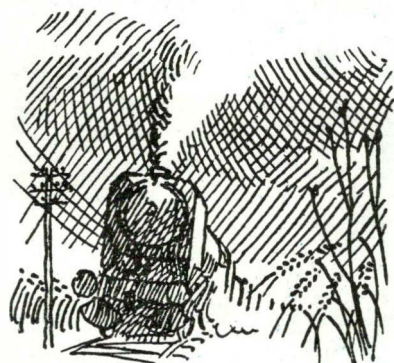


DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING



Nummer 14 – 20. juli 1965 – 65. årgang



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

20. JULI 1965 — 65. ÅRGANG

14

Indhold:

Den gode arbejdsgiver	2
Ingen medtrafikanter er T-banens store fordel	3
Vældigt hygiejne-fremstød i Paris . .	6
Damplokomotiver med enkelaksel-drev	8
Uheldsforsikringen	12
Penge regerer verden	13
Fra medlemskredsen	14
Personalialia	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.

Finansminister Poul Hansen har flere gange givet udtryk for, at staten bør være en god arbejdsgiver; men både den politiske og økonomiske situation giver meget lidt mulighed for ham at få den fornødne baggrund for disse tanker. Det er indtil trivialitet skrevet og sagt, at staten, for at dæmpe på den overophedede økonomiske udvikling, må holde igen i statsforbruget. En udvikling på velfærdsområdet, som naturligt må indbefattes i finansministerens ideer om at gøre staten til en god arbejdsgiver, har derfor forlods svære fødselsveer, når statens pengeforbrug skal begrænses. Og den økonomiske situation for landet som helhed beskæftiger i stærkeste grad de politiske stridskræfter, dels for at afdæmpe en forholdene lidt for hurtig ekspansion, dels for at udnytte udviklingen i partitaktisk perspektiv, således at frugtbarørelse af finansministerens tanker har ringe for ikke at sige slet ingen interesse.

Vi vil gerne bakke finansministeren op, ikke for hans blå øjnes skyld, men for at give statens velfærds politik over for dens medarbejdere et tiltrængt skub. Det er mildt sagt, at vi er tilfreds med de arbejdsvilkår som gives, bl.a. inden for dette område. Når vi sammen med administrationsrepræsentanter søger de små pengemidler fordelt til tiltrængte moderniseringsforanstaltninger, som indlægning af lys, vand og wc i statsbygninger, skal man ikke have for mange refleksioner fra medlemsside på, om der i dette forhold ligger hindringer for en moderne velfærds politik; thi det er langt fra tilfældet. Ikke for at fralægge disse parter noget ansvar, men for den rette placering af det kan man i stedet vende blikket mod de politiske stridskræfter, som er den egentlige årsag til, at f.eks. statsbanerne for mange personalelokaliteters vedkommende er årtier bagefter i udviklingen. Det kan end ikke allerede gennemførte moderniseringer skjule. Hvorfor skal vi egentlig finde os heri?

Den omstændighed, at al økonomisk aktivitet mest muligt skal placeres i produktionsled, kan ikke have den følge, at en stor gruppe mennesker i samfundet skal forskertses muligheden for gode arbejdsforhold, blot fordi det er staten, den gruppe er beskæftiget ved. Udviklingen på velfærdsområdet forløber så langsomt, at de moderniseringsønsker som henstår først kan ventes gennemført samtidig med, at moderniseringer fra de senere årtier er blevet håbløst forældede. Det er vilkårene med de små beløb, som afsættes på velfærdskontoen. De politiske stridskræfter bør betænke, at tjenestemænd også har ret til gode arbejdsforhold. Og man skal ikke trække på skulderen af finansminister Poul Hansens ideer om staten som arbejdsgiver.

Ingen medtrafikanter er T-banens store fordel



Metropolitan-Cammell Ltd. fabrikerne i Birmingham er nu ved at bygge t-banens nye aluminiumstog. Her ses modellen til en af vognene.

London Transport's beretning for 1964 viser eksempler på tunnelbaners fortrin frem for andre kollektive transportmidler

Ikke tidligere i London Transport's historie har trafikpresset i hovedstadsgaderne været så voldsomt som i 1964.

Organisationens røde todækkerbusser, der tager sig af den kollektive transport i byområdet, sad fast i trafikken så mange gange i 1964, at det samlede antal rutekilometre, der ikke kunne gennemføres, var det hidtil største – over dobbelt så stort som tallet for 1959, meddeler årsberetningen, der nu foreligger i bogform (»London Transport in 1964«, 80 sider, H. M. Stationery Office, 6s. 6d.).

Spørgsmålet er – mener organisationen – om London har råd til fortsat at give private køretøjer uindskrænket ret til at færdes alle dagens timer i selve centrum? Jævnt glidende passager- og varebefordring

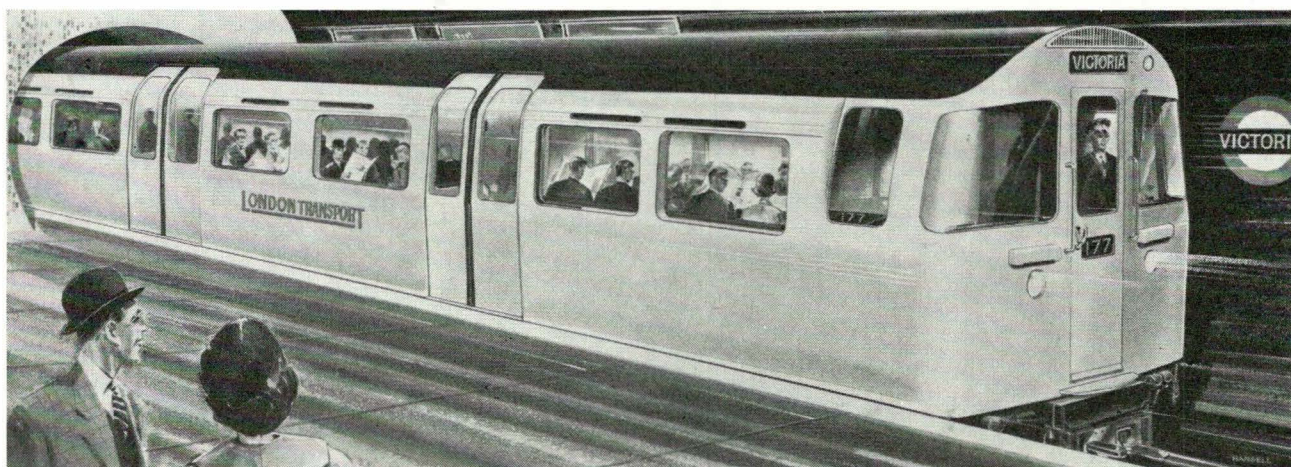
er forudsætningen for, at storbyer kan fungere effektivt.

Desuden skaber forsinkelser og anspændelser i trafikken skjulte omkostninger, som ikke burde godtages i en tid, hvor man anstrenger sig andre steder for at øge produktiviteten.

Trængsel og forsinkelser i gaderne betød til gengæld flere rejsende med t-banen, som tog sig af dem, der opgav at komme frem på jordens overflade.

Uanset hvilke forbedringer, det er muligt at indføre i gadetrafikken, vil det for myldretidstrafik til og fra centrum i det lange løb blive mere og mere nødvendigt at regne med jernbaner, fordi de underjordiske sporveje er fri for medtrafikanter.

Et andet eksempel på t-baners overlegenhed sammenlignet med transportmidler på gaderne spores i virkningen af årets personaleproblemer, der ramte såvel t-baner som busser og førte til aflysninger begge steder – men det var busserne, der bar hele nedgangen



Et kig ind i modellen. Brede, støjreducerende dobbeltruder er én af vognens nyheder

Modellens indre er nøjagtig i alle detaljer. Her er to arbejdere ved at prøve de polstrede skumgummisæder med armlæn i to højder. I baggrunden (øverst tv.) ses en åben ventilationsklap, som passagererne let kan åbne. Rutekortet er malet på klappernes sider



De nye tog på Londons nye t-banelinie, Victoria, vil kunne køre med hastigheder indtil 80 km/t – på øvrige linier er farten ca. 60 km/t. Tegningen giver et indtryk af et af de kommende, forbedrede t-banetog. Bemærk førervognens store vinduer, brede kupévinduer og vognenes svagt buede sider, der passer til tunnelørrets



i det samlede passagerantal, som organisationen måtte konstatere i 1964, nemlig 5,7 pct. færre rejsende i 1964 end i 1963.

Nye linier. Det underjordiske jernbanenet skal udvides yderligere – en indstilling, der nok kan give vore egne planlæggere stof til eftertanke, nu den københavnske t-bane endelig har materialiseret sig i lovforslagsform, der formodentlig bliver lov, når Folketinget genoptager arbejdet til oktober.

Det er 102 år siden London fik sin første t-bane. Det er 14 år siden den sidste sporvogn blev inddraget. Og i de efterfølgende år forsvandt også trolleybusser fra det londonske byområde.

Tendensen har hele tiden været klar: at skabe mest

mulig plads i gaderne for de mest effektive transportmidler – og i den henseende er todækkerbussen, der nu kan rumme fra 56 til 74 passagerer, ubestridt den rummeligste i forhold til den plads, den optager på kørebanen.

Men – understreger årsberetningen – en t-bane kan befordre adskillige gange flere mennesker billigere end køretøjer på en motorvej, og en t-bane er aldrig årsag til trafikforstyrrelser eller andre ubehageligheder for gadetrafikken.

London Transport og British Railways fortsatte også i 1964 med at lægge fællesplaner for byens fremtidige jernbanenet.

Det endelige mål er at opnå en trafikplan, der skaffer balance imellem privat og kollektiv transport – og som selv både kan tilpasses og få indflydelse på byens almindelige udviklingsplaner, f.eks. befolkningens fordeling, udnyttelse af byggegrunde osv.

I klingende mønt betød 1964 en samlet indtægt på 98,1 millioner pund (ca. 1962 millioner kroner), det er 4,6 millioner pund (ca. 92 millioner kroner) mere end i 1963, heraf 34,8 millioner pund (ca. 696 millioner kroner) fra t-banen.

Merindtægten skyldtes hovedsagelig takstforhøjelser som følge af stigende omkostninger.

Blandt de mest interessante tekniske nyheder i årets løb var eksperimenterne med automatiske billetmaskiner og elektroniske billett-kontrollører – sidstnævnte nu i brug både for ind- og udgående rejsende, der hermed benytter verdens første automatiske billett-kontrol, som »læser« billetter, når de indstikkes i den tælleapparatlignende maskine, og åbner lågen, hvis billetten er gyldig – maskinen »sluger« i så fald billetten. I modsat fald »spyttes« billetten ud igen.

I 1964 afsluttedes et 30 millioner pund (ca. 600 millioner kroner) indkøbsprogram, der har omfattet nye, større vogne til udskiftning af ca. 40 pct. af t-banens ældre materiel.

I årets løb fik teknikerne bekræftet deres beregninger over automatisk togdrift ved hjælp af fire specielt ombyggede tog med énmandsbetjening, dvs. en togfører, der fra forreste vogn kontrollerer åbning og lukning af dørene og derefter trykker på knapperne til den automatiske kontrolmekanisme, som sætter toget i gang, bestemmer hastigheden og nedsætter farten ved forudbestemte steder på ruten, indtil toget automatisk stopper igen ved perronen på næste station.

Et automatisk sikkerhedssignalanlæg får toget til at standse, hvis et andet tog befinder sig på linien eller automatikken svigter.

Automatisk togdrift vil give mere ensartet drift, spare elektricitet og personale – og fagforeninger har allerede modtaget forsikringer om, at der ikke bliver tale om afskedigelser som følge af automatiseringen.

1964's elektroniske landvindinger vil først og fremmest få betydning for Victoria linien, hvoraf der ved udgangen af februar 1965 var boret 13,5 km til trods for mangel på kvalificeret arbejdskraft.

Victoria linien er selvfølgelig igen hovedtema i årsberetningen, dels fordi den nye linie vil øge t-banens kapacitet, dels fordi den er og vil blive en slags forsøgsstation for nye systemer, der med tiden indføres på såvel det nuværende som det fremtidige større net – for Victoria linien bliver ikke sidste udvidelse af nettet.

Nye tog. Karakteristisk for Victoria liniens vold imod traditionerne er de helt nye aluminiumsvogne, der minder om »sølv«vognene fra Piccadilly og Central linierne, som »Dansk Lokomotiv Tidende« har beskrevet tidligere, og som gradvis afløser de hidtil postkasserøde t-banevogne.

De nye tog – med udstyr til automatisk kørsel – er på byggestadiet hos Metropolitan-Cammell Ltd., Birmingham, hvorfra billederne til denne artikel er hentet, undtaget tegnerens vision af et af de nye tog, der er ved at standse på en t-banestation.

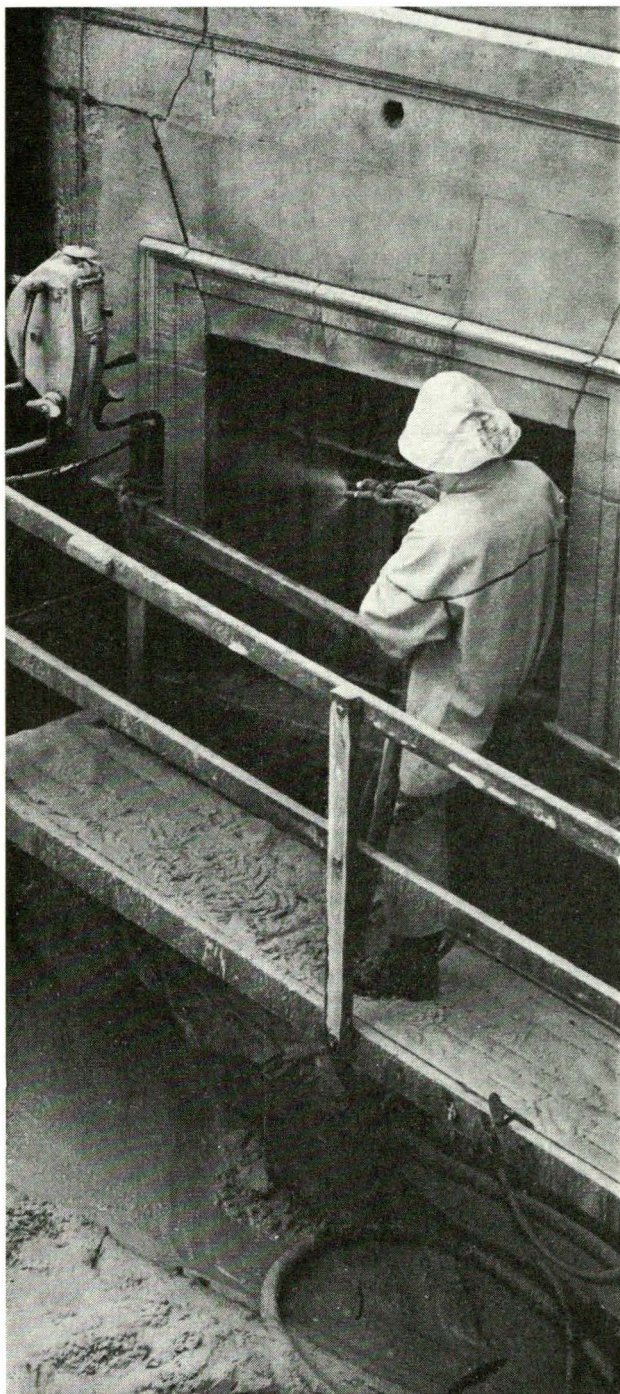
Som det ses på billederne får førervognen store forruder, der når hen til hjørnet og medtager et lille stykke af sidevæggen. Der kommer dobbeltvinduer i passagersektionerne for at nedsætte støjen mest mulig. Ruderne i de fuldautomatiske døre er store nok til at afsløre stationsnavnene, uden at man skal krumme ryggen for at se ud.

Indvendig har hver vogn lysrør under loftet, der i øvrigt får plads til 12 belyste reklamer. Ventilationsklapperne, der let kan trækkes ned af passagererne, dekorerer med rutekort. Der bliver højtaleranlæg til orientering for rejsende; sæder af polstret skumgummi med armlæn i to højder, og der monteres i vid udstrækning med plastic, rustfri stål eller anodiseret aluminium i kupeerne.

Motorvognen får fire motorer, der tilligemed døre og udstyret til automatisk drift leveres særskilt.

Helt efter tidens krav om hurtigere tempo giver Victoria liniens fladere kurver og længere afstand imellem stationerne sammenlignet med de øvrige linier samt automatisk kontrol med deraf følgende præcision mulighed for at køre med hastigheder op til 80 km/t i modsætning til ca. 60 km/t i andre tunneler.

Vældigt hygiejne-fremstød i Paris



*Nu skal byernes by
PARIS skabes om til
den reneste by i verden*

Sundhedsmyndighederne i departementet *Seine*, hvorunder den franske hovedstad administrativt sorterer, har i den første uge i maj måned udstedt en forordning, et *reglement sanitaire*, der indeholder 147 paragraffer, og det tør siges, at dette nye kompleks af bestemmelser har vakt opsigt. Det meste af det, pariserne hidtil har måttet, må de ikke længere.

Nogle eksempler:

Det er strengt forbudt at lade hunde forrette deres små ærinder på fortov eller gade. Det skal ske i rendestenene.

Det er forbudt grønthandlerne at kaste fordærvede æbler, grønsager osv. ud på gaden.

Det er forbudt restauratører og café-værter at hænge gamle, ituskårne aviser op på en krog i deres W.C.-er. De skal sørge for, at der altid er en rulle almindeligt toiletpapir til gæsternes rådighed.

Det er forbudt folk, der handler med levnedsmidler, at henstille deres trehjulede motorcykler eller varevogne i butikken om natten.

Det er forbudt ejerne at ovennævnte forretninger at bruge deres butikker som soverum eller garderobe.

Og en masse andet er for fremtiden forbudt: Der må f.eks. ikke være direkte adgang fra en restaurants køkken til dens toilet. En slagter eller en *charcutier* må ikke længere med hånden berøre afskårne skiver skinke, pølse eller andet spiseligt. Bagere og konditorer må heller ikke tage på deres varer med hænderne. De skal bruge tang, gaffel, en flad ske eller et andet remedium.

Frisører må ikke anvende deres salon til at bo i eller til at sælge spiselige sager fra. De må heller ikke anvende hele sæbestykker til kundebetjeningen – de skal bruge sæbe i tuber eller skum, de har forberedt i forvejen. De skal vaske hænder og rense negle, hver gang de har haft en kunde i stolen.

Arlig lægeundersøgelse af slagtere, kokke og bagere.

Taxa-chauffører må vaske deres vogne og rense dem indvendigt een gang om dagen. Biografejere må også hver dag rense deres sale grundigt.

Slagtere, kokke og bagere må en gang om året lade sig undersøge af en embedslæge. Hvis de lider af sygdomme, der skønnes farlige for kundernes sundhed, mister de deres borgerskab.

Ingen parisisk borger må smide brugt papir, sporvogns- eller metrobilletter, aviser el.lign. på gaden, på Seine-kajerne eller på jernbane- og metrostationer.



FØR

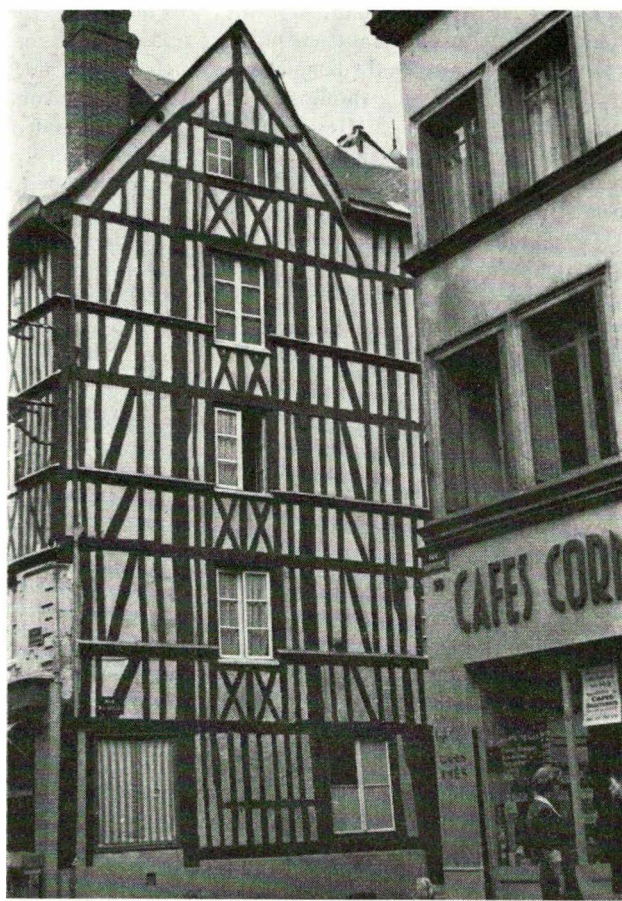
Ingen må længere banke tæpper, fodre katte eller holde duer i gårdene (baggårdene).

Det bliver ikke så helt let for myndighederne at tvinge de nye hygiejne-bestemmelser igennem. I den gamle del af Paris, der ligger bag *Ile de Cité*, har kun 23 procent af alle huse indlagt vand, kun 49 procent har W.C. og kun 20 procent har badeværelser. Derimod har befolkningen i disse kvarterer den århundredgamle opfattelse, at fortovet og rendestenene ganske naturligt fungerer som affaldspisads.

200.000 parisere bor i huse, der for længst burde være revet ned. Tallet er måske ikke så opsigtsvækkende, når man tager i betragtning, at Stor-Paris i dag har ca. 8 mill. indbyggere.

Men det er en kendsgerning, at flertallet af verdensbyens små, hyggelige restauranter ikke kan leve op til de nye krav om hygiejne, myndighederne nu stiller. Det ved man, hvis man har haft lejlighed til at kaste et blik ud i *monsieur Duponts* køkken eller har haft brug for at tilbringe et minut eller to på hans såkaldte toilet.

Til gengæld kan værten lave mad, der smager så



EFTER

godt, at man glemmer hygiejnen og dens besværligheder.

Og hvad med vagabonderne?

I det nye *reglement sanitaire* (som den strenge general *de Gaulle* naturligvis har inspireret) forudses det, at enhver overtrædelse af de reгорøse bestemmelser straffes med bøder og andre ubehageligheder. Et regiment af inspektører fra sundhedsmyndighederne vil i denne sommer husere på steder, hvor De og vi har spist godt og har overlevet det. Gendarmere og civilklædte herrer fra det parisiske kriminalpoliti vil ledsage hygiejnekontrollørerne. Men det er formodentligt alt sammen kun en overgang – som ræven sagde.

For fremtiden er det også forbudt at overnatte i kældre, under Seine-broerne og i Metro-stationerne. Det er med andre ord fra nu af officielt en forbrydelse at være *clochard* (landstryger) i Paris.

I december 1964 foretog folkeregistret i Paris en optælling af vagabonder, der levede som *clochards* i millionbyen. Der var ca. 11.000. Fra nu af er der, åbenbart ingen.

Damplokomotiver med enkelakseldrev

Beskrevet på baggrund af den senere udvikling

Af ing. P. J. Brask

Fortsættelse fra nr. 13.

Den af Henschel foreslåede konstruktion tog sigte på at skabe et simpelt enkelakseldrev med 2-cyl. dampmotorer med deraf følgende små varmeafgivende overflader og med en så effektiv masseudligning som muligt, samtidigt med at betingelsen for et let tilgængeligt maskineri skulle opfyldes.

De opstillede mål kunne i første øjekast synes vanskeligt at nå og modstridende i sine krav. Hvorledes kunne man konstruere en 2-cyl. maskine med en tilfredsstillende masseudligning, som ellers kun er muligt med 6 cylindre og derover?

Dr. Ing. Roosen og hans medarbejder dr. Ing. Barske kom med løsningen:

En dampmotor med 2 cylindre anordnet i V-form hældende 45° til hver side symmetrisk om en lodret akse, og hvis centerliniers skæringspunkt med denne er centrum for krumtappakslen. Krumtappstølen var fælles for de 2 plejlstænger og lå diametralt modsat kontravægten.

Dette arrangement muliggjorde ikke alene et effektivt igangsætningsmoment, men var tillige forudsætningen for den tilstræbte masseudligning.

Betragter man nemlig hver cylinder med stempel og plejlstang for sig, vil de af kontravægten fremkaldte frie massekræfter, der for hver cylinder står vinkelret på dens akse, gensidigt ophæve hinanden.

Dette er søgt anskueliggjort på vedføjede fig. 14, hvor tyngdepunktet af de svingende masser for hver cylinder er tænkt samlet i krydshovederne m.

Inertikræfterne P_1 og P_2 for disse masser kan sammenlægges til resultanten R , der modvirker (eller udbalancerer) den af kontravægten G fremkaldte centrifugalkraft F .

Giver man ligeledes krumtappen massen m , vil der ved uendelig stor plejlstangslængde opstå fuldstændig masseudligning, da R og F stadigt under rotationen ophæver hinanden.

Nu har plejlstængerne jo en endelig længde, og derfor vil resultanten R ikke ligge i krumtappens forlængelse, men danne en lille vinkel med denne.

Herved fremkommer som resultat af R og F en fri massekraft Q , der altid vil ligge i retningen A-B.

Orienterer man derfor symmetrilinien for cylinderakserne således, at den står vinkelret på skinneoverkanten, vil der derfor overhovedet ikke opstå virkende massekræfter i lodret retning.

De vandretvirkende kræfter Q , der er af væsentlig mindre størrelsesorden, vil forøvrigt optræde med den dobbelte frekvens af motorens omløbstal, og vil derfor, da motoraggregaterne arbejder uafhængigt af hinanden, fremkalde så forsvindende små virkninger, at de i praksis næppe vil kunne efterspores.

Man kunne derfor med denne opbygning af den 2-cyl. motor forvente køreegenskaber, der ikke ville stå tilbage for dem, der kan opnås med et turbinelok. eller et el-lok., samtidig med at dampforbruget på grund af arbejdets fordeling på kun 2 cylindre pr. motor ville kunne

holdes nede på acceptable værdier (hvilket da også ved de senere forsøg viste sig at være tilfældet).

Den simple konstruktion af enkelakseldrevet var ikke alene muliggjort med anordningen i V-form af cylindrene og

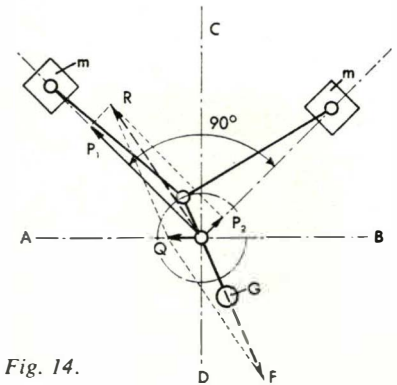


Fig. 14.

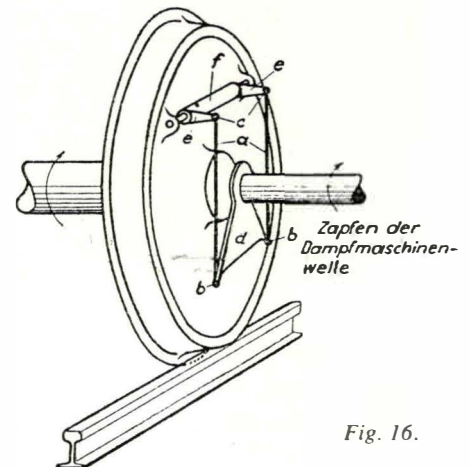


Fig. 16.

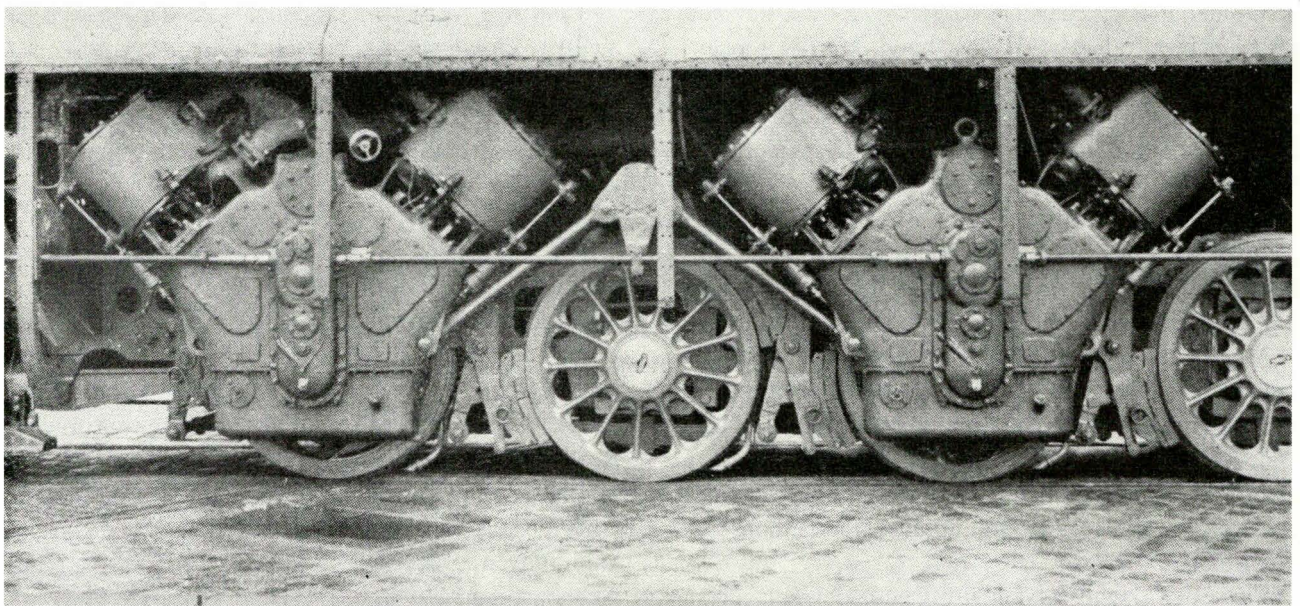


Fig. 15.

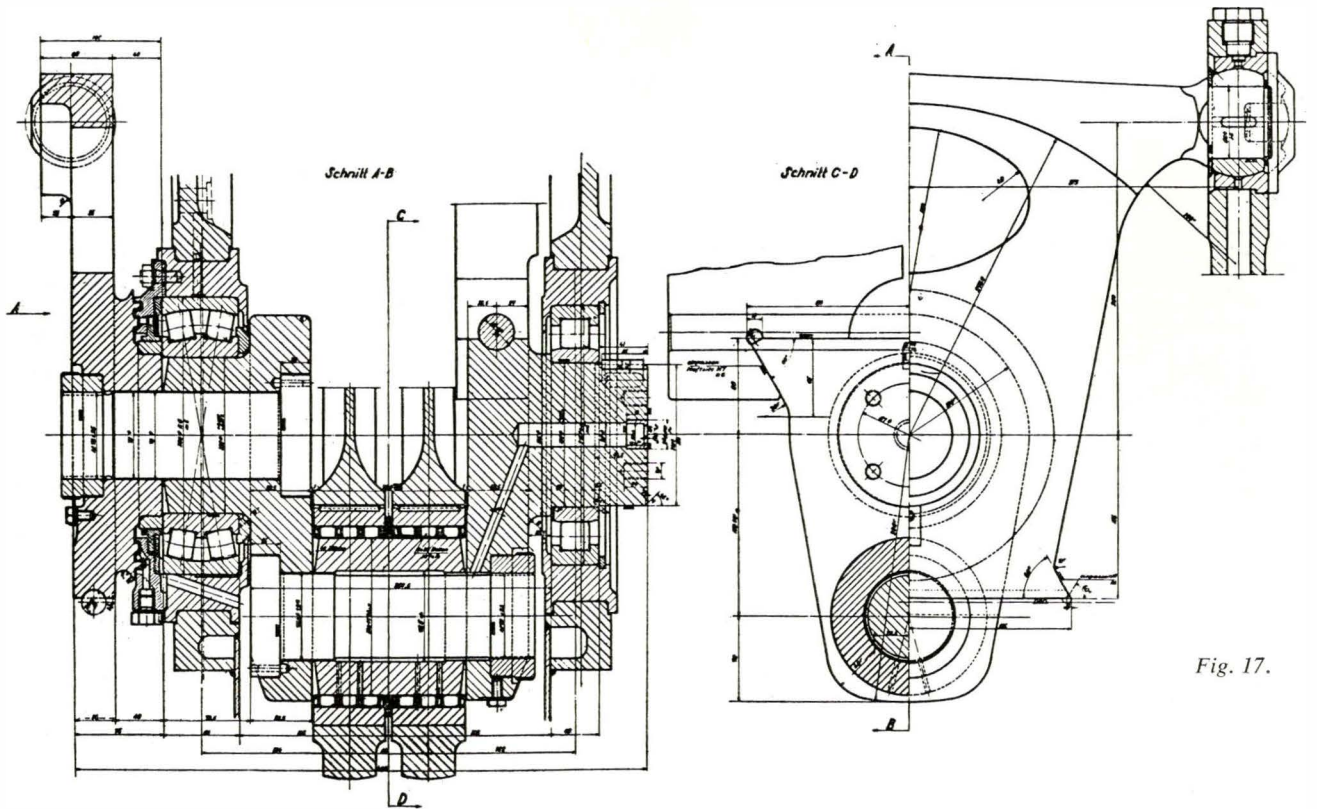


Fig. 17.

den fælles krumtapaksel, men dampmotoren kunne netop som følge af den valgte cylinderstilling bygges så smal, at den uden vanskeligheder selv for store ydelser kunne monteres udvendigt på lokomotivets rammeværk og dermed opfylde kravet om en let tilgængelighed.

Hvert drivhjul sæt blev drevet af een dampmotor, fig. 15, der af pladshensyn var anbragt skiftevis på højre og venstre side af lok., idet 1. og 3. drivaksel havde sin motor i venstre side, og 2. og 4. i højre side.

I modsætning til det franske lok., hvis dampmotorer overførte drivkraften gennem en ret kompliceret tandhjuludveksling, var man her gået en anden vej.

Ved at anbringe motorens krumtapaksel i samme centerlinie som drivhjul sætets og indføre en bevægelig kobling, opnåede man foruden en simpel udformning af kraftoverføringen tillige den fordel, at hjuldiameteren på grund af motorens forholdsvis høje omdrejningstal (742 0/min. ved 175 km/t.) kunne bringes ned på den for et hovedbanelok. ret usædvanlige størrelse af 1250 mm, hvad der medførte en lav uaffjedret egenvægt.

De små dimensioner muliggjorde samtidig, at man kunne anbringe 4 drivende aksler med samme afstand mellem 1. og sidste hjul sæt, der før svarede til den plads, som 3 hjul sæt af normal størrelse ville optage.

Man får på denne måde en forøget adhæsionsvægt med en bedre vægtfordeling til gunst for en bedre accelerationsevne.

Udformningen af koblingen, der var konstrueret på grundlag af Pawelka's pa-

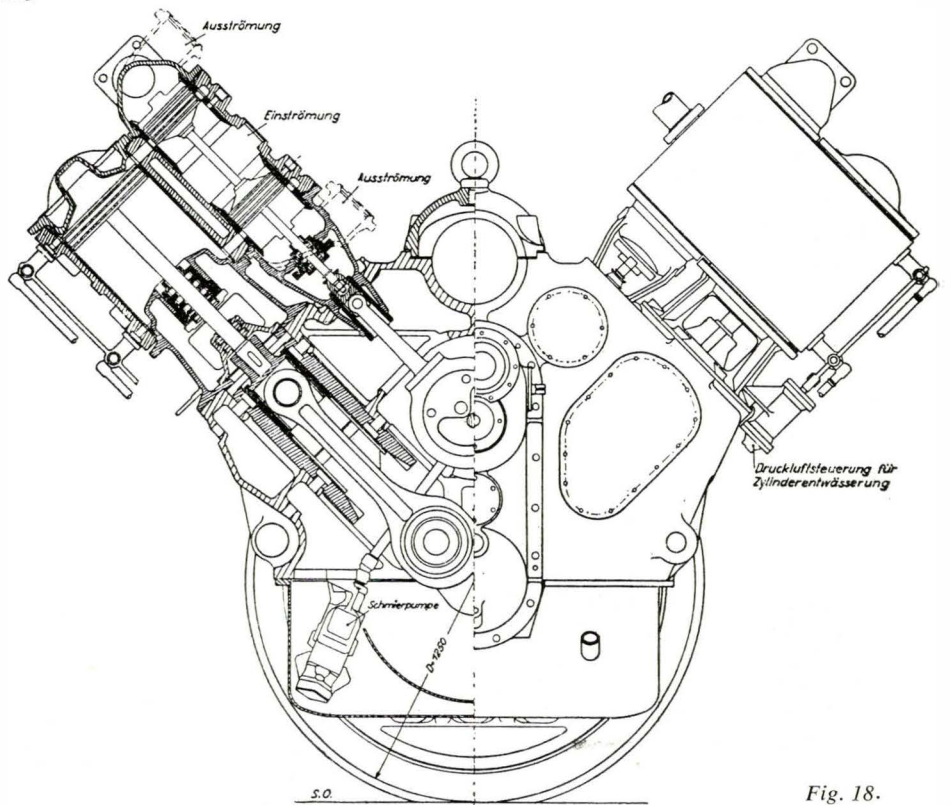


Fig. 18.

tent, fremgår af fig. 16. Den bestod i det væsentlige af 2 forbindelsesstænger, der lejret i kuglehoveder udgik fra enden af en travers på krumtapakslen og tilsluttet 2 vippearmer, der var monteret drejeligt i forhold til hinanden for enderne af en på drivhjulet fast lejret aksel.

Man var ved dette arrangement i stand til at udligne hjul sætets fjedrende bevægelser i forhold til den på rammen fastmonterede dampmotor.

En mere detaljeret tegning (fig. 17) viser et snit- og endebillede af krumtapakslen med kontravægt og traversen til Pawelka-koblingens forbindelsesstænger, af hvilke den ene er vist med sin kuglehovedlejrning. Som det fremgår af snit A-B, var rullelejer konsekvent brugt overalt, og krumtappens enkelte dele var ved hjælp af »Hirth«-fortandinger samlet korrekt i forhold til hinanden og spændt sammen med svære pasbolte.

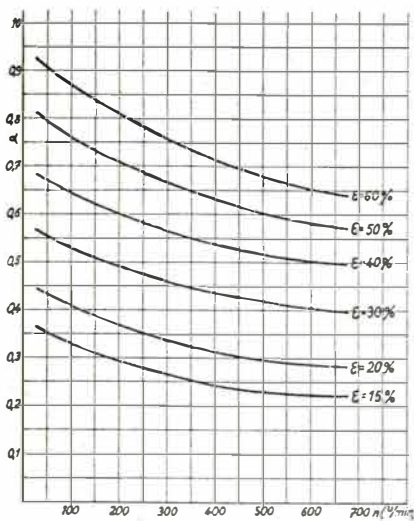


Fig. 19.

På denne måde undgik man ikke alene en dyr smedet enhed med kærømfindtlige zoner, men opnåede tillige en let tilgængelighed til rullelejerne. Disse blev gennem de viste smørekanaler tildelt olie, der kom fra en i bundkarret neddykket tandhjulspumpe, se fig. 18.

Kontravægten, der som nævnt var bragt modsat krumtapsølen, var fastgjort til det ene »krumtaplår« ved hjælp af et svalehaleforbandt og sikret med en cylindrisk stift.

Fig. 18 viser dampmotoren i sin helhed med et snit gennem det venstre stempe-maskineri. Både cylinderdiameter og slaglængde var 300 mm, et kvadratforhold, der medførte, at man kunne holde stempehastigheden nede på 7,42 m/sek. ved en hastighed på 175 km/t.

I modsætning til det tidligere beskrevne franske lok., var man her gået ind for den simple stempeglider, der af hensyn til de ved det høje omdrejningstal optrædende massekræfter var udført i letmetal.

Gliderbøsningens indvendige diameter var ikke mindre end 180 mm, hvad der

var ensbetydende med et lille strømnings-tab i kanalerne. I denne forbindelse kan de i fig. 19 viste kurver tjene til at illustrere dette forhold, idet α -værdierne angiver forholdet mellem det indicerede middeltryk og trykket umiddelbart foran glideren ved forskellige fyldningsgrader.

Glideren blev aktiveret af en enkelt ekscentrik, der med et mellemhjul var bragt i rotation fra et på krumtappens højre ende fastkilet tandhjul (ikke vist).

Ekscentrikskiven kunne af hensyn til fyldningsreguleringen og omstyringen varieres i sin ekscentricitet, en udformning der er kendt fra visse skibsmaskintyper.

Dampmotorerne var ophængt i den store cirkulære udsparring, der er vist på fig. 18 øverst i krumtaphuset, på en svær gennemgående aksel, der samtidigt tjente som tværafstivning mellem rammevangerne. Indbyrdes var hver af de 2 motorer i samme side af lok. forbundet med hinanden med støttetænger til sikring af den rigtige placering i forhold til hjul sætterne.

En dampmotor vejede 2400 kg og ydede ved prøvestandsforsøg med lethed 600 hk, der svarede til en specifik vægtydelse på 4 kg/hk eff. målt ved krumtapsakslen.

Lokomotivet blev som sagt overgivet til Rigsbanerne i efteråret 1941 og i tilslutning hertil underkastet talrige måle- og prøveforsøg foretaget af lok.-prøveanstalten i Grunewald ved Berlin. Disse forsøg tjente, såvidt krigsomstændighederne tillod det, til såvel til fremskaffelse af de nødvendige oplysninger vedrørende køreegenskaberne som til udbedring af de »børnesygdomme«, der altid vil dukke op i forbindelse med en så usædvanlig nykonstruktion.

Forsøgene gav anledning til følgende kommentarer:

1. Usædvanlig roligt løb selv ved hastigheder omkring 180 km/t, hvad der beviste enkelaksel-drevets overlegenhed i forhold til det konventionelle stangtræk.

2. Fordelene ved den indkapslede dampmotor, der gav sig udtryk ved forenklet tilsyn og betjening, hvortil kom et væsentlig lavere olieforbrug.
3. Hvad angår den opnåede lok.-ydelse kunne det fastslås, at den hastighed, hvor såvel det gunstigste dampforbrug som den største trækraft indtrådte, lå ved 80 km/t, hvor det for 05-lokomotivets vedkommende de tilsvarende værdier lå omkring 60 km/t.
4. De målte heddampstemperaturer var ved den sædvanlige kedelanstrængelsesgrad (57 kg damp/m² hedeplade/time) målt til 393° C foran den forreste venstre inotor og 373° C foran den bageste højre motor. Temperaturforskellen skyldtes varmetabet i de forskelligt lange kraftdampledninger. De tilsvarende spildedampstemperaturer lå omkring 150°–160° C.

De i begyndelsen optrædende vanskeligheder var ved nærmere betragtning af uvæsentlig betydning, da de ved konstateringen uden videre kunne udbedres. Af disse kan nævnes manglende dampeevne, der blev afhjulpet ved en ændring af lufttilførslen gennem askekassen samt en ændret fremgangsmåde ved fyringen, da brændslet på grund af lok.s fremragende rolige løb i sporet ikke af sig selv fordelte sig på risten.

Hertil kom et brud på 2 forbindelsesstænger i en af Pawelka-koblingerne, hvilket skyldtes en svigtende smøring af kuglehovederne.

En løsgåen af et af tandhjulene til ekscentrikkbevægelsen blev ved en mindre konstruktionsændring let udbedret.

Ved de igangsætningsvanskeligheder, der i 1942 ved 2 målevognsprøver viste sig mellem Berlin og Frankfurt/M., spillede uden tvivl den forholdsvis lave maksimalfyldning på omkring 65 pct. en afgørende rolle. Som en virkning heraf opstod der nemlig en forstærket uregelmæssighed i tangentialkraft-diagrammet, hvorved tendensen til spillo af en eller

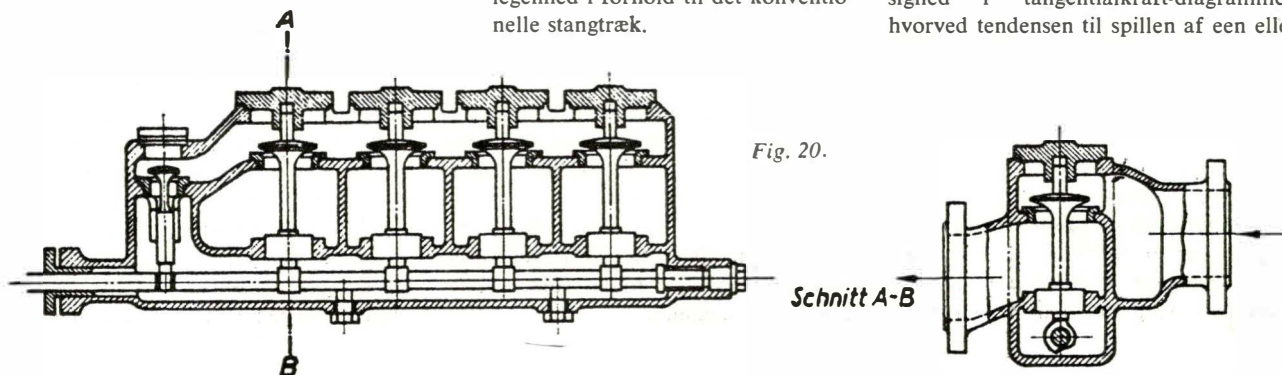


Fig. 20.

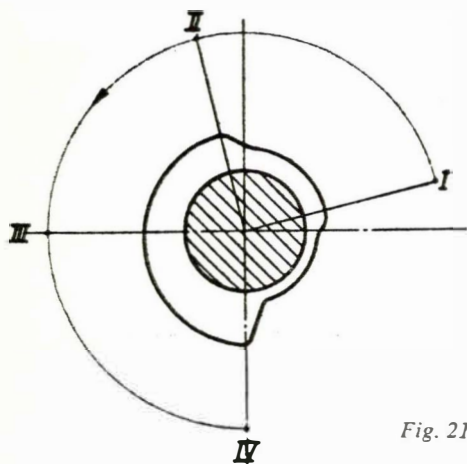


Fig. 21.

flere drivaksler begunstiges. Indtrådte denne kalamitet og regulatoren derefter straks lukkedes, strømmede al den damp, der endnu befandt sig i overhøder og den efterfølgende kræftdampledning, til den spillende motordrivaksel, der derfor var vanskelig at bringe i ro.

For at imødegå dette, overvejede man at indbygge den på fig. 20 viste ventilregulator, der skulle anbringes efter overhøderen, således at det dampvolumen, der var mellem regulator og dampmotor, blev reduceret til en brøkdel af det oprindelige. Hver ventili i regulatorhuset havde forbindelse med hver sin motor og blev løftet af en 2-trins kamskive, se fig. 21. Ved drejning fra stilling I til II var løftningen stor nok til at sikre en fuldstændig fyldning af cylindrene, men alligevel tilstrækkelig lille til, ifald den spilen af en motor skulle indtræffe, at fremkalde en kraftig neddrøsling af damptilførslen, så den pågældende motor kunne bringes til at arbejde sammen med de øvrige, der stadig omend med nedsat damptilstrømning kunne opretholde lokomotivets igangsætningsmoment.

En yderligere drejning af kamskiven fra stilling II over III til IV resulterede i en øget damptilstrømning.

Men på grund af krigens indflydelse på forholdene var det ikke muligt at gennemføre denne ombygning, og man måtte da gribe til den kendte metode at forsyne gliderbøsningerne med ekstra åbningsslidser som middel til at opnå en større fyldningsgrad, der i praksis kom til at ligge omkring ca. 70-72 pct. Samtidig forøgede man adhæsionsvægten fra 72-76 t ved at ændre placeringen af fjederbalancerens bolte.

Lokomotivet havde i året 1943 hjemsted i Altona og forrettede, da krigen ikke tillod hurtigkørsel med lette tog, planmæssig tjeneste med selv svære tog på omkring 650-700 t, hvis igangsætning efter de beskrevne forholdsregler da heller ikke voldte bryderier mere.

I begyndelsen af dette år indtraf der en begivenhed, der ikke varslede godt for fremtiden, idet lokomotivet blev beska-

diget af bombesplinter, men dog ikke mere, end at skaden hurtigt kunne udbedres. Men i august samme år blev det ramt af en svær oombetræffer, der ødelagde den ene dampmotor totalt. På det tidspunkt havde man ikke mandskab til rådighed for en reparation, der i dette tilfælde ville kræve længere tid, og man måtte da tage maskinen ud af driften.

Ved krigens slutning blev lokomotivet fundet i en sørgelig forfatning i Göttingen og af amerikanerne transporteret til Henschel, hos hvem det blev bragt fuldstændigt på fode igen. Efter i 1945 at have gennemført en kort prøvekørsel på strækningen Kassel-Wabern, blev lok. sejlet til U.S.A., hvor det på flere udstillinger vakte en berettiget opsigt.

Til en egentlig indsats på de amerikanske baner kom det imidlertid ikke, da lok. efter amerikanske forhold ikke havde den fornødne trækraft og navnlig som følge af den stigende overgang til dieseldrift ikke kom i betragtning. Åbenbart har snarere selve dampmotorkonstruktionen været af interesse, hvorimod lokomotivet som sådan ikke kunne gøre sig gældende.

Det blev da hensat på et sidespor i Fort Eustus, Virginia, hvor det fik lov at ruste op.

Man kan efter indtrykket af denne skæbne ikke undgå at blive lidt mismodig ved tanken om, at havde krigen ikke været, kunne dette lok.-projekt måske have indledt et nyt kapitel i damploks æra som traktionsmiddel, ihvertfald hvor det gjaldt fremførelsen af hurtige og lette tog på lange afstande, et område som netop et damplok. med enkelakseldrev er velegnet til at beherske.

Der er med disse linier søgt skildret en udvikling i damplokomotivets senere historie, der belyst ved beskrivelsen af et fransk og et tysk lok. med enkelakseldrev som det sidste trin, syntes at vise vejen frem for dets fremtidige anvendelse i jernbanedriften, en vej der i højere grad tog sigte på fuldkommengørelsen af drivmekanismens konstruktion i modsætning til tidligere projekter, hvor man især lagde vægten på en forbedring af den termiske virkningsgrad.

Men med det stigende forbrug af kul som råmateriale i den moderne kemiske industri og som brændsel i højovnsanlæg og kraftværker, et forhold, der særligt har gjort sig gældende i tiden efter den 2. verdenskrig, bliver kravet om en mere

rational udnyttelse af de eksisterende kulforekomster af væsentlig betydning, der i sammenhæng med de stigende priser nødvendigvis må stille anvendelsen af damplokomotivet som traktionsmiddel under debat.

Resultatet heraf er da også blevet, at damplok. må vige i konkurrencen med de mere driftsøkonomiske el- og diesellok., til hvis mest iøjnefaldende fordele foruden den bedre udnyttelse af det anvendte brændstof kan anføres det stadige beredskab, der i sammenhæng med de forenkledte former for brændstoflagrene, gør de nye traktionsmidler mest attraktive.

Men med en slutbemærkning, der kan tjene som en anerkendelse af det veltjente damplokomotiv, kan det dog med et citat fra Goethe fastslås, »At en maskine, en brugsgenstand, har nået sit højeste stade, når den på grund af udviklingen må vige pladsen«.

PÅ SPORET

Ved fransk, belgisk, tysk samarbejde bliver jernbanestrækningen Paris-Liege-Ruhrområdet elektrificeret. I første omgang gælder det strækningen Namur-Liege i Belgien, som ventes fuldført i 1968. Grænsestationen Jeumont bliver mødestedet for de franske statsbaners 25.000 v. vekselsstrøm og de belgiske statsbaners 3.000 v. jævnstrøm.

Det sidste år er 4243 damplok blevet taget ud af driften på tyske forbundsbaner og erstattet med diesel- eller el-lok.

På en strækning af Moskvas U-bane kører nu elektronisk styrede S-tog, helt uden fører. Automatiseringen har nedbragt driftsudgiften med 5 pct. og samtidig givet 20 pct. stigning i befordringskapacitet.

Metroen i Paris har udvidet sine tog fra fem til seks vogne. Perronerne på halvdelen af stationerne måtte derfor forlænges fra 75 til 90 m. Udgift 13 mill. franc. Vognene kører på gummihjul, med et interval på 110 sek. mellem togene. Det giver en kapacitet på 560 rejsende pr. minut.

Uhedsforsikringsforeningen

2

Den gensidige Uhedsforsikrings-Forening for DSB's personale har afholdt ordinært repræsentantskabsmøde torsdag den 29. april 1965 kl. 16,00 i »Folkets Hus«, Enghavevej, København, med følgende dagsorden:

1. Protokol fra repræsentantskabsmødet 1964
2. Beretning og regnskab for driftsåret 1964
3. Valg i h.t. vedtægtens § 10
4. Fastsættelse af lønninger m.v.
5. Eventuelt

Repræsentantskabets formand, E. Rasmussen, konstaterede mødets lovlige indværelse i overensstemmelse med foreningens vedtægter, § 12, og oplæste dagsordenen. Bød derefter repræsentantskabets medlemmer velkommen og rettede en særlig velkomst til de indbudte gæster. Samtlige repræsentanter var tilstede med undtagelse af håndværker H. Ussing, der havde sendt afbud med lovligt forfald. Foreningens æresmedlemmer, fhv. landstingsmand Charles Petersen og fhv. forbundsformand Hjalmar Jensen, var begge forhindret i at deltage.

Formanden udtalte mindeord over fhv. godsekspeditor C. A. Gustavsen, der gennem mange år havde deltaget i foreningens arbejde og beklædt sekretærposten gennem 15 år. Gustavsen var indtil sin død æresmedlem af foreningen.

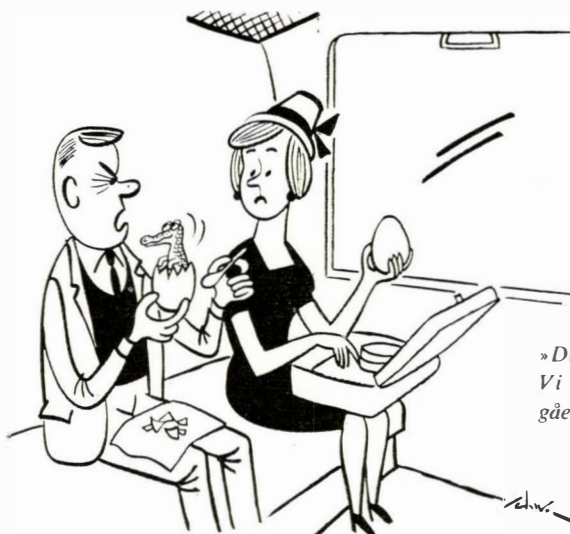
Ad punkt 1. Protokol over repræsentantskabsmøde 1964 godkendtes.

Ad punkt 2. Forretningsfører P. Madsen aflagde følgende beretning:

Jeg skal som sædvanlig fremsætte nogle bemærkninger til det i forbindelse med indkaldelsen til repræsentantskabsmødet udsendte materiale.

Vort medlemsantal er steget i sidste regnskabsår fra 9105 medlemmer til 9311, en fremgang på 206 medlemmer. Jeg kan gentage, hvad jeg har sagt de senere år, at det er det største medlemstal i foreningens historie. Fremgangen er så meget mere glædelig set på baggrund af nedgangen i Statsbanernes personalestyrke, det viser, at vore akkvisitører de senere år har gjort en god indsats for at få tegnet medlemmer inden for alle personalegrupper, og dette er vi i styrelsen meget taknemlige for.

Men ud over dette er tendensen med omtegning af ældre policer stadig fortsat, således at vore medlemmers forsikringer bedre kommer til at svare til prisniveauet.



»Du med dine importerede æg!
Vi skulle alligevel hellere være
gået i spisevognen ...«

Dette giver større præmieindtægt, men medfører naturligvis samtidig, at erstatningerne bliver større, hvad fremgår af regnskabet, men det er alligevel til fordel også for foreningen.

Skadesager. Som det heldigvis har været tilfældet de senere år, har de fleste sager i indeværende år kunnet afgøres med udbetaling af dagpengeerstatning. Afgørelse på denne måde må betragtes som et gode både for medlemmerne og foreningen.

Samtlige skadesager har været forelagt skadeudvalget, som har godkendt afgørelserne.

Afviste sager. Det er kun meget få sager, vi har måttet afvise. I et par tilfælde har vi fået anmeldelse fra folk, som ikke er medlemmer, men har haft den virkning, at de pågældende er blevet medlemmer.

Der har også som tidligere været tilfælde, hvor forsikringstagerne efter et uheld har ønsket deres forsikring forhøjet og så ment sig berettiget til skadeerstatning for den overgåede skade efter den nye forsikring. Det har i disse tilfælde været muligt at få de pågældende til at forstå, at en sådan afgørelse er i strid med forsikringsbestemmelserne.

Jeg understreger, at det er meget få sager, vi ikke har kunnet anerkende, og disse få sager er afviklet i bedste forståelse med forsikringstagerne.

Voldgiftsretten. Jeg omtalte sidste år, at vi havde en sag løbende i voldgiftsretten, men at den ikke var afsluttet. Dette er nu sket, og jeg kan oplyse følgende:

Vi havde et medlem, som blev afskediget af statsbanernes tjeneste den 31. maj 1963. Han kom til skade i juni måned efter afskeden og fremsendte skadeanmeldelse, som vi afviste, da forsikringen var ophørt ved hans afsked. Han påberåbte sig, at præmien blev afkortet kvartalsvis, og at han havde betalt til udgangen af juni måned. Vi med-

delte ham, at vi efter anmodning fra statsbanerne var gået over til månedspræmie for flere år siden, og at han også betalte månedsvis. Oplysning om månedsvis afkortning var meddelt i samtlige fagblade.

Han ville ikke godtage denne afgørelse og henvendte sig til en sagfører, og efter megen korrespondance med denne henvistes sagen til behandling i voldgiftsretten.

Kendelsen herfra gik ud på, at han ingen erstatning kunne få, men at foreningen måtte betale omkostningerne ved kendelsens afsigelse.

Regnskabet. Året 1964 viser en stot fremgang for Den gensidige Uhedsforsikrings-Forening, hvilket klart fremgår ved en sammenligning med regnskabet for 1963.

Regnskabets vigtigste indtægt, indbetalte præmier, udgør for 1964 302.444,12 kr., en stigning på 32.284,90 kr.

Renter af obligationsbeholdningen udgør 49.042,38 kr., en stigning på ca. 15.000 kr. i forhold til sidste år, hvilket skyldes, at vi i de sidste 2 år har forøget beholdningen.

I 1963 nominelt 284.000 kr. og i år med nominelt 109.000 kr.

Bankrenten har udgjort et lidt større beløb end sidste år, da vore likvide beholdninger i år er noget større. Beløbet udgør for giro og bank 2.524,77 kr.

Den samlede fremgang i indtægterne udgør 48.066,73 kr. og udgør i alt 354.011,27 kr.

Ser vi på udgiftssiden, er disse tal selvfølgelig også steget.

Udbetalte erstatninger er steget med 482,50 kr. eller næsten samme beløb som sidste år. Lægehonorarer m.v. er steget med 1.437,14 kr., en stigning på næsten 50 pct., hvilket skyldes, at vi følger finansministeriets honorarberegning. Trods dette er beløbet relativt lavt.

En væsentlig stigning på udgiftssiden er det bevilgede bidrag til Jernbanemæn-

denes kooperative Forsikringsforeningers Fond på 10.000 kr.

Den samlede administrationskonto udgør i alt 104.352,33 kr., en stigning på 16.163,40 kr.

I forhold til sidste års regnskab er følgende poster steget:

Styrelse og medhjælp	2.730,70 kr.
Interne administration	11.552,73 »
Repræsentation m.v.	678,25 »
Indmeldeshonorarer	2.010,30 »

medens udgiften til advokat og revisionsassistance er faldet med 950 kr. I de øvrige poster er der kun ringe forskydninger.

Det fremgår, at der atter i år er stigning i udgiften til indmeldeshonorar, denne udgiftsstigning er for så vidt glædelig, fordi det betyder forøget medlemstilgang og præmieindtægt.

Henlæggelse til reservefonden udgør 64.569,80 kr., således at vi opfylder vedtægternes bestemmelser om henlæggelse til denne fond.

Som følge af kursfaldet på vor fondsbeholdning er der overført 56.972,50 kr. til kursreguleringsfonden.

Herefter er overført 17.800,20 kr. til bonusfond.

Status. Pr. 1. januar 1965 udgør aktiverne en obligationsbeholdning med en nominel værdi 1.047.000 kr., en forøgelse i forhold til sidste år på de tidligere omtalte 109.000 kr. Beholdningens samlede kursværdi er 742.490 kr.

Den samlede bankbeholdning var 87.089,24 kr., og den samlede kassebeholdning udgør 20.817,22 kr.

Foreningens samlede aktiver er 850.396,46 kr., således at der ved sammenligning med sidste år er en formuefremgang på 11.672,50 kr., hvorved må tages i betragtning, at vi har måttet afskrive 128.920 kr. på vor fondsbeholdning som følge af de store kursnedgange. Dette beløb kan ikke betragtes som tabt, men vil indgå, efterhånden som obligationerne udtrækkes. Man kan i virkeligheden sige, at vi her har en hemmelig reserve, idet disse udtrækninger med den deraf fremkomne kursgevinst vil forbedre vore regnskaber i tiden fremover.

Ser vi på passividen er Grundfonden uforandret 200.000 kr.

Reservefonden udgør 404.888,24 kr., en stigning på 64.569,80 kr.

Bonusfonden er forøget med 17.800,20 kr. til ialt 145.508,22 kr.

Skadereservefonden er uforandret 100.000 kr.

Kursreguleringsfonden er som tidligere nævnt anvendt til nedskrivning af fondsbeholdningen til kurserne pr. 31. december 1964.

Balance for 1964 slutter herefter med 850.396,46 kr.

Med disse spredte bemærkninger vil jeg slutte min beretning, men er der ønsker om mere detaljerede oplysninger, er styrelsen til tjeneste.

Stationsforstander R. M. Henningsen forespurgte, om der fandtes statistisk materiale, der kunne belyse, hvormange af årets skader der var en følge af ulykkestilfælde i forbindelse med autokørsel.

Forretningsføreren meddelte, at et sådant materiale ikke eksisterede, men gav tilsagn om at udarbejde et sådant for indeværende kalenderår.

Ad punkt 3.

- Til forretningsfører P. Madsen (genvalg)
- » styrelsen, lokomotivfører E. Greve Petersen (genvalg)
 - » 3. medlem af styrelsen, formand Hans Jensen (genvalg)
 - » stedfortræder, trafikkontrollør E. Svendsen (genvalg)
 - » kasserer, fhv. billetkasserer P. From Hansen (genvalg)
 - » formand for repræsentantskabet, forretningsfører E. Rasmussen (genvalg)
 - » næstformand, lokomotivfører S. Suneson (genvalg)
 - » revisor, fhv. stationsforstander F. Remfeldt (genvalg)
 - » revisorsuppleant, trafikkontrollør G. Kragballe (genvalg)
 - » skadeudvalget, lkf. S. Suneson og fhv. togf. N. J. Olsen (genvalg)
 - » suppleant til skadeudvalget, remisearb. E. Madsen (genvalg)
 - » formand for voldgiftsretten, overkirurg, dr. med. Hans Wulff (genvalg)
 - » voldgiftsretten, remisearb. E. Madsen, værkm. H. K. Henriksen (genvalg)
 - » suppleanter til voldgiftsretten, trafikass. O. H. Jensen, pakhusformand H. P. Pedersen (genvalg)

Ad punkt 4. Lønningerne m.v. fastsættes uforandret.

Ad punkt 5. Ingen begærede ordet.

Mødet hævet.

E. Greve Petersen.

PENGE REGERER VERDEN

Ordsprog fra alverden

Vil I vide, hvad en gylden er værd, så prøv at låne en. (hollandsk).

En håndfuld penge er stærkere end to hænder fulde af sandhed. (svensk).

Penge er hverken noget godt eller ondt – det kommer an på, hvem der bruger dem. (tysk).

Gnierens penge kommer to gange på markedet. (portugisisk).

Penge er ikke noget værd – men mange penge, det er noget andet. (engelsk).

Det er langt bedre at være rig og sund end at være fattig og syg. (østrigsk).

Penge er en god vare – den afsættes godt både sommer og vinter. (svejsisk).

Det koster penge at blive født – at blive gift og at blive begravet – alt koster penge. (russisk).

Gift dig aldrig for pengenes skyld – du kan låne dem meget billigere. (skotsk).

Du kan blive tilfreds med alt, undtagen penge. Jo mere du har af penge, desto flere vil du have. (arabisk).

Penge kan gøre et hjerte langt hurtigere hårdt, end kogende vand et æg. (polsk).

Ethvert fjols kan komme til penge. Men for at kunne beholde dem må man være en klog mand. (amerikansk).

Har du penge, er du klog – har du ingen, er du dum. (tyrkisk).

Den, der har penge, kan lade sig betjene endog af djævelen. (japansk).

Penge kan man kun virkelig nyde, når man møjsommeligt har tjent dem. Men når man møjsommeligt tjener dem, har man ikke tid til at nyde dem.

I forbindelse med den skrivelse af V. C. B. Møller i Fredericia kan jeg fortælle en historie fortalt til mig af en god kammerat, der nu er død. Det var elektrofører Åge Holst. Han var ikke længe om at få sin straf for at køre forbi »Stop« i Hellerup syd. Åge havde alle de eksamener inden for hans felt i trafikafdelingen der fandtes, og han var en mand, der altid var gny om, og alle regnede med ham, når det gjalt foreningsarbejde, og alle kendte ham indenfor trafikafdelingen, høj som lav indenfor DSB. Nåh – Åge var blevet elektrofører på sine sidste år, han var ved DSB, og en dag skulle han køre et tog Kh-Hot. Han var bagefter med tiden, så blev der stop i Hellerup. Han lod den løbe, indtil han måtte tage farten af for at holde, men ak og ve, Åge røg forbi stop med en halv vognlængde, men Åge vidste hvor kontakten lå og kom ikke over den, så der blev ingen tilbagemelding til Svanemøllen, han kørte da langsomt tilbage til telefonen med toget, og signalet kom på »Kør«. På det tidspunkt havde vi endnu »Spejderen«, og han boede på Bernstorffsvej. Han var passager i toget og havde været vidne til det skete, og en dag bliver Åge ringet op i telefonen hos ham selv privat og en stemme siger: »Det er overingeniør Sørensen, kunne De ikke tænke Dem at blive hjemme nogle dage og hvile Dem?« Jo, det kunne Åge godt, men så blev det for bestandig, ja, det var jo ikke meningen, men sagen er den, at vi kan jo ikke sende Dem over på en rangermaskine, som vi kan med maskinafdelingens folk, som kører forbi »Stop«. De er jo fra trafikafdelingen. Ja, Åge vidste godt, at det var reglen, men se han var nok kørt forbi Stop, men der var ikke sket calamiteter, da han ikke var kørt over kontakten, og der således ikke var sket noget galt, men hvis overingeniøren

ville have, at han skulle blive hjemme af den årsag for at hvile sig, så ville han. Åge blive hjemme for bestandig, men det måtte han altså ikke og derved blev det og Åge kørte videre uden noget andet vrøvl. Se, sådan kan det også gå.

A M H, Valby.

Hvor længe skal vi vente!

Nu er en stor part af sommeren gået og Fredericia-afdeling kører stadig på diktat med løfte om ture, hvor vore ønsker med hensyn til togparring vil blive indpasset, men den urimelige kørsel fortsættes på bekostning af nedbrudt helbred.

Forår og sommer virker velgørende på sind og fysik, men administration og distrikt har gennem deres virke den modsatte indflydelse.

Såfremt man ikke kan bevare og opspare lidt energi i forår og sommertiden, har man intet tilskud at give til de krav, en lang vinter stiller til os, og sygdom og tidlig død kan blive følgen.

Vi er ikke en flok arbejdssky personer, med en stabil tjenestemandstand, som kæmper en fortvivlet kamp for at opnå tålelige tilstande for os selv og vor familie.

Såfremt dette ikke kan nås ved forhandling med den nuværende ledelse, må vi kræve den udvekslet med en mere forstående.

Den nuværende ledelse har allerede fuldkommen ødelagt den del af sommeren, som nu er gået – for os.

DSB er stort set en god arbejdsgiver, som ikke behøver at pine al livskraft af sine medarbejdere, men hvor længe skal vi i 2. distrikt vente på ordnede forhold. H. C. Gleerup, Fredericia.

Så vidt redaktionen bekendt, er afdelingens ønsker vedrørende kørselsforholdene imødekommet på nuværende tidspunkt.

Byttelejlighed

2 vær. lejlighed i Nykøbing Fl., nuværende leje 120 kr., ønskes byttet til 2 eller 2½ vær. lejlighed i København, helst beliggende i nærheden af S-togs station, og med rimelig husleje.

Togfører P. Vilhelm Nielsen,
Enighedsvej 28, 1.
Nykøbing Fl.

PÅ SPORET

En svensk-finsk kommission har beskæftiget sig med en ny togfærge-forbindelse mellem Sverige og Finland. Muligvis kommer den allerede i gang i 1966 med den gamle isbryderfærge »Starke«. Denne bliver da frigjort som reserve på ruten Trelleborg-Sassnitz. Den svensk-finske rute bliver udelukkende med overførsel af godsvogne.

*

Italienske lokomotivfabrikker har leveret 80 dieselelektriske lok til Argentinas statsbaner, og 200 andre lok, hvis dele er fremstillet i Italien, bliver samlet og monteret i Argentina. Hundrede af de 90 ton tunge maskiner har 1050 hk Fiat-motorer og de 180 får 1350 hk ligeledes Fiat-motorer. Maksimal hastighed 110 km/t.

*

Hidtil har vognfabrikken Simmering-Graz-Pauker A. G. i Wien været den eneste i Østrig, som byggede jernbanevogne. Nu har Jerubacher Werke også ogtaget denne produktion og fået en ordre på 180 fireakslede personvogne fra Østrigs forbundsbaner.

SR & SIR SPØRGSMÅL OG SVAR

Spørgsmål: Til signal »Stop og ryk frem« (sig.nr.4 b) står blandt andet, at toget efter standsning foran signalet må køre forsigtigt videre o.s.v.

Hvis f.eks. et S-tog holder ved et 4-vognsmærke, og et signal for enden af perronen viser »Stop og ryk frem«, kan det da betragtes som holdende foran signa-

let, eller skal man køre helt frem og stoppe op igen (ved telefonen) og så køre videre. Lkmh.

SVAR: I den beskrevne situation kan toget betragtes som holdende foran signalet, og det kan altså fortsætte forbi signalet uden yderligere standsning.

* * * * *

PERSONALIA

Forfremmelse til lokomotivfører i 15. lkl. (fortrinsvis til betjening af lyntog litra MA) efter ansøgning pr. 1/7-65.

Lokomotivfører (12. lkl.):
S. E. Kirkegaard, Århus, i Århus.

Forflyttelse efter ansøgning og samtidig fritagelse for hvervenerne som afløser i elektrokontrollen og kørelærere i den elektriske drift pr. 1/7-65.

Lokomotivfører (12. lkl.):
H. B. Henningsen, Enghave, til København Gb.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 15/6-65.

Lokomotivfører (12. lkl.):
F. L. M. Nielsen, København Gb., til Rødby Færge.
Lokomotivmedhjælper:
L. Dagsberg, København Gb., til Roskilde.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1/7-65.

Lokomotivførerne (12. lkl.):
E. Hougaard, København Gb., til Helgoland.
A. Gade, København Gb., til Helgoland.
V. H. Nielsen (Heldager), København Gb., til Helgoland.
J. Kristiansen, København Gb., til Helgoland.
J. M. Andersen, København Gb., til Helgoland.
B. K. S. Tinndahn, København Gb., til Helgoland.
H. Sejersen, København Gb., til Helgoland.
P. E. Svendsen, København Gb., til Helgoland.
H. R. J. Skov, København Gb., til Helgoland.
B. K. Larsen, København Gb., til Helgoland.
P. E. Laursen, København Gb., til Helgoland.
E. Jensen (Finn), København Gb., til Helgoland.
S. O. Sten, København Gb., til Helgoland.
K. J. Rasmussen (Birk), København Gb., til Helgoland.
V. I. Hansen, København Gb., til Helgoland.
E. B. Andersen, København Gb., til Helgoland.
K. H. Pedersen, København Gb., til Helgoland.

H. C. K. Larsen, København Gb., til Helgoland.

Forflyttelse pr. 1/7-65.

Lokomotivførerne (12. lkl.):
E. E. M. Frandsen, Helgoland, til København Gb.
H. J. Schjøtt, Helgoland, til København Gb.
E. Micheelsen, Helgoland, til København Gb.
G. R. Nielsen, Helgoland, til København Gb.
B. W. Gutte, Helgoland, til København Gb.
E. Grandt, Helgoland, til København Gb.
A. M. Hansen, Helgoland, til København Gb.
T. Olsen, Helgoland, til København Gb.
E. Nielsen (Bro), Helgoland, til København Gb.
K. E. Jensen (Bjergby), Helgoland, til København Gb.
B. C. Rasmussen, Odense, til Fredericia.

Forflyttelser efter ansøgning pr. 1/7-65.

Lokomotivførerne (12. lkl.):
I. Hansen, København Gb., til Struer.
B. B. Jensen, København Gb., til Struer.
Vagn Nielsen, København Gb., til Århus H.
N. J. Clausen, København Gb., til Århus H.
V. Høyer, Næstved, til Århus H.
K. N. K. Christensen, Roskilde, til Århus H.
J. D. Fjellerad, København Gb., til Ålborg.
K. Z. Andersen, Roskilde, til Ålborg.
K. E. Nielsen, København Gb., til Ålborg.

Lokomotivmedhjælperne:
Knud Nielsen, København Gb., til Næstved.
C. C. Andersen, København Gb., til Århus H.
E. Johansen, Ålborg, til Århus H.
P. A. Jensen, Ålborg, til Århus H.
J. B. Olesen, København Gb., til Århus H.

Ansæt som lokomotivmedhjælper pr. 1/7-65.

Lokomotivmedhjælperaspiranterne:
C. S. Jensen, Fredericia, i Roskilde.
J. A. Larsen, Århus H., i Roskilde.
E. Leary, Århus H., i København Gb.

G. Vang, Århus H., i Helsingør.
J. Hededal, Århus H., i Roskilde.
J. H. Boldreel, Århus H., i Næstved.
P. L. Johansen, Århus H., i København Gb.
O. K. B. Jensen, København Gb., i København Gb.
L. Frederiksen, Århus H., i København Gb.
S. Hein, København Gb., i København Gb.
F. E. Andersen, København Gb., i København Gb.
H. Strunk, Århus H., i Helsingør.
P. J. K. Holm, Århus H., i København Gb.
G. Jørgensen, Århus H., i København Gb.
B. S. Hansen, København Gb., i København Gb.
L. Overholt, Århus H., i København Gb.
K. N. Voigt, København Gb., i København Gb.
O. A. Jaconelli, København Gb., i København Gb.

Overgået som ekstraordinære medlemmer pr. 1/6-65.

Pensioneret lokomotivfører Otto Nielsen, H. C. Ørstedesvej 117, Herning.
Pensioneret lokomotivfører M. J. K. E. Nielsen, Friheds allé 31, 1., Sønderborg.
Pensioneret lokomotivfører L. P. Jensen, Enghaveplads 13, 4., København V.

Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1/7-65.

Pensioneret lokomotivfører A. C. Knudsen, Pile allé 20, Skjern.
Pensioneret lokomotivfører Carl Søgaaard Rasmussen, »Tjørnebo«, Jasminvej 3, Fredericia.
Fhv. lokomotivfører J. V. B. Christiansen, Kaj Munksvej 14, Århus C.



Pensioneret lokomotivfører Magnus Vamberg Rasmussen, De Gamles Hjem, Struer, født d. 7/4-1882, er afgået ved døden d. 14/6-65.
Pensioneret lokomotivfører Chr. Hempel Strubberg, Brodersens Allé 16, Hellestrup, født d. 21/3-1877, er afgået ved døden d. 20/6-65.
Lokomotivfører S. W. Assens, Strandvænget 9, Kalundborg, født 4/6-1901, er afgået ved døden d. 7/7-65.

DAMERNES DAG

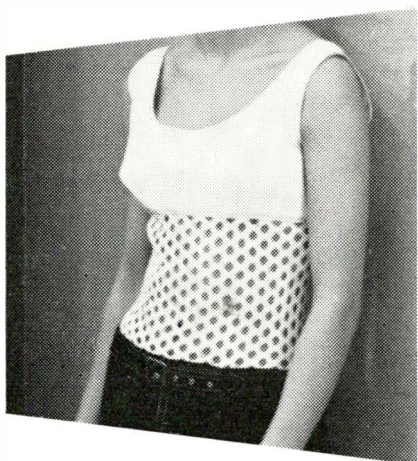
Set i spejlkabinetet

Hvor må man dog forbarme sig over udsigten til de mange bare pigeknæ, der afsløres i sommer. Ikke alene på stranden, hvor man i forvejen er vant til at se meget, men også i byen, hvor nederdelens søm er kravlet adskillige centimeter op over knæet, både på dragter og kjoler. Det ser ganske kvikt ud på de dertil indrettede mannequinben, men hvor mange af os har sådan et par?



Det var det ene problem af dette modelune. Det andet er dåbsattesten. Er De fra tiden før 1945, bør De nøjes med at betragte de korte skørter på andres ben. Ellers kan De komme grusomt på gatis trods årstiden.

Bare kjolefabrikanterne husker at forsyne modellerne med rigeligt sømmerum. Hvad gør man ellers den dag, sømmene kravler ned under knæet igen?



Har De lagt mærke til, at det er de gennemhullede mønstre og gennemsigtige stoffer, der dominerer sommerbluser og

-kjoler i år. Der er flere og større huller i strikkede og hæklede trøjer end nogensinde før. Hvilket er ganske nydeligt. Men dertil kommer, at der under blusen kun skal bæres en lillebitte bh samt solbrun hud. Hvad mener De om det? Det kan da være ganske interessant i de rette omgivelser.

Desværre er der altid nogle, der misforstår eller misfortolker et muntert modepåhit. Forleden mødte jeg en 14-årig skolepige med hvid »hullet« bomuldsjumper. Derunder havde hun aspargesbleg hud samt dramatisk sort bh af den udringede type med ¾-skåle. Det var for meget af det gode, og af den trodsige måde, hvorpå hun skød barmen frem, anede man, at hun havde oplevet en hed diskussion med sit mødrene ophav – og var gået forholdsvis sejrrig ud af den. – Ak ja ...

Er det lykkedes Dem at blive smukt sommerbrun? I så fald er De heldigere stillet end mange af Deres medøstre, og vi mistænker Dem for at have hentet den brune lød et eller andet sted syd for Alperne.

Vi gratulerer, men tilføjer: pas nu på følgerne!

Sol – og blæst – udtørre huden og resultater er synligt. Huden bliver grovere, på udsatte steder (overarme, albuer og knæ) endda ru og i ansigtet tegner rynker et par streger eller flere.

Det er en type rynker, der ikke er kommet for at blive. Går De til modangreb med det samme, kan De jage dem på flugt eller i hvert fald dulme dem meget effektivt.

Vær tilbageholdende med brugen af vand og sæbe. Anvend i stedet renselmælk eller rensescreme. Brug en fugtighedsbevarende creme både dag og nat. De findes i mange forskellige prisklasser, også de rimelige. Selv om De er blevet brun, må De ikke ophøre med at gnide Dem ind i sololie. Huden skal have ekstra fedtstof under et solbad. Det er fristende at lade huden passe sig selv i ferien, men tag alligevel et snuptag i nakkens på Dem selv. Brun hud ser sund ud, men udtørret hud ser kedelig ud.

Selv om det er højsæson for strandbade, er et indendørs karbad nu ikke at foragte. Der kan man ovenikøbet selv bestemme temperaturen.

Også i et karbad skal man beskytte sig mod udtørring af huden. Sempelthen ved



at tilsætte vandet et par dråber badeolie. Den tid er forlængst forbi, da man troede denne luksus kun tilkom fortidens cleopatras'er.

Fenjal er navnet på en ny badeolie af østerlandsk oprindelse. Den dufter dejligt, ganske svagt krydret og virker blødgørende på huden. Prisen er rimelig: kr. 7,85 for lille størrelse (til seks bade) og 14,85 for stor.

Tips fra tallerkenrækken

Gør De noget ekstra ud af sommermaden? Det vrirler med vitaminer i alt, hvad man kommer i nærheden af hos frugt- og grønthandler. Der er nye kartofler og gulerødder at skrabe rene, ribs og solbær at koge af til rødgrød, eventuelt blandet med hindbær eller endnu finere: kirsebær.

Men tag køkkenlivet lidt let af og til. Gør efterretten nem, men sund, ved at servere ymer eller yogurth.

Vil De forbedre ymer, pisker De æg med sukker og tilsætter. Det giver også lidt ekstra kalorier, hvis De har problemer til den side. Drys med revet rugbrød og puddersukker eller kom sukkerdryssede, friske hindbær i.

Mange holder sig forsigtigt tilbage overfor yogurth'en. Det har den ikke fortjent. Prøv f.eks. den nye med jordbærsmag. Børn er ellevilde med den og det forlyder fra autoritativ side, at der er planer i tænkeboksen om andre variationer, bl.a. med appelsinsmag og hindbær.

Det lille plasticbæger, jordbær-yogurthen sælges i, rummer 2 dl. Brug det bag efter til at måle vaskepulver af med. Det er svært at drysse sæbe i på øjemål og mange er tilbøjelige til for en sikkerheds skyld at hælde rigeligt i. Det er vaske-midlerne for dyre til – og for kraftige. Det går ud over tøjet, og det var slet ikke meningen.