

DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING
NUMMER 5 5. MARTS 1955 55. ÅRGANG

Uden Udbetaling

Som Tjenestemand har De den særlige Fordel, at De kan købe hele Familiens Tøj paa den samme Konto UDEN Udbetaling og UDEN Afbetalingskontrakt.



Til Herrerne:

Maalkonfektion, syet efter Deres Ønske i helulden Kamgarn med Silkefoer og Super Canvas Indlæg **25800**

Færdig Kamgarnshabit med Silkefoer og Super Canvas Indlæg **19800**

Helaarsfrakker i originale Tweed'er, moderne Faconer med Bælte **22800**

Til Damerne:

Elegante Kjoler - Nyeste Faconer i meget smuk Taftbrocade og mange moderne Farver **16800**

Velourfrakker med lækkert svært Silkefoer. I alle Efteraarets Modifarver **19800**

Mohairfrakker i den moderne Koksfarve, 100% uldent Stof **26500**

J. ALBERTSEN

NØRRE FARIMAGSGADE 68-70

Husk: Den høje Stue * Linie 4-5-7-14-15-16 TH Frederiksborggadekrydset

AGA-GAS BELYSNING
SVEJSNING

1/2 GASACCUMULATOR
KØBENHAVN * ODENSE * AALBORG * AABYHØJ

BOSCH
DIESELUDSTYR
OG
AUTOTILBEHØR
— den uovertrufne Kvalitet
A/S MAGNETO . KØBENHAVN N

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

Urmager ved Statsbanerne

L. Beyer Holgersen & Søn

(C. Weistrups Eftf.) Grundlagt 1856

Colbjørnsensgade 17, Kbhvn. V, Tlf. Vester 2637


OPTIKER

Felix Schmidts
EFTF.

Nørrevold

Nr. 68 mellem Nørregade og Fielstræde
Byen 2006-2007

Statsbanernes Brille-Leverandør

Majami 
TUBORG

Alt i elektriske Maaleinstrumenter

1918  1953

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

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

Vesterbros Ligkistemagasin

Chr. F. Christensen
Enghavevej 31
Telefon: Eva 1404

Begravelse og Ligbrænding
besørges paa bedste
og billigste Maade

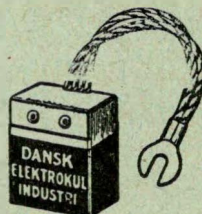
Søn- og Helligdage privat: Hørdumsgade 37, Telefon Eva 5193

Dansk Maskinpakning A/S

Amaliegade 41

København

C. 12528



Klingseyvej 6, Kbhvn.

Telefon Damsø 3132



Hygiejniske Gummivarer

Katalog gratis

Amk. Gummivare Industri

Vestergade 3, København K

Tlf. Byen 4195

Uniforms-skrædderi, målkonfektion, skrædderi

Spørg om vort ny kontosystem

I. B. Schilder

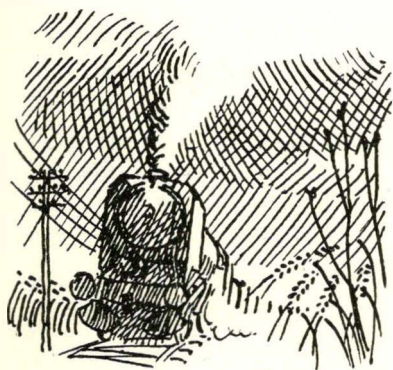
Nørregade 7
København K

De forenede Kulimportører

KUL og KOKS

Holmens Kanal 5, København K

Telefon 211



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 5 - 55. ÅRGANG

5. MARTS 1955



Indhold:

Normeringsloven 1955/56	49
Nordisk Nyt — Norge	50
Gør ikke morgenmåltidet for let ..	51
DSB skal holde underskudet nede ved at køre med diesel-lokomotiver	52
Ved L. Mandrup Poulsens død ...	52
Gasdrevet lokomotiv i drift i Sverige	53
Nyt engelsk eksprestogslokomotiv	54
Nyt ægyptisk eksprestogslokomotiv	55
Jævnstrømslokomotiver og -vogne på vekselstrømselektrificerede baner	56
Standsnings af gennemkørende tog	57
Grosserer A. Collstrops Rejselegat	57
Samarbejdsudvalgsmøde i 1. Dist.	58
Jernbanemuseet	58
Statsbanernes tjenestetidsnævn ..	59
Under DLF	59
Jubilæum	59
Opmærksomhed frabedes	59
»Brande«	59
Personalia	60
Dødsfald	60
Nye adresser	60
Byttelejlighed	60
Statsbanepersonalets Sygekasse ..	60
DSB Spareklub	60



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.

Normeringsloven 1955/56

Finansåret 1954/55 er snart afsluttet, og inden for de enkelte statsstyrelser er der i tilslutning hertil opstillet budget for det kommende år. For tjenestemændene betyder overgang til et nyt finansår tillige en ny normeringslov med ændringer i stillingers placering inden for lønklasserne. Efter landets økonomiske stilling, hvorefter en forbrugsbegrænsning er stærkt påkrævet i enhver husholdning fra den mindste til den største og derfor også i »fælleshusholdningen«, er udgifterne på den kommende finanslov reduceret betydeligt. Følgerne heraf vil være følelige på alle områder, og for de statsansatte vil de ikke mindst være mærkbare i forbindelse med det velfærdsarbejde, som nu endelig var kommet i gang efter den lange ventetid i de første efterkrigsår.

Også på normeringsloven måtte landets anstrengte økonomi ventes at have indflydele, så de fremsendte forslag blev henvist til lønningskommissionen, der blev en kendsgerning i det forløbne finansår. Fra finansministeriet og statsbanernes ledelse blev det imidlertid erkendt, at en standsnings af tjenestemændenes adgang til at få rettet ved de placeringer, tiden er løbet fra, ikke burde påvirkes af en lønningskommission, som lige har begyndt sit arbejde. Ingen kan idag fastslå, hvornår kommissionens indstilling kan foreligge, men at der vil hengå en rum tid — målt i år — er der vist ingen tvivl om, og det ville derfor være urimeligt at udsætte påkrævede ændringer i placeringen.

Skulle noget sådant finde sted, ville virkningen heraf iøvrigt gribe ind på mange områder. Blandt andet i den rationalisering, som er i fuld gang også ved statsinstitutioner, og i hvis kølvand stillingsændringer uvægerligt følger. Disse måtte til gengæld så også udskydes til et senere tidspunkt, såfremt der skal være mening og balance i tingene. Det ville ingen være tjent med, hvorimod enhver må være interesseret i, at udviklingen får lov til at fortsætte uhemmet af nedsatte kommissioner eller udvalg. Hvad der eventuelt kommer derfra, må der til den tid tages stilling til, men heller ikke før. I dette som i andre tilfælde under livets forhold, er der ingen grund til at tage på forskud hverken af glæder eller sorger.



Men som nævnt blev der også til denne normeringslov givet organisationerne adgang til forhandling under samme vilkår som hidtil, og loven ventes snart færdigbehandlet i folketinget, hvorefter den kan træde i funktion og forhåbentlig uden ændringer fra tingets side.

Bliver dette tilfældet, vil der for lokomotivmændene i det kommende år kunne regnes med 115 nye stillinger, nemlig 75 stillinger i 7. lønningsklasse og 40 stillinger i 13. lønningsklasse. Stigningen i advancementspladser bliver 85, idet der tillige sker en nedskrivning på 30 i 11. lønningsklasse.

Antallet af lokomotivinstruktører i 7. lønningsklasse forøges med 2. Ved Fredericia maskindepot oprettes en stilling ved motordriften og ved den elektrificerede drift ved Københavns nærtrafik oprettes en instruktørstilling.



Norge

Rutebildrift.

Der foregår i Norge en stærk diskussion om koordinering af trafikmidlerne, og ifølge »Jernbanemanden« kommer dette senest til udtryk i forbindelse med Norges Statsbaners ønske om at nedlægge lokaltrafikken mellem Skien og Brevik på grund af regnskabsmæssigt underskud. Heroverfor reagerer folk i distriktet meget kraftigt, idet man anfører, at der f. eks. ved Eidanger sker en stærk udbygning af bebyggelsen i kommunen og specielt i nærheden af jernbanen. På denne baggrund har man behandlet sagen og vedtaget en kraftig resolution, som bliver sendt til Samfærdselsnævnet i Telemark, Stortingets Samfærdselskomité, Hovedstyret for Norges Statsbaner og formandskabet i Eidanger.

I resolutionen siges bl. a.:

»Samfærdselsmæssig må det efter vor opfattelse være en fejl, at stat og kommuner giver koncessioner til bilruter, som driver konkurrence med statens egne kommunikationsmidler, som tilfældet er her i distriktet. I denne forbindelse beklager vi også, at komitéen, som for flere år siden blev nedsat, den såkaldte Kristoffersen-komité, som netop havde fået den opgave at komme med en indstilling til samordning af lokaltrafikken, ikke har haft nogen betydning og overhovedet ikke har berørt selve problemet.

Når det har vist sig, at de private bilselskaber ikke vil have samordning af trafikken og samarbejde med Norges Statsbaner, ser vi den bedste løsning i, at staten overtager de private bilselskaber, således at trafikken i dette distrikt kan afvikles på en måde, som tjener publikum. Og det er vel ikke meningen, at staten kun skal overtage de selskaber, som går med underskud.»

Medens vi hidtil har haft instruktører ved motordriften, er det den første instruktørstilling, der indføres ved den elektriske drift. Erfaringerne fra de andre driftsformer, hvor instruktørinstitutionen nu har virket gennem en årrække, er imidlertid de bedste og giver os troen på opnåelsen af gode resultater for den elektriske drift. Instruktørvirksomheden har her sin berettigelse både for personalet og for Statsbanerne.

Til MY-lokomotiverne, som allerede er i drift, har det vist sig nødvendigt at forøge antallet af lokomotivførere med 4. Der vil derfor blive 2 pladser mere i Fredericia og 2 i Aarhus.

Af den afgivne bestilling på 20 nye MY-lokomotiver hos NOHAB, der fremstiller dem i samarbejde med A/S Frichs, Aarhus, der tillige skal lave 2 diesel-lokomotiver af lignende type, ventes de første leveringer i efteråret 1955, altså indenfor dette finansår. Der er derfor på normeringsloven søgt hjemmel til oprettelse af yderligere 44 stillinger som lokomotivfører i 7. lønningsklasse. Disse vil blive opslået og besat efterhånden som lokomotiverne bliver leveret og sat i drift. Om placeringen af stillingerne ved maskindepoterne kan der intet siges på nuværende tidspunkt, hvor der endnu ikke er truffet bestemmelse om lokomotivernes stationering, men deres virkefelt bliver naturligvis på hovedstrækningerne.

Efter de foreløbige planer vil et antal af de bestilte lokomotiver blive stationeret i 1. Distrikt.

Et gennem flere år fremsat ønske om oprykning af depotlederne ved den elektriske drift i 7. lønningsklasse er denne gang blevet imødekommet, og der oprettes ved Enghave maskindepot 5 stillinger i denne lønningsklasse.

Også inden for dampdriften kommer der på normeringsloven stillinger i 7. lønningsklasse. Som det fremgik af sidste nummer af »Vingehjulet« er der opslået 20 stillinger som kørelærer fordelt således: København Gb. 5, Korsør 2, Kalundborg 1, Nyborg 2, Fredericia 3, Esbjerg 1, Aarhus 4 og Struer 2. Med dette antal er det ikke fastslået, at behovet af kørelærere er dækket, men såfremt lokomotivførere uden for 7. lønningsklasse anvendes til oplæring af aspiranter, vil de blive honoreret efter den hidtidige honorarordning.

I et tidligere nummer af bladet er der redegjort for forhandlingerne vedrørende bemanningen af traktorer. Det fremgik heraf, at foreningen alligevel fik tildelt et antal pladser, og at disse oprettes ved maskindepoter, hvor der er lokomotivmester eller depotforstander i forbindelse med anden lokomotivtjeneste. Resultatet heraf bliver 40 traktorførerpladser, hvorom der endnu ikke er truffet endelig beslutning om stationeringen. Denne er, ligesom tilfældet er med MY-lokomotiverne, afhængig af, hvornår traktorerne kan leveres, ligesom pladsernes besættelse står i nøje tilknytning til, hvormange lokomotivførere, der ønsker at blive på steder, hvor dampmaskinen udskiftes med traktorer, som skal betjenes af stationstjenestens personale.

Traktorstillingerne placeres i 13. lønningsklasse og vil blive besat efter ansøgning med lokomotivfyrbødere, der har bestået den praktiske lokomotivførerprøve.

Gør ikke morgenmåltidet for let!

En af Amerikas største ernæringsautoriteter, dr. E. V. McCollum ved John Hopkins universitet, drager til felts mod de alt for overfladiske morgenmåltider, der er så almindelige i vore dage, hvor folk afsætter alt for knap tid til deres morgenmad. Han siger selv, at det var en tilfældighed, der oprindeligt bragte ham ind på disse studier. Og hans eget tilfælde er typisk. Hans morgenmad var efterhånden på grund af fortravlethed blevet mindre og mindre. Til sidst spiste han kun en skive ristet brød og drak en kop kaffe. Virkningen udeblev ikke. Medens han før altid havde følt sig energisk og oplagt om morgenen, følte han sig nu træt og uoplagt og manglede evne til koncentration. I løbet af formiddagen sank humøret, og han blev irriteret. Frokosten, som skulle give ham ny energi, gjorde ham blot søvrig.

Man skal ikke begynde dagen med halvtom mave.

McCollum talte med en lægekolega om sagen, og de blev hurtigt enige om, at han led af »skjult sult«. Som så mange andre mennesker mødte han tidligt om morgenen til sit arbejde med halvtom mave, netop på et tidspunkt, hvor arbejdet krævede en stor indsats af energi, årvågenhed og koncentration, og hvor det gjaldt om, at der var sørget for den nødvendige »opladning«. Det kan ikke nytte, at man spiser dagens hovedmåltid, efter at arbejdsdagen er slut, thi hvad er resultatet? Jo, man lægger sig til at sove med fuld mave, og man sover sig til en overflødig mængde fedt, i stedet for at oplade energi til dagens arbejde. Fornuftige spisevaner er en meget vigtig ting.

Overbevisende eksperimenter.

Foranlediget af disse overvejelser gik man i gang med at udforske vore spisevaner nærmere. Hvis både velbefindende og arbejdsindsats lider under forkerte spisevaner, er det på tide at ændre dem. Man startede derfor i Amerika en række eksperimenter, hvis resultater var meget overbevisende.

Et af de sidste resultater er fra universitetet i Iowa. En gruppe studenter blev udpeget til et frivilligt eksperiment, der tilsigtede at give svar på spørgsmålet, hvorledes de forskellige spisevaner indvirkede på arbejdsresultater, årvågenhed og udholdenhed. De to første uger fik de unge mennesker et solidt morgenmåltid, i de to næste uger slet intet, i de følgende to uger fik de blot en kop kaffe og de sidste to uger et let morgenmåltid.

Resultaterne var overbevisende. Uden morgenmåltid eller med utilstrækkelig morgenmad sank arbejds effektiviteten og årvågenheden, og træthedsfølelsen steg til en sådan højde, at adskillige af de unge mennesker fik muskelkrampe, noget som sikkert er skyld i mange arbejdsulykker.

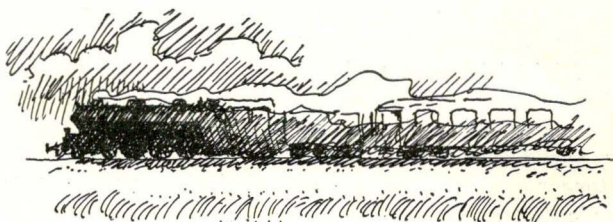
Hvordan får man tid?

Der blev foretaget adskillige andre eksperimenter og undersøgelser, og de gav alle det samme resultat. En undersøgelse blandt 50 000 studenter viste, at 65 pct. af dem spiste et aldeles utilstrækkeligt morgenmåltid, og 8000 af dem spiste i reglen slet

ikke noget om morgenen. — Store fabrikker i USA har foretaget lignende undersøgelser og konstateret, at i de afdelinger, hvor produktionen var for lille, mødte halvdelen af arbejderne om morgenen uden at have fået en bid ned. Intet under, at de var sløje og trætte. En anden undersøgelse gik ud på at fastslå årsagen til de mange ulykker i de amerikanske artilleridepoter. De fleste af de tilskadekomne indrømmede, at de »ikke havde haft tid« til at spise morgenmad.

Det er jo heldigvis et af de forhold, man selv kan eksperimentere med og selv kan rette. Hvis der er noget galt her, kan man ikke skyde skylden på samfundet eller arbejdspladsen eller konen eller nogen anden. Man har selv skylden, og man skal altså blot ændre sine spisevaner. Intet kan være nemmere, synes man. Man kan jo reservere sig lidt mere tid til morgenmaden, men det er måske svært, når man i forvejen skal meget tidligt op. Hvis man ikke kan få skudt arbejdstidens begyndelse en time ud (hvilket var det naturligeste), må man gå lidt tidligere i seng og stå lidt tidligere op. Blot et kvarter vil give mulighed for indtagelse af langt mere morgenmad. Så må man også ændre lidt i sine spisevaner og prøve, om man ikke lige så godt kan spise grød som drikke kaffe. Man kan også springe fra kaffen over til mælk eller kakao, eller man kan spise »sundhedsmad« som f. eks. ymer med rosiner og hvedekim. Det er alt sammen blot en vane, og man har jo lov at prøve sig frem, indtil man kommer til et resultat, der både er tilfredsstillende på det smagsmæssige og det ernæringsmæssige område. Nogle vil indvende, at det bliver for dyrt med den slags morgenmad, men hvis man kan yde mere arbejde derved, kan man jo indtjene pengene på den måde. Desuden er det aldrig for dyrt at spise sundt. Det kan let blive for dyrt at spise forkert mad, selv om den i øjeblikket er noget billigere. Spar et par cigaretter og spis lid bedre morgenmad. Man kan også spare ved at gå til sit arbejde i stedet for at køre — i hvert fald kan man tit gå en del af vejen. Det giver også ekstra energi. De fleste af os får for lidt motion i frisk luft. Kort sagt, det gælder om at lægge sig nye vaner til, og blive de gamle uvaner kvit. Thi er det ikke rigtigt, at mange af vore vaner i virkeligheden er uvaner? Det er vist netop tilfældet med en tilsyneladende så uskyldig vane som at springe morgenmåltidet over. Det kan — som for søgene og undersøgelserne med 100 pct. sikkerhed har vist — være årsag til manglende arbejds effektivitet, humørsyge, dårligt helbred, arbejdsulykker og mangel på velbefindende. Tænk blot på de mange historier og anekdoter om chefen eller arbejdslederen, der først er til at tale med efter frokost. Kender De ikke selv eksempler i den retning? Og giver det ikke lidt stof til eftertanke?

S.



DSB skal holde underskudet nede ved at køre med diesel-lokomotiver

Følgende bringes et uddrag af et interview »Aarhus Stiftstidende« har haft med den nye generaldirektør P. E. N. Skov.

Et diesellokomotiv sparer en halv million kr. om året — sammenlignet med et tilsvarende damplokomotiv. Derfor er anskaffelsen af ialt 26 diesellokomotiver, som nu er leveret eller bestilt, en rationalisering, der betyder noget. Hvert af disse lokomotiver koster halvanden million. De sparer sig ind på tre år. Vi skal fortsætte overgangen til dieseldrift, fordi vi derved sparer personale, og lønudgifterne er i dag 60 pct. af DSB's udgifter, siger den nye generaldirektør for DSB, distriktschef P. E. N. Skov.

P. E. N. Skov er moderne i sine synspunkter i ordets bedste forstand — moderne, som en dygtig forretningsmand kan være det — og dertil en udpræget personale-psykolog, som mange kunne lære af.

— Hvis man ikke giver de folk, der har evnerne og viljen, lov til at arbejde selvstændigt og under ansvar, mister de arbejdsglæde og initiativ — og det er to faktorer, som DSB har stærkt brug for, siger den nye generaldirektør. Man må som chef sørge for ikke at fordybe sig så stærkt i småtingene, at man ikke får tid til at følge de store linier, tid til at overveje principerne. Og man må aldrig få så travlt, at man skal sige til sine medarbejdere: »Jeg har ikke tid ...«

— Vi har brug for dygtige folk, så vi kan spare folk. Det er vor pligt at mindske underskudet, at gøre driften så rentabel som muligt. Derfor skal vi f. eks. også have rangerlokomotiverne udskiftet med diesel-lokomotiver.

Vi skal have motordrift også på sidebanerne. Vi skal motorisere hele banestrækninger, så der bogstavelig taget aldrig løber damplokomotiver på dem — jeg kunne tænke mig Nyborg—Fredericia f. eks. og måske senere Fredericia—Padborg. Ved motordriften sparer vi også nybygning af store remiseanlæg f. eks. i Nyborg.

Storebæltsbroen? Ja, det anser jeg slet ikke for at være et statsbanespørgsmål. Det er langt snarere et stats-problem. Og et økonomisk problem. Og da der jo ikke er noget, som tyder på, at vi herhjemme har overflod af penge lige med det samme, kan man nok se bort fra broen foreløbig.

Men det går også ganske godt med færgerne. Selvfølgelig er der for lidt færgkapacitet på skelørdag — men hvilken forretningsmand ville ansætte 200 mand ekstra, når han skal holde udsalg, og folk stod i kø udenfor? Han vil altid indrette sin virksomhed, så den passer til årets gennemsnitstravlhed — og sådan må vi også gøre.

Elektrificeringen af banerne taler man også om. Det afhænger først og fremmest af, om der kan overføres strøm fra Norge. Men desuden må man gøre sig klart, at elektrificeringen vil koste meget store summer, fordi anlægsarbejderne er så overordentlig kostbare.

Ved L. Mandrup Poulsens død



Lørdag den 26. februar afgik »Vejlekassen« mangeårige forretningsfører, fhv. trafikkontrolør L. Mandrup Poulsen ved døden. Knap 80 år gammel sov han stille ind efter få dages svækket helbred.

Med Lars Mandrup har vi alle mistet en enestående ven og kammerat. Lille af vækst, men stor af sind, vidt favnende og med en aldrig svigtende hjælpsomhed gik han iblandt os, og sin høje alder til trods var han den altid smilende og fortællende. Med en glimrende hukommelse og belæst, som han var, kunne Mandrup netop fortælle og berette om tider, vi andre kun kender fra litteraturen. Han var et besøg værd, og han gav af sit fulde jeg, når man bad ham derom. Ikke tør og kedelig uanset emnet, men altid med en farve af smil, glæde og livslyst. En ægte kunstner var han på sit felt, en af dem, der ærligt og oprigtigt tog fra paletten og malede den livsglæde for andre, som var hans egen, og som udstrålede fra ham. uanset hvor og hvornår man mødtes med han. Den, der skriver dette, havde den glæde endnu engang at være sammen med Lars Mandrup i hans hjem få dage før døden indtraf. Ingen skulle da vide, at afslutningen på et langt og rigt liv var så nær forestående. Rask og veloplagt talte han om sine kælebørn, børnebørnene og »Vejlekassen«. Mellem disse delte han sin tid ligeligt, og for os, der er i organisationernes tjeneste, vil det være svært at udtrykke vor taknemmelighed for det arbejde, han lagde i »Vejlekassen« gennem årene«. Den voksede under hans medvirken. Medlemstilgangen var stor og steg år for år, fordi Mandrup Poulsen kunne tale dens sag varmt og inderligt. Det lå ham stærkt på sinde at hjælpe, hvor der var hjælp behov, og han blev derfor den naturlige talsmand for den gamle hjælpekasse.

I dyb taknemmelighed bevarer vi inden for organisationerne og i »Vejlekassen« mindet om Lars Mandrup Poulsen.

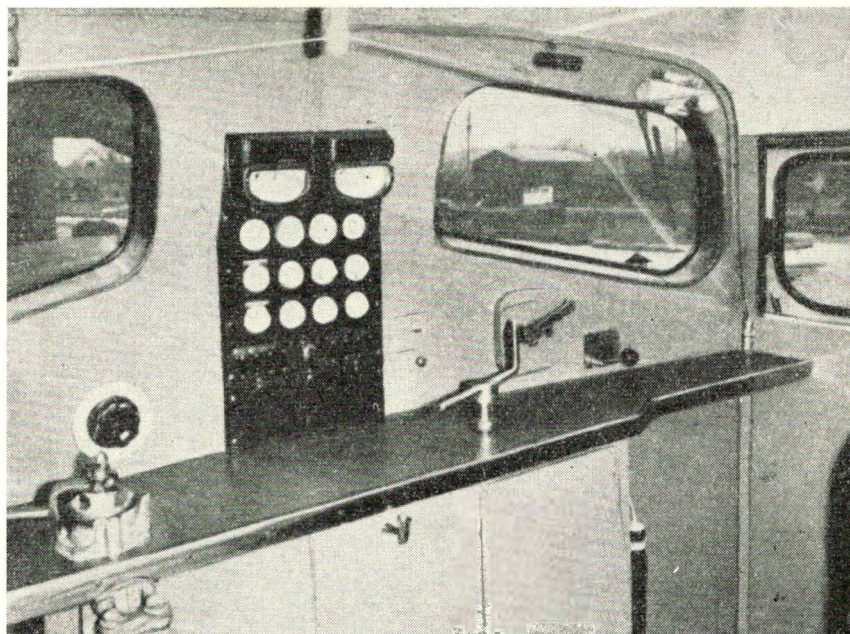
Gasdrevet lokomotiv i drift i Sverige

Det meget omtalte gasdrevne lokomotiv er nu i drift. Som bekendt er det fremstillet gennem samarbejde mellem Götaverken og Motala Verkstad, og efter forberedende prøviture ved Motala og efter fremvisning for pressen i Göteborg onsdag den 2. februar er det nye lokomotiv (litra T 1) sat ind på linien Halmstad—Nässjö. Her skal instruktør Stig Wiinblad, Halmstad, som er sat ind i manøvreringen ved Motala Verkstad, instruere lokomotivførerne.

Hvad kan man nu vente sig af det nye lokomotiv, som længe før dets tilsynekomst betegnede som en sensation på lokomotivmarkedet? Brændselsforbruget er meget lavt, kun 200 g pr. hk og time ved 60 km/time og 1 000 hk. Endvidere kan man gå ud fra, at lokomotivet ved seriefremstilling skal kunne blive billigere end tilsvarende dieselelektriske og dieselhydrauliske lokomotivtyper, hvorfor konkurrencen på svensk og udenlandsk marked får en god stimulans.

Akseltrykket er også lavt, kun 12 tons, hvilket gør T 1-lokomotivet egnet for baner med forholdsvis klein overbygning.

Maksimalhastigheden er 90 km/time, altså tilstrækkeligt for sådanne banestrækninger.

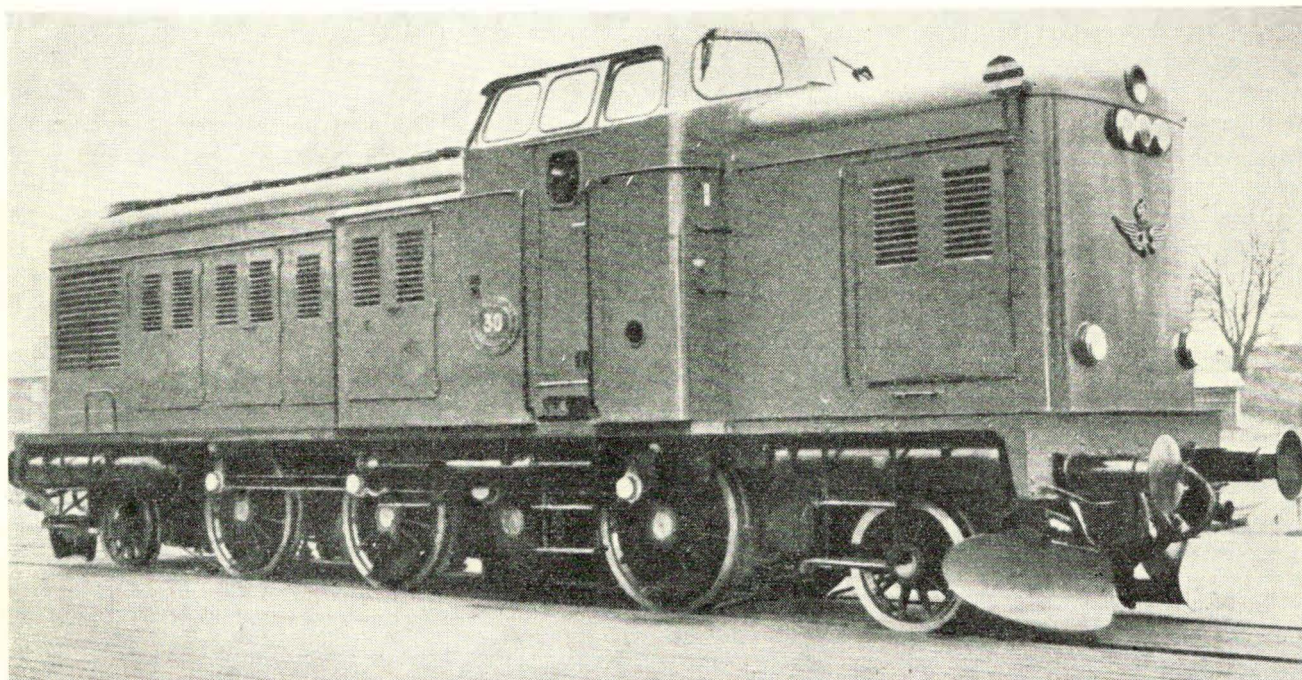


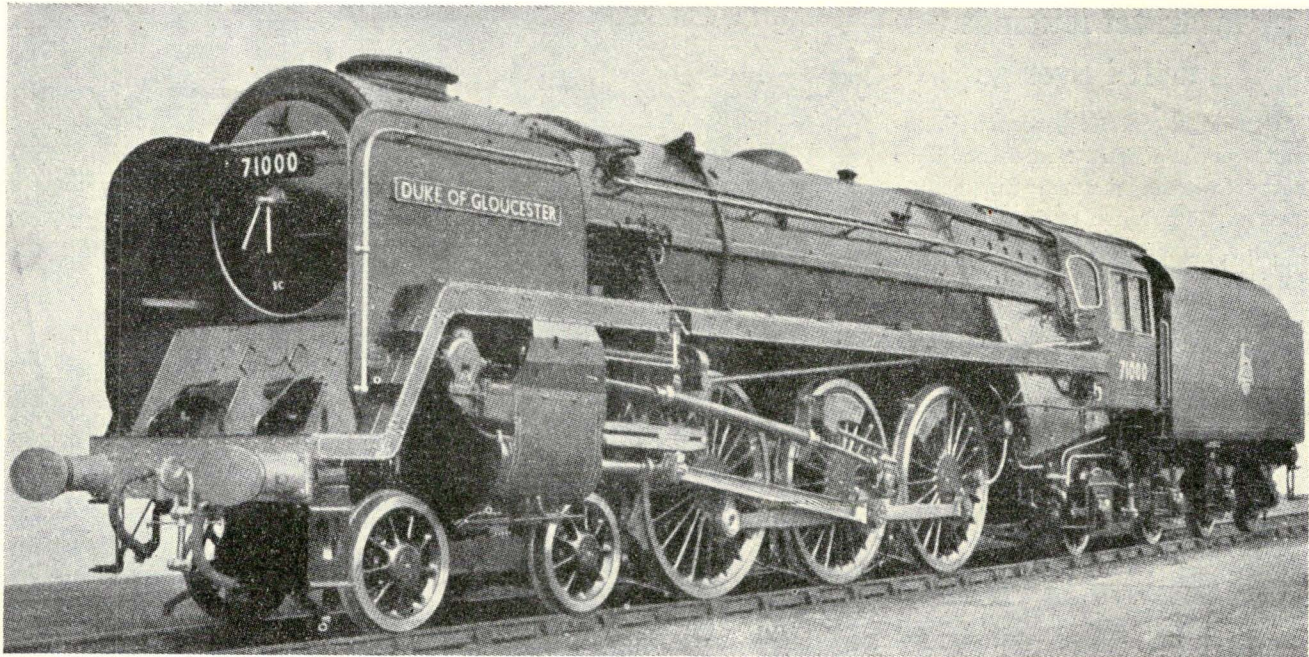
Lokomotivets ydre er som det bruges på vore diesellokomotiver; men førerhuset (med god sigt) giver en velkommen afbrydelse på de lige linier. Huset er udmærket lydisoleret, hvorfor støjen fra maskineriet ikke forstyrrer nævneværdigt.

Der findes dobbelt manøvreudstyr for kørsel i begge retninger, og efter udtalelse fra Stig Wiinblad er lokomotivet fantastisk let at manøvrere. Det er bare at trække til eller skyde manøvrehåndtaget frem og så naturligvis passe bremserne. Akselfordelingen er oCo med mulighed for ved start at aflaste løbehjulene for at

øge adhæsiionsvægten. Drivgasmaskineriet, som er konstrueret af Götaverken, udvikler en drivgaseffekt på 1300 hk, og ved hjulene bliver der en akseffekt på 1000 hk for hastigheder mellem 40 og 70 km/time. Lokomotivet er udrustet med en direkte til motoren koblet el-generator for strømleverance til vognopvarmning.

Nu kommer altså prøvekørslen på Halmstad—Nässjö-linien i et år, hvor man nærmere skal undersøge lokomotivets præstationer under forskellige praktiske forhold, bl. a. accelerationsspørgsmål, trækraft, brændselsforbrug med last. (Signalen).





Nyt engelsk eksprestoglokomotiv

De engelske jernbaner har efter at være blevet statsbaner konstrueret en halv snes nye damplokomotivtyper af forskellige størrelser og til forskellig drift, men principielt anvendelige på tidligere privatbanenet.

Til svær persontogtrafik konstrueredes der i 1951—52 to typer med 2C1-kobling, 1880 m drivhjulsdiametre og 2 cylindre. De har lidt forskellige cylinderdiametre og forskellige kedeldimensioner samt forskellige drivakseltryk og dermed maksimaltryk, så den lettere type kan bruges på de hovedbaner, der ikke har tilstrækkelig svære skinner til at kunne bedefares af den tungere type. I øvrigt er de to typer, der betegnes henholdsvis som klasse 6 og 7, næsten ens. Tenderne er næsten ens.

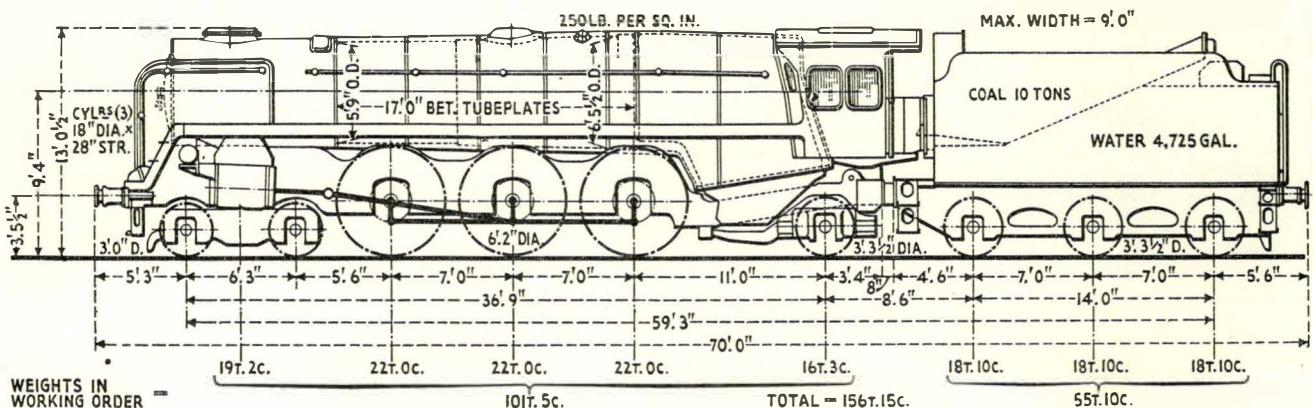
I 1954 er disse to typer blevet sup-

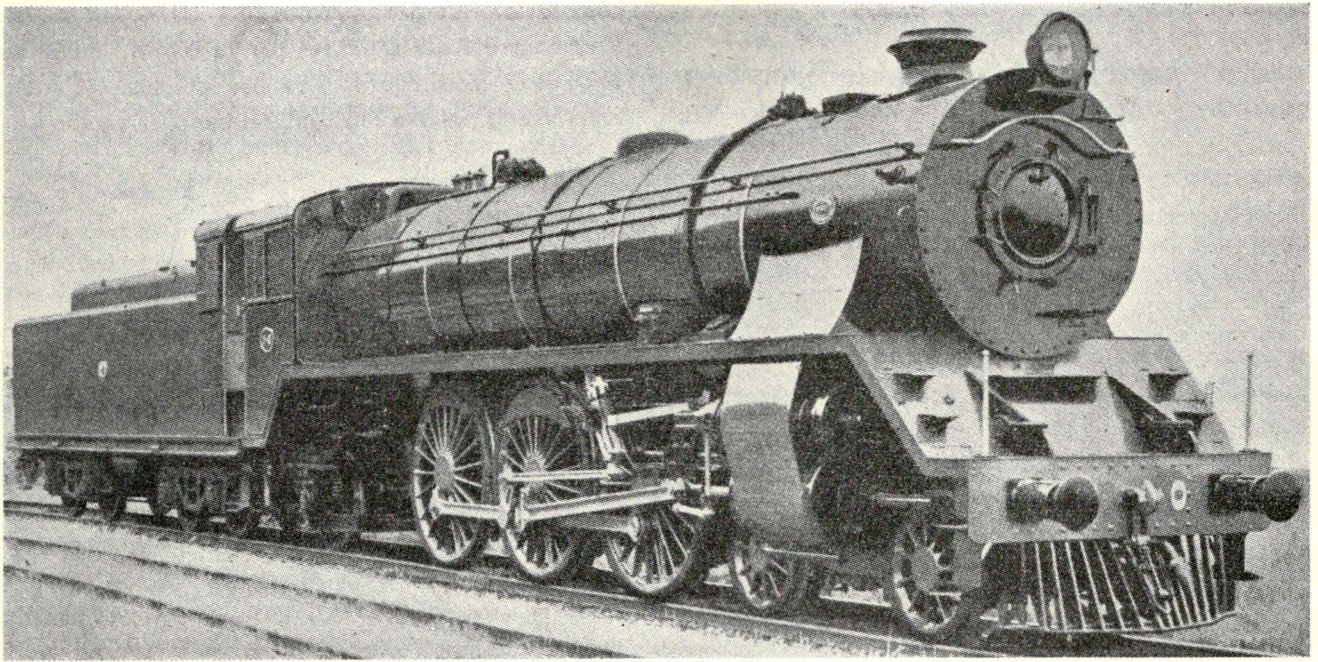
pleret af en tredje, betegnet som klasse 8, der i konstruktiv henseende må opfattes som en variant af samme hovedtype, men som er beregnet for en anden drift, nemlig den svære hurtige eksprestogstrafik, dog ikke for de allerhurtigste tog, som stadig må fremføres af de ældre lokomotiver med meget store drivhjul.

Kedlen er den samme som på lokomotiverne af klasse 7, lige bortset fra, at fyrrummet er lidt længere. Drivhjulene har samme diameter, altså 1880 mm. Dette er ikke overvældende meget efter engelske forhold. Den nye type har imidlertid 3 cylindre og lidt mindre cylindre. Følgelig er dens drivværk bedre afbalanceret, hvorfor den har bedre køreegenskaber ved store hastigheder.

Kedlens længde er 11,4 m. Dens midterste del, regnet fra fyrrummet til røggammeret, er 5,2 m langt. Dens

udvendige diameter varierer fra 1,97 m bagtil til 1,75 m fortil. Fordampningshedefladen er 231,3 m², og overhederfladen er 64,2 m², hvilket tilsammen giver 295,5 m². Kedeltrykket er 15,5 kg pr. cm². Cylindrenes diameter er 457 mm, og deres slaglængde er 711 mm. Drivhjulenes diameter er 905 mm, og bisselhjulenes er 994 mm. Drivakseltrykket er 22,4 t (alle vægtmålene angives naturligvis i metriske t). Adhæsionsvægten er 67,1 t. Lokomotivets vægt er i køreklar tilstand 102,9 t. Tenderen, der er treakslet, og som rummer 10,2 t kul og 21,5 t vand, vejer i fyldt tilstand 56,4 t. Det giver 159,3 t for lokomotiv og tender. Længden af lokomotivet er 13,818 m og af tenderen 7,315 m, hvilket med 203 mm med problematisk hengørighed bliver til 21,336 m for lokomotiv + tender. Bredden er formodentlig mellem 2,6 og 2,7 m. Højden er 3,975 m. C. E. A.





Nyt ægyptisk eksprestogslokomotiv

Jernbaneanstanden mellem Ægyptens hovedstad, Cairo, der nu har dobbelt så mange indbyggere som København, og landets største provinsby, Alexandria, der nu har lige så mange indbyggere som København, er 209 km. På denne bane ind-sattes der i 1950—51 en serie franskbyggede damplokomotiver, der er 2C-koblede og meget svære og hurtige. Da de medførte overordentlig gode driftsresultater, satte man sig som mål at nedsætte køretiden for de tunge eksprestog til 2 timer, heri indbefattet tiden for en standsning undervejs.

Opindeligt havde man tænkt sig at anskaffe en type 2C2-koblede damplokomotiver med 3 cylindre og 2210 mm drivhjulsdiameter og i stand til at fremføre vognstammer på 550 t med en normalhastighed af 140 km i timen. Programmet blev imidlertid ændret til at dreje sig om en mere

beskeden type med 2C1-kobling og blot med 2 cylindre af hensyn til undgåelse af kompliceret indvendigt maskineri og med kun 2057 mm drivhjulsdiameter, men dog i stand til at fremføre vognstammer på 500 t med en normalhastighed af 125 km i timen og en maksimalhastighed af 140 km i timen, hvilket nødvendiggjorde, at lokomotivet blev konstrueret for 2850 indic. hk.

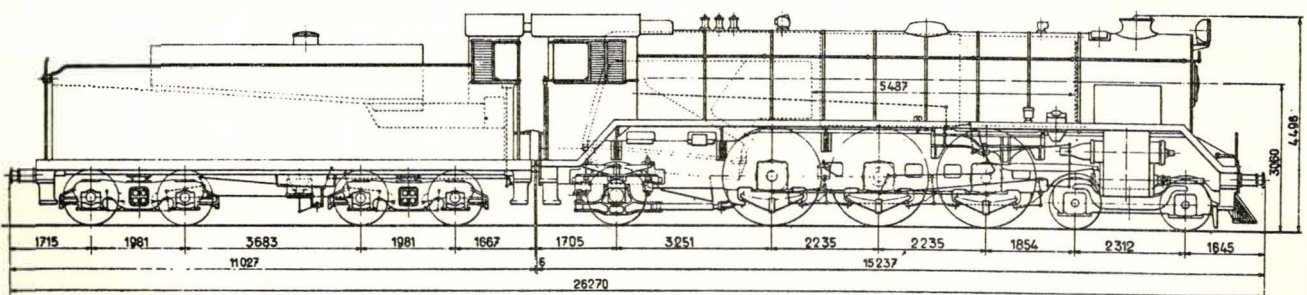
Der blev udskrevet en konkurrence, hvori førende lokomotivfabrikker i England, Belgien, Tyskland, Frankrig, Italien og Japan deltog. Kontrakten blev i 1952 givet til det franske firma Société Alsacienne de Constructions Mécaniques, som havde leveret de førnævnte 2C-lokomotiver.

Det første af de nye lokomotiver, hvoraf der er bygget 20 stykker, blev færdigt i 1954.

Kedlen er 11,7 m lang. Dens midterste del, regnet fra fyrrummet til røgkammeret, er 5,5 m langt. Dens diameter er gennemsnitlig 1,88 m; røggassen måler endda en smule over

2 m selv i indvendig diameter. Fordampningshedefladen er 236 m² og overhederfladen er 52,5 m², hvilket tilsammen giver 288,5 m². Kedeltrykket er 15,5 kg pr. cm². Cylindrenes diameter er 559 mm, og slaglængden er 711 mm. Drivhjulenes diameter er som sagt 2057 mm. Bogiehjulenes diameter er 1067 mm, og bisselhjulenes er 1230 mm. Drivakseltrykket er gennemsnitlig 22,35 t og formodentlig ens for alle drivakslar. Adhæsionsvægten er 67,05 t. Lokomotivets vægt er i køreklar tilstand 109,1 t, heri dog medregnet vægten af personalet. Tenderen, der bæres af to toakslede bogier, og som rummer 11,7 t brændselolie og 31,8 t vand, vejer i fyldt tilstand 77,9 t. Det giver 187,0 t for lokomotiv + tender. Længden af lokomotivet er 15,237 m og af tenderen 11,027 m, hvilket med 6 mm med problematisk hengørighed giver 26,270 m for lokomotiv + tender. Bredden er 2,946 m. Højden er 4,498 m.

C. E. A.



Jævnstrømslokomotiver og -vogne på vekselstrømselektrificerede baner

Af C. E. Andersen.

For nogle år siden anskaffede Pennsylvania Railroad en elektrisk motorvogn med jævnstrømsmotorer til prøvebrug sammen med de forhåndenværende elektriske vogne med vekselstrømsmotorer på selskabets vekselstrømselektrificerede forstadslinier ved New York. Den nye motorvogn var udstyret med en ejendommelig ensretter, kaldet ignitron-ensretteren, som Westinghouse Electric Co. havde udviklet i løbet af en årrække og leveret i stort antal til stationære anlæg. Man ville nu undersøge sådanne ensretters anvendelighed til jernbanebrug, hvor de udsættes for rystelser og stød, og hvor de ikke kan tilses eller passes jævnlige eller blot regelmæssigt, og hvor der stilles meget strenge krav til driftssikkerheden.

Driftseksperimentet faldt så godt ud, at Pennsylvania Railroad bestilte to meget kraftige lokomotiver hos Westinghouse, ligeledes med ignitronensrettere og jævnstrømsmotorer. Det var meget kraftige lokomotiver, hvert bestående af to selvstændige enheder, altså dobbeltlokomotiver, med tilsammen 12 aksler, alle drivaksler. For at kunne sammenligne dem med helt tilsvarende egentlige vekselstrømslokomotiver, bestiltes der desuden to andre dobbeltlokomotiver fra et andet firma. — Alle disse lokomotiver er forlængst blevet leveret. Pennsylvania Railroad har dog ikke siden bestilt nye elektrolokomotiver.

Derimod har New York, New Haven & Hartford Railroad beordret en serie nye elektrolokomotiver. Disse bliver jævnstrømslokomotiver med ignitronensrettere.

Dette valg må utvivlsomt ses på baggrund af Pennsylvania Railroads erfaringer, idet Pennsylvania Railroad og New York, New Haven & Hartford Railroad plejer at udveksle tekniske erfaringer.

Dette skyldes måske i nogen grad, at de to jernbaneselskaber ikke har konkurrerende linier, og at deres stamlinier supplerer hinanden, for så

vidt som Pennsylvania Railroad's banenet strækker sig fra New York mod sydvest, medens New York, New Haven & Hartford Railroad's banenet strækker sig nordøst for New York.

Begge selskabers stamlinier ud fra New York er elektrificeret med 25 p./s. vekselstrøm og med 11000 volt køreledningsspænding. — Begge selskabers nyeste elektriske lokomotiver er omtrent ens i elektrisk og mekanisk henseende. Det drejer sig om en standardtype, som Pennsylvania Railroad konstruerede og udviklede videre, men som New York, New Haven og Hartford Railroad senere lod efterbygge, dog med en anden vognkasse. Den allernyeste serie, som anskaffedes af New York, New Haven & Hartford Railroad, er forbedret væsentligt på mange punkter, og den må antagelig betragtes som Amerika's bedste lokomotivkonstruktion.

Dens strømlinieformede vognkasse bæres af to store bogier, som hver har en toakslet endebogie og tre drivaksler med separate banemotorer. Disse kan sammen udvikle henved 5000 hk ved varigydelse og 9000 hk i korte perioder.

Når New York, New Haven & Hartford Railroad nu opgiver at efterbygge denne vellykkede konstruktion og i stedet anskaffer nye lokomotiver af en helt igennem anderledes konstruktion, må dette være vidnesbyrd om, at selskabet stiller meget store forventninger til den sidste og ikke mindst til dens ensrettersystem.

Dette har stor interesse selv for udenforstående. Thi sådanne lokomotiver kan principielt bruges uden videre på alle vekselstrømselektrificerede baner, også endda ganske uanset strømfrekvensen. Dette medfører, at det bliver reelt muligt at forsyne jernbanerne med strøm fra de ledningsnet, der forefindes af hensyn til den almindelige offentlige energiforsyning, således at jernbanerne i mange tilfælde kan spare særlige strømtilførselsanlæg og følgelig kan elektrificeres billigt.

For New York, New Haven og Hartford Railroad har dette ikke nogen betydning, da dette jernbaneselskabs hovedlinie allerede er elektrificeret. Tværtimod skulle det synes at være en ulempe for dette selskab at indføre en ny lokomotivtype, der er højst forskellig fra de forhåndenværende, idet de vedligeholdelsesmæssige og driftsmæssige fordele ved at nøjes med en enkelt eller få standardtyper derved går tabt. — Under disse omstændigheder er det endnu mere bemærkelsesværdigt, at New York, New Haven og Hartford Railroad nu er ved at gøre det skridt, som meget vel kan være indledningen til en revolution i jernbaneelektrificeringens historie.

Skønt de nye lokomotiver blev bestilt allerede i 1953, er vist nok ingen af dem leveret endnu, i hvert fald ikke i 1954. Der synes desværre ikke at være kommet beskrivelser af dem i de tekniske tidsskrifter endnu. Det er forøvrigt de eneste elektrolokomotiver, der er under bygning i USA til landets store jernbaneselskaber.

Serien omfatter 10 stykker, altså ikke særlig mange. Dog må det erindres, at det drejer sig om overordentligt kraftige lokomotiver, som antagelig må sidestilles med 3—4 eller måske 5 middelkraftige diesellokomotiver eller rettere sagt diesellokomotivenheder. — Det kan i denne forbindelse være af nogen interesse at konstatere, at de amerikanske jernbaneselskabers samlede ordrer på diesellokomotiver pr. 1. december 1954 androg 257 enheder, hvilket må svare til omkring 100 komplette diesellokomotiver, idet disse sædvanligvis formeres af 2—4 enheder.

Samtidig med, at New York, New Haven og Hartford Railroad bestilte de 10 store elektrolokomotiver, bestilte selskabet også til brug på forstads- og oplandslinierne ved New York en serie motorvogne. Det drejede sig om ikke mindre end 100 vogne. Disse vogne er i drift.

Også disse er udstyret med ignitronensrettere og jævnstrømsbanemotorer, idet 11.000 volt-strømmen fra luftledningerne nedtransformeres før ensretningen til 600 volt som største spænding af strømmen til 2 motorer i serie.

(Fortsættes).

Standingsning af gennemkørende tog

Til orientering for medlemmerne bringes efterfølgende artikel om gennemkørselsbestemmelserne, som har været optaget i »Vingehjulet«.

(Omtale i dagspressen frabedes).

En aften for kort tid siden blev krydsningen mellem to personførende tog forlagt til en station, hvor begge tog efter planen er gennemkørende. Det forsinkede tog, der ikke forud var underrettet om forlægningen af krydsningen, passerede imidlertid den nye krydsningsstation uden standsning, medens det andet tog var på vej mod stationen, men ved hurtig indgriben, bl. a. af ledbevogtningspersonalet, blev begge tog standset på fri bane, og den opståede faresituation dermed afværget.

Den pågældende station er sikret efter reglerne i SR § 58, I, 1, og har således ikke udkørselssignaler, og indkørselssignalerne er uden gennemkørselsangivelse. Den normale signalgivning for gennemkørende tog er derfor signal »kør« fra indkørselssignalet i forbindelse med håndsignal »kør igennem«, der vises fra perronen.

Det forsinkede tog, der som nævnt ikke var underrettet på en tidligere station, ville ankomme til den nye krydsningsstation før det rettidige tog. Stationsbestyreren bestemte sig derfor til at tage det forsinkede tog ind på gennemkørselssporet og derefter det rettidige tog ind på vigesporet, og han foranledigede gennem den oprindelige krydsningsstation sidstnævnte tog underrettet om den ændrede sporbenyttelse. Begge tog skulle således standses på den nye krydsningsstation ved stor signalgivning. Da stationsbestyreren havde modtaget afmelding for det forsinkede tog, gav han hjælpearbejderen ordre til at foretage signalgivning for indkørsel for dette tog og til derefter at begive sig ud til det nordlige indgangssporskifte for at være parat til at omstille sporskiftet efter togets ankomst. Selv forblev han på kontoret, hvor han var beskæftiget med publikumsekspedition, indtil han hørte støjen fra det indkørende tog. Han løb da ud på perronen med en håndsignallygte, som han tændte i farten og svingede vendt mod toget, der på dette tidspunkt kun var i ganske kort afstand fra ham. Toget fortsatte imidlertid med uformindsket hastighed ud af stationen. Stationsbestyreren er ikke klar over, hvilket af lysene i håndsignallygten han havde tændt, men lokomotivfyrbøderen hævder, at der vistes grønt lys.

Tilfældet maner i høj grad til nøje overhol-

delse af de givne forskrifter, og det kan ikke for alvorligt indskærpes stationspersonalet, at ved stor signalgivning på stationer uden udkørselssignal eller med *ugyldiggjort* udkørselssignal skal stationsbestyreren foranledige, at der, så snart signalgivning for indkørsel er foretaget, vises håndsignal »stop« (signal nr. 82) — som dagsignal med rødt flag og som natsignal med rødt lys — mod det kommende tog.

Afgivelsen af håndsignalet må altså ikke på nogen måde sinkes af andet arbejde, og stationsbestyreren skal, hvis han ikke selv afgiver signalet, påse, at det bliver givet fra det øjeblik, indkørselssignalet er stillet på »kør«.

Selv om der allerede er gjort opmærksom herpå i »Vingehjulet« nr. 16 af 25/5 1954, synes der også at være grund til at indskærpe lokomotivpersonalet, at en lokomotivfører for et planmæssigt gennemkørende tog, der får signal »kør« fra indkørselssignalet, skal være forberedt på at møde et stopsignal inde på stationen og afpasse hastigheden derefter. På stationer uden udkørselssignal må normal hastighed ikke genoptages, før lokomotivføreren enten har iagttaget, at der vises håndsignal »kør igennem«, eller han har fået overrakt en meddelelse, efter at der har været vist håndsignal »underretning følger«. Viser der fejlagtigt intet håndsignal, eller vises det ikke på fuldstændig reglementeret måde, skal lokomotivføreren bringe toget til standsning på stationen, jfr. SIR, side 20 b—II, punkt 3.

Grosserer A. Collstrops rejselegat

I løbet af kortere tid vil der kunne uddeles legatportioner til et samlet beløb af ca. 4.500,00 kr. af *Grosserer A. Collstrops Rejselegat*, hvis bestyrelse for tiden består af:

fhv. belysningsdirektør Joh. E. Børresen,
fhv. telefondirektør G. Irming,
driftsbestyrer P. C. E. Hansen, Odense—Kerteminde—Martofofte og Nordvestfynske Jernbaneselskaber,
og generaldirektør E. Terkelsen.

Legatportionerne kan i henhold til fundatsen kun tilstås tjenestemænd, der er ansatte i Danske Statsbaner, Danske Privatbaner, Danske Telefonselskaber eller Danske Elektricitetsværker til anvendelse til *studierejser til dygtiggørelse i deres tjeneste*, og portionernes størrelse vil i hvert enkelt tilfælde blive fastsat af bestyrelsen.

Ansøgninger må indgives inden den 31. marts 1955 til formanden, Sølvgade 40, København K, og ansøgningsblanketter kan fås hos legatets sekretær, Statsbanernes Generaldirektorat, Sølvgade 40, København K.

Samarbejdsudvalgs møde

16. samarbejdsudvalgs møde i 1. Distrikt afholdt
8. februar 1955.

Formanden åbnede som sædvanligt med at give en oversigt over Statsbanernes samlede indtægter og udgifter, og kom derefter ind på en omtale af de drifts- og trafikmæssige præstationer i 1. Distrikt for perioden april—november 1954/55, sammenlignet med de tilsvarende måneder i det foregående finansår, såvel hvad angik gods- som personbefordringen, og oplyste herunder, at der for godsbefordringens vedkommende havde foreligget klage over, at aftalen ikke blev overholdt i henseende til lovet hurtig befordring, hvilket forhold man havde søgt at imødegå ved udgivelse af et tillæg til togplan VII, så stationscheferne rigtigt kunne besvare forespørgsler om, hvornår godsforsendelserne kunne være fremme på bestemmelsesstedet. Der var ligeledes klaget over, at godset kom ud for en ublid behandling, og formanden håbede her, at personalerepræsentanterne ville medvirke til information af kollegerne ude i driften, så godset fik en så varsom behandling som muligt.

Videre gav formanden nogle talmæssige oplysninger vedrørende antal personale, der havde været anvendt i samme periode, der viste, at antal personale pr. arbejdsenhed stadig var faldende, hvortil formanden bemærkede, at det også var hans opfattelse, at personalerepræsentanterne viste interesse for medvirken ved gennemførelse af rationelle foranstaltninger.

Såvel formanden som tjenestelederne gav forskellige oplysninger om anlægs-, drifts- og trafikmæssige forhold, herunder om en påtænkt krydsningsstation på Masnedø, forbedring af forholdene for de rejsende ved frihavnsstationen, en kommende ny færge til Helsingør—Hälsingborg, så der i højsæsonen kunne sejles 61 dobbeltture pr. døgn. Der blev endvidere omtalt nogle forsøg med returering fra og til Sverige af tomme flade vogne, hvor man på færgestrækningerne havde prøvet at sætte to vogne oven på hinanden. Af de 20 nye MY-lokomotiver, der var i bestilling, var det hensigten at stationere halvdelen i København, og med indretning af et motorværksted ved Godsbanegaardens remise. Der var iværksat akkvisition for at forøge personbefordringen, således havde rejsebureauerne i København sendt folk rundt til større firmaer, indenfor det enkelte bureaus område, for at drøfte rejsemuligheder med chefen og personalerepræsentanter, og man håbede, at denne form ville tilføre banerne en forøgelse af udflugts- og andre rejser, der måske ellers ville være gået til konkurrerende befordringsmidler.

Vedrørende behandlingen af et forslag fra lokomotivfører N. A. Nielsen, til bedring m. h. t. frigøring af perronspor på Kh, udtalte formanden, at der var grund til at takke lokomotivføreren for hans interesse, men hele problemet var så omfattende, at det måske burde videresendes til behandling i Generaldirektoratet.

Under drøftelsen blev det oplyst, at stationspersonalets tillidsmand på Kh, overportør L. B. Jønch, indgående havde behandlet forslaget, og

redegjort for en række vanskeligheder, som forslaget ikke ville borteliminere, og han havde derpå fremsat et helt nyt forslag, der ikke krævede tekniske ændringer, såfremt sporbenyttelsen for afgående kystbane- og Rungstedtog kunne ændres til perron I i stedet for som nu fra perron II, og der var af overportøren givet en redegørelse for, hvilke store fordele en sådan omlægning ville medføre i rangermæssig henseende, og det blev tiltrådt at lade forslaget nærmere undersøge gennem trafiktjenesten, og derefter optage spørgsmålet til fornyet drøftelse på næste møde.

Man behandlede endvidere et forslag fra pakmester K. T. Rasmussen, Kb, om fremstilling af en læssebro til brug ved udlæsning af transportbeholdere fra pak- til perronvogn. Enkelte sådanne læssebroer var blevet fremstillet på centralværkstedet og sendt til Jylland, hvor man nu skulle prøve hensigtsmæssigheden deraf, og derefter senere vende tilbage til spørgsmålet.

Videre drøftede man samarbejdsforholdet mellem administrationen og personaleafdelingerne, hvor man fra begge sider var enige om, at der her måtte tilstræbes en form, der helt var i pagt med tidens samarbejdsånd, for også der igennem at bidrage til en dyb forståelse af samarbejdsideen, og i overensstemmelse med ånden i forhandlingsreglerne herom.

Foranlediget ved Gorm Pedersen kom man ind på en drøftelse af forflytninger, foranlediget ved overkomplet personale som følge af rationalisering og motorisering af toggangen, og det blev her gjort gældende, at der måtte gives det pågældende personale et rimeligt varsel, f. eks. ikke under 3 måneder. Et konkret tilfælde med en forflytning fra Sg. til KØ. blev omtalt.

Ved mødets slutning udtalte formanden, at det nu var sidste gang han ville få lejlighed til at lede et samarbejdsudvalgs møde, og ønskede derfor at takke for godt samarbejde gennem de første 16 møder, som det havde været ham en glæde at deltage i, ligesom han gerne ville ønske held og lykke fremover for distriktets samarbejdsudvalg.

Såvel personale- som administrationsrepræsentanter takkede distriktschefen for den interesse, denne altid havde lagt for dagen, og for den måde han havde ledet møderne på.

M. K.

Jernbanemuseet

Fotografier, film, plader, billeder, telegrammer og dagbøger med motiver fra krigsårene vil Jernbanemuseet være taknemmelig for at modtage. Det er stof, der ikke alene angår jernbanernes, men også vort lands historie, og det må anses for naturligt, at alt dette stof samles inden for Jernbanemuseets rammer, hvor det kan være tilgængeligt for fremtidige jernbanehistorikere.

Det er jo i år 10-året for kapitulationen, og det er vel muligt, at der i den anledning vil blive opfrisket adskillige minder og fundet adskillige billeder frem. Lad os få dem.

Museet vil sætte pris på, at hvert enkelt billede m. m. er forsynet med oplysende tekst om motivet, eventuelt dato og årstal.

Statsbanernes tjenestetidsnævn

Generaldirektoratet har beskikket trafikinspektør A. V. Jensen, Trafikafdelingen, til at træde i stedet for trafikinspektør A. Kristensen, Trafikafdelingen, i Statsbanernes tjenestetidsnævn.

Samtidig har man udpeget ekspeditionssekretær F. C. K. Fregil, Trafikafdelingen, til at træde i stedet for ekspeditionssekretær F. Primdahl, Personalafdelingen.

Til medlemmer af det i ordreserie A, side 86 c-d, omhandlede tjenestetidsnævn i Statsbanerne i den resterende del af perioden 1. januar 1954—31. december 1956 samt til suppleanter i samme periode er udnævnt følgende:

Formand:

Afdelingschef L. Buus-Petersen.

Suppleant: Kontorchef T. K. Holmflet, Budgetkontoret.

Medlemmer:

Trafikinspektør A. V. Jensen, Trafikkontoret.

Suppleant: Ekspeditionssekretær F. C. K. Fregil, Trafikkontoret.

Kontorchef, dr. ing. J. Larsen, 1. Banekontor.

Suppleant: Overtrafikkontrolør H. C. Hermund, 1. Banekontor.

Kontorchef J. P. A. Andersen, Maskinkontoret.

Suppleant: Afdelingsingeniør E. Helmø, Maskinkontoret.

Forretningsfører P. Madsen, Dansk Jernbane Forbund.

Suppleant: Sekretær J. K. F. Jensen, Dansk Jernbane Forbund.

Rangerformand N. Meldgaard Kristensen, Københavns Godsbanegaard.

Suppleant: Jernbanepakmester J. P. Pedersen, Aarhus H.

Formanden for Dansk Lokomotivmands Forening, lokomotivfører E. Greve Petersen.

Suppleant: Lokomotivfører S. A. E. Suneson.

Københavns Godsbanegaard.

Formanden for Jernbaneforeningen, overtrafikassistent M. S. Lyngesen.

Suppleant: Trafikassistent E. Svendsen, Skodsborg.

Nævnets sekretær:

Kontorchef T. K. Holmflet, Budgetkontoret.



Jubilæum

Torsdag d. 10. marts kan lokomotivfører M. Mortensen, Esbjerg fejre 40 års jubilæum. Mortensen begyndte som aspirant i Aarhus, kom som lokomotivfyrbøder til Esbjerg, hvor han 1. april 1930 modtog sin udnævnelse til lokomotivfører.

»Martinus« er kendt og afholdt for sit rolige, ligevægtige gemyt, en dygtig lokomotivmand og en god kollega. Afdeling 29. ønsker tillykke med dagen og siger dig tak for godt samarbejde gennem årene. Held og lykke fremover. H. K.

Fredag d. 18. marts fejrer lokomotivfører P. A. Pedersen, Esbjerg 40 års jubilæum. Pedersen begyndte i Esbjerg som aspirant, var som lokomotivfyrbøder en kort tid på Gb, men vendte tilbage til Esbjerg. 1. november 1930 kom udnævnelsen til lokomotivfører i Herning, hvorfra Pedersen vendte tilbage efter 8 måneders forløb.

Pedersen, populært »Tonny«, var en af de første motoruddannede lokomotivmænd og omfatter stadig denne driftsform med største interesse, ligesom han viser en aldrig svigtende interesse for organisationsarbejdet. Afdeling 29 ønsker tillykke med tak for godt, loyalt samarbejde gennem årene. Held og lykke fremover. H. K.

Lokomotivfører T. Hansen (Elberg), Korsør, kan søndag den 27. marts fejre sit 40 års jubilæum som lokomotivmand ved DSB.

T. Hansen er en god lokomotivmand og kollega, der er velset overalt for sit gode og livsglade humør.

Afdeling 17 sender på jubilæumsdagen de hjerteligste lykønskninger med tak for tiden, der er gået, og de bedste ønsker for fremtiden.

E. J.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum den 22. marts frabedes venligst.

K. F. Petersen, lokomotivfører, Fredericia.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum den 22. marts 1955 frabedes venligst.

J. J. Birkbo, lokomotivfører, Assens.

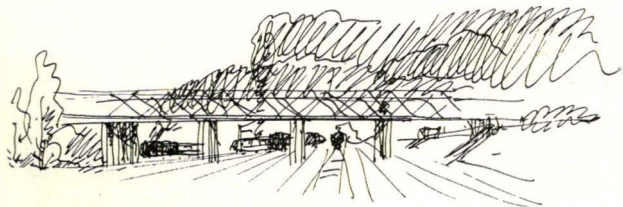
Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst. Er bortrejst.

Th. P. Andersen, lokomotivfører, Aarhus.

»Brand«

Kammeraterne fra lagkagefesterne samles til frokost tirsdag den 19. april 1955 kl. 12,30 i restaurant »Frank A«, Graabrødreplads 7, Odense. Deltagerne bedes henvende sig senest den 1. april til:

C. E. Johansen, Vigerslev Alle 19, 3., Valby.





Forfremmelse til lokomotivførere pr. 1-3-55.

Lokomotivfyrbøderne:

- V. A. Pedersen, Randers, i Gedser.
K. K. Brandt, Aalborg, i Gedser.

Forflytninger efter ansøgning pr. 1-3-55.

Lokomotivførerne:

- K. J. Hansen, Herning, til Aarhus.
F. J. A. Olsen, Brande, til Herning.
O. E. Madsen, Gedser, til København Gb.
J. E. Profft, Gedser, til København Gb.
P. G. Odgaard, Randers, til Aarhus.

Lokomotivfyrbøderne:

- H. C. Nielsen, Roskilde, til Kalundborg.
E. P. Olsen, Gedser, til København Gb.
P. F. Sørensen, Slagelse, til Korsør.
O. L. Jensen, Gedser, til Korsør.
B. P. K. Gerholm, København Gb., til Gedser.
H. P. H. Pantton, København Gb., til Slagelse.
H. Diedrichsen, København Gb., til Padborg.
J. S. Andersen, København Gb., til Esbjerg.
C. G. Andersen, Brande, til Struer.
B. Jensen (Kaa), Gedser, til Brande.

Ansæt som lokomotivfyrbødere pr. 1-3-55.

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

- M. W. Pedersen, Esbjerg, i København Gb.
K. B. Jensen, Randers, i København Gb.
S. A. S. Martinussen, Fredericia, i København Gb.
B. K. Larsen, Korsør, i København Gb.
P. B. Clemmensen, Kalundborg, i Roskilde.
S. Jensen, Aalborg, i København Gb.
T. A. Nielsen, Kalundborg, i København Gb.
B. H. Fischer, Nyborg, i København Gb.
S. Y. Rasmussen, Aarhus, i København Gb.
J. Hansen, Struer, i København Gb.
C. H. B. Kraushaar, Padborg, i København Gb.
H. H. Hansen, Aarhus, i København Gb.
E. Andersen, Kalundborg, i Roskilde.
P. D. Bentzen, Korsør, i København Gb.
B. B. Jensen, Struer, i Gedser.
H. G. Lauridsen, Kalundborg, i Gedser.

Dødsfald.

Lokomotivfører J. J. Viberg, København Gb., er afdød ved døden den 23-2-55.

Dødsfald blandt pensionister.

Pens. lokomotivfører K. R. Hansen, Langgade 70, Gedser (død 16-2-55).

H U S K

for at undgå standsning i forsendelsen af D. L. T. ved flytning at meddele postvæsenet den nye adresse. Det hænder ikke så sjældent, at medlemmer undlader eller glemmer ovennævnte meddelelse til postvæsenet, hvilket forårsager ulemper både for medlemmet og for kontoret.

NYE ADRESSER

Landsoplysningsudvalget: Formandens adresse rettes til: Ormslevvej 69, 1., Viby J.

Lokomotivfører-afdeling:

Odense: Formandens navn og adresse rettes til P. A. L. Jørgensen, Munkerisvej 6, 1. th.

Lokomotivfyrbøder-afdeling:

Gedser: Kassererens navn og adresse rettes til: E. C. Hansen, Pr. Alexandrinesgade 20, 1.

Roskilde: Kassererens navn og adresse rettes til: Uffe Jensen, Stenagervej 16, 1.

Byttelejlighed

Kastrup—Helsingør.

Haves: 2 vær. moderne lejlighed med spisekøkken i Kastrup, husleje 171,90 kr. med varme.

Ønskes: Mindst 2½ vær. moderne lejlighed eller større.

Signalmontør *Holger Jensen*,
Krostræde 5, 2. tv., Kastrup.

Statsbanepersonalets Sygekasse

Jernbanelæge *Niels P. Nielsen*, 2. C. lægedistrikt, København, flytter den 15. marts d. å. sin konsultation fra Vesterbrogade 57 til Vesterbrogade 69, 1.

Konsultationstiderne forbliver uændrede.

På fortegnelsen af januar 1955 over »Københavnske jernbanelægers og specialisters konsultation« bedes noteret, at jernbanelæge *Niels P. Nielsen*, 2. C. lægedistrikt, den 15. marts 1955 flytter sin konsultation til Vesterbrogade 69, 1. (Konsultationstiderne forbliver uændrede).

DSB spareklub

Til underretning for medlemmerne i spareklubben meddeles, at de sparere, der har deltaget i den 2-årige spareperiode 1. april 1953—31. marts 1955, kan få udbetalt det opsparede beløb i april måned 1955 ved henvendelse til sædvanlig sparekasseafdeling.

Spareaftalen bedes medbragt.

Indestående beløb, som ikke hæves senest 30. april d. å., bliver stående på sparekontoen, og spareperioden er derefter 1 år.

Opmærksomheden henledes på, at uanset om det indestående beløb hæves eller ikke, så fortsætter medlemsskabet i spareklubben.

Nyindmeldelse finder sted ved henvendelse til undertegnede.

Aage Hansen,
lokomotivfører, mdt. Gb.,
telf. Valby 5831.

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

Entrepenør

Kronprinsensgade 10 . Telefon Nyborg 27

Drevsen & Nellemann

NYBORG - TELF. 25 og 189

Isenkram-, Støbogds-, 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.

v/ Peter Christensen

Guldsmed Nørregade 6,
& Grævør Nyborg, Tlf. 369

Østervembs

VINSTUE

anbefales

Weinrich Nielsens

Bageri og Conditori

anbefales

WERNER HANSEN

Urmager og Guldsmed

Briller med Dobbelglas
anbefales til Tjenestebrug.
Deres Sygekasse giver Tilskud.

Nyborg Ligkistemagasin

K. Jacobsen Snedkermester

Besørger 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. Herreekviperung Tlf. Nyborg 68

Til daglig og Fest

»BORGERFORENINGEN«

Tlf. NYBORG 1313

altid bedst

H. Nicolaisen

N. Urban Sørensen

Nyborg

Telf. 111 2 L.

Altid 1ste Kl. Varer

Det er altid
TOP-tid

ØSTIYDSKE BRYGGERIER AKTIESELSKAB



Jensen & Nielsen

Kirkegaardsvej 1, Aarhus, Tlf. 1379

Stort
Udvalg i
Grav-
monumenter

Chr. Christensen

Sten- og
Billedhugger Etbl.

Frederiksgade 26, Aarhus
Telefon 20720

Thorvald Torntoft

AARHUS
Frederiks Alle 116 Tlf. 2551

Isenkram.
Køkkenudstyr, Glas,
Porcelæn og Fiskegrejer

Aktieselskabet

AARHUUS PRIVATBANK

Aarhus

København

Aktieselskabet

Aarhus Discontobank

Tlf. 20188

Kontor: Søndergade 9

Fisk - Vildt - Fjerkræ

PRØVEN

FR. ALLE 139 . TLF. AARHUS 25322

Arbejder Spare- og Laanekassen for Aarhus og Omegn
de Mezasvej 1 Østergade 4 Tordenskjoldsgade 37
Tlf. 30333 Tlf. 26255 Tlf. 68166

Indskudskapital ca. 46.6 Mill. Reserver ca. 4.8 Mill.

Køb hos annoncørerne



Brdr. Jensen

Fr. Alle 112 . AARHUS . Tlf. 4520

Storaarhusianske Mejerier

Mælk fra tuberkulinprøvede Besætninger

S. Bendtsen & Co.s Eftf.

Skræderforretning

Ryesgade 27, Aarhus

Telefon
Aarhus 3720
Leverandør
til DSB

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

Fællesforeningen for Danmarks Brugforeninger

Hovedkontor: Njalsgade 15, København
Telefon 4015

^A/s **Kulimporten Dania**



Vestre Boulevard 9, Kbhvn.
Central 3443

THÜRMEERS
originale Snittøj

HB HOVEDSTADENS BRUGSFØRENING HB