

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING



Nummer 11 – 5. juni 1965 – 65. årgang



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

5. JUNI 1965 — 65. ÅRGANG

11

Indhold:

| | |
|---|----|
| Hvor der er vilje, er der også vej . . | 2 |
| Jernbanens fremtid | 3 |
| 20 år efter | 6 |
| Lidt om velfærd | 7 |
| En rund fødselsdag, E. Greve Petersen 50 år | 9 |
| Nye S-tog | 10 |
| Lokomotivbygning i 100 år | 12 |
| Ikke kritik men kendsgerninger | 14 |
| Franske diesel-hydrauliske lok på 4000 hk indsat | 14 |
| Fra medlemskredsen — Arbejdstiden bør nedsættes | 15 |
| Personalia | 15 |
| Damernes Dag | 16 |

Redaktører:

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

Redaktion og ekspedition:
Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon: Hell. 7269.
Kontortid 9-16.
Lørdag 9-12.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

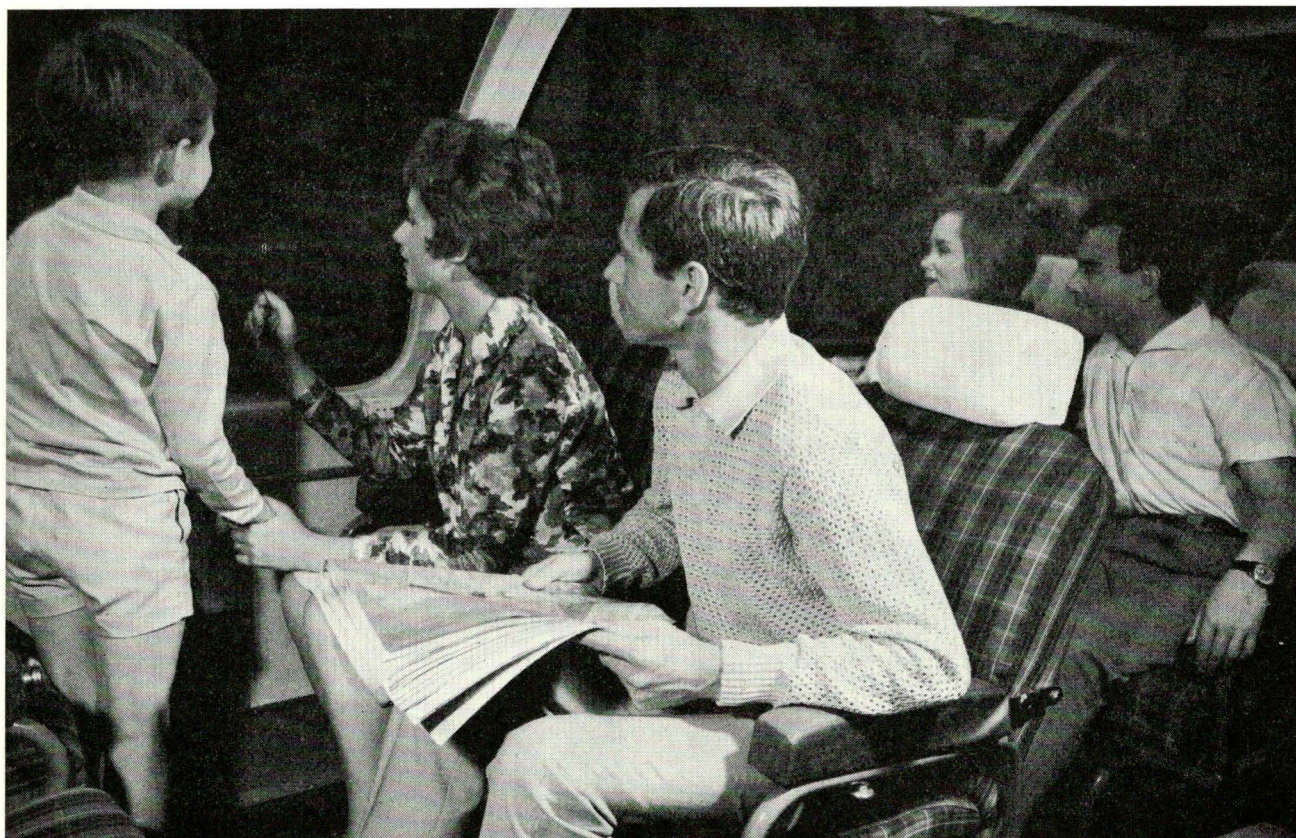
Arbejdsklima, samarbejdsvilje, demokrati på arbejdspladsen er ord som hyppigt bringes i forreste række, når man diskuterer forholdene på arbejdspladsen — nogle mere end andre — sammenhængende med, hvor gode forholdene er på den enkelte arbejdsplads.

Også inden for landets største transportvirksomhed, Danske Statsbaner, bruges de nævnte ord, men for en del af virksomhedens medarbejdere har de tilsyneladende kun abstrakt betydning, idet lokomotivpersonalet alt for ofte må føre en hård kamp for at skabe en kørselsfordeling, der blot tilnærmelsesvis giver mulighed for et levesæt, som befolkningen har normalt. Nu er der imidlertid også varianter i det billede; thi nok er statsbanerne et enhedsforetagende, men der er alligevel en opdeling med 1. og 2. distrikt, som giver forskellig opfattelse af, hvorledes arbejdstidsbestemmelserne skal benyttes, idet vi stadig har vanskeligheder i 2. distrikt med strukturudformningen af kørselsfordelinger. Det kniber med forståelse af nødvendigheden i, at tjenestens fordeling har stor værdi for arbejdsglæden og tilrettelægning af fritiden. Det er, hvad man umiddelbart fra personalets side ønsker tilgodeset, men dertil kommer det meget væsentlige, at kørsel tilrettelagt med hvilepauser til minimumsgrænsen ikke giver margin nok over for forsinkelser og lignende, hvorved man tilsidesætter hensynet til sikkerheden, fordi det tjenstgørende personale ikke er tilstrækkeligt udhvilede. Når man udformer kørselsfordelingerne med lange tjenester og minimumsophold, bliver det endvidere uudholdeligt at køre i disse ture, ikke mindst fordi den overvejende del af tjenesten foregår i døgnets såkaldte ubekvemme timer med meget natarbejde.

Det er såre let ved et skrivebord at jonglere med en række tjenestetidsbestemmelser som forudsætning for at skabe den størst mulige udnyttelse af dem, men det må samtidig erindres, at man da også handler med mennesker af kød og blod, ikke blot maskiner, som efter elektronddateringssystemer sættes i gang og derefter har at følge programmeringen op.

Skal der være mening i bestræbelserne på at skabe et godt arbejdsklima, må der anderledes tækte ind i samarbejdet, men det synes stadig, som om man i dette taler for døve øren i 2. distrikt.

Jernbanens fremtid



At autobilet behersker verdens trafik er en særdeles udbredt opfattelse – og det betyder naturligvis samtidig, at jernbanen forlængst har overlevet sig selv og snarest bør erstattes med biler og flyvemaskiner. Og denne opfattelse har det rigtige i sig, at mange grene af jernbanevæsenet er forældede. En jernbanebom, der spærrer landevejen i »timevis« for at lade en gammel tøf-tøf passere i sneglefart, virker naturligvis irriterende på mange – og ikke mindst på bilisterne. Også materiellet kan i nogen grad bidrage til den opfattelse, at jernbanen er »smadder gammeldags«.

Og alligevel kan man i store dele af Vesteuropa mærke en slags tilbagevenden til jernbanen. I U.S.A. er samme tendens mærkbar efter en jernbanekrise, der naturligvis skyldtes det umådelige vejbyggeri og dermed følgende opsving i biltrafikken. Frem for alt har de amerikanske jernbaner vældige godstransportopgaver og lokal- og nærtrafikken i og omkring byerne er i stadig og støt stigning.

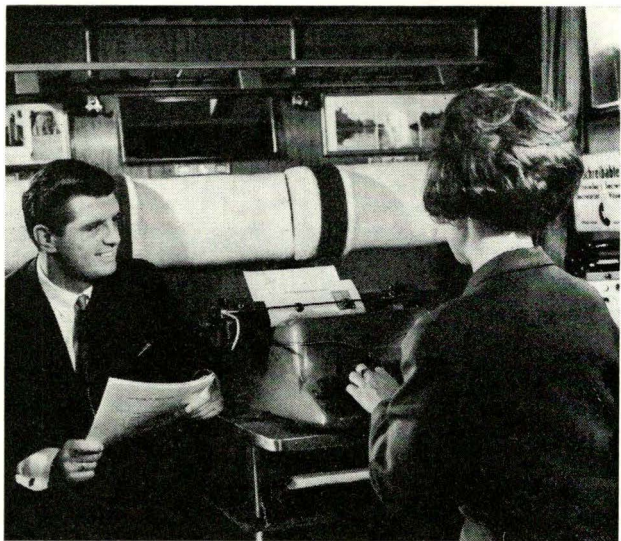
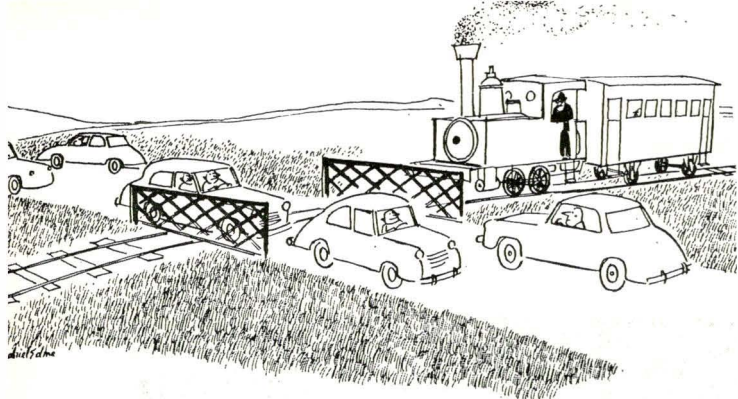
Japan har valgt jernbanetrafikken som den mest effektive til landets trafikbehov. Der er store jernbaneprojekter i gang – f.eks. den 51 km lange jernbanetunnel Tokio-Hokkaido, der går under havet og skal sørge for transport af bl.a. biler med deres passagerer i

pendulfart. Den nye strækning fra Tokio til Osaka er projekteret til kørsel med 200–250 km/t og er ligeledes et tegn på at jernbanen ikke helt hører fortiden til! Kæmpelandet Rusland er i højeste grad afhængig af jernbaneforbindelser. I hele landet findes 22 jernbaneinstitutter, hvoraf det i Moskva har mere end 10.000 studerende, der beskæftiger sig med jernbanens fremtidsproblemer.

Hvis Europa skal opnå at blive en enhed, er der mange hindringer af trafikal – og især jernbanetrafik – art, der må overvindes.

Allerede i 1953 har de europæiske jernbanedirektioner dannet organisationen »EUROP«, der beskæftiger sig med internationale godstransport-spørgsmål. Inden da kunne en godsvogn naturligvis også sendes fra det ene land til det andet, men da man som bekendt er interesseret i at få sine godsvogne tilbage så hurtigt som muligt, pålagde man »udenlandsopholdet« temmelig store daggebyrer. Nu benyttes alle godsvogne – uanset nationalitet – som landets egne, for så vidt de er tilsluttet »EUROP«.

Man kan måske mere sig over, at denne metode, der har været anvendt inden for bank- og forretningsverdenen i århundreder først for en halv snes år siden



er blevet en kendsgerning for godstrafikkens vedkommende. Men det var en såre vanskelig ting at overvinde en forældet tankegang . . .

Denne udvikling betød samtidig, at man dannede »EUROFIRM« til projektering af en europæisk godsvognstype – og ikke mindst til finansieringen af den.

Der er taget mange andre fælles initiativ inden for jernbanefronten – men de fleste er sikkert kendt af læserne. Jernbanens store succes i forrige århundrede skyldtes den omstændighed, at den skinnbundne transport brugte langt mindre energi end andre transportmidler. Den energifattige tid, der stort set først holdt op for mindre end en snes år siden, var et vældigt aktiv for jernbanerne. I dag spiller dette en betydelig mindre rolle!

Men jernbanerne har i dag to fordele, der sikrer dem plads i fremtidens trafik. Det er for det første den kendsgerning, at et tog kan sammensættes af utallige forskellige enheder, og at der næsten ingen grænse er for et lokomotivs trækraft. Moderne koblinger og skinneunderlag gør det muligt stadig at gøre togstammen længere og tungere. Den konkurrence kan lastbilerne ikke tage op selv om de udstyres med en eller to anhängere.

Den anden fordel ligger i styrbarheden. Opfindelsen af skinner og skinnehjul er stadig af største betydning for transportvæsenet. Vej- og lufttrafikken har problemer, der stadig bliver vanskeligere at løse, medens jernbanen råder over eget skinnesystem, der tillader en vidtgående brug af automation.

Automationen er afsnit nummer to i den tekniske udvikling – det første var energiudviklingen, der afløste dyrs og menneskers muskelkraft. Med automationen er det blevet muligt at erstatte den mekaniske styring, der overvågedes af mennesket, til en maskinel styring. I mange tilfælde er denne styring gennemført og har dermed givet jernbanen en førerstilling i sammenligning med bil- og lufttrafik.

Men der er mulighed for langt mere automation inden for jernbanetrafikken. Signalvæsenet behøver en gennemgribende automatisering, selv om man er nået særdeles langt på dette område. I en verden med radar og radio kunne man måske også ønske en større og bedre udbygget forbindelse mellem det kørende personale og stationspersonalet. Det samme gælder vel iøvrigt også for rangeringens og vognsammenstillingens vedkommende.

Elektronudstyr er i dag i stand til at spille et parti skak. Hvorfor ikke lade elektronhjernener tage sig af opgaver som meldetjeneste, sporskiftning og f.eks. udar-

bejdelse af køreplanerne i langt højere grad end tilfældet er?

Fremtiden byder os behageligere togtransport og tungere godstog med større hastighed og større sikkerhed gennem automationen, end nogen sinde tidligere – og også forvaltningen og administrationen nyder godt af den moderne tekniks hjælpemidler. Og det er på denne måde jernbanen skal holde sin plads i en fremtidig bedre organiseret trafikverden.

Men jernbanernes organisation har trods alle fremskridtene ikke fulgt helt med den tekniske udvikling. Det er f.eks. ikke blevet gjort muligt at nedlægge de



urentable sidelinier, der ville være bedre stillet med rutebiltrafik. Den utilstrækkelige modernisering af de store hovedlinier begunstiger stadig vejtrafikken, der får transportopgaver, der hverken økonomisk eller socialt er formålstjenligt. Tænk for eksempel på en lastbil med to mand, der kører 15 tons blomkål fra Sicilien til Milano . . . – en lokomotivfører kan hurtigere og langt mere sikkert køre en hundrede gange større last! Vi kunne naturligvis lige så godt have skrevet fra Amager til Skagen . . .

En bedre organisation af jernbanetransporten for både passagerer og gods vil jo i sidste ende også betyde at landevejstrafikken kan opnå større sikkerhed og en udvikling, der bliver til fordel for dens mange tilhængere! Lad os huske det gamle ord – der skal være plads til os alle sammen! ! !

Jørgen Petersen.

20 år efter

Mange af nutidens lokomotivmænd var tjenstgørende under krigen og adskillige har vel været ude for en begivenhed, som har fæstnet sig i deres sind, jeg tænker her på sabotagehandling eller deslige.

Var det ikke en ide at genkalde nogle af disse oplevelser og sende dem til vort blad, nu der er gået 20 år efter kapitulationen, og jeg vil gerne lægge for med at berette om en mærkelig oplevelse, der dog ikke forekom under besættelsestiden, men nogle måneder senere.

I nærheden af Maaløv havde tyskerne anlagt en flyveplads, og i hele landområdet der omkring var nedlagt landminer til beskyttelse imod uvedkommendes færden nær flyvepladsen.

Da kapitulationen kom, blev en gruppe på cirka 100 tyske soldater, der var stationeret her, tilbage for at rense hele området for de nævnte miner. Arbejdet hermed tog nogle måneder, og herefter skulle tyskerne sendes hjem til deres eget sønderslåede land. Så vidt jeg husker, var det i slutningen af september, at jeg kørte et særtog til Maaløv, og i henhold til planen skulle vognene, når vi kom tilbage til Frederiksberg kobles til et godstog for videre befordring til Korsør.

Da vi ankom til Maaløv, var tyskerne stillet op i to rækker bevogtet af tre engelske soldater, og den engelske officer, der havde med transporten at gøre, var en lille temperamentsfuld herre, som forresten havde det ene ben indsvøbt i en gibsbandage, som i nogen grad hindrede hans bevægelsesfrihed.

Vi skulle krydse samt overhale, og da det var overstået, blev tyskerne beordret over i toget. Tilstede var også en ung sympatisk militærperson, der virkede som forbindelsesofficer mellem den genoprettede danske hær og de engelske myndigheder.

Det var efterhånden blevet tid til afgang, men togføreren gav ikke signal hertil, og da det var nogle minutter over afgangstiden, gik jeg ned fra maskinen og spurgte om grunden til, vi ikke kørte, idet jeg i særtogsplanen havde set, at der ikke var ophold på Frederiksberg af nævneværdig betydning mellem særtoget og det ordinære godstog, hvori vognene med tyskerne skulle beforders videre. Togføreren forklarede, at forbindelsesofficeren havde anmodet om at udsætte afgang, og da jeg henvendte mig til sidstnævnte, sagde han, »ja, det lyder mærkeligt, men englænderne siger, at der er een tysker mere, end der skal være i henhold til englændernes papirer, og de vil have, at toget bliver holdende, til spørgsmålet er opklaret«.

Det lød unægtelig lidt ejendommeligt og lidt efter kom den engelske officer gestikulerende med begge

arme, og han beordrede en af de engelske soldater til sammen med den danske officer at gå gennem toget fra den forreste ende og tælle tyskerne nøjagtig, så ville han selv gå fra den bageste ende, og når de da mødtes, skulle tallene sammenlægges for at konstatere, om der var talt forkert i første omgang.

Nu blev det spændende, men der gik kun et kort øjeblik, så kom englænderne gående op af perronen fra bagenden af toget, og imellem sig havde de to tyskere, hvoraf den ene havde taget huen af, og man så da ganske tydeligt, det var en kvinde.

Englænderne gav nu togføreren tilladelse til at give afgang, hvorefter vi kørte, men forinden havde den danske officer lovet lokomotivfyrbøderen og mig, at han nok skulle fortælle om det hele, når vi kom til Frederiksberg.

Forbindelsesofficeren holdt ord. Da vi holdt på stationen, kom han og fortalte os hele historien.

De to tyskere som kom imellem englænderne, da vi holdt i Maaløv, var et ægtepar, og manden var nok tilknyttet værnemagten og bar uniform, men samtidig var han ekspert på et eller andet område, der havde med flyvemaskiners motorer at gøre, og han var kommet til Danmark kort tid før kapitulationen for at bistå flyveledelsen med råd og dåd. Han havde fået tilladelse til at tage sin kone med, og hun havde opholdt sig hos nogle bekendte, der boede i nærheden af Ballerup, og efter kapitulationen havde hun ikke meldt sig til de danske myndigheder, men forholdt sig i ro hos sine bekendte.

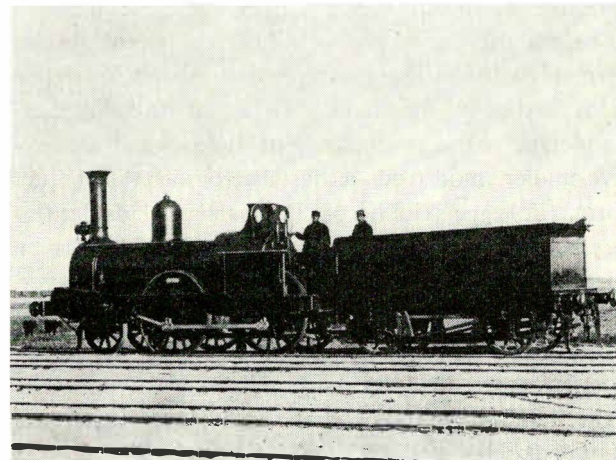
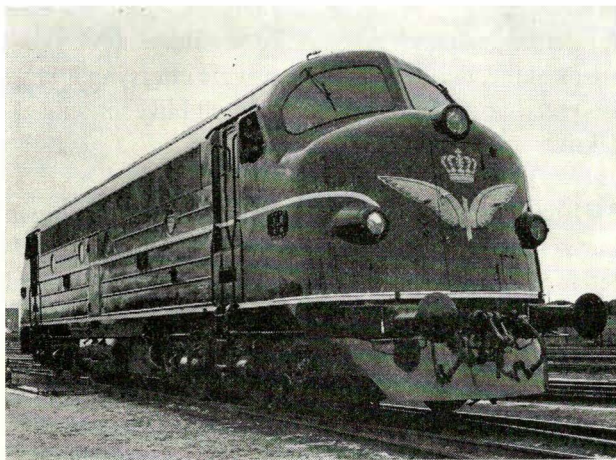
Forsøget med at smugle sig ud glippede altså, men det var den danske officers opfattelse, at deres forklaring var rigtig og stod det til ham, skulle hun have lov til at følge sin mand hjem til Tyskland. Det var dog englænderen, der havde det afgørende ord og foreløbig var de blevet enige om, at konen kunne følge med til Padborg, hvor en efterkontrol ville finde sted, og hvorledes man ville stille sig der, var officeren ikke klar over. Ja, jeg syntes selv, det var et lidt mærkeligt tilfælde og har andre noget fra besættelsestiden eller efter, så kom med det.

S. Suneson.



Lidt om velfærd

Af S. Suneson



Lokomotivmandens daglige arbejdsplads er førerhuset på damplokomotivet og førerrummet i og på de forskellige former for motoriseret ranger- samt trækraft, der efterhånden er taget i brug ved de danske statsbaner. Det er naturligt, at en arbejdsplads, hvor personalet på skift skal virke så godt som hele døgnet uden hensyn til vind og vejr, indrettes så praktisk og hensigtsmæssig som muligt, alt under de til stede værende forhold, hvorfor der for mange år siden indenfor hovedbestyrelsen blev nedsat et mindre udvalg, som fik til opgave at beskæftige sig med disse problemer.

Et tilbageblik. Problemerne har gennem tiden været mangeartede og forskellige, så lad os blade lidt i arkivet og fremdrage nogle af de væsentligste. Dansk Lokomotivmands Forening blev som bekendt stiftet omkring århundredskiftet og datidens damplokomotiver til såvel person- som godstog havde førerhuse, der var åbne bagtil således at forstå, at det kun var ved forlæns kørsel, personalet var i nogen grad beskyttet mod vejrligets forskellige faser. Om sommeren var det ofte en fordel med det åbne førerhus, men i vinterkulde med mange graders frost var det en blandet fornøjelse at opholde sig her, især under længere tids rangering eller baglæns kørsel. Rent helbredsmæssigt led personalet også under disse forhold, og der blev over for maskinafdelingen i generaldirektoratet fremsat ønske om anbringelse af bag- og sidesjæl til beskyttelse mod ubehagelige vejrforhold. Anmodningen herom blev imødekommet, og det betød givetvis en betydelig forbedring af arbejdsforholdene for lokomotivpersonalet.

Et andet væsentligt spørgsmål i henseende til velfærd fremkom da trykluftbremsen blev indført på de danske statsbaner. I sig selv var indførelsen heraf til

stor fordel for lokomotivførerne, idet bremsningen specielt af godstog blev betydelig lettere end tidligere, og det problem der da opstod var anbringelsen af luftbeholdere, bremseventiler og manometre i førerhuset. Dette problem blev løst på den måde, at administrationen tilkaldte repræsentanter fra organisationen, med hvem anbringelsen af de forskellige dele blev drøftet og stort set erkendes, at en fornuftig løsning med hensyntagen til personalets ønsker blev fundet på alle områder omhandlende dette spørgsmål.

De elektriske tog. I 1934 blev den elektriske drift indført i Københavns nærtrafik, og der gik ikke lang tid, inden velfærdsudvalget fik forskellige forslag fra personalet om ændringer af adskillige forhold i førerrummet, og det der særlig blev ønsket ændret var førertrumstolen. Det skal ingen hemmelighed være, at dette problem var meget vanskeligt at finde en generel løsning på, og hele dette stoleproblem skal vi vende tilbage til lidt længere henne i denne artikel, hvor det vil blive belyst og kommenteret noget nærmere.

I de såkaldte styrevognes førerrum opstod problemer med hensyn til den mest hensigtsmæssige anbringelse af de forskellige kontakter elektroføreren skal betjene, og det skyldtes i første række de snævre pladsforhold, der fandtes på de vogne af nævnte art, som i begyndelsen blev sat i drift.

Adskillige skrivelser vedrørende dette forhold er sendt til maskinafdelingen, ligesom der også har fundet mundtlig forhandling sted, og den udførelse styrevognens førerrum nu har er stort set til personalets tilfredshed.

Motormateriellet. MO-vognen er et kapitel for sig i henseende til velfærd, og den korrespondance, der er

ført med administrationen vedrørende disse forhold, er så omfattende, at den ville fylde en bog af anelig format. Et af klagepunkterne er motorstøjen, og det er fuldt forståeligt; men lad det være sagt straks, at denne ulempe er meget vanskelig at finde virkelige effektive midler imod trods ærlig vilje, og det tjener intet formål at lægge skjul herpå. Den snævre plads der findes i førerrummet begrænser også muligheden for en mere behagelig stol, og selv om der er sket ændringer, blandt andet med flytning af kontrolleren, er velfærdsudvalget klar over, at en ideel arbejdsplads kan MO-vognens førerrum i sin nuværende konstruktion ikke kaldes. For de styrevognes vedkommende, der kan sammenkobles med MO, er der i nogle af dem sket ændringer med blandt andet anbringelsen af en stol, der svarer til typen på MY, MX, men desværre har ændringen ikke givet det tilsigtede resultat, idet der er visse vanskeligheder med betjening af bremsen under rangering, og udvalget har ved en drøftelse i generaldirektoratet anmodet om at finde frem til en løsning af de beklagede forhold.

I de »gamle« lyntogs førerrum er pladsen også begrænset, så mulighederne for at forbedre forholdene her er ikke store. På trods heraf er der dog sket forskellige ændringer, men virkelige forbedringer, hvorved personalets ønsker kan imødekommes, bliver det vanskeligt at gennemføre.

MY- og MX-lokomotiverne. Som et led i rationaliseringen af trækraften ved DSB er som bekendt damplokomotivet erstattet af store dieselelektriske lokomotiver udstyret med et førerrum af helt andre proportioner end de øvrige eenmandsbetjente køretøjer og her skulle gives mulighed for den helt ideelle arbejdsplads.

De første, der blev leveret, var, som vi alle ved, af MY-typen; en god, stærk og driftssikker maskine, men for denne types vedkommende blev udvalget omgående gjort opmærksom på den voldsomme støj, der fremkom, når motoren gik op i omdrejningerne, og for fuldstændighedens skyld skal nævnes, at maskinafdelingens teknikere straks erklærede sig enige i, at alt burde gøres for at bekæmpe støjplagen. Opgaven var ikke uløselig. Det blev senere bevist, da NOHAB leverede dieselelektriske lokomotiver af typen MX, hvor støjen næsten er bortelimineret, selv om motoren kører på højeste omdrejningstal, og de sidst leverede MY'er er så godt isoleret mod denne plage, som det vist er muligt. De først leverede lokomotiver af denne type vil da også blive støjisoleret, efterhånden som de indgår til det helt store eftersyn, og velfærdsudvalget

er underrettet om af maskinafdelingen i generaldirektoratet, at tegninger er udarbejdet, således at den første maskine, der indgår til det nævnte eftersyn vil blive isoleret, hvorved støjbekæmpelsen vil blive virkelig effektiv.

MH-og MT-maskinerne. Til afløsning af F-maskinen har vi fået de ovenfor nævnte, og udvalget har behandlet forskellige forslag om ændringer på MH, hvoraf særlig kan nævnes et ønske om bedre mulighed for betjening af dødmandspedalen, når denne skal anvendes, idet det ikke kan undgås, at knæet støder imod en jernplade, hvilket selvfølgelig er ubehageligt. De forskellige forslag til ændringer har været behandlet ved en forhandling i generaldirektoratet, men udvalget lægger ikke skjul på, at det var svært at komme igennem med ret meget af det ønskede. Det blev lovet, at man skulle se på forslagene, og lad det i den forbindelse blive nævnt, at selv om vi i almindelighed møder god forståelse for velmotiverede ønsker, kan det forekomme, de afvises med henvisning til de store udgifter, hvis ønsket skal imødekommes. Sådan er nu engang vilkårene i organisationslivet, og man må erkende, at de der sidder på den anden side af bordet, kan have en velbegrunderet motivering for deres afslag.

Stolene. Det er anført tidligere i denne artikel, at de stole der findes på vore eenmandsbetjente køretøjer skal omtales nærmere, og som nævnt skal det ingen hemmelighed være, at dette problem har udvalget været stærkt indblandet i gennem tiden. Sidst er stolene på MY og MX kommet i søgelyset, og forskellige forslag er tilsendt udvalget om ændringer på dette område.

Samtlige forslag er drøftet og en konklusion af, hvad der er anført under disse drøftelser, vil udvalget gerne viderebringe.

For det første vil det blive meget vanskeligt at finde en bedre form end de nuværende, thi man skal huske på, at såvel sædet som ryglænet kan anbringes i flere forskellige stillinger, vel ud fra den betragtning, at det i høj grad er individuelt, hvorledes den enkelte lokomotivmand anbringer sig i en stol, hvilket i og for sig ikke er mærkeligt, da lokomotivførerne ikke alle er lige høje eller lige kropsfyldige. Det har været anført fra nogles side, at blodomløbet i lårene hindres, når foden konstant skal være anbragt på dødmandspedalen, og til afhjælpning heraf har udvalget foranlediget, at pedalen er hævet cirka 30 mm, hvilket i nogen grad må medvirke til at lette trykket på lårene.

En rund fødselsdag

Det er en smuk, god tradition i Danmark at hylde et menneske, når vedkommende har rund fødselsdag eller jubilæum.

Lørdag den 19. juni fylder foreningens formand gennem 18 år, E. Greve Petersen, de 50, og efter almindelig sprogbrug går han dermed ind i de voksnes rækker. Det gælder nu ikke helt for hans vedkommende, thi lige siden Greve Petersen på foreningens ordinære kongres i maj 1947 afløste Sophus Jensen, har han helt og fuldt udført voksen mands gerning, derom kan ingen tvivl herske.

Det har været en begivenhedsrig tid, siden Greven blev valgt til formand, og det kan fastslås, at han har haft nok om ørerne – som man siger – lige siden han overtog styret.

Nok var Greve Petersen ung, da han blev valgt til formand, men uerfaren som organisationsmand var han ikke, idet han i flere år havde siddet i hovedbestyrelsen samt bestridt hvervet som afdelingsformand for lokomotivfyrbøderafdelingen på godsbanegården i København. Et hverv der ikke altid var lige let, når forholdene under besættelsestiden og de dermed følgende vanskeligheder for lokomotivmændene tages i betragtning.

Det vil føre for vidt, hvis alt det, der er ændret og sket for lokomotivmændenes vedkommende i Greve Petersens formandsperiode blev fremhævet her, thi det ville faktisk betyde, at Dansk Lokomotivmands Forenings historie gennem de 18 år skulle skrives, så vi vil blot nævne, at Greve Petersen med stor flid gennem et utrætteligt arbejde har skabt virkelige gode resultater til gavn for lokomotivmændene.

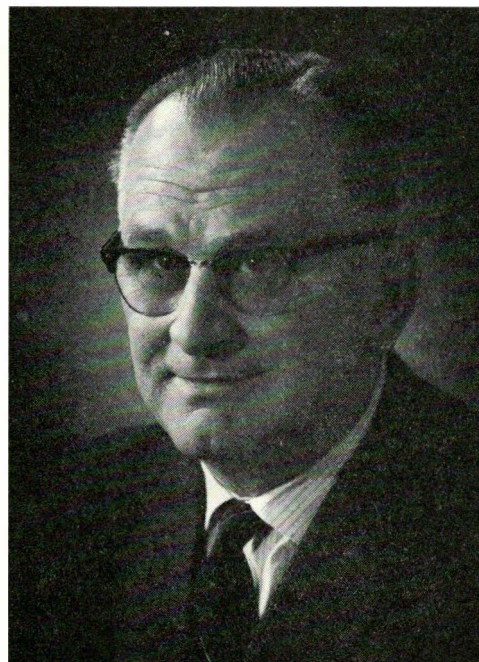
Det er ikke blot på den faglige front, Greven har

* * * * *

Det primære i hele dette spørgsmål er efter udvalgets opfattelse dette, at en ufravigelig betingelse for at finde sig til rette i stolen er den, at man sidder afslappet og ikke anspændt, thi gør man det sidste, vil det være umuligt at finde frem til en tilfredsstillende form for en førerrumstol på et eenmandsbetjent køretøj.

Ja, dette er et meget kort resume af velfærdsudvalgets arbejde, og i tiden fremover vil der vel stadig være opgaver, der trænger sig på og skal løses i pagt med udviklingen og i erkendelsen af, at lokomotivmandens daglige arbejdsplads skal indrettes så fornuftigt og hensigtsmæssigt som muligt.

S. Suneson.



virket, også indenfor tjenestemændenes forskellige kooperative sammenslutninger har han på en virkelig god måde repræsenteret lokomotivmændene, for på dette område at skabe så gode vilkår som muligt for vore medlemmer.

I andre tjenestemandorganisationer bliver Greve Petersen også anerkendt som en fremragende arbejdskraft, hvilket da også har medført ham valgt til medlem af forhandlingsudvalget i såvel centralorganisation I som i tjenestemændene og lærernes fællesudvalg. Et udvalg der forhandler direkte med finansministeriet om tjenestemandslønninger og deslige.

På nordisk plan virker vor formand også, og på Nordisk Jernbanemand's Unions sidste møde blev han valgt til præsident for en treårig periode; et hverv der går på skift mellem de fire nordiske lande.

Greven kan ved sin væremåde, på dem der ikke kender ham nærmere – virke lidt utilnærmelig og fornem, men det er faktisk en fordel for en ledende tilidsmand, thi det bevirker samtidigt en nobel form ved forhandlinger, hvilket i almindelighed giver de bedste resultater i det lange løb.

For den, der kender Greve Petersen og er ham på nært hold er hans væremåde tiltalende, og de mange svagføre fra forskellige byer i Danmark, der har haft et ophold på vort feriehus, vil altid bevare ham i erindringen for hans gode menneskelige egenskaber.

Den 19. juni kipper vi med flaget og samtlige organiserede lokomotivmænd gør honnør samt ønsker vores formand hjertelig til lykke, og i dette ønske indfletter vi håbet om, at han i mange år vil stå som kaptejnen på broen med kursen rettet mod lokomotivmændenes ønskemål.

På selve dagen er der arrangeret en reception på foreningens kontor i tiden kl. 9,30 til 11,30.

Nye S-tog

10

Forarbejderne med fremskaffelse af nyt S-togsmateriel blev påbegyndt kort efter vedtagelsen af loven om udvidelse af S-banesystemet med de tre baner, Køgebugtbanen, Hareskovbanen og Lundtoftebanen. Da det senere kom med i planerne, at strækningen fra Holte til Hillerød også skulle elektrificeres, blev der sat yderligere fart på forarbejderne med det nye rullende materiel, og der er nu som indledning til de kommende nyanskaffelser afgivet ordre på 45 to-vogns S-banetog, der bl.a. vil komme i drift på den nye strækning til Hillerød.

Leveringen af det nye materiel vil begynde i slutningen af 1966, og der vil blive leveret 3 to-vognstog pr. måned, indtil hele leverancen er afviklet i begyndelsen af 1968.

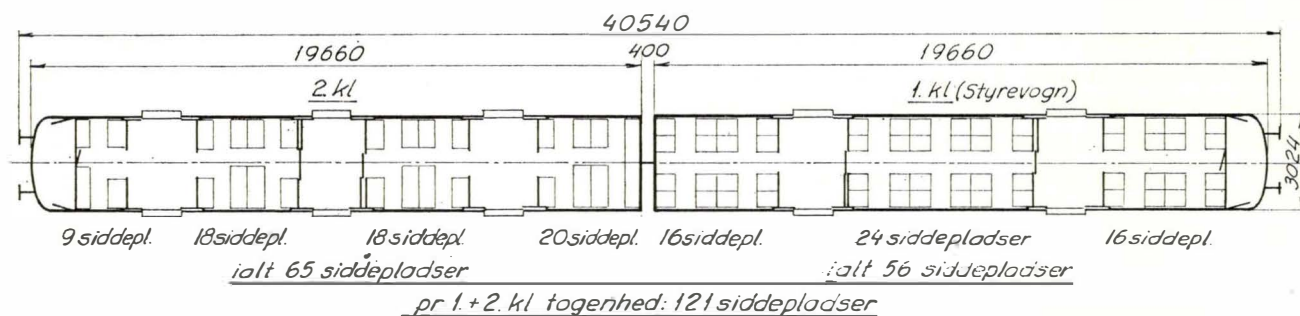
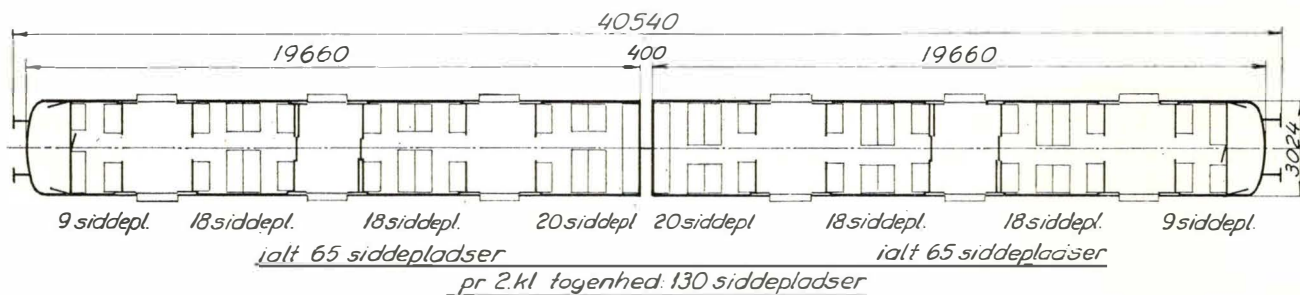
Dernæst måtte der tages hensyn til, at det kommende S-banesystem vil stille en række nye trafikale krav til det rullende materiel. Den tætte togfølge, der planlægges, kræver hurtig afvikling af togenes ophold på stationerne. Kørslen ad den forholdsvis lange strækning til Hillerød stiller sine særlige krav, og der må også tages hensyn til, at den nye togtype skal være egnet til på et senere tidspunkt at kunne anvendes til kørsel i et tunnelbanesystem, medens det endeligt af driftsmæssige hensyn er nødvendigt, at det nye materiel bliver i stand til at køre sammen med det eksisterende materiel.

Som det vil ses af vedstående skitsetegning af to-vognstog set udefra, kommer de nye to-vognstog til at adskille sig væsentligt i det ydre fra de eksisterende

at motorvognens strømaftager er anbragt i en forsænkning i taget, hvilket er sket med henblik på kørsel i fremtidige tunneler.

Det på skitsetegningen viste to-vognstog har 2. kl. i både motorvogn og styrevogn, og 38 af de bestilte tog vil blive indrettet på denne måde. Af hensyn til kørslen til Hillerød indrettes de 7 resterende to-vognstog med 1. kl. i styrevogndelen og 2. kl. i motorvogndelen.

Vognkasserne med indre og ydre udstyr vil som hidtil blive bygget af de danske firmaer, A/S Frichs, Århus, og Vognfabrikken Scandia A/S, Randers, efter firmaernes konstruktionsforslag, baseret på DSB's krav, og arbejdet vil blive delt mellem firmaerne, så at A/S Frichs udfører motorvognens vognkasse og dennes



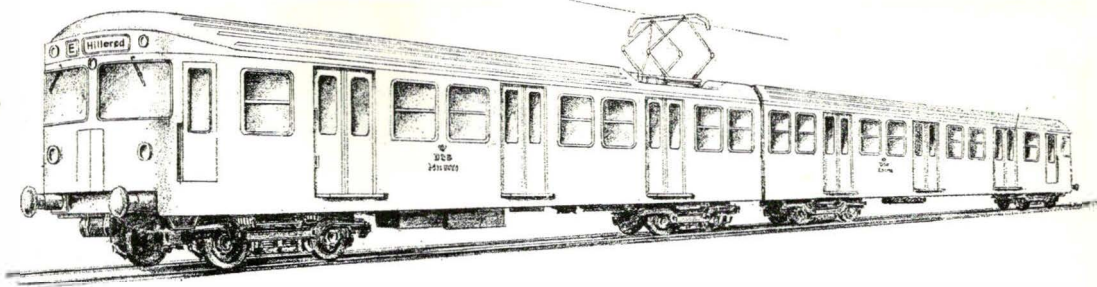
Ved fastlæggelsen af de nye vognes indretning og udstyr måtte der tages hensyn til mange forskellige forhold, der bevirker ændringer i forhold til det S-banemateriel, der nu er i drift.

Først og fremmest er det afgørende, at DSB nu står over for at anskaffe et meget stort antal vogne til S-banerne, så at det er det rette tidspunkt til at foretage en virkelig gennemgribende modernisering af de hidtil anvendte konstruktioner, såvel hvad angår det maskinelle anlæg som med hensyn til selve vognindretningen.

tog, bl.a. ved den mere strømlinjeformede udførelse med store frontruder og ved, at vognene to og to er sammenbygget til en enhed, hvor en kortkobling danner forbindelse mellem de to vogne. To-vognstoget består som hidtil af en motorvogn og en styrevogn, begge udstyret med førerrum, og togets samlede længde er den samme, som nu anvendes. To-vognsenhederne vil ikke så ofte komme til at køre alene, men vil som nu blive samlet til tog med 4, 6 og 8 vogne, både ved indbyrdes sammenkobling og ved sammenkobling med eksisterende vogne. I det ydre vil i øvrigt bemærkes,

elektriske kraftinstallationer m.v., medens Vognfabrikken Scandia udfører styrevognens vognkasse og monteringen af dennes førerrum m.v., medens Scandia også påtager sig levering og monterings af det indvendige udstyr i begge vogntyper.

Bogierne vil, som det allerede har været nævnt i dagspressen, blive af en ny type, den såkaldte München-Kassel type, der er udviklet af firmaet Wegmann & Co., Kassel, i samarbejde med Tysk Forbundsbanen. Bogierne til 20 af togene vil blive leveret af det tyske firma, medens bogierne til de resterende 25 tog leveres af A/S Frichs, Århus, på basis af



en licensaftale, der er sluttet mellem Wegmann & Co. og DSB.

Togenes fremdrivningsanlæg bliver af helt ny udførelse af det engelske firma English Electric Co. Limited's konstruktion, og dette firma leverer både banemotorer (de elektromotorer, som driver hjulene) samt strømaftagere, apparatstyr og øvrige væsentlige dele til anlæggets styring og kontrol, medens det danske firma, Thomas B. Thrige, Odense, deltager i leverancen ved at levere størstedelen af banemotorerne, udført på licens fra English Electric Co.

De enkelte komponenter i det nye elektriske anlæg er gennemprøvet forskellige steder i udlandet, bl.a. ved de engelske baner, og DSB har i flere år haft en prøveudrustning i drift på en af de eksisterende elektriske motorvogne, så at der er opnået erfaringer med anlægget under vore driftsforhold. Det nye anlæg kan præstere større effekt end det hidtil anvendte, og i forbindelse med en lavere togvægt opnås der forøget acceleration, så at togene kommer hurtigt ud af stationerne. Den moderne konstruktion af elektriske maskiner og dele giver forøget holdbarhed og billigere vedligeholdelse. Maksimalhastigheden bliver 100 km/time mod hidtil 90 km/time.

Trykluftbremseanlægget bliver af en helt ny type med skivebremse, hvor umetalliske bremsebakker griber om bremse-skiver, der er anbragt på vognakslerne. Bremsningen gøres afhængigt af lasten, så at der uanset passagerantallet altid opnås en ensartet bremsning, der har kunnet fastlægges med kortere bremseveje end hidtil anvendt. Skivebremsen har allerede været anvendt i længere tid ved DSB, bl.a. på de nye lyntog, og der er også foretaget forsøg på det eksisterende S-togsmateriel, hvor 2 motorvogne og 2 styrevogne i nogen tid har været udstyret med skivebremsen af Knorr's fabrikat. En af de fordele, der opnås ved anvendelse af skivebremse, er, at man undgår de store mængder bremsestøv, der fremkommer ved de hidtil anvendte klodsbremsen med støbejernsbremseklodser, der virker direkte på hjulene.

De nye vogne udstyres med et nyt system for dørbetjening. Dørene vil som hidtil blive lukket med trykluft, betjent fra førerrummet, inden toget sættes i gang, men der vil desuden blive indført en åbning af dørene ved hjælp af trykluft, der træder i funktion, når de rejsende betjener dørhåndtaget for at åbne

en dør. Af sikkerhedshensyn er denne åbningsmulighed blokeret indtil umiddelbart før togets standsning. Ved det nye dørsystem opnås, at dørene altid åbnes helt, så at ind- og udstigning fremskyndes, hvilket kan forkorte stationsopholdene.

De vedstående skitser viser grundplanerne for de nye tog, henholdsvis for de tog, hvor begge vogne har 2. kl., og de tog, hvor styrevognen er indrettet til 1. kl. Ruminddelingen er anderledes end tidligere, idet der i 2. kl. vognene nu bliver 4 kupeafdelinger, adskilt ved 3 mellemperroner, og i 1. kl. vognene bliver 3 kupeafdelinger, adskilt ved 2 mellemperroner. Ændringen giver en mere ensartet fordeling af de udvendige døre over tog-længden, så at de rejsende får kortere vej til dørene, både ved ind- og udstigning. Bredden af den frie døråbning er fastsat ved at lade forsøgspersoner foretage ind- og udstigning gennem åbninger af forskellig bredde, til der fandtes det mest hensigtsmæssige forhold mellem dørbredde og dørantal.

For at der kan opnås det størst mulige antal siddepladser vil der fortsat på 2. kl. være siddepladser for 2 + 3 personer på bredden undtagen ved mellemdørene, men der bliver bedre pladsforhold end hidtil, idet der bliver længere afstand mellem sæderne og er smallere mellemgang. Interiøret vil blive gjort moderne med glasvægge mellem kupeafdelingerne og mellemperronerne, bekvem sofaindretning, effektiv lysrørsbelysning og anvendelse af slidfaste plasticmaterialer i størst mulig udstrækning.

For fastlæggelse af de mest hensigtsmæssige dimensioner m.v. har der været opbygget en prøvekupe ved DSB's centralværksted i København.

1. kl. vognene indrettes med siddepladser for 2 + 2 personer på bredden og med rigelig afstand mellem sæderne. Antallet af siddepladser for alle vogntyper er vist på skitserne.

I det nuværende S-togsmateriel sker opvarmningen udelukkende ved elektriske varmeovne; men i det nye materiel vil der blive indført en kombination af opvarmning ved varmeovne og luftopvarmning, hvor den varme luft indblæses i kupeafdelingerne fra ventilationsanlæg, der monteres i taget over mellemperronerne. Et sådant anlæg rummer den fordel, at det om sommeren kan benyttes som ventilationsanlæg for indblæsning af uopvarmet luft og vil således give en

væsentlig luftfornyelse både sommer og vinter. Anlægget leveres af det engelske firma Stone og indgår i Vognfabrikken Scandias leveringsomfang. Varme-anlægget vil blive termostatstyret.

Der vil blive foretaget en grundig isolering af vognkasserne for varmeisolering og støjdemning.

Der bliver ikke egentlige togførerkupeer i det nye materiel, idet det er meningen, at et ubetjent førerrum skal anvendes som opholdssted for togføreren, indtil tomandsbetjeningen på et senere tidspunkt kan bortfalde. Der indrettes derfor togførerpulte i alle førerrum.

Som det tidligere har været nævnt, vil der blive indført automatisk hastighedskontrol og automatisk togstop på S-banerne i forbindelse med de kommende udvidelser, og det nye materiel indrettes til at modtage udstyr herfor, medens der endvidere tages hensyn til anbringelse af højttaleranlæg og radioanlæg.

Endelig kan det nævnes, at det nye materiel vil blive forberedt til udstyr, med automatisk centralkobling mellem to-vognstogene. Når materiellet sættes i drift, vil det være udstyret med puffere og skruekoblinger som sædvanligt, så at det kan anvendes sammen med det eksisterende materiel. I de kommende år påregnes det dels at lade det ældste materiel udrangere og dels at lade den nyeste del af materiellet ombygge, så at det også kan udstyres med centralkobling. På et passende tidspunkt vil der da kunne overgås til anvendelse af centralkobling på alt S-banemateriel.

En del af de forbedringer, der fremkommer på det S-banemateriel, der nu er bestilt, vil i øvrigt efterhånden blive indført på den nyeste del af det eksisterende materiel, såsom forbedret bremse og acceleration, forbedret dørbetjening o.s.v.

Det er DSB's opfattelse, at de nye S-banemotorer, der nu er givet i ordre efter et meget omfattende forarbejde, vil give væsentlige forbedringer for det rejsende publikum og opfylde de særlige trafikale krav, den kommende intensive S-banedrift stiller, medens der samtidig fremkommer moderne tog med minimale vedligeholdelsesudgifter.

Det tilstræbes, at der gives så god komfort under rejsen som muligt med roligt løbende, støjdæmpede og velventilerede vogne, der kan give sikker, hurtig og smidig trafikafvikling, så at S-togsdriften kan bevare og udvide sin væsentlige andel af storbyens og omegnens trafikbetjening.

Lokomotivbygning i 100 år

12



NOHAB eller Nydqvist & Holm, A/B, i Trollhättan har nyligt markeret sit 100-års jubilæum som leverandør af lokomotiver. Denne begivenhed fandt sted samtidig med levering af diesellokomotiv nr. 100 til Danske Statsbaner.

NOHAB har i disse 100 år leveret et stort antal damp-, diesel- og elektriske lokomotiver. Man holder stadigvæk verdensrekorden med en ordre til Sovjetrusland på 500 damplokomotiver. I 1865 leveredes et smalsporslokomotiv til Uddevalla-Vänersborg-Herrljunga-banen. I dag har det sin plads på jernbanemuseum. I 1897 kørte damplokomotiv nr. 500 ud af virksomheden, i 1912 nr. 1000 og mere end 2000 damplokomotiver er fremstillet til nu, hvor produktionen helt er gået over til diesel- og ellokomotiver. De førstnævnte er dampens arvtager ved NOHAB-værkstederne.

Danske Statsbaner har således været en af NOHAB's store kunder med indkøbet af mere end 100 diesellokomotiver litra MY og MX. De først leverede MY-lokomotiver har kørt mere end 2,5 mill.

km uden andet end normalt eftersyn og har derved bevist deres driftsmæssige sikkerhed. Disse lokomotiver har samtidigt sin store andel i omfattende driftsøkonomiske besparelser. F.eks. er driftsomkostningerne pr. lokomotiv pr. km beregnet til 91 øre.

Også Norske Statsbaner har købt en del af disse diesel-lokomotiver, der under yderst krævende geografiske forhold stadigt beviser kvalitetsproduktet.

NOHAB er dog ikke blot fabrik for tilvirkning af lokomotiver. Der fremstilles også dieselmotorer til skibe og turbineanlæg til kraftværker. Man er i færd med at bygge et turbineaggregat, som skal kunne udvikle 302 000 hk. Det bliver den stærkeste turbine i Europa. Der er fremstillet rotationspresser til avisfremstilling. Som noget ganske nyt en truck med 30 tons løftekapacitet og på licens fra et amerikansk firma, havne- og fartøjskraner til containers. Endelig beskæftiger man sig også med atomtidens problemer, idet virksomheden er en del af den kæmpemæssige Bofors-koncern. Siden NOHAB's begyndelse i 1847 har man helt forstået at følge med i udviklingen.

1 NOHAB-GM-lokomotiv nr. 100 til Danmark ruller ud sammen med nr. 101 samt et nyt norsk lokomotiv.

2 I 1300 m højde over havet forcerer det norske NOHAB-GM-lokomotiv sne- og ismasserne på Bergensbanen.

3 Overingeniør Benneche, NSB, generaldirektør Erik Upmark, SJ, generaldirektør Skov, DSB, og Nils Kyllberg, NOHAB.

4 Trækprøve med dieselelektrisk lokomotiv litra MY. Prøvetogets vægt i dette tilfælde ca. 1000 tons.

5 Den såkaldte »russerkran« gør god tjeneste ved indskibning af store maskindele. Kranen opførtes i sin tid til indskibning af de 500 lokomotiver til Sovjetunionen.

6 I NOHAB's lokomotivhaller produceres dieselelektriske lokomotiver til Danmark og Norge. Men også ellokomotiver til Rumænien i samarbejde med ASEA. Billedet taget gennem forruden på et diesellokomotiv.

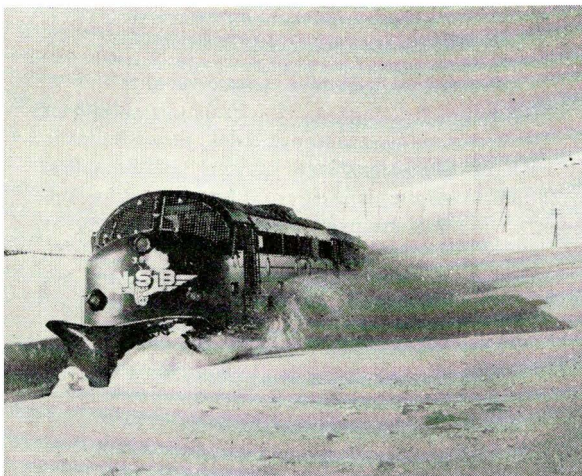
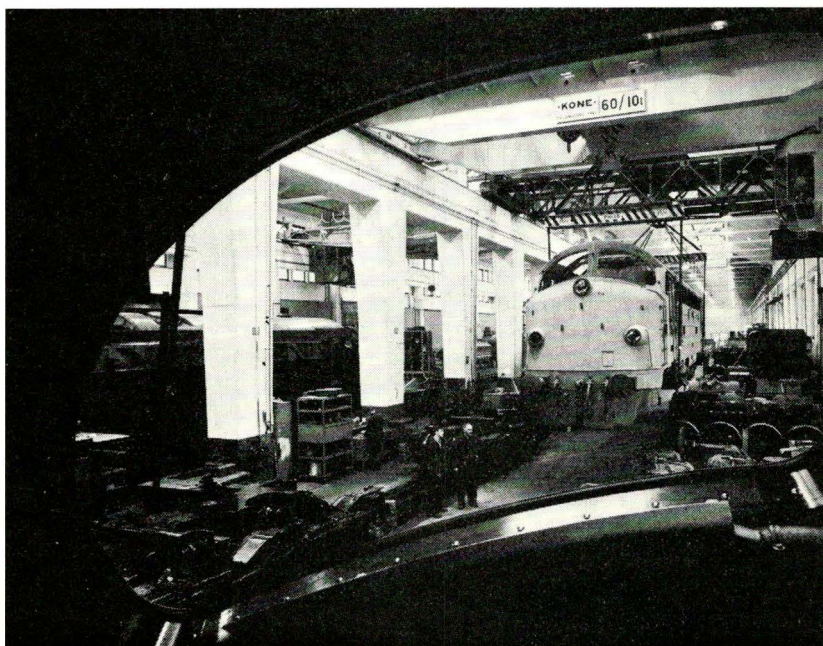
4



5



6



Ikke kritik men kendsgerninger

14

Hvorfor taler jeg altid om blinde? Er det fordi jeg selv er blind? I grunden ikke, for mig er det gået bedre end de fleste, men hvor mange er klar over, at vi inden for Dansk Blindesamfund hvert år træffer på omkring 1.000 mennesker, der har mistet synet, 1.000 familier, der har fået slået tilværelsen i stykker.

Hvad jeg her siger, er hverken løgn eller propaganda, for tænk engang over, at kun ca. 10 pct. af dette lands blinde har et arbejde, der giver penge. 10 pct., det vil sige godt og vel 700 mennesker, hvoraf kun 1/3 tjener så meget, at de kan undvære invalidepensionen. Det er vore 100 telefonister, 70 industriarbejdere, 40 organister og enkelte andre, og af de 2/3, hvis hovedindtægt altså er invalidepensionen, må flertallet klare sig med en supplerende arbejdsindtægt på under 1.000 kr. Det er en del af vore børstebindere og vævere. Resten af håndværkerne, pianostemmerne og landmændene klarer sig noget bedre, men tjener dog under 5.000 kr. årligt ved eget arbejde.

Dette er ikke resultatet af manglende arbejdsvilje, men uoverstigelige vanskeligheder med at komme igang igen, for det er stadigvæk svært at forklare vore medmennesker, at også blinde råder over en vis arbejdsevne. Den skal bare placeres rigtigt.

De 90 pct., som slet ikke kommer på tale i denne forbindelse, omfatter natur-

Franske diesel-hydrauliske lok på 4000 hk indsat

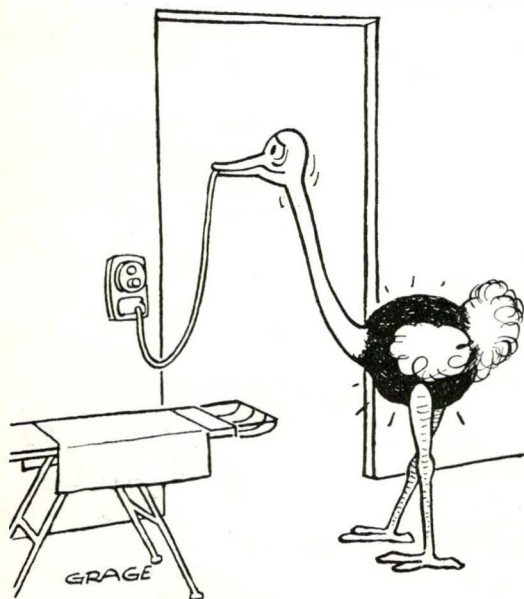


Frankrigs statsbaner har nylig sat en ny serie, litra BB 69000, diesel-hydrauliske lok ind i driften. Deres to motorer udvikler ialt 4.000 hk, lok'et vejer 81 ton og har fuldautomatisk hydraulik. Det er forsynet med to boggyer, som hver har to drivakser. Akseltrykket er 21 ton, maksimal hastighed 140 km i timen.

De nye lok er beregnet til at fremføre tunge eksprestog og kører på banelinier, hvor el-drift ikke er nødvendigt. Maskinerne har ikke dampkedel til opvarmning

af persontog, hvorfor der i den kolde årstid må tilkøbes en kedelvogn. BB 69000 er Frankrigs stærkeste diesellok.

Af andet nyt fra Frankrigs statsbaner kan nævnes to nye el-lok, litra BB 26000, der kører på strækningen Paris-Bruxelles-Amsterdam og er udstyret til tre forskellige strømsystemer, nemlig 25 kv/50 hz vekselstrøm, 1500 v. og 3.000 v. vekselstrøm. Når der skiftes strømstyrke fra det ene land til det andet, sker det under kørslen ved særlige anordninger.



ligvis de blinde husmødre, som har nok at gøre med at klare de hjemlige pligter, men i gruppen findes de sørgeligt mange, der foruden blindheden må slås med andre handicap, sygdomme, som dissemineret sclerose, gigt, sukkersyge, hjertelidelser o.s.v. o.s.v.

Det må på denne baggrund ikke undre, at vi beder om en håndsækning for at kunne hjælpe disse mennesker til en tilværelse, de kan holde ud. Invalidepensionen er, når den næste år forbedres, et godt fundament at bygge på, men skal der blive til en forsvarlig bolig, til en plads på et plejehjem, til et ferieophold eller til fornyelse af hjem og tøj, ja så er en økonomisk hjælp nødvendig.

Ingen må tro, at det er let at bede om hjælp, og ingen må tvivle om, at de 7-8000 blinde, der findes her i landet, bare sidder stille her, med hænderne i skødet. De gør en fantastisk indsats for

igen at komme på fode, og i ulykkens time opdager mange mennesker, at de kan mere, end man skulle vente, men de 1.000, der årligt rammes, er den første lange tid så alvorligt ramt, at intet må forsømmes for at støtte dem i kampen for ikke at give op, og de skulle gerne være igang igen, før de næste 1.000 skal hjælpes, og den skæbne kan jo ramme enhver. Den ublide skæbne kan ingen forsikre sig imod.

Det er derfor, jeg altid fortæller om blinde. Det er derfor, at Dansk Blinde-samfund beder om en »solgave«, ikke for at klynke og slet ikke for at kritisere vort samfund, men for at meddele et par kendsgerninger, som måske kan få en eller anden til på trods af egne problemer og genvordigheder at give en hånd med. Derfor har vi giro 3 3 7, »Solgaven« til de blinde. Glem det ikke.

H. C. Seierup

Arbejdstiden bør nedsættes

Tiden må nu være inde til, at lokomotivpersonalets månedlige tjenestetidsnorm nedsættes! Vi er i disse dage i Esbjerg blevet præsenteret for en MY-tur på 181 timer, som bekendt er normen 187½ time med fridag hver 6. dag. Turen kunne ikke godkendes og er nu dikteret, indtil forhandling kan genoptages efter køreplanens ikrafttræden, man undskylder sig med manglende tid.

Turen er uangribelig efter tjenestetidsreglerne, men af en sådan beskaffenhed, at hvis det ikke var, fordi personalet var opøvet og indlevet i at arbejde på alle tider af døgnet med deraf følgende stærkt varierende tider til søvn og afslapning, ville ingen andre kunne holde ud til at udføre et sådant arbejde. Der er visse ting, uanset togparrenes sammensætning, man lægger mærke til.

På dagen efter s-h har man lagt ekstra små tidlige togpar til normal togpar, hvilket ikke finder sted på ugens øvrige dage, årsagen er formentlig, at man derved for andre tures personale kan konstruere en ekstra s-h frihed, det er ikke lavet for at skaffe denne tur mere s-h frihed, den har 6 på 24 uger.

Den slags tryllekunst er nemt at lave ved et skrivebord, men lad os blive fri for den slags konstruerede friheder, en del af personalet må jo udføre ekstra arbejde efter s-h dag. Ja, for mange tures vedkommende er s-h dags tjenesten også skruet ekstra op, for at enkelte andre kan holde en beskeden fridag. Lad disse dages tjenester ikke blive værre end de andre dage i ugen og lad os så få de s-h friheder, der kan blive ved normal tjeneste.

En anden ting er, at man får det indtryk, at 11 timers frihed på hjemstedet mellem turene ikke er et minimums timeantal, men noget de mennesker, der opstiller turene, finder passende, efter som det optræder for ofte i turene.

Det har vist aldrig været den ånd tjenestetidsreglerne er lavet i – thi skal der siges, at yngre lokomotivførere gerne godkender turen med meget lang fridag, hvilket selvsagt giver en stærk sammenpresset tjeneste og vel derigennem giver tilrettelæggerne et fejlagtigt billede af, hvad lokomotivførerne kan præstere. – Men man må jo ikke glemme, at hvad man kunne byde sig selv, da man var 35 år, kan man ikke, når man er 55. Jeg

ved, det vil blive vanskeligt for lokomotivpersonalet at få særskilte tjenestetidsregler, men vil antage det vil være muligt at få det månedlige timeantal sat ned, ud fra den betragtning, at ingen i befolkningen, hvis tjener vi er, vil betro hverken liv eller ejendele til en lokomotivfører, der ikke er fuldt på højde med de krævende forhold, han arbejder under, såvel ved slutningen af hans tjeneste som begyndelsen.

Der forlanges for mange timers sammentrængt tjeneste af ham, der kan være årsag til sigtende årvågenhed og eventuelt foranledige en katastrofe, hvem vil da tage ansvaret?

Jeg håber, det senest på næste kongres må blive taget op til behandling.

R. V. Dorner, Esbjerg.

PERSONALIA

Antaget som lokomotivmedhjælper- aspirant pr. 1/5-65.

M. Hansen, København Gb.
P. Slott, København Gb.
B. W. Hansen, København Gb.
H. E. H. Hansen, København Gb.
B. Kratbæk, København Gb.
F. S. Svendsen, København Gb.
L. G. Åberg, København Gb.
K. L. Larsen, København Gb.
P. E. F. Svensson, København Gb.
W. K. Ohlsen, København Gb.

Uansøgt forflyttelse pr. 1/6-65.

Lokomotivfører (12. lkl.):
E. Bondrop, Horsens, til Århus H.

Overgået til lokomotivfører (12. lkl.) pr. 1/6-65.

Lokomotivfører (15. lkl.):
E. L. Petersen, Århus H.

Funktion som lyntogs afløser pr. 1/6-65.

Lokomotivfører (12. lkl.):
R. H. Petersen, Århus H., i Århus H.
S. A. Rasmussen, Århus H., i Århus H.
K. Bramstrup, Århus H., i Århus H.
S. M. Sørensen, Århus H., i Århus H.

Afsked.

Lokomotivfører (15. lkl.):
A. Thorsen, København Gb., er afskedit efter ansøgning på grund af alder med pension (30/9-65).

Lokomotivførerne (12. lkl.):
P. E. Pedersen (Brandt), København Gb., er afskedit efter ansøgning (31/7-65).

A. C. Knudsen, Skjern, er afskedit efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (30/6-65).

C. S. Rasmussen, Fredericia, er afskedit efter ansøgning på grund af alder med pension (30/6-65).

K. P. V. Hansen, København Gb., er afskedit efter ansøgning på grund af alder med pension (31/8-65).

A. Hansen, Randers, er afskedit efter ansøgning på grund af alder med pension (31/8-65).

S. R. Thomasen, Struer, er afskedit efter ansøgning på grund af alder med pension (31/8-65).

H. P. E. Hansen, København Gb., er afskedit efter ansøgning på grund af alder med pension (30/9-65).

Elektrofører (12. lkl.):
M. C. Vestergaard, Enghave, er afskedit på grund af alder med pension (30/6-65).

Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1/4-65.

Pensioneret lokomotivfører Kaj Bruno
H. Lorentzen, Herlev Torv 26 A, Herlev.
Pensioneret elektrofører C. C. Rasmussen, Gl. Køgevej 249 A, Hvidovre.

†

Pensioneret lokomotivfører Niels Chr. Fr. J. Pedersen, V. Ringgade 236 st., Århus, født den 2/9 1885, er afdød ved døden.

PÅ SPORET

Ceylons jernbaner har i anledning af sit 100 års jubilæum udsendt et nyt frimærke, 60 cts., udført i raster-dybtryk hos Harrison & Sons Ltd., London. Motivet er to tog ved siden af hinanden, det ene med damplok og det andet med diesellok. Der er to udgaver af frimærket, det ene med singalesisk og det andet med engelsk tekst.

*

I år venter de schweiziske forbundsbaner at have ialt 70 pendultog i driften. De trafikerer over en femtedel af samtlige persontogsstrækninger.

DAMERNES DAG

* * * * *

Der siges:

At hvis man putter nogle rå løgringe ned i en sovs eller chokolade, man har været så uheldig at brænde på, og lader dem koge med et øjeblik, da forsvinder den svedne smag.

At hvis man lader en skive franskbrød opblødt i mælk stå fremme i køkkenet, medens man steger f.eks. sild eller løg, da skulle steglugten forsvinde.

At smør, der har fået en harsk smag, bliver velsmagende igen, hvis det lægges nogle timer i sød mælk. (Hvis smagen ikke forsvinder helt, så brug smørret til stegning eller bagning. Det er det nemlig fortrinligt til).

At risengrøden bliver hurtigere færdig, hvis man lægger risene i blød i vand nogle timer før kogningen.

At smører man kanten af gryden med smør eller margarine, så koger mælken ikke over.

Det vides:

At hvis man ikke har nogen til at passe potteplanterne, medens man er på sommerferie, kan man holde planterne i live ved at anbringe dem i en stor zinkbalje med et tykt lag savsmuld i bunden. Savsmulden vandes rigeligt, og baljen stilles et ikke for lyst sted.

At 2 lagkagebunde lagt sammen med en dåse småtskåren ananas (crushed pineapple), stænket med sherry og med kold flødeskum over, er en hurtig og nem dessert, som altid er sikker på succes.

At hvis sommerhatten fra sidste år er kommet lidt ud af facon, kan man selv udbedre skaden ved at fugte filten eller strået forsigtigt med rent lunkent vand, materialet bliver da så smidigt, at man kan forme det med fingrene.

At en kjole, hæklet af hvidt bomulds-garn, i facon som en forlænget herre-net-undertrøje bliver den helt store mode på stranden til sommer.

At det også bliver meget moderne med hvide organdi-kraver på sommerkjolen. En ældre kjole kan blive helt ny og spændende at se på, hvis man syer en krave, som en af disse vist på tegningen her.



Dansk Damemoderåd

Sort kjole i angora-uld med svajet nederdel, lille krave og Tom Jones-sløjfe. Knapperne danner en toradet effekt. (Model Modessa).

Helulden eftermiddagskjole, let tailleret og med korte ærmer. Stikninger danner en brømme ned foran. Det lille tørklæde er helsilke-batik. (Model Honico).

