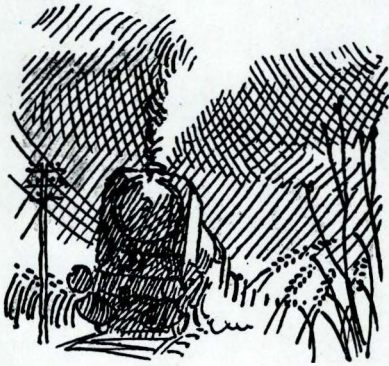




15

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

5. AUGUST 1966 — 66. ÅRGANG

15

Indhold:

ITF sektionskonference	2
Ad smalle spor i vildsomme bjerge ..	3
For mange togulykker	6
Oversigt over elektrisk transmission på dieselektriske lokomotiver ..	7
Gamle sager i høj kurs	11
Jernbanemændenes kooperative for- sikringsforenings fond	12
Personalía	14
Damernes Dag	15
Adressefortegnelse	16

Redaktører:

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

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

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Store internationale politiske konferencer aftvinger ikke offentligheden stor interesse, efterhånden som man ser den ene efter den anden slutte resultatløst efter ørkesløse forhandlinger. Der er indtil global deltagelse i sådanne møder og derfor manges interesser af den ene eller anden art, som ønskes tilgodeset. På fagbevægelsens område etableres også mange internationale møder, og inden for transportområdet, som vi også repræsenterer, er der et stærkt samarbejde langt ud over kloden med alle trådene samlet i International Transportarbejder Forbund. De enkelte fagområder er opdelt i sektioner, og vor har i juni afholdt en jernbanemandssektionskonference i Rom med deltagelse fra en lang række nationer i fire verdensdele. Umådelige mængder papir dominerer et sådant møde, og man må medgive sektionsledelsen og dens medarbejdere fra ITF's hovedkvarter i London, at det er en svær opgave at bjerge i land og for lidt effektiv, når det må tage år at behandle adskillige af de meget vitale fællesopgaver, man har sat sig for at løse. Dertil er det vanskeligt for mødedeltagerne at yde et realistisk bidrag til disse opgavers løsning eller blot inspiration for det videre arbejde, når det grundlæggende materiale for opgavernes behandling først foreligger få dage før afrejsen til konferencen. Det giver let følelsen af at have deltaget i lidt effektivt møde hvor hovedvægt lagdes på interne problemer, som organisationerne har i afrikanske og asiatiske lande. Omend det er en selvfølgelig opgave for de godt organiserede og økonomisk funderede organisationer at gøre en indsats for at hjælpe de svage, så tager dog disse talere uforholdsmæssig meget af konferencens arbejdstid, en skavank, som ikke skjules af deres veltalenhed og farverige gevandter. Det er vel for groft at have forladt mødet med det hovedindtryk, at mødesalens svalhed var en vederkvælgelse i det for årstiden steghede Rom. Der var nemlig ud over rapporterne om den almindelige sektionsvirksomhed et par interessante om jernbanemændenes faglige rettigheder og lønstrukturen ved jernbanerne. Selv i Europa er der i vor tid lande, hvor faglige rettigheder rått tilsidesættes. Vore er undertiden også i farezonen, når politikere fremsætter ønske om indgreb i konfliktsituationer. Som slut på disse let kritiske bemærkninger skal stå en anerkendelse af ITF's generalsekretariat for den kæmpeindsats, der ydes, og man må håbe, at det lykkes at få mere medhjælp til alle de opgaver, som den nuværende stab umuligt kan overkomme at løse.

Ad smalle spor i vildsomme bjerge

Vil man virkelig opleve fremmede lande og deres befolkning, skal man vælge offentlige transportmidler, tog eller rutebil. På den måde kommer man i forbindelse med de fremmede på en hel anden vis, end om man havde benyttet sig af fly eller privatvogn. En flyvetur er kortvarig og steril, og bilisten har svært ved at ryste sig ud af de private folder.

Skønt dette forhold naturligvis også gælder i et land som Jugoslavien, vil jeg dog ikke råde nogen til at tage med jugoslaviske tog. Skønt alt iøvrigt er forbløffende godt i dette mærkelige land, er togene og især de smalsporede sidelinier under al kritik.

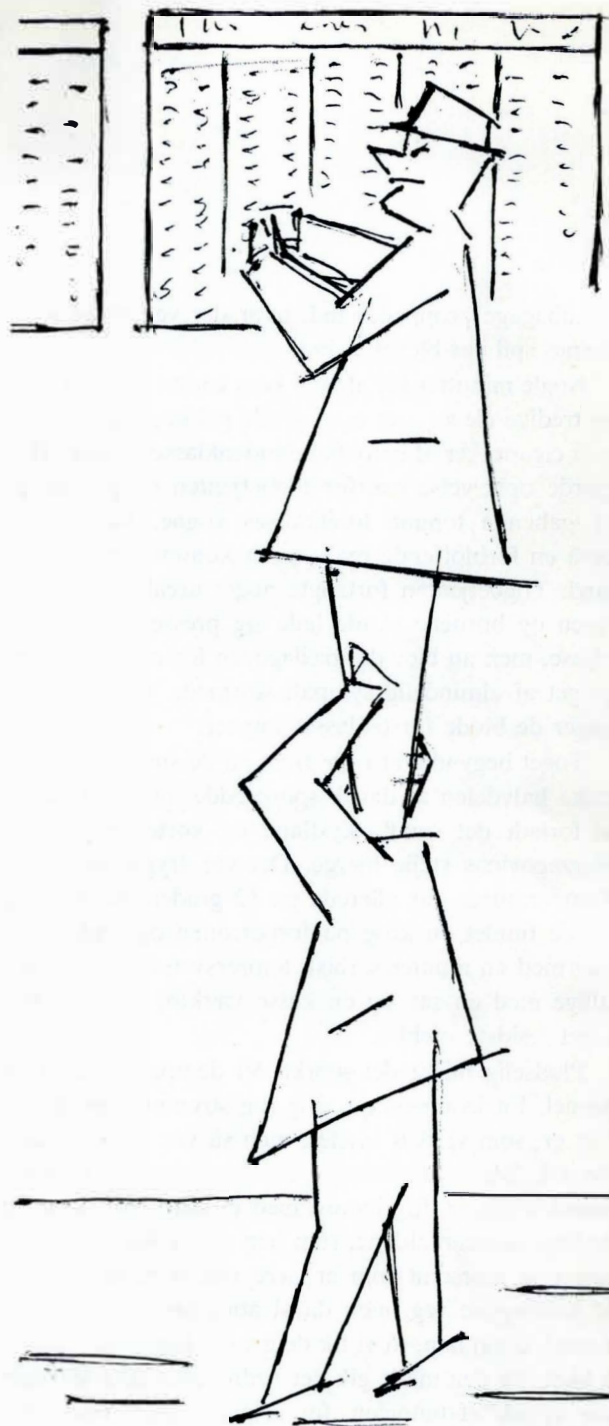
Det er sådan set ikke selve toggangen, der kan klages over. Jugoslaviske tog er ganske præcise, og man kan roligt betro sit liv til togpersonalet. Det, der er i vejen med togene, er, at der er for lidt af det enkelte tog, og at det er så som så med komforten.

Skulle De alligevel ønske at opleve en sådan togrejse med dens besværligheder og rædsler, kan De være sikker på at komme på nærmeste hold af det i bund og grund så elskværdige jugoslaviske folk, en oplevelse, der måske vil vise sig at være ulemperne værd.

Min rejse gik fra Dubrovnik til Sarajevo, en tur på små 300 kilometer gennem Herzegovina og Bosniens bjerge. Trods den relative korte afstand ville rejsen på grund af de vildsomme bjerge komme til at strække sig over elleve timer. Med fly havde jeg på vej til Dubrovnik gennemfløjet den samme strækning på 30 minutter.

Vanskelighederne begyndte allerede på jernbanelstationen. Det var næsten umuligt at få at vide, hvornår et bestemt tog gik, og hvornår det skulle være fremme. Informationerne var sparsomme. Hvor kunne jernbanelledelsen lære meget af det overordentlig fint arbejdende jugoslaviske turist- og hotelvæsen. Hvad ligner det f.eks. at anbringe stationernes køreplaner helt oppe under loftet, så kun kæmper på mere end tre meter har glæde af dem. Dette er ikke nogen overdrivelse. På et eller andet fjernt kontor sidder en trist embedsmand og udsteder forordninger om køreplaners anbringelse uden at tage hensyn til den menneskelige legemshøjde, men jugoslaverne er i den retning yderst tålmodige og klatrer sagtmodige op på skulderen af hinanden for at finde togtiderne.

Et besøg på et af statens turistkontorer, Putnik giver mig derimod et væld af oplysninger om afgang- og ankomsttider. Alligevel kan det være svært på stationen at manøvrere sig frem til det rigtige tog, da der er yderst sparsomt med afvisere. Fra Dubrovnik er det



Køreplanen studeres

imidlertid ikke nødvendigt at nære nogen bekymring, for her går der kun tog i en retning.

Jeg kom en halv time før afgangstid. Alligevel var det forbundet med store vanskeligheder at finde en plads. Toget bestod af seks vogne, fire store og to små. De store var førsteklases vogne, og de to mindre, som jeg var henvist til, var andenklases vogne med træbænke. Halvdelen af hver af de to andenklases vogne var reserveret skolebørn, hvorfor pladsen til almindelig andenklases passagerere var fortvivlende lille.

Det var rent ud sagt forbløffende at se, hvad der kunne blive plads til af folk og fæ, pik og pak og store vinflasker i halvdelen af så lille en vogn. Børn og

håndbagage proppedes ind, hvor der ved tilfældighedernes spil var blevet et hul.

Nogle minutter før afgang kom endnu en lærer med en tredive elever, der også skulle pakkes ind i vore to små cigaræsker af benyttbare andenklassers vogne. Han gjorde ophævelse overfor togbetjenten og pegede på de gabende tomme førstklassers vogne. Så sandelig også en forbløffende realitet i et kommunistisk styret land. Togbetjenten forlangte noget urealistisk, at læreren og børnene skulle lade sig presse ind i anden klasse, men nu blev det pædagogen for meget, og ombølget af almindelig sympati stormede han med sine unger de bløde førstklassers kupeer.

Toget begyndte at rulle frem ad de smalle spor, vel cirka halvdelen af dansk sporbredde, og snart havde vi forladt det smalle kystland og kørte op gennem Herzegovinas stejle bjerge. Det var frygteligt varmt. Temperaturen var allerede på 32 graders celsius. Jeg havde fundet en krog på forperronen og underholdt mig med en munter serbisk tømrersvend, der sorgløst tillige med en sav og en kasse værktøj havde entret toget i sidste øjeblik.

Pludselig bliver det mørkt. Vi damper gennem en tunnel. En kvalmende sødlig røg strømmer ind til os. Det er, som vi skal kvæles, men så var vi atter ude i det fri, lidt hostende og sorte i ansigterne. Tømrersvenden, en kraftig bamse med et stort overskæg, lo mellem hosteanfaldene, som han aldrig havde oplevet noget så morsomt som at være ved at blive forgiftet af kvalmende røg, men da vi atter kørte gennem en tunnel, hjalp han, så vi fik de gamle, frønnede vinduer lukket. På den måde gik det bedre, men ikke så snart var vi ude af tunnelen, før vi måtte åbne vinduerne igen, for trods alt var der sluppet røg ind gennem vognens utætheder. Den ene tunnel fulgte lige efter den anden, så vi kunne ikke bestille meget andet end at rive i de gamle vinduers slidte læderremme for at lukke dem i og op.

Det var ikke netop de venligste tanker, jeg sendte det jugoslaviske jernbanevæsen, men tømrersvendens glade humør smittede. Trods alt skinnede solen, og vi var på rejse gennem det særprægede og spændende herzegovianske landskab. Selv i disse vildsomme bjerge forsøger seje bjergbønder at fravriste klipperne en smule frugtbarhed. Bitte små kornmarker på størrelse med et stuegulv fandtes ind imellem de ufremkommelige, stejle klipper og fortalte lidt om menneskets ukuelige vilje i kampen mod en karrig natur. Hist og her lå små primitive huse med vinduesåbninger uden ruder, huse, der kun indeholdt et enkelt rum, hvori men-



Der hersker store befolkningsmæssige modsætningsforhold i marskal Joseph Broz Titos Jugoslavien, der er smeltet sammen af en række tidligere balkanstater. Navnlige har kroaterne og serberne svært ved at ens. Under krigen gjorde den pro-tyske kroatiske Ustachibevægelse det af med adskillige hundrede tusinde serbere.

nesker bor sammen med deres får, høns og sorte grise.

Toget kørte langsomt forbi alt dette og bjergfolkene vinkede til os. Toget er måske deres daglige oplevelse, men selv om vi på grund af togets langsomme færd op ad, fik et lille indblik i deres kår, var vi dog skilt fra dem ved en afgrund i livsopfattelse og kår. Kun de færreste af disse nøjsomme mennesker har set en jernbanevogn indvendig fra. Stationen ligger langt bort fra deres hjem som det pulserende, moderne liv gør det. Kun langsomt trænger den nye tid ind bag disse bjerge, hvor ikke en gang tyskerne nåede frem under krigen. De bosniske og herzegovinske myndigheder sender dog konsulenter til dem for at forbedre deres boligforhold og lære dem mere rationelle dyrkningsmetoder til forbedring af deres kår.

Mens vi fortsatte ind i de herzegovinske bjerge, fandt jeg frem til den lille bar, der var indrettet i den ene ende af en førstklassers vogn. En fezbærende muselman sad fredeligt og drak sin mælk, mens jeg bestilte en stor slivovica. Det var ved at være nødvendigt at få en opstrammer. Nu kom tømrersvenden til. Han smilede mandfolkeligt anerkendende, da jeg skyllede min store blommesnaps ned.

– Slivovica gut!

Han lo og bestilte selv en stor snaps. Han talte kun serbisk, så jeg benyttede mig også af mit modersmål. En forunderlig konversation med den fyldige blommesnaps gav forståelse ud over alle sproggrænser.

Jo, slivovica er godt, gentog den fandenivoldske tømrrersvend og lo fornøjet for derefter at forklare mig, hvor mange sygdomme denne vidunderlige drik er godt for. Og intet er bedre i varmen end slivovica! Jo, han havde nok ret. Efter endnu en snaps, syntes det overfyldte tog at fare gennem en uvirkelig gylden dis af fine, skære slivovicadampe.

Langsomt men støt arbejdede toget sig frem. Med lange mellemrum standsede vi ved ganske små stationer, og hver gang blev der kapløb mellem passagererne for med deres vandflasker i hånden at nå hen til den stedlige vandhane. Råbende og gestikulerende stod de bageste utålmodigt ventende, mens de forreste fik fyldt deres flasker med den dyrebare væske. Den ene efter den anden løb tilbage med sin fyldte flaske, mens nye kom til. Toget satte sig i bevægelse, uden at det dog gjorde større indtryk på de tørstige sjæle. Farten øgedes, og lokomotivføreren trak i fløjten for at tilkendegive, at nu var det alvor. Alligevel ventede nogle stadig på at få deres flasker fyldt, og først da toget begyndte at fjerne sig fra stationen, sprang de sidste på. Jeg var dog ikke altid sikker på, at alle nåede med.

Enhver havde ansvaret for sig selv i dette tog. Fandt nogen på at sætte sig på trinbrættene med benene dinglede faretruende ud over svimlende styrt, var der ingen af togpersonalet, der blandede sig i det. Det skete også, at en og anden i en kurve, hvor toget kørte særligt langsomt og forholdene iøvrigt tillod det, sprang af for at plukke en blomst eller et par velsmagende bær for atter at springe på sidste vogn, hvor hjælpsomme hænder altid var rede til at tage imod den dumdristige.

Ved middagstid nåede vi Mostar, Europas varmeste by. 58 grader celsius påstår den lokale befolkning, at man har målt i denne moskeernes by ved Neretvafloden. Heldigvis viste termometret kun 38 i skyggen, mere end rigeligt for en nordbo.

På stationen købte jeg en tillægsbillet til første klasse og forberedte mig nu på en mere behagelig tur eftermiddagen igennem til Sarajevo, men da jeg kom tilbage til toget, opdagede jeg, at også første klasses vognene var fuldt besatte blandt andet af et hold gymnasiaster på vej til Beograd.

Mens toget kørte videre mod de bosniske bjerge, søgte jeg at indrette mig i den tætbesatte sidegang. Her var om muligt endnu mere ubekvem end på anden klasse. Varmen var forfærdelig, og det var umuligt at komme hverken frem eller tilbage. Alligevel skabtes efterhånden tålelige forhold også i denne vogn. Men-

neskene har en utrolig evne til at indrette sig under alle forhold, og snart var der skabt lidt plads, så der var chance for en smule bevægelse. Vi kørte gennem de tæt skovklædte bosniske bjerge. Uigennemtrængelige synes disse skove, der i mange tilfælde er virkelige urskove, hvor bjørne og ulve går på rov. Ikke underligt, at der her under krigen skabtes god dækning for serbiske partisaner. Hverken fra landjorden eller fra luften synes det muligt at finde ud af, hvad der skjuler sig i det grønne vildnis.

Der var stadig langt mellem stationerne, men i Mostar var en af statens forhandlere af læskedrikke kommet om bord i toget. Behændigt klatrede han rundt med sin kurv med øl, sodavand og den fortræffelige jugoslaviske udgave af coladrikkene. Der var således rig lejlighed til at få tørsten slukket, og humøret steg i sidegangen. – Do you speak english?

En af studenterne havde banet sig vej hen til mig. Han var ivrig efter at træne sine engelske kundskaber. Det er ikke så mange, han træffer, og det er dyrt at rejse til udlandet. Skolemyndighederne sørger imidlertid for, at skoleeleverne får så meget af Jugoslavien som muligt at se i deres skoletid. Deres klasse havde netop været i Dubrovnik og Split.

Da han hørte, jeg var fra Danmark, var han virkelig interesseret. Alle jugoslaver, gamle som unge ved i modsætning til andre sydlandske folk udmærket, hvor Danmark er og er nogenlunde klar over vore forhold. Studenten her fremhævede, at Jugoslavien havde meget at lære af os, men ville gerne vide, hvad jeg syntes om hans land.

Jeg roste, hvad der var at rose, og det er efterhånden en del, men fortalte ham, at jeg var ret utilfreds med jernbanerne.

– Det vil blive bedre, bedyrede han. Giv os ti år mere, så vil det se meget anderledes ud.

Jeg tvivlede ikke. Jugoslaviens unge er tit overbeviste kommunister, men i modsætning til, hvad det er tilfældet i mange andre østlande, er de ikke så bjergtaget af deres eget, at de ikke ved, at de kan lære noget ude fra. Det er en værdifuld egenskab, og jeg kunne heller ikke andet end være taknemlig over, at to studenter, der havde taget plads i en kupe, nu skiftedes til at stå i sidegangen for at jeg kunne sidde ned. Til gengæld ville det glæde dem at få nogle adresser på unge, de kunne korrespondere med i Danmark.

Ved nittentiden rullede vi ind på Sarajevos store moderne banegård. En besværlig rejse var til ende, men også en rejse af de interessanteste, jeg havde oplevet, lå nu tilbage i erindringen. *Chris Parø.*

For mange togulykker

Jugoslaviens jernbanemateriel skal fornyes

I de første syv uger af indeværende år skete der på de jugoslaviske jernbaner fire alvorlige sammenstøds-katastrofer. Jernbaneulykke nr. 4 indtraf den 16. februar. Et godstog, der holdt med 18 fuldtlastede kulvogne på stationen *Sadina*, i nærheden af *Split*, satte sig pludseligt i bevægelse, baglæns. Lokomotivføreren og hans assistent havde et øjeblik forladt førerkabinen. I løbet af fire minutter nåede toget, på en stærkt hældende strækning, en fart på ca. 75 km i timen. Et øjeblik senere rasede godstogets atten vogne ind i et persontog, der arbejdede sig op ad den lange skråning, i retning mod *Sadina*-banegården. 24 mennesker omkom ved sammenstødet – blandt ofrene var persontogets lokomotivfører og hans hjælper.

Undersøgelser, som blev foretaget efter ulykken, godtgjorde, at lokomotivføreren på godstoget havde afbrudt sin maskine og sit tog på forskriftsmæssig vis. Men materiellet havde svigtet – årsag: *slid* og *dårlig stand*. Bremserne havde ikke virket som de skulle.

Jugoslaviens regeringschef, Marskal *Tito*, overtog i 1945 et land, der i næsten alle henseender befandt sig på et ruinestadium. I de sidste tyve år har marskallen og hans regering på mange områder bragt fremragende orden i tingene. Nye fabrikker er kommet i gang, nye skoler og universiteter er blevet byggede, og det jugoslaviske landbrug er nu det bedst organiserede og maskiniserede hinsides det såkaldte jerntæppe – som Jugoslavien i øvrigt aldrig har anerkendt.

Men de jugoslaviske jernbaner har stadigvæk alvorlige tekniske og materiale-mæssige vanskeligheder at slås med: Der sker pr. dag gennemsnitligt tre mindre eller større karambolager på landets banenet. De allerfleste af banernes personvogne har været i tjeneste i 40 år, og en trediedel af disse vogne er bygget af træ. Godsvognene er endnu ældre. Lokomotiverne har i gennemsnit gjort tjeneste i 37 år, og de er næsten alle sammen »dampere«. Kun 19 procent af disse maskiner kan holde til en time-hastighed på over 80 kilometer. 80 procent af signal-lysene betjenes med petroleum. De få moderne lokomotiver, som i dag er i tjeneste på det lange lands banelinier, er et sammensurium af licensprodukter fra firmaerne *Standard Elektrik Lorenz*, *Stuttgart*, *Siemens & Halske*, *München* og *Ericsson*, *Stockholm*.

Arbejdsforsøg med ASEA- og ALSTHOM- el-lok.
Rejser mellem Donau-egnene og Adria-kysten er (skri-

ver det tyske ugeblad »Der Spiegel«) ikke alene farligere, men også langsommere, end de tidligere var. Dampekspressen fra *Beograd* til *Skoplje* brugte før krigen seks en halv time på strækningen – i dag bruger den over syv timer. Fra *Beograd* til *Zagreb* rejste man tidligere på fem timer. Nu varer turen ca. syv timer.

Naturligvis har det jugoslaviske transportministerium forsøgt at etablere en modernisering af lokomotivmateriale. Men indre politiske slagsmål mellem serbere og kroater har spillet ind. Jernbanernes generaldirektør *Marijan Dermastija* udskrev for nogle år siden en licitation vedrørende leveringen af 195 el-lokomotiver. Men af politiske grunde lod han den kroatiske fabrik »Rade Koncar« optræde som mellemhandler.

En teknikerkommission, sammensat af professorer, stemte for de franske »Alsthom«-lokomotiver (med fire serbiske stemmer). Et kroatisk mindretal (tre medlemmer) stemte for det svenske ASEA-lokomotiv, som de, alt taget i betragtning, fandt mere alment anvendeligt.

Det drejede sig om en ordre på ca. 300 mill. dollars. Men forsøg på bulgarske og jugoslaviske jernbanestrækninger godtgjorde, at de svenske lokomotiver havde vanskeligheder ved at klare stejle strækninger: det gik bedst, når man strøede sand på skinnerne, og for at slæbe et tog på tyve vogne op ad den træge strækning til *Sadina* (hvor løbsk-kørslen den 16. februar fandt sted) måtte man indsætte fire el-lok af typen ASEA. Det er just den strækning, som alle godstog fra kuldistrikterne i *Bosnien* må passere for at nå frem til *Adria*-kysten.

Kroaterne, der naturligvis interesserede sig for deres ikke ubetragtelige mellemhandler-avance, bestilte for deres provins et antal ASEA-el-lok – og for en sikkerheds skyld også et antal Alsthoms.

Men slovenerne (en anden talstærk folkegruppe i staten Jugoslavien) stillede via deres repræsentanter i rigsdagen i *Beograd* krav om, at en slovensk fabrik skulle levere lokomotiver til moderniseringen af landets jernbaner.

Det er muligt, at de jugoslaviske baner fremtidigt bliver betjent af i hvert fald tre forskellige slags moderne lokomotiver. Om togrejser i landet af den grund bliver sikrere, er et andet spørgsmål: i eet tog har man ofte vogne med tolv forskellige bremse-systemer. Og et system nr. 13, den tyske *Knorr*-bremse, har generaldirektoratet for de jugoslaviske statsdrevne jernbaner fornyligt bestilt.

V. J.

koblingsværdi. (Når omløbsledningen er sluttet, d.v.s. i kørsel serieparallel FS (A-B) sluttet, eller som under BF (E-F) beskrevet, er PTR spolernes indværdi forhøjet over deres normale indværdi.

C-D

Alle

slutter omløbsledningen til S 13 spole. Derved sikres under en opkobling, at S 13 spole først bliver strømløs, når FS (C-D) afbrydes, selv om TR (J-K) er afbrudt.

E-F

MY I

slutter og forbereder til næste koblingstrin, således at TR spolen ikke kan blive magnetiseret, og dermed ingen opkobling til parallel, før FS er sluttet. (På MX og MY II er det FSR (C-D).

MX

MY II

slutter til LRC spolen.
slutter til kalibreringsspolen (se FSR (G-H)).

G-H

Alle

slutter og holder under en nedkobling fra 4-3 P 1 og P 3 magnetiseret, selv om TR (C-D) er afbrudt. Derved sikres nedkoblingen i rigtig rækkefølge. Holder endvidere P 1 og P 3 inde i kobling parallel med feltsvækning i tilfælde af jordslutning.

I-K

MY I og MY II

MX

ingen.
slutter og holder ved en evt. jordslutning, hvis FS spolen er magnetiseret, denne inde, derved sikres at FS spolen ikke afbrydes ved for høj strøm og spænding. (På MY II er det FSR (A-B) og FSD (A) der holder både FSD og FS inde).

L-M

MY I og MX

MY II

ingen.
slutter og etablerer et kredsløb over WS sentimeter til WS spolen (C-D).

ders forløb bremsning af toget. Manøvrestrømsudkoblerne afbryder PCR relæet, hvorved dieselmotoren går i tomgang.

Manøvrestrømsudkoblerne på MX og MY I er ligeledes af sædvanlig type. Der findes to stk. pr. loko, en for hver bogies bremsesystem. Når der bremses, afbryder manøvrestrømsudkoblerne PCR, hvorved belastningen tages fra lokomotivet.

Manøvrestrømsudkoblerne på MY II er ligeledes af en ny type, ASEA ATPJA 1 med påbygget kortslutningskniv. Den nye type er monteret og forsynet med tilslutninger, der muliggør udveksling med den hidtidige type. Der findes to stk. pr. loko, en for hver bogies bremsesystem. Når der bremses, afbryder manøvrestrømsudkoblerne PCR, hvorved belastningen tages fra lokomotivet.

523. Kørelås

Der er i forbindelse med lokomotivets trykluffødeledning indsat en kørelås, hvis kontakt slutter ved 6,2 kg/cm² ved stigende tryk og afbryder ved 5,0 kg/cm² ved faldende tryk. Kørelåsen forhindrer igangsætning og fortsat kørsel, såfremt trykket er under de angivne grænser, idet kontakten afbryder tids- og bremsereleat. På MY II tids- og bremseventil.

Kørelåsen er forsynet med andre fjedre, men er ellers udformet nøjagtigt som manøvrestrømsudkoblerne, der ses på plan 7. En knivafbryder, der normalt er problemet i afbrudt stilling, kan kortslutte kontakterne på kørelås og manøvrestrømsudkoblere.

524. Lamperegulator

Al belysning på MX og MY II med undtagelse af de øverste projektører forsynes over en kulsøjle-lamperegulator, ASEA type YCF, som holder lampespændingen konstant på 65 volt. Lamperegulatoren er anbragt på relætavlen i det elektriske apparatskab, fig. 1-9 B.

Spændingen til belysning bortset fra de øverste projektører holdes konstant af en særlig lamperegulator af ASEA fabrikat, type YCB 72. Lamperegulatoren er på MY 1105-44 placeret i det elektriske apparatskab under startafbryderen og på MY 1101-04 oven på det elektriske apparatskab i førerrum 2.

525. Projektører og frontsignaler

I hver ende af lokomotivet findes 3 frontlanterner, der hver især kan fungere som projektør eller frontsignal.

Den øverste og den nederste højre lanterne på MY I tændes og slukkes ved hjælp af afbrydere på instrumentbrættet i de respektive førerrum. Omhandlede afbrydere er iøvrigt maximalafbrydere.

Den nederste venstre lanterne betjenes fra en alm. afbryder i næserummet og kan kun lyse, når den nederste højre lanterne samtidig er tændt.

Hver lanterne kan fungere enten som projektør (HEL) eller som frontsignal (HALV), idet strømmen til pæren i sidstnævnte tilfælde reduceres over en formodstand.

Den øverste projektør på MX og MY II er på 250 W/75V, og hver af de nederste er på 100 W/65V. Projektørerne kan tændes enkeltvis på instrumentbrættet i de respektive førerrum (»helt lys«).

Frontsignalerne er hver på 50 W/24V, og disse er sammen med en speciel reflektor indbygget i hver af lanternerne. Alle 3 frontsignaler i den ene og de to nederste i den modsatte ende kan ligeledes tændes enkeltvis fra instrumentbrættet i de respektive førerrum (»halvt lys«).

Frontsignalerne benyttes ved togmøde eller ved kørsel på stationsområde, hvor projektørerne kan virke blændende, samt i forbindelse med de farvede signalglas som kendingssignaler m.v.

526. Alarm

Alarmhornet vil lyde, hvis kølevandstemperaturen på dieselmotoren stiger til 98° C eller derover og på MY I og II blå lampe for vekselstrøm ved varmekedelstop. Samtidig vil henholdsvis den grønne kontrollampe for kølevand eller den hvide kontrollampe for varmekedelstop tændes. Alarmen vil lyde i alle multiple-koblede loko, mens kontrollamperne kun tændes i det loko, hvor fejlen er opstået.

Foruden ovennævnte kontrollamper, der lyser, samtidig med at alarmhornet lyder, findes på MY II et antal kontrollamper, der kan give lokomotivføreren en række oplysninger, uden at der samtidig kommer alarm, nemlig:

Hvid kontrollampe for manøvrestrømsudkobler:

lyser, når PCR er umagnetiseret.

Rød kontrollampe for jordslutningsrelæ:

lyser, når GR er trådt i funktion.

(COR (J-K) normale funktion se under BTR (D-E).

MX slutter til BF spole uden om WSS (A-B), der dermed er uden betydning.

MY II afbryder til WS (A-B) spole i transduktoren. Normalt er det i kørsel parallel P 3 (A-B), der afbryder omløbsledningen, og derved forandrer indkoblingsværdien for WS (A-B) spole. I det tilfælde hvor det er P 3, der er udkoblet, erstattes P 3 (A-B) nu af COR (J-K).

L-M

MY I afbryder til aut. sandingsrelæ TDS spole.

MX

slutter og forbereder til LRC spole.

MY II

afbryder til hjulslipstransduktor WST 14.

COR I MY II

Når enten MCO 2 eller MCO 3 udkobles, vil COR spole sammen med COR spole blive magnetiseret, og over COR I bikontakter vil der nu være følgende forbindelser.

A-B slutter til hjulslipstransduktoren WST 14 spoler, således at WST 14 i tilfælde af hjulslip på banemotor 1 eller 4 aktiveres.

(COR (L-M) er nu afbrudt).

C-D

ingen.

E-F

afbryder for hjulslipstransduktoren WST 23 spoler, da der er ubalance over disse, når banemotor 2 eller 3 er udkoblet.

FS Feltsvækningskontakter

På MY I styres FS af FSR, på MX og MY II styres FS af FSD, der igen styres af FSR. Med FS spolen magnetiseret har bikontakterne følgende stillinger.

A-B

MY I ingen.

MX og MY II afbryder til omløbsledningen til PTR (J-K-L-M-N-P) spolerne, derved får PTR spolerne deres normale ind-

udkoblet banemotor, amperene må da for MX ikke overstige 1500–1525 ampere, og for MY II 2250 ampere, læst på amperemeteret : 3 = for MX ca. 500 ampere, og for MY II ca. 750 ampere, stiger amperene over disse værdier, vil COLR (A-B) slutte og over den nu sluttede COR (C-D) danne et kredsløb til ORS spole.

COR Banemotorudkoblingsrelæ

COR spole vil, når en af de fire MCO kontakter udkobles, blive magnetiseret, og over sine bikontakter vil der være følgende forbindelser.

A-B

MY I og MX slutter til P 1 og, eller P 3 afhængig af om evt. P 1 eller P 3 er udkoblet, og uden om S 13 og S 24 (A-B).

MY II som ovenfor, men over S 13 og S 24 (A-B).

C-D

MY I slutter og forbereder til ORS spole (se BTR (D-E)).

MX og MY II som ovenfor (se COLR (A-B))

E-F

MY I slutter uden om TR-S 13-S 24-WS 13 og WS 24 til SF spole.

MX afbryder til aut. sandingsrelæ TDS spole

MY II slutter til aut. sandingsrelæ TDS spole og slutter uden om TR-S 13-S 24-W 13-WS 24 til SF spole. (Hvis SF ikke vil slutte, prøv at udkoble en banemotor, derved kan hurtigt konstateres, om det er en af de 5 ovennævnte kontakter, der ikke er sluttet).

G-H

MY I og MY II afbryder til S 13 og S 24 spoler.

MX slutter uden om TR-S 13-S 24-W 13-W 24 til SF spole (som ovenfor under (E-F) kontakten).

J-K

MY I afbrydes, da ORS spole ellers hele tiden ville være magnetiseret over COR (A-B), COR (J-K) og COR (C-D).

Rød kontrollampe for hjulslip:

lyser ved hjulslip WS 13, WS 24 eller WS.

Blå kontrollampe for sikkerhedsrelæ:

skal lyse over 20 km/t.

Hvid kontrollampe for varmekedeludslamning:

lyser ved hver udslamning.

Grøn kontrollampe for lavt smøreolietryk:

lyser, når knappen LOS for lavt olietryk på dieselmotorregulatoren er sprunget frem.

Sidstnævnte kontrollampe er en nydannelse på MY 1145–1159. Kontrollamperne for batteriladning er bortfaldet og erstattet af ladeamperemetre, jf. pkt. 1511.

527. Diverse

Lokomotiverne er udstyret med defrostere på frontruderne. Opvarmningen sker ved hjælp af dieselmotorens kølevand, og den opvarmede luft bringes i cirkulation af en elektrisk drevet ventilator, hvis afbryder findes på instrumentbrættet.

Der findes flaskevarmer i hvert førerrum og en sikringsprøver i det elektriske apparatskab.

Endvidere findes elektrisk horn på taget med tilhørende trykknapper i hvert førerrum, samt bogiebelysning, der tænder samtidig med instrumentbelysningen i de respektive førerrum.

Forskellige kontakter og deres betydning

BF Batterifeltkontakterne

BF spole skal være magnetiseret, for at hoveddynamoens batterifelt over BF hovedkontakter, på MY I en, på MX og MY II to, får sin magnetisering, enten uden om over LRC kontakter (G-H), eller gennem magnetiseringsregulatoren alt efter om LRC kontakterne er sluttet eller afbrudt. Selve magnetiseringen kommer fra hjælpedynamoen, over 80 Amp. sikringen, og enten uden om eller gennem magnetiseringsregulatoren som ovenfor, BF kontakter, batterifeltet, og til hjælpedynamoens ÷.

Når forbindelsen til BF spolen er afbrudt, har BF bikontakterne følgende forbindelse.

A-B	
Alle	ingen forbindelse.
C-D	
Alle	slutter til ORS spole.
E-F	
MY I	ingen forbindelse.
MX og MY II	slutter omløbsledningen til PTR (J-K - L-M og N-P) spolerne i tilfælde af hjulslip i kobling serieparallel med feltsvækning, da FS (A-B) her er afbrudt. Den nu sluttede omløbsledning vil forhøje PTR spolernes indkoblingsværdi, således at en evt. omkobling til parallel undgås.

MCO Banemotorudkoblerne

MCO 1, 2, 3 eller 4 bruges til udkobling af tilsvarende banemotor. På samtlige loko vil den udkoblede MCO slutte en forbindelse til COR spole, og på MY II endvidere til COR I, hvis det er MCO 2 eller MCO 3, der sluttes. Over P 1, P 2, P 3 og P 4 spolerne findes en tilsvarende MCO 1, 2,

3 eller 4, ved udkobling af en af disse f.eks. MCO 1 vil forbindelsen til P 1 spole være afbrudt, og P 1 hovedkontakter og bikontakter vil da være den samme som vist på strømskemaet, da disse nu ikke skifter stilling.

På MX og MY II er der i modsætning til MY I, der har en vendevalse, monteret fremkontakter RVF 1 og 2, og bakkontakter RVR 3 og 4, over hver af disse fire kontakter findes en tilsvarende MCO udkobler.

Hvis f.eks. MCO I udkobles, vil forbindelsen til RVF 1 spole være afbrudt, RVF 1 hovedkontakter i højspændingskredsen deraf også afbrudt, og da MCO 1 her også er afbrudt, vil banemotor I forblive strømløs.

I kredsløbet til S 13, S 24 og P 1-4 spoler vil strømmen nu gå over den nu sluttede MCO 1 kontakt, da RVF 1 (E-F) kontakt er afbrudt.

BTR Nedkoblingsrelæ MY I

Virkemåden er her f.eks. ved kørsel evt. på stigninger, eller hvor togets hastighed i øvrigt falder, at sikre, at amperenes maximumværdi overholdes; amperene må lige som hoveddynamoens spænding ikke stige ubegrænset. Samtidig med at banemotorernes hastighed falder = mindre modelektromotorisk kraft = mindre spænding, deraf større ampere modsat foreteelse af FSR relæet.

BTR spole, der har en indværdi på 2250 ± 25 ampere, vil, når amperene stiger derover, bevirke at BTR spole aktiveres, og dens bikontakter har nu følgende forbindelser.

A	
B-C	afbryder forbindelsen til TR spole dermed forberedelse til en nedkobling.
D-E	slutter og holder over COR (J-K) under en nedkobling eller ved jordslutning, P 1 og P 3 inde i kobling parallel indtil BTR spolen har nået sin udværdi 83 pct. af indværdien = ca. 1865 ampere. Først nu kan den egentlige nedkobling begynde. (Med udkoblet banemotor se under COR (C-D)).

COLR Maximalrelæ MX og MY II

Da PTR som omtalt er et spændings- og strømrelæ, vil ampere-værdien for PTR spolernes udværdi normalt virke som nedkoblingsrelæ. COLR arbejder selvfølgelig altid, men har kun betydning, når der køres med en

Gamle sager i høj kurs

Tiderne skifter og moden og smagen med. Førhen var det ikke god latin som i dag at samle på gamle ting, antikviteter, til hjemmet. Ikke så få sagde, hvad man dog ville med noget sådant gammelt skrammel, men nu er det i mange moderne hjem blevet ligefrem en sport at finde et gammelt stykke, hvad enten det er en vase, en hyggelig lampe, et stykke møbel eller glas eller gamle kobberting.

Jagten er gået ind på disse sager, hvad der også har haft indvirkning på priserne mange steder. Folk, der har været på ferie og besøgt f.eks. Paris, har ganske givet også fået oplevelsen med at besøge det vældige loppemarked dernede. Her kan man købe alt mellem himmel og jord, selvfølgelig er der en mængde værdiløst skrammel imellem, men man kan sandelig også være heldig at finde en virkelig god og gammel ting til overkommelig penge i bunkerne.

Loppemarked er en foreteelse, man kommer ud for mange steder, navnlig i det sydlige udland, og det trives vel nok bedst i Italiens store byer, hvor både italienerne selv og strømmen af turister er på en evig jagt efter at finde den ting, der er deres store ønske.

Italienerne har en ret udpræget god smag for disse ting. Opkøbere deltager også i jagten rundt om i landet og handler igen med det utal af antikvitetbutikker, som findes både i storbyernes mondæne strøggader og i kældrene i mange små og krogede sidegader.

Det er endnu muligt at være så heldig at finde virkelig gode og ægte, gamle ting, selv om disse som regel går til de store auktioner og erhverves af Liebhabere med tegnebogen i orden. Men jagten på antikviteter har f.eks. i Italien startet en helt ny industri, man kopierer og efterligner til mindste detaille de originale gamle ting, hovedsagelig møbler.

I de små byer Cerea, Sanguinetto og Bovolone er der udviklet sådanne moderne industrier, som i fabrikkerne beskæftiger mange og dygtige håndværkere. De fremstiller bl.a. møbler fra ganske bestemte tidsperioder og i stilarter, der er så fint eftergjorte, at almindelige mennesker overhovedet ikke kan skelne en sådan kopi fra det ægte, men der skal eksperter til at afgøre det. Træet bliver behandlet meget omhyggeligt for at få patina. Det kan også lade sig gøre at øge indtrykket af ægthed ved, at man lader træet gennem en særlig proces angribe af træorm!

Foruden i byen Cerea findes i Bassano og Brianza virksomheder, som har specialiseret sig i fremstilling af »gamle« møbler efter originale modeller. Der er lagt et stort arbejde og et arkitektonisk studium i denne produktion, resultatet er i mange tilfælde endog gan-



I storbyens små sidegader kan man købe moderne »antikke« ting.

ske smukt, men det er og bliver efterligning. I Bassano findes en stor gammel villa, som rummer en møbel-fabrik med flere hundrede specialarbejdere, som fremstiller »antikt« indbo, og få kilometer herfra i Bassanello ligger en keramisk virksomhed, der laver vaser, tallerkener og små springvand, ligeledes i »antik« stil, efter modeller fra forrige århundrede.

Ude omkring i landet, bl.a. i Anghiari, Arezzo, Perugia og Taormina på Sicilien, for blot at nævne nogle steder, findes der i stor målestok ægte, gamle eller istandsatte møbler, men opkøbere er på færde i enhver aldrende og agtværdig by og på landejendomme for at jagte de ægte antikviteter.

Noget af det mest efterspurte er malede venetianske møbler fra det 18. århundrede, som løber op i titusinder af kroner, men man skal være meget forsigtig, når man er ude for at lede efter den antikke ting, man gerne vil eje. Der kan være ægte og efterlignede sager i skøn forening i butikken – og alle til »antikke« priser. Italienerne selv søger i de små gader, hvor varerne er udstillet på fortovet, og malerier og spejle hængt op på husvæggene. Man diskuterer, vurderer og glæder sig over de forskellige århundreders stilarter, hvoraf mange sikkert er nymodens frembringelser, men det er en stor fornøjelse at være vidne til det liv, der ud folder sig i disse antikviteters gemmesteder.

Der findes også møbelfabrikker i Norditalien, som har specialiseret sig i at fremstille møbler af valnød og andet lyst træ, som man kan gøre mørk og give århundredgammel patina ved en ganske særlig proces. Det er dog ikke alene indbo, som gøres gammelt og antikt. Eksperterne har også haft deres opmærksomhed rettet mod de rigt udstyrede, katolske kirker, herfra har man kopieret barok-enge, malerier og andre relikvier, og gamle religiøse ornament er blevet kopieret og danner udsmykning på vægures træværk, som dog ikke af den grund er blevet mere antikke, men deres »stil« begejstrer mange sydlændinge.

I Roms utal af små sidegader findes lige så mange små antikvitetbutikker, mange med snurrige og »gamle« ting, men pas på dem, lad være med at tro, at alt hvad man ser, er antikt. Derfor kan man dog alligevel dogt være heldig at finde en pæn ting, man synes om – selv om den måske for kort tid siden er sendt ud fra fabrikken!

Jernbanemændenes kooperative forsikringsforeningers fond

2 *Ordinært repræsentantskabsmøde* afholdt torsdag den 2. juni 1966 kl. 15,00 i Folkets Hus, Enghavevej, København.

Formanden, pens. stationsmester P. H. Pedersen, bød velkommen og udtalte mindeord over underdirektør Poul Vejre.

Formanden foreslog, at den udsendte dagsorden ændredes således:

1. Beretning
2. Regnskab for 1965
3. Eventuelle beslutninger
4. Valg af kasserer
5. Valg af bestyrelse
6. Lovændring.

Dette vedtoges enstemmigt.

ad 1.

Formanden: – Der er siden repræsentantskabsmødet den 21. maj 1965 sket en efter forholdene stor udvikling i fonden.

Jernbaneorganisationerne har stillet sig velvillige med hensyn til spalteplass i medlemsbladene, og det har vi udnyttet to gange, og det har givet resultater, som det fremgår af de oversigter, der er omdelt her. Vi bør dog se hurtigt at komme videre. Manglen på syge- og plejehjemspladser vil med sikkerhed vokse i de kommende år, og derfor bør vi aktivisere arbejdet med at skabe forståelse i jernbanemændenes rækker for sagen, således at bidragenes antal kan vokse stærkt. Der er udarbejdet et forslag til henvendelse til alle nuværende og forhenværende jernbanekvinder og -mænd. Hvis vi kan enes herom, bør vi søge at få den udbredt bedst muligt, f.eks. gennem organisationernes tillidsmænd eller – måske endnu bedre – ved udsendelse som meddelelse fra generaldirektoratet.

To ting, som vi i årets løb har opnået, vil kunne støtte fondens vækst: Det er lykkedes at få generaldirektoratet til at gå med til, at bidrag til fonden kan indeholdes i løn eller pension, når bidragene er ens måned for måned, og ikke er under 10 kr. pr. måned, og i øvrigt er beløb, der er delelige med 5. Når vi nu forhåbentlig bliver enige om at forstærke kampagnen for nye bidrag, kan vi sikkert få Centralværkstedernes og værkstedernes folk til at hjælpe os med at indkassere bidrag.

Den anden gode ting, vi har opnået, er, at fonden af skattedepartementet er anerkendt som berettiget til at modtage bidrag eller gaver med den virkning, at gavegiveren kan fradrage beløbet på sin selvangivelse.

Der er grund til at nævne, at generaldirektør Skov under festlighederne i forbindelse med den fynske hovedbanes 100-års jubilæum modtog en gave på 500 kr. til et humanitært formål blandt jernbanemændene. Generaldirektøren videresendte beløbet til fonden. »Vejlekassen« har som vedtaget på sidste repræsentantskabsmøde indbetalt 10.000 kr. og Pensionistforeningen yderligere 1.000 kr.

Forskellige bidragydere har i 1965 – som refereret andet sted i bladet – givet 1.480,00 kr.

I den forløbne del af 1966 er modtaget 1.195,00 kr. samt månedlige beløb gennem løn/pension således:

- 23 månedlige beløb à 10,00 kr.
- 1 månedligt beløb à 15,00 kr.
- 2 månedlige beløb à 20,00 kr.

Formanden oplyste, at bidrag formentlig kunne ventes fra Forsikringsagenturforeningen ved dennes repræsentantskabsmøde.

Helge Hansen oplyste, at en anonym pensionist havde givet ham 1.000 kr. til fonden, og overrakte dette beløb.

Beretningen godkendtes.

ad 2.

Kassereren, stationsforstander *M. S. Lyngesen*, af lagde regnskabet for 1965. Regnskabet er aftrykt her i bladet.

Regnskabet godkendtes.

ad 3.

Styrelsen forelagde forslag til henvendelse om støtte. Henvendelsen er optrykt i bladet.

ad 4.

M. S. Lyngesen genvalgtes som kasserer.

ad 5.

E. Greve Petersen indtræder i styrelsen som repræsentant for Forsikringsagenturforeningen.

ad 6.

Det vedtoges at ændre § 3 således:

§ 3.

Bestyrelsen for fonden skal bestå af et bestyrelsesmedlem i hver af de tre forsikringsforeninger. Bestyrelsen, der varetager fondens løbende forretninger, skal afholde møde mindst én gang hvert kvartal.

Af sin midte vælger bestyrelsen formand.

Det vedtoges at ændre § 7 således:

§ 7.

Beslutning om fondens ophævelse kan kun træffes, når mindst $\frac{2}{3}$ af repræsentantskabets medlemmer stemmer derfor. Samtidig træffes bestemmelse om fordelingen af fondens formue, der skal anvendes til sociale formål blandt jernbanemænd.

På »Vejlekassen«s repræsentantskabsmøde samme dag indmeldte flere af repræsentanterne sig som gavedyere til fonden, og Fællesorganisationen D.S.B. har skænket 1.000,00 kr.

En værdig opgave for alle nuværende og forhenværende jernbanekvinder og -mænd

I vort velfærdssamfund er der stadig opgaver, der trænger til at blive løst. Manglen på syge- og plejehjem er meget stor, og selv om den søges afhjulpet ved offentlige foranstaltninger, vil der fremover være et voksende behov for gode hjem for ældre og svage-lige.

Tjenestemænd og pensionister er stadig meget vanskeligere stillet end andre. Med det formål, at jernbanens kvinder og mænd selv skal være med til at skaffe ældre og svagelige kolleger mulighed for gode syge- og plejehjem, har de kooperative forsikringsforeninger oprettet

*Jernbanemændenes
kooperative forsikringsforeningers fond*

der nu er vokset til ca. 60.000,00 kr., men der skal mange flere penge til. Derfor opfordrer fondens repræsentantskab stærkt alle til at yde et bidrag til fonden.

Bidragene, der er fradragsberettiget på selvangivelsen (dog mindst 100 kr., højst 1.000 kr. pr. kalenderår) kan indbetales således:

Jernbanemændenes kooperative

Forsikringsforeningers Fond

..... d. / 196

Undertegnede

(stilling og fulde navn)

.....
(adresse)

..... hhv.

(personalekodenummer)

(pensionsnummer)

erklærer herved, at jeg er indforstået med, at der
fra og med den / 196 afkortes kr.
løn

pr. måned i min

pension

Til

*Jernbanemændenes kooperative
Forsikringsforeningers Fond.*

.....
(underskrift)

enten ved at et månedligt beløb indeholdes i løn eller pension (mindst 10 kr. pr. måned).

Udfyld omstående erklæring og send den til: Jernbanemændenes kooperative Forsikringsforeningers Fond, Fyrrehøj 14, Hellerup (tjenestesag: Nørrebro Station)

eller ved at indbetale bidrag til:

Postkonto 13 91 56

Jernbanemændenes kooperative Forsikringsforeningers Fond, Fyrrehøj 14, Hellerup.

(Evt. kan indbetalingskort rekvireres hos kassereren).

Giv os støtte, og vi vil snart kunne gå i gang med det første projekt.

På repræsentantskabets vegne

P. H. Pedersen

formand

/ M. S. Lyngesen

kasserer

Undertegnede anbefaler alle nuværende og forhenværende D.S.B.-ansatte at støtte fondens arbejde:

P. E. N. Skov

Egon Rasmussen

Erik Svendsen

Generaldirektør

Forretningsfører

Formand for

D.J.F.

Jernbaneforeningen

E. Greve Petersen

Hans Jensen

H. V. Johansen

Formand for
Dansk Lokomotiv-
mands Forening

Formand for
Fællesorganisationen
D.S.B.

Formand for
Foreningen af
Pensionister ved
D.S.B.

PERSONALIA

Afsked.

Lokomotivfører (15. lkl.):

J. V. Jensen, Rd., 31/3-1966. J. S. C. E. Stahnke, Ar., 31/3-1966, begge på grund af alder.

Lokomotivfører (12. lkl.):

A. C. H. Schneider, Ro., 31/5-1966, på grund af alder.

Dødsfald.

Pensioneret lokomotivfører Olaf P. Jensen, Stadionsalle 6, Aarhus, født den 6. juli 1893, er afgået ved døden den 17. juli 1966.

Pensioneret lokomotivfører Viggo Chr. Michael N. Pedersen, Rud. Wulffsgade 5, Aarhus, født den 18. december 1895, er afgået ved døden den 17. juli 1966.

Pensioneret lokomotivfører P. M. Bungaard, Vordingborg, født den 4. december 1882, er afgået ved døden 18. marts 1966.

Pensioneret lokomotivfører C. Frandsen, Esbjerg, født den 1. marts 1879, er afgået ved døden den 1. juni 1966.

Pensioneret lokomotivfører S. A. W. Jensen, Nyborg, født den 3. december 1896, er afgået ved døden den 2. marts 1966.

Pensioneret lokomotivfører C. C. Larsen, Slagelse, født den 30. december 1884, er afgået ved døden den 21. maj 1966.

Pensioneret lokomotivfører L. P. Olesen, Aarhus, født den 24. februar 1893, er afgået ved døden den 7. maj 1966.

Pensioneret lokomotivfører C. E. L. Rasmussen, Odense, født den 27. april 1883, er afgået ved døden den 2. marts 1966.

Pensioneret lokomotivfører S. R. K. N. Thomsen, Fredericia, født den 12. august 1897, er afgået ved døden den 14. juni 1966.

Lokomotivfører B. G. T. Andersen, Århus, født den 18. april 1908, er afgået ved døden den 4. maj 1966.

Lokomotivfører N. L. Andersen, Nyborg, født den 31. marts 1901, er afgået ved døden den 11. juni 1966.

Lokomotivfører E. V. Sørensen, Aarhus, født den 15. marts 1919, er afgået ved døden den 7. maj 1966.

Danske Jernbaners Afholdsselskabs

17. Oplysningskursus i dagene 27.-30. august 1966 på Midtjysk Ungdomsskole Ejstrupholm

Uddrag af programmet:

Fra mit hjemland *Norge*

Grækenland, foredrag og film

Aktuel udenrigspolitisk oversigt

Ungdomskriminaliteten af i dag

Film fra de nordiske lande

En afrikaner taler om sit hjemland

Ghanas udvikling og fremtid.

Tirsdag sluttes med en udflugt i den smukke natur, der er omkring Ejstrupholm, Hampen, Tarup Sø, Vrandssande, Lystrup, Hove, Bryrup, Nr. Snede, Ejstrupholm.

Prisen for hele kursuset er: 120,00 kr. Børn halv pris.

Der kan deltages i enkelte dage og enkelte arrangementer, alt efter ønske;

skolen ligger i naturskønne omgivelser med skov, sø og hede, en rigtig jysk natur; kom og vær med, De skal kun have Deres personlige dele med, moderne 2 mandsværelser, skolen er helt ny.

Husk, at alle, der har tilknytning til stats- og privatbaner, last- og rutebilchauffører og ekstraarbejdere samt medlemmer af den danske afholdsbevægelsesorganisationer, kan deltage med deres kone og børn. Nærmere oplysninger kan fås hos D.J.A.'s oplysningsleder. *Tilmeldelse* senest 15. august til D.J.A.'s oplysningsleder

opt. H. O. Jensen,
Dronningholmsvej 19, Svendborg.

Stor banesammenlægning.

To af de store amerikanske jernbaneselskaber Chicago Great Western Railway og Chicago and North Western Railway har besluttet at gå sammen.

Allerede i 1964 udtalte de to selskabers ledelser sig i denne retning, men det kunne ikke gennemføres, uden at der indsendtes et andragende herom til staternes øverste trafikråd, Interstate Commerce Commission. Dette er nu sket, og hvis sammenlægningen bliver en realitet, vil let nye store jernbaneselskab råde

over et skinnenet, der strækker sig over elleve af USA's stater.

En talsmand for den statslige trafikkommission har udtalt sig positivt for sammenslutningen, men siger, at denne kun kan ske, hvis der samtidig ydes visse garantier til to andre jernbaneselskaber, som berøres af en sådan sammenlægning, nemlig Chicago, Milwaukee, St. Paul and Pacific Railway og Soo Line.

I amerikanske jernbanekredse afventer man med stor interesse det endelige resultat.

DSB regnskab.

Driftsindtægter: I forhold til forrige finansår er personbefordring steget med 51,0 mill. kr., medens andre indtægter er faldet med 6,8 mill. kr., i alt en stigning på 48,3 mill. kr. til 858,7 mill. kr., som bortset fra godsbefordringen har oversteget forventningerne til takstændringerne pr. 1. maj 1965.

Driftsomkostningerne, i alt 927,9 mill. kr., viser i forhold til forrige år en stigning på 100,4 mill. kr., svarende til 12,2 pct. Trods nedgang i personalestyr-

ken som følge af rationalisering, hidrører 92,9 mill. kr. af udgiftsstigningen fra øgede lønningsudgifter, der således er steget med 16 pct. Den resterende stigning på 7,5 mill. kr. skyldes overvejende forhøjelse af OMSen pr. 1. april 1965.

Det egentlige driftsresultat viser et underskud på 69,2 mill. kr.

Forrentning og afskrivning er steget med 13,7 mill. kr. til 157,7 mill. kr., og statens tilskud har således været 226,9 mill. kr. mod 161,2 mill. kr. i forrige finansår.

Statsbanernes driftsindtægter og driftsomkostninger m.v. i tidsrummet april-marts 1965/66 og en sammenligning med det tilsvarende tidsrum i 1964/65.

	April - marts		Afvigelser
	1965/66	1964/65	
Driftsindtægter	858.740	810.399	48.341
Driftsomkostninger	927.962	827.586	100.376
Driftsoverskud	÷ 69.222	÷ 17.187	÷ 52.035
Afskrivning	52.193	47.674	4.519
Forrentning	105.507	96.332	9.175
Regnskabsmæssigt overskud	226.922	161.193	65.729

Sommer-suk

Fjorten dage – for slet ikke at tale om tre uger – kan være meget lange i sommerhuset ved havet, hvis vejrguderne ikke viser den lune side udad. Hvad stiller man op med sig selv fra morgen til aften?

Man *keder* sig. Men det tør ingen sige højt. Næh – man har det dejligt, slapper af, går ture o.s.v. – og kigger i smug på uret for at se, hvor længe der er til spisetid.

Derfor ros til konen på landet, der til en veninde skrev: – Børnene nyder at være her, og når de er glade, må vi andre også være det! Men lidt monotont er det nu. . .

Resigneret? Såmænd. Men hun havde mod til at stå ved det.

Vi håber på solskin de sidste otte dage. . .

Forkert rækkefølge – eller hvad?

Det må i parantes bemærkes, at selvfølgelig snakkede sælgeren for sin syge moster, men synes De alligevel ikke, der er noget i nedenstående salgsargumentation, der vækker til eftertanke?

Det drejer sig om en fuldautomatisk vaskemaskine med mange programmer, stor pris, lille udbetaling:

– Sålænge børnene er små, bliver de transporteret rundt i al slags vejr bag på cyklen. Den er tung at træde og besværlig at styre.

Når børnene er blevet store nok til at få deres egen cykel, har forældrene fået råd til at købe bil, og det gør de!

Lad det nu ikke gå ligeså med vaskemaskinen. Mens børnene er små, har De læssevis af bleer, som skal koges og skylles i det uendelige. Her har De virkelig brug for vaskemaskinen. Sig ikke, at De ikke har råd (det er det med de små rater). De køber alligevel én om nogle år, og så har De endda mindre vask end nu. . .

Synes De ikke, han har ret?

Går De i gardin-tanker?

Gardinmanden fortæller, at det slet ikke er moderne med kappe, så De har lov at spare stof og sy-tid her, hvis det er efter Deres hoved.

Men er De havnet i en moderne lejlighed, er der muligvis en fast »kappe« i plastic eller finér; så kort, at den nærmest fungerer som en kasse til stænger og lø-

begang. Den hører med til det faste inventar på linie med isskab, komfur og fjernsynsantennen og er ganske fikse.

Iøvrigt beregnes 40 cm stof til den gammeldags kappe (plus sømmerum), og husk endelig god plads til løbegang, hvis stoffet krymper i vask. Al bomuld f.eks. krymper ca. 10 pct. Man bliver rasende helt ud i fingerspidserne af at mase en gardinstang eller spiralsnor igennem en trang løbegang.

Samme gardinmand fortalte endvidere, at det ikke er nødvendigt at sy stofbanerne sammen på langs, hvis man har at gøre med et let materiale som uld- eller dralonspind. Lad dem hænge frit i stedet. Overgangene ses ikke og ved vask eller rensning opstår ingen problemer i retning af ulige krympning.

Lange gardiner kan vise tendens til at bølge i siderne. Situationen kan afhjælpes ved at sy et såkaldt »blybånd« i kanten forned.

Skrædderne benytter samme system ved jakker, både til damer og herrer. I ryggens nederste søm indlægges et par bly-»skiver« til at tynde ned. Så falder jakken automatisk på plads, når man står stille.

Lårkort til de mindste

Vi kan ikke forstå, at yngste dame på billedet ser så modfalden ud. Det skulle da lige være på grund af det aparte hovedtøj, der minder om en rummandshjælm. Kig på frakkerne. Det er modeller, så de kan ikke købes i forretningerne. Men De har lov at kopiere dem, og så skal De De lige have at vide, at stoffet er bomuld, så de er til sommerpynt og intet andet.

To næsten for dobbeltradede pigefrakker i sribet Mønluckye-bomuld med hvid piqueindsats i halsen. Smukt og upraktisk.

Mens vi er ved tøjsnakken, kan det afsløres, at forårsmoden intet varigt spor har sat sig i efterårsmoden. Og det er immervæk den sidste, der er den vigtigste.

Foreløbigt er den lårkorte længde kun slået an hos avantgardisterne, som altid er med på den værste, så dem kan man ikke regne med. Det er det knækorte look, der dominerer.

Vinylfrakkerne fik lynhurtigt nogle billige efterligninger, der så jammerlige ud, allerede mens de hængte på tøjstativerne, så dem tør man heller ikke satse for højt på til efteråret.

Op-art'en dermimod flourer i de nye kollektioner, men den er så let kendelig, at man kun tør binde an med den i små ting som tørklæder, ørenringe, bluser etc. Men hvem siger, at op-art-tøj bliver solgt, selvom butikkerne tager det hjem? Kunderne har trods alt det sidste ord.

Det småblomstrede oldemors-mønster er kommet igen, og det skal være på sort bund for at være helt ægte. . .

Fodbold på fjernsyn

Mens fodboldsfeberen hærgede alle hjem og store og små sad klistret til skærmen for at følge den hvide bolds færd fra mål til mål, funderede en del fodbolds- enker over, hvilken idræt kvinderne kunne kappes i for at præge ligeså stor interesse via fjernsynet.

Men selvom »enkerne« tænkte dybt og længe, kom de ikke til noget resultat, så her er noget, der hikker m.h.t. ligeberrettigelsen.

Måske er der ikke andet at gøre end at gribe til bolden, eller rettere: *sparke* til den, og så er vi lige vidt.



Københavns Godsbanegård: Lokomotivfører P. J. J. Busk, Bremensgade 64, st. København S. Tlf. Asta 3093.
Kasserer: Lokomotivfører P. K. Kristensen, Banefløjten 8² tv., Brh. Tlf. 94 75 46.

Helgoland: Lokomotivfører E. C. L. Christiansen, Tværbommen 41, st. th., Gentofte. Tlf. GE 5659 v.
Kasserer: Lokomotivfører K. E. H. F. Nielsen, Sognegårds Allé 48², Hvidovre. Tlf. 78 47 55.

Enghave: Elektrofører N. O. A. Dinesen, Charlotte Muncksvej 30⁴, København NV. Tlf. ÆG 9744.
Kasserer: Elektrofører E. G. Nielsen, Dannevirkegade 13¹ th., København V. Tlf. VE 7285.

Roskilde: Lokomotivfører Kaj Juul Rasmussen, Holbækvej 10. Tlf. (03) 35 76 20.
Kasserer: Lokomotivfører E. W. Pedersen, Ringparken 31¹ tv.

Helsingør: Lokomotivfører J. Maymann Hansen, Sct. Knudsvej 6.
Kasserer: Lokomotivfører J. A. Nielsen, Pontsøvej 31¹.

Næstved:
Kasserer: Lokomotivfører J. Ourø Jensen, Præstøvej 177.

Gedser: Lokomotivfører H. P. Kjær Hansen, Langgade 8 c.
Kasserer: Lokomotivfører J. H. M. Hansen, Danmarksgade 11.

Nykøbing F.: Lokomotivfører A. Jacobsgaard, Nørrevænge 29.

Rødby Færge: Lokomotivfører E. R. Rasmussen, Langgade 30, Gedser.
Kasserer: Lokomotivfører H. Bahne Larsen, Lærkevej 9, Rødby havn.

Kalundborg: Lokomotivfører T. G. B. Olsen, Røsnæsvej 28. Tlf. 2339v.
Kasserer: Lokomotivfører P. A. Jensen, Stationsvej 3 B.

Slagelse: Lokomotivfører E. Meng, Klokketøbergade 15¹ th.
Kasserer: Lokomotivfører H. Klørup Kristensen, Valbyvej 40¹.

Korsør: Lokomotivfører S. Juul Madsen, Thiesens Allé 29¹. Tlf. (03) 57 24 74.
Kasserer: Lokomotivfører H. E. Jørgensen, Fasanstien 1¹ th.

Nyborg: Lokomotivfører Å. Tarpø, Aldershvilevej 25. Tlf. 1728.
Kasserer: Lokomotivfører Knud Falkenberg, Vester Voldgade 16¹.

Odense: Lokomotivfører P. A. L. Jørgensen, Poul Møllersvej 13. Tlf. 11 59 09.
Kasserer: Lokomotivfører N. E. K. Larsen, Prs. Benediktes Allé 4, Frøens Bøge.

Svendborg: Lokomotivfører E. Larsen, Tvedvej 62.

Fredericia: Lokomotivfører N. P. Junker, Ørnevej 11¹ th. Tlf. (059) 2 46 36.
Kasserer: Lokomotivfører A. Vilhelmsen, Sjællandsgade 49, st. Tlf. (059) 2 46 37.

Kolding: Lokomotivfører P. F. Pedersen, DSB maskindepot.

Padborg: Lokomotivfører H. Winther Jensen, Sønderhav pr. Kollund, Sdj. Tlf. (046) 7 87 94.

Kasserer: Lokomotivfører H. O. Buus Jensen, Pilevej 12.

Haderslev: Lokomotivfører A. C. Dinesen, Vestergade 42¹.

Åbenrå: Lokomotivfører S. E. Schou, Borgmester Finksgade 12².

Sønderborg: Lokomotivfører A. J. Jørgensen, Åbenrå Landevej 26.

Kasserer: Lokomotivfører P. A. Overgård, C. W. Eckersbergsvej 12.

Tønder: Lokomotivfører P. F. Behr, Horupsgade 41. Tlf. (47) 2 16 76.

Kasserer: Lokomotivfører J. L. J. Christensen, Widdingherredsgade 4 st.

Esbjerg: Lokomotivfører V. Dorner, N. J. Poulsensvej 4. Tlf. (051) 2 49 56.

Kasserer: Lokomotivfører H. M. Barlo, Strandbygade 58³ th. Tlf. (051) 2 90 58.

Struer: Lokomotivfører R. Lynggaard Olesen, Rosenvænget 50. Tlf. 5 06 12.
Kasserer: Lokomotivfører K. R. Christensen, Nygade 12.

Thisted: Lokomotivfører I. A. Asmussen, Kirkegårdsvej 4.

Frederikshavn: Lokomotivfører A. T. Larsen, Vinkelvej 7. Tlf. 2 03 48.
Kasserer: Lokomotivfører H. N. W. Hansen, Rosevej 13.

Ålborg: Lokomotivfører Finn Christensen, Købkesvej 14.
Kasserer: Lokomotivfører B. C. V. Kruse, Hesseløgade 10, 3. th.

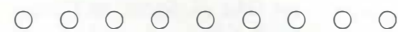
Randers: Lokomotivfører N. Larsen, Rindsvej 31.
Kasserer: Lokomotivfører P. S. Henriksen, Rosenborg Allé 9.

Århus: Lokomotivfører N. K. Jensen, Silkeborgvej 19² th., Århus C. Tlf. (061) 2 20 62.
Kasserer: Lokomotivfører E. A. Lønngvist, Rosenvangs Allé 20. Århus C.

Viborg: Lokomotivfører E. E. Jensen, Frihedsvej 1.
Kasserer: Lokomotivfører E. Mortensen, Danmarksvej 34.

Brande: Lokomotivfører K. Poulsen, N. J. Fjords Allé 3.
Kasserer: Lokomotivfører L. Tønning, Mosevænget 10.

Herning: Lokomotivfører Aage Lauridsen, Godthåbsvej 68. Tlf. 4483.
Kasserer: Lokomotivfører O. Bruno, Museumsgade 50.



Flytning

Husk i god tid at melde flytning til postvæsenet. Hvis medlemsbladet udebliver, meld det da til postvæsenet. Hjælper dette ikke, skriv så til bladets ekspedition.

Artiklers indsendelse

Artikler eller notiser, som ønskes optaget i medlemsbladet, skal foreligge hos redaktionen senest 14 dage før, medlemsbladet udkommer den 5. og 20. i hver måned. Op til højtiderne må påregnes længere frist, for at optagelse kan være sikker.

