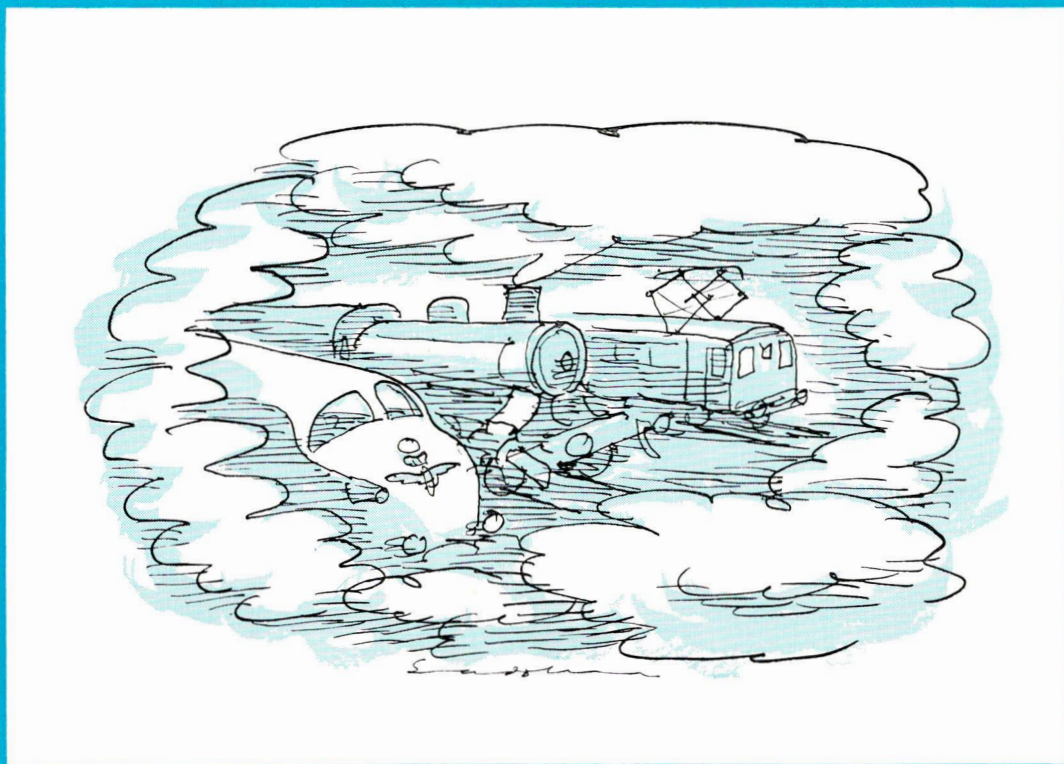


DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 10 . 20. MAJ 1959 . 59. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

Den Sparer Besværet

HYSTER

og faar det
hele hurtigt
omkring....

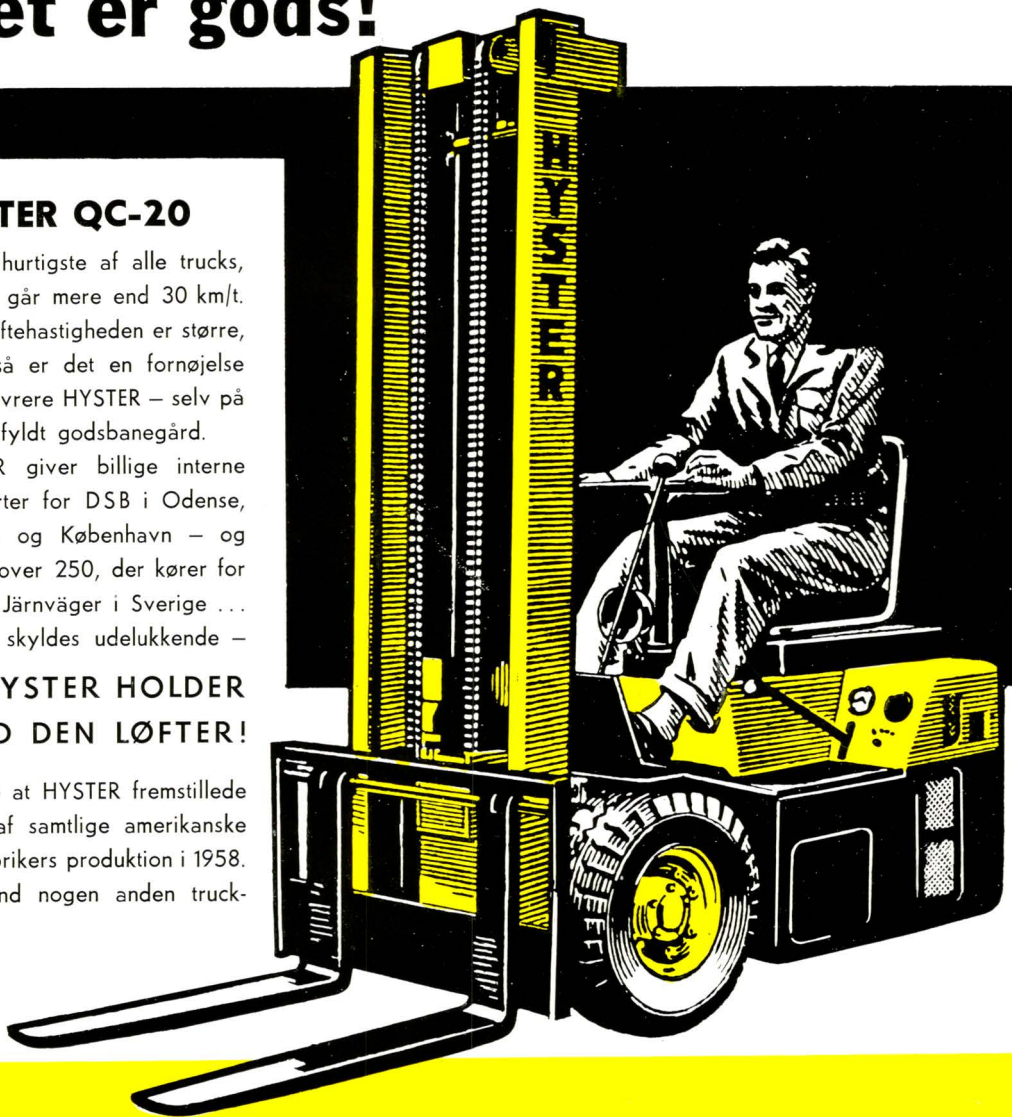
— det er gods!

HYSTER QC-20

er den hurtigste af alle trucks,
for den går mere end 30 km/t.
Også løftehastigheden er større,
ja, og så er det en fornøjelse
at manøvrere HYSTER — selv på
en overfyldt godsbanegård.
HYSTER giver billige interne
transporter for DSB i Odense,
Randers og København — og
der er over 250, der kører for
Statens Järnväger i Sverige ...
og det skyldes udelukkende —

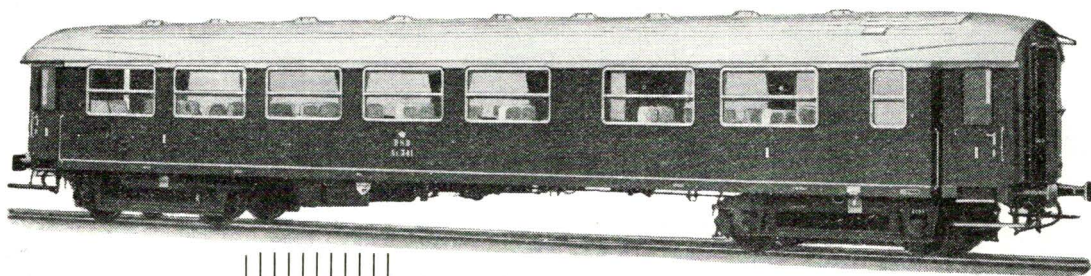
**AT HYSTER HOLDER
HVAD DEN LØFTER!**

Ved De at HYSTER fremstillede
34 % af samtlige amerikanske
truckfabrikers produktion i 1958.
Flere end nogen anden truck-
fabrik.



LANGREUTERS

Gl. Kongevej 3 — København V. — *Hilda 1090



PERSONVOGN LTR. AL
DANSKE STATSBANER

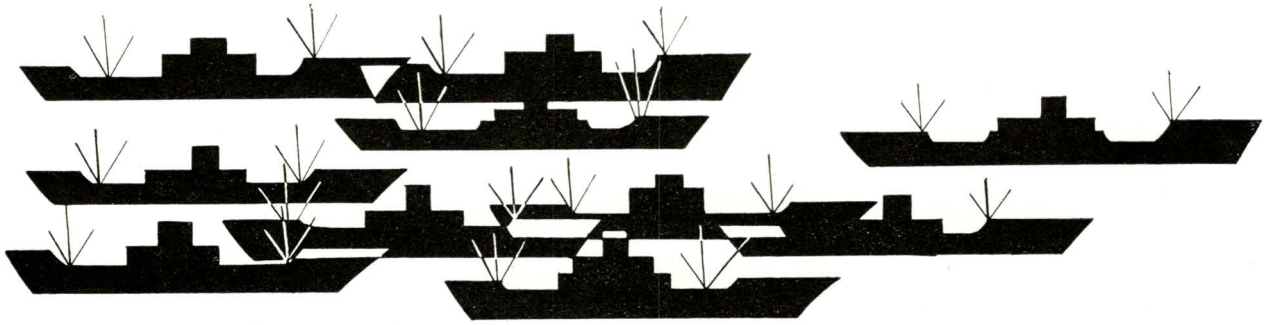


VOGNFABRIKKEN

SCANDIA

AKTIESELSKAB

RANDERS



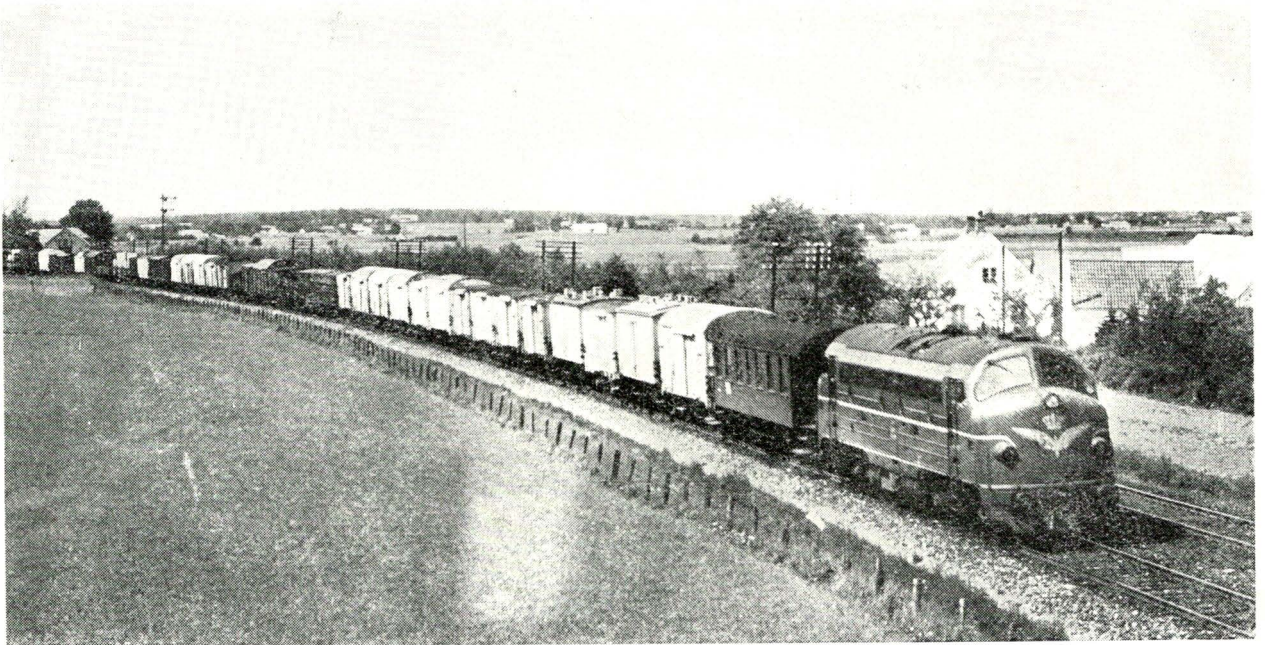
NOHAB-GM-lokomotiver sparede gennem 1½ år lige så meget brændsel som 10 kulbåde laster

DSB rapporterer gode erfaringer med NOHAB-GM-lokomotiver.

Det viste sig, at de 20 lokomotiver, der sattes ind fra og med februar 1956 medførte store besparelser og efter ca. 1½ års forløb konstaterede man, at de udgjorde ca. 9,5 mill. kr. Besparelserne betød i kulforbruget ca. 90.000 ton, hvilket svarer til lasten i 10 store kulbåde. Fortjenesten er så meget mere værdifuld som den også er direkte valutabesparende.

De første lokomotiver, der leveredes allerede i 1954, medførte en besparelse på ca. 678.000 kr. pr. lokomotiv pr. år i sammenligning med et tilsvarende damplokomotiv. – Det betyder, at de betaler sig på tre år.

Takket være de gode driftsresultater fik NOHAB fornylig en bestilling fra DSB på yderligere 45 NOHAB-GM-dieselektriske lokomotiver.

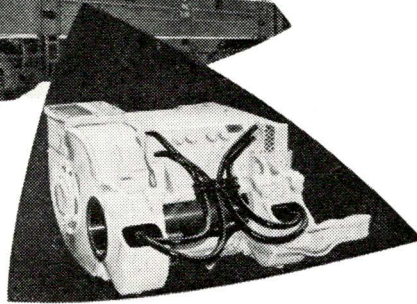


NYDQVIST & HOLM AKTIEBOLAG

TROLLHÄTTAN

TELEGRAMADRESSE: NOHAB TELEX: 5284 TELEFON: 18000

THRIGE BANEMOTORER



VAPOR DAMPGENERATORER

leveres i enheder for 150–
4.500 kg mættet damp pr.
time – maximal damptryk
indtil 20 alternativ 40 &
60 ato.

VAPOR anlæg er allerede
installeret i samtlige MY-loko-
motiver, ligesom adskillige
anlæg er taget i brug af den
danske industri.

AGA

A/S GASACCUMULATOR

KØBENHAVN . AARHUS . AALBORG . ODENSE

ALFRED KRABBENHØFT

A/S

Murer- og Entreprenørfirma

Strandby Kirkevej 303

ESBJERG

Telefon 1054

Aut. isolatør for Rockwool hulmurisolation

Forlang tilbud

P. E. Reesen

BLIKKENSLAGERMESTER

Aut. Gas- og Vandmester

Munkesøgade 4 - Kalundborg

TELEFON 1091

Alle

*Bygningsinstallationer
udføres*

Arne Aa. Ryde

EJENDOMSMÆGLER

Tværgade 15

Nykøbing F.

Telefon 85 21 72

Villaer

og rentable ejendomme, sommerhuse og bungalows
anvises til køb og salg



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 10 - 59. ÅRGANG

20. MAJ 1959



Indhold:

Velkommen til kongres	167
DLF kongres	168
Kongresunderholdning	168
Trækraftens udvikling ved	
DSB gennem tiderne	169
Signalreglementer og signaler ..	177
Dansk Folkehjælp	180
Lokomotiver	182
Set gennem frontruden	183
Landsoplysningsudvalget	184
Kombineret bil- og togrejse ...	185
Generalforsamling i Landsorga-	
nisationen	187
Under DLF	188
Tak	188
Personalialia	188
Nye adresser	188



Redaktører:

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

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hell. 7269.
Kontortid 10-16.

Annonce-ekspedition:

Studiestræde 49, København K.
Tlf. Central 12327 og Palæ 1142.
Giro 22289.
Kontortid kl. 8,30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Velkommen til kongres

Om få dage samles repræsentanter fra alle vore afdelinger landet over til foreningens ordinære kongres i København. Denne gang skal den, foruden at tage stilling til det udførte arbejde i en treårig kongresperiode og afstikke arbejdet for den kommende, også danne rammen om foreningens 60 års beståen som varetager af lokomotivmændenes faglige interesser. Ganske vist er stiftelsesdagen den 1. januar, men den dag undlod man al festivitas for helt naturligt at markere dagen i forbindelse med kongressen under beskedne former; thi som »rund dag« regner man ikke almindeligt en 60 års dag.

Vi har tidligere givet et kort tilbageblik over den henrundne tid, og dette skal ikke gentages ved denne lejlighed. Det skal blot anføres, at det er mange, store opgaver, de forskellige hovedledelser gennem årene har kæmpet med for at tilgodese lokomotivmændenes faglige og økonomiske vilkår.

Vel har der stået manganen strid om tingene, men når det gjaldt, forstod medlemmerne at stå last og brast med ledelsen – solidariteten hos dem kalder man ikke forgæves på.

Den kongresperiode, vi står ved afslutningen af, har i stærk grad været præget af rationaliseringen og trækraftomlægningen hos statsbanerne, men frem for alt har den stået i lønningslovsrevisionens tegn. For den part – hovedledelsen – der stærkest har været engageret i disse omfattende foranstaltningers bearbejdelse og gennemførelse, vil perioden stå som en kamp på godt og ondt, en farefuld færd for at klare fri af mange skær, som nok kunne betage lysten til at styre den skude, der nu godt garvet har taget landkending. Mange dyster er stået igennem, ikke uden at der er blevet skrammer deraf for at tale lokomotivmandens ret, men forhåbentlig heles de igen, så den good-will, der er trukket svære veksler på, er i behold.

Det er en voldsom omkalfatring, lokomotivmanden gennem de seneste 4-5 år er blevet udat for. De stærke rationaliseringsbestræbelser, statsbanerne har udfoldet og stadig fortsætter, har for vort vedkommende betinget en fuldstændig omstilling fra det tilvante, og enden har vi ikke set endnu. De med trækraftomlægningen forbundne følger bryder afgørende med fortiden. Dampmaskinen trænges mere og mere i baggrunden, og motoren sættes ind overalt. For statsbanerne er det eksistensen, det drejer sig om. Driftsresultaterne er sådan, at der må fornyelse til. Gamelt blod må udskiftes med nyt, det skal rulle raskere. Derfor er motoriseringen kendetegnet for det raskere pulsslag, og heri ligger for virksomhedens trivsel, virkninger som vil spores.

Lokomotivmanden tager fuldt del heri, men uundgåeligt rammes nedarvede forestillinger om ståstedet i denne omkalfatring! Rationalisering bygger på ideen om, at udbyttet heraf skal komme alle parter til gode, og følgelig har man også haft en forestilling herom ved positiv stillingtagen til sagen.

En anerkendelse er nået med indplaceringerne i 15. lønklasse og anbringelse af lokomotivfyrbøderne i 13. lønklasse som udgangsstilling for den faglærte arbejdskraft. Der er almindelig forståelse heraf, selvom anerkendelsen kun er nået gennem sej og hårdnakket energi. Frivilligt er intet os tilstået, eftersom rationa-

DLF's kongres

Med kongressen i Forsamlingsbygningen Rømersgade 22 i København stævner sammen afdelingernes mange repræsentanter også en række gæster fra ind- og udland til.

Udover de samarbejdende organisationer herhjemme, har vi også fornøjelsen at kunne notere os deltagere fra Belgien, Holland, Finland, Norge, Sverige, Schweiz, Tyskland og Øst-rig. En sådan deltagelse er udtryk for den gensidige internationale solidaritet og samarbejdsvilje, som i så høj grad er påkrævet, ikke mindst inden for transportområdet, som mere end nogen anden gren af erhvervslivet rækker tværs over landegrænserne. Vi er af simpel nødvendighed i samme båd hvad angår vore økonomiske og arbejdsmæssige forhold, og de resultater, vi i det samarbejde, som stærkest muligt må udbygges, har opnået, skaber virkninger på de nationale områder. Det er derfor glædeligt, at disse repræsentanter møder frem for på nærmeste hold at tage vore forhold i øjesyn, som erfaringsmateriale i eget arbejde.

Kongresunderholdning

Man minder om, at der den 27. maj d. å. kl. 19,30 er arrangeret aftenunderholdning i kongressalen for repræsentanter og deres damer. Til denne underholdning har medlemmer med pårørende adgang. Billetter à 2,00 kr. kan rekvireres på foreningens kontor eller for københavnske medlemmers vedkommende hos deres respektive afdelingsformænd.



liseringsideen ikke har grundfæstet sig hos de bevilgende myndigheder, der fortsat må påregne organisationens bestræbelser på at følge det hidtidige resultat op.

I denne udvikling med motoriseringen fandtes ingen synderlig mærkbar sympati for indfatning af den ældre, veltjente lokomotivmand, som havde slidt i mange tjenesteår, dels mere end tyve år som lokomotivfyrbøder, dels under stigende arbejdsintensitet med større maskiner, tog og hastighed, og dette i perioder med mere eller mindre gunstige forhold og undertiden dårlig medhjælp. Det var derfor et kardinalpunkt at få disse indpasset i udviklingen, så også de fik en økonomisk anerkendelse, noget, som ved sagens start syntes håbløst at gennemføre af mangel på sympati hos vor modpart på den anden side af forhandlingsbordet. Meget er sagt og skrevet herom. I dag foreligger et resultat, som vi ikke havde håbet, men dog et resultat af betydelig værdi for denne kategori, nået på trods af uhyrlige forhindringer.

Således hentes ønskerne hjem del for del, og sammenstillet med lønningsloven af 1958 har vi lov til at notere en økonomisk gevinst hvis fulde virkning først vil gå op for den enkelte i løbet af nogle år. Når der bortses fra det særlige problem, vi havde med den ældre lokomotivmand, kan man nemlig regne den nye lønningslov til et mærkbart økonomisk fremskridt, der sammen med trækraftudviklingen bærer i sig fremtidsløfter for den unge lokomotivmand. Hans muligheder er ulige bedre end den generations, som i fællig med dampmaskinens endeligt afslutter en epoke for statsbanerne.

Den nye tid vil føre mange problemer med sig. Lige for ligger det igangværende arbejde med vore tjenestetidsregler, der skal færdiggøres til 1961. Det er en sag, som vi vil omfatte med intens interesse, og med den mærkbare stramning af kørselsfordelingerne er der anledning til at imødegå disse bestræbelser, som lokomotivmanden daglig føler virkningen af. Arbejdets karakter betinger, at der tages specielle hensyn for så vidt, man vil opretholde en arbejdsrytme, der borger for sikkerhedsmæssig forsvarlig tjenestegøring.

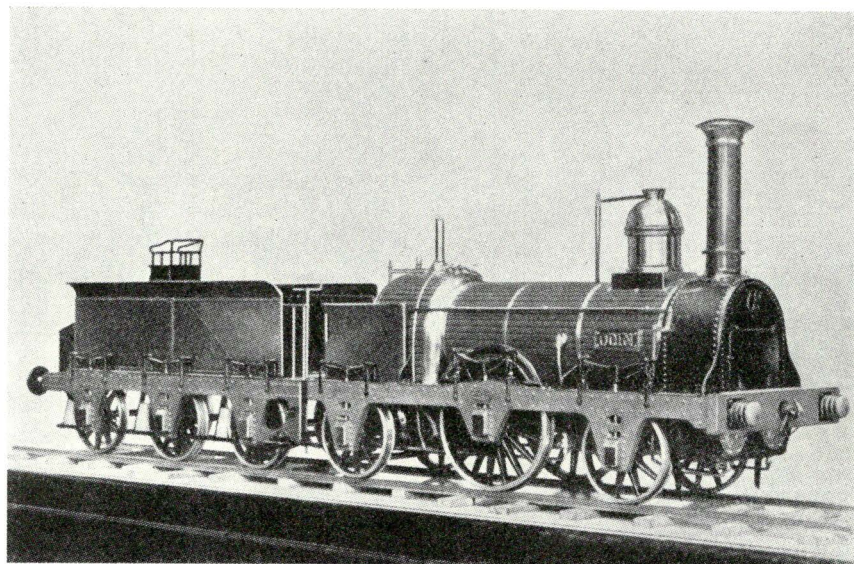
Imidlertid begynder en anden sag at blive højst aktuel og uomgængelig. Vi må i gang med retningslinierne for lokomotivmandens fremtidige uddannelse. Om ikke dagen i morgen kræver handling må man dog i god tid sikre sig arbejdet hermed fuldført, så det ligger færdigt til brug. Faktisk kan allerede nu skimtes, hvorledes det trækraftmæssige vil komme til at se ud om få år, hvor alene motortrækraften skal udføre arbejdet, og begyndelsesgrundlaget for lokomotivmanden skal stilles i relation hertil. Begrebet lokomotivfyrbøder og lokomotivfyrbøderaspirant vil falde bort, og i stedet må træde en uddannelseslinie med begrebet lokomotivføreraspirant. I modsætning til tidligere bliver motoren og ikke dampmaskinen grundlæggende, og rent praktisk er uddannelse omfattende hovedmotortyperne hensigtsmæssig for den rigtige benyttelse af personalet.

Stående midt i en omfattende udvikling stævnes sammen til kongres, og vi byder velkommen til denne i ønsket om en frugtbringende forhandling af de mange sager, som foreligger. Genem saglighed og solidaritet skal lokomotivmændenes interesser bearbejdes og føres frem til afgørelse.

Trækkraftens udvikling ved DSB gennem tiderne

✱

Af afdelingsingeniør J. Svindt



Den 26. juni 1847 åbnede »Det sjællandske Jernbaneselskab« banen mellem København og Roskilde som den første jernbane i det egentlige Danmark.

På Jylland og Fyn blev de første baner drevet af »Det danske Jernbane-Driftsselskab«. Dette selskab overgik allerede til statsdrift i 1867 under navnet »De danske Statsbaner i Jylland-Fyn«, medens de sjællandske baner først blev overtaget i 1880.

Fra 1880 blev de to statsbaner drevet hver for sig, indtil de i 1885 blev slået sammen under navnet »De danske Statsbaner«. Først i 1892 blev de to maskinforvaltninger sluttet sammen. Da der fandtes forskellige lokomotivtyper med samme litera i de to forvaltninger, blev der

fra dette tidspunkt til litraet tilføjet et »s« for sjællandske og et »j« for jysk-fynske lokomotiver.

Til Roskildebanelen blev oprindeligt anskaffet 5 damplokomotiver i lighed med det gennem statsbanernes model og utallige billeder kendte lokomotiv »Odin« af typen 1-A-1 med 3-akslet tender. Kedeltrykket på disse lokomotiver var kun 5 at og vægten 35 t.

Lokomotiverne var alle taget ud af driften i 1864 og delvis anvendt til bygning af de næste damplokomotiver.

Da det hovedsagelig var vanger og hjulsæt, der blev anvendt, kom de nye lokomotiver naturligvis til at ligne de første temmelig meget; men kedlerne blev bygget for et tryk på 7 at.

Det sidste af disse lokomotiver blev udrangeret i 1886.

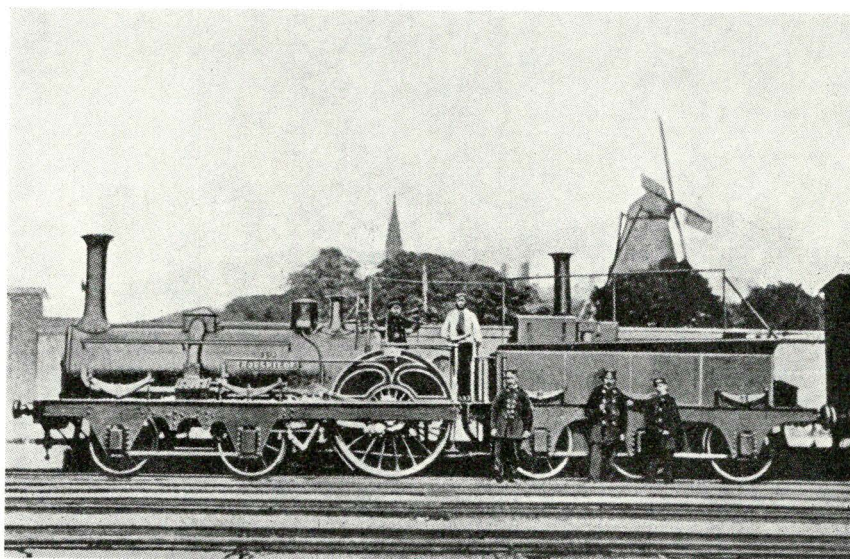
Til Korsørbanens åbning i 1856 blev bestilt 6 lokomotiver af »Crampton«-typen til persontog og 4 til godstog. Lokomotiverne var af typen 2-A og havde udvendige cylindre.

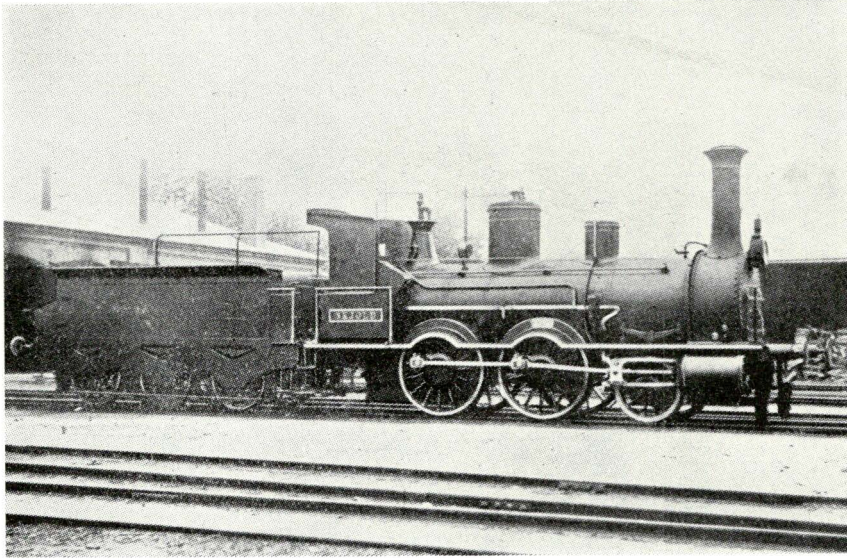
Det karakteristiske ved denne lokomotivtype var i øvrigt, at drivhjulene lå bag fyrkassen, således at drivhjulsdiameteren kunne gøres stor, uden at det var nødvendigt at hæve kedlen.

6 stk. lokomotiver blev leveret fra Borsig i Berlin og resten fra R. & W. Hawthorn i Newcastle. 4 af de tyske lokomotiver blev leveret med 5" drivhjulsdiameter (godstogslokomotiver) og resten med 6" drivhjul. Kedeltrykket var 7 at. Lokomotiverne blev udrangeret 1872-1881.

Øverst: Model af lokomotivet »Odin« bygget i England 1846.

Nederst: Første lokomotiv »Roeskilde« bygget til Roskilde-Korsørbanen 1856.

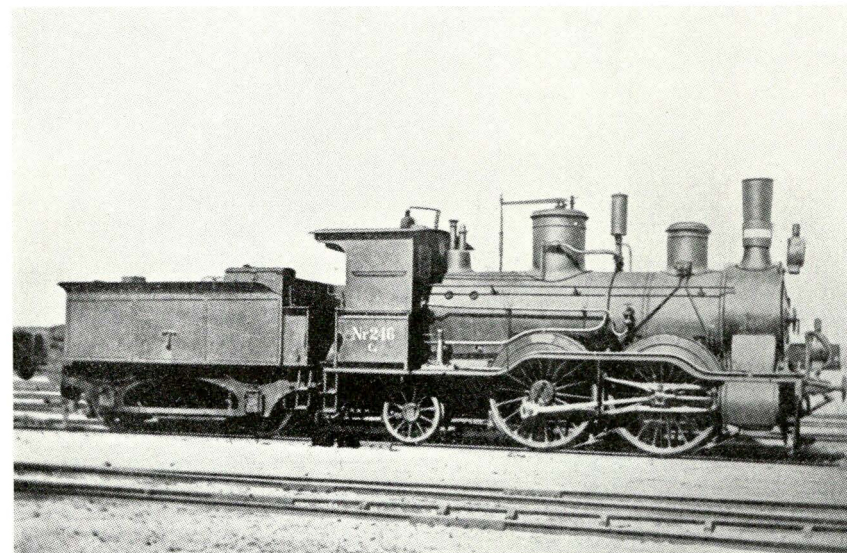
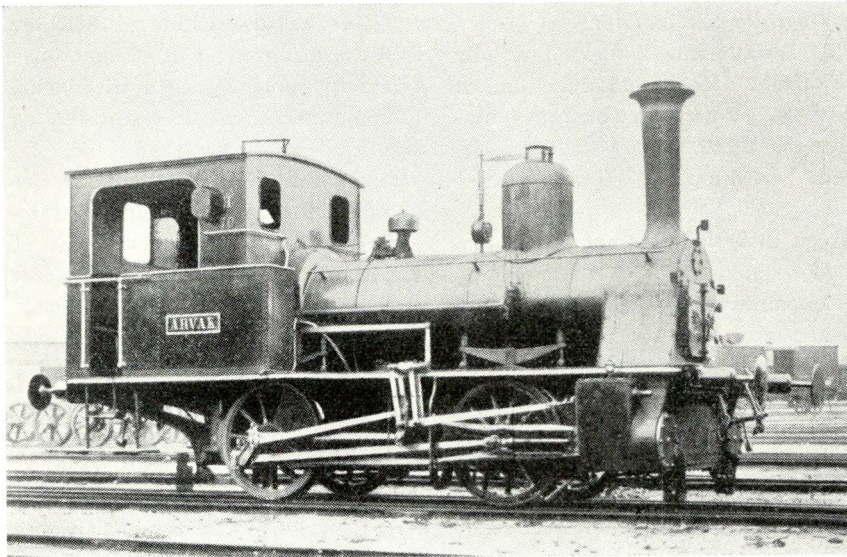




Øverst: »Skjold« – »varetogetslokomotiv« litra G til Korsørbanen.

I midten: Rangerlokomotiv litra H.

Nederst: Sjællands persontogslokomotiv litra Cs.



Efter vestbanens forlængelse til Korsør blev godstrafikken efterhånden så stor, at de hidtil anvendte lokomotivtyper med ét drivhjulssæt ikke slog til. Man anskaffede derfor i 1858 3 stk. godstogslokomotiver litra G(s) af typen 1-B.

Kedeltrykket var stadig 7 at, men drivhjulsdiameteren var kun 1422 mm, og adhæsiionsvægten betydelig større end hidtil anvendt.

Da disse lokomotiver viste sig udmærket anvendelige, blev der senere købt yderligere 2 stk.

For at imødekomme de stadig forøgede krav til trækraften, anskaffede man til den i 1864 åbnede nordbane København–Hillerød–Helsingør nogle persontogslokomotiver litra E(s) af samme type som litra G(s), men med en drivhjulsdiameter på 1600 mm og et kedeltryk på 9 at.

De her nævnte to lokomotivtyper danner forbillede for adskillige til »Det sjællandske Jernbaneselskab« udførte lokomotivleverancer, der gennem en årrække fremtræder med mindre afvigelser med hensyn til drivhjulsdiameter og vægt under betegnelserne litra Ds, Fs, Ks og S.

I årene 1858–1888 blev således anskaffet 59 toglokomotiver hovedsagelig af denne type.

En ejendommelighed ved disse lokomotiver af typen 1-B var, at akseltrykket var større på løbehjulene end på driv- og kobbehjulene. Da dette må anses for unaturligt, begyndte man fra 1875 at indføre en ny lokomotivtype B-1 med kobbehjulene forrest og løbehjulene bagest.

De første lokomotiver af denne type var litra C(s), A(s) og B(s).

Alle de ovenfor nævnte lokomotiver af typerne B-1 og 1-B med undtagelse af litra Ks og litra S var

leveret med indvendige kasseglidere med lodretstående gliderspejl, medens litra Ks og S havde udvendige glidere med henholdsvis Heusinger's og Trick's styring.

Til rangering anskaffedes i 1874 litra H(s) af typen B, som op til århundredeskiftet var den mest almindelige rangermaskine, og med mindre ændringer anvendes den dag i dag.

Til jysk-fynske jernbaner blev i årene 1862-1866 leveret 20 lokomotiver af »Canada«-typen 1-B (gl. litra A) med udvendige skrånstillede cylindre og indvendige kasseglidere. Kedeltrykket var 7 at.

Efter at staten havde overtaget de jysk-fynske baner i 1867, blev tilstrækningerne Fredericia-Århus og Randers-Ålborg i 1868 og 1869 anskaffet 11 stk. persontogslokomotiver litra B af typen 1-B og 12 trekoblede godslokomotiver litra E af typen C med et kedeltryk på 8½ at.

Litra E var de første trekoblede maskiner, og denne type blev valgt på grund af de i Jylland forekomne mange store stigninger.

I 1884 blev anskaffet 4 stk. persontogslokomotiver litra C af typen 1-B, 8 persontogslokomotiver litra K(j) og 4 godstogslokomotiver litra F. Af disse var litra C og F omtrent af samme type som de tidligere leverede litra B og E.

C-maskinerne blev kasseret efter en snes års forløb, medens F og K blev ombygget til rangermaskiner litra F og litra Kj.

Da det havde vist sig, at de trekoblede E-maskiner fra 1868 var pålidelige i drift og kun krævede ringe vedligeholdelse, besluttede man at fortsætte med denne type, men noget kraftigere, og der blev derfor i 1875 anskaffet 5 stk. litra G. Resultatet med disse maskiner var så godt, at der indtil 1901 anskaffedes 74 stk. af denne type, hvoraf enkelte endnu er i drift.

I årene 1871-76 blev til lette baner i Jylland anskaffet adskillige små maskiner af typen B-1, litra I, litra L og litra Dj, alle disse er udrangeret.

I tidsrummet 1882-1883 blev anskaffet 12 stk. lokomotiver litra P af typen B-2, specielt bestemt til

Thybanen, hvis skinner kun vejede 17,5 kg pr. m og således krævede meget lette lokomotiver. Disse maskiner havde tokoblede hjulsæt under langkedlen og en toakslet bogie under tenderkassen, hvis ramme dannede et hele med lokomotivrammen. Lokomotiverne vejede kun 22,3 t. Deres normale kørselsretning var med bogien forrest, og i denne ende var anbragt en kofanger. Da lokomotiverne snart viste sig for små til statsbanerne, blev de solgt til forskellige privatbaner.

I perioden 1882-1888 blev til afløsning af de jyske »Canada«-maskiner, som nu var 20-25 år gamle og ikke længere tilstrækkelig kraftige til at bestride trafikken, anskaffet 31 fireakslede persontogslokomotiver litra A (fig. ?) af typen 2-B.

A-maskinerne er de første fireakslede lokomotiver, der blev anskaffet til statsbanerne, og årsagen til, at man herhjemme på et så tidligt tidspunkt kom ind på anskaffelsen af en lokomotivtype, der først senere blev almindelig i Europa, var det relativt ringe akseltryk, højst 10 t, som sporet kunne tåle.

Kedeltrykket var for disse maskiner kommet op på 10 at., og maksimalhastigheden var 100 km/time. Alle loko litra A er udrangeret, men mange opnåede en alder på 60 år.

Da de jysk-fynske og sjællandske baner i 1885 blev slået sammen, var der, som det vil fremgå af ovenstående, et utal af lokomotivtyper, der i mange tilfælde kun afveg lidt fra hinanden, og det blev derfor en opgave at standardisere lokomotivtyperne i et antal og af en størrelse, der måtte være passende til statsbanernes tarv.

Den første store anskaffelse var en større udgave af den tidligere nævnte A maskine. Denne nye maskine litra K af typen 2-B fik et kedeltryk på 12 at, en drivhjulsdiameter på 1866 mm, et akseltryk på 13 t og en maksimalhastighed på 100 km/time.

Dette lokomotiv viste sig at være en meget vellykket konstruktion, som i årene 1894-1902 blev bygget i et antal af 100. Lokomotiverne var forsynet med planglidere og Trick's styring.

En ulempe ved litra K var dog, at slidet på driv- og kobbelhjulene var temmelig stort, hvorfor man i 1901-1902 byggede 19 stk. loko litra C, som var af samme størrelse som K-maskinerne, men havde indvendige cylindre og glidere. Ved denne ændring af konstruktionen blev hjulsliddet væsentlig formindsket.

En del af K-maskinerne blev senere ombygget, idet de blev forsynet med rundglidere og fik kedlen hævet.

Flere litra K og C er endnu i drift.

Omtrent samtidig med leveringen af K-maskinerne anskaffede man til brug på kystbanen et tenderlokomotiv litra O af typen 1-B-1 med samme cylinderdiameter som litra K, men med en drivhjulsdiameter på 1730 mm. Maksimalhastigheden var 90 km/time. Disse tenderlokomotiver er alle udrangeret.

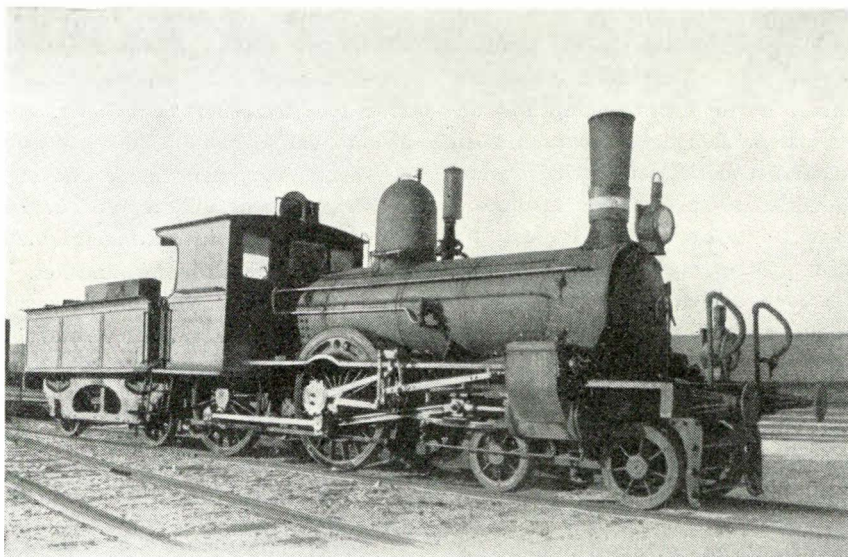
Da den gennem mange år benyttede godstogsmaskine litra G efterhånden viste sig at være for lille, blev der anskaffet et nyt godstogslokomotiv litra D af typen 1-C. Lokomotivet havde to udvendige cylindre, Heusinger's styring og 13 t akseltryk. Maksimalhastigheden, som oprindeligt var 60 km/time, blev senere forøget til 70 km/time.

Kedeltryk og cylinderdiameter var som ved K-maskinerne.

Disse lokomotiver blev anskaffet i et antal på 100 stk., og mange er endnu i drift.

Til rangering blev den tidligere omtalte rangermaskine litra Hs nu afløst af den 3-koblede litra F, som i tidens løb med mindre ændringer er anskaffet i et antal på 128. De sidste er leveret så sent som i 1949.

Da kravene til trækraft og hastighed stadig blev forøget, viste de standardiserede lokomotiver litra K, D, O og F sig efterhånden at være for små, og det næste skridt i udviklingen var eksprestogslokomotivet litra P af typen 2-B-1, som blev leveret 1907-1910 i et antal på 33. Dette lokomotiv er et 4-cylindret compound-lokomotiv med et kedeltryk på 15 at og en maksimalhastighed på 120 km/time. Lokomotivet, hvoraf en del er i drift endnu, er en udpræget hurtigtogsmaskine til



Jysk person- og iltogslokomotiv
litra A.

strækninger med ikke for store stigninger.

Til de stærkere stigninger i Jylland blev i 1912–1924 anskaffet 30 stk. persontoglokomotiver litra R af typen 2-C, hvoraf 20 stk. med 2 cylindre og 10 stk. med 3 cylindre. Kedeltrykket er 12 at og maksimalhastigheden 100 km/time. De fleste af disse lokomotiver er i drift endnu.

Som afløser for O-maskinerne blev i tidsrummet 1924–1928 anskaffet 20 stk. 3 cylindrede tenderlokomotiver litra S af typen 1-C-2 til anvendelse i lokaltrafikken. Kedeltrykket er 12 à 13 at og maksimalhastigheden 90 km/time.

Omtrent samtidig med leveringen af de 3-cylindrede R-maskiner blev der udarbejdet projekt til en 4-koblet godstogslokomotiv litra H af typen

1-D. Denne maskine er i tiden 1923–1941 leveret i et antal af 18 stk. Lokomotiverne er 3-cylindrede, kedeltrykket er 12 à 13 at og maksimalhastigheden 80 km/time.

Da kravene til trækraft stadig steg, blev det klart, at der måtte anskaffes kraftigere persontoglokomotiver end de forhåndenværende. Der blev dog ikke tale om en nykonstruktion, men man valgte at anskaffe 11 brugte 2-C-1 4 cylindrede compound-lokomotiver fra Svenske Statsbaner, hvor de blev overkomplette på grund af elektrificering. Disse lokomotiver, som blev betegnet litra E, blev hovedrepareret her i landet, samtidig med at de blev ændret passende til danske forhold.

Der er senere fra A/S Frichs blevet anskaffet yderligere 25 stk. lo-

komotiver litra E. På disse blev indført nogle forbedringer, bl.a. blev lokomotiverne forsynet med damp-tørrer.

Efter anskaffelsen af litra E blev det ikke muligt at anvende alle P-maskinerne til det oprindelige formål, og det blev derfor anset for hensigtsmæssigt at ombygge de bedste P-maskiner til en tre-koblet maskine litra PR af typen 2-C1, men med en noget mindre drivhjulsdiameter, hvorved maksimalhastigheden blev nedsat til 100 km/time. 6 stk. litra P er ombygget til PR.

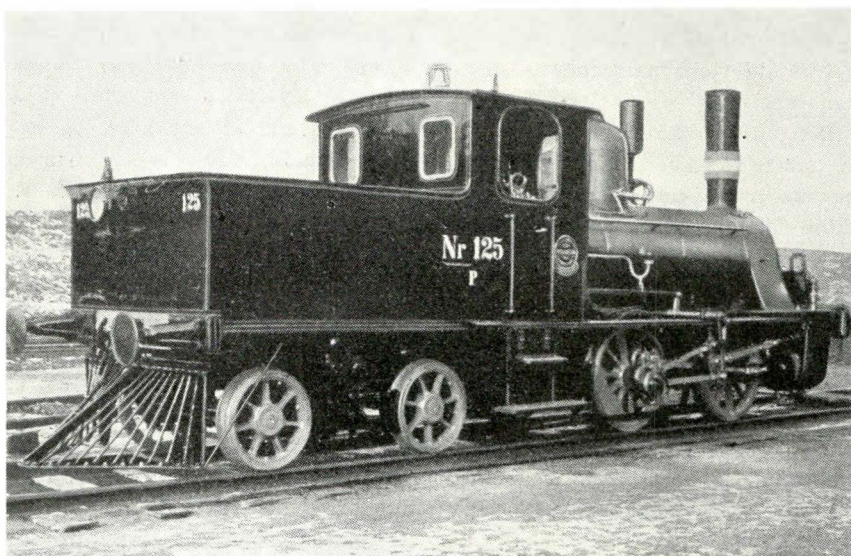
Til brug på større rangerbanegårde konstrueredes en 4-koblet rangermaskine litra Q hvoraf den første afleveredes fra A/S Frichs i 1930. I tiden op til 1945 er modtaget 15 stk. af disse rangerlokomotiver.

Da der efter sidste verdenskrig var en udpræget mangel på trækraft, købte man 10 stk. belgiskbyggede godstogslokomotiver af typen 1-E.

Disse lokomotiver, som blev betegnet litra N har et kedeltryk på 15 at, en drivhjulsdiameter på 1404 mm og en maksimalhastighed på 70 km/time.

Af de foran omtalte damplokomotiver blev litra G, D, C, K og P efterhånden forsynet med røgrørs-overheder, hvad der har forbedret økonomien, medens de senere anskaffede toglokomotiver alle er leveret med overheder.

Sammenligner man konstruktionen af de i banernes første tid benyttede lokomotiver med de sidst leverede, er der sket store fremskridt



Tenderlokomotiv litra P.

med hensyn til vægt, hjulantal og trækraft; men med hensyn til selve konstruktionen er der, bortset fra anvendelsen af overheder, ikke sket store ændringer.

Kedeltrykket steg meget hurtigt til 9 at, og er for langt de fleste nu anvendte danske lokomotiver 12 at og kun for et mindre antal 13 og 15 at.

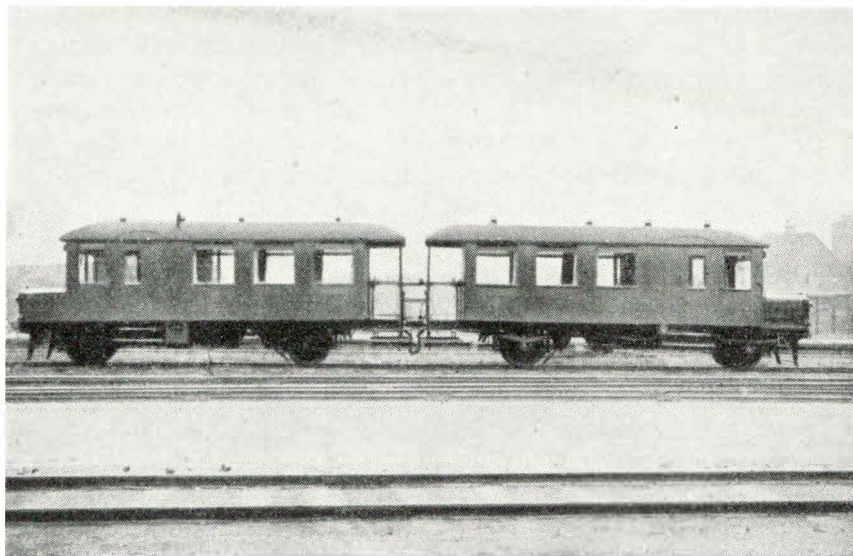
Den på ældre lokomotiver anvendte Trick's styring og på nyere anvendte Heusinger's styring blev indført på lokomotiver i henholdsvis 1886 og 1887 og anvendes stort set uforandret den dag i dag.

Hastigheden er ikke steget væsentligt, idet allerede litra B, som blev leveret i 1868, havde en maksimalhastighed på 90 km/time.

Da damplokomotivet har en meget dårlig, termisk virkningsgrad, har man i tidens løb forsøgt at forbedre økonomien ved at indføre den tidligere nævnte overheder samt den på de sidst leverede loko litra E og H anbragte damptrørrer.

Til trods for disse forbedringer er den gennemsnitlige, termiske virkningsgrad ikke over 7 pct., hvad der vil sige, at højst 7 pct. af den tilførte varmemængde udnyttes til trækraft.

Så længe kulprisen er lav, og brændselsudgiften derfor er af mindre betydning, har damplokomotivet sin fordel i den relativt billige, robuste, simple og driftsikre konstruktion; men ved stigende brændselspriser er det nærliggende at undersøge muligheden af at anvende en drivmaskine, der udnytter brændslet bedre.



Her har forbrændingsmotoren og især dieselmotoren sin store fordel, idet denne motor har en termisk virkningsgrad på ca. 34 pct. Denne virkningsgrad bliver dog formindsket ved energitab i kraftoverføringen fra motor til hjul, hvad enten denne er hydraulisk, elektrisk eller mekanisk, således at den endelige udnyttelse af den tilførte varme bliver ca. 27 pct., altså omtrent 4 gange så stor som ved et damplokomotiv.

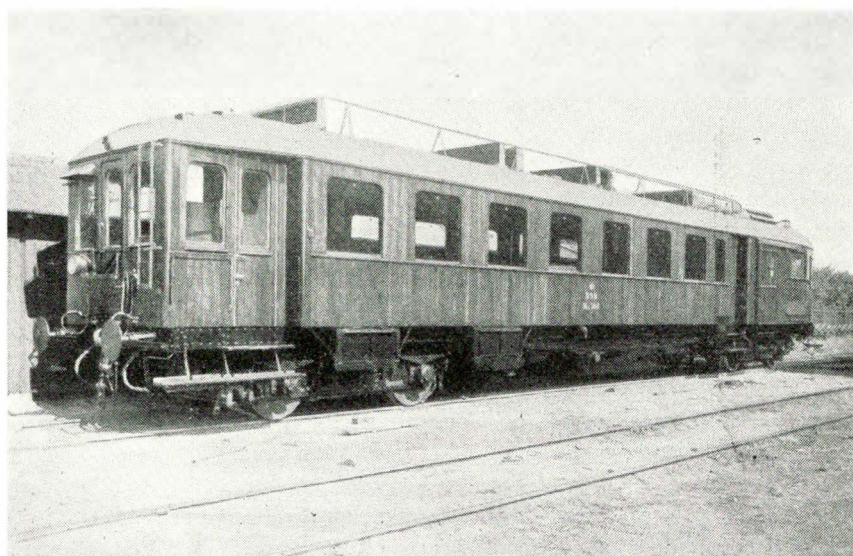
På det forholdsvis tidlige tidspunkt, da man var inde på tanken om at anvende motorvogne ved DSB, skyldtes dette dog ikke så meget ønsket om at spare brændsel, da kulprisen på dette tidspunkt var temmelig lav, som muligheden af at få en lettere og billigere form for små tog, der ikke krævede nævneværdig

forberedelses- og afslutningstjeneste, og som kunne fremføres af én mand.

Da hurtigløbende, små dieselmotorer på dette tidspunkt ikke var særlig driftsikre, måtte det blive benzinmotorer, der kunne komme på tale. Man lejede derfor i 1923 en rutebil forsynet med jernbanevognhjul fra De forenede Automobilfabrikker i Odense til nogle forsøg.

Forsøgene viste, at dette køretøj var for lille, og på grundlag af de indhøstede erfaringer bestilte man hos De forenede Automobilfabrikker 3 motorvogne litra MA (fig. ??). Disse vogne blev leveret i 1925.

Vognene havde en benzinmotor på 85 hk som normalydelse og en maksimalhastighed på 70 km/time. Vognene blev anvendt på strækningen



Hellerup-Nørrebro og kørte sammenkoblede med bagenderne mod hinanden, evt. med én eller to bivogne imellem.

Til strækningen Arhus-Risskov blev i 1926 anskaffet 2 stk. benzinmotorvogne litra MC med 3 aksler

Vognene havde i hver ende en motor af samme type som i MA. Hastigheden var kun 55 km/time; men gearingen var sådan, at vognen egnede sig til hyppige standsninger, da accelerationen var god.

I 1927-28 blev hos De forenede Automobilfabrikker købt 17 stk. motorvogne litra ME indrettet med kun én førerplads som MA-vognene og til sammenkobling med bivogne imellem, således at man kunne køre pendulkørsel. Vognene var 2-akslede og noget større end MA-vognene. Motoren var den samme, og maksimalhastigheden 70 km/time. Vognen havde 3 gear.

I 1928-29 blev anskaffet 18 motorvogne litra MF med 4 gear, hvad der, samtidig med, at motorerne for nogle af vognenes vedkommende blev forøget til 120 hk, forbedrede accelerationen betydeligt.

I årene 1929-30 blev anskaffet 16 stk. benzinelektriske bogie-motorvogne litra ML.

Vognene var udrustet med hver 2 motorer à 140 hk eller for nogle enkeltes vedkommende på 120 hk. Disse vogne samt nogle af de 2-akslede benzinogvne blev senere forsynet dieselmotorer. Alle de her nævnte vogne er udrangeret eller solgt til privatbaner.

Vognene var forsynet med dødmandsanordning.

I året 1927 begyndte statsbanerne at anvende dieseltrækkraft, idet der fra vognfabrikken Scandia blev leveret 6 stk. dieselelektriske lokomotiver med pakrum, litra MT (fig. ?) med en 6-cylindret 4-takts Frichs dieselmotor på 230 hk med luftforstøvning. Lokomotivet havde Leonard styring, som blev anvendt i efterfølgende dieselelektriske motorvogne og -lokomotiver til og med litra MP. Lokomotivet havde en førerplads i hver ende og 2 stk. 2-akslede bogier med hver én bane-motor. Maksimalhastigheden var 80

km/time. Typen viste sig hurtigt for svag til at tilfredsstille de stadig stigende krav og er nu udrangeret.

I 1928 blev fra A/S Frichs leveret 6 stk. dieselelektriske motorvogne litra MR med en 6-cylindret, 4-takts dieselmotor på 180 hk og med luftforstøvning. Motoren var anbragt på den ene af vognens to bogier.

Motorerne, som havde et temmeligt stort omdrejningstal, viste sig ikke at være driftssikre, hvorfor omdrejningstallet blev nedsat med tilsvarende formindskelse af hestekraften til følge.

En del af disse vogne fik senere dieselmotorerne udskiftet med dieselmotorer med trykforstøvning; men vognene er nu alle udrangeret.

I 1928 var A/S Burmeister & Wain begyndt at bygge lokomotivmotorer, og man besluttede derfor at anstille en sammenlignende prøve mellem Frichs' firetakts motor og B & W's totakts motor, hvorfor man bestilte 2 stk. diesellokomotiver litra MV hos A/S Frichs og 2 stk. MW hos A/S B & W.

Litra MV, som var rammebygget, blev udrustet med en 6-cylindret, 4-takts dieselmotor på 420 hk, medens MW, som var et bogielokomotiv, fik en 6-cylindret, 2-takts dieselmotor på 400 hk. Maksimalhastigheden for begge lokomotiver var 80 km/time.

Resultatet med disse lokomotiver var ikke godt, idet reparationsomkostningerne var for store. Litra MW blev udrangeret, medens MV blev forsynet med nye motorer og kørte til 1955.

I 1931 bestilte statsbanerne hos A/S Frichs 4 stk. dieselelektriske motorvogne litra MQ med stålvo-gnekasse. Vognene var forsynet med en 6-cylindret, 4-takts dieselmotor på 250 hk anbragt på en 3-akslet bogie. På den 2-akslede bogie var anbragt 2 banemotorer. Dieselmotorens omdrejningstal blev på grund af tidligere indhøstede dårlige erfaringer med store omdrejningstal sat temmelig lavt. Maksimalhastigheden var 73 km/time.

Vognene kørte tilfredsstillende og blev først udrangeret i 1958.

I 1932 blev fra A/S Frichs leveret

2 stk. rammebyggede, dieselelektriske lokomotiver litra MX (fig. ??), hver med 2 stk. 450/500 hk dieselmotorer. Lokomotivet var af typen 2-Do-2 og havde en maksimalhastighed på 100 km/time. Hvert lokomotiv var forsynet med en oliefyret, automatisk dampkedel til togopvarmning.

Det sidste MX-lokomotiv blev udrangeret i 1958.

Som en videre udvikling af dieselelektriske motorvogne blev i 1934 fra A/S Frichs leveret 10 stk. motorvogne litra MP. Hver vogn blev forsynet med 2 stk 6-cylindrede 4-takts dieselmotorer, hver på 220/240 hk. For at undgå rystelser blev dieselmotorerne anbragt direkte på den ene af vognens 2 stk. 3-akslede bogier, medens de to banemotorer blev anbragt på den anden bogie.

Maksimalhastigheden var 120 km/time, og vognen blev anvendt til hurtige, gennemkørende tog.

Disse vogne er stadig i brug, men udvekslingen mellem banemotor og hjulsæt er blevet ændret, således at vognen har fået lavere maksimalhastighed (90 km/time) og større accelerationsevne. Vognene anvendes nu til standsende tog på sekundære banestrækninger.

Disse vogne må betragtes som forløberne for den motorvogn litra MO, som senere er blevet standardtype ved statsbanerne.

Den dieselelektriske stål-motorvogn litra MO er i årene 1935-1958 leveret i et antal på 139 stk. Motorvognen er forsynet med 2 stk. dieselmotorer på hver 250/275 hk anbragt direkte på den ene bogie, medens de to stk. banemotorer er næseophængt i den anden bogie. Maksimalhastigheden er 120 km/time, og vægten varierer fra 58-65 t.

De første 49 af disse motorvogne, der er leveret inden sidste verdenskrig, er udført med varmtvandsanlæg til vognens opvarmning. (En motorvogn er dog ombygget og forsynet med automatisk, oliefyret dampkedel til togopvarmning), medens de senere har helautomatisk, oliefyret dampkedel til togopvarmning.

Det dieselelektriske anlæg er af

Dieselelektrisk lokomotiv litra MT.

system ASEA-Åkermann og er indrettet til kørsel i »multiple-unit«, dels med en tilsvarende motorvogn og dels med den senere nævnte dobbeltmotorvogn litra MK-FK.

Motorvognene kan fremmføre 3 almindelige 4-akslede personvogne pr. motorvogn.

Til den hurtige fjerntrafik blev i årene 1935-37 anskaffet 4 stk. dieselelektriske lyntog litra MS på 3 vogne og 4 stk. lyntog litra MB på 4 vogne.

Et af 3-vognstogene blev senere efter en brand ombygget til 4-vognstog.

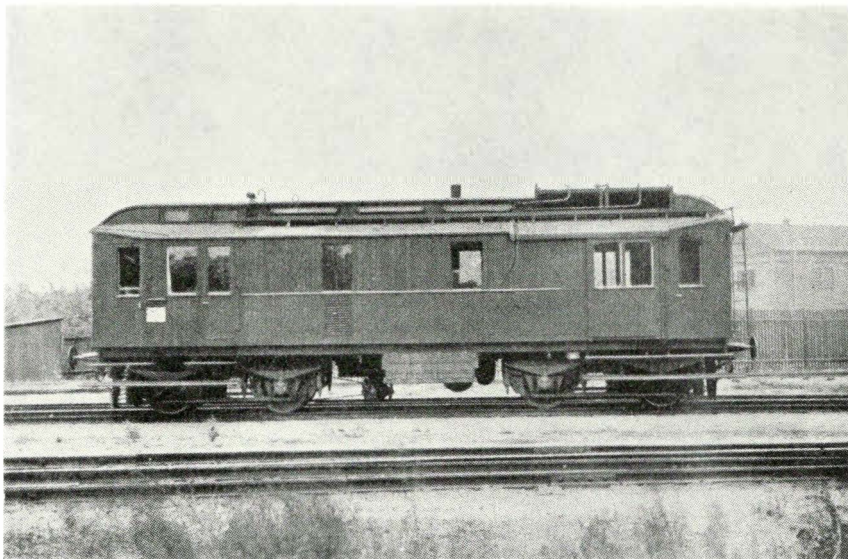
Disse togsæt har hver 4 stk. 250/275 hk dieselmotorer af samme type som på litra MO, ialt 1000/1100 hk pr. tog og en maksimalhastighed på 120 km/time.

Da der i visse tilfælde viste sig at være behov for en motorvognstype med større motorydelse end MO-vognens 500 hk, blev i årene 1943-51 anskaffet 5 stk. dieselelektriske dobbeltmotorvogne litra MK-FK, hver med 2 stk. trykladede dieselmotorer på 500 hk, ialt 1000 hk pr. vogn.

Motorvognen har 6 stk. banemotorer med 2 stk. anbragt på MK og 4 stk. på FK. Maksimalhastigheden er 120 km/time.

Diesellokomotivernes anvendelse ved DSB kom først for alvor igang efter sidste verdenskrig. Grunden hertil var dels de meget høje kulpriser, som gjorde anvendelsen af de med hensyn til brændselsøkonomi meget fordelagtige diesellokomotiver aktuel, og dels at der nu var udviklet diesellokomotiver med en større driftssikkerhed og ydeevne.

Som en logisk følge af ovenstående blev der truffet bestemmelse om, så hurtigt som de økonomiske forhold gjorde det muligt, at erstatte



damptrækraften med diesel. Det paregnes, at damplokomotiver efter 1. april 1963 kun skal anvendes i ferie- og højtids trafikken.

Det første skridt i denne udvikling var, at statsbanerne i 1954 fra Nydqvist & Holm Aktiebolaget i Trollhättan modtog 4 stk. dieselelektriske bogielokomotiver litra MY af typen A1A + A1A. Motorerne var 16-cylindrede, 2-takts 1750 hk V-motorer af amerikansk standard-konstruktion (GM).

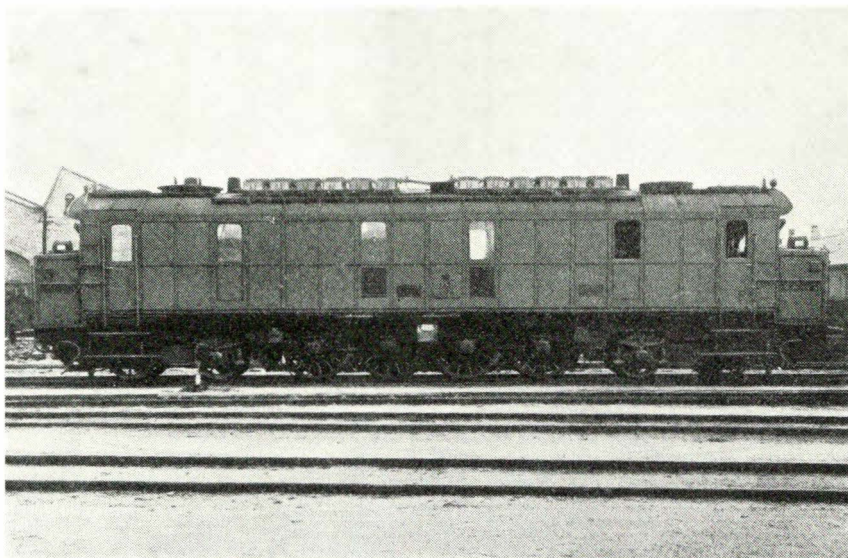
Da erfaringerne med disse lokomotiver var yderst gode, blev der kort efter bestilt endnu 40 stk., hvoraf et lokomotiv var på 1750 hk og resten på 1950 hk. Maksimalhastigheden er 133 km/time og vægten ca. 102 t.

For at spare udenlands valuta og for at støtte dansk industri er en stor del af arbejdet på de 40 lokomotiver udført af danske virksomheder, bl.a. det meste af vognkassen, bogier, banemotorer og andre dele af det elektriske udstyr.

Et lokomotiv litra MY på 1750 hk er i 1957 leveret fra A/S Frichs. Dieselmotoren er fremstillet af A/S Frichs efter B & W's tegninger og er en 16-cylindret, 2-takts motor i V-form.

Yderligere et lokomotiv af denne type er i ordre fra nævnte firma.

Til levering indenfor de næste 3 år har man 45 stk. dieselelektriske bogielokomotiver litra MX af typen A1A + A1A på 1425 hk i ordre hos Nydqvist & Holm Aktiebolag. Die-



Dieselelektrisk lokomotiv litra MX.



Øverst: Dieselelektrisk lokomotiv litra MY.

I midten: Dieselhydraulisk rangerlokomotiv litra MH.

Nederst: Dieselelektrisk rangerlokomotiv litra MT.

selmotorerne til disse lokomotiver er af samme type, som anvendes i MY, men er 12-cylindrede. Den danske andel af arbejdet på litra MX er yderligere forøget i forhold til arbejdet på litra MY. Maksimalhastigheden af litra MX bliver 133 km/time, men kan, ligesom også på MY, ved en ændring af tandhjulsudvekslingen mellem banemotor og hjulsæt let sættes op til 150 km/time.

Såvel litra MY som MX er eller bliver forsynet med helautomatisk, oliefyret dampgenerator til togopvarmning.

Lokomotiverne er anvendelige til såvel godstog som til hurtige tog og er indrettet til kørsel i »multiple-unit«.

Inden for rangertjenesten har man fra 1925 anvendt mindre traktorer, dels benzin og dels dieseldrevne med motorer på 35–125 hk.

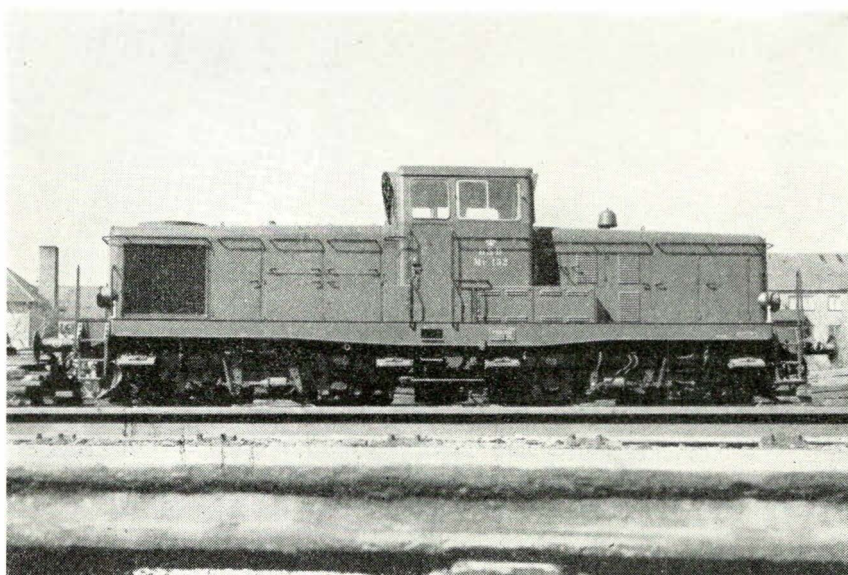
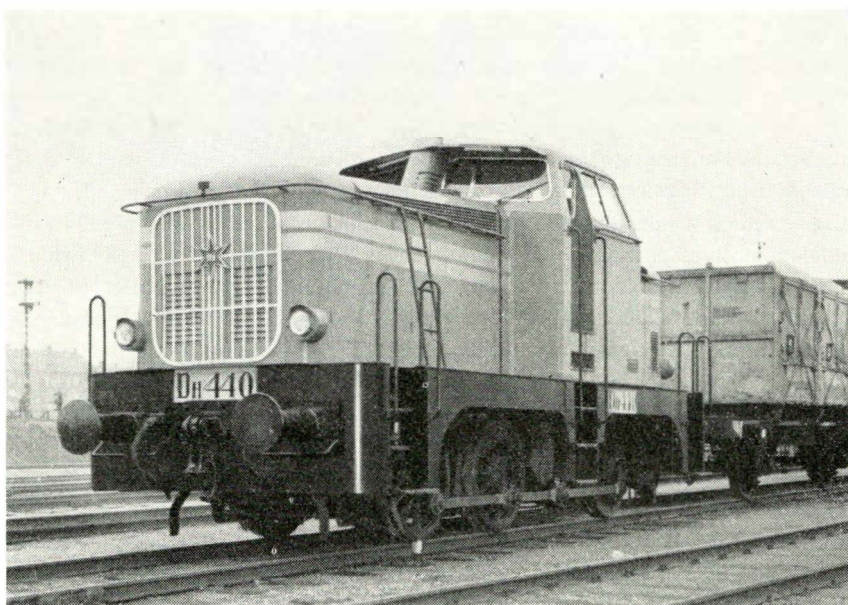
Af større serier rangertraktorer er endnu kun anskaffet 46 stk. dieselmekaniske traktorer på 167 hk med Ardelt-gear. Af disse er 16 stk. leveret af Ardelt Werke, medens 30 er leveret af A/S Frichs.

Til sværere rangering blev i 1958 anskaffet en 350 hk traktor fra English Electric.

Til rangering og lettere strækningstjeneste har man i 1958 anskaffet 3 stk. dieselhydrauliske 3-koblede rangerlokomotiver litra MH på 440 hk fra Henschel-Werke i Kassel og 2 stk. dieselelektriske rangerlokomotiver litra MT af typen Bo-Bo fra A/S Frichs.

Af litra MH er yderligere et antal på 80 stk. i ordre hos A/S Frichs til levering inden for de næste 3 år, medens der hos samme firma er endnu 15 stk. litra MT under bygning. Disse sidste ventes i 1959.

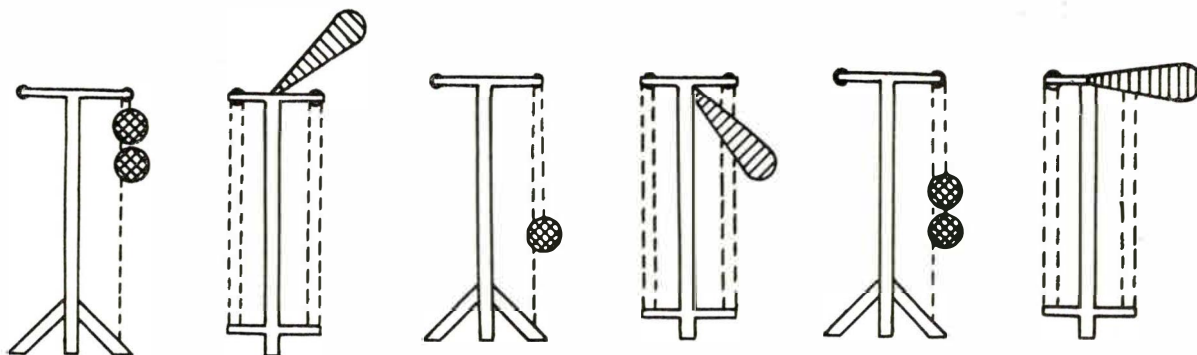
Som det ses, er dieseldriften i rivende udvikling, og i løbet af et par år vil trækraften ved statsbanerne fuldstændig have skiftet karakter.



Signalreglementer og signaler

Af overingeniør W. Wessel Hansen

Fig. 1. Signalreglement af 1876, Sjællandske Jernbaner.



»Banen i orden, toget kommer«.
To hvide lys over hinanden.

»Langsom kørsel«
To grønne lys over hinanden.

»Holdt«
To røde lys over hinanden.

Figuren, der gælder for tog fra København, viser to i brug værende signalformer: vingen eller kurven.

Nedenstående oplysninger vedrørende statsbanernes signaler gennem de sidste ca. 60 år beror på en sammenligning mellem signalreglementerne, som er betegnet ved årstallene 1876, 1890, 1903, 1923, 1935 og 1944 samt revisionen i 1953.

Selvfølgelig har det været fristende at benytte den givne lejlighed til at udarbejde en fuldstændig, systematisk oversigt over de gennem årene foretagne ændringer og tilføjelser af signaler, men en sådan artikel ville blive alt for omfattende som en jubilæumsartikel. Jeg har derfor foretrukket kun at beskrive det, jeg synes har været den karakteristiske forskel mellem de før nævnte reglementer.

Reglementet 1873. (Sjællandske Jernbaner). Interessen fanges stærkt af den optiske telegraf. Ja, navnet siger jo ikke umiddelbart, at der er tale om det, der i dag kaldes mastesignaler. Fig. 1 viser, at de optiske signaler var en afart af de telegrafmaster, som benyttedes før århundredeskiftet, når der skulle telegraferes mellem landsdelene. Den første elektriske morsetelegraflinie på en dansk jernbane blev iøvrigt taget i brug 1856 på Roskildebanen, men den optiske telegraf benyttedes endnu i signalreglementet af 1890.

Morsomt er det at bemærke, at datidens »kør« om natten vistest ved hvidt lys, medens grønt lys betød »langsom kørsel«.

Den optiske telegraf benyttedes i hovedsagen på strækningerne; hvor den ikke fandtes, brugtes i stedet håndsignaler, der blev afgivet af banevogterne.

Som eksempel på, hvor indviklet de forskellige stationers signaler var, viser fig. 2 et signal for Roskilde station.

Fig. 2. Signalreglement af 1876. Roskilde station.

Dagsignalerne vistest på samme måde som angivet på fig. 1. I mørke vistest f. eks. for tog afgår til nordvestbanen: hvidt lys i 1 og 2; de øvrige rødt lys.

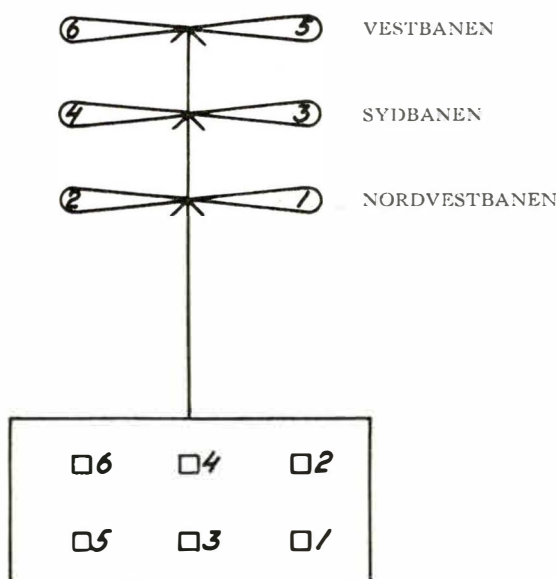
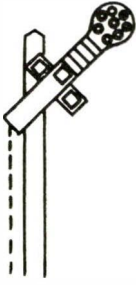


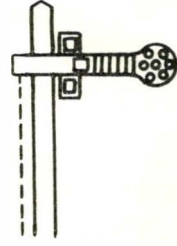
Fig. 3. Signalreglement af 1890.



Nr. 23 »Kør igennem«
Hvidt lys.



Nr. 24 »Kør frem«
Grønt lys.



Nr. 25 »Hold udenfor«
Rødt lys.

Reglementet af 1890. I 1880 skete statens overtagelse af det Sjællandske jernbaneselskab, og reglementet af 1890 var en følge af sammenslutningen af banerne på Sjælland, Fyn og Jylland.

Den optiske telegraf benævnes nu mastesignal, men anvendtes nu kun på strækninger.

For stationerne blev der indført indkørsels- og udkørselssignaler, omtrent som vi kender dem i dag. Signalarmen kunne dog indtage tre stillinger, fig. 3. Det er bemærkelsesværdigt, at hvidt lys nu betød »kør igennem«, medens grønt lys betød »kør frem«.

I dette reglement fandtes desuden »fremskudte signaler«; ikke som vi kender signalerne, men som en rund skive, der kunne vende kant eller flade mod toget. Om natten vistes grønt lys for »forsigtig«, d. v. s. når tilsvarende hovedsignal stod på »hold udenfor«. Blinklys kendtes endnu ikke.

Signalreglementet var på ca. 90 sider, men desuden fandtes et reglement for »lokale« signaler af omtrent samme størrelse. Sidstnævnte reglement gav en beskrivelse station for station med hensyn til, hvorledes signalerne var indrettet de enkelte steder.

Reglement 1903. Der blev her foretaget så gennemgribende forandringer, at dette reglement må siges at danne grundlaget for det signalsystem, som i dag benyttes ved danske statsbaner.

Armsignaler, fig. 4, på fri bane erstattede den optiske telegraf.

Indkørselssignaler med to arme blev indført, fig. 5, og nu kom to grønne lys til at betyde »kør igennem«, og ét grønt lys »kør frem«. Det blev desuden i reglementets grundbestemmelser fastslået, at hvidt lys fra et mastesignal betød, at signalet var i uorden.

Togvejssignaler svarende til mastesignalerne i dag fremkom, dog vistes

»togvejen ikke farbar« med rødt lys.

Fremskudte signaler med samme form som nu blev indført, men stadig uden blinklys. Der var heller ikke fast afstand mellem fremskudt signal og tilsvarende hovedsignal.

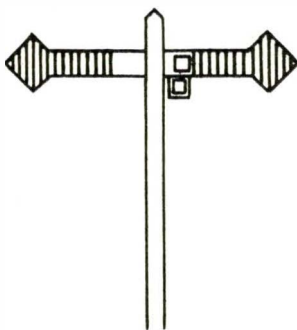
Foruden ét almindeligt og ét lokalt signalreglement fandtes tillige instrukser for disse reglementers benyttelse.

Reglementet af 1923 fik som noget nyt, at de fremskudte signaler alle skulle opstilles 400 m foran indkørselssignalerne; endvidere fik de blinklys. Der blev indført afstandsmærker 1000 m, 800 m og 600 m foran indkørselssignalerne.

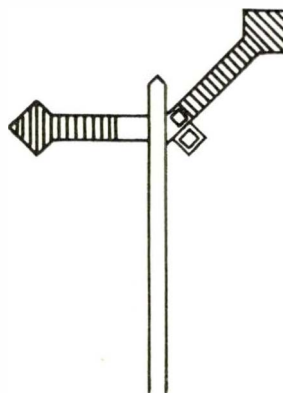
Reglementet af 1935. Dette reglementets grundide var at skabe et reglement, hvori alle signalers indretning og benyttelse skulle beskrives. Herved slap man for det lokale signalreglement samt »instrukserne«. Signalreglementet af 1935 bestod derfor af en signalbeskrivelse og nogle signaliseringsforskrifter. De i 1935 givne retningslinier for udformningen af SIR er bibeholdt ved de senere SIR.

Den væsentligste nydannelse i 1935-reglementet var indførelsen af dagslyssignaler, som nu kunne benyttes til hovedsignaler, togvejssignaler, rangersignaler og fremskudte signaler, sidstnævnte i to typer: 400 m og 800 m foran pågældende hovedsignal. Desuden indførtes fremskudte signaler 800 m foran indkørselssignaler. Disse fremskudte signaler kunne vise

Fig. 4. Signalreglement af 1903.

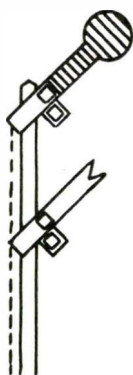


Nr. 12 »Stop«
Rødt lys.

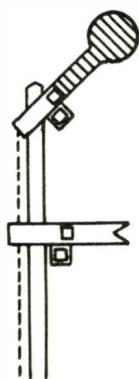


Nr. 13 »Kør«
Grønt lys.

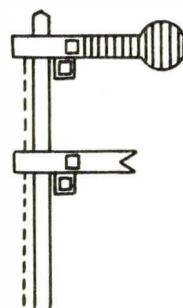
Fig. 5. Signalreglement af 1903.



Nr. 18 »Kør igennem«
Grønt over grønt.



Nr. 17 »Kør frem«.
Grønt over brandgult.



Nr. 16 »Stop«.
Rødt over brandgult.

»hovedsignalet viser køre igennem«.

Endvidere indførtes dværgsignaler for rangerbevægelser samt en række nye standsignaler.

Ved et tillæg fremkom det fremskudte signal for forgreningsstationer og retningsvisere, som skulle afløse togvejssignaler for indkørsel.

SIR 1944. Ved SIR 1935 var der tilstræbt mange moderniseringer, men det var ikke at forvente, at man ved en så stor ændring af et reglement skulle kunne undgå visse mangler. SIR 1944 blev da også i det store og hele en å jourføring af SIR 1935.

Bremseprøvesignalet blev indført.

Revisionen 1953 af SIR 1944. Som foran nævnt var det hensigten, at SIR skulle indeholde alle signaler og signaliseringsforskrifter, således at et lokalt signalreglement kunne undgås. Dette lykkedes i det store og hele, men de mange moderniseringsforanstaltninger o. l., som udførtes i 1928–1935 (store krydsningsstationer, sporudfletninger, elektrificeringen o. m. a.) var næppe forudsete i 1935-reglementet. Det, der »manglede«, måtte klares, bl. a. ved udsendelsen af cirkulærer. Der blev herved:

»oprettet« uegentlige stationer, f. eks. Belvedere,

»undladt« opstilling af fremskudte signaler, f. eks. foran indkørselssignalet til Holte fra syd og

»etableret« mellembloksignaler på stationer, f. eks. i Hellerup.

Då man efter sidste verdenskrigs afslutning påny stod overfor gennemførelsen af forbedringer ved

statsbanernes drift, måtte det erkendes, at en fortsættelse af »cirkulæremetoden« ikke var sikkerhedsmæssig forsvarlig.

Det var derfor påkrævet, at en revision blev foretaget, og denne revisions grundsynspunkt var, at SIR nu skulle dække alle forekommende stations- og driftsforhold, og at de bestemmelser, som i praksis havde vist sig uhensigtsmæssige eller uigennemførlige skulle erstattes af noget »rigtigt«.

Revisionen var oprindeligt ikke påregnet at skulle blive særlig omfattende, men det endte med, at praktisk talt alle SIR's ca. 240 sider fik en tiltrængt »make-up«. Tiden eller sproget var løbet fra flertallet af beskrivelserne m. v.

For at lette forståelsen af »det nye« lod man afholde en række møder over hele landet. Der fremkom ved disse møder mange skeptiske udtalelser, men det kan i dag fastslås, at den megen skepsis mod »det nye« er blevet gjort til skamme. Der har – så vidt vides – ikke været ét uheld, som kan tilskrives »det nye«.

Hvad var da det, der gennemførtes ved revisionen af 1953?

Mellembloksignaler og udkørselssignaler kunne nu også vise »køre igennem«, enten ved to grønne, faste lys eller ved ét grønt blinklys. Tidligere kunne disse signaler kun vise »køre«. Der tilstræbtes herved at undlade opstilling af fremskudte signaler, når blokafsnittene blev korte.

Mellembloksignaler og udkørsels-

signaler kunne nu også vise »stop og ryk frem« ved rødt blinklys. Tidligere kunne disse signaler – ved signaluorden – kun forbikøres, når der var givet en skriftlig tilladelse.

Hastighedsviseren kom til at erstatte retningsviseren, og hvert tegn fra hastighedsviseren kom til at betyde en given hastighed. Retningsviseren var derimod kun et »udflyttet« sporskiftesignal.

Indkørselssignaler kunne også signalisere »stop og ryk frem«, idet hastighedsviserens krydslys benyttedes i forbindelse med »stop«.

Indkørselssignaler kunne også signalisere afkortet togvej, idet hastighedsviserens krydslys benyttedes i forbindelse med »køre«. Større stationers sporkapacitet forøgedes herved, og enkelte stationer med farlige, korte togvejsspor fik et karakteristisk signalbillede.

Stationsbloksignaler for ind- og udkørsel kunne etableres, således at tættere togfølge blev mulig.

Perronudkørselssignaler indførtes til erstatning eller supplerende af togvejssignaler for udkørsel.

Hver åbnedes mulighed for en tiltrængt sikring af togveje, hvorved rangerbevægelser blev advaret mod at køre ind i siden på tog under ind- eller udkørsel.

Indkørselssignaler med forgreningsangivelse fremkom, hvorved der opnåedes en enklere og sikrere signalgivning foran forgreningsstationer.

Gradvis gennemkørsel blev tilladt. Gennemkørende tog kunne nu »glide« gennem stationerne i stedet for at skulle standse foran pågældende indkørselssignaler, såfremt der ikke var frit fra tilsvarende udkørselssignal.

Slutsignalet blev ændret til blinklys.

I 1959 blev der optaget bestemmelser for signaler gældende for niveauoverkørsler.

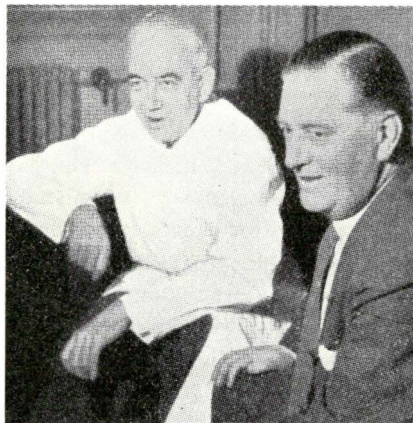
Kan SIR nu påregnes at være endelig? Nej, der vil så længe jernbanedrift er i udvikling også blive krav om ændringer af SIR. Det kan f. eks. nævnes, at overgangen fra almindelig betjening til fjernstyring af stationers sporskifter og signaler vil medføre en mindre ændring af SIR, men også denne vil nøje blive holdt i de rammer, som blev grundlagt i signalreglementet af 1903, og som populært kan udtrykkes således:

to grønne lys betyder to »signalstrækninger« fri

ét grønt lys betyder én »signalstrækning« fri

gult lys alene eller tilføjet grønt betyder »kør forsigtig«

rødt lys betyder »stop«.



Præsidenten, professor dr. med. Poul Bonnevie og formanden Frode Thomsen.

Det er frivilligt og ulønnet arbejde, der gøres i Arbejdernes Samariter Forbund. Kun tre funktionærer og en halvdagskraft er lønnede medarbejdere på forbundets hovedkontor på Forhåbningsholms Allé i København. Der er nu ca. 10.000 medlemmer landet over fordelt på 123 afdelinger. Omkring halvdelen af medlemmerne er aktive samaritter, og næsten alle har taget førstehjælprøven.

Arbejdernes Samariter Forbund er en del af dansk arbejderbevægelse, og som selvstændigt forbund har det for nogle måneder siden kunnet fejre 25 års jubilæum. Bevægelsen som sådan har dog bestået betydelig længe, især i København, hvor Arbejdernes samariterforening blev dannet i 1907. I en lang årrække var foreningen imidlertid tilknyttet Dansk Røde Kors, men her brød man ud året før forbundets oprettelse i 1933. Siden er det gået støt fremad.

Socialt betonedede opgaver.

Dansk Folkehjælp

Selve samaritergerningen med førstehjælp-indsats overalt i dagliglivet og på arbejdspladserne har fra første færd været det primære i ASF's arbejde. Det er senere blevet fulgt op af en virksomhed af social karakter. Således har forbundet i en række år udlånt babysenge til enlige og vanskeligt stillede mødre. Disse senge er monteret med alt nødvendigt småbørnsudstyr, beregnet til barnets første 6 levemåneder. Behovet for denne hjælp har været stort, og der udlånes rundt regnet 500 senge om året. Alligevel har efterspørgslen gennem den sidste tid været dalende, men det har forbundet taget til efterretning med en vis tilfredshed. Årsagen er jo nemlig den, at også på dette område har de positive sider ved velfærdsstaten spillet ind. En organisationsopgave overtages her i stigende grad af samfundet selv.

Der er andre opgaver. Hvert år i skoleferien sender ASF gennemsnitlig 800 børn på feriehjem. Af dem har man seks, fire i Jylland og to på Sjælland. Og disse feriehjem er bygget af medlemmerne selv i en frivillig arbejdsindsats uden nogen som helst form for aflønning. Forbundet driver hjemmene og stiller personale til rådighed uden vederlag. Kun hvad selve bispisningen angår, skal der betales for børnene, men man er så heldig at modtage en del tilskud, bl. a. fra de københavnske kommunelærerforeninger.

Endelig ydes der plejer- og samariterhjælp til de vanføre, det gælder således ved Social-Demokratens årlige svagføretoget og ved de ugeop-

hold, som bl. a. Jernbaneforbundet arrangerer for de svagføre i feriehjemmet ved Middelfart og Lokomotivmands-Foreningen i feriehjemmet ved Røsnæs. Selv foranstalter flere af ASF's afdelinger udflugter, dagture eller ugeophold for de svagføre.

Store udenlandske aktioner.

Internationalt er ASF tilsluttet International Arbejderhjælp, der har hovedkvarter i Geneve og er baseret på et nært samvirke mellem tilsvarende organisationer i de fleste europæiske lande. Især har man i de sidste år sat ind på flygtningespørgsmålet og har koordineret dette arbejde.

Men Samariterforbundet har været med i flere internationale hjælpeaktioner, deriblandt Hollands-hjælpen og en omfattende aktion i 1954 i anledning af oversvømmelserne i Østrig. I dette tilfælde samlede ASF omkring 60.000 kr. ind og kunne sende klæder, tæpper og linned til de katastroferamte, mens man samtidig gennemførte et 4 ugers ophold i Danmark for et større antal østrigske børn fra de oversvømmede områder.

Den helt store indsats ydede Samariterforbundet i Arbejdernes Ungarnshjælp i samvirke med andre grene af arbejderbevægelsen. Der blev indsamlet ca. ½ million kr., og for dette beløb kunne man forsørge små hundrede ungarske flygtninge i et halvt år og gennem en lignende periode holde et flygtningehjem i Graz i Østrig i gang. Et mindre beløb af disse penge er endnu tilbage, og det vil formentlig blive anvendt til

efterforsorg for de flygtninge, som Arbejdernes Ungarnshjælp dengang tog sig af.

Fordeling af arbejdsopgaverne.

Inden for ASF har man i den seneste tid tilrettelagt arbejdet på en ny måde gennem dannelsen af Dansk Folkehjælp.

– Hvad er tanken hermed?

– Vi ønsker, siger Frode Thomsen, at få hele vort sociale og humanitære arbejde samlet under Dansk Folkehjælp, mens førstehjælpen samles under Arbejdersamaritten – således at forstå, at begge undergrupper omfattes af forbundet, ASF. I hver af vore 123 afdelinger er der en komite for Dansk Folkehjælp, som man individuelt kan blive medlem af for et årskontingent på 5 kroner.

– Det er mest hensigtsmæssigt at have et bredt samlende organ, der tager sig af hjælpearbejdet og det sociale arbejde. Vi håber på en omfattende folkelig opslutning omkring Dansk Folkehjælp, hvis opgave det tillige er at være arbejderbevægelsens egen hjælpeorganisation. Socialdemokratiet og fagbevægelsen er repræsenteret i ledelsen, og vi har en stor good-will herfra. Fremover er det vort ønske, at alle indsamlinger inden for arbejderbevægelsen til hjælpeaktioner og anden social virksomhed må gå over Dansk Folkehjælp.

– Er der tale om nye fremstød på det sociale område?

– Vi koncentrerer os for tiden om spørgsmålet husmoderferie, som vi gerne vil have lagt ind i faste rammer. Det er tanken at få sendt arbejderhustruer på ferie i de tilfælde, hvor de er ude for en hård belastning i hjemmet, f.eks. har kronisk syge børn. Så skal de kunne få en ferie i et af vore feriehjem, og der skal skabes et økonomisk grundlag herfor. Vi forsøger nu at opnå tilskud fra feriefondet til dette formål. Det er allerede sket i Norge, hvor der ydes 12 kr. pr. dag til husmoderferie.

– Er der i øvrigt impulser at hente fra tilsvarende arbejde i udlandet?

– Flere af de organisationer i udlandet, som vi samarbejder med, er overordentlig stærke. Det gælder således det tyske *Arbeiterwohlfahrt*,

der har et veludbygget apparat. Men ved skabelsen af Dansk Folkehjælp har vi især haft Norge som forbillede. Norsk Folkehjælp har ganske lignende opgaver som vor organisation her hjemme. Den er oprettet af norsk fagbevægelse og er uhyre slagkraftig, men den har også større tilslutning og modtager større økonomisk hjælp fra fagbevægelsen. Således har Norsk Folkehjælp et regnskab, der balancerer med 7–8 mill. kr.

Den økonomiske baggrund.

– Hvordan tilvejebringer Arbejdernes Samariter Forbund de økonomiske midler til arbejdet?

– Det er naturligvis vor bestræbelse at tage stadig flere sociale og humanitære opgaver op, men mulighederne begrænses af vor ret stramme økonomi. I den henseende kan vi slet ikke sammenligne os med Norge. Vi har en årlig mærkedag, og salget af samaritermærket indbringer os 75–80.000 kr. I kontingentindtægter kan vi regne med mellem 28–30.000 kr., og dertil kommer tilskuddene ude fra. Disse sidste udgør ialt et beløb på ca. 30.000 kr., og heraf stammer over halvdelen fra fagbevægelsen. Men lad mig dog også nævne, at vi hvert år modtager 5000 kr. fra Dansk Arbejdsgiverforening. At modtage tilskud fra arbejdsgeberne til en bevægelse af denne karakter er ret enestående, når vi sammenligner med vore broderorganisationer i andre lande.

– Det er dog værd at understrege, at det netop er hensigten med Dansk Folkehjælp, som vi oprettede i Fredericia i 1958 med professor, dr. med. Poul Bonnevie som præsident, at den skal være en så bred organisation som mulig med støtte fra alle kredse i befolkningen. Dette gælder uanset, at vi naturligvis har vor faste forankring i dansk arbejderbevægelse.

Bedriftslæger på andelsbasis.

– Samaritergerningen hører jo fra begyndelsen med til forbundets virksomhed. Hvilke opgaver ligger der her?

– At uddanne førstehjælp er ASF's fundamentale arbejdsopgave, og det

kan nævnes, at vi uddanner ca. 2.800 samariter om året. Det hører også til vort formål at få oprettet skadestuer rundt om på virksomhederne, og heraf betjener vi i dag ca. 175. I det hele taget er det først og fremmest vore folk, der er med i den sikkerhedstjeneste, som er blevet oprettet på virksomhederne.

– Med tilskud fra Sikkerhedsfondet og i samarbejde med AOF holder vi hvert år to kurser på Esbjerg Højskole for sikkerhedsrepræsentanter. Der er 50 deltagere på hvert af disse kurser.

– Så er der hele det frivillige arbejde, som vore samariter gør. Vi har ambulante og stationære vagter, vi har vagttjeneste ved sportskampe, større møder, i Tivoli og mange andre steder, hvor større menneskemængder træffer sammen. I afdelingerne er der et regelmæssigt organisationsliv, der omfatter øvelser, demonstrationer, foredrag, filmforevisninger og kammeratligt samvær.

– På de meget store virksomheder har man en bedriftslæge. Vi har på dette felt et stort fremtidsmål, idet vi søger skabt en ordening, hvorefter en kreds af virksomheder – f.eks. 60 eller 70 – slår sig sammen om at ansætte en bedriftslæge. De skal altså i fællesskab betale lægen, der således bliver ansat på en art andelsbasis.

En idealistisk bevægelse.

Arbejdernes Samariter Forbund har et godt samarbejde med andre humanitære organisationer på dette område, først og fremmest Dansk Røde Kors. Man har fastlagt hovedprincippet for et samarbejde mellem disse to organisationer for at kunne tage særlige fælles opgaver op, koordinere forhandlingerne med de offentlige myndigheder, udgive lærebøger i fællesskab etc. Til dette har man oprettet et samarbejdsråd.

Det er en idealistisk indsats, der gøres af Arbejdernes Samariter Forbund og dermed af Dansk Folkehjælp. Arbejderbevægelsen bør være stolt af at have denne organisation i sine rækker og bør give den al den støtte, som er nødvendig i det humanitære arbejde. Det er der fortsat behov for.

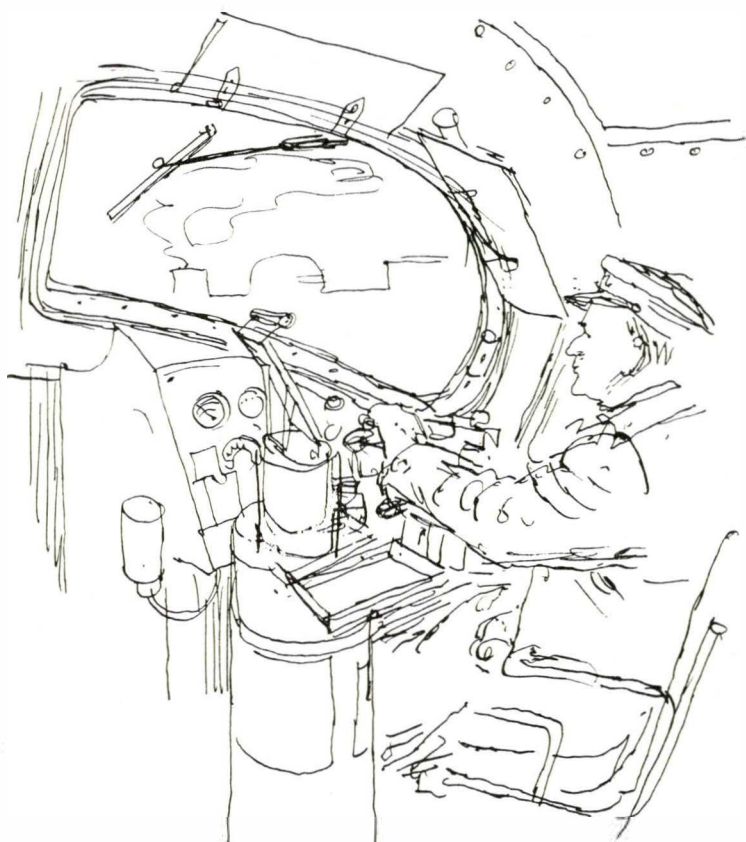
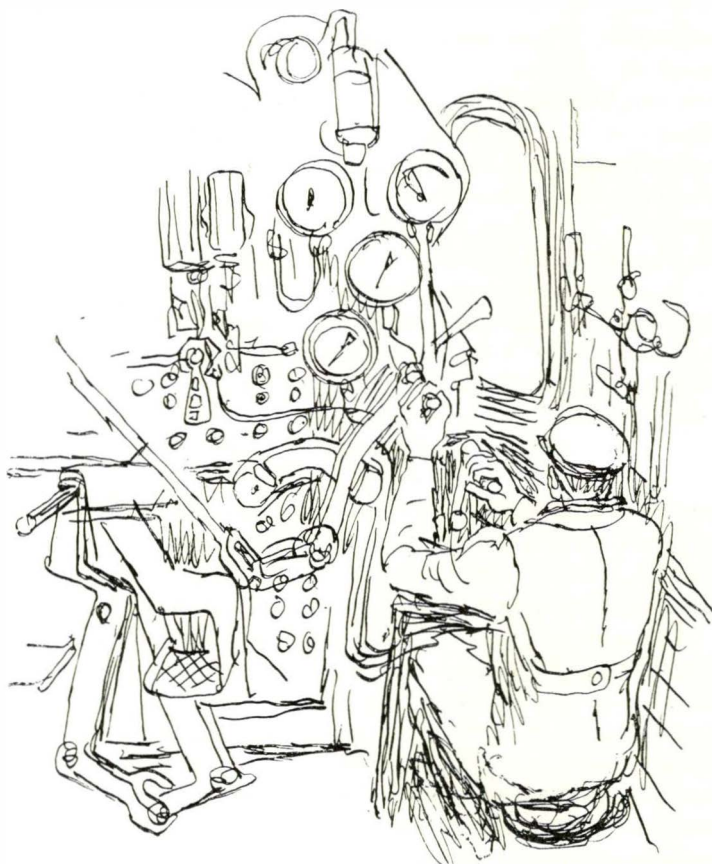
Frode Møller.

Lokomotiver

Traditionsmæssigt udgives et festskrift, når en organisation passerer en »rund« dag for sin stiftelse. Lad være vil, at det kan have sin berettigelse for historiens skyld, men at lade et sådant festskrift opstå ved hver »rund« dag, som passeres, får alligevel ideen om at fostre noget nyt, noget der ligger op ad dagligdagen – arbejdspladsen.

Derfor har foreningen ved 60 års dagen valgt at lade festskriftet være en lille bog om lokomotivmanden og hans arbejdsplads.

Vi har formået at få tegneren og redaktøren Ebbe Sadolin til at påtage sig opgaven, og gennem vandringen på jernbaneområderne og kørsel på maskiner har han skabt en fortræffelig bog



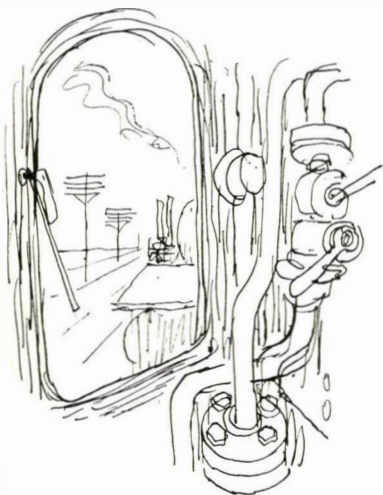
i tekst og billeder. Den er samtidig en afskedshilsen til damplokomotivet og en velkomst til den driftsform, som de kommende år skal udgøre DSB's trækraft.

Ebbe Sadolin har på sin festlige og morsomme måde fået givet et udmærket billede af lokomotivmandens arbejdsplads, til trods for at han af tidsmæssige grunde har måttet begrænse sin færden til et mindre område ved indsamling af stof til bogen.

Bogen er blevet til ved teknisk kyndig bistand hos Frederiksberg Bogtrykkeri, som nu i en menneskealder har trykt vor forenings blad og vedstående bringes et par billeder fra bogen i Ebbe Sadolins lette og elegante streg.

Den vil blive tilsendt alle vore medlemmer i forbindelse med kongressen.

Set gennem frontruden



Hastighed til debat

Nutidens trafik, som den udfolder sig på gader og veje koster dyrt både i menneskeliv og materiale. Lad endda gå med materialet, det kan erstattes, men livsvarigt invaliditet eller tab af menneskeliv er uerstattelig, og det er i virkeligheden ubegribeligt, at der ikke sættes mere ind for at hindre disse ulykker. Nu skal det erkendes, under hensyn til det store antal biler af alle størrelser, der løber på vore landeveje, at ulykken kan indtræffe, men spørgsmålet er, om virkningen heraf behøver at være så omfattende, som tilfældet ofte er. Vi tænker i den forbindelse på den hastighed, adskillige bilister præsterer på landevejen, en hastighed som er aldeles urimelig og uforvarselig.

Lad os give et eksempel herpå.

Tog 58, der løber fra Korsør til København om eftermiddagen, har 71 minutters køretid, hvilket vil sige, at denne strækning som har en længde på 110 km skal gennemkøres med en hastighed på cirka 100 km i timen, hvis toget skal fremføres rettidigt. Det er tilladt at køre 120 km i timen med dette tog, og det er fuldt forsvarligt i betragtning af det solide materiale og de effektive bremsere, statsbanerne anvender i hurtigtogene, og det sker jævnlige, at toget bringes op til de 120, når der skal indhentes tabt tid.

Under kørselen mod København,

nærmere betegnet omkring ved Ringsted, kører banen parallelt med en hovedvej, og det er ikke sjældent, at vi lokomotivmænd ser en bilist følge med, selvom toget ligger på tophastigheden (120 km).

En sådan kørsel på en landevej, hvor der forekommer modgående trafik, er fuldstændig meningsløs og uansvarlig, og der kan ingen tvivl være om, at en bilist, der leverer denne præstation, overhovedet ingen anelse har om, hvad hastighed egentlig betyder, og hvad det kan afstedkomme, hvis blot det mindste uforudsete indtræffer.

Det danske samfund betaler en meget høj pris i form af tilskadekomne og dræbte, for den motoriserede trafik på gader og landeveje, mon ikke prisen kunne reduceres betydeligt, hvis alle, der satte sig ved et rat, først havde fået en grundig belæring om: jo større hastighed, jo større skade, hvis uheldet er ude.

Observer.

Højsang til et ekspreslokomotiv

Århus byorkester spiller kl. 19,15 under direktion af Per Dreier Arthur Honeggers Pacific 231.

– Jeg har altid lidt af en passioneret kærlighed til lokomotiver. De er – for mig – levende væsener, jeg elsker dem, som andre elsker kvinder eller heste. Disse ord gav den 32-årige svejtsiskfranske komponist Arthur Honegger som forklaring på, at han havde skabt en orkesterværk, formet som en højsang til et 300 ton amerikansk eksprestogs-lokomotiv af typen »Pacific 231«, der er beregnet til at trække tunge tog med høj fart i fjerntrafikken. Og i de 35 år, der er gået siden da, har amerikanerne ikke ophørt med at undre sig over, at det netop skulle blive en europæer, der fandt på at forevige denne specielle amerikanske lokomotivtype i musikken.

Nu er »sensationsglansen« naturligvis for en stor del gået af stykket, den som sprang så stærkt i ørerne ved Koussevitzkys uropførelse af værket i Paris den 8. maj 1924. I stedet fremtræder »Pacific 231«, som en højsang til rytmen, et gedigent kompositorisk arbejde, hvor de korte motiver i stykkets forskellige variations-

afsnit har fået deres melodisk-tonale væsens-træk skudt i baggrunden, mens »støj-elementerne« er understreget – uden at helheden derfor har mistet sit præg af musik. Med »Pacific 231« har Honegger nemlig ikke blot ønsket at give udtryk for en maskines støj, han har villet skildre synsindtrykkene og den fysiske fornemmelse af det vældige lokomotiv, sådan at man – som han selv – kommer til at opleve det som et intelligent uhyre, en glad gigant.

Og skulle lokomotivet få sat dampen lidt for højt op ved udsendelsen af værket i aften, er der sørget for passende afsvalmuligheder. Bag efter spiller Århus byorkester under Per Dreiers ledelse nemlig Debussys »Havet«

Et billigt lægeråd

Adskillige erhvervschauffører og andre bilister – særlig blandt de ældre – er tilbøjelig til at få hævede lægge og ankler, når de i længere tid uden afbrydelse har siddet ved rattet. Hævelsen skyldes efter de sagkyndiges mening, at blodomløbet hæmmes ved at sidde med benene i nogenlunde den samme stilling i lang tid, samt en vis nerveanspændelse, der fremkommer ved, at fødderne stadig skal være parat til anvendelse ved bremsen og koblingen.

En amerikansk læge har gransket denne lidelse meget nøje, og han er kommet til det resultat, at det eneste rigtig virkningsfulde herimod er en spadseretur på mellem en halv og en hel time om dagen. Derved kommer musklerne i benene i funktion, hvilket bevirker et bedre blodomløb, hvorved hævelsen undgås.

Samme læge hævder iøvrigt, at hold i ryggen og over lænderne i mange tilfælde også skyldes blodomløbet, og som middel mod denne ofte generende lidelse, anviser han også en daglig spadseretur. Endvidere siger lægen, at enhver, der kører bil, kan overbevise sig om, at hans teori er rigtig. Har man siddet ved rattet i to à tre timer, skal man standse, stå ud og rette ryggen og strække benene, så vil man føle sig bedre tilpas, end hvis man fortsætter kørslen time efter time indtil vejs ende.

ITF journal.



Landsoplysningsudvalget

Oplysning — Kultur

Sideordnet med den stadig stigende fremgang i levestandarden, der er sket i løbet af dette århundrede, har der rejst sig en række af problemer med menneskelige følgevirkninger, problemer, for hvilke der ikke kan opstilles nogen patentløsning, idet de så at sige må løses i takt med den fremadskridende udvikling.

Da lønarbejderne, i sidste halvdel af forrige århundrede, begyndte at samle sig i faglige og politiske organisationer, var målene, man satte sig, såre enkle, idet de rejste krav stort set drejede sig om retten til for den enkelte at kunne leve en blot nogenlunde menneskeværdig tilværelse.

I dag, hvor levestandarden i et samfund som det danske har nået hidtil ukendte højder, er det ganske naturligt helt andre mål og ønsker, der stiles imod. Arbejderen og tjenestemanden er ikke længere blot en brik i det økonomiske spil, men tværtimod en partner i selve samfundsmaskineriet, hvis uddannelse, indsigt og hele udvikling er et absolut nødvendigt led for samfundets fortsatte trivsel.

Hele denne udvikling, der set med historiens øjne er foregået i rivende hast, har skabt og udvikler stadigt rækker af problemer, hvor der navnlig på det kulturelle område viser sig hvide pletter, der nemt vil kunne opfattes som skønhedsfejl i et ellers smukt udviklingsbillede.

Der er fra mange sider blevet fremsat den påstand, at arbejderbevægelsen herhjemme er en kulturløs bevægelse. Man søger at underbygge denne påstand med det argument, at der ikke i hele udviklingsperioden er skabt nogen speciel kunstart indenfor den skabende og udøvende kunst, der, ligesom tidligere tiders kunstarter, vil kunne vise tilbage på netop denne tidsepoke af udviklingen. Det, man efter alt at dømmе tænker på i denne forbindelse er, at der ikke findes nogen speciel socialistisk kultur, men da tanken aldrig har været den, at gøre kulturen socialistisk, men derimod at gøre den social, således at den vil kunne nå ud til alle medlemmer af samfundet, må det bero på manglende forståelse heraf, når man vil betegne arbejderbevægelsen som værende kulturløs.

Det er dog, som før nævnt, især på det kulturelle område, der er skønhedspletter, hvilket har sin naturlige årsag i den hidtil førte udviklingslinie, hvor målsætningen i hovedsagen har været anlagt på de løn- og arbejdstidsmæssige problemer. Disse problemers løsning har dog ikke medført en forglemelse af det kulturelle, hvilket alene oprettelsen af AOF i 1924 samt de store arbejder-højskoler står som garant for. Der er blot i den forbindelse sket dette, at så godt som hele den nødvendige uddannelse af såvel tillidsmænd som medlemmer, der er foretaget gennem disse organer, hidtil er sket med vægten lagt på de rent faglige problemer.

Det ser dog ud til, at der nu vil ske radikale ændringer i tiden fremover, således at kulturproblemerne i fremtiden vil få en mere fremtrædende plads. De store debatter, der har været om disse spørgsmål de seneste år, har erkendt nødvendigheden heraf, og navnlig de mange rent menneskelige problemer, der rejser sig i forbindelse med den begyndende automation, rationaliseringen og den længere fritid nødvendiggør en indsats til udfyldelse af de behov, der vil rejse sig.

Også vor organisation vil få kulturopgaver at løse i årene, der kommer. Dansk Lokomotivmands Forening er en fagorganisation på lige fod med hele den øvrige danske fagbevægelse, og selv om vi som tjenestemænd har visse specielle karaktertræk i vor organisations form, er der dog intet væsensforskelligt, der vil kunne betinge en anden udvikling af forholdene hos os, end den, man forudser, vil ske iøvrigt.

Vor organisation står nu foran den ordinære kongres, og som noget ganske naturligt vil kongressen i hovedsagen beskæftige sig med de landvindinger, der er nået på det faglige område i den forløbne kongresperiode.

Kongressen vil også komme til at beskæftige sig med kulturelle spørgsmål, hvilket vel ikke mindst må antages at ville ske gennem behandlingen af landsoplysningsudvalgets beretning.

Oplysningsarbejdet indenfor DLF har i årene efter anden verdenskrig kunnet notere store fremskridt. Vi har et stadigt voksende arbejde ude i afdelingerne, og vi har fået oparbejdet en kursusinstitution på feriehjemmet, hvor den faglige uddannelse af såvel tillidsmænd som medlemmer er blevet en succesfuld foranstaltning, men også for vort vedkommende er der tale om en så godt som ren faglig linie, der navnlig kommer stærkt til udtryk i det lokale oplysningsarbejde.

Kursusvirksomheden er selvsagt også stærkt fagligt betonet, og en af årsagerne hertil må søges i, at vi på dette område er kommet forholdsvis sent med. Der er dog for tillidsmandskursernes vedkommende sket en udbygning, hvor også andre problemer end de rent faglige behandles, og det må stærkt håbes, at denne udvikling vil kunne fortsætte med virkninger over medlemskursus og ud i det lokale arbejde.

En hovedbetingelse for at også vort oplysningsarbejde vil kunne udvikles i den rigtige retning – og helst på en sådan måde, at vi vil kunne være med til at præge den udvikling, der sker omkring os – er, at oplysningsideen – det bærende i den kulturelle udvikling – så at sige må gennemsyre hver enkel ansvarlig tillidsmand og medlem af vor gamle organisation.

Landsoplysningsudvalget hilser den forestående jubilæumskongres og udtrykker samtidigt håbet om, at også denne kongres må manifestere sig som et udtryk for lokomotivmændenes sammenhold og styrke. Vi har samtidig troen på, at kongressen gennem sit arbejde vil vise initiativ og ide til en fortsat fremgang for vort kulturelle og faglige arbejde.

Jørgen V. Christiansen.

Kombineret bil- og togrejse

Af Jørgen Petersen

Det er nemt at lave en afstikker til Skotland – specielt da når man befinder sig i London.

Jeg kom i tanker om det en eftermiddag midt i Londens myldretid – auto-sovevognstoget ville spare os for omkring 700 km bilkørsel og give os i det mindste een dag mere til vores Skotlands-tur. Toget gik fra King's Cross kl. 20,05 og ville være i Perth næste morgen kl. 5,33. Med en gennemsnitsfart af ca. 70 km i timen kunne vi klare turen på samme tid i vores Vauxhall, men hvad med udgifterne?

Billetten for vogn og chauffør kostede 206 kr. og 67 kr. ekstra for fotografen, der var med mig. Det ville naturligvis være langt billigere at køre i vognen! Hvorfor så egentlig bruge auto-sovevognstoget?

Jeg var ikke helt klar over grunden dengang, men besluttede alligevel at prøve forsøget – en journalist må jo nu og da prøve noget nyt for at skaffe sig historier.

Vores selskab bestod af min gamle 1949 Vauxhall Velox, en engelsk pressefotograf og undertegnede.

På billetterne var angivet, at vi skulle indfinde os på stationen kl. 17,30 – og netop på dette tidspunkt drejede vi ind gennem stationens tilkørsel. Vi skulle netop til at spørge efter vej, da vi fik øje på et skilt – det første af mange – der viste vej til togets afgangsrampe.

I modsætning til den korte indskibningstid ved vore hjemlige færger, kunne vi her komme i så god tid, at det ikke var nødvendigt at holde i de irriterende lange køer.

Da vi kom, var der kun en førkrigs Lancia på vej til toget, og derefter kunne vi køre ombord i toget. Vi tog den smule bagage med os, vi havde brug for i sovevognen – inklusive fotografens foto-udstyr. Lancia'en var den sidste vogn, der var plads til i tog-vognen, der holdt langs rampen. Dørene blev lukket bag den, og den lille hejsebro for enden af beton-rampen blev hejst op. En lille rangermaskine kørte tre tomme gods-

vogne op imod rampen. I hver vogn er der plads til tre ret store biler – og da bilernes størrelse altså ikke er afgørende, er prisen den samme for biler uanset deres størrelse. Det var de engelske statsbaners eget personale, der kørte bilerne op i godsvogne – og de blev behandlet med største respekt. Vognene blev læsset ved at køre bilerne gennem dem og fylde dem op fra den ene ende. Da Vauxhall'en var den første bil i denne afdeling, blev den altså kørt gennem to vogne til enden af den tredje. En 2" høj bjælke blev lagt tværs over godsvognenes bund, og bilens forhjul kørtes tæt op til den. Efter at håndbremsen var trukket fast til, blev en tilsvarende bjælke lagt bag bilens baghjul – og så var indladningen overstået.

Det næste køretøj var en Humber Hawk fulgt af en MG sportsvogn. Det forekom mig at være blasfemi at sende en sådan super-sportsvogn med toget, når man kunne have nydt dens køre-egenskaber på den lange tur nordpå – og jeg besluttede, at jeg senere ville spørge ejeren, hvorfor han ikke selv kørte vognen.

De næste biler ankom efterhånden, og godsvognene blev hurtigt fyldt op. Så snart en godsvogn var fyldt op med tre biler, blev overkørsels-rampen mellem vognene taget væk, og dørene i vognens ender lukkede. Der var åbenbart en afmeldelse, for der var kun to biler i den sidste godsvogn. Den ene af dem var en Armstrong-Siddeley – Sapphire 236, og selv denne bils indviklede automatik var jernbanemanden, der kørte den op i toget, helt fortrolig med. Heller ikke en ældre Bentley voldte ham kvaler. Efter at den sidste godsvogns dør var blevet lukket, blev alle startnøglerne – med behørig ejskilte – lagt i en pose og afleveret til togføreren. Efterhånden var klokken blevet halv syv, og vi havde endnu 1½ time at slå ihjel før togets afgang.

Vi havde bestilt indpakket aftensmod til servering i toget, men besluttede os til at tage et måltid inden

rejsen i stationens restaurant. Her kom vi i snak med manden med MG sportsvognen, og han gav mig ret i, at han ville havde nydt køreturen til Skotland i denne ønskevogn, men forklarede, at den ikke var hans egen. Han havde selv en gammel 1938 Lagonda, som ikke var særlig velegnet til en 14-dages tur til Skotland, og han havde derfor lånt sin broders MG, men på den betingelse, at der ikke kom flere kilometer end nødvendigt på speedometeret.

Kl. halv otte gik vi ned på peronen, hvor toget holdt klar med autogodsvognene forrest i toget og person- og sovevogne i den bageste ende. Hver kupé var forudbestilt, og der var en liste med passagerernes numre på hver vogn. Vi var derfor straks i stand til at finde vores pladser og klar til at begynde rejsen. I hver kupé var der redt køjer op efter det kontinentale »liggevogns-system« med hovedpuder, to tæpper og et håndklæde, men uden lagner.

Det var længe siden, jeg havde kørt med tog – og mine erfaringer havde ikke altid været de bedste – så det glædede mig, at centralvarmen virkede, og at der var sæbe i toilet-rummet. Det var også helt rart, at der virkelig kom varmt vand ud af



den hane, der stod V på. Selv drikkevand var der sørget for.

På perronen fik vi udleveret vores aftensmadpakker, som vi havde bestilt og betalt i forvejen. Da vi ikke vidste, hvad vi gik ind til – rent madmæssigt set – havde vi jo spist i forvejen, men det havde slet ikke været nødvendigt – i pakken var der dejlig skinke, salat, kiks og en thermoflaske med kaffe.

Inden vi skulle starte, ville jeg se, hvad det var for et lokomotiv, der skulle trække os til Skotland, men netop da jeg var på vej ud af toget, gav det et ryk og begyndte at køre. Mit ur viste nøjagtigt 20,05. Vi kørte præcis – og jeg havde ikke engang lagt mærke til afgangssignalet.

Om selve rejsen kan der naturligvis fortælles en masse.

Vi kom hurtigt op på 80 km i timen igennem de bebyggede områder, og kl. 21,29 kørte vi noget langsommere gennem Petersborough. Vi havde kørt den tilsvarende landevejsstrækning på ca. 125 km i kun 84 minutter. Gennemsnitsfarten behøver vel ingen nærmere udregning!

Jeg læste lidt og prøvede så at få nogen søvn. Med den fart, vi gjorde, rystede toget en del – og man mærker det jo tydeligere i liggende stilling, end når man sidder ret op og ned.

Jeg vågnede få minutter før midnat, da vi standsede i York for at skifte lokomotiv. Vi havde et ophold på ni minutter. Indtil nu havde vi haft en gennemsnitsfart for den tilsvarende landevejsslængde på 85 km i timen. Omkring halvanden time senere vågnede jeg igen, da toget kørte langsomt mod en station. Jeg trak gardinet tilside og kunne se, at det måtte være et industriområde, vi var på vej imod. Jeg fik ikke fat i stationens navn, men regnede ud, at det måtte være Newcastle.

Snart efter – det forekom mig kun at være minutter senere – standsede toget, og jeg så på perronskiltet, at vi var i Perth – kl. var 5,36. En strækning på over 700 km tilbagelagt med kun tre minutters forsinkelse – det var ikke helt galt!

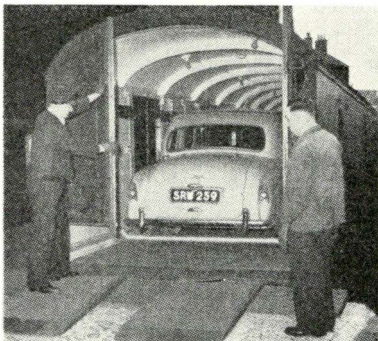
På stationen var alt roligt. En togmand gik langs toget og bankede på

vinduerne, mens han råbte 'Perth', – og så var alt roligt igen. Der var ingen, der havde travlt med at komme op. Jeg kikkede ned gennem gangen, og så i den ene ende en herre bevæge sig i slåbrok. »Vi behøver vel ikke forlade toget før halv syv?« – spurgte han. Jeg svarede, at det anede jeg ikke. Ingen havde meddelt os noget om det.

Da jeg igen så ud på perronen, så jeg, at nogle passagerer allerede var begyndt at forlade toget, og da vi gerne ville have et par billeder af dem ved morgenbordet, klædte vi os på og gik hen til restauranten.

At ankomme til Skotland en grå, kold oktobermorgen kl. halv seks forekom os at være rejsens største ulempe.

Morgenmåltidet – med den traditionelle grød – vækkede vores livsånder nogenlunde. Og vores medrejsende havde det på nøjagtig samme måde – de nød ikke ligefrem at blive fotograferet på dette tidspunkt af dagen. Også morgenmaden var bestilt og betalt i forvejen, så vi behøvede kun aflevere vores kontrolbillet til betjeningen. Førend de fleste andre passagerer spiste vi vores mad og skyndte os så hen til rampen, hvor bilerne blev læsset af toget. Det foregik efter samme princip som indladningen i London. Personalet, der kør-



te bilerne ud, varmede først motorerne op et øjeblik – og de huskede at skubbe choker'en ind, når der ikke mere var brug for den! For at få adgang til sin bil, måtte man vise billetten.

Jeg fik lejlighed til at tale med flere af dem, vi var rejst sammen med, og det interesserede mig at få at vide, om denne rejseform til Skotland var en årligt tilbagevendende begivenhed for dem.

Mr. og Mrs. Smith fra Surrey var meget begejstrede for denne rejsemetode. Deres Humber Hawk var lige ved siden af min bil på toget.

»Hvis vi ikke kunne komme hertil med auto-sovevognstoget, ville vi overhovedet ikke komme – kort og godt!« sagde de. »Sa ville vi tage til et sted nærmere vores hjem, og det ville være synd, for vi holder så meget af Skotland. Men ligegyldigt, hvor meget vi holder af Skotland, ville vi aldrig tage den lange tur ad hovedvej A I. Og bortset derfra er dette også billigere, fordi vi i hvert fald ville tage en overnatning på hotel, hvis vi kom ad landevejen, og der er jo da også slid på vogn og dæk foruden benzinudgiften. Næh, dette her tog er lige noget for os – og vi kommer igen næste år!«

Mr. og Mrs. Horn havde tidligere kørt hele vejen i deres lækre Riley, men ville i år for første gang prøve auto-toget. »Og vi gør det også næste gang«, sagde de. »Vi er her en dag tidligere, end hvis vi selv kørte. Vi har sovet dejligt i toget og er klar til at starte vores tur med det samme herfra. Det er jo egentlig to dage, vi tjener.«

Vi startede også og kørte et par hundrede kilometer nordpå til Inverness den samme dag uden at føle os trætte efter den foregående nat i toget. Den næste dag klarede vi små fem hundrede kilometer mod syd til Loch Lomond og derfra østpå til Edinburgh, hvor vi overnattede – omkring 60 km syd for Perth.

Til sammenligning mellem rejsen nordpå fra London med auto-toget og køreturen i bil tilbage fra Perth skal nævnes, at vi startede kl. 9,30 om morgenen og kom til London kl. 20,45. Men mange ville ikke gøre tu-

ren på een dag – og vi sparede derfor udgiften til overnatning på hotel.

Jeg fyldte tanken op i Edinburgh – måtte fylde op igen undervejs, og jeg gjorde benzinforbruget op til omkring 70 kr. for turen minus de 60 km fra Edinburgh til Perth. Hertil kommer nogle få kroners olieforbrug plus det ikke helt ringe slid på dæk og vogn.

Det er naturligvis relativt billigere at benytte auto-toget begge veje end

kun den ene, fordi returbilletten er til halv pris.

Rent personligt nød jeg turen – det var interessant at prøve en rejse på denne måde, men som gammel bilkører vil jeg vel nok vælge landevejen i fremtiden – både for selve kørselens skyld, og fordi man som journalist kan lide at være uafhængig af altfor faste tider – man kan jo altid falde ind i en god historie.

Hvis man derimod vil spare tid og anstrengelser er auto-toget det ideelle – og det benyttes jo også på kontinentet i stor udstrækning.

Jeg kan heller ikke komme bort fra, at jeg ærgrer mig lidt over ikke at have benyttet auto-toget til hjemrejsen. Så ville jeg have haft en hel dag mere i Skotland.

Jørgen Petersen.

Generalforsamling i Landsorganisationen i Danmark (De samvirkende Fagforbund)

Mere end 1000 repræsentanter fra de Landsorganisationen i Danmark tilsluttede forbund samledes i dagene 13.–15. maj d. å. i »Falkoner Centret« i København til generalforsamling.

Med megen vægt og stor dygtighed aflagde formanden, Eiler Jensen beretning for de sidste fire års arbejde i DSF. En mangfoldighed af store og små opgaver har været behandlet i perioden. Af de betydningsfuldeste, som er gennemført, kan nævnes betaling for skæve helligdage, tre ugers ferie, sygeløn, nedsættelse af arbejdstiden, større tryk i beskæftigelsen, højere realløn og flere sociale goder i øvrigt.

I den beretningen påfølgende debat lød megen anerkendelse for de opnåede resultater, men der var en udtalt utilfredshed med de arbejdsretlige regler fastlagt ved septemberforliget, som i alt for stærk grad tjener arbejdsgiverinteresser. Disse regler, som snart har eksisteret i 60 år, kræves ændret i lighed med dem, der er gennemført i Norge og Sverige, men man nærer ingen illusioner om arbejdsgiverens vilje til positiv og objektiv forhandling på dette område. Disse er i modsætning til de mere smidige arbejdsgivere i de andre nordiske lande meget lidt tilbøjelige til at give arbejderne indrømmelser, så de får større indflydelse på bedrifternes ledelse. I givet fald er man indstillet på at opsigte Septemberforliget. I denne sammenhæng finder man det ligeledes nødvendigt at samarbejdsreglerne af 1947 udbygges for at sikre arbejdere og funktionærer større indflydelse og medbestemmelsesret.

I debatten deltog bl. a. vor forenings formand, der i et indlæg om organisering af funktionærer og tjenestemænd opfordrede landsorganisationen til at vise et stærkere initiativ, idet han ikke troede, der lå alvor bag Fællesrådet for tjenestemænd og funktionærernes udtalelser om at ville have realitetsforhandlingerne i gang for at få fastlagt grænserne for adgangen til at organisere nævnte grupper. Med denne organisations tilfældige sammensætning lå der ikke megen berettigelse i dens eksistens. Iøvrigt bruger de borgerlige politiske partier nu denne organisation i kampen for at få splittet Handels- og Kontorfunktionærernes Forbund, og Fællesrådet går under dække med disse politiske kræfter. Kaldes sig en upolitisk organisation som modvægt til HK, der karakteriseres som en socialdemokratisk bevægelse. Fællesrådet har i sin syvårige eksistens ikke samlet sig om en reel organisationsmæssig opgave, og nu kører man frem med frivillig voldgift og ret til arbejdsløsheds-kasser tiltrods for, at langt den overvejende del af medlemstallet er underkastet vilkår som tjenestemændenes, og formentlig 1500 af de 125000, der skiltes med, kan have brug for arbejdsløshedskasse.

Gennem en af forretningsudvalget udarbejdet og af generalforsamlingen vedtaget udtalelse fastlægges et arbejdsprogram for den kommende periode. På klar og utvetydig vis opstilles en række krav, det vil koste en umådelig arbejdsindsats at gennemføre. I 13 punkter pålægges bl. a. opgaver som ændring af september-

forliget, udbygning af samarbejdsreglerne, rationalisering under fuld hensyntagen til de beskæftigedes vilkår, ændring af forhandlingsreglerne, afvisning af tvungen voldgift, arbejdstidsnedsættelse, fuldstændig gennemførelse af ligelønsprincippet, løsning af organisationstilhøret i forholdet arbejdere contra funktionærer, udbygning af sygelønsordningen, forbedring af arbejdsløshedsloven, arbejde for højere og mere stabil beskæftigelse, opfordring til regeringen om at fortsætte reformarbejdet, herunder en skattereform.

Som suppleanter til forretningsudvalget skulle vælges 6. Foreningens formand blev bragt i forslag og valgt.

Landsorganisationen organiserer inden for sine rammer 120.000 funktionærer og tjenestemænd, og der er således al anledning med denne som udgangspunkt at samle alle i landet tilhørende disse grupper i en samenslutning i nøje samarbejde med Landsorganisationen.

Siden 1955 med et samlet medlemstal på cirka 687.000 er man i 1958 nået op på 720.000. Disse tal taler for sig selv og understreger tydeligt, at man ikke her i landet kommer uden om Landsorganisationen, når den gælder behandling af løn- og arbejdsvilkår, sociale foranstaltninger, kulturelle og uddannelsesmæssige opgaver.

Arbejdsgiverne og med dem deres politiske fæller ved dette og søger med alle midler at svække den. Ville lønmodtagerne i højere grad tage ved lære heraf vil stærkere tilslutning til Landsorganisationen udbygge dens vægt.



Tak

Hjertelig tak til Dansk Lokomotivmandsforening, Fredericia afdeling, for udvist opmærksomhed ved min 80 årige fødselsdag, ved den stand som jeg føler mig samhörig med, og som har glædet mig.

Pensioneret lokomotivfører *P. Rasmussen*,
Havepladsvej 35, Fredericia.



Forfremmelse til lokomotivfører i 15. lkl. (kørelærer i dampdriften) pr. 1/5-59.

Lokomotivfører (12.lkl.):

K. K. V. Andersen, Padborg, i Padborg.

Forfremmelse til lyntogsafløser efter ansøgning pr. 1/5-59.

Lokomotivførerne (12. lkl.):

E. C. E. O. Anderberg, Helgoland, i Helgoland.

N. P. Rovark, Helgoland, i Helgoland.

P. L. Ingstrup, Helgoland, i Helgoland.

O. Lambert Nielsen, Helgoland, i Helgoland.

Trådt uden for nummer efter ansøgning fra 1/5-59 til 30/4-60.

Lokomotivfører (12. lkl.):

N. H. A. Petersen, Helgoland

Forfremmelse til lokomotivfører pr. 1/6-59.

Motorførerne:

H. K. Madsen, Struer, i København Gb.

H. F. J. Thielberg, København Gb., i København Gb.

H. Flyvbjerg, København Gb., i København Gb.

N. B. Jakobsen, Århus H., i København Gb.

Lokomotivfyrbøderne:

A. Clausen, Padborg, i Padborg.

H. H. Andersen, Struer, i Haderslev.

C. B. Iversen, Sønderborg, i København Gb.

H. Jensen, Randers, i København Gb.

J. Bastholm, Ålborg, i København Gb.

J. Bjørnå, Århus H., i København Gb.

A. E. Pedersen, Århus H, i Århus H.

B. Mikkelsen, Ålborg, i København Gb.

W. B. Sørensen, Århus H, i København Gb.

L. J. Hansen, Nyborg, i København Gb.

P. Jacobsen, Randers, i København Gb.

F. Sørensen, Ålborg, i Nykøbing F.

O. Qvist-Pedersen, Helsingør, i Helsingør.

M. T. Haulrig, Roskilde, i København Gb.

C. V. Sørensen, Esbjerg, i København Gb.
K. A. Jensen (Reuter), Korsør, i Korsør.
H. J. Holm, Struer, i København Gb.
N. B. Jensen, Randers, i København Gb.
E. H. Fuglesang, Fredericia, i København Gb.
S. M. Sørensen, Århus H, i København Gb.
S. C. Christiansen, Randers, i Næstved.
A. E. Bugge, Ålborg, i Helsingør.
R. G. Holm, Fredericia, i Helsingør.

Forflyttelser efter ansøgning pr. 1/6-59.

Lokomotivførerne (12. lkl.):

E. E. Hansen, Næstved, til Korsør.

J. E. Jørgensen, Korsør, til Århus H.

J. Frederiksen, Langå, til Århus H.

E. J. Nielsen, København Gb., til Århus H.

S. Hansen, København Gb., til Fredericia.

H. K. Pedersen, Nykøbing F., til Fredericia.

F. L. Pedersen, København Gb., til Fredericia.

P. E. T. Møller, København Gb., til Fredericia.

K. Bramstrup, København Gb., til Fredericia.

K. P. Hansen, København Gb., til Esbjerg.

V. Dorner, København Gb., til Esbjerg.

K. K. Veie, København Gb., til Esbjerg.

J. Christensen, København Gb., til Fredericia.

V. P. G. Thomsen, København Gb., til Haderslev.

E. A. Sturm, Haderslev, til Padborg.

N. T. Lajer, København Gb., til Langå.

Dødsfald.

Pensioneret lokomotivfører H. A. Hein, København, er afgået ved døden den 22/3-59.

Lokomotivfører R. A. Møller, Viborg, er afgået ved døden den 28/4-59.

Pensioneret lokomotivfører M. J. Voldum, Struer, er afgået ved døden.

Lokomotivfører J. Hestbæk, København, er afgået ved døden den 1/5-59.

NYE ADRESSER

Lokomotivfyrbøderafdeling:

Fredericia: Formandens adresse rettes til: Skovbakken 26 b.

Struer: Formandens navn og adresse rettes til: A. Toftdahl, Skolegade 16, 2.

Husk

at sidste frist for indlevering af stof til bladet er 15 dage før den dato, det blad udkommer, hvori stoffet ønskes optaget. For bladet, der udkommer den 5. i måneden, må vi således have manuskripterne senest den 20. i måneden før, og til bladet, der udkommer den 20., må det være redaktionen i hænde senest den 5. i måneden.

Hjertelig til lykke

Venlig hilsen

KORSØR



Vor bedste lykønskning



KONGRESBYEN NYBORG

DE DANSKE ØSTERSØFÆRGER
RESTAURATIONEN
ØNSKER TIL LYKKE MED
60 ÅRS JUBILÆET

DIREKTION
KNUD BJØRN JENSEN

Restaurationen
Aarhus-Kalundborg
overfarten

*ønsker til lykke
med jubilæet*

Restauratør
Th. Johnsen
Aarhus

KORSØR-NYBORG
OVERFARTENS
Restaurationer

Jernbanefærgerne
og bilfærgen »Heimdal«

(Ronald Larsen)
STOREBÆLTSGAARDEN

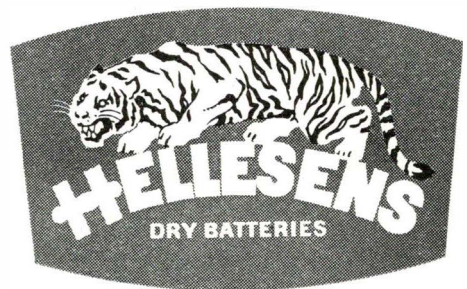


**Den danske
opfindelse
fra 1887
holder sig stadig
førende på
verdensmarkedet!**

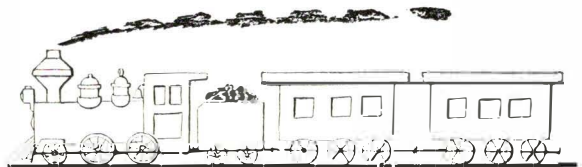
HELLESENS producerer årligt over 100 millioner tørelementer i 200 forskellige, internationalt efterspurgte typer!

Hovedparten af produktionen eksporteres til ikke mindre end 72 lande over hele jorden!

HELLESENS har verden over vundet ry for at være det mest pålidelige og økonomiske tørelement – et altid ensartet, fint kvalitetsprodukt!

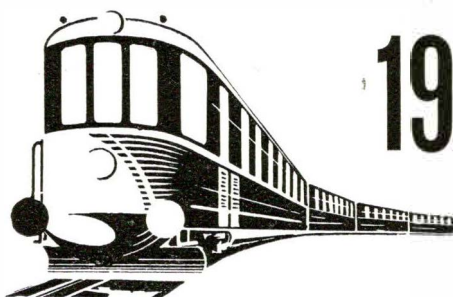
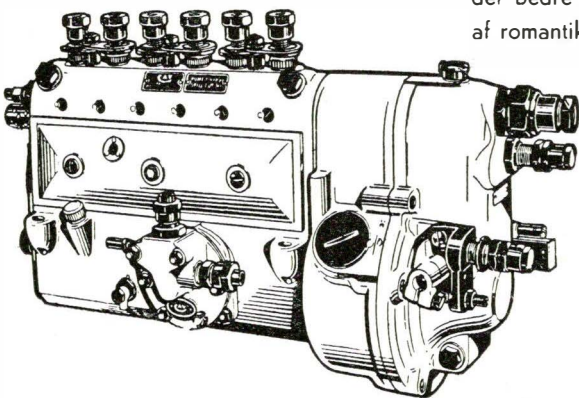


*Den gamle
trofaste damphest
fortalte om
nye tiders komme*

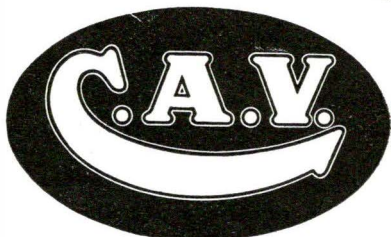


I samme hjulspor kører nu kraftige, hurtiggående diesellokomotiver, der bedre opfylder de krav om større fart, som stilles i vore dage. Lidt af romantiken er forsvunden, men også DSB må følge med tiden.

Når der kræves hastighed og pålidelighed, kan DSB ikke vælge noget bedre end C.A.V. dieseludstyr, der omfatter pumper, filtre, dyser, dyseholdere og meget andet – alt sammen i en kvalitet, der er uovertruffen.



1959



DIESEL-UDSTYR – britisk kvalitet!

REPRÆSENTANT FOR DANMARK:

AXEL KETNER . NØRREVOLD 9 . KBHVN. K.

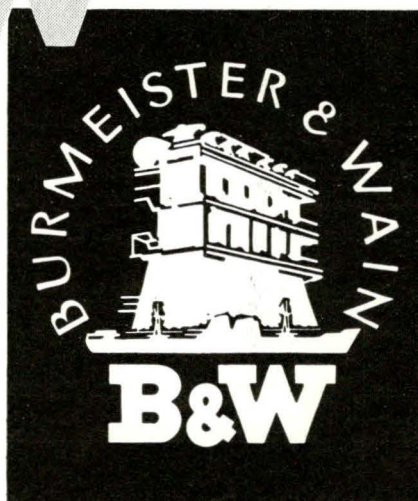
- leading in the maritime

B&W

B&W

B&W

SKIBSBYGNING
REPARATIONER
DIESELMOTORER
med og uden
TURBOLADNING



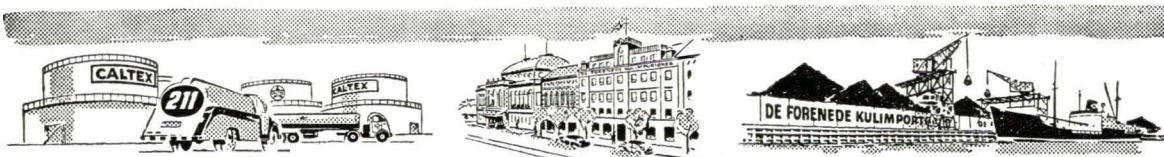
B&W

B&W

world...

BURMEISTER & WAIN

København · Danmark



DE FORENEDE KULIMPORTØRER

HOLMENS KANAL 5 (VED SIDEN AF DET KGL. TEATER)

BRÆNDELSOLIER

KUL KOKS CINDERS

CENTRAL 211

DANSK SIGNAL INDUSTRI A/S

SPECIALFABRIK FOR ELEKTRISKE SIGNAL- OG SIKRINGSANLÆG . LEVERANDØR TIL D.S.B.

Finsensvej 78 . København F.

Telf. FA. 6767

SM-LAMPER

Gennem
25 aar

*-første
førende*

DANSKE

SØREN MADSEN

ODENSE
Dronningensg. 7
Telf. 220

KØBENHAVN N
Sigurdsgade 26
Telf. Cent. 14037

AARHUS
Nørreport 6
Telf. 23085

BANDAGER

SYGEPLEJEARTIKLER

KIRURGISKE INSTRUMENTER

NYROP & MAAG A/S

KØBMAGERGADE 43, KØBENHAVN
AMAGERBROGADE 7, KØBENHAVN
KLAREGADE 7, ODENSE
SØNDERALLE 5, AARHUS

LASTPALLER

i enhver udførelse



ULLERSLEV KASSER

til intern og extern transport

PAKKASSER

til ethvert formål

AKTIESELSKABET

Savmøllen i Ullerslev

FYN - TLF. 210

EN SPAREKASSE

er en selvejende Institution. Hverken Stiftere eller andre ejer dens Midler eller skal have Udbytte af dens Virksomhed.

SPAREKASSENS

Virksomhed er af social Karakter. Dens Motto er:

Ikke størst mulige Fortjeneste.

Men bedst mulige Tjeneste.

HAMMERUM HERREDS SPARE- OG LAANEKASSE

HERNING

FIRMA

OLAF M. SØRENSEN

v/ Ole Laur. Sørensen - Aut. elektroinstallatør

Lindegade 40 - CHRISTIANSFELD - Telefon 612 30

ALT TIL ELEKTRICITET



Alle elektriske installationer udføres

Eksperter
der ved alt

om **INTET**

Et paradoks? Nej — for han ved, hvorledes man skaber et fuldstændigt tomrum. Med andre ord, han er ekspert i vakuumteknik — medarbejder i Philips stab af eksperter.

For at fremstille førsteklases billedrør til fjernsyn, røntgen-rør, elektron-mikroskoper og andre instrumenter har Philips måttet foretage et omfattende forskningsarbejde, som ikke blot har ydet bidrag til kunsten at frembringe meget høje vakuum, men som også har resulteret i konstruktionen af pålideligt apparatur til måling af en fyrretusindedel millimeter kviksølvtryk eller endnu mindre

Kendskabet til vakuumteknik er vigtigt ikke alene af hensyn til fabrikationen af elektronrør eller lamper, men også af de mange andre typer af industrielt og videnskabeligt udstyr, der fremstilles af Philips.



PHILIPS

ELEKTRONRØR og HALVLEDERE • GLØDELAMPER, LYSRØR, KVIKSØLV- og NATRIUMDAMPLAMPER • INDUSTRIARTIKLER • RADIO- og FJERNSYNSMODTAGERE • GRAMMOFONUDSTYR • ELEKTRISKE BARBERMASKINER • GRAMMOFONPLADER • RADIO- og FJERNSYNSSENDEUDSTYR • RADARUDSTYR • TELEFONI • FORSTÆRKERE, MIKROFONER og HØJTTALERE • KINOUDSTYR • BANDOPTAGERE • ELEKTRONMIKROSKOPER • VIDENSKABELIGT UDSTYR • MÅLEAPPARATER • RADIO-AKTIVE ISOTOPER

