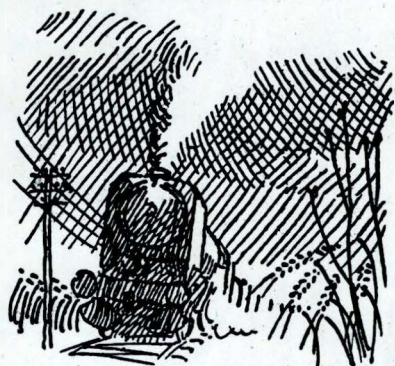




8

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

20. APRIL 1966 — 66. ÅRGANG

8

Indhold:

Trafikvisioner	2
MZ = 3300 hk	3
Historien om Gamle Magda	4
Arbejdstidsregler	6
Elektrisk transmission på dieselektriske lokomotiver	7
SR & SIR	11
Personalia	13
Ansøgningsskema til feriehjemmet ..	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 lukket.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Drømmen – hvermand sin bil er ikke længere en utopisk tanke – tværtimod – den er vilkelighedsnær. Men nogle har også en sikker fornemmelse af, at hvermand vil få flyvemaskine, og de ser for sig en strøm af helikoptere og jetknallerter i det danske luftrum. Med saligt gys håber de på, at visionen går i opfyldelse – modsætningsvis jernbaneledelser, som søger at finde modtræk til at befæste jernbanernes stilling i den hurtigt ekspanderende udvikling. Det gælder i vort land, som i alle andre; men der er hos disse også i udviklingen en voksende erkendelse af jernbanerne som meget væsentlige faktorer ved trafikafvikling, når man udarbejder trafikplaner. De store og kraftigt industrialiserede lande, som f.eks. USA, Vesttyskland eller England, føler direkte nødvendigheden i at lave trafikplanlægning med jernbanerne som rygrad for landverts trafik; thi automobilismens ekspansion, med uopfyldelige arealmæssige og økonomiske anlægsmæssige krav, tvinger byplanlæggere og trafikeksperter til at betragte trafikproblemerne fra et mindre traditionelt synspunkt. Heldigvis må man sige. Men beklageligt, at synspunkterne skal dirigeres alene af udviklingen og ikke omvendt. Er der også herhjemme en voksende forståelse for disse problemer? Ja, enkelte betydende trafikeksperter og byplanlæggere har øje og sind opladt. Imidlertid har alt for mange i befolkningen endnu for langt til at mærke selverkendelsens bitre smag. Den hjemlige spire, til en rationel løsning på vore trafikspørgsmål, er beskedent hengemt i en mager ager, medens automobilismens og flyvningens herolder med anmasende fanfarer tuder statslige og kommunale myndigheder ørerne fulde med krav om at gøre Danmarks jord til veje og landingsbaner for de hundredtusinder, der lige som hærmyren uden omtanke blot æder alt på sin vej for stadigt at kunne eksistere. Vi må lære af udviklingen i de lande, hvor de tætte bilstrømme er som en spændetrøje for en hensigtsmæssig trafikafvikling. De har gjort erfaringerne, og vi skal ikke arbejde os ind i det samme dilemma med uhyrlige økonomiske ofre, når vi kan hente fiduserne lige uden for vore vinduer. Vi skal ikke gøre forholdene helt fornuftsstridige eller spare på skillingen for at lade daleren rulle. Men ud af denne udvikling vil en ny fremtid kunne gro for jernbanerne. Disse må ikke vedblivende ligge i defensiven, men må føre en offensiv trafikpolitik. Dertil er det nødvendigt, at myndighederne får sat fart i trafikkoordineringen, inden en mængde penge anvendes til trafikformål som ingen berettigelse har, når man taler om rationel trafik.

MZ = 3300 hk

DSB har hos Nydqvist & Holm A/B, Trollhättan, Sverige, bestilt 10 dieselelektriske lokomotiver af ny type (MZ) med 3300 hk-motor og maksimalhastighed 143 km/t.

Indkøbet af de 10 lokomotiver er en fortsættelse af den modernisering af DSB's drift, der tog sin begyndelse i 1954, da de første MY-lokomotiver blev sat i drift og indledningen af den sidste fase af den fuldstændige overgang fra damp til dieseltrækraft også i spidsbelastningsperioderne.

Den tekniske udvikling har nu medført, at leverandøren i kraft af de i USA opnåede erfaringer har kunnet tilbyde en ny lokomotivtype med en ny dieselmotor af General Motors seneste fabrikat og med nye typer elektrisk udstyr.

At det drejer sig om et væsentligt teknisk fremskridt, der vil kunne få meget stor betydning for DSB's fremtidige drift, ses blandt andet deraf, at MZ-lokomotivet med en vægt på 120 t vil få en motoreffekt på 3300 hk, hvilket må sammenlignes med, at de sidst leverede MY-lokomotiver med en vægt på 103 t har en effekt på 1950 hk.

Det vil allerede ved lokomotivernes idriftsættelse være muligt at fremskynde adskillige eksprestogsforbindelser væsentligt.

Når en Storebæltsbro til sin tid bliver en realitet, vil det med den nye lokomotivtype og de hidtil påregnede stigninger være muligt at forcere broen med store tog uden brug af skydelokomotiver. Endvidere vil et 300 t eksprestog med 4 à 500 rejsende da kunne køre fra København til Århus på 2½ time, når banen er udbygget til 140 km/t overalt. Ved omgearing af lokomotiverne og anvendelse af endnu højere hastighed vil rejsetiden kunne nedbringes yderligere.

Tilsvarende nedsættelser af rejsetiderne vil naturligvis også gøre sig gældende for alle andre rejser over større afstande, og det vil således til den tid næppe være tidsfaktoren, men alene blive spørgsmål som sikkerhed, bekvemmelighed, præcision uanset vejforholdene, bagagemængde og pris, der vil afgøre, om man vil foretrække jernbanen eller andre transportmidler til rejser over den største del af landet.

Det første lokomotiv af den nye serie leveres i foråret 1967. Derefter fremkommer en pause i leveringen, idet der agtes opnået driftserfaringer med dette lokomotiv, inden leveringen af de øvrige 9 lokomotiver påbegyndes ca. 1 år senere.

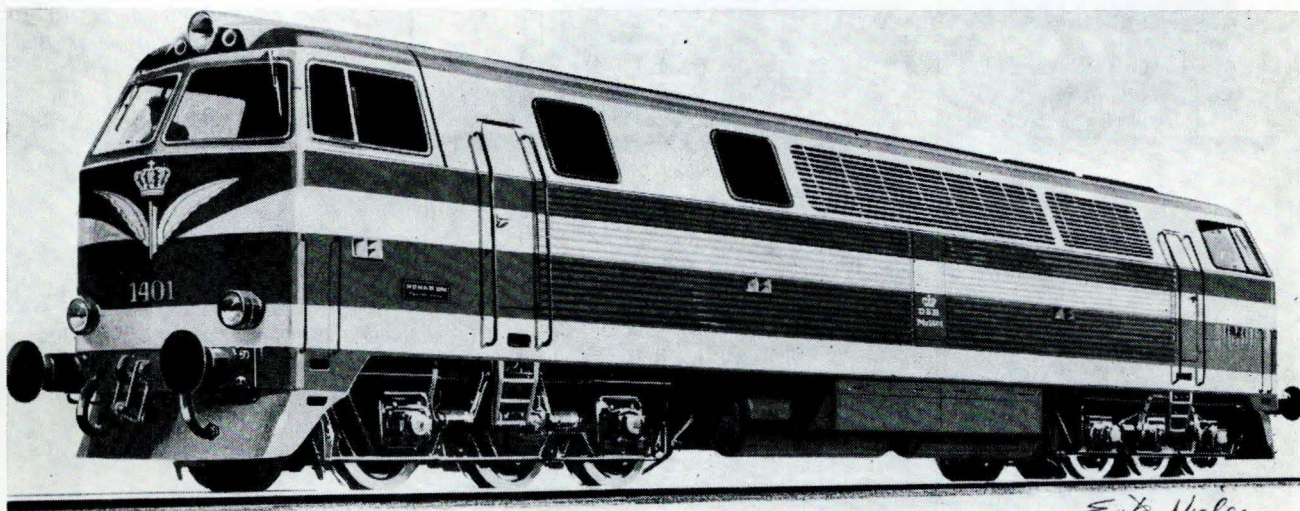
Nydqvist & Holm Aktiebolag udfører det første lokomotiv med undtagelse af bogierne, der leveres af A/S Frichs, Århus, og til dette lokomotiv anvendes originale dele fra USA i størst mulig udstrækning.

For de øvrige 9 lokomotivers vedkommende deltager A/S Frichs i leverancen med fremstilling af bogier, lokomotivoverbygning m.v., medens Thrige-Titan A/S, Odense, leverer de elektriske maskiner, såsom bane-motorer og hovedgeneratorer m.v., udført på licens fra General Motors.

Ordren fordeler sig for de sidstnævnte lokomotivers vedkommende med ca. 39 pct. af prisen til de danske firmaer og resten omtrent ligeligt fordelt mellem det svenske og det amerikanske firma.

Danske Statsbaner bliver den første bane uden for Nordamerika, der tager denne nye kraftige lokomotivtype i brug, og de resultater, der opnås med den nye type, vil blive fulgt med opmærksomhed, også i udlandet.

E. Risbjerg Thomsen.



Historien om »Gamle Magda«

4 Franskmanden Anatole Mallet og hans geniale lokomotivkonstruktion revolutionerede jernbanedriften i USA's bjergegne. – »Verdens største, mægtigste og vidunderligste lokomotiver gennem 50 år«.

De skramlede henover skinnerne med en ynde som en fribryder, der er dumpet ned i menuetten af »Elverhøj«. De udsendte lyde gennem skorstenen, som om de led af medfødt talefejl.

Alligevel var de gennem 50 år verdens største, længste og mest vidunderlige lokomotiver. De besætninger, der kørte disse giganter gennem det amerikanske kontinents vildeste bjergegne, kaldte dem for »Mallets uhyrer« efter konstruktøren Anatole Mallet.

Hemmeligheden bag Mallet-uhyrernes kolossale styrke var den konstruktion, der muliggjorde anbringelsen af to faktisk adskilte, men i forlængelse af hinanden monterede dampmaskiner under én kæpsemæssig dampkedel. Det var en byggemetode, der gjorde det muligt for et enkelt mandskab med ét lokomotiv at slæbe den dobbelte tonnage over slyngede baner gennem stejle bjergslugter.

Det ældste og største lokomotiv af Mallet-slægten, et 38-hjulet tusindben med en vægt på 600 tons, kørte indtil for fire år siden på Union Pacific banen, men har nu trukket sig tilbage sammen med sine »søstermodeller«. Enhver, der nogensinde nåede at se en af disse giganter arbejde sig prustende og stønnende gennem Utahs Ekkodal vil skrive under på, at med op-

lægningen af Mallet-uhyrerne sluttedes et af de festligste og mest farveprægtige kapitler i amerikansk jernbanehistorie.

*

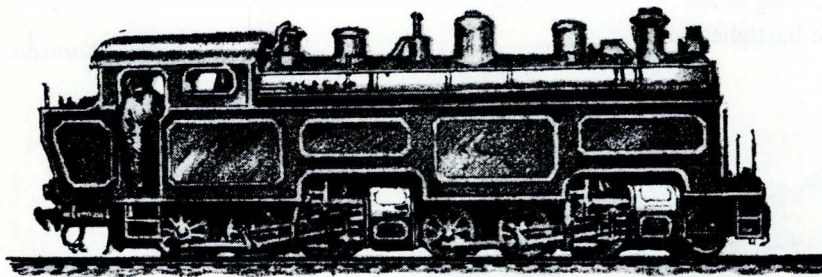
Kapitlets første linier blev skrevet for godt 90 år siden, da en franskmand med et mægtigt overskæg opsøgte direktøren på Creusots Lokomotivfabrik. »Mit navn er Anatole Mallet fra Det Videnskabelige Akademi«, sagde han. »Jeg er kommet for at vise Dem mine tegninger over et lokomotiv så lille og økonomisk i forhold til dets ydeevne, at det vil revolutionere jernbanedriften i bjergrige områder«.

Mallet havde ret, men tiden var endnu ikke moden.

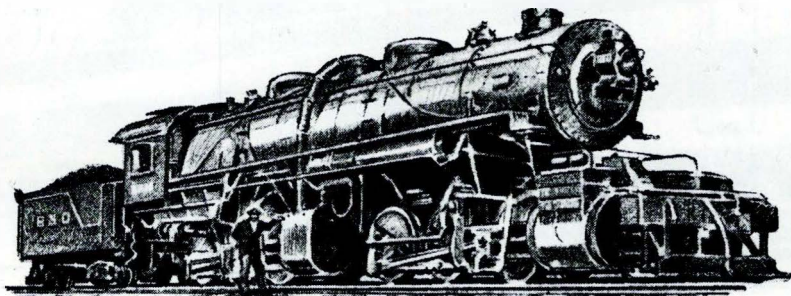
Tredive år senere og 5.000 kilometer derfra smed den nye direktør for Baltimore og Ohio selskabet en dag en rulle gamle tegninger og beregninger ind på bordet til en af sine chefkonstruktører. »Kig på det«, sagde direktøren, hvis navn var *Leonor F. Loree*.

Chefkonstruktør *James Muhlfeld* studerede planerne og de oplysninger, som hans chef havde indsamlet om de få Mallet-maskiner, der på det tidspunkt kørte på banerne over Pyrenæerne og Alperne.

Muhlfeld var straks begejstret for det geniale i konstruktionen med de to »efterhængte« dampmaskiner – det væsentlige i Mallets konstruktion. For at opnå større kraft på krogede bjergbaner havde andre tegnere anbragt to mindre lokomotiver sammenkoblet »ryg mod ryg« med et enkelt førerhus imellem. Det havde imidlertid vist sig at være en dårlig løsning af flere grunde: Brændslet til kedlerne blev på den måde



Det første lokomotiv, der blev bygget efter Mallets tegninger, ses her. Det kørte i Europa på det franske Bayonne & Biarritz selskabs linier.



Amerikas første lokomotiv bygget efter Mallets princip var »Gamle Magda«.



Anatole Mallet, franskmænden med det store overskæg, konstruerede de geniale lokomotiver.

vanskeligt tilgængeligt, og det var stadig nødvendigt at betjene to uafhængige kedler.

Mallet var kommet uden om begge disse problemer ved sit geniale princip om »efterhængning« af de to kedler, så at de kunne betjenes af eet mandskab og uden begrænsning i den sædvanlige lette adgang til fyring. Ved snild teknisk opbygning havde han ligeledes overvundet de vanskeligheder, som andre var stødt på, når de havde villet konstruere en maskine af så usædvanlig længde. Hjulene var ophængt, så lokomotivet var »bøjeligt« og derfor i stand til at forcere alle eksisterende kurver.

Kort tid efter var en af attraktionerne på handels- og industriudstillingen i St. Louis i 1904 verdens største lokomotiv. I udstillingskataloget betegnede det som et »leddet Mallet sammenkonstrueret lokomotiv. Det var bygget til Baltimore og Ohio banerne og skulle her erstatte to standard-lokomotiver. Det var bygget på De Amerikanske Lokomotivværker, der havde fået nykonstruktionen så sent færdig, at der ikke havde været tid til prøvekørsel inden udstillingen. Giganten var næsten 27 meter lang, og dens kæmpemæssige kedel var lagt til hvile på 12 mægtige drivhjul. Adskillige ingeniører, der ikke havde haft med bygningen at gøre, forudsagde, at lokomotivet ville hoppe af sporet, så snart det kom ind i sin første kurve!

Men sortseerne måtte tage deres ord i sig igen, da »Mallet-uhyret« straks efter udstillingen kom i brug på banerne over de store højder i Connellsville. Det beviste hurtigt, at det kunne mere end erstatte to sammenkoblede traditionelle lokomotiver, og med manøv-

ringen af giganten var der ingen problemer. Dets mandskab døbte deres maskine »Gamle Magda« efter et muldyr, der var hovedpersonen i en dengang meget populær tegneserie.

»Gamle Magda«s succes udløste en kædereaktion. Det ene jernbaneselskab efter det andet med problemer med bjergkørsel gik ind for »Mallet-uhyrerne, og de ordrer, der blev afgivet, drejede sig om stadig større maskiner.

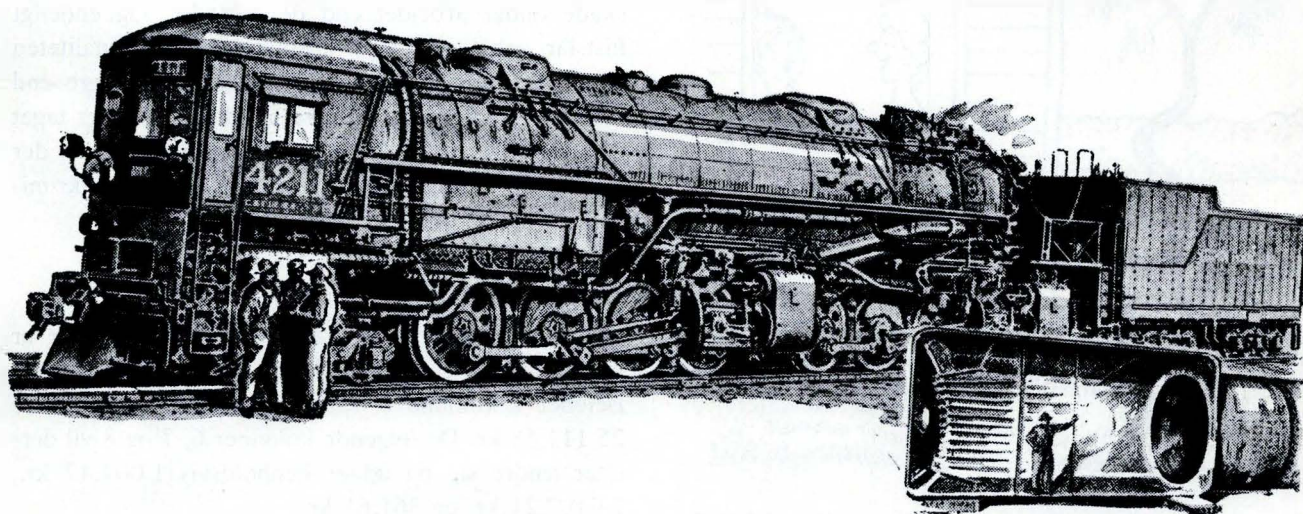
Det var let nok at sætte flere og flere hjul under den kæmpelange kedel – som altså stadig blev bestilt større og dermed længere. Men der opstod andre problemer med kæmpe-kedlerne. Indtil 1911 blev »Mallet-uhyrerne« håndfyrede, men så var det slut med det, og i 1912 byggede Amerikansk Lokomotivværk de første 10 lokomotiver med automatisk fyring.

I de følgende år gennemgik Mallets lokomotiver yderligere forbedringer. For hver gang en ny serie forlod lokomotivværket, var der udtænkt nye, snedige indretninger, og Mallet-uhyrerne var ukronede konger på de amerikanske banelinier.

Men næsten lige så pludseligt, som de var dukket op, forsvandt Mallet-uhyrerne igen ud af det amerikanske jernbanebillede. I 1941 var der mere end 6.000 af dem i gang, men de kompakte dieselmaskiner var begyndt at dukke op og indvarslede de gamle giganters snarlige farvel til et slidsomt liv på skinnerne. I dag er der kun få af dem tilbage i arbejde. De fleste er hugget op og skåret i stykker. Enkelte står med tom tender og beretter på de amerikanske jernbanemuseer om Mallets forunderlige epoke.

VIP.

En Mallet-konstruktion af nyere dato. Førerkabinen er anbragt foran kedlerne.



Arbejdstidsregler

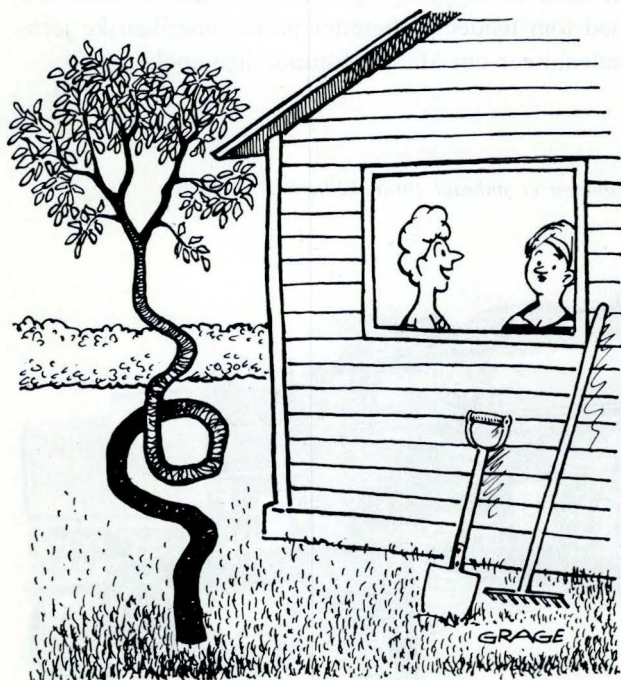
Siden omtalen af arbejdstidsreglerne i forrige nummer af DLT er der fra tjenestetidsudvalget fremkommet anden beregningsmåde for opgørelsen af tjenestetiden til opsamling i 44-timers perioder. Al tjenestetid, også brøkdelsberegning, skal medtages ved opgørelsen i timer og minutter med afrunding til mangefold af halve timer. Det vil sige, at tjeneste for rådighed i hjemmet også skal medregnes.

Det hedder i økonomiministeriets bemærkninger til de ændrede arbejdstidsregler, at opgørelsen af den frihed, der indtjenes efter denne regel, skal ske på grundlag af alle tjenestetimer i tiden kl. 18-6, der tæller med ved opgørelsen af den samlede månedlige tjenestetid, herunder også sådan tjeneste, som kun medregnes delvis, som f.eks. rådighedstjeneste, rejsetid m.v., idet sådan tjeneste tages i betragtning i det forhold, hvormed den pågældende tjeneste indgår i tjenestetidsopgørelsen.

Det bemærkes endvidere, at den tjenestetid i tiden kl. 18-6, der danner grundlag for indtjeningen af frihed, for den enkelte tjeneste opgøres ved afrunding opad til mangefold af halve timer.

Bestemmelserne om udbetaling af godtgørelse for mistede fridage er ændret således, at kontant godtgørelse kan ydes efter udløbet af den følgende kalendermåned, såfremt der ikke er ydet erstatningsfrihed for den mistede fridag.

Det antal overarbejdstimer i en enkelt måned, der



- Tænk, det er fem år siden, min mand havde det med hjem i S-toget!

så vidt muligt skal søges godtgjort med fritid, ned-sættes fra 20 til 11.

Vesttyskland kan ikke undvære de udenlandske arbejdere

Den vesttyske økonomi kan ikke klare sig uden arbejdskraft udefra. Uden denne arbejdskraft bliver der sat en bremse på landets industrielle og merkantile udvikling.

I så få linjer kan man sammenfatte den tyske arbejdsgiverforenings svar på en lang serie af indvendinger, der i løbet af de sidste par måneder er kommet til orde i tysk presse mod beskæftigelsen af fremmede arbejdere på vesttyske arbejdssteder.

Der findes i øjeblikket i den tyske forbundsrepublik ca. 1.220.000 udenlandske arbejdere i industri, frie erhverv og landbrug. Heraf er ca. 375.000 italienerne, og de andre er spaniere, tyrkere, grækere, portugisere, jugoslavere osv.

Men det er som regel italienerne, der er ballade med, og de er iøvrigt også de fleste.

Indsendere i de tyske blade beklager sig over, at der går millioner af D-mark ud over grænserne i form af løn - overvisninger fra de udenlandske arbejdere, der er beskæftiget i tyske virksomheder. Det er rigtigt - siger arbejdsgivernes officielle talsmand - at der hvert år går mere end en milliard D-mark ud over grænserne i form af hjemsendt løn, men samtidigt bør man huske på, at alle disse udenlandske arbejdere bidrager til den almindelige velstand i landet og til prisstabiliseringen.

Påstanden om, at de udenlandske arbejdere har flere sygedage end tyske tilbagevises ligeledes. Det er heller ikke rigtigt, at de fremmede oftere kommer til skade under arbejdet end de indfødte. Og endelig fastslår arbejdsgivernes talsmand, at kriminaliteten blandt de indvandrede arbejdere ikke er højere end blandt de tyske, men snarere mindre - navnlig taget i betragtning, at næsten alle fremmede arbejdere, der kommer til Vesttyskland, befinder sig i den »kriminelle højalder« - mellem 20 og 35 år.

Lønningen 1. april 1966

I lønoversigten som bragtes i forrige nummer er indsneget sig en regnefejl for 12. lkl., 1. løntrin. Beløbet i kolonne 5 (bruttoløn) skal rettelig være 25 111,68 kr. De følgende kolonner 6, 7 og 8 vil derefter ændre sig og udgør henholdsvis 1 004,47 kr., 24 107,21 kr. og 361,61 kr.

3) Startomskifteren drejes til stilling DRIFT. Hvis jordslutningsrelæet træder i funktion *gentagne* gange, må tilbagetsilling *ikke* forsæt finde sted, men lokomotivet må betragtes som utjenstdygtigt.

Dog er det tilladt at forsøge tilbagestilling 1 à 2 gange for hver gang en banemotor udkobles, idet en jordslutningsfejl ofte kan hidrøre fra en banemotor.

Alle tilfælde af jordslutning skal indberettes i lokomotivførerrapporten.

Normalt vil det være en jordslutning i højspændingssystemet, der bevirker, at jordslutningsrelæet træder i funktion, men en jordslutning i manøvrestrømskredsløbet kan have samme virkning under start af dieselmotoren, idet de to strømsystemer på dette tidspunkt midlertidigt er i forbindelse med hinanden. Træder jordslutningsrelæet derfor i funktion under start, tilbagestilles det som ovenfor angivet, og der gøres et notat herom, således at fejlen i manøvrestrømskredsløbet kan blive lokaliseret og rettet af hjemstedsdepotet.

Når knivafbryderen for jordslutningsrelæet er åben, kan relæet ikke virke. Denne knivafbryder må derfor *kun* benyttes i undtagelsestilfælde, og *kun* efter indhentet tilladelse fra hjemstedsdepotet.

519. Vekselstrømsystem

Som nævnt under pkt. 1500 benyttes vekselstrøm til driften af køleventilatorer, banemotorventilatorer og i en del af hjulslipkontrollen, sidstnævnte omtales nærmere under pkt. 520.

Vekselstrømsgeneratoren D 14 er sammenbygget med hoveddynamoen, og dens polhjul, der sidder på den fælles aksel, magnetiseres over 2 slæberinge. Vekselstrømsgeneratoren er forsynet med en 3-faset statorvikling, hvorfra den 3-fasede vekselstrøm aftages. Vekselstrømmens spænding og frekvens vokser proportionalt med dieselmotorens omdrejningstal og i stilling 8 (svarende til 835 o/m) er spændingen mellem 2 vilkårlige faser ca. 170 volt og frekvensen (periodetallet) $111\frac{1}{3}$ Hz.

Da en fejl ved vekselstrømsgeneratoren kan forårsage beskadigelse af banemotorerne samt for høj kølevandstemperatur på grund af manglende køling, må effektafgivelsen fra lokomotivets dieselmotor og hoveddynamo straks bringes til ophør, når vekselstrømmen svigter. Hertil haves vekselstrømsrelæet (NVR), der på MY II er anbragt på relætavle 2 i det elek-

triske apparatskab. På MY I se fig. 14 D. NVR falder ud ved svigtende vekselspænding, og dets kontakt (A-B) afbryder ER, hvorved dieselmotoren går på tomgang (eller istå, hvis kontrolløren er i stilling 5 eller 6). ER (G-H) slutter og danner forbindelse til alarmhornet, der træder i funktion. NVR (C-D) slutter, hvorved de blå kontrollamper på instrumentbrættet i begge førerrum tændes.

520a. Hjulslip-kontrol MX og MY I

Denne kontrol træder i funktion, så snart et hjulpar »slipper« eller »spiller«, det vil sige at hjulene løber rundt uden at drive lokomotivet frem.

Hjulslipkontrollen består af et hjulkryberelæ WCR og hjulsliprelæerne WSS (findes kun på MY 1105-44) samt WS 13 og WS 24 (for MY 1101-04 benævnt WSR 1 henholdsvis WSR 2), se fig. 1-14 A og D. Hvert af relæerne har en ringformet jernkerne, hvorigennem der går kabler, som fører banemotorstrømmene. Et hjulsliprelæ er vist på fig. 5-10, og koblingen af de forskellige hjulsliprelæer fremgår af fig. 5-11.

Hjulkryberelæet (findes ikke på MX) skal virke allerede ved begyndende hjulslip, »hjulkryb«, og fungerer i serie-parallel koblingen, med og uden feltsvækning, og virker udelukkende som følge af forskelle i strømmene i de to kabler, der går gennem relæet. Normalt vil de to strømme være lige store, og de magnetiske felter, som disse skaber i relæets jernkerne, vil også være lige store og modsat rettede, fordi strømmene er modsat rettede, se fig. 5-11 C. De to felter ophæver derfor hinandens virkning.

Når et hjulpar spiller, vil den pågældende banemotor løbe op i omdrejninger, hvorved strømmen i denne motor bliver mindre end i de øvrige banemotorer. Herved vil der også blive forskel på størrelsen af magnetfelterne, som nu ikke kan ophæve hinandens virkning, og når strømdifferencen er 125 ampere, er det resulterende magnetfelt tilstrækkelig stort til, at CR-relæet kan gå ind, og en bikontakt slutter strømmen til det automatiske sandingsrelæ (TDS). Dette relæ går ind, og såfremt den aut. sanding er sat til, åbnes for frem- eller bak-sandingsventilerne, afhængig af frembakhåndtagets stilling. Sandingen varer nogle sekunder på grund af en særlig tidsindstilling på relæet, selvom dette kun magnetiseres kortvarigt.

Det begyndende hjulspil vil i mange tilfælde ophøre på grund af sandingen, og lokomotivføreren vil intet bemærke under kørslen.

Bliver hjulene imidlertid ved med at spille, vil strømforskellene i banemotorerne blive endnu større, og til afhjælpning heraf haves hjulslip-relæerne.

Hjulsliprelæet WSS, der kun findes på MY 1105–44 og MX, virker i serie-parallel-kobling, med eller uden feltsvækning, ved en strømdifferens på 145 A på MY I og 150 A på MX mellem banemotorstrømmene 1-3 og 2-4 og er især virksomt ved små hastigheder, når sandingen foranlediget af hjulkryberelæet WCR, ikke formår at standse hjulslippet. Når relæet går ind sker følgende:

- 1) WSS (A-B) åbner og afbryder BF, der udkobler batterifeltmagnetiseringen.
- 2) BF (C-D) slutter et kredsløb til ORS, hvorved magnetiseringsregulatoren går mod minimum felt.
- 3) WSS (C-D) slutter et kredsløb til den røde kontrollampe for hjulslip på instrumentbrættet.

Hjulsliprelæerne WS 13 og WS 24. MX og MY II

Ofte vil hjulslippet ophøre, når WSS går ind som ovenfor beskrevet, men fortsætter hjulslippet, vil WS 13 og WS 24 (benævnt WSR 1 og WSR 2 på forskellige måder, eftersom banemotorerne er kobled i serie-parallel eller parallel.

- a) *Serie-parallel-kobling af banemotorerne* (med eller uden feltsvækning): Relæernes tilslutning er vist på fig. 5–11 A, hvoraf fremgår, at relæspolerne S 13 og WS 24 hver er anbragt i en broopstilling mellem 2 banemotorer og 2 modstande på MY I på 2000 ohm, på MX på 1000 ohm. Normalt vil broopstillingen være balanceret, det vil sige, at relæspolen er strømløs, men ved hjulslip vil der opstå en skævhed i balancen som følge af forskellene i banemotorstrømmene, og en udligningsstrøm vil gå gennem relæspolen. Når denne bliver tilstrækkelig stor (på MY I ca. 18 mA og på MX 25–26 mA, svarende til en strømdifferens på 150 A på MY I og 200–220 A på MX), går det pågældende relæ ind.
- b) *Parallel-kobling af banemotorerne* (med eller uden feltsvækning): Under parallel-kobling er forannævnte relæspoler afbrudt af bikontakterne S 13 (E-F) og S 24 (E-F), men WS 13 og WS 24 virker efter samme princip, som beskrevet for WSS, ved hjælp af differensen mellem 2 banemotorstrømme, som i kabler føres gennem relæernes ringkerner, se fig. 5–11-B.

forbindelse mellem spændingsførende ledninger og stel, kan der ikke gå nogen strøm gennem relæspolen.

Ved en jordslutning i højspændingssystemet, f.eks. i en banemotor, vil der blive etableret et kredsløb over fejlstedet gennem stel og jordslutningsrelæspolen og tilbage til højspændingssystemet, hvorved jordslutningsrelæet træder i funktion. GR (G-H) – dog på MY 1101–04 (E-F) – afbryder shuntfeltafbryderen (SF) og batterifeltafbryderen (BF), hvorved belastningen fjernes fra hoveddynamo.

Samtidig åbner GR (E-F) – dog på MY 1101–04 (A-B) – og afbryder dieselmotorrelæet ER, hvorved dieselmotoren vil gå i tomgang. Hvis kontrolleren i det givne øjeblik er i stilling 5 eller 6, vil dieselmotoren dog stoppe helt.

1) Hvis banemotorerne i MY 1105–44 er feltsvækkede i jordslutningsøjeblikket, vil FS afbryderen blive holdt inde over bikontakten GR (C-D).

Når jordslutningsrelæet er trådt i funktion, vil det for MY 1101–04 ses på, at den hvide viser på relæet peger mod en rød prik. I normalstillingen peger viseren mod en gul prik på relæet. For MY 1105–44 gælder, at en rød lampe i apparatet tændes, når relæet har virket.

2) Hvis banemotorerne på MX er feltsvækkede i jordslutningsøjeblikket, vil FS kontakten blive holdt inde over bikontakterne GR (A-B) og FS (J-K).

Når jordslutningsrelæet virker, tændes desuden en rød kontrollampe på instrumentbrættet (over bikontakt GR (C-D)).

3) Hvis banemotorerne på MY II er feltsvækkede i jordslutningsøjeblikket, vil FS kontakten blive holdt inde, idet bikontakten GR (A-B) slutter og sammen med FSD (A) danner et holdekredsløb for FSD og dermed indirekte også for FS.

Når jordslutningsrelæet virker, tændes desuden en rød kontrollampe på instrumentbrættet (over bikontakt GR (C-D)).

Tilbagestilling af jordslutningsrelæet:

Jordslutningsrelæet må stilles tilbage til normalstillingen, før lokomotivet igen kan afgive effekt, og dette sker således:

- 1) *Startomskifteren skal drejes i stilling START.*
- 2) Tilbagestillingstrykknappen der på MY 1101–04 er anbragt på selve relæet og som på MY 1105–44, er placeret ved den røde lampe, trykkes ind.

515. 250 A Hjælpedynamosikring

Denne 250 ampere sikring er anbragt i det elektriske apparatskab, fig. 1-14 A og D, for at beskytte hjælpedynamoen mod eventuel overbelastning. Hvis hjælpedynamosikringen går, vil hjælpedynamoen være afbrudt fra manøvrestrøms- og vekselstrømssystemet. Ladeamperemetret vil vise afladning, og ladekontrollampen vil slukke, når denne sikring er gået. Alarmhornet vil lyde, og kontrollampen for vekselstrømsgeneratoren vil tændes (blåt lys).

516. Maximalafbryder for hjælpedynamomagnetisering

Denne 30 ampere maximalafbryder beskytter hjælpedynamoens felt mod overstrøm. Når denne maximalafbryder falder ud, vil dette forhindre hjælpedynamoen i at levere strøm til manøvrestrømssystemet samt til magnetisering af vekselstrømsgeneratoren. Amperemetret vil da vise afladning, alarmhornet vil lyde, og kontrollampen for vekselstrømsgeneratoren vil tændes (blåt lys). Maximalafbryderen er på MY 1101-04 anbragt på en særlig tavle i førerrum 2 og på MY 1105-44 i det elektriske apparatskab. MX og MY II har ikke maximalafbryder, men 30 ampere sikring.

517. Spændingsregulator

Spændingsregulatoren er anbragt i det elektriske apparatskab i den side, der vender ind mod maskinrummet. Spændingsregulatoren sørger for, at hjælpedynamoens spænding holdes konstant på 75 volt, når dieselmotoren er i gang.

518. Jordslutningsrelæ

Jordslutningsrelæet, der er vist på fig. 3-4, 3-5 og 5-9 A, er anbragt i det elektriske apparatskab mod førerrummet. Dette relæ har til opgave at fjerne belastningen fra hoveddynamoen i tilfælde af, at der fremkommer forbindelse til jord gennem lokomotivets dele.

Jordslutningsrelæets spole er i den ene ende forbundet til lokomotivets stel (jord) og i den anden ende over en knivafbryder, der normalt *skal* være sluttet, til et punkt mellem hoveddynamoens shuntfeltafbryder (SF) og den faste shuntmodstand. Da den nævnte stelforbindelse normalt er den *eneste*

Relæerne på MY I er indstillet til at virke ved en strømdifferens på 150 A, på MX ved 100-110 A.

- I) Når et af relæerne WS 13 eller WS 24 går ind som følge af hjulslip, som beskrevet under a) eller b), sker følgende på MY 1105-44:
 - 1) WS 13 eller WS 24 (A-B) åbner og afbryder SF, der reducerer shuntfeltmagnetiseringen.
 - 2) SF (A-B) åbner og afbryder BF, hvorved batterifeltmagnetiseringen afbrydes.
 - 3) BF (C-D) slutter kredsløb til ORS, hvorved magnetiseringsregulatoren går mod minimum felt.
 - 4) SF (C-D) på MY I slutter forbindelsen til hjulslip-hjælperelæet, AWS, hvis bikontakt (A-B) slutter strømmen til tidsrelæet for automatisk sanding (TDS), der bevirker sanding, såfremt den automatiske sanding er sat til. AWS findes kun på MY I.
 - 5) WS-relæerne får den røde kontrollampe for hjulslip på instrumentbrættet til at lyse.
- II) Når et af relæerne WS 13 og WS 24 går ind som følge af hjulslip, efter a) eller b), sker følgende på MY 1101-04:

Hjulslip-hjælperelæet, WSA, går ind, og dettes bikontakter udfører da følgende til afhjælpning af hjulslippet:

 - a) batterifeltafbryderen BF åbnes, d.v.s. hoveddynamoens batterifelt afbrydes,
 - b) batterifeltet kortsluttes,
 - c) der indskydes en modstand i serie med hoveddynamoens shuntfelt,
 - d) det automatiske sandingsrelæ TDS magnetiseres, og der sandes i nogle sekunder, såfremt den automatiske sanding er sat til,
 - e) WS-relæerne får den røde kontrollampe for hjulslip på instrumentbrættet til at lyse.

Som resumé kan altså siges, at hjulkryberelæet WCR træder i funktion ved begyndende hjulslip og bevirker sanding. Lidt senere og især ved små hastigheder virker WSS, der åbner BF. Ved større hjulslip virker WS-relæerne, dels ved spolerne og dels ved de gennemgående kabler, hvorved både BF og SF åbnes tillige med, at der sandes. Betingelsen for sanding er i alle tilfælde, at den automatiske sanding er sat til.

Ved fortsat hjulslip skal kontrolleren føres ned i en lavere stilling.

520b. Hjulslip-kontrol MY II

Denne kontrol træder i funktion, så snart et hjulpar »slipper« eller »spiller«, det vil sige at hjulene løber rundt uden at drive lokomotivet frem.

Hjulslipkontrollen består af hjulkryberelæet WCR og hjulsliprelæerne WS, WS 13 og WS 24 samt hjulsliptransduktorerne WST 14 og WST 23 og en kalibreringsanordning for S (WS-sensitometer), der alle er anbragt i det elektriske apparatskab, fig. 11-3 D, E og G. Hjulsliprelæerne er udformet anderledes end på de tidligere MY-loko, og kun hjulsliptransduktorerne har en ringformet jernkerne, hvorigennem der går kabler, som fører banemotorstrømmene. Hjulsliprelæerne m.v. er vist på fig. 15-4, 15-5, 15-6 og 15-7.

Hjulslipkontrollens opgave er altså at bringe hjulslippet til ophør på hurtigste måde ved forskellige forholdsregler, f. eks. sanding og reduktion af hoveddynamoens belastning, men dog uden at lokomotivets trækraft formindskes mere end strengt nødvendigt.

Hjulslipkontrollen kan på forskellig måde afhjælpe nedenstående forskellige former for hjulslip:

- 1) Ved hjælp af WS 13 og WS 24 i en særlig broopstilling afhjælpes hjulslip ved lave og middelstore hastigheder med serie-parallelforbundne banemotorer.
- 2) Med transduktorer og tilhørende relæer afhjælpes:
 - a) hjulkryb ved lave og middelstore hastigheder,
 - b) hjulslip ved lave hastigheder med stor trækraft (stor banemotorstrøm og dermed stort drejningsmoment) og samtidigt hjulslip på banemotor 1 og 3 eller 2 og 4, når disse er serie-parallelforbundne, og
 - c) hjulslip ved middelstore og høje hastigheder med parallel-forbundne banemotorer.
- 3) Med det særlige WS-sensitometer-arrangement kan et samtidigt hjulslip på alle 4 drivhjulsæt afhjælpes.

ad 1) Hjulsliprelæerne WS 13 og WS 24.

Banemotorerne er serie-parallelforbundne, d.v.s. S 13 (E-F) og S 24 (E-F) er sluttet. Relæernes tilslutning er den samme som vist på fig. 5-11 A, det vil sige, at relæspolene WS 13 og WS 24 hver er anbragt i en broopstilling mellem 2 banemotorer og 2 modstande på 2000 ohm. Normalt vil broopstillingen være balanceret, det vil sige, at relæspolen er strømløs, men ved hjulslip vil der opstå en skævhed i balancen som følge af forskellene i bane-

Batteriladeensretteren spærres således også for strøm fra batteriet til vekselstrømsgeneratorens magnetiseringsvikling og fortrykspumpen. Sidstnævnte kan dog omgås med startknappen i stilling nr. 1, jf. pkt. 505 B 4).

NB! Selvom batteriladeensretteren er beskyttet mod overspændinger og lignende, som kan opstå i driften, kan der under højspændingsprøvning af lokomotivets elektriske installation i forbindelse med jordfejl opstå så store spændinger over batteriladeensretteren, at spærredioderne eller deres beskyttelsesensretter ødelægges.

Derfor skal 1) batteriknivafbryderen åbnes og

- 2) batteriladeensretterens røde (+) og sorte (-) tilledninger overstropes (kortslyttes) ved højspændingsprøver og isolationsmålinger.

Efter endt prøve fjernes overstropningen, inden batteriknivafbryderen atter lukkes.

513. Ladeafbryder

Ladeafbryderen BC, se fig. 1-14 A og D, slutter hjælpedynamoens afgivne strøm til manøvrestrømskredsløbet. Ladeafbryderen styres af tilbagestrømsrelæet RCR.

En sådan er udeladt på MY 1145-1159, da batteriladeensretteren som nævnt under pkt. 512 uden brug af bevægelige dele kun tillader lade strøm at passere, når hjælpedynamoens spænding er større end batterispændingen. Af samme grund er knivafbryderen for hjælpedynamoen udeladt i MY 1145-1159.

514. Kontrollamper for batteriladning

På instrumentbrættet findes en kontrollampe for batteriladning. Når knivafbryderen for hjælpedynamoen er sluttet, og ladeafbryderen (BC) er inde vil lampen lyse konstant (rødt lys).

Ladeforholdene er normale, når denne lampe lyser, og når ladeampemetret, pkt. 511, viser ladning.

Kontrollamper på MY 1145-1159 er udeladt, og ladningen kontrolleres i stedet for på ladeampemetrene på førerpladerne, jfr. pkt. 511.

At læse indenad

I DLT af 20. december 1965 havde undertegnede en artikel om forståelse af det skrevne i signal- og sikkerhedsreglementerne, da svarene i tidligere artikler ikke synes at være i overensstemmelse med gældende reglementer. På spørgsmålet om »Vingehjulet« og »DLT« må regnes at være signal- og sikkerhedsreglement for personalet, svares der, at man ikke kan tage efter mere eller mindre svævende fortolkninger i bladens brevkasser.

Så vidt vides er det ikke DLT's redaktion, der svarer på sikkerhedsspørgsmål, men derimod generaldirektoratet, og så er det lidt mærkeligt, at man ikke kan rette sig efter svarene.

Som før skrevet er mange af svarene i overensstemmelse med, hvad man kunne ønske sig, men man mangler så, at reglementerne skal laves om, eller sagt med andre ord: Få gjort det ulovlige lovligt.

I mange tilfælde skal en lokomotivmand iagttage en situation og handle i løbet af få sekunder, og hvis lokomotivmanden handler forkert, bliver han straffet, efter at en hel del mennesker i dc. og gdt. har terpet samtlige reglementer igennem, og fundet ud af, hvad der skulle være foretaget i denne eller hin situation.

Det er ønskeligt, om vore bestemmelser forenkles en del, idet vist ingen vil modsige, at vore sikkerhedsbestemmelser i dag er at sammenligne med urskov.

Ligeledes er det ønskeligt, at administrationen indkalder til repetitionskurser i sikkerhedsbestemmelser, forudsat selvfølgelig, at man kan regne med at måtte køre efter det, der bliver oplyst på sådanne kurser. Det er underligt at tænke på, man bliver indkaldt til repetition i syge og såredes behandling, og får endog tjestetid for dette, men noget så vigtigt som sikkerhedsbestemmelser, det forsømmer man fra administrationens side. Der sendes rettelse ud, og hvis tre lokomotivmænd mødes efter at have læst disse rettelse, og diskuterer det skrevne, er det ofte, man får tre forskellige meninger ud af det. Ikke fordi lokomotivmændene ikke kan læse indenad, men fordi det ikke er skrevet så tydeligt, at det ikke kan fortolkes, og heri ligger en stor fare for sikkerheden.

N. K. Jensen.

Det skal bemærkes, at generaldirektoratet ikke står for besvarelsen af spørgsmålene under denne rubrik. Det er redaktionen som har ansvaret for svarene og fortolkningen som lægges deri. De ønskede repetitionskursus har været behandlet i hovedbestyrelsen.

P.U.-signaler

Efterhånden som flere og flere P.U.-signaler bliver opstillet på forskellige stationer, bliver vi lkf. mere og mere glade for dem, for de er tydelige at se, og deres placering og betydning for det enkelte tog skulle ikke kunne drages i tvivl, såfremt de bliver benyttet rigtig. Dette sidste er jeg dog stærkt i tvivl om, hvorfor jeg beder D.L.F. besvare følgende:

1. Et standsende tog holder med loko, *forbi* det, for vedk. togejsspor gældende P.U.-signal, som iflg. SIR side 62b, IV, pkt. 1 og 2, skal stå umiddelbart til højre, eller over det spor det gælder for, og som er anbragt ved det pågældende spors eller sporstykkets endepunkt. *Må toget da køre på udkørsel fra et næste P.U.-signal, som er anbragt efter sammenløbet af 2 eller flere spor, og kan altså være fælles supplement for disse spor?* (Der findes i disse tilfælde intet togejssignal eller S.U.-signal).

2. Et standsende tog holder med loko, *forbi* et P.U.-signal med bogstavviser, og der findes intet efterfølgende P.U.-signal med bogstavviser. (Samme stk., pkt. 2, sidste punktum). Lkf. kan altså ikke opfylde bestemmelsen i SIR, side 61, III, pkt. 2, om slukket bogstavviser. *Skal et P.U.-signal med bogstavviser kunne ses fra loko?*

Som spørgsmålene er stillet, kan ingen være i tvivl om mit eget syn på disse ting, nemlig: ad. 1: nej, ad. 2: ja. Såfremt D.L.F.'s svar bliver i overensstemmelse med sit syn, kunne jeg tænke mig, at det gennem D.L.F. og evt. »Vingehjulet« måtte gøres klar for alle, at man må være opmærksomme på disse forhold og tage sig i agt. Det er nemlig en kendsgerning, at næsten alle stationer lader hånt om, hvorvidt signalerne kan observeres på rette måde eller ej.

Herman Winther.

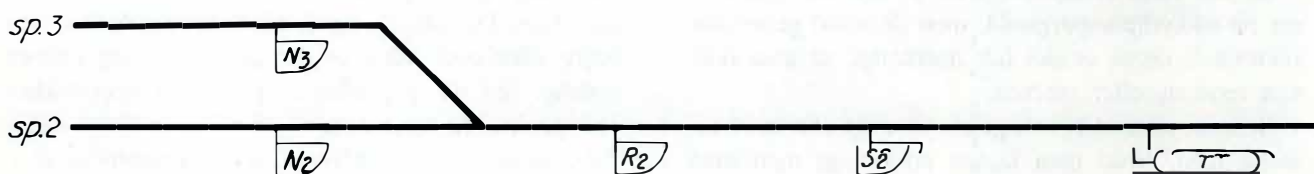
Ad 1: Ja.

Den i spørgsmålet skitserede signalopstilling findes på flere stationer. Sikringsanlæggene på disse stationer vil være indrettet således, at det er sikkerhedsmæssigt forsvarligt at lade toget i den skitserede situation køre.

Lad os som eksempel se på forholdene på Vejle H station. På denne station kan der blandt andet køres fra spor 2 og 3 til Fredericia, og signalopstillingen ved disse spor er som vist på efterfølgende skitse.

Vi vil nu tænke os til forskellige situationer, nemlig:

- a. Toget holder i spor 3 med forenden på den »rigtige« side af signal N 3. Der holder ikke noget tog i spor 2, eller det holder på den »rigtige« side af signal N 2. Der kan nu stilles en udkørselstogvej fra spor 3, og signalerne N 3, R 2 og S 2 vil vise »kør igennem«, medens udkørselssignalet T vil vise »kør« eller »kør igennem«. Signal N 2, som dækker togvejen vil vise »forbikørsel forbudt«.



Vejle H mod Fredericia.

- b. Toget holder i spor 3, men forenden er forbi signal N 3. Der kan *ikke* stilles nogen udkørselstogvej for toget.
- c. Toget holder i spor 2, og togets forende er placeret på den »rigtige« side af enten signal N 2, R 2 eller S 2. Der kan nu stilles udkørselstogvej fra spor 2, og signalerne N 2, R 2 og S 2 vil vise »kør igennem«, medens udkørselssignalet T vil vise »kør« eller »kør igennem«. Signal N 3, som dækker togvejen, vil vise »forbikørsel forbudt«.
- d. Toget holder i spor 2, men forenden er forbi signal

S 2. Der kan *ikke* stilles nogen udkørselstogvej for toget.

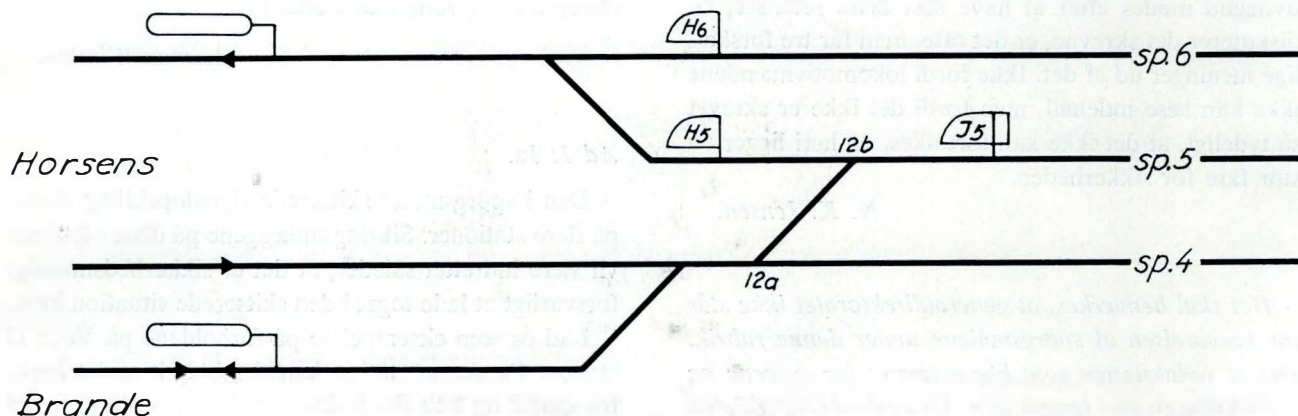
Ad 2: Nej ikke i alle tilfælde.

Vi vil atter belyse tilfældet med et eksempel, og vi kan atter vælge Vejle H station, jfr. efterfølgende skitse.

Fra spor 6 kan der kun køres til Horsens, hvorfor P.U.-signal H 6 *ikke* er forsynet med bogstavviser.

Fra spor 5 kan der, hvis toget *ikke* holder forbi P.U.-signal J 5, køres både til Horsens og til Brande, hvorfor signal J 5 er forsynet med bogstavviser. Hvis bogstavviseren er slukket, skal der forholdes som anført i SIR, side 61-III, punkt 2.

Hvis toget holder forbi signal J 5, men *ikke* forbi signal H 5, kan der kun køres til Horsens. Det går man ud fra, at lokomotivførerne ved, hvorfor signal H 5 ikke er forsynet med bogstavviser. Toget må gerne køre, selv om bogstavviseren på signal J 5 ikke kan ses (selvfølgelig forudsat at toget skal til Horsens).



Vejle H mod Horsens og Brande.

PERSONALIA

Forfremmelser til lokomotivførere (15. lkl.) pr. 1/4-66.

Lokomotivførere (12. lkl.):
H. L. Hansen, Esbjerg, i Esbjerg.
K. M. Nørgaard, Århus H, i Århus H.
H. R. Nielsen, Struer, i Struer.
C. V. Kristiansen, Struer, i Struer.
S. C. Andersen, Helsingør, i Helsingør.
S. Christiansen, Fredericia, i Fredericia.
P. H. W. Brag, Fredericia, i Fredericia.
B. C. Rasmussen, Fredericia, i Fredericia.
P. H. Kristensen, Fredericia, i Fredericia.
I. J. Jensen, Ålborg, i København Gb.
K. O. T. Povlsen, Kbh. Gb., i Kbh. Gb.
H. S. Søndergaard, Esbjerg, i Korsør.
E. Micheelsen, Kbh. Gb., i Kbh. Gb.
W. I. Olsen, Kbh. Gb., i Kbh. Gb.
E. S. Lindholm, Kbh. Gb., i Kbh. Gb.
H. B. Henningsen, Kbh. Gb., i Kbh. Gb.
A. M. Hansen, Kbh. Gb., i Rødby Færge.
J. P. Jensen, Kbh. Gb., i Rødby Færge.

Forflytninger pr. 1/4-66.

Lokomotivførere (15. lkl.):
K. T. Andersen, Rødby Færge, til Helsingør.
H. Stokholm, Rødby Færge, til Kbh. Gb.
B. V. Sørensen, Rødby Færge, til Kbh. Gb.
N. E. Jensen, Kalundborg, til Ålborg.
A. J. Ridtland, Næstved, til Århus H.
W. A. Jensen, Næstved, til Århus H.
A. V. Nielsen, Rødby Færge, til Kbh. Gb.

Ansæt som lokomotivmedhjælper pr. 1/4-66.

Lokomotivmedhjælperaspiranterne:
A. Odgaard, København Gb.
P. H. Andersen, København Gb.
O. J. Svensson, København Gb.
Jørgen Jensen, København Gb.
J. Hansen, København Gb.
K. E. L. Simonsen, København Gb.
A. K. Nielsen, København Gb.
P. Hansen, København Gb.
F. H. v. A. Jacobsen, Helsingør.
J. A. Hansen, København Gb.
J. Nilsson, København Gb.
B. R. Mikkelsen, København Gb.
B. Christensen, København Gb.

Forflytning efter ansøgning pr. 1/4-66.

Lokomotivmedhjælper:
B. K. Jensen, Kbh. Gb., til Næstved.
F. Brund, Kbh. Gb., til Kalundborg.
B. F. Skriver, Kbh. Gb., til Roskilde.

Afsked.

Lokomotivmedhjælperaspirant:
A. A. Nielsen, København Gb., er afskediget (5/3-66).

Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1/3-66.

Pensioneret lokomotivfører J. P. Pedersen, Sjællandsgade 28, 2., Randers.
Pensioneret lokomotivfører N. P. Boesen-Larsen, Angelgade 3, 3., København V.

Opmærksomhed frabedes.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

E. T. D. Paulsen,
lokomotivfører, Ålborg.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

H. B. L. Hansen,
lokomotivfører, Korsør.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

H. B. Christiansen,
lokomotivfører, Kalundborg.

Tak.

Hjertelig tak for venlig deltagelse ved min kære mands, pensioneret lokomotivfører N. S. Rohde, død og begravelse.

Tak for fanens tilstedeværelse.

Johanne Rohde,
Harald Jensens Plads 21, Århus.

PÅ SPORET

En omfattende modernisering har fundet sted af ringbanen i Rangoon i Birma, som forbinder byens centrum med forstæderne. Der er bygget fem kommandoposter, indført automatisk blokbetjening, og 18 overskæringer er blevet forsynet med ligeledes automatiske halvboomme. Togene kører nu på ringbanen med 2,5 minutters interval og indtil 70 km i timen.

Perronerne på Berlins U-bane er blevet forsynet med fjernsynsapparater, så den vagthavende fra sin kommandopost andet sted kan overvåge, når der er klar til togafgang og kan give signal gennem højtaleranlæg.

Tyske forbundsbaner har nu betydeligt over 5.000 km strækninger under el-drift. Efter planen skal man i maj måned være nået over Münster til Osnabrück, og i 1967 går elektrificeringen videre til Bremen og Hamborg. Indtil 1968 skal endnu 3.500 km banestrækninger være omstillet til el-drift i Vesttyskland.

I Amerika fortsættes forsøgene med den såkaldte »Levecar«, som virkeligt synes at skulle blive det flyvende tog. Køretøjet drives frem over skinnerne af en gasturbine, indtil det opnår en sådan fart, at det faktisk glider af sted på en luftstrøm. Man planlægger en »Levecar«, som skal kunne transportere 200 personer med en fart på 6-800 km i timen.

De ungarske statsbaner har hos NOHAB i Trollhättan købt dieselektriske lok af samme type som de danske MY, der delvis er bygget samme sted. De nye ungarske lok er kirsebærrøde og indsat på strækningen Budapest-Debrechen-Zahony i Moskva.

Regeringen i den afrikanske stat Gabon har sluttet overenskomst med mineselskabet Somifer om bygning af en 560 km lang jernbane til malmtransport fra Bellinga til en ny havn, der skal bygges ved Owendo.

Norges statsbaner moderniserer to motorvognstog på Valdresbanen. Der indlægges nye motorer, kupeerne får indstillelige sofaer og opvarmningssystemet ændres. De moderniserede tog bliver indsat i driften 22. maj.

Sovjet har fået sin fjerde togfærge, der er udstyret som isbryder og sejler fra Vanino på den transsibiriske jernbane over Tatarsund til Kholmsk på øen Sakhalin. Togfærgen er 125 meter lang.

Mens vi er ved færger - de italienske statsbaners færgeruter tager et kraftigt opsving. Vi har tidligere fortalt om den øgede trafik mellem fastlandet og Sicilien og de nye færger her. Nu bliver der også tale om en udvidelse på ruten til Sardinien. Her indsættes i årets løb en fjerde færge.

Som allerede bekendtgjort holder »Lanternen« sin 45 års stiftelsesfest onsdag den 11. maj kl. 18,00 på hotel Marina i Vedbæk.

Vi mødes på Københavns hovedbanegård kl. 16,45 og tager derfra med toget ad Kystbanen kl. 17,02 til Vedbæk med ankomst kl. 17,34, fra stationen spadserer vi til hotellet, det tager kun 8 minutter.

På hotellet bliver vi modtaget med en velkomstdrink, og formanden byder deltagerne velkommen.

Derefter går vi over til middagen, der byder på de kulinariske lækkerier som er beskrevet under menuen. Mokkaen bagefter, bliver serveret på balkonen, medens salen bliver ryddet til balfalderne.

HOTEL MARINA



VEDBÆK-KØBENHAVN

Telefon: (01) 89 17 11 - Telex: 9517 - Telegramadresse: HOTELMARINA

Menü

Le Saumon a la residence
(kold kogt laks med tilbehør)

Roastbeef a la Marina

Dessert

La delicieuse conclusion
(is med chokolade og frugt)

Mokka

Cognac et Liguere

Vine

Vin blanc de bordeaux

Maison special

Vin rouge de bordeaux

Portoao

Sherry

Til dansen spiller Ole Erling på sit Hammondorgel, ledsaget af sin janitshar.

Kl. ca. 00,00 vil natmaden blive serveret, som består af kaffe eller the samt tre saltsnitter og en ostesnitte pr. person.

Efter natmaden spadserer vi igen til stationen, hvor toget til Kbh. venter på os for at bringe os hjem, med ankomst ca. kl. 01,30.

Alt dette for kun 65 kr. - Det er de rene udsalgspriser.

Det skal dog til oplysning for evt. interesserede siges, at såfremt man er for træt til at tage hjem, kan man jo overnatte, da det er et hotel, det bliver selvfølgelig for egen regning, men om morgenen kan man så få saunabad med mas-

sage, og hvem kunne ikke trænge til det efter sådan en nat.

Lad os så vise, at vi stadig kan samle et stort antal medlemmer, der vil ud at more sig, som det sig hør og bør for »lanternefolk«.

Tilmelding sker ved opslag på depoterne samt til formanden på tlf. 94 90 68 eller til kassereren på tlf. 30 21 54..

Indtegningen slutter tirsdag den 3. maj kl. 12,00.

Velkommen og på gensyn

Bestyrelsen.

DIJF's fotogruppe

Den årlige fotoudstilling og konkurrence for jernbanepersonale under FISAIC's auspicer afholdes i Gøteborg i dagene fra den 3.-18. september 1966.

Deltagerberettigede er alle vore medlemmer samt hustruer og børn.

Professionelle fotografer kan ikke deltage.

Sidste frist for deltagelsesansøgning og indsendelse af fotos og dias er den 1. juli 1966. Tilmelding og begæring om deltagerregler fås ved henvendelse til fotogrupperens formand, Villy Olsen, Rolf Krakesvej 50, Odense V.

Ved sidste års mesterskaber i Paris var vi desværre jo kun svagt repræsenteret med kun 3 antagne billeder, men vi håber at komme stærkt igen.

Vi håber på så stor og stærk deltagelse, så vi kan vise de andre, at vi også kan være med i vognen.

Generaldirektoratet meddeler.

I forbindelse med forfremmelser m.v., der medfører lønfremgang, udbetales lønforskellen i dag snarest muligt ved særskilt anvisning, altså uden at afvente den følgende lønanvisning.

Denne ordning medfører imidlertid et ret stort manuelt merarbejde i generaldirektoratets lønningskontor, og da der i anden anledning skal foretages en rationalisering af arbejdsgangen dér, vil vi benytte lejligheden til at ændre denne udbetalingsform, således at den eventuelle lønforskel fremtidig anvises sammen med en almindelig lønudbetaling, d.v.s. som hovedregel, hvis forfremmelsen er bekendt inden den 9. i en måned, sammen med lønanvisningen i slutningen af samme måned, og ellers sammen med anvisningen i den følgende måned.

Beløbet vil på lønspecifikationen findes under kode 9002.

Foreningens kontor.

Efter fornyelsen af overenskomsten med Handels- og kontorfunktionærernes Forbund har hovedbestyrelsen måttet træffe beslutning om, at foreningens kontor skal holdes lukket for al ekspedition om lørdagen. Ekspeditionstiden er fortsat herefter fra kl. 9 til kl. 16 alle ugens hverdage undtagen lørdage.

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 notitser, 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.

VENSTRETRAFIKANTENS KARAKTER

Hvis De ikke kan holde til højre i trafikken, tyder det på:



HVORFOR SÅ VÆRE VENSTRETRAFIKANT ?

Dansk Lokomotivmands Forening

Feriehjemmet

Modtaget
Antal
Takst
Bekræftet
Værelse nr.
<i>Udfyldes af kontoret</i>

Navn:	Ophold ønskes for personer			
Stilling:	mig selv	}	sæt x	
Adresse:	min hustru			
Vi (jeg) ankommer:	kl.	Alder		
Vi (jeg) afrejser:	kl.	egne børn		
Her opgives både dato og tidspunkter. Ankomst og afrejse kan ikke foregå på søndage.		fremmede børn		

Bemærk: Der kan kun skrives een familie på denne formular.

..... den / 19

Indsendes under adresse:

Dansk Lokomotivmands Forening,
feriehjemmet,

Hellerupvej 44, Hellerup.

Foreningens telefon-nr. er Helrup 7269.

.....
Underskrift

KLIP HER!

Priser for ophold på feriehome

		Ophold pr. dag	Børn indtil 8 år	Børn 8 til 14 år incl.
1	Medlemmer, disses hustruer, enker efter medlemmer samt børn under 18 år.	36,00	11,00	15,00
2	Andre voksne og børn over 14 år.	45,00	11,00	15,00

E. Greve Petersen.

Mejerigtig nyhed

Mandarin-yogurthen er kommet – til glæde for dem, der finder jordbær-yogurthen for sød og den almindelige hvide for sur.

Den er frisk i smagen, men mon ikke den allerbedste bliver hindbær-yogurthen, som vi endnu har til gode?

Mejerifolkene er iøvrigt kisteglade for jordbær-yogurthen, der har stimuleret salget enormt, også af den oprindelige *uden frugtsmag*. Den kan forresten spises med salt og peber (som til blødkogt æg), hvis De bliver træt af sukker-drysset.

God kontakt

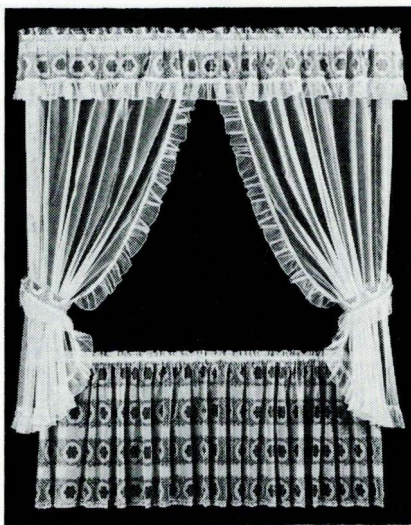
Det er en rigtig Ole Opfinder-idé. Voss fabrikken i Fredericia har lanceret i forbindelse med deres nye serie el-komfurer: en stikkontakt til håndmixeren, så man ikke i det kritiske øjeblik, hvor cremen er ved at koge i klumper, skal styrte hen til en fjern kontakt med gryden og piske og bagefter fare tilbage for at koge igennem.

De nye el-komfurer, fem typer ialt i forskellige størrelser, har alle sidevendt ovn med kigge-luge. Det billigste koster ca. kr. 695 (2 normalplader og en lynplade), det dyreste kr. 1095 (4 varmeplader, grill, varmeskab og stikkontakt).

Fra en bagedemonstration

– Jeg begriber ikke, hvorfor damerne altid får så mange kræfter, når de tager en kagerulle i hånden! Dejen skal ikke mases flad, men glattes ud med lette bevægelser, og dejkanterne skal være høje. Derved undgås, at dejen binder i bordpladen eller kagerullen. Dejoverfladen må ikke gå i stykker.

Ordene kom fra en herre, der næsten



For den uovede er det slet ikke så lige en sag at sy gardiner. Men har man et praktisk greb på tingene, kan det sagtens leres. Er man også økonomisk indstillet, vil man ikke betænke sig på at gå i gang.



Stikkontakt i selve el-komfuret, så håndmixeren kan gå direkte i gryden, er en nymodens opfindelse, der nok skal blive en klassiker. Livet bliver stadig lettere, også i køkkenregionerne.

ikke smilede, mens han sagde dem. Han var lynende dygtig til at bage, og bemærkningen om kagerullen er værd at huske.

Blikfang til vinduerne

Gardiner har de fleste husmødres absolutte interesse. Anskaffelse af nye er lige så vigtig en sag som købet af en ny forårshat. Der er ikke noget at sige til det. Nye gardiner kan få stuen til at syne meget pænere. De kan ganske vist også lukke øjnene op for det faktum, at gulvtæppet er slidt og møbelbetrækket tjenlig til en rensning, men det er en helt anden historie.

Terylene er et godt materiale til gardiner. Det er lysægte, krymper ikke i vask og går ikke ud af facon.

Et lille »men«: Gardiner af terylene skal vaskes ret tit. Det må man tage med og så trøste sig med, at de hurtigt tørrer.

Klipper og syr De selv gardinerne, så husk, at kunstfiberstof ikke tåler at blive revet over. De må tålmodigt klippe efter en tråd. Træk en ud først og klip herefter.

Både til kappe og undergardin skal beregnes tre gange det glatte mål af vinduet. Ved udmåling af længde skal De beregne tredobbelt søm forned.

Det anbefales at sy med kunstfiber-sytråd i terylene, så stof og garn har de samme egenskaber. Benyt mellemstore sting og pas på ikke at trække i stoffet, mens det glider gennem maskinen.

Vær go' ved Deres sko

Inden De indvier Deres nye skindsko – og taske med for den sags skyld – kan De gøre Dem selv en rigtig vennetjeneste ved at ofre en god gang pudsning med ufarvet skocreme. Så holder det nye udseende længere.

