

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 12 . 20. JUNI 1959 . 59. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening



CHINCHILLA

Er De køber til ét af verdens fineste pelsdyr, så har vi et stort udvalg i fine avlsdyr

Oplysninger gives gerne

SKANDINAVISK CHINCHILLA KÖPING

ved P. MIKKELSEN
Teglagergaard . Sengeløse . Taastrup
Telf. Sengeløse 55

Uden Udbetaling

Som Tjenestemand kan De købe Herre- og Damekonfektion, Kjoler, Dreng- og Pigetøj samt Lingeri og Strikvarer paa vor populære

10 Maaneders Familie-Konto



J. ALBERTSEN

NØRRE FARIMAGSGADE 68-70

KØB eller LEJ

nye telte, camping- og sportsudstyr i landets største specialforretning med landets mindste priser.

4 pers. telte	fra kr. 178,00
6 pers. telte	fra kr. 299,00
Manzardtelte	fra kr. 289,00
3 delte luftmadrasser	fra kr. 62,00
Luftpumper	fra kr. 9,45
Soveposer	fra kr. 30,00
Gasnlæg	fra kr. 49,85

samt et væld af andre virkelig billige tilbud. Alle teltene er med fast opsyet bund og alle kan udbygges til det store autotelt med veranda og oversejl samt for- og bagapsis. Vi reserverer gerne til senere levering, og

vi udlejer ALT til absolut billigste priser. Åben kl. 7,00 til 20,00.

A/s CAMP-FERIE

Rømersgade 7 (på det gamle grønttorv)
Telefon BYen* 1808

Lækkert Søndagskoldt bord

*

Splinternye Værelser
med Bad og W.C.
og Balkon

*

Festlige
Firmaudflugter

Gilleleje Strandhotel

Gilleleje . Telefon 160



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 12 - 59. ÅRGANG

20. JUNI 1959



Indhold:

Blinklyssikrede jernbaneoverskæringer	223
FN nyt	224
Bibelens land er atter frugtbar	225
De nye MH-lokomotiver	227
Turistlyntog i Frankrig	230
Oplysningsarbejde i København	231
Statsbanepers. bibliotek i 2. dc.	231
Svagførerindsamling	232
Omtale af bogen »Lokomotiver«	232
Jernbanemuseet	233
Under DLF	234
Feriehjemmet	234
Hovedbestyrelsen	234
Personalia	234
DJT	234

Forsidebillede.

Fra Tommerup-Assensbanen.

Foto: lokomotivfyrbøder Villy Olsen,
Odense.



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.

Blinklyssikrede jernbaneoverskæringer

Med den hastige udvikling af motoriseringen på vore veje fremstår en række færdselsmæssige problemer, idet de mange motorkøretøjer øger risikoen for flere færdselsulykker med tab af mennesker og materiel. Som følge heraf udfoldes de stærkeste bestræbelser for at få gennemført de mest hensigtsmæssige regler for færdselens mindst risikofyldte afvikling.

I dagens debat er hastighedsgrænsen stærkt i forgrunden, men dette er kun én side af sagen. For os som lokomotivmænd følges med megen interesse spørgsmålet om vejfærdselens krydsning af jernbanelinier, d.v.s. sikring af disse kryds til gnidningsløs afvikling af de to transportarter i forhold til hinanden.

Det er jo kendt, at disse jernbaneoverskæringer med den tiltagende landevejsfærdsel er en kilde til megen ærgrelse for de vejfarende, når disse overskæringer med bommenes lukning ved passage af tog i længere eller kortere tid afspærres for de vejfarende. Heri ligger med korrekt betjening en minimal risiko for ulykker, hvorimod den vejfarende undertiden sinkes uhenigtsmæssigt i sin videre færd. Imidlertid fjernes efterhånden disse niveauoverskæringer og erstattes af under- eller overføringer, der således er en nødvendig men dog temmelig kostbar foranstaltning, der ville være økonomisk uoverkommelig i sin fulde konsekvens for alle jernbaneoverskæringer.

Man må derfor søge andre og mere økonomisk overkommelige udveje for den stærkest mulige sikring af niveauoverskæringer. Her er man i fuld gang med at opstille automatiske blinklysanlæg og har på nuværende tidspunkt fået opstillet en lang række af disse over hele landet i troen på, at man med dette har nået en acceptabel løsning på spørgsmålet. For lokomotivmanden har det dog betydet en større anspændelse i arbejdet ved fremførelse af tog, fordi der ikke blandt de vejfarende synes at være den fornødne respekt for disse blinklyssignaler.

På den nyligt afholdte kongres var bl.a. dette spørgsmål fremme, idet det den seneste tid er blevet sørgeligt aktuelt på grund af adskillige ulykker ved overskæringer med blinklyssignaler.

Derfor trænger spørgsmålet sig på, om der med dette systems nuværende udformning er nået til det rigtige, om der ikke bør ske en skærpelse for passage af sådanne overskæringer. At der for den krydsende færdsels vedkommende kan ske misforståelser for begge parters vedkommende er forståeligt, fordi mennesket ikke er ufejlbarlig, ligesom teknikken i anlægget også kan svigte, kan dog ikke bortforklare, at der i mangfoldige tilfælde findes en fuldstændig ansvarsløshed ved tilsidesættelse af rødt blinklyssignal. Gang på gang udsættes lokomotivpersonalet for effektiv chokbehandling, når den vejfarende tager chancen og kører over overskæringen, på trods af at blinklyset viser rødt. Denne tilsidesættelse af færdselsreglernes mest elementære grundlag kan groft taget rubriceres dels som fuldkommen mangel på respekt for loven og dels utålmodighed, fordi man ikke

Radar varsler storm, regn, sne

Orkaner »afsløret« på mere end 300 kilometers afstand.

Krigsårenes radar-udstyr, der havde til formål at afsløre fjendtlige mål, har i fredstid vist sig at være et nyttigt redskab til forudsigelse af regn, sne, hagl, orkaner og tornadoer på lang afstand, fastslår Den meteorologiske Verdensorganisation, WMO i en 82-siders rapport - »Use of Ground-Based Radar in Meteorology« - udsendt fornyligt.

Det hedder i rapporten, at man ved hjælp af visse faststationerede radar-typer kan fremskaffe et billede af vejret mere end 150 km borte i alle retninger. Når den fingertykke impuls fra radaren møder en regnbyge, tilbagesendes »ekkoet« og viser sig som lyse pletter på en mørk televisions-lignende skærm.

Med trænet personale og et godt radar-udstyr kan man opnå følgende resultater:

En orkan eller tyfon kan »afsløres« i en afstand af 270-320 km, og man har været oppe på 450 km.

Kraftige regnbyer kan selv med ret svage radar-apparater fastslås på afstande på mere end 160 km, og med kraftigere apparater har man haft positive resultater på henved 500 kilometers afstand.

Normale snebyger kan iagttages på omkring 125 kilometers afstand og med stærke apparater på en afstand af 150-175 kilometer.

Et af de mest betydningsfulde områder, hvor man hidtil har anvendt »vejr-radar«, har været ved varsling af kraftig storm. Rapporten nævner, at man i De forenede Stater og Canada i stor udstrækning har benyttet sig af radar ved varsling af tornadoer.

*

Den nye direktør for FN's Hjælpe- og Arbejdsorganisation for Palæstina-flygtninge (UNRWA), dr. John H. Davis, født i Missouri, USA, i 1904, er en fremragende landbrugsøkonom og en dygtig administrator. Han overtog posten i UNRWA efter Henry R. Labouisse, der trak sig tilbage i juni 1958. UNRWA sørger for mad, husly, lægehjælp og undervisning m.m. for de over 900.000 flygtninge fra Palæstina.

kan se toget i det fjerne og derfor mener at kunne tage chancen at køre over - undertiden med ulykkelig afslutning af sin livsbane. Rent bortset fra, at man bringer andre menneskers liv i fare, kan man næppe i tilstrækkelig skarpe vendinger karakterisere disse overtrædelser af færdselsloven.

Nu kan man imidlertid i skrift og tale, så ofte man vil, fremføre disse advarsler, uden at der tages fornødent hensyn dertil. Det vil derfor være nødvendigt for kompetente kredse at tage problemerne op til grundig behandling med henblik på så stærke regler, at disse blinklysoverskæringer kommer til at rangere på lige fod med passage af hovedvej.

Det ville ikke være utænkeligt, at der blandt mange af de motorkørende ved indførelse af hovedvejsprincippet, at det så skulle være toget, som skulle stoppe for vejfærdslen. Omend vi ikke skal kalde tanken utopisk, vil vi dog ikke anse den for praktisk eller hensigtsmæssig specielt ikke på strækninger med hyppig toggang; thi i så fald gad vi gerne se, hvorledes køreplanen kunne overholdes.

Ved i færdselsmæssig henseende at betragte jernbanelinien som hovedvej ville man i tilknytning til overskæringer med blinklyssignaler kunne forøge sikkerheden. Man kan spørge, hvorfor hovedvejsreglen kan gøre dette, når overskæringerne i forvejen er sikret med rødt stoplys. Jo, enten man vil mene, at der bør være »fuld stop« eller hovedvejsvigeregien, så opnår man under alle forhold at tilskynde forsigtighed; thi enten der kommer tog eller ej, så bliver overskæringen passeret forsigtigt.

Der er næppe grund for den antagelse, at motorfolket vil være særligt glade for indførelse af en stopregel under alle forhold, men på den anden side bør det dog komme til den erkendelse, at den hastigt stigende vejfærdsel må underkastes stærke reguleringer for ikke at føre det hele ud i et stort kaos. Skal man påregne en i takt hermed forøget antal tilsidesættelser af det røde blinklyssignal, bliver forholdene helt utålelige, og det kan ingen af parterne med fornuften i behold tage ansvaret for. Det er derfor bydende nødvendigt at tage sagen op til fordomsfri drøftelse hurtigst muligt.

For lokomotivpersonalet er det et presserende problem, efterhånden som blinklysanlæggenes antal tager til. Lad være vil, at de mange kontrollys langs jernbanestrækningerne kræver den yderste årvågenhed hos dette personale, det må man indstille sig på, til gengæld er det en meget hård belastning for det med mange vejfarendes manglende respekt for blinklyssignalerne. Netop herfor ønskes der en skærpelse af bestemmelserne.

Det synes som om, man i pressen nærer tilbøjelighed til at skyde på jernbanen, som en overlevering i forhold til fremtidens transport, men der er ingen anledning til at tro, at jernbanen har udspillet sin rolle, den får sin andel af befolkningstilvæksten og af den rejselyst, som betinges af befolkningens højere levestandard. Man kan således ikke tilsidesætte landets største transportforretning ved foruddiskontering på motorismens formodede forrang som transportformidler i vort land, og på dette grundlag i dagens debat lade vejtrafikken have førsteret ved stillingtagen i spørgsmålet: passage af blinklyssikrede jernbaneoverskæringer.

Bibelens land er atter frugtbart

Efter to tusind års forsømmelse er Israel igen ved hjælp af en utrættelig indsats blevet landet med mælk og honning.



Hvor der før kun var øde land eller græsgange, ligger der i dag frugtbare marker og plantager. Bjergene i baggrunden ligger i Jordan.

I dag blæser sharav'en over Israel. Jeg sidder i et køligt værelse med flisegulv og over mig drejer viften rundt. Det er til at udholde. Men stikker jeg hovedet ud af vinduet, støder jeg det mod en mur af hede. Temperaturen er omkring 30 grader, og nede mod syd i landet i Negevørkenen og ved Eilat er den måske 40 eller mere.

Men det er ikke graderne, der er frygtindgydende. Man kunne udholde dem, hvis ikke varmen var tryk-kende. Når sharav'en blæser over landet, bliver menneskene irriterede. Der skal ikke meget til, før et heftigt skænderi er i gang. Man bliver også træt og humørforladt, fordi sharav' en indvirker på hele nervesystemet.

Ude på græsplænen drejer over-rislingsanlægget rundt og spreder sit livgivende vand. Nogle gråspurve sidder i en vandpyt. De basker kåde med vingerne, og de nyder det, hver gang den kolde douche rammer dem.

Overrisling er en livsbetingelse i Israel. Uden overrisling ville ikke ret meget gro og kunne ikke ret mange mennesker leve i landet. Ret efter den anden verdenskrig fastslog en engelsk kommission, at der ikke kunne leve flere mennesker i Israel, og man ville derfor ikke give til-ladelse til indvandring. Dengang le-vede der 600.000 mennesker i Israel. I dag lever der mere end 2 millioner, og der kommer stadig flere menne-sker til landet. Det er kun muligt, fordi man bl.a. har opbygget et me-

get stort projekt af overrislingsan-læg.

Udlægningen af en vandedning fra Yarkon floden til Negev gør det muligt at overrisle godt land, som tidligere lå øde hen eller blev brugt til græsning. Israels storstilede ud-viklingsplaner hænger sammen med et projekt, som skal bringe vandet fra Jordan floden i nord til Negev ørkenen i syd. Man er allerede færdig med én tunnel, der er et led i projektet, og en anden er for øje-blikket under konstruktion. Det vil tage mere end ti år at fuldføre ar-bejdet, men så har man til gengæld også skabt grundlaget for, at endnu nogle millioner kan leve i Israel.

Den glade udenlandske giver.

Israel er et land i meget hurtig udvikling, og det må være i hurtig udvikling for at kunne absorbere de omkring 1½ million mennesker, der er kommet til landet i de sidste 11 år efter statens oprettelse. Alene og uden kapital kunne israelerne imid-lertid ikke have gjort det. På langt de fleste kulturelle institutioner, sko-ler og bygninger beslægtet dermed kan man finde navnet på en eller anden glad udenlandsk giver, som regel en amerikaner. Samtidig mod-tager Israel store summer fra Tysk-land som »erstatning« for de 6 mil-lioner jøder, der blev aflivet i Tysk-land under krigen.

Det mærkværdige ved situationen er, at Israel ikke har diplomatiske

forbindelser med Vesttyskland, og det er en offentlig hemmelighed, at Israel for øjeblikket har adskillige missioner i Vesttyskland for at opnå normale forbindelser. Baggrunden er, at den vesttyske hjælp udløber i 1962, og Israel kommer derfor i en vanskelig økonomisk situation. Det kan næppe vente at få hjælpen for-længet, men der skulle være gode chancer for at opnå lån, såfremt de diplomatiske forbindelser er i orden. Vesttyskland tøver imidlertid, fordi det frygter, at hvis det optager nor-male forbindelser med Israel, vil de arabiske stater som modtræk aner-kende Østtyskland, hvorved Vest-tyskland bliver nødt til at afbryde diplomatiske forbindelser med de arabiske stater, hvormed de har en livlig handel og økonomiske inter-esser.

Pengene alene gør det imidlertid ikke. Israel har i løbet af ganske få år udviklet sig til en moderne stat ved en ihærdig indsats af befolk-ningen, men der har været og er stadig meget store vanskeligheder at overvinde. »Rom blev ikke bygget på en dag« hedder det – målt med hi-storiens alen, bliver Israel det om-trent.

Det røde Haifa.

Israels største havneby, Haifa, er et af de mange eksempler på den fantastiske udvikling. For 20 år siden var den kun en lille by med ca. 7.000 indbyggere. Spørger man en af ind-

byggerne i dag, hvor mange folk, der lever i byen, får man forskelligt svar. Nogle siger 150.000, medens andre siger 200.000. Befolkningstilvæksten er simpelthen så voldsom, at det er svært at følge med, og ingen ved vel helt nøjagtigt, hvad det rigtige tal er.

De fleste af husene i Haifa må nødvendigvis være nye, og samtidig har Haifa den smukkeste placering, man kan tænke sig. Den ligger ud til Middelhavet og op ad Karmel bjergene. Helt oppe fra bjergkammen har man en vidunderlig udsigt. Nedenunder ligger en moderne by, og midt i byen far solen Bahai-templets forgyldte kuppel til at ligne et flammehav. Nede langs den hvide strandbred står palmerne i række. Oppe mod nord standses kysten af Akko, hvorefter det flade land brydes af bjergene, der fortoner sig bort i varmedisen. Og ude i bugten ligger skibene som kulørte pletter i det blå hav. Det hele giver indtryk af noget let og fint – som et bagtæppe tegnet efter de bedste hollywoodske mønstre.

Haifa har Israels største koncentration af industri, og her er Histadrut, det israelske fagforbund, da også langt stærkest. Af samme grund har Haifa fået tilnavet »det røde Haifa«, idet 65 pct. af byens indbyggere er medlemmer af Histadrut.

Et alsidigt fagforbund.

Histadrut kan ikke sammenlignes

med De samvirkende Fagforbund. En arbejder må være medlem af Histadrut først, inden han automatisk bliver medlem af sin fagforening. Desuden er Histadruts arbejdsopgaver langt større, idet det er staten før staten. Allerede i 1920 blev Histadrut dannet, medens den israelske stat først dannedes i 1948. Det blev derved Histadrut, der kom til at skabe det væsentlige grundlag for Israels dannelse og kom til at påtage sig opgaver, som normalt falder ind under en stat. Histadrut omfatter også grupper, som normalt står uden for arbejdernes landsforbund i alle lande, nemlig læger, ingeniører, lærere, husmødre m. m. Ikke mindre end to trediedele af befolkningen er medlemmer af Histadrut.

Histadrut arbejder på fire forskellige områder, nemlig med fagforeningsarbejde, Kooperation, socialforsorg og kultur og uddannelse. Uddannelse er sat til sidst, men i virkeligheden burde det måske være sat først, fordi Histadrut her mener at have en af sine allervæsentligste opgaver.

Et nyt livsmønster.

Hvert år kommer hundrede tusinder af imigranter til Israel. Mange af dem kan ikke sproget, mange af dem har endda aldrig lært at læse eller skrive på noget som helst sprog eller har kun en sparsom uddannelse. De skal til at indgå som lige-

stillede, produktive borgere i et moderne samfund og kan ikke møde med de samme menneskelige og uddannelsesmæssige mangler som i et primitivt samfund.

Histadrut ser det som en af sine fornemste opgaver at tage sig af disse mennesker – at lære dem sproget, eller at supplere deres nødtørstige uddannelse, så den i hvert fald kommer op på siden af en israelsk folkeskoleuddannelse. Men lige så vigtigt er det at ændre disse menneskers livsmønstre. Mange af dem har altid ment, at det var konen, der skulle gøre arbejdet, og andre finder det finere at være gadesælger – for så er de da en slags købmænd. Andre igen ejer ikke en gnist af solidaritetsfølelse eller samfundssind. Sådanne kunne man blive ved.

Også konerne må man tage sig af. Særlige frivillige eksperter besøger dem i hjemmene og forsøger at få dem til at gøre noget ved deres uddannelse. Ofte er det lettere at overtale konen til at tilslutte sig en aftenskole, fordi de ikke føler sig så skamfulde over ikke at kunne noget som mændene tit gør det. At det kan betyde en uendelig glæde for et menneske, så jeg i en aftenskole, hvor en kone på omkring de 50 sad og græd – af glæde. Hun havde lært at skrive sit eget navn for første gang. »Nu er jeg blevet et menneske«, fik hun fremstammet, medens tårerne stod hende i øjnene og gråden sad hende i halsen.



Ruinerne af templet i Kapernaum er næsten 2000 år gamle, og lige så længe har den smukke, mørklødede piges forfædre levet i fattigdom og uvidenhed og været genstand for forfølgelse i Yemen.

Mange af imigranterne er ikke særlig indstillet på fast arbejde, men synes at det er finere at være skopudser eller gadesælger.

Det er ikke til at tro.

Hvad det overhovedet betyder for mange mennesker at være kommet til Israel er svært at forstå. En aften mødte jeg en russer. Han var flygtet fra Polen for fire måneder siden og var søgt til Israel. Disse mennesker, der enten har levet under meget primitive forhold eller har levet i et ciiktatur, kender ikke grænser for deres begejstring.

»Glæden og begejstringen sidder mig helt her oppe i halsen«, fortalte russeren mig. »Jeg kan næsten ikke tro, at det er rigtigt, at jeg er et frit menneske nu. Hver gang jeg ser en



politibetjent, sidder skrækken endnu i mig, men der sker mig ikke noget. Jeg havde været glad, hvis bare jeg havde fået et lille kammer, hvor min kone, mine børn og jeg kunne have levet, men jeg har fået en lejlighed med tre værelser. Det er ikke til at tro».

For mange mennesker betyder Israel, at de for første gang rigtigt forstår, hvad det vil sige at leve. Det er deres redning fra fattigdom, ufrihed og forfølgelse. Vi fra Vesteuropa kan måske nok se med skepsis på mange ting i Israel. Men landet er så nyt; det må have tid til at udvikle sig og kæmpe sig gennem besværlighederne. Det fortjener vor støtte, om end ikke andet så moralsk, fordi Israel for mange betyder at være blevet meneske.

Kurt Rasmussen.

De nye MH-lokomotiver

Som meddelt i Vingehjulet, savel som her i bladet (DLT nr. 8, 1959) har DSB afsluttet kontrakt med A/S Frichs, Århus, om levering af 80 dieselhydrauliske rangerlokomotiver, til levering indenfor perioden april 1960–september 1962.

Når leverancen er afsluttet, vil billedet af rangerarbejdet landet over fuldstændigt have skiftet karakter, og moderniseringen og rationaliseringen af vort daglige »værktøj«, vil dermed i en meget udstrakt grad også gøre sig gældende indenfor rangertjenesten.

Som noget ganske naturligt, når der sker en sa gennemgribende ændring indenfor et arbejdsområde, er der blandt kollegerne stor interesse for, hvorledes dette ny lokomotiv er opbygget og for, hvad der i det væsentligste adskiller det fra de hidtil benyttede former for dieseltraktorer.

Som bekendt afholdt landsoplysningsudvalget i marts måned d.å. en studierejse til firmaet Henschel & Sohn, Kassel, Tyskland, og da det er fra dette firma de første 3 MH-lokomotiver, der har kørt på prøve nogen tid herhjemme, er leveret, var det ganske naturligt navnlig at gøre et nærmere studie af dette lokomo-

tiv, der i første omgang var rejsens egentlige mål. Resultatet af de oplysninger, der blev meddelt rejsens deltagere, vil vi gerne stille til rådighed her i bladet, idet vi formener at de ma have interesse for en større kreds end den, der deltog i selve studierejsen.

Princippet med at overføre trækraft ad hydraulisk vej, er for så vidt en gammel foretælse, der bl.a. har været benyttet ved skibsmaskiner og i automobiler. Hydraulikens indførelse i lokomotiver, er dog i særlig grad gennemført af tyske firmaer, og her er navnlig firmaet »Voiths« navn kommet i forgrunden, med konstruktionen af et helautomatisk hydraulisk gear, hvis enkle og driftsikre konstruktion efterhånden har fået en udbredt anvendelse verden over, i såvel ranger- som toglokomotiver.

Den hydrauliske kraftoverføring hører til den transmissionsform, der under ét benævnes »den mekaniske transmission«. Denne transmissionsform er kendt fra vore allerførste motorvogne, og benyttes endvidere den dag i dag i Ardelt-traktorerne. I modsætning til de hidtil benyttede koblinger, hvor effekten fra motoren

overføres gennem en friktionskobling, er der ved den hydrauliske transmission ikke tale om nogen form for mekaniske indgreb, mellem motor og gearkasse, idet transmissionen sker med en vædske (olie eller vand) som et elastisk mellemed.

Hovedprincippet i hydrauliken er i korthed som følger: Man tænker sig et vandtæt hus, hvori er indbygget to skovlhjul med skovlbladene vendt mod hinanden. Det ene skovlhjul er i forbindelse med motorens krumtapaksel, og det andet med det, man ønsker motoren skal trække. Når man herefter fylder huset med vand eller olie, da vil skovlhjulet på krumtapakslen virke som en centrifugalpumpe, medens det andet skovlhjul vil virke efter samme princip som en vandturbine, der med vandet eller olien som et elastisk mellemed, modtager en stor del af den energi motoren afgiver.

I fig. 1 er vist en skitse af et »Voith-gear«, der er af samme type hydraulisk gear som det, der vil blive benyttet på de ny MH-lokomotiver.

Koblingerne (der i skitsen 2) er vist mærket II og III, er almindelige olie koblinger og man vil bemærke, at der er tale om et fælles hus for begge koblinger, adskilt ved en væg, således at der fremkommer to rum.

Husets to ydre endevægge er udformet som skovlhjul, og hele huset er monteret på en langsgående aksel, der i venstre ende har monteret et tandhjul 3, der igen over tandhjul 2 og akslen 1 står i forbindelse med dieselmotoren.

Man vil videre bemærke, at den før nævnte langsgående aksel er gennemboret, og at der deri er lejret to aksler, der hver for sig har monteret et skovlhjul i den ene ende (henh. i rummene II og II), medens

I. er en såkaldt momentomsætter. Den består inderst af et skovlhjul omtrent som i en almindelig centrifugalpumpe, og lige udenom dette skovlhjul er anbragt et andet skovlhjul, omtrent af samme udformning som i en turbine. Desuden findes der skovlene i det faste hus, disse skovle er ledeskovle, der tvinger olien rundt i systemet.

Videre ses på skitsen en regulator 9, der har til opgave at bestemme, hvilken af de to olie koblinger II og

hed har nået en bestemt størrelse, vil regulatoren afspærre for olien til I, og i stedet åbne for adgang til II, hvorefter motoreffekten overføres gennem olie koblingen II og tandhjulene 4 og 5 til akslen 8.

Når lokomotivets hastighed yderligere er steget, sørger regulatoren automatisk og stadig uden lokoførers medvirken, for at tømme kobling II og fylde kobling III, hvorved lokomotivet nu kører i højeste gear, idet kraften overføres gennem tandhjulene 6 og 7 til akslen 8. Den videre øgning af lokomotivets hastighed, afhænger herefter af motorens evne til at kunne gå op i omdrejninger.

Man vil af det her nævnte, samt af selve skitsen bemærke, at alle tandhjul i gearet er i faste og stadige indgreb, idet selve gearskiftningen foregår over de forskellige koblinger, hvilket er et af dette gears store fordele. En anden fordel, der også skal nævnes, er denne, at pludselige opstående ændringer i lokomotivets fart, såsom hårde stød eller træk, ikke kan opnå at få indvirkning på motoren, idet disse påvirkninger vil blive udlignet i olie koblingerne.

I forbindelse med Voith-gearet findes et kombineret trin- og vendegear af konstruktion Henschel. Dette gear ses i snit i fig. 2, og sammenbygningen med Voith-gearet ses i fig. 3.

Gearets udformning er i tringearet baseret på to hastighedsområder, ét for rangering med hastigheder fra 0-30 km/t, og ét for strækningskørsel fra 0-60 km/t. Arbejdsgangen fremgår tydeligt af skitsen, hvorfor her blot skal nævnes, at skiftning af disse to gear i intet tilfælde må ske, medmindre lokomotivet holder fuldstændigt stille. Skiftning af begge gear foregår med trykluft, og for at forhindre en uforsættelig skiftning når lokomotivet er i fart, er håndtagene i førerhus forsynet med en låseanordning.

Efterskrift.

En og anden vil måske - efter den korte forklaring om det hydrauliske lokomotiv, der her er givet - spørge, hvorvidt denne transmissionsform vil blive fremtidens indenfor jernbanerne?

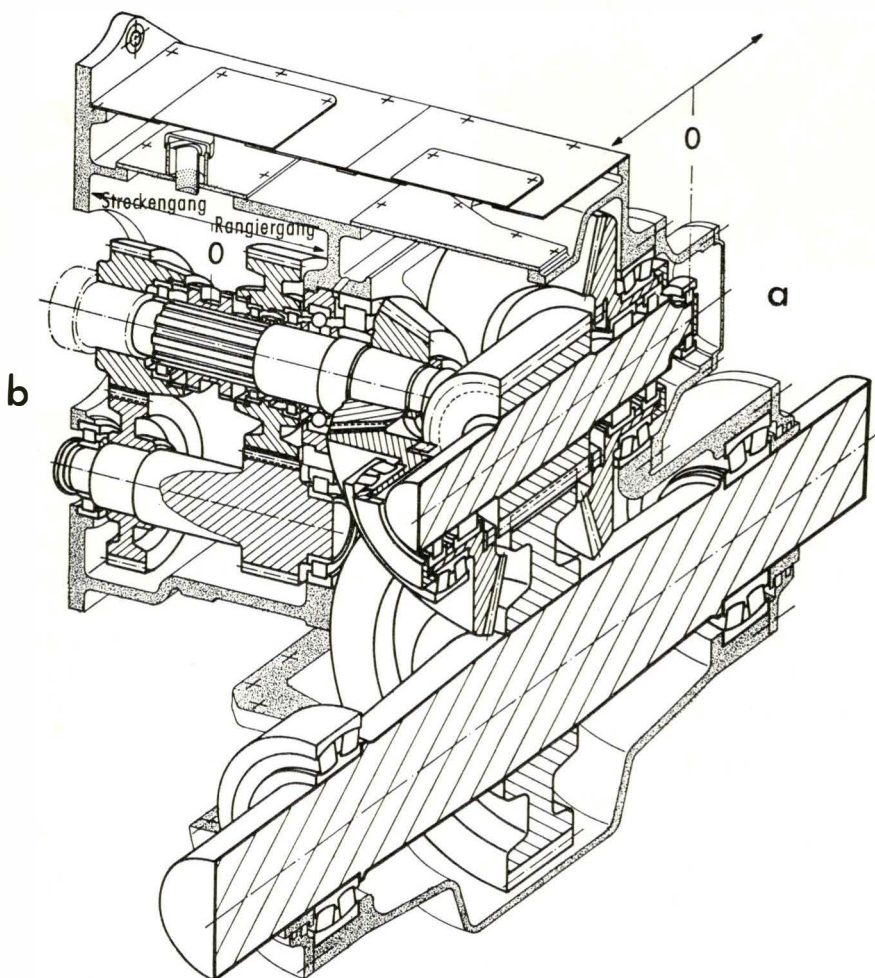


Fig. 1.

der i de modsatte ender er monteret tandhjul, henh. 4 og 6. Disse to tandhjul er i indgreb med tandhjulene 5 og 7, der begge er monteret på akslen 8, og fra denne aksel overføres motoreffekten, gennem et trin- og vendegear, til lokomotivets drivhjul.

Videre vil man bemærke, at der på samme aksel som husene II og III, er monteret endnu et skovlhjul I, der er beliggende i et fast hus, der ligeledes er udformet som et skovlhjul.

III, der skal virke, og endelig er der olie pumpen 10, gennem hvilken en af de to koblinger samt momentomsætteren, kan opfyldes med olie.

Arbejdsgangen i gearet er følgende: Ved igangsætning er momentomsætteren oliefyldt, og under hensyn til det før nævnte om det hydrauliske princip, vil motoreffekten herefter gennem tandhjulene 4 og 5 blive overført til akslen 8, og herfra videre til lokomotivets drivhjul.

Når herefter lokomotivets hastig-

Tyskerne mener det, og det kan som en kuriositet nævnes, at Henschel for tiden er ved at konstruere et lokomotiv for DB med hydraulisk transmission på ialt 4000 hk. Dette lokomotiv, der også udstyres med Voith-gear, får 2 dieselmotorer à 2000 hk, der vil arbejde uafhængig af hinanden, men dog reguleret fra samme kontroller. Det vil videre få to 3-akslede bogier, tjenestefærdig vægt bliver 120 t, og maksimum hastigheden 160 km/t.

Man må dog sikkert endnu en rum tid fremover sætte et stort spørgsmålstegn ved mulighederne for, at hydrauliken skulle kunne udkonkurrere den elektriske transmission. Ganske vist skulle effekttabet i olie-koblingerne II og II kun være ca. 1 à 2 pct., hvilket jo næsten ikke er værd at regne med, og endvidere er konstruktionen på dette område såvel enkel som prisbillig.

Der er dog to væsentlige anker, man kan lægge på den hydrauliske transmission i forholdet til den elektriske, og det er for det første motorens omdrejningstals afhængighed af lokomotivets hastighed, og dernæst de ret snævre grænser, der er for gearingsmuligheder.

Ved den elektriske transmission kan maksimum ydelse opnås ret hurtigt efter igangsætningen, og der holdes nogenlunde konstant, ligesom der jo næsten forekommer et utal af gearingsmuligheder ad elektrisk vej.

Ved den hydrauliske transmission derimod, er motorens omdrejningstal helt afhængig af køretøjets hastighed, og når man tager den kendsgerning i betragtning, at en motors hk-tal altid er opgivet ved højeste omdrejningstal, vil man forstå, at der sker en væsentlig nedsættelse i hk, når gearskiftning foretages og motoren derved må gå ned i omdrejninger. Hvad gearingsmulighederne angår, da er disse også ret begrænsede, idet der jo vil være grænser for, hvor stor en gearkasse lokomotivet kan køre rundt med.

Man må derfor ikke tro, at den for et dieselhydraulisk lokomotiv angivne motor hk, slavisk kan sammenlignes med et dieselelektrisk af tilsvarende størrelse. I sådanne til-

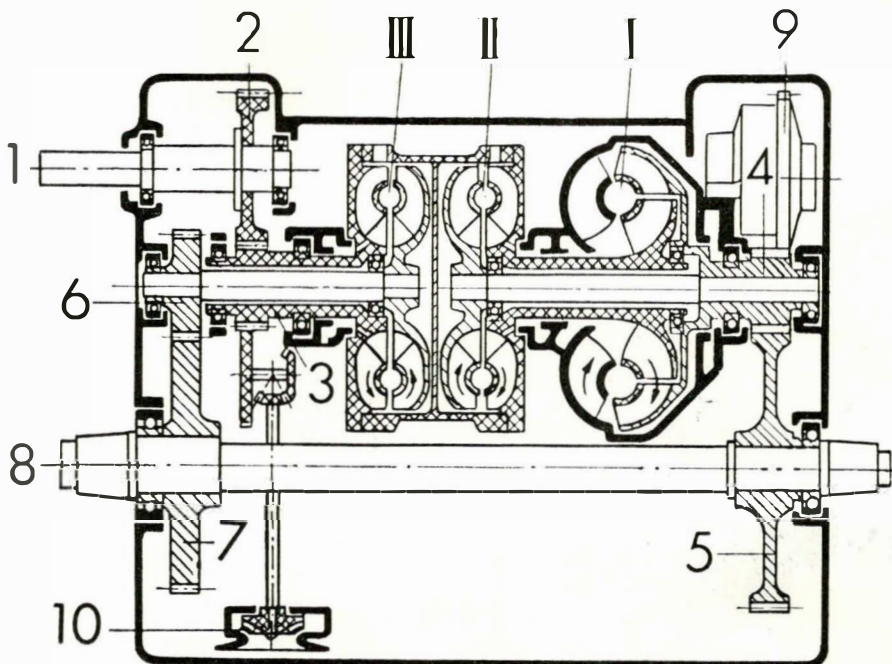


Fig. 2.

fælde vil det dieselelektriske-være det hydrauliske-lokomotiv overlegen under fremførelse af tog, hvilket forøvrigt et svensk bygget MY-lokomotiv beviste ved en konkurrence med tyskerne i Tyrkiet.

Det tyske lokomotiv var af typen V 200, dieselhydraulisk med 2 motorer à hver 1000 hk, medens svenskernes var et MY af samme udformning som vore, og med hk-tal på motoren på 1750.

Under prøvekørselen på en af de hårdeste stigninger i Tyrkiet, gik V 200 i stå, med væsentlig mindre togvægt end den, hvormed MY'et klarede strækningen med bravour.

Det er dog en uhyre interessant udvikling, der foregår i Tyskland, og der er sikkert ingen tvivl om, at den hydrauliske transmission vil finde en udviklingsform indenfor rangering til strækningkørsel med små og forholdsvis lette tog. j.

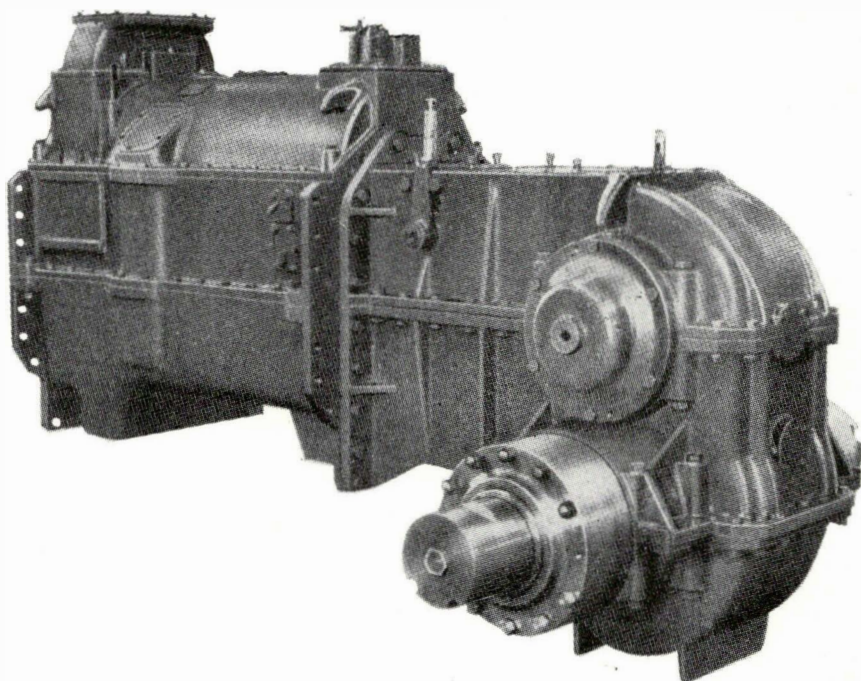
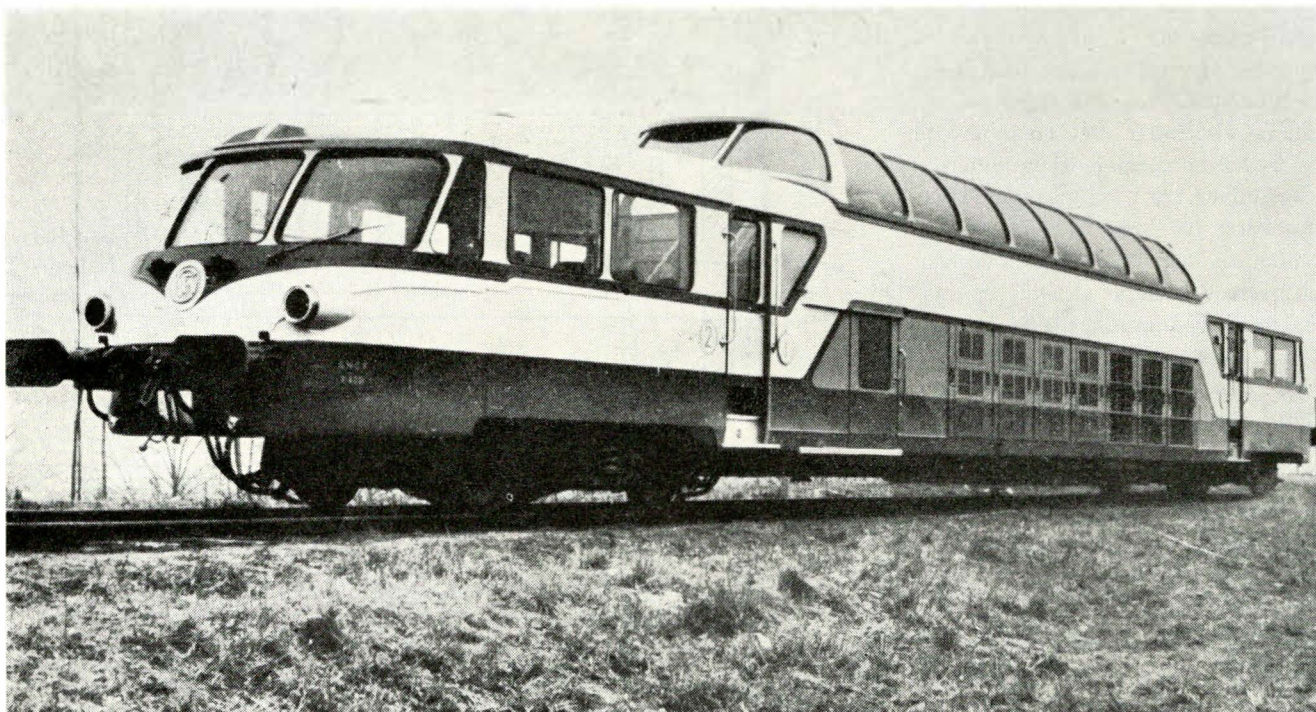


Fig. 3.

Frankrig bygger særlige turist-lyntog i 2 etager

De kan medføre 88 passagerer og kører 130 km i timen



Her er det hypermoderne Renault-tog, hvis egenvægt er 58 ton. Det første af en serie på 10 er netop leveret.

I USA kender man ret godt to-etagers tog og med en udsigtskuppel, en såkaldt dome, hvor de rejsende i magelige lænestole kan sidde og se de særligt naturskønne egne gennem kuplens plexiglas. Flere europæiske jernbanelande følger nu efter med at bygge den slags turisttog i håb om, at de ville tiltrække fremmedes opmærksomhed og give dem lyst til at deltage i specielt tilrettelagte udflugtsture.

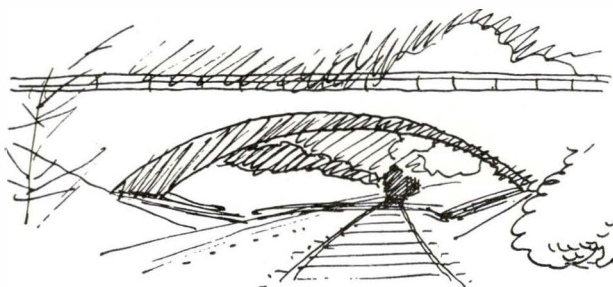
Således har Tyske Forbundsbaner indført »Gläsernes Zug« til alperundfarter med München som udgangspunkt. Togets rute er i sommertiden forskellig på ugedagene. Man kan komme dybt ind i Tyrols hjerte, helt ned til Zell am See og på en rundtur over Innsbruck tilbage over Mittenwald og Garmisch-Partenkirchen til München, således at »glastoget«, udstyret med store panoramavinduer, også i taget, både kører gennem nogle af Tyrols og Oberbayerns skønneste egne. Disse een-dages ture er til en meget rimelig pris. Glas-dieseltoget har 84 pladser og højttaleranlæg for mikrofon til rejseleder og pladespiller, så man heller ikke skal mangle musikalsk underholdning, men efter ønske både kan få en bayersk polka, tyrolermusik og jodlen, så tonerne stemmer med landskabet, man gennemkører.

Frankrigs statsbaner har hos Renault-fabrikkerne, som kan andet end lave biler, bestilt 10 særligt konstruerede lyntog af en ny type. Det første har netop forladt Renault-fabrikkerne i Choisy-le-

Roi. Toget drives af en 800 hk dieselmotor, som giver kraft til de to el-motorer. Det har plads til 88 passagerer, deraf de 44 i bekvemme flyvemaskinestole på »første sal«, der består af en plastic-overbygning.

Ved indretningen af denne type lyntog har man overført visse erfaringer fra passagerflyvning udover de nævnte stole, idet alle vinduer er el-opvarmede for at undgå dug og isdannelser, som kan hindre udsynet.

De 10 special-lyntog vil udelukkende blive indsat på franske banestrækninger, der i særlig grad på grund af de naturskønne egne, banen gennemløber, er foretrukket af landets gæster. De franske statsbaner har ladet disse tog luksuriøst udstyre, og ved en effektiv isolation har det været muligt fuldstændig at eliminere motorstøjen fra passagerkabinerne uanset togets hastighed, og de rejsende skal slet ikke kunne mærke, at de befinder sig i et tog.



Oplysnings- arbejdet i de københavnske afdelinger



Et af de mange tegn, der melder forårets komme, er studiekredsens ophør og dermed punktum for en vinters oplysningsarbejde. Det er desværre ikke alle steder, man kan notere et godt forløb af denne form for videbegær, idet der paa en snæversynet måde lægges vore medlemmer hindringer i vejen for at deltage i en afdelings arrangementer, f. eks. studiekreds i sprogundervisning. Vore mere end vanskelige arbejdstider i så henseende kan i sig selv virke hindrende, men at man skulle nå så vidt, at der ligefrem blev udstedt forbud mod at hjælpe vore medlemmer til at dygtiggøre sig, turde sikkert kun være en forbigående raptus, navnlig når det ikke koster 5 øre at hjælpe. Nogle steder har det dog været en glæde at virke som leder af en studiekreds, tilmed når denne har været noget ud over det almindelige. Vi har nylig i København sluttet en sådan, nemlig i emnet »Talerteknik«, og det, den har adskilt sig fra så mange andre, er den indsats, deltagerne har ydet. I de timer, hvor de har staaet for indledningen, har der været tale om toppræstationer til stor glæde for tilhørerne. Vi lagde ud med et elegant foredrag om reklamens betydning for varepriserne. Meningerne var absolut delte, men vi havde alle det indtryk, at indlederen aldrig havde beskæftiget sig med andet end dette emne. Forretningsverdenen har lidt et stort tab, da han søgte ind til DSB. I efterfølgende timer har vi teori og taleøvelser, men vi må atter tage fat paa foredrag, idet næste kandidat har meldt sig med emnet »Er politik nødvendig i fagbevægelsen«, og det tør siges, at dirigenten havde nok at se til denne dag. Der var kø ved talerstolen, og en ny succes var hjemme. Flere teoritimer, brugen af båndoptager, hvor hver enkelt i kredsen må yde sit bidrag i form af oplæs-

ning, samtale osv., hvor mikrofonen gaar fra mand til mand. Jublen er stor, når man forbavset lytter til sin egen stemme. Det er ikke de kedeligste timer, vi har med båndet. Den næste foredragsholder har givet sig i kast med en ordentlig mundfuld, nemlig »Den nye skolelov«. Med en glimrende skitsering på tavlen af denne lovs opbygning samt et glimrende indlæg, blev tilhørerne grundigt orienteret om dette problem. Det var interessant at se, så papir og blyant kom frem, og skitser med mere blev noteret ned, omsorgen for poderne fornægtede sig ikke. Dagens indleder havde klaret sig med honnør, og et velfortjent bifald lød, da han forlod talerstolen.

Da denne studiekreds sluttede, var det med ønsket om igen at mødes til næste vinter. Det er ogsaa oplysningsudvalgets ønske, og vi føjer hertil, at vi håber, man ogsaa kan mødes i studiekredse i andre byer, at ovennævnte raptus er manet i jorden. Der er vel næppe nogen, der vil skilte med at gaa med sko paa fra 1890.

G. A. R.

Statsbanepersonalets bibliotek i 2. distrikt

Bibliotekets ordinære generalforsamling afholdes i bibliotekslokalet på hovedbanegården i Århus, opgang F, torsdag den 25/6 1959 kl. 16,30 med dagsorden:

1. Beretning om virksomheden.
2. Fremlæggelse af det reviderede regnskab.
3. Valg af 2 bestyrelsesmedlemmer i henhold til statutterne. (De afgaaede er: Trafikinspektør V. H. Møller og overtrafikkontrollør S. Svane Knudsen).
4. Valg af revisor. (Den afgaaede er regnskabsfører J. P. E. J. Hedegaard).
5. Valg af 1 suppleant for bestyrelsen. (Den afgaaede er rangermester N. M. Andersen).
6. Eventuelt.

Det reviderede aarsregnskab for 1958/59 vil være fremlagt i bibliotekets udlaanslokale i tiden 14-24 juni 1959 til gennemsyn for bibliotekets medlemmer.

P. b. v.
S. Svane Knudsen



En deltager
forelæser i
studiekredsen.

Svagføres ophold på feriehjemmet



Som fagorganisation strider vi for vore faglige, økonomiske og kulturelle fremgang. Det er den egentlige kerne i vort arbejde, men med udviklingen tager det et videre perspektiv. Fra at påtage sig opgaver af snæver standsmæssig karakter, fremstår viljen til at deltage i mere almene samfundsopgaver, og en af disse har for lokomotivmændene været at bringe lidt lys og glæde til svagføre mennesker gennem et otte dages ophold på vort feriehjem.

Igen lægger vi – med den nyligt afholdte kongres fulde tilslutning – ud med en landsindsamling blandt medlemmerne for at tilvejebringe det økonomiske grundlag for at give 50 svagføre nogle glade oplevelser.

Giv af et godt hjerte jeres bidrag – stort eller lille – til dette uegennyttige formål. I kan næppe fatte, hvad det betyder for disse hårdt ramte mennesker at komme ud til sol og strand. Den glæde der besjæler dem, når de tilbringer dagene i de friske, sunde omgivelser, er ubestridelig, og synet af det giver tanken det faste forsæt at føre dette arbejde videre så langt flere får anledning til at komme ud.

Støt indsamlingen og skriv jeres bidrag på indsamlingslisterne, som er tilgæet alle afdelinger og underafdelinger.

Dagspressens omtale af bogen »Lokomotiver«

Den af foreningen udgivne bog »Lokomotiver« har været genstand for omtale i en stor del af den danske presse og efterfølgende bringes i uddrag denne omtale i nogle af bladene.

»Aktuelt« skriver:

Lokomotivmandens farvel til den gamle maskine.

I anledning af sit 60 års jubilæum ved årsskiftet, som ikke dengang blev særligt markeret, har Dansk Lokomotivmands Forening nu udsendt en meget smuk, lille bog: Lokomotiver med tegninger og kortfattet tekst af Ebbe Sadolin. Bogen er en bibliofil lækkerbisker, trykt på fint træfrit papir og med et indlæg af blå, stribet postpapir fra en svensk fabrik.

På dette blå indlæg i bogen er trykt H. C. Andersens beskrivelse: Jernbanen, som han skrev efter en rejse gennem Tyskland i 1840, og som blev udgivet i hans samlede skrifter i 1877. Rammen om beskrivelsen er den originale fra den nævnte udgave. Ebbe Sadolin har slentret gennem remiser og depoter, har kørt med de forskellige maskintyper for at tegne dem, og lokomotivmanden, håndværkeren, på sin kære dampmaskine, og Sadolin har været på fremtidens trækraft, MY-dieselmaskinerne, og med en let og elegant streg skildret sine indtryk.

Formanden for lokomotivmandsforeningen, E. Greve Petersen, udtaler, at jubilæumsåret bliver skelsættende for trækraftens vedkommende. Bo-

gen er et farvel til den gode, gamle dampmaskine og samtidig et velkommen til den strømlinjede, hurtige og stærke dieselkraft. Kun i den største ferietrafik og ved højtiderne vil man fremtidig se damplokomotiver på DSB, og ad åre, når de nye serier dieselmaskiner bliver leveret vil den gamle dampmaskine endnu være sjældnere i driften.

Man må vente en nedgang i lokomotivmændenes antal. Den bliver dog ikke særlig stor i begyndelsen, fordi der er kommet mange nye tog og de opvejer i nogen grad, at MY-diesellokomotiverne er eenmandsbetjente.

»Politiken« skriver:

Vemodigt farvel til damplokomotivet.

Der er 2200 lokomotivmænd i Danmark. De holder kongres en af dagene, og fornylig havde deres forening bestået i 60 år. Lokomotivmændene har i den anledning udsendt en særdeles nydelig lille bog med tegninger og tekst af Ebbe Sadolin.

Lokomotivernes verden virker dragende på alle aldersklasser lige fra de skolesøgende til folkepensionisterne. Nu er man imidlertid ved at sige farvel til dampen. De dieseldrevne MY'er er rykket ind i stedet. Der fortælles i bogen om både fortid og nutid, og man fornemmer tydeligt, at det er med vemod, lokomotivfolkene tager afsked med deres gamle »dampheste«.

Remiseanlægene ved Godsbanegården er et af de steder, hvor man i dag kan opleve lokomotiver-

nes mangfoldighed. I de store haller holder række efter række af alle typer. Her hviler maskinerne ud mellem turene, de renses og efterses. Remiserne har plads til 85 damplokomotiver, og her »lugter der af jernbane« på god gammeldags facon. Røgen har sværtet væggene både inde og ude. Til gengæld er der skinnende rent og farvestrålende i de specielle værksteder, hvor MY-maskinerne findes, men gamle jernbanemænd siger, at her lugter der ikke på den rigtige måde.

Også lokomotivfolkene har deres egen »remise«. Den ligger i nærheden af maskinernes, og her findes nyindrettede hotelværelser, hvor lokomotivfolk fra provinsen kan overnatte. Der er også kantine, opholdsstuer og badeværelser.

Lokomotivmanden skal forberede sig grundigt på sin tur, og han skal have øjnene med sig undervejs. Signalerne skal passes, og de er ikke så få og enkle, som den uindviede måske tror. Alene på strækningen København–Holte er der et halvt hundrede signaler, som lokomotivmanden skal holde øje med.

Bogen »Lokomotiver« udsendes til alle medlemmer af Dansk Lokomotivmands Forening, og derudover kommer kun 300 eksemplarer i handelen. Det er næsten synd, at der ikke er tale om flere, for vi tror, at adskillige tusinde gerne ville eje det nydelige lille værk, ikke mindst for dets meget smukke tegningers skyld.

»Sønderjyden« skriver:

Dampmaskinens pris.

Som en afskedshilsen til damplokomotivet og en velkomst til de nye trækkraften inden for DSB – blandt hvilke MY'erne foreløbig spiller første-violin – besluttede Dansk Lokomotivmands Forening på 60 årsdagen den 1. januar at udsende en bog om lokomotivmandens arbejdsplads. Opgaven blev overdraget kunstneren Ebbe Sadolin, og resultatet af hans indsats i tekst og tegning foreligger nu under titlen »Lokomotiver«.

Sadolin har løst opgaven ved at komme fortiden og nutiden på nærmeste hold samt tangere fremtiden, om hvilket det altid er svært at spå – og sin egen tekst har han suppleret med H. C. Andersens vidunderlige beskrivelse af sit livs første rejse pr. dampvogn mellem Magdeburg og Dresden i 1840. Det er altsammen gjort med sans for den særlige blanding af rationalisme og romantik, som er jernbanedriftens særkende – selv om Sadolins følsomme tegninger trækker mest mod romantikken.

Bogen vil i forbindelse med foreningens ordinære kongres i dagene 26.–28. maj blive udsendt til samtlige 2200 medlemmer, medens kun 300 eksemplarer bliver til købs gennem boglader, og der kan ikke være tvivl om, at den vil vække begejstring hos lokomotivmændene og deres venner. Men det fortjener den også.



Jernbanemuseet

Siden museet sidst udsendte sin årsberetning har man indenfor de rammer, der er betinget af pladsforholdene og den tid, der er stillet til rådighed, forsøgt at fortsætte museumsarbejdet efter de hidtil afstukne linier.

Takket være offervilje og interesse fra statsbanernes styrelse, personale og private mennesker – herunder også private jernbaner – har museet i årets løb modtaget adskillige interessante genstande. Ikke mindst bøger, billeder og andre tryksager er tilgået samlingerne i stort omfang.

Museets samleområde omfatter i denne forbindelse ikke alene statsbanerne i snævrere forstand, men også andre jernbaner, både indenlandske og udenlandske, særlig med emner af udviklingshistorisk karakter.

Det er måske ikke alle bekendt, at der i museet findes en temmelig omfattende samling af clichéer, fotografiske plader og film, som også burde holdes á jour med tidens udvikling. Man ser derfor gerne disse områder forøget ved elskværdig medarbejderskab fra andre. I denne forbindelse kan man måske gøre opmærksom på ordresamlingen serie A side 194 c.

Det vil føre for vidt her at nævne alle, der villigst har skænket museet gaver, men man skal dog anføre, at man fra generaldirektøren har modtaget et smukt værk om italienske jernbaner samt to udenlandske mindemedaljer.

Fra generaldirektoratet: en model af en åben godsvogn T 7801 og to udrangerede lokomotiver litra J nr. 1 fra 1886 og litra P nr. 931 fra 1910.

Fra Vejle–Vandel–Grindsted Jernbane er ved dennes nedlæggelse modtaget en del papirer, bøger, tegninger m. m.

Fra maskindepotet i Silkeborg et sølvbæger skænket som mindegave til en lokomotivfører i 1892

Fra journalist H. J. Pedersen har man ved flere lejligheder modtaget bøger om udenlandske jernbaner.

Museets fanesamling er også blevet forøget; i år med tre stykker.

Fru stationsforstander A. Petersen har skænket en originaltegning af Robert Storm Petersen: »I Esbjerg lærer man de rejsende at komme præcis«.

Af andre ting, som museet har erhvervet, kan nævnes nogle engelske jernbanebøger fra omkring år 1830, nogle tjenestelommeure samt en portrætbuste af den nuværende Københavns hovedbanegårds bygmester professor H. Wenck.

Centralværkstedet i København har indsendt en samling gamle olielygter.

Museet har også i år deltaget i forskellige udstillinger rundt i landet formidlet af statsbanernes reklameafdeling, foruden at man har afgivet materiale til de udstillinger, der har været afholdt i perongangene på Københavns hovedbanegård, bl. a. vedrørende personalafdelingens og handelsafdelingens områder.

Til presse og interesserede har der som sædvanligt været givet mange oplysninger om jernbanefor-

hold både mundtligt og skriftligt, ligesom der også har fundet et stort udlån sted af bøger og billeder.

Sidst og ikke mindst må nævnes, at museet ved nedlæggelsen af det Sjælland-falsterske statsbanepersonales bibliotek derfra velvilligst har modtaget en stor samling bøger vedrørende jernbaneforhold.

Jernbanemuseet har i det forløbne år haft 1120 besøgende gæster.



Feriehjemmet

Igen i år kan feriehemmet glæde sig over god søgning fra medlemskredsen, andre tjenestemænd og gæster uden for jernbanemændenes rækker.

Medens vi må melde alt optaget i juli måned og de første dage i august måned indtil skoleferien slutter, har vi endnu nogle værelser ledige fra omkring 10. august til sæsonen slutter 29. august, men da det kun drejer sig om få værelser, anmodes eventuelle interesserede om snarest at søge hovedkontoret.

Hovedbestyrelsen

Den af kongressen nyvalgte hovedbestyrelse har afholdt sit konstituerende møde tirsdag den 9. juni på foreningens kontor.

Til næstformand genvalgtes lokomotivfører S. Suneson, København Gb.

Til foreningens sekretær genvalgtes lokomotivfører K. B. Knudsen, København Gb.

Fra de mange udvalgsbesættelser skal nævnes feriehemsudvalget, som kom til at bestå af foreningens formand, hovedkassereren og lokomotivfører K. T. Pedersen, Helgoland. Sidstnævnte har haft sæde i udvalget siden 1928.

Foruden de kongresvalgte medlemmer af Landsoplysningsudvalget skal hovedbestyrelsen ifølge lovene udpege to medlemmer. Hertil genvalgtes næstformanden og hovedkassereren.

Påskønnelse

Generaldirektoratet har udtalt sin bedste tak og påskønnelse overfor lokomotivfører (15. lkl.) T. F. M. Adamsen, Korsør, i anledning af, at han den 2/4 1959 ved særdeles god agtpågivenhed afværgede alvorligere følger af et uheld foran Kværkeby station.

Jubilæum

Onsdag den 1. juli kan lokomotivfører W. Poulsen, Nyborg fejre sit 25 års jubilæum som lokomotivmand.

Jubilaren er kendt som en rolig og stabil lokomotivmand, hos hvem man aldrig går forgæves efter en vennetjeneste, som følge heraf vellidt og respekteret af kollegaer.

Afdeling 19 siger tak for godt kammeratskab og ønsker dig hjertelig tillykke på jubilæumsdagen, held og lykke i tiden fremover.

S. A. J.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum frabedes venligst.

C. L. Frederiksen,
lokomotivfører, Århus.



Forfremmelse til lokomotivfører i 15. lkl. ved betjening af MY-lokc efter ansøgning pr. 1-6-59.

Lokomotivfører (12. lkl.):

A. Østergaard, Alborg, i Alborg.

Afsked.

Lokomotivfyrbøder u. f. nr.:

L. G. Thomsen, København Gb., er afskediget efter ansøgning pr. 31-5-59.

Elektrofører:

B. F. O. Jespersen, Enghave, er afskediget (31-5-59).

Dødsfald.

Pensioneret lokomotivfører M. Jensen, Søren Møllersgade 9 B, Randers, er afgået ved døden.

MEDLEMSLISTEN

Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1-7-59.

Pensioneret lokomotivfører A. P. Jensen, Hjort Lorenzensvej 49, 2. th., Haderslev.

Nyt fra læsekredsen

Læser De italiensk?

I så fald vil det sikkert interessere Dem, at De for nogle få kroner om året kan få det italienske jernbaneblad »Voci della rotaia« til gennemsyn. Bladet kommer én gang om måneden og bringer stort og småt om banerne i Italien. Billedmaterialet er i topklasse.

Hvis De i øvrigt er interesseret i at læse om jernbaner i udlandet, så send et par ord til nedenstående adresse, og De kan få udenlandske jernbaneblade til gennemsyn. Vi har f.eks. ledige pladser på *SBB-Nachrichtenblatt*, der udkommer én gang om måneden og bringer nyheder fra Schweiz og andre lande. Også på det franske blad »*La Vie du Rail*«, vel Europas bedste jernbaneblad, og på det engelske »*Railway Gazette*« er der ledige pladser. Men vi har også svenske, norske, tyske og amerikanske blade, så er De interesseret, så send os et par ord, og vi sender gerne alle oplysninger.

DJT læsekredsen,

Sølvgade 40, K.

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.

Kawo Korsetter

KORSET-SPECIALISTEN

D. Schultz-Petersen
Ryesgade 28 . Aarhus . Tlf. 2 40 26
Privat 5 83 24

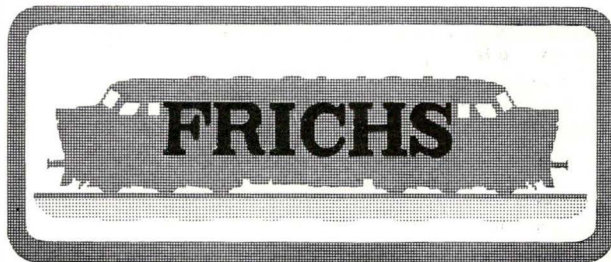
AKTIESELSKABET

NORDISK KAFFE KOMPAGNI

MORTEN BØRUPSGADE 12-14
AARHUS



Regnfrakker



MOKKA Compagniet

Frederiksgade 7 **SKIVE** Telf. 1067



VIKING
EXPORT BEER

*belønnet
med øresprænken*

Prix d'Honneur

Belgien 1958

**DE FORENEDE
KULIMPORTØRER**
C. 211 HOLMENS KANAL 5 C. 211
KØBENHAVN K

Crescent MARIN



Crescent Marin, der tidligere hed NV Marin, er i år kommet i ny og større udgave. Motoren er nu på 58 cc og effekten er øget til 3 HK! Crescent Marin er luftkølet, har magnapull-start og fuldt revers.

**Nu 3 HK –
men stadig kun**

kr. 985⁰⁰

Forhandlere over hele landet:

ÅRHUS:

Sophus E. Johnsen & Co.,
Havnegade 32

ESBJERG:

DansK Gummibådsfabrik,
Ny havn

HELSINGØR:

Bådeudlejningen
v/ André

KOLDING:

Sport, jagt og fiskeri,
v/ K. Kühl, Bredgade

KØBENHAVN:

Fa. Hilco,
Victoriagade 18

ODENSE:

Tage Høgsberg,
Kanalvej 49

RANDERS:

Sophus Nellemann,
aut. Fordforhandler

SILKEBORG:

Knud P. Andersen %,
Borberggade 3

VIBORG:

Niels Kallehave %

BORNHOLM:

Fa. Møller & Quist,
Gudhjem

Eneimportør . Eneforh. en gros



Nygårdsvej 32-40 . RY * 8848

FREDERICIA

BOGTRYKKERIET
Nørrebrogade 5, Fredericia
A. Petersen . Tlf. 1014
Alle Arter Tryksager til smaa Priser
Festsange - Telegrammer

Teater Restauranten
TLF. 2500 FREDERICIA TLF. 2500
Byens nye, elegante mødested

Fredericia Mejeri
Gothersgade 14
Anbefaler sig med
1. kl.s mejeriprodukter

»LA BELLA«
blomster- og kransforretning
anbefales de ærede medlemmer
Gothersgade 15, Fredericia 598
v. Doris Sørensen

Ekvipér Dem i

LONDON-MAGASINET
FREDERICIA

Det bedste i
FJERNYSYN OG RADIO
V. Petersen
Jyllandsgade 22, Fredericia
Tlf. 1033

Fællesbageriet A/S
Fredericia . Tlf. 602

✱
Køb altid brød fra Fællesbageriet

Ougaard & Jensen
Danmarksgade 21 A
Fredericia
Telefon 332
Alt i herre- og drengetøj

KALUNDBORG

Slagtermester Børge Rasmussen
Kordilgade 10
Telefon 173
Privat 1243
Altid første Kl. Varer

Spis
Kalundborg Margarine
Th. Jørgensen . Telf. 90
Daglig friskkøret
Leverandør til Feriehjemmet

OTTO NIELSEN
Malermester
o
Tlf. Kalundborg 447

Murermester og Cementvarefabrikant
CHR. SCHRØDER
anbefaler sig med alt Murerarbejde,
Terrassoarbejde, Hævefliser, Flag-
stangstødder m. m.
Tlf. Kalundborg 360

**KALUNDBORG
KULKOMPAGNI**
Aktieselskab
Tlf. TRETEN

Raklev Brugsforening
pr. Kalundborg
Tlf. Raklev 21
Lev. til Feriehjemmet

»Køb det hos
Schau
lige i nærheden«

Handelsgartneriet
„Rosendal“
v/ Carl Petersen
Tlf. Kalundborg 145
1. kl. kransbinderi

Kai Herping-Hansen
Blomsterhandel
Kordilgade 11 . Telefon 451
Leverandør til feriehjemmet

M. H. Iversen
Mode- og Manufakturforretning
Kalundborg - Tlf. 82
Leverandør til Feriehjemmet

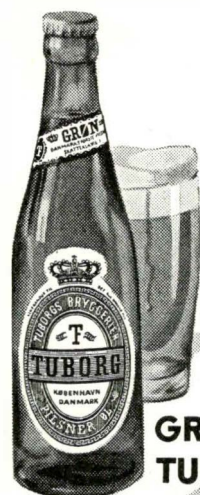
Fiskehus Nr. 1
Viktor Nielsen
Tlf. Kalundborg 659
Altid friske Torske- og Rødspøtte-
filet'er samt Fiskefars.
Leverandør til Feriehjemmet.

J. Kjær Christensen
aut. installatør
Kordilgade 4 . Telefon 520
Lev. til feriehjemmet

Fineste
Kød, Flæsk, Paalæg
Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44
Tlf. Kalundborg 161
Leverandør til Feriehjemmet

H. RASMUSSEN . Gartner
Gisseløre
Tlf. Kalundborg 594
Leverandør til feriehjemmet

Ellede Bageri
K. E. Olsen
Raklev pr. Kalundborg
Leverandør til feriehjemmet



**GRØN
TUBORG**

-der er stemning for TUBORG

STRUER

Aa. V. Kristensen
Kolonial, Vin og Delikatesser
Jyllandsgade 16, Telf. 322

Frisørsalonen
Jyllandsgade 9 . Struer
anbefales
Gustav Jensen

**Thomas Hansen's
Bageri**
bringes i velvillig Erindring
Brødet bringes overalt i Byen
Danmarksgade, Struer, Tlf. 308

Aarhus Amtstidende

Sig det med Blomster

✱
Paa faa Timer
overalt i Verden

P. B. VAHL
Fr. Alle 149, Aarhus, Tlf. 25150

Peter K. Dolby & Søn
Kunstdrejere . Signalflyjter . Alt hornarbejde
Aarhus . Sjællandsgade 43 . Tlf. 28468

PHILIP W. HEYMAN A/S
KONSERVES
JÆGERSBORG ALLE 19 - TELEFON ORDRUP 9566
Leverandør til feriehjemmet

A/RONDO RADIO *Byens største udvalg*
Stengade 24 og 28
Tlf. Helsingør 21 20 04
i FJERNYSYN

NYBORG

RICHARD LEHN'S EFTF.
1. Kl. Herreekvipering Tlf. Nyborg 68

Besøg Hotel **NYBORG STRAND**
Nyborg . Telefon 112

WERNER HANSEN
Urmager og Guldsmed
Briller med Dobbeltglas
anbefales til Tjenestebrug.
Deres Sygekasse giver Tilskud.

Bøger - Papir - Musik
Bødtcher-Jensen
Kongegade, Nyborg, Tlf. 33

L. A. Jørgensen, Lergravsvej 63
BOGTRYK
Telefon Asta 5002, København S

HJ. MARTENS EFT.
v/ Peter Christensen
GULDSMED & GRAVØR
Nørregade 6, Nyborg, Tlf. 369