



4

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. APRIL 1967 — 67. ÅRGANG

4

Indhold:

Ferien står for døren	2
Sektionsingeniøren der startede som håndværker	3
Manden i førerkabinen	5
200 km/t — planmæssigt	8
De svenske statsbaners nye materiel	12
SR & SJR — Langsom kørsel	16
Statsbanepersonalets Sygekasses bestyrelse	16
Personalialia	18
Ansøgningsliste til feriehjemmet	19
Damernes Dag	20

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.

Med hastige skridt nærmer vi os foråret og feriemånederne, og overalt drøftes, hvor den kommende ferie skal tilbringes.

Selv om det er fars ferieperiode, der skal danne rammen om familiens feriedage, og han efter en lang og mørk vinter har stærkt behov for den knapt tilmålte sommerferie, skal der også tages hensyn til den øvrige familie og ikke mindst til ægtefællen. For hende skal det være en ferie, hvor alle de daglige gøremål i hjemmet ikke skal vise sig tilsvarende i ferieperioden.

Vort eget feriehjem på Røsnæs kan imødekomme alle de ønsker, medlemmet og hans familie måtte have, når der rigtig skal slappes af.

Medens vi i de tidligere år på denne tid stod foran forberedelserne til den kommende sæson, kan vi i år meddele feriehjemmet klar til modtagelse til en kort pinseferie og en efterfølgende egentlig feriesæson, der begynder mandag den 5. juni og slutter lørdag den 26. august.

Vinteren igennem har vi haft en god belægning af kursusvirksomhed gennemført af forskellige organisationer og institutioner. Dette fortsætter til den 4. juni fraregnet pinsedagene. Alle vore nye kunder har givet udtryk for stor glæde og tilfredshed under deres ophold hos lokomotivmændene på Røsnæs. Vi har ikke alene været glade for de nye bekendtskaber, men har tillige kunnet notere os, at den ombyggede og moderniserede ejendom har svaret til forventningerne og imødekommet et længe næret savn.

Feriehjemmet står idag smukkere end nogensinde med alle de nødvendige og moderne installationer, såvel varmt som koldt vand på alle værelser, badeværelser på alle etager og iøvrigt istandsat fra kælder til loft.

Men foruden alt dette byder vi på den rette ferie for hele familien. Udover personlige ejendele skal intet medbringes. Husmoderen er fritaget for alle besværligheder, og vi har stadig 21 tønder land, dejlige omgivelser, 900 m badestrand, hvor hele familien frit kan færdes og bade.

Hovedbestyrelsen og feriehjemsudvalget har tilstræbt at nå frem til en modernisering, der opfylder nutidens krav. Det er vort håb, dette er lykkedes, og det er vort inderlige håb og ønske, at mange af vore medlemmer med familie vil tilbringe deres sommerferie i vort eget feriehjem.

Også gæster uden for medlemmernes rækker er hjerteligt velkomne.

Sektionsingeniøren

der startede som håndværker

Lokomotivførere er et særligt folkefærd, som man skal lære at kende og forstå, før man kommer rigtigt på hat med dem.

Således sagde sektionsingeniør *H. P. Hansen* under en samtale, dagen før han forlod sit kontor i hovedbygningen på Otto Busses Vej for at blive privatmand og pensionist. Den 28. april fylder sektionsingeniøren 68 år, og officielt fratræder han sin tjeneste den 1. maj. Men han havde samlet nogle feriedage sammen, og derfor gjorde han sit bord i orden og parat til at modtage efterfølgeren – den sidste dag under den store storm.

Den første maj er det 25 år og ti måneder siden denne behageligt saglige, meget afholdte, omend noget strenge tekniker overtog den stilling, han nu har forladt. *H. P. Hansen* søgte sin afsked i september sidste år, og man havde således god tid til at udpege hans efterfølger. Det blev sektionsingeniør *H. K. Kristensen*, der er overflyttet fra Struer. 6–700 lokomotivmænd vil være enige om, at det vel nok bliver vanskeligt for en ny chef at følge efter en så afholdt og respekteret mand som *H. P. Hansen*.

– Han kunne det hele – sagde en lokomotivfører til undertegnede – det var en mægtig fordel for ham, at han selv var gået gennem alle graderne, fra håndværker til chef for sektionen. Han kender enhver skrue i ethvert lokomotiv, og der er ingen, der har kunnet binde ham nogen søforklaring på ærmet. Han er fuld-befaren!

– Lad os gå over i et andet rum, hvor der er lidt mere fred – sagde *H. P. Hansen* (det var den dag, da tre-fire stormskadede lokomotiver var blevet meldt til reparation i de store værkstedshaller). Vi gik igennem hallerne og ud og ind ad nogle porte og op ad et par trapper, indtil vi kom til et aflåset værelse, som sektionsingeniøren lukkede op. Et aflangt bord med seks stole omkring, et rum uden hygge.

– Det er her, vi afhører folk, når der er sket et eller andet ude omkring – sagde ingeniøren – eller skal vi udtrykke det således: det er her, vi taler med dem, for at finde ud af, hvad det egentligt var, der skete, og hvorfor.

Og det var altså her, vi satte os til at tale om de mange år og den lange udvikling, *H. P. Hansen* har gennemlevet i statsbanernes tjeneste.

– Hvis man skulle svare på spørgsmålet om, hvorvidt jeg har været tilfreds med min tilværelse og mit arbejde som tekniker hos statsbanerne, så må jeg sige, at jeg vist næppe kunne have ønsket mig et bedre liv. Det er muligt, at man kunne have tjent større penge i



den private industri. Da jeg kom til banerne i 1925 med en konstruktørexamen bestået fire år i forvejen, var tiderne noget anderledes, end de er nu. Stillinger hang ikke og lod sig plukke på træerne. Der var mange arbejdsløse. Der var lidt mere nød i baggårdene end der er i disse overbeskæftigelsestider. Jeg begyndte som håndværker i værkstederne og fik lejlighed til i fem år at samle alle de praktiske erfaringer, som efter min mening er nødvendige for en mand, der senere skal være leder på det specielle felt, som har været mit. Jeg fik en konstruktør-stilling i 1930 og blev ansat som ingeniør i 2. maskinsektion (i Fredericia) i 1936. Tre år senere kom jeg til centralværkstederne i København, i 1941 blev jeg tilsynsførende maskiningeniør i 1. distrikt, og senere kom udnævnelsen til sektionsingeniør, stigningen i lønningsklasse o.s.v. Men den bedste tid af min professionelle tilværelse har jeg haft *her*.

H. P. Hansen kender et meget stort antal af Danmarks lokomotivførere, og han har undervist mange hundrede af dem i sin egenskab af lærer ved jernbaneskolen.

– Jeg har sat en ære i – sagde han – at kunne det samme, som de kan – køre alle lokomotivtyper, vide, hvordan maskinerne fungerer, når de går, som de skal, finde ud af, hvad der er galt, når noget hinker. Det har jo været en del af mit arbejde og en væsentlig del af mine *pligter* at stå bi med råd og dåd. Man kan vel sige, at jeg har oplært de fleste førere på MY og MX – de dieselmaskiner, som vi har arbejdet med nu snart i mange år. Nu kommer de store MZ-maskiner, der

er godt 50 procent stærkere end MY. Den første af disse maskiner får vi antagelig i april måned, og jeg kan godt røbe, at jeg glæder mig til at komme ud på strækningerne med en MZ, for at prøve, hvordan en sådan kæmpe er at køre med. Så jeg dukker nok op her igen, den dag, da vi skal prøvekøre MZ.

Indtil 1956 havde vi i mit område kun med damplokomotiver at gøre. Da diesel-lokomotiverne kom, blev de sat i depot her.

– Hvornår får vi el-drift over hele landet?

– Det ved jeg ikke – sagde sektioningeniøren – den totale el-drift kræver meget store investeringer, og man risikerer driftsforstyrrelser i en ganske anden grad end med gængs lokomotivkraft. I Sverige måtte man sidste år på grund af driftsafbrydelse med el-maskinerne sætte 45 motorlokomotiver ind – her i landet kørte vi trods store snemængder sikkert med MY og MX.

– Nye maskintyper kræver omskoling?

– Det er klart, at en lokomotivfører, der skal være enhver situation voksen, bestandigt må forny sin kunnen og sin viden. Det sker dels ved hjælp af kursus, omskoling, nye prøver o.s.v., men det sker navnlig ved, at den enkelte lokomotivfører selv på enhver tænkelig måde søger at holde sig på højde med de krav, en mere og mere fremskreden teknik stiller til ham. Den ensomme mand i førerkabinen har jo et ansvar, som ingen udenforstående gør sig det rette begreb om. Han er alene på et kæmpestærkt uhyre, der raser af sted med nogle hundrede menneskeliv som last i waggonerne bag sig. Han kører i tåge, i snefog, i regnvejr, i mørke: han skal være mere vågen og lynhurtigt reagerende end en flyverkaptajn. Han har ikke nogen *co.-pilot*, og han har ikke nogen mekaniker, der aflæser hans instrumenter. Der er to vigtige farver i hans liv – rødt og grønt. Hvis han kører forbi *rødt* i et øjeblik distraktion, eller under forhold, hvor sigtbarheden er nedsat – så sker der undertiden noget katastrofalt. Bevidstheden om dette ansvar tærer vel undertiden på en lokomotivførers nerver. Det er ikke så underligt, at de folk er noget for sig selv. Når de er i tjeneste, vil det næsten altid være menneskers liv, det drejer sig om, hvis de begår en fejl. Og det sker *uhyre sjældent*, at en lokomotivfører gør sig skyldig i en fejl.

– Er de folk mere begavede end de fleste andre?

– Det vil jeg egentligt ikke sige, at de er. Men de gennemgår nogle temmeligt skrappe prøver af praktisk, teknisk og psykologisk art, og de bliver naturligvis sigtede gennem eksamener, som førerinspiranter, som værkstedspraktikanter, som lokomotiv-medhjæl-

pere, som lok.-assistenter o.s.v. De har i hvert fald nogle hårde år bag sig, inden de får et lokomotiv at føre på de store strækninger. En lokomotivfører er faktisk aldrig færdig med sin uddannelse. Den dygtige mand holder altid sin viden vedlig. Det hænder, at der her i dette værelse sidder en man overfor sektioningeniøren og skal gøre rede for, hvad der nu skete, da det eller det gik galt – og det hænder (men meget sjældent), at *jeg* har måttet tænke: han har ladet sig selv glemme noget af det, han har lært.

I damplokomotivernes tid var H. P. Hansen på farten 7–8 gange om måneden. Næsten altid i førerkabinen. Efter dieselmaskinernes hestekraftige indtog på de danske skinner blev sektioningeniøren mere skrivebords-bundet, end han var før (og end han synes om). Han fik færre kontaktmuligheder i sit samarbejde med førerne. Han havde visse kontakter, som han bestemt ikke kunne lide: afhøringer efter et uheld eller en ulykke.

– Men gudskelov – sagde dette milde, kloge (og åbenbart strenge) menneske, der blandt sine undergivne hedder *H. P.* – har jeg meget sjældent siddet her og har forhørt nogen. Der forekommer umådeligt få fejl, hvis man holder sig antallet af togafgange og lokomotivførere for øje. Naturligvis forekommer der tilfælde af forsømmelse, grundet på dette eller på hint, menneskeligt tilgiveligt eller ikke-tilgiveligt (et par glas for meget). Men hvis man skulle foretage en sammenligning, der stillede lokomotivførere op mod andre grupper af specialister med lignende ansvar og arbejde (hvis *det* er muligt), så ville vore førere komme i en klasse for sig.

– De kan lide disse mennesker, forstår man – ?

– Jeg har haft den glæde at arbejde sammen med et korps af virkeligt ansvarsbevidste mænd – hvoraf mange er mine personlige venner. Selv om vi jo ikke just går og klapper hinanden på skuldrene.

– De er en ung mand endnu – trækker De Dem tilbage for at gå i frø og drive tiden væk?

– Nej. Der er forskelligt på timeplanen. For det første har jeg et udmærket værksted hjemme hos mig selv – for det andet venter et familieforetagende på, at jeg gør mig nyttig som tekniker. Men jeg går fra dette sted med en ikke ubehagelig bevidsthed om, at jeg har været med til at gøre nogle hundrede lokomotivførere til de dygtige mænd, de er. Til *søgknydige*, der kun har sig selv at stole på i en akut situation, og som har ret og grund til at stole på sig selv. Jeg er, for at sige det lige ud, stolt over, at jeg har været med til at uddanne så mange af disse selvbevidste folk. *Viggo Jensen.*

Manden i førerkabinen

I et stort amerikansk blad har en journalist skildret et besøg hos en amerikansk lokomotivfører, som bor i byen Richmond i staten Virginia. Artiklen indeholder en række interessante oplysninger om de vilkår, hvorunder amerikanske kolleger arbejder, og om deres sociale status, deres indtægter, deres hjemmeliv, deres organisationsforhold og meget andet. Vi bringer her, med fornøden tilladelse, artiklen, oversat og bearbejdet for Dansk Lokomotiv Tidende af Viggo Jensen:

Ligesom sin fader før ham tjener *Robert B. Curtis* sit brød i et job, som oplevelseslystne unge amerikanske generationer igennem drømte om at have i, på samme måde som de i dag drømmer om en astronautkarriere. Robert Curtis er en lokomotivfører, der hveranden dag sidder foran kontrolpanelet i en af de store maskiner, der tilhører *Richmond-Fredericksburg-Potomac*-jernbanen og som trækker passagertog over tur-returstrækningen mellem Richmond og Washington. Afstanden mellem de to storbyer er 187 kilometer.

Hans arbejdsdag begynder kl. 3.30 om morgenen, i Bryan Park-terminalen i Richmond. Han bruger en halv times tid til forberedende arbejde, det vil sige til at sikre sig, at det kæmpemæssige diesel-lokomotiv er tip-top trimmet til at starte eksprestotog med post og passagerer på dets to en kvart times tur til Washington præcis kl. 4. Efter ankomsten til den amerikanske forbundshovedstad bruger han påny en halv time til at se maskinen efter, aflevere den og indlevere sin rapport. Ca. kl. 7 slutter han sin tjeneste.

Kl. 12.45 melder han sig igen, denne gang for at føre jernbaneselskabets flotteste tog *Silver Star* (Sølvstjernen) syd på til Richmond. Han ankommer hertil kl. 16, er tjenestefri 20 minutter senere og er tilbage i sit hjem i Richmond-forstaden Skipwith Farms ca. kl. 17. Næste dag har han fri. Men hveranden dag følger han det nævnte skema.

For denne arbejdsindsats modtager han en betaling på 30 dollars pr. dag. Sidste år var Robert Curtis' indtægt 10.950 dollars – nøjagtigt 20 dollars mere end den årlige gennemsnitsløn for amerikanske lokomotivførere i passager-tjenesten. (Lokomotivføreres aflønning varierer efter den tjeneste, de beskæftiges i – førere af passagertogs-lokomotiver ligger i toppen af skalaen). Robert Curtis' årsindtægt er omtrent det dobbelte af, hvad en fabriksarbejder i gennemsnit tjener på et år – i 1965 ca. 5500 dollars.

Curtis, en af de ca. 38.000 lokomotivførere ved amerikanske jernbaneselskaber, er med sine 46 år en forholdsvis ung mand til allerede nu at have arbejdet sig så langt op ad anciennitets-stigen, at han regel-



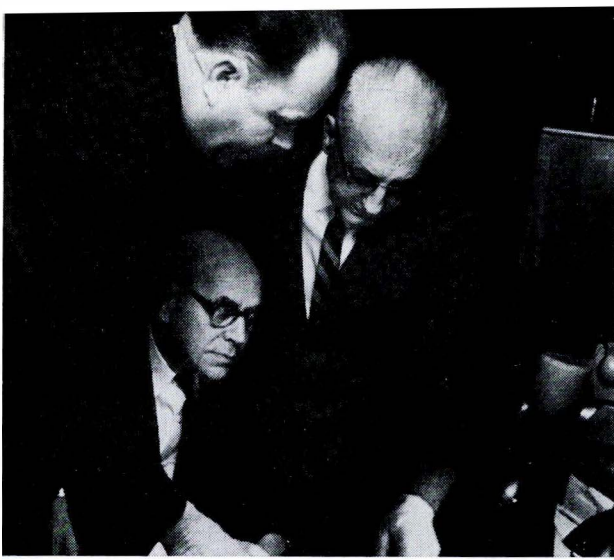
Robert Curtis, fører af et af de store diesel-lokomotiver, der løber på strækningen mellem Richmond (i staten Virginia) og Washington, ses her ved siden af sin kæmpemæssige maskine. Han har en gage af ca. 30 dollars pr. dag.

mæssigt gør tjeneste i passagertrafikken. Mange passagertogsafgange er blevet indstillet i de senere år, med deraf følgende fald i antallet af eftertragtede ture med relativt højere aflønningstakster og færre tjenestetimer.

Gennemsnitsalderen for aktive lokomotivførere på amerikanske jernbaner er nu 54 år. Den er faldet i løbet af det sidste årti, væsentligt på grund af nye bestemmelser vedrørende pensionsalder og afskeds-godtgørelser, som gælder for en række af de store jernbaneselskaber.

Det selskab, som Curtis arbejder for, praktiserer en tvungen aldersgrænse på 70 år, men det har ikke nogen privat pensionsordning således som mange andre selskaber har det. Men en almen pensioneringsordning for hele jernbanebranchen, som supplement til de afskeds-ydelser, der er fastsat ved lov, er et af de hovedmål, som *The Brotherhood of Locomotive Engineers* – den fagforening, Curtis tilhører – nu arbejder for, og »broderskabet«s formand, overløkomotivfører *Perry S. Heath*, meddelte fornyligt, at kravet om indførelse af en sådan pensionsordning vil blive et hovedpunkt i den kommende tids kollektive forhandlinger med selskaberne. (The Brotherhood er den ene af to eksisterende lokomotivmands-fagforeninger. Det har også fyrbødere og andre beslægtede faggrupper på sine medlemslister og tæller ialt ca. 43.000 mand, fordelt på 888 lokale afdelinger. Den anden forening, der hedder *The Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen*, har væsentligt fyrbødere som medlemmer. Den omfatter godt 75.000 mand, i 914 lokalafdelinger).

Lokomotivførere, der tager deres afsked i dag, modtager i kraft af en lov, der hedder *The Railroad Retirement Act* en årsrente, der udregnet pr. måned beløber



Robert Curtis, der er formand for afdeling 561 inden for det store, amerikanske lokomotivførere-forbund, The Brotherhood of Locomotive Engineers, ses her i et kontor, han har indrettet i sit hus i Richmond. De to herrer med briller er, siddende, afdelingens juridiske konsulent, sagføreren Walter A. Jenkins, og lokomotivfører Eugene P. Parrish.

sig til ca. 175 dollars, men Curtis venter, at dette månedsbeløb sættes væsentligt op – således at han ved det fyldte 65. år vil kunne få 350 dollars månedligt, når han trækker sig tilbage. Loven fastsætter, at en afskediget lokomotivførers hustru nu får 75 dollars pr. måned, som en art tillæg til mandens offentligt fastlagte pension. Også dette hustrutillæg vil formodentligt blive sat i vejret, siger Curtis.

Indtil nu har Robert Curtis ikke været i stand til at opspare noget kontant beløb til hjælp på de gamle dage. Han har en livsforsikring, som lyder på 13.000 dollars, og desuden er hans familie tilsikret en sum på 4000 dollars i tilfælde af hans død (det dobbelte beløb ved død som følge af ulykke under tjeneste), i kraft af en police, som hans fagforening holder løbende for sine medlemmer som del af en sygehjælps- og velfærdsordning.

Til fagforeningens sygeforsikrings-ordning betaler Curtis 7,95 dollars om måneden. I tilfælde af sygdom eller ulykke modtager han ved dette arrangement indtil 100 dollars om ugen, indenfor et maksimumsbeløb på 3000 dollars. I kraft af en anden speciel jernbanelovbestemmelse, *The Railroad Unemployment Insurance Act*, vil han ved arbejdsløshed eller sygdom kunne hæve et maksimum af 10,60 dollars dagligt for 10 ud af hver 14 dages arbejdsløshed eller sygdom, op til et toptal af 130 dage i et år.

Curtis bor med sin hustru *Lillian* og sin otte-årige datter *Robin* i en moderne murstens-bungalow, som han bogstaveligt talt byggede med sine egne hænder, i et af Richmonds bedre bolig-kvarterer. En anden datter, den 24-årige *Beverley Jean*, der er sekretær i en af staten Virginias fagforeningskontorer, har sin egen lejlighed. En søn, den 25-årige *Wilton Owen*, er premierløjtnant i det amerikanske luftvåben og knyttet til den strategiske luftkommando. *Wilton* fik penge hjemmefra, mens han forberedte sin universitetseksamen som mag. scient. ved Richmond-universitetet, men han tjente selv ved sommerjobs til en del af studieomkostningerne.

Familien Curtis' hus består af tre soveværelser, en dagligstue, en spisestue, et kammer, køkken, badeværelse samt i kælderen et vaskerum og et bordtennis- og

legeværelse. Materialerne til huset plus håndværkerudgifter for en del af byggearbejdet, som Curtis ikke selv kunne udføre, beløb sig til ca. 16.000 dollars, for ti år siden, og han regner med, at huset i dag er ca. 26.000 dollars værd. Han skylder stadigvæk ca. 9000 dollars på det lån, han optog for at finansiere køb af materialer og håndværkerarbejde, og han betaler hver måned 85,75 dollars af på restgælden.

Mrs. Curtis indrømmer, at stigende leveomkostninger gør husholdningsbudgettet til »et evindeligt problem«. Hun bruger ca. 200 dollars pr. måned til indkøb af madvarer og til andre udgifter ved husholdningen. I Richmond er vintrene milde, og opvarmning af huset koster kun ca. 150 dollars om året. Familien ejer en 1964-Ford Sedan og en 1965-varevogn. De to vogne afbetales med henholdsvis 70 og 50 dollars pr. måned.

Robert Curtis spiller golf og tager hver sommer på en uges fisketur til Chesapeake Bay. Familien erhvervede for nyligt en noget forfalden fritidshytte ved Rappahannock-floden, ca. et hundrede kilometer fra deres hjem i Richmond, og den er de nu i færd med at ombygge og indrette til sommerhus.

Curtis-familien tilhører Bethlehem Baptist kirken, et menighedssamfund, hvor Curtis har været kasserer, formand for finans-komiteén samt medlem af menighedens råd. Han er også medlem af borgerforeningen i Skipwith Farm og er aktiv frimurer.

Men siden 1962, da han blev valgt til formand for afdeling 561 indenfor lokomotivførere-forbundet, har Robert Curtis haft væsentligt mindre tid til fritidssysler og borgerlige tillidshverv. I sin stilling indenfor forbundet er han ansvarlig for ca. 160 medlemmers velgående (lokomotivførere, fyrbødere og hjælpere), har pligt til at tage sig af klager, de måtte fremføre, har ret til at kalde dem til orden, hvis han finder grund til det – o.s.v. Han er med i visse kontraktforhandlinger og i drøftelser, der vedrører arbejdsforhold. Der er afdelingsmøde en gang om måneden, og Curtis har rapporteringspligt til forbundets hovedkvarter i Cleveland, Ohio.

Curtis føler en vis stolthed over, at The Brotherhood of Locomotive Engineers er den ældste jernbafagforening på den vestlige halvkugle – dens første afdeling blev stiftet i Detroit den 8. maj 1863. Foreningen har altid værdsat og værnet om sin uafhængighed. Den har aldrig været tilknyttet ALF-CIO (det amerikanske LO, der består af de to sammensluttede fagforeningsgrupper *American Federation of Labor* og *Congress of Industrial Organizations*, og den brød



Lokomotivfører Robert Curtis i sit hjem i en forstad til Richmond, i staten Virginia. Hans hustru, Lillian Curtis, skænker kaffe for sin mand i køkkenet i det hus, han selv har bygget, med et par faglærte håndværkeres hjælp. Hans 8-årige datter, Robin, viser sin far, hvad hun har fået ud af sine hjemme-opgaver.

for kort tid siden sin forbindelse med *The Railway Labor Executives' Association* (en sammenslutning af ledere fra 21 amerikanske jernbane-fagforeninger). Hermed har lokomotivfører-broderskabet placeret sig i samme stilling som kollega-foreningerne i et antal andre lande, f.eks. Australien og Japan, hvor alle andre jernbane-ansatte, der ikke har embedsmands-status, er sammensluttede i eet stort forbund, mens lokomotivførerne opretholder deres egne, uafhængige organisationer.

Mens hans fader, Georg B. Curtis, de sidste 20 år af sine 42 års jernbaneliv var *Road Foreman of Engineers*, en arbejdsleder-stilling, er Robert Curtis 100 procent fagforeningsmand og -leder.

– Det er min overbevisning – sagde han til den amerikanske journalist – at vort samfunds økonomi er baseret på fagforeningerne. Disse sammenslutninger er absolut nødvendige i et samfund med en demokratisk livsform.

Sidste juli udpegedes Robert Curtis til at repræsentere sit forbund under en drøftelse af visse uoverensstemmelser med ledelsen af *The Illinois Central Railway*. Han havde ved en tidligere lejlighed været forbundets ordfører under en meget langtrukken meningsudveksling vedrørende tjenestereglementer, arbejdstid, særlige arbejdskonditioner og flere andre diskussionspunkter. Drøftelserne foregik foran et udvalg nedsat af De Forenede Staters præsident.

Han var også indkaldt som forbundsrepræsentant til nogle voldgiftsmøder vedrørende »bemandingsregler« – spørgsmålet om, hvort stort et personel der skal til for at betjene dette eller hint tog på betryggende vis.

Mrs. Curtis erklærer (skriver journalisten), at hendes mands arbejde for lokomotivfører-foreningen nu er blevet »praktisk taget et heltids-job«. Hun arbejder selv som sekretær for organisationens kvindelige hjælpe-sektion, der yder støtte til lokomotivføreres enker og efterladte børn.

En af årsagerne til, at Curtis-ægteskabet er så fagforenings-minded, er den forskel i aflønningen af i dag – da fagforeningerne sidder ved forhandlingsbordet – og de løntakster, der gjaldt, da Robert Curtis begyndte som fyrbøder i 1937. Den gang var basis-betalingen pr. 100 miles (160 kilometer) for en lokomotivfører på den type maskine, Curtis i dag fører, kun 7,68 dollars. Nu er den 22,70 dollars, plus adskillige forenings-gennemførte særtillæg (for special-tjeneste udført under visse forhold, forsinkelser på terminal-stationer o.s.v.), der løfter betaling for 100 miles adskillige dollars op over det nævnte beløb.

Med undtagelse af fire år, da han var sat »på orlov«, fordi der ikke var arbejde nok, har Curtis arbejdet fast for Richmond-Fredericksburg-Potomac Railroad. Han fungerede som fyrbøder indtil 1959 og havde til slut i denne stilling en årsindtægt på ca. 7000 dollars. Forfremmelsen til lokomotivfører på amerikanske baner sker på basis af en anciennitets-udregning, og Curtis arbejdede i to år skiftevis som fyrbøder og lokomotivfører, alt efter de muligheder, hans anciennitets-status betingede. Derefter nåede han en tilstrækkelig høj anciennitets-grad til udelukkende at køre som fører, men foreløbigt i rangertjeneste, med en årsløn af ca. 8500 dollars. For to år siden nåede han sin nuværende status, som fører på hurtige passagertog, og betalingsmæssigt i topklassen. (Udregnet i danske penge tjener Robert Curtis ca. 77.000 kr. om året. Udregnet i købekraft – dollar vs. krone – tjener han højst ca. 25.000 kr.).

Som de fleste jernbanemænd, der arbejdede i damplokomotivernes tid, mindes Robert Curtis med en halvduget glæde i sit hjerte de gamle maskiner, som indianerne kaldte *the iron horses* – jernhestene.

– Damplokomotivet var et stort, kraftigt, dramatisk fænomen – sagde han til journalisten – og en hel del af romantikken i det job, som er vort, forsvandt, da diesel-lokomotivet banede sig vej ind på de blankslidte spor. Jeg har arbejdet med dem begge, og hvis nogen skulle spørge om *min* mening, er det den, at dieselmaskinerne stiller større krav til førerens dygtighed, fordi de er tungere og trækker længere tog med større hastigheder. Jeg mener også, at den fulde udnyttelse af de muligheder, spor-trafikken byder – med alle de moderne forbedringer og påhit – endnu ikke er nået. Det er hovedårsagen til, at jeg gerne ville se f.eks. min søn som lokomotivfører: det fag har en udmærket fremtid for sig!

I slutningen af artiklen i det amerikanske blad taler Robert Curtis om de hurtigtogs-eksperimenter, der for tiden foregår på strækningen mellem New York og Washington:

– Det er just et eksempel på den udvikling, der er i vente og som vil betyde en forøgelse af den eksisterende *transporttjeneste på skinner*. Jeg tror stadigvæk – som gamle jernbanefolk altid siger – at »stålhullet på stålskinnen er den mest effektive og formålstjenlige form for transporter af mennesker og ting fra det ene sted til det andet, som man kan forestille sig.«

(Ovenstående artikel, såvel som de billeder, der illustrerer den, er fremskaffet gennem den amerikanske ambassades informations- og presseafdeling.)

200 km/t – planmæssigt

Af P. Juul Brask

(fortsat)

Fig. 23 viser den ene af de to 3-akslede drivbogier; bogierammerne er udformet som lukket kassedrager sammenvejst af St-52-stålplader. Endetværdragerne og specielt de to midterste tværdragere er særligt kraftigt udformede, da de skal optage vægten af drivmotorerne. For at opnå den tilstrækkelige vridningsstivhed, måtte man derfor gøre kassetværdsnittet af midterdrageren forholdsmæssigt stort, hvad der var bestemmende for længden af hele bogierammen og dermed også den samlede akselafstand på 4,5 m. Af vægthensyn havde man gerne gjort denne noget mindre; ganske vist har den store akselafstand en gunstig indflydelse på ændringer af akseltrykket fremkaldt trækkræftermomenterne; men rent løbeteknisk var en så stor akselafstand ikke påkrævet.

De dynamiske påvirkninger af skinnelaget, det vil sige de i dette optrædende maksimale spændinger, står i et ganske bestemt forhold til akseltrykket; det gælder derfor om af hensyn til de dynamiske akseltryksændringer fremkaldt af ujævnheder i sporet at holde vægten af de uaffjedrede masser nede på en så lille størrelse som muligt. Det blev derfor forlangt, at hele den vægt, der med undtagelse af vægten af selve hjul sætterne indgår i drivbogien, skal være fuldt affjedret, hvilket medfører, at drivmotorerne skal være fast forankret i drivbogien.

Selve kraftoverføringen fra drivmotor til hjulsæt er udført efter den af Siemens & Schuckert udviklede gummiring-kar-

danoverføring som tidligere beskrevet, ligesom også de omtalte detaljer vedrørende akselkasseføringer og lejeindbygninger er anvendt; blot kan tilføjes, at midterakslens rullelejer kan tillade en aksiel forskydning på ± 8 mm af hensyn til nedsættelse af de sporkranspåvirkninger, der opstår ved gennemløbning af kurver.

Lokomotivets bundramme hviler på drivbogierne uden glideflader af nogen art; man har i stedet indføjet et sæt på 4 skruefjedre i hver side mellem bundrammen og drivbogiens længdedrager, et arrangement der stiller store krav til fjedrenes stabilitet over for de vandret virkende kræfter. Fig. 24 illustrerer tydeligt den såkaldte »flexicoil«-egenskab af disse fjedre, som ikke blot bevirker en tilbagestilling af bogien på tværs i forhold til bundrammen, men tillige søger at rette bogien ind i den neutrale stilling ved ligeudkørsel.

Til dæmpning af de vertikale svingninger er der for hver fjedergruppe indføjet en almindelig friktionsdæmper, hvorimod der for de horisontale svingninger er indskudt 2 hydrauliske dæmpere, hvis indstilling én gang for alle bliver justeret ved indkørslingen. Slingrefrekvensen er fastsat til omkring 1 Hz; fjederkonstanten for hver fjeder er 22,4/t, hvilket for alle 16 fjedre andrager en elasticitet på 1,4 mm/t.

På grund af den midterste drivmotors placering er det ikke muligt at anvende den sædvanlige drejetap til overføring af trækraften; man måtte da gå andre

veje; som fig. 23 viser, overføres trækraften fra drivbogien til bundrammen over 2 trækstænger, én for hver køretretning i hver side, anbragt på en sådan måde, at deres midterlinier skærer hinanden 100 mm over skinneoverkanten lige under den midterste drivaksel; herved opnår man en effekt, der nogenlunde svarer til den, der opstår ved trækraftens overføring i et punkt på skinneoverkanten. Der opstår ved denne anordning ingen akseltryksændringer mellem drivakserne i en drivbogie under igangsætning eller opbremsning, højst en differens af det samlede akseltryk for hver af drivbogierne.

Af konstruktive grunde var det ikke muligt at få trækstængerne virkelinier til at mødes på selve skinneoverkanten, hvad der naturligvis havde været det teoretisk helt korrekte; men fordelene ved denne metode var i sig selv så indlysende, at denne lille afvigelse (100 mm) ikke kom til at betyde nogen synderlig indskrænkning af virkemåden. Af fig. 25 og 26 fremgår, hvorledes den fleksible ophængning af trækstængerne er udført.

Grænsen for den krævede effekt, nemlig igangsætningsmomentet, største bremsemoment og maksimalhastighed er bestemmende for de faktorer, som har indflydelse på de 6 paralleltkoblede drivmotorers dimensioner, ligesom også kravet om større trækraft ved maksimalhastigheden end ved konstant drift er medbestemmende herfor, idet drejningsmomentet i de to tilfælde forholder sig som 1,5:1.

Motorerne, se fig. 27, er udført som 12-polede vekselstrøms-kommutatormotorer med en udvendig diameter på 1200 mm. Timeydelsen for hver motor af 1030 kW ved 184 amp. og 610 V ved 90 % af den højeste transformator-tomgangsspænding; omdrejningstallet ved maksimalhastigheden er 1520 omdr./min., og vægten af hver motor incl. hul-akselrevet er 3600 kg.

Den til køling af motorerne nødvendige luftmængde er opgjort til 2 m³/sec. ved et tryk på 80 mm vandsøjle; ved en opdeling af denne luftmængde i flere parallelle luftstrømme bliver alle de varmeafgivende overflader direkte kølet på en virksom måde; således er temperaturen af kommutatorerne blevet målt til omkring 62°C under drift.

Strømmen bliver fra køreledningen ledet over strømaftageren og den tryk-

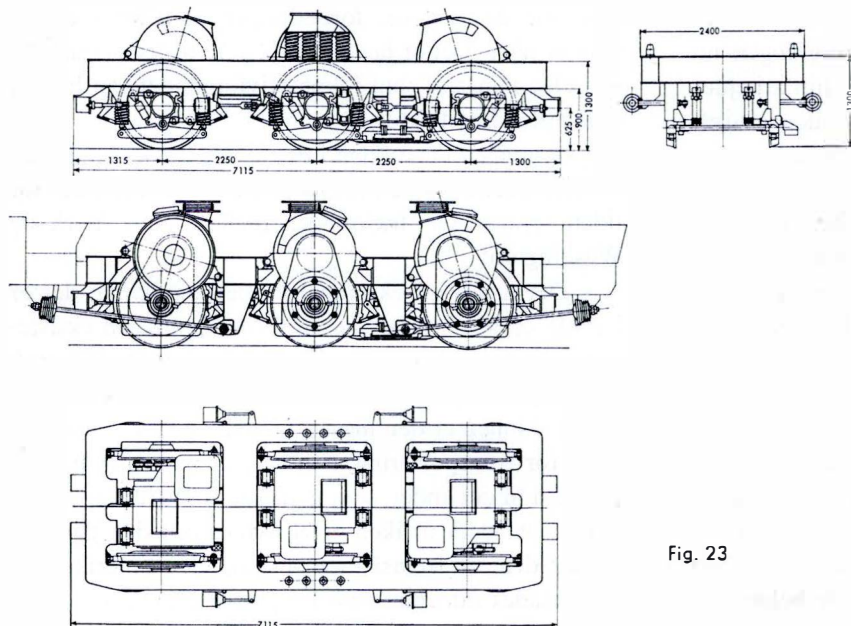


Fig. 23

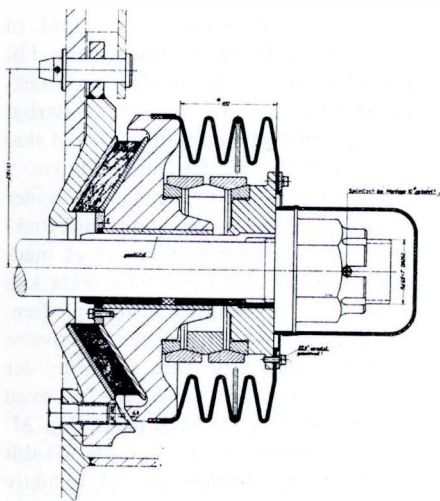


Fig. 25

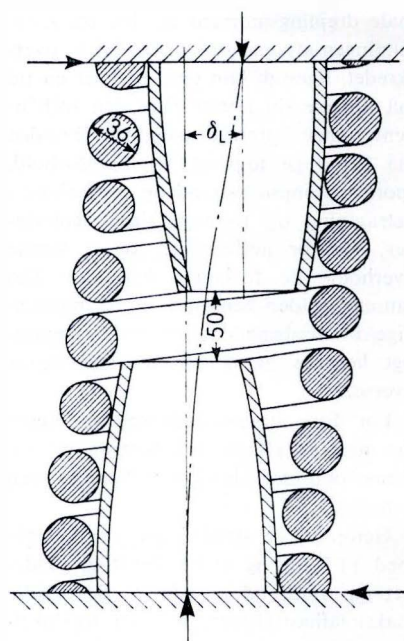
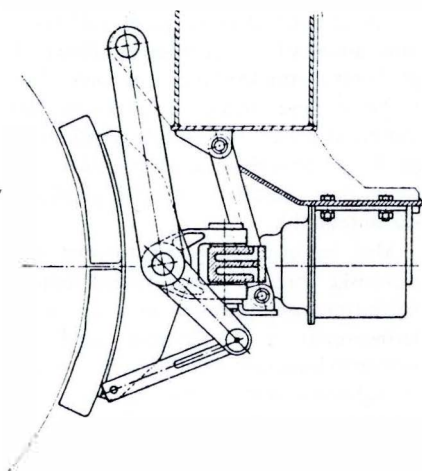


Fig. 24

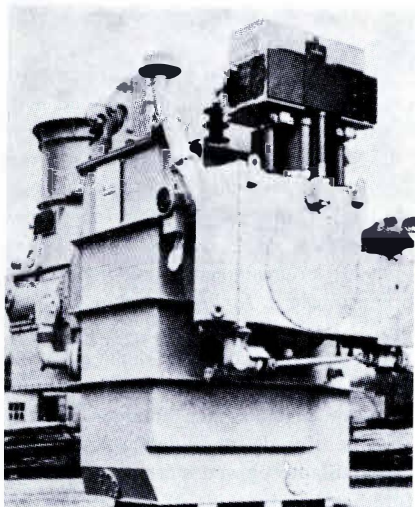


Fig. 26

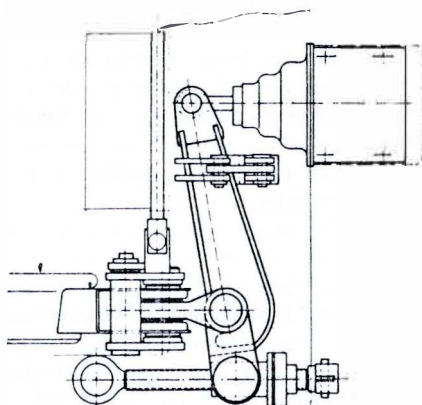


Fig. 30

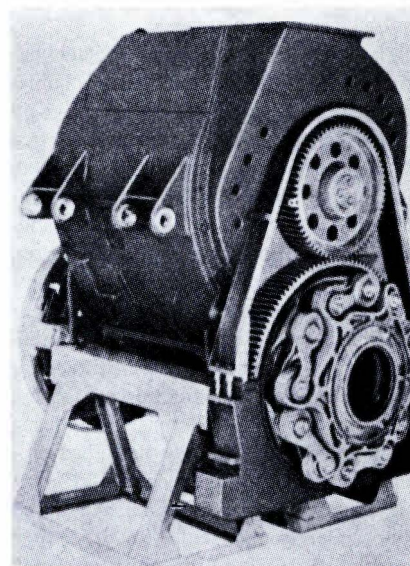


Fig. 27

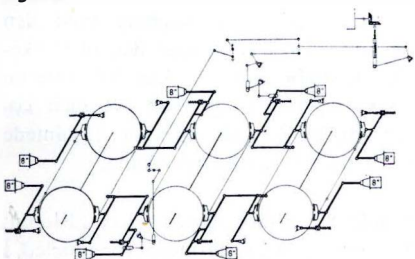


Fig. 29

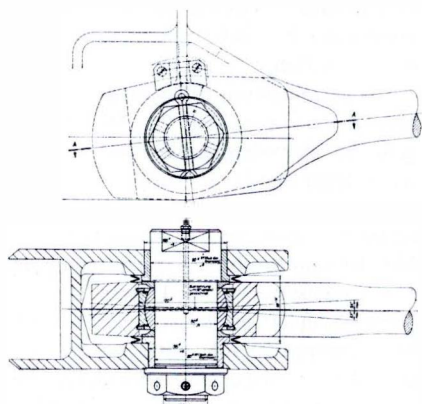


Fig. 28

luftbetjente hovedafbryder til hovedtransformatoren, fig. 26, der er sammenbygget i en enhed med højspændingsreguleringen; spændingen bliver her reguleret i 39 trin for at undgå for store spring i trækraftoverføringen.

Under bremsning er hver af drivmotorankrene sat i forbindelse med hver sin bremsemodstand; feltet i hver af de 3 motorer er koblet i serie og sammenfattet i en magnetiseringskreds. Energifor-

syningen til disse magnetiseringskredse sker fra en bremsemodstand over en statisk ligestrømsomformer, der overtager indreguleringen af den krævede magnetiseringsstrøm og afstemningen af den tilsvarende magnetiseringspænding uafhængigt af de i bremsestrømkredsen optrædende spændingsændringer. Hver af disse omformere består af en vekselretter for bremsemagnetiseringskredsløbet med efterkoblet transformator.

Opdelingen af 2 adskilte bremsestrømkredse bidrager til en forøget sikkerhed i betjeningen af den elektriske bremse, en udformning der er dikteret af den høje hastighed, der også stiller forøgede krav til lokomotivføreren. Ved den trinvis spændingsregulering må han ikke blot tage vare på strækningen og signaler; men han må også sørge for under iagttagelse af de i førerrummet anbragte instrumenter, at drivmotorernes maksi-

male drejningsmoment og den fra køreledningen aftagne strøm ikke bliver overskredet, ligesom han også til hver en tid må tilpasse sin kørsel efter den forhåndenværende køretrådsspænding. Desuden må han tage togvægt, stigningsforhold, sporkrumningsmodstand og vejforhold i betragtning og foretage sine reguleringer, som er nødvendige for at kunne overholde de forlangte køretider. Det samme gælder hensynet til de nødvendige bremselængder, der jo er væsentligt længere og derfor vanskeligere at overse.

For disse mangeartede opgaver ligger det nær at aflaste lok.-føreren på sådanne områder, der kan beherskes med automatik.

Netop på de strækninger, der befares med TEE-tog og andre fjern tog, gælder det om fuldt ud at udnytte de tilladte maksimalhastigheder, hvis en forsinkelse skal kunne indkøres; for lok.-føreren ville det derfor betyde en afgjort lettelse, hvis han kan vælge den ønskede hastighed uden derfor at skulle bekymre sig om instrumentvisning og den korrekte indregulering.

Den med kontrolleren indstillede hastighed bliver rent automatisk indkoblet med en acceleration, der er afhængig af forskellen mellem den øjeblikkelige hastighed og den indstillede hastighed, og derefter fastholdt ved en sammenligning mellem disse. En én gang indstillet reguleringsordre bliver spærret, hvis drivmotorstrøm eller køreledningsstrøm overskrider bestemte værdier. Desuden begrænser denne spærring spændingen ved drivmotorerne til den tilladelige max.-spænding og forhindrer en for høj indstilling af kontrollerens mekanisme over det til den forvalgte hastighed svarende trin. Der bliver også afgivet et varsko, hvis køretrådsspændingen af en eller anden grund skulle blive for høj, ligesom der også bliver givet et signal, hvis en eller flere aksler skulle vise tendens til at spille.

Ved en tilbagedrejning af kontrolleren fra »hastighedsområdet« til »trinstyringen« på et af trinene 15–8, bliver det sidst nåede kontrollerttrin bibeholdt, ved tilbagedrejning på et af trinene 7–1 løber kontrollermekanismen til nul og bliver stående der i denne stilling. Først ved en fornyet indstilling på »hastighedsområdet« træder hastighedsreguleringen i funktion.

Køre- og bremsestyringen er afstemt

sådan, at der ved kørsel på en faldstrækning automatisk indkobles et tilbageløb af kontrollermekanismen, og den elektriske bremse træder i funktion; det samme sker også ved en tilbagestilling på en lavere hastighed; er denne nået, udløser den indstillede bremseindkobling sig automatisk.

Med kontrolleren bliver foruden den elektriske bremse også vognstammens trykluftbremse aktiveret over en reguleringsventil i forbindelse med en »strømtryksomsætter«, hvis den ønskede hastighedsnedsættelse ikke kan nås med lokomotivets elektriske bremse alene.

Hastighedsreguleringen tillader igangsætningsaccelerationer indtil $0,7 \text{ m/sec.}^2$ og bremseretardationer indtil $0,5 \text{ m/sec.}^2$.

Foruden den halvautomatiske hastighedsstyring, har lok.-føreren for det lavere hastighedsområde en elektronisk trinstyring til rådighed for specielle formål, såsom rangering og særlig vanskelig igangsætning.

I modsætning til den hidtidige praksis bliver E.03 rent elektrisk afbremses fra 200 km/t. helt til 55 km/t. ; først da træder trykluftbremsen i virksomhed med en lavere afbremsning indtil fuld standsning. Kun hvis den elektriske bremse skulle falde ud, bliver lok.'s trykluftbremse sat ind og da med høj afbremsning. Vognstammens trykluftbremse træder under alle omstændigheder i funktion.

Arrangementet af drivbogiens trykluftbremse er vist på fig. 29. Med undtagelse af hængenejrene for bremseklodserne ligger alle bremsestængerne i vandret plan; de sædvanligt anvendte lange og tunge trækstænger er faldet helt bort, idet det samlede bremsesystem er opdelt i 8 enkeltsystemer med hver sin $8''$ -bremsecylinder; på denne måde får hver bremsegruppe et lille antal bremsestænger, der er ensbetydende med en stor virkningsgrad på 96 %, hvis rigtighed er eftervist ved indgående bremsetekniske undersøgelser. Som fig. 30 viser, er bremseklodser og befæstigelseskilere for bremseskoene let tilgængelige, ligesom slaglængden af bremsecylinderens trykstang er let at overskue. Opdelingen af bremsesystemet tillader ligeledes at frigøre tilstrækkelig plads til anbringelsen af en skinnebremse med 4 magneter, der hver kan yde et tryk mod skinnen på $6,4 \text{ t.}$

Hvert førerrum er udrustet med et håndhjulstræk til 2 af bremsegrupperne.

For fuldstændighedens skyld skal til slut omtales, hvorledes lok.-føreren bliver informeret under kørslen om strækningsforholdene, når han trods dårligt vejr, nat og tåge med fuld sikkerhed skal kunne fremføre sit tog med 200 km/t.

Den optiske signalgivning må under sådanne betingelser anses for utilstrækkelig og må derfor erstattes af et meddelelsesmiddel, der i god tid direkte kan overføre signalgivningen til førerpladsen. At give en fyldestgørende beskrivelse af dette anlæg ville føre for vidt; der skal derfor kun kort gøres rede for, hvad der sker på førerpladsens panel, fig. 31.

Langs sporet er nedlagt en såkaldt linieleder, der fortløbende ad induktiv vej giver oplysning af enhver art, der kan have betydning, på en modtager, det såkaldte efterfølgingsapparat, se fig. 32.

Øverst er angivet »målhastigheden«, det vil sige den hastighed, hvormed man må nærme sig det kommende signal; forlanges der lavere målhastighed, og der derfor skal bremses, lyder et klokkesignal, og en lampe lyser rødt; forsømmer lok.-føreren mere end 10 sekunder at indlede bremsningen, træder tvangs-bremsningen i funktion, og et Z lyser op.

Den øverste vandrette skala giver besked om afstanden til et signal på indtil 5000 m afstand; den mellemste skala viser den for det pågældende strækningsafsnit tilladte og ved start og bremsning forlangte hastighed ($V_{s,01}$); overskrides denne, lyder der en vedvarende brummetone; ved sammenligning med den nederste skala, som viser den øjeblikkelige hastighed ($V_{i,s,t}$), kan lok.-føreren straks se, hvor meget han eventuelt kører for hurtigt; de underste firkantede felter har følgende betydning:

Blankt felt (blåt): Apparatet er tilsluttet.
L: Lok. befinder sig inden for linieled.'s område.

U: Informationerne bliver rigtigt optaget.

Blankt felt (gult): Advarselssignal, herunder: varigt lys: der skal bremses.
Blinkslys: der bliver tvangsbremseset.
S: Den kommende vejspærring er åben.

Z: Tvangsbremssning indledt af »linielederen«.

Blankt felt (rødt): Lyser i forbindelse med klokkesignal.

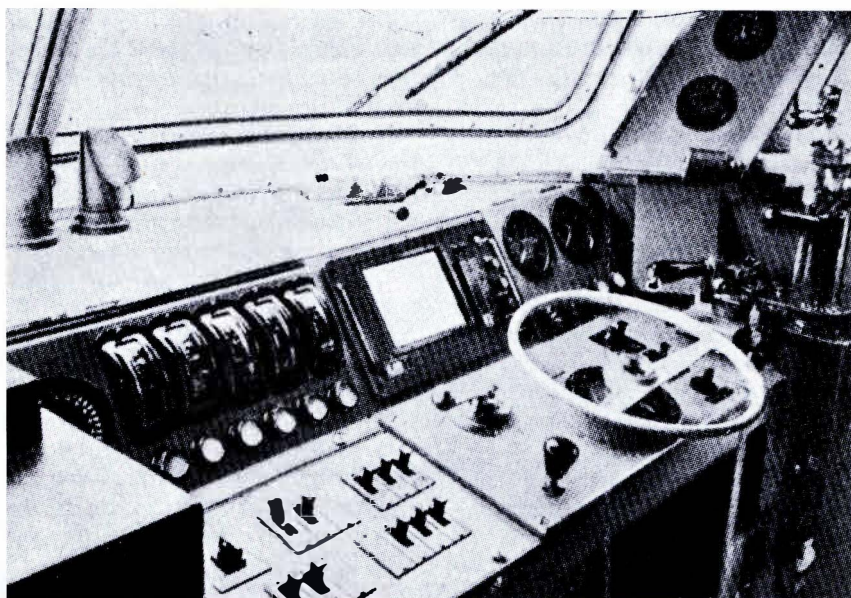


Fig. 31

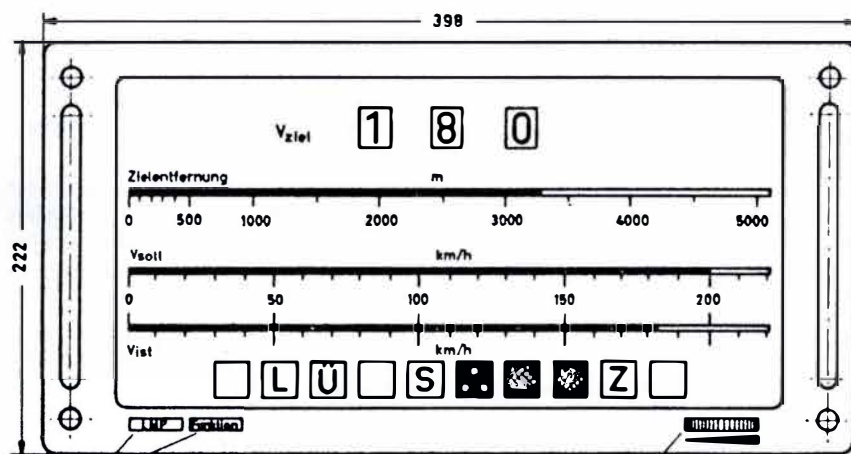


Fig. 32

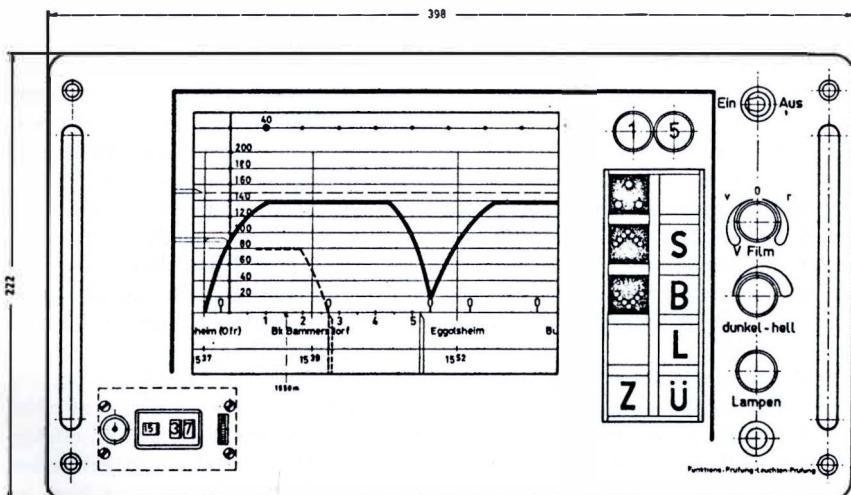


Fig. 33

Fig. 33 viser den skrivende hastighedsmåler med angivelse af stationsnavne og ankomsttider.

Ved lavere hastigheder overtager den ved forbundsbanerne normalt indførte induktive sikringstjeneste, den såkaldte »Indusi«, disse funktioner.

Det her beskrevne el-lok., serie E.03, blev for første gang præsenteret publikum på den internationale trafikudstilling i München 1965 på den måde, at der, så længe udstillingen varede, blev etableret en hurtigforbindelse mellem München og Augsburg 2 gange om dagen for udstillingens gæster, der således for første gang oplevede en planmæssig gennemført hastighed på 200 km/t.

Så opmuntrende denne optakt til en virkelig hurtigtrafik må anses at være, er dog spørgsmålet, hvorvidt en sådan almindeligt indført forøgelse af rejsehastigheden er mulig, naturligvis af stor interesse for det rejsende publikum. Hertil er at sige, at den moderne jernbanelik teknik som sådan ikke sætter nogen grænse i denne retning; men derimod selve trace't for jernbanens anlæg, således som det eksisterer i dag; den nuværende tætte trafik med både langsomme og hurtige tog på samme skinneret kan jo ikke forenes med den form for hurtigtrafik, der er tilsigtet, og problemet har givet anledning til en af forbundsbanerne nedsat kommission, der har afgivet en betænkning, hvis konklusion i korthed går ud på følgende:

Omkring 10 % af det samlede skinneret (30600 km), dvs. rundt 3000 km svarende til det nuværende område for TEE- og fjerntogstrafik må anses for velegnet for udbygning af egentlige hurtigtrafikstrækninger; af dette net kan rundt regnet 2 trediedele befares med 200 km/t., mens resten så vidt muligt kan indrettes for en hastighed på 160 km/t. De opnåede køretidsnedsættelser vil på denne måde komme til at ligge noget spredt, men vil alt sandsynligt omfatte 25 % af de nuværende køretider for fjern- og hurtigtog; også hastighedsforøgelser for den øvrige persontrafik såvel som alle godstog vil komme med i billedet, alt under forudsætning af en stadig forbedring af det rullende materiel.

P. Juul Brask.



De svenske statsbaners nye materiel

Af C. E. Andersen

Sveriges Jernbaner er i flere henseender forskellige fra Danmarks.

For det første er det svenske banenet langt større end det danske, og de enkelte linier er gennemgående længere og har mindre trafik.

For det andet strækker de svenske jernbaner sig meget langt mod nord, og klimaforholdene i Nordsverige er så vidt forskellige fra klimaforholdene i Danmark og Sydsverige, at man er nødsaget til at tage hensyn dertil både ved bygningen af baneanlæggene og ved konstruktionen af det rullende materiel samt ved gennemførelsen af driften.

En tredje principiel forskel er, at de svenske jernbaner overvejende drives elektrisk. Alle banestrækninger med nogenlunde betydelig trafik er elektrificerede.

Det togmateriel, der bruges på hovedstrækningerne, er svære toakslede godsvogne og svære bogiepersonvogne, der trækkes af lokomotiver. Så godt som alle lokomotiverne er elektrificerede. Elektriske motorvognstog bruges også, nogle typer til hurtig fjerntrafik og andre til lokal trafik nær de store byer. Desuden bruges der en del elektriske motorvognstog og enkeltmotorvogne til let eller svag fjerntrafik og på sidebanerne. Endelig bruges der et meget stort antal dieselvogne med mekanisk kraftoverføring og lignende bivogne til afvikling af småbanernes persontrafik.

De kan fjernstyres og formeres til store tog.

De svenske baners togmateriel er altså højst forskelligt fra de danske baners; her afvikles persontrafikken af svære dieselelektriske lokomotiver, der trækker svære bogievogne, samt svære hurtige diesel-hydrauliske og diesel-elektriske lynthog og et meget stort antal svære og hurtige dieselelektriske motorvogne, som er i stand til at trække flere svære bogievogne og er udrustet med fjernstyringsanlæg så der kan bruges to eller flere motorvogne sammen. Så vidt de danske statsbaner. De danske privatbaner bruger næsten overalt lette dieselmekaniske motorvogne ligesom de svenske statsbaner på de lidet trafikerede strækninger og forøvrigt næsten alle af svensk konstruktion.

Endelig kan der nævnes en fjerde vigtig forskel: De svenske Statsbaner er væsentlig godstrafikbaner, og persontrafikken spiller en forholdsvis mindre rolle såvel med hensyn til transportarbejdets

omfang og transportindtægterne. Men persontrafikken er trods alt betydelig.

Nogle tal kan belyse disse forhold nærmere. Ved udgangen af 1964 omfattede de svenske jernbaner 13.722 km strækningsslængde. Deraf tilhørte 12.992 km Statens Järnvägar. Af det samlede net var 12.419 km normalsporede, og deraf 11.848 km under SJ. Længden af dobbeltsporede strækninger var 1167 km, hvoraf 1165 km faldt på SJ. 7577 km var elektrificeret; deraf tilhørte 7.044 km SJ. Dette er kun ca. halvdelen af det samlede net; men det er til gengæld netop strækningerne med stor trafik, der er elektrificeret.

Til sammenligning hermed kan anføres, at de danske jernbaners strækningsslængde ved udgangen af 1964/65 var 3900 km, deraf 2449 km statsbanestrækninger og 1451 km privatbanestrækning. 723 km af statsbanenettet var dobbeltsporet. 66 km af det samlede statsbanenet var elektrificeret.

De svenske jernbaner befordrede 59 mill. t gods i kalenderåret 1964. Deraf befordrede SJ de 50 mill. t. Den gennemsnitlige transportlængde for godset var 221 km for alle banerne og 235 km for SJ. Den samlede godstransport androg 12.919 mill. tonkm, deraf 11.800 mill. tonkm afviklet af SJ.

Alene på malmbanen i Norrland befordredes 1964/65 (NB: ikke kalenderåret) 21,4 mill. t jernmalm. Transportarbejdet var 3,3 milliarder tonkm.

De danske statsbaner befordrede 7.656.000 t gods og privatbanerne 1.304.000 t gods, sammenlagt 7,96 mill. t. Den gennemsnitlige længde var for statsbanerne 196 km og for privatbanerne 20 km. Det samlede godstransportarbejde androg for statsbanerne 1.503 mill. tonkm og på privatbanerne 26,6 mill. tonkm, sammenlagt 1530 mill. tonkm.

De svenske statsbaner befordrede i 1964 77 mill. passagerer, deraf 71 mill. med SJ. Den gennemsnitlige befordringslængde var for det samlede antal 70 km og for SJ passagererne alene 74. Det samlede persontransportarbejde androg 5371 mill. passagerkm, deraf 5278 mill. afviklet af SJ.

DSB befordrede 116 mill. passagerer. Den gennemsnitlige rejselængde var 28,5 km. Det samlede persontransportarbejde var 3307 mill. personkm. Privatbanerne befordrede 9,2 mill. rejsende, gennemsnitlig 18 km, ialt 166 mill. passagerkm.

Det må fremhæves, at 73,4 mill. af DSB's rejser blev foretaget i den københavnske nærtrafik, indtil Helsingør-Hillerød, Frederikssund og Roskilde.

Stockholms tunnelbane er i mange henseender et sidestykke til DSB's S-banesystem. Men det drives af staden Stockholm og nabokommunerne sammen med sporvejene og omnibusserne.

De svenske jernbaners godsbefordringsindtægter var i 1964 1162 mill. sv. kr., deraf 1088 mill. indført af SJ. Personbefordringsindtægterne var 498 mill., deraf 488 mill. indkøbt af SJ.

Til sammenligning ved de danske statsbaners persontrafikindtægter i 1964/65 regnskabsåret 358 mill. kr., og godstrafikindtægterne 264 mill. kr. De danske privatbaners persontrafikindtægter var 17 mill. kr., og godstrafikindtægterne 15 mill. kr.

SJ's udgifter til brændsel og elektricitet til togtraktion beløb sig til 6,7 mill. sv. kr., deraf 51,5 mill. til elektricitet.

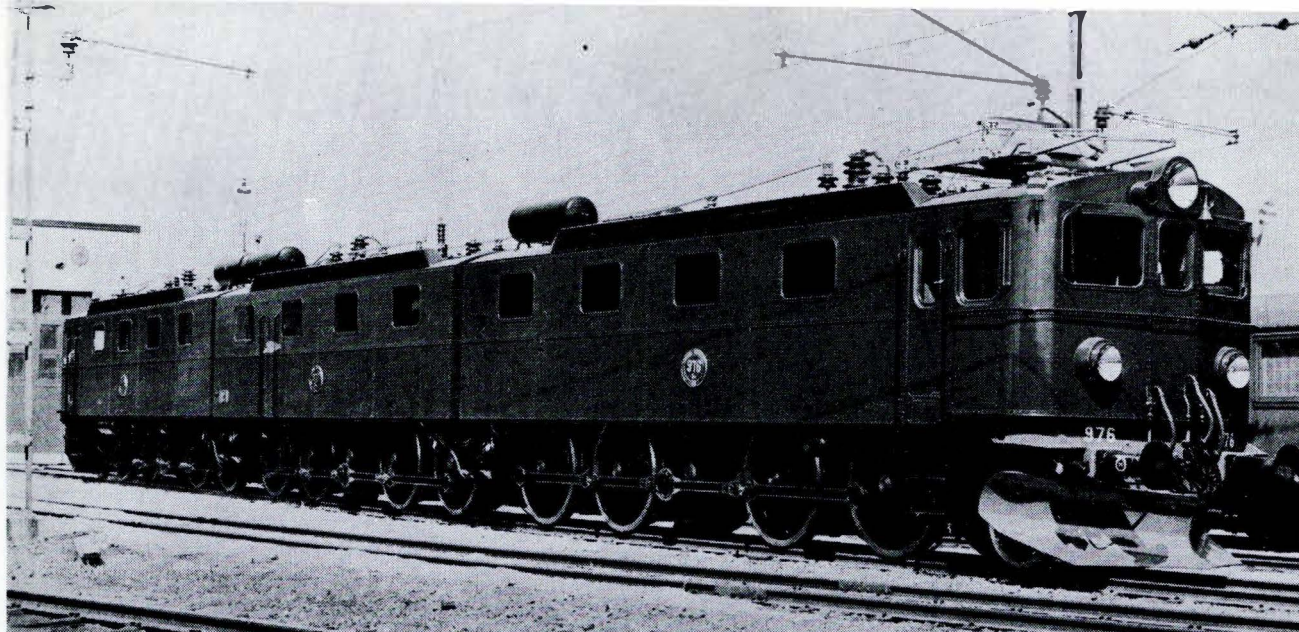
DSB's udgifter til brændstof og elektricitet androg 22,6 mill. kr., deraf 4,8 mill. kr. til elektricitet. SJ's elektricitetsforbrug til togdriften var 1370 mill. kWh. DSB's forbrug var 59 mill. kWh.

De anførte tal for Sveriges jernbaner indbefatter ikke tallene for Stockholms tunnelbanesystem, som funktionsmæssigt, administrativt og teknisk indtager en særstilling. Tunnelbanernes materiel er desuden udført efter helt andre standarder end SJ's materiel. Samkøring er altså udelukket.

Udviklingen af de svenske lokomotiver, særlig D-lokomotiver

Den første større svenske jernbane-elektrificering blev bragt til fuldførelse i 1915. Det var Norrlandsbanens strækning mellem Kiruna og Riksgrænsen. Formålet med denne baneelektrificering var først og fremmest at forøge banens transportkapacitet ud over de 3 mill. t pr. år, den som ensporet jernbane maksimalt kunne afvikle ved damplokomotivdrift.

I begyndelsen af 1920'erne udvikledes til brug for Norrlandsbanen en lokomotivtype, betegnet Of, som blev bygget i hele perioden fra 1924 til 1944. Egentlig var den blot en videreudvikling af ældre typer; men nu var den blevet en effektiv maskine. Den bestod af to permanente sammenkoblede enheder, hver med en styrende løbeaksel i den ydre ende og fast



Europas sværeste elektriske lokomotiver bruges på Malmbanen. De består af 3 vognenheder. Akseltrykket er ca. 19 t. Den samlede adhærens-vægt er 230 t og totalvægten er ca. 260 t. De kan udvikle ca. 10000 hk ved timeydelse.

i rammen tre drivakslers, der var forbundet ved kobbelstænger indbyrdes og med en blindaksel i samme akselhøjde som drivakslerne; blindakslen var drevet af to højere beliggende banemotorer. Dette dobbeltlokomotiv havde altså 8 aksler, hvoraf de 6 var drivakslers.

Omtrent samtidig udvikledes en lignende type, bestående af blot en enkelt lokomotivdel og med løbeakslers i begge ender, altså ialt 5 aksler. Denne type, hvoraf den første blev færdig allerede i 1922, fik betegnelsen Pb.

På grundlag af erfaringerne med disse to lokomotivkonstruktioner udvikledes der i 1920'erne en ny, meget alsidigt anvendelig konstruktion, som lignede Pb-typen og en Of halvdel i sin almindelig opbygning, men som blev helt og holdent omkonstrueret i detaljerne, såvel de mekaniske som de elektriske komponenter. Denne maskine viste sig at være særdeles vellykket, og den blev faktisk til SJ's universallokomotivtype. Den blev bygget lige fra midten af 1920'erne til midten af 1950'erne. Det samlede antal beløb sig efterhånden til omkring 500.

Denne lokomotivtype fik betegnelsen D. De forskellige varianter af den, der fremkom i tidens løb, betegnedes med et ekstra lille bogstav, lige til u. Oprindeligt var der forskellige varianter for godstogs- og persontogstrafik. Den tilladte maksimalhastighed varierede fra 75 til 110 km/t, og der har endda været gjort forsøg med endnu større hastigheder.

Lokomotivernes vægt var lidt over 80 t; det maksimale akseltryk var ca. 17 t. Den totale adhærens-vægt var følgelig godt 50 t.

De første D-lokomotiver udvikledes 1600 Hk, regnet ved timeydelse. Fra 1933 blev ydeevnen sat op til 2000 hk, og i slutningen af 1940'erne blev ydeevnen forøget helt til 2500 hk under anvendelse

af motorer med samme yderdimensioner.

I begyndelsen af 1950 blev mange af de ældste D-lokomotiver grundigt ombygget, bl.a. udrustet med de nye kraftige motorer og udstyret med de nye standardudvekslinger for 100 km/t, selv i de lokomotiver, der oprindeligt kun måtte køre 75 km/t. Disse lokomotiver blev derefter anvendelige til næsten alle slags tjenester, og de var nu næsten lige så gode som de yngste varianter af D-lokomotiverne.

I begyndelsen af 1950'erne konstrueredes en ny version af D-lokomotiverne, betegnet som Da. Den var moderniseret i mange henseender, og den fik endog rullelejer for de senest byggede lokomotivers vedkommende. De nye lokomotiver var meget driftssikre og billige i vedligeholdelse. De var forøvrigt også billigere i fremstilling end de moderne lokomotivkonstruktioner med enkeltakseltræk i stedet for kobbelakseltræk.

Vægten var nu blevet nedbragt til 75 t, hvilket indebar, at største akseltryk kunne reduceres til 15 t, hvorved disse lokomotiver nu kunne anvendes på sidebaner. De nye Da-lokomotiver var indrettet med udstyr for fjernstyring af et lokomotiv til et andet lokomotiv, så man nu kunne bruge sådanne to lokomotiver sammen som en enhed med enmandsbetjening.

I begyndelsen af 1950'erne blev det aktuelt at forøge malmbanens kapacitet. Derfor udvikledes hertil et dobbeltlokomotiv, baseret på D-typen, betegnet som Dm, og hvoraf det første eksemplar blev færdigt i 1953. I denne type erstattedes den ene løbeaksel med en drivaksel, så der blev 4 drivakslers i hvert halvlokomotiv, hvilket kunne tillades, fordi hestekraftydelsen nu var forøget til 2500 hk pr. halvlokomotiv. Et dobbeltlokomotiv fik altså ialt 10 aksler, hvoraf de 8 var drivakslers. Totalvægten blev godt 162 t,

den maksimale trækraft blev 52 t. De var gearet til en største hastighed af 75 km/t.

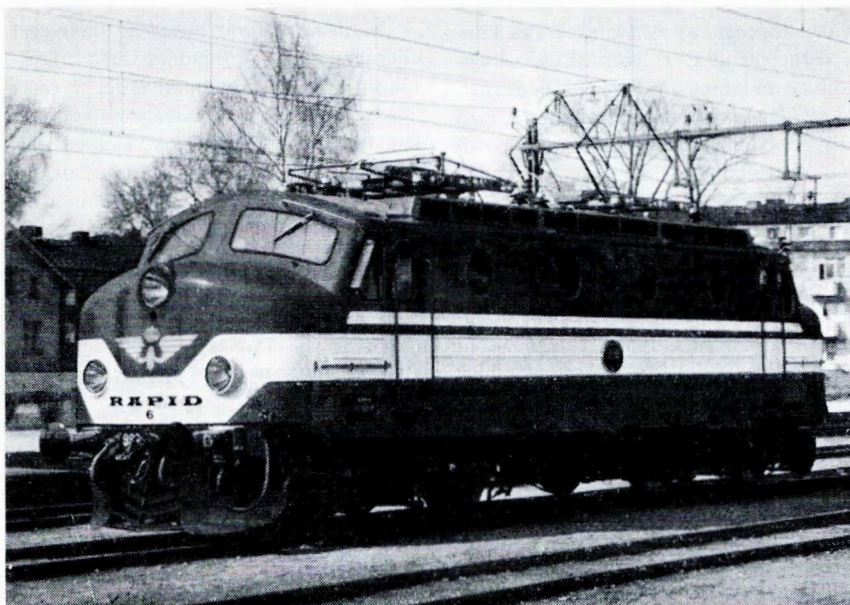
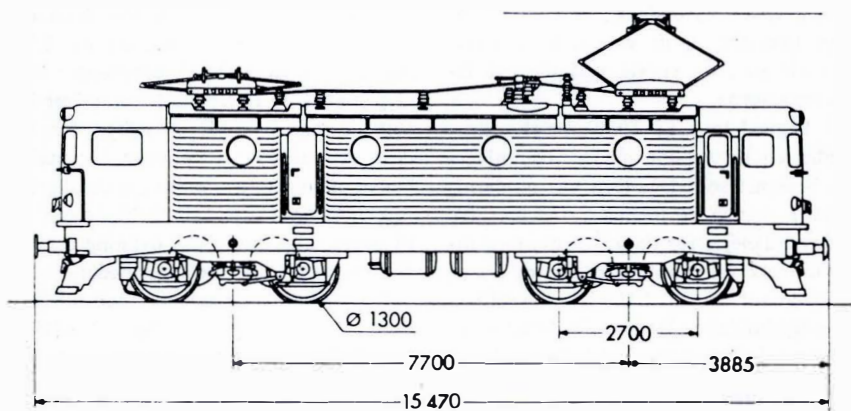
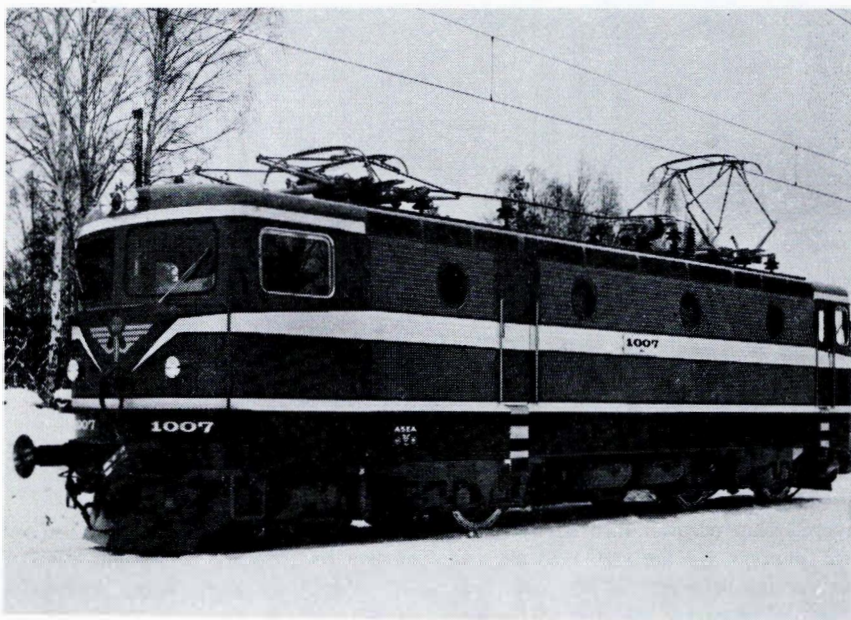
Nogle år senere konstrueredes en ny variant med samme drivsystem, altså 4 drivakslers, men uden nogen løbeakslers og uden førerhus og beregnet til indkobling mellem de to halvdele af et Dm-dobbeltlokomotiv. Herved fremkom der en tredelt lokomotivtype med ca. 7500 hk. Efter vellykkede eksperimenter med et par af disse treledelede lokomotiver besluttede man ikke blot at nybygge denne type som standardlokomotiv for malmbanen, men tillige at ombygge de allerede forekommende Dm-dobbeltlokomotiver til triplelokomotiver ved bygning og indkobling af de nye mellemløbeenheder.

I den allernyeste tid har man udviklet motorerne videre, så de nu kan udvikle ca. 3300 hk pr. par som timeeffekt. Det er akkurat dobbelt så meget som i de første D-lokomotiver. De nye triplelokomotiver kan altså udvikle ca. 10.000 hk.

De ældre motorer bliver nu ombygget eller erstattet i forbindelse med tilbygningen af mellemløbeenhederne, så snart alle de moderne malmbanelokomotiver kan udvikle ca. 10.000 hk. Herved muliggøres en betydelig forøgelse af malmbanens kapacitet, idet disse lokomotiver kan fremføre tog, der består af ca. 50 fireakslede bogiegodsvogne, hver vejende 100 t og i stand til at laste 79 t malm.

Nyere lokomotivtyper uden kobbelstænger

I 1930'erne udvikledes til lette baner en 4-akslet lokomotivtype med bogier og lave akseltryk, betegnet som type H. Her indførte man enkeltakseltræk, men i en udformning, der ikke egnede sig for store hastigheder.



Udviklingen af S.J.s elektriske lokomotiver står nu ved den vigtigste milepæl i historien, idet man har konstrueret en revolutionerende ny type og igangsat storserieproduktionen af den.

Denne type er karakteristisk ved at være udrustet med strøm-ensrettere og jævnstrømsbanemotorer i stedet for vekselstrømsbanemotorer. Ensretterne er for nogles vedkommende af en radikalt ny konstruktion, som gør det muligt at regulere strømmen kontinuert.

Derved kan trækraften kontrolleres mere præcist, og det er endda muligt at variere trækraften af motorerne i de to hogier under hensyntagen til deres varierende relative adhæsiionsbelastning under kraftig acceleration og bremsning, så adhæsiionsvægten kan udnyttes bedre.

Den nye lokomotivkonstruktion kan med ubetydelige og lidet kostende ændringer af de det elektriske udstyrs dimensioner, og med ekstraudstyr, særlig ensretterne og serie-parallelomskiftere, køre ved andre frekvenser og spændinger og endda både ved vekselstrøm og jævnstrøm.

Derfor ventes den eksporteret til andre landes jernbaner. – En version for både vekselstrøm og jævnstrøm kunne f.eks. køre direkte mellem Stockholm og København, selv om en nordlig Øresundstunnel og Kystbanen eller en Øresundsbane via Saltholm blev elektrificeret ved jævnstrøm.

Billedet viser eksperimenttypen, idet to af de 6 Rb-lokomotiver, der alle er ens i mekanisk henseende, og i det ydre har ensrettere og jævnstrømsbanemotorer.

I indeværende år leveres de første 20 af de seriebyggede Rc-lokomotiver. De er næsten mægtige til de to forsøgslokomotiver. Dens dimensioner fremgår af skitsetegningen.

SJ's første »rapidlokomotiver« blev bygget for en halv snes år siden. De var meget lette, men kraftige og hurtige. Top-hastigheden er 150 km i timen.

I årene lige før og under krigen foranledigede kravet om større hastigheder på hovedbanerne i forbindelse med de stadig øgede togstørrelser, at man udviklede en ny lokomotivtype med enkeltakseltræk og med flere drivakser end i D-lokomotiverne. Der konstrueredes en ny type betegnet som type F, hvoraf det første blev færdigt i 1942.

Disse lokomotiver fik 6 aksler, hvoraf de to var styrende løbeaksler i enderne, og de 4 var drivakser i vognrammen. Der var 4 banemotorer, som drev hver sit par drivhjul via tandhjul virkende på en hjulaksel, der omsluttede drivhjulsakslerne, hvorfra kraften overførtes til selve drivhjulsakslen ved et system af stålffjedre, senere gummielementer, der tillod en vis bevægelsesfrihed både i længde- og højderetningen. Herved muliggjordes større kørehastigheder. De nye lokomotiver konstrueredes for 135 km/t. De kunne udvikle 3500 hk i timeydelse. Vægten var omtrent 102 t. F-lokomotiverne har vist sig at være meget driftssikre og billige at vedligeholde.

Men den tekniske udvikling er alligevel løbet fra dem, og de er ikke blevet bygget siden 1949.

Da efterhånden hele Norrlandsbanen blev elektrificeret, kom man ud for nye problemer, særlig af hensyn til linien Ånge-Boden, som har snævre kurver og lange strækninger med 16 ‰ stigningsgradient. Her var D-lokomotiverne ikke kraftige nok. De på malmbanen benyttede Of-dobbeltlokomotiver var ikke egnede til de snævre kurver. Og F-lokomotiverne kunne nok udvikle mange hk, men havde ikke meget større adhæsiionsvægt end D-lokomotiverne, kun en enkelt drivaksel mere.

Derfor udvikledes et 6-akslet lokomotiv, udformet som bogie-lokomotivet med 3 banemotorer i hver bogie og kraftoverføring fra dem til hver sin drivaksel udført på lignende måde som i F-lokomotiverne. Denne lokomotivtype, der fik betegnelsen M, og som byggedes i 1944-45, vejede 102 t, men havde trods alt kun 17 t akseltryk. Hele vægten var adhæsiionsvægt. Den kunne yde 3600 hk. Lokomotiverne gearedes til kun 80 km/t og havde ikke blot stor starttrækkraft, men havde også stor trækkraft ved alle hastigheder op til maksimalhastigheden. De var fortrinligt egnede både til gods- og personførende tog i Norrland.

I 1953 fremkom der en ny variant af denne lokomotivtype, principielt i samme

udformning, men nykonstrueret i detaljerne. Hjuldimensionerne forøgedes, bogierne omkonstrueredes fuldstændigt, vognkassen blev udført som selv bærende stålkonstruktion, lokomotivet blev omend ikke just strømlinieformet, så dog meget mere glat i det ydre, banemotorerne ændredes. Den samlede ydelse satte op til ialt 5000 hk. Denne lokomotivvariant blev gearret til 105 km/t. Typebetegnelsen blev Ma.

Af hensyn til meget hurtige, lette eksprestog konstrueredes i årene omkring 1950 et let eksprestoglokomotiv for meget store hastigheder og lave akseltryk, udført som et 4-akslet bogielokomotiv med enkelt aksestræk. I 1952 bestiltes 2 prøvelokomotiver, der leveredes i 1955. De betegnedes R, nærmere angivet Ra; de kaldes gerne rapid-lokomotiver.

I det ydre blev de strømlinieformede og elegante. Den tilladte maksimalhastighed blev 150 km/t, totalvægten blev 61 t og akseltrykket følgerlig kun lidt over 15 t. Hk-ydelsen blev 3600 med timeydelse og kunne naturligvis forøges væsentligt derudover igennem kortere perioder.

Hk/vægt-forholdet blev dermed højst bemærkelsesværdigt.

Senere bestiltes der yderligere 8 enheder af denne type, ændret i mange detaljer, men ikke i hovedtrækkene. De leveredes omkring 1960.

Siden udvikledes en ny konstruktion, kaldet Rb, hvoraf der bestiltes 6 stk.

De vejer 74 t og kan udvikle omtrent 4300 hk ved timeydelse.

I virkeligheden drejer det sig om to lokomotivkonstruktioner, der nok er ens i det ydre og i mekanisk henseende, men til gengæld højst forskellige i elektroteknisk henseende.

De to af dem er nemlig udrustet med jævnstrøms-banemotor, som fødes med pulserende jævnstrøm, idet vekselstrømmen omformes i ensrettere. Disse er faststofensrettere, siliciumensrettere, hvilket er i overensstemmelse med den nyeste udvikling i mange andre lande. Ionventil-ensrettere ville forøvrigt ikke være egnede til brug i Sverige, fordi de kræver temperaturregulering ved vandkøling, og det ville være vanskeligt under de nordsvenske klimaforhold.

De to vekselstrøms-jævnstrøms-ensretterlokomotiver har været udlånt til en konkurrenceprøve i Rumænien, hvor man er ved at elektrificere linien fra Bukarest til Braçov. Her er stigningsgradienten 26 ‰ over lange strækninger og

kurveradijerne går ned til 225 m. De svenske lokomotiver viste sig at være betydeligt mere ydedygtige end samtlige konkurrenter. Som følge heraf bestilte Rumæniens statsbaner hos ASEA 10 komplette lokomotiver og delene til 20 andre lokomotiver samt erhvervede licensret til hjemmefremstilling af flere.

Disse lokomotiver var dog ikke mægtige til de svenske. De var indrettet for vekselstrømsforsyning ved 50 p/s i stedet for 16 2/3 p/s, idet banen får strøm direkte fra oplandsforsyningsnettet. De rumænske lokomotiver er 6-akslede; de er altså 1 1/2 gang så kraftige som de svenske. De kan udvikle 5400 kW, d.v.s. omtrent 7500 hk, i timeydelse og meget mere i kortere perioder. Vægten er 120 t, og hele vægten er adhæsiionsvægt. Lokomotiverne har udveksling for 120 km/t, men det kan let ændres til 160 km/t. Følgerlig kan de udvikle en kolossal trækkraft. Det første lokomotiv til Rumænien er leveret i slutningen af 1965. Nu er formodentlig de fleste af dem i drift.

Norges statsbaner har hos ASEA bestilt 6 lignende lokomotiver, der skal bruges parvis for malmtogene mellem Riksgrænsen og Narvik.

Sveriges statsbaner udvikler nu i samarbejde med ASEA en ny lokomotivtype, baseret på erfaringerne med de to Rb-lokomotiver med jævnstrømsmotorer og de lokomotiver, der er leveret til Rumænien.

Der er bestilt 20 stk. Nogle af disse får thyristorstyring af strømmen. Herved opnår man bl.a. at kunne regulere hastigheden konstant og at kunne regulere strømmen til de enkelte banemotorer separat, altid tilpasset den effektive adhæsiionsvægt, som under accelerationen varierer på de enkelte aksler.

Den nye maskine bliver 4-akslet og skal kunne bruges til al slags trafik.

Det er planen, at der skal anskaffes 40 nye lokomotiver pr. år af denne type, som skal være en universaltype til brug for alle tog på de svenske hovedbaner.

Disse lokomotiver bliver meget driftssikre. Småreparationer kan foregå ved udskiftning af demonterbare dele. De skal kun hovedrepareres en enkelt gang midt i deres brugsperiode, som regnes at blive 30-35 år.

(fortsættes)



Langsom kørsel

Der er i tidens løb indført flere forbedringer vedrørende afmærkning af »langsom kørsel« i forbindelse med sporarbejder.

Indførsel af signal 800 m (400 m) til advisering, forud for signalet der markerer det sted hvor hastigheden skal være nedsat, betød en væsentlig lettelse for lkf. med hensyn til orientering og advisering på dette punkt.

Derimod er, efter min mening, for meget overladt til lkf. tællen sveller eller telefonpæle, hvornår han kan sætte hastigheden op igen, efter at have passeret mærket, der markerer hastighedsnedsættelsens ophør.

De store tog, op til 140 aksler, og de relative høje hastigheder der køres med i dag, kræver at denne del af den sikkerhedsmæssige side af jernbanedriften stadig må skænkes en del opmærksomhed.

I forbindelse med repr. af »Masnedø«-broen er hastigheden nedsat, og her er der sat mærker op, der markerer 40 aks., 60 aks. o.s.v. fra det sted, normal hastighed begynder igen. Jeg ved ikke hvem der har fået den gode idé, men personligt vil jeg sig tak for det, der er lavet her, og opfordre til, at denne gode advisering må blive en fast foranstaltning i forbindelse med afmærkning af hastighedsnedsættelser.

Men venlig hilsen *E. Søltoft.*

Statsbanepersonalets sygekasse

Fortegnelse over bestyrelsesmedlemmer i Statsbanepersonalets Sygekasse og disses suppleanter for perioden 1. april 1967–31. marts 1971.

Repræsentanter valgt af de »ubemidlede« interessenter:

1. overmatros K. O. H. Christiansen, Korsør,
2. håndværker P. Elikofer, Centralv., Århus,
3. pens. banebetjent N. A. Jensen, Århus,
4. rangerformand J. S. Jepsen, Nyborg,
5. overbaneformand C. H. Koch, Haderslev,
6. kontorass. frk. S. A. Moesgaard, maskinkontoret,
7. lokomotivfører E. Greve Petersen, Kbh. Gdsbg.,
8. togfører J. P. Pedersen, Århus,
9. forretn.fører E. Rasmussen (togfører), Kbhvn. H,
10. remisearb. E. A. Munk Sørensen, vognopsyn 3, Kbhvn. Gdsbg.

Suppleanter:

1. supp. for 1): motormand K. H. Laugesen, Korsør,
2. » » 1): overmatros P. E. Mortensen, Fåborg,
1. » » 2): håndværker A. B. A. Håkånsen, Centralværkstedet, København,
2. » » 2): håndværker R. Granfeldt Pedersen, Centralværkstedet, Århus,
1. » » 3): pens. overportør J. K. Jensen, Kbhv.,
2. » » 3): pens. overmat. V. E. Hansen, Korsør,
1. » » 4): rangermester K. Skov, Nyborg,
2. » » 4): stationsmester H. J. Danielsen, Hasselager,
1. » » 5): banebetjent H. Stampe, Viborg,
2. » » 5): banebetjent S. H. Majlund, Helsingør,
1. » » 6): overkontorass. fru E. Bieber Nielsen, 1. personalkontor,
2. » » 6): overbanemester J. T. Lund, Århus,
1. » » 7): lokomotivfører G. A. Rasmussen, Kbhvn. Gdsbg.,
2. » » 7): lokomotivfører N. K. Jensen, Århus,
1. » » 8): togbetjent P. N. Ejlertsen, Struer,
2. » » 8): rutebilchauffør V. Hefsgaard, Valby,
1. » » 9): stationsmester B. T. L. Aanæs, Vesterport,
2. » » 9): overmatros S. B. Smith, Havnegade,
1. » » 10): magasinpasser Holger Christensen, Centralværkstedet, Århus,
2. » » 10): vognopsynsmand P. K. Hansen, Nørrebro.

Repræsentanter valgt af de »bemidlede« interessenter:

1. trafikkontrollør E. Svendsen, 1. personalkontor,
2. overtrafikass. O. H. Jensen, Kbhvn. Hovedbg.

Suppleanter:

1. supp. for 1): trafikkontrollør G. Kragballe, 1. personalkontor,
2. » » 1): skibsmaskinmester A. C. Hansen, Korsør,
1. » » 2): lokomotivfører K. B. K. Knudsen, Kbhvn. Gdsbg.,
2. » » 2): trafikkontrollør E. Christiansen, Nyborg.

Knudshoved

Feriehjemmet på Knudshoved

Statsbanernes feriehem på Knudshoved modtager i sommersæsonen 1967 gæster fra søndag den 7. maj til lørdag den 2. september.

Samtlige statsbanernes tjenestemænd og timelønnede fast ansatte med familie (hustru og hjemmeværende børn) har adgang til ophold på hjemmet. Endvidere vil der, i det omfang pladsforholdene tillader det og fortrinsvis uden for skoleferien, blive givet adgang også for pensionister og enker.

Erfaringen har vist, at der altid indgår mange flere anmodninger om ophold i skoleferien, end det er muligt at efterkomme, og det henstilles derfor, at alle, der har mulighed derfor, søger at henlægge ferien til et tidsrum uden for skoleferien, i hvilken forbindelse opmærksomheden henledes på, at der nu er installeret centralvarme i samtlige værelser og opholdsstuer på feriehemmet. *Endvidere henstilles, at opholdet – især for så vidt angår pensionister og enker – så vidt muligt tilrettelægges således, at ankomst og afrejse finder sted på lørdage.*

Betalingen for opholdet udgør pr. dag og pr. person:

Voksne og børn, som er fyldt 12 år	16,00 kr.
Børn i alderen 4–11 år (incl.)	8,00 kr.
Børn under 4 år	4,00 kr.

Hertil må regnes betjeningsafgift 12½ pct.

Såfremt der undtagelsesvis gives tilladelse til kortere ophold end 5 dage, vil der yderligere blive opkrævet 3 kr. pr. person for forbrug af sengelinned.

Til brug ved anmodning om ophold på feriehemmet er fremstillet en særlig blanket, som vil kunne fås på stationer og ekspeditionssteder. Blanketten indsendes i udfyldt stand (alle 3 dele) direkte til generaldirektoratet.

Stationer og ekspeditionssteder, som måtte få brug for blanketten, (blanket A 849) bedes i nødvendigt omfang rekvirere denne i billet- og blanketforvaltningen.

Belægningen foretages af generaldirektoratet i den rækkefølge, hvori anmodningerne indgår; dog vil alle anmodninger, som er modtaget inden 1. april, blive betragtet som indgået samtidig.

For det tilfælde, at der skulle være optaget i det ønskede tidsrum, må det anbefales dem, der i så fald kunne ønske ophold i et andet tidsrum, at angive dette subsidiære tidsrum i ansøgningen.

Af hensyn til en så god udnyttelse af feriehemmet som muligt må de gæster, der af en eller anden grund ikke kan benytte opholdstilladelsen fuldt ud, meddele dette til generaldirektoratet så tidligt som muligt og senest en uge før ankomstdagen til hjemmet, da indtegningen i modsat fald må betragtes som bindende.

Grosserer A. Collstrups Rejselegat

I løbet af kortere tid vil der kunne uddeles legatportioner af Grosserer A. Collstrups Rejselegat, hvis bestyrelse for tiden består af:

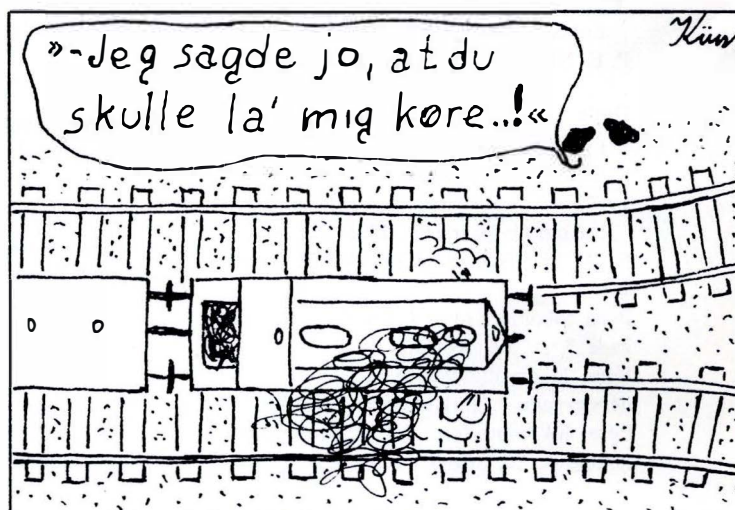
Direktør Poul Hjortkjær, Danske Privatbaners Fælleskontor, Nyropsgade 37, København V.
Telefondirektør Johs. Rosbæk, Nørregade 21, København K.

Direktør Sv. Albrechtsen, SEAS, Haslev og
Generaldirektør P. E. N. Skov, Sølvgade 40, København K.

Det til rådighed kommende beløb vil blive på ca. 7.000 kr.

Legatportionerne kan i henhold til fundatsen kun tilstås ansatte ved Danske Elektricitetsselskaber, Danske Privatbaner, Danske Telefonselskaber og Danske Statsbaner til anvendelse til *studierejser til dygtiggørelse i deres tjeneste*, og portionernes størrelse vil i hvert enkelt tilfælde blive fastsat af bestyrelsen.

Ansøgninger må indgives inden den 20. april 1967 til formanden, Sølvgade 40, København K., og ansøgningsblanketter kan fås hos legatets sekretær, Statsbanernes Generaldirektorat, Sølvgade 40, København K., Central 14 04 00, lokal 2002.



PERSONALIA

Ansæt som lokomotivmedhjælper pr. 1-3-1967

Lokomotivmedhjælperaspirant:
A. A. Elk, Gb., i Gb.
V. Haubye, Slagelse, i Slagelse.

Forflyttet efter ansøgning

Lokomotivmedhjælpere ved Kbhvn.
Godsbanegård:
H. Løgstrup, P. Risgård og B. Stiller
til Enghave fra 1. april 1967.

Forflyttet uansøgt pr. 20-3-1967

Lokomotivfører (12. lkl.):
M. B. Larsen, Nykb. F. til Rødby Færge
H. J. Jørgensen, » » »
E. T. J. Petersen, » » »
K. C. H. Ebbe, » » »
M. D. Madsen, » » »
J. F. Degn, » » »
A. Jacobsgaard, » » »
K. H. J. Bergholtz, » » »

Forfremmelse til lokomotivfører (15. lkl.) MY MX 1-4-1967

Lokomotivfører (12. lkl.):
B. S. Daugbjerg, Fredericia, i Fredericia.

Afsked efter ansøgning

Lokomotivfører (12. lkl.):
N. K. Spøer, Helgoland mdt., på grund af
svagelighed med pension 31. maj 1967.

Lokomotivfører (15. lkl.):
K. G. V. Karlsen, Ar, på grund af alder
med pension 31. maj 1967.

Lokomotivmedhjælperaspirant:
P. K. Haages, Gb., 8. marts 1967.

Navneforandring

Lokomotivfører (12. lkl.), Fredericia:
P. E. Nielsen til P. E. Havshøi-Nielsen.

Døde

Lokomotivfører (15. lkl.):
S. B. Christensen, Fredericia død 6. marts
1967.

Lokomotivfører (12. lkl.):
E. W. Pedersen, Roskilde død 25. marts
1967.

Pens. lokomotivfører J. Knudsen, Hjortø-
gade 7, st., tv., København Ø.
Pens. lokomotivfører A. C. Jensen, Ha-
derslevgade 7, 1., København V 15-2-67.
Pens. lokomotivfører N. M. Jensen, Jyl-
landsgade 26, Struer 7-3-67.

†

Det var med sorg, vi modtog meddelelsen
om lokomotivfører E. W. Pedersens død,
kun 39 år gammel.

Vi havde alle håbet, at Erlings sygdom
var af lettere karakter – desværre viste
det sig, at han var angrebet af en syg-
dom, lægerne stod magtesløse overfor.

Erling har altid passet sit job upåklag-
eligt og pligtsopfyldende, og først for
kort tid siden tvang sygdommen ham til
at holde op.

Erling var meget afholdt og deltog
aktivt i D.L.F.'s arbejde, bl.a. har han
i flere år og indtil sin død beklædt hver-
vet som kasserer i Roskilde afdeling.

Mindet om Erling vil langt ud i frem-
tiden leve i vore tanker, og vor dybeste
medfølelse samler sig om hans efterladte
hustru og deres 3 børn.

Roskilde, afd., K. J. R.

Århus

Forårsfest afholdes onsdag d. 26. april
1967 på Tranbjerg Kro.

Der serveres kroanretning, pris 18 kr.
pro persona.

Der køres fra Kiers Plads kl. 17.45,
hjemkomst kl. 1.00.

Tegningsliste fremlagt på opholdsstuen,
listen slutter d. 17. april 1967 kl. 12.00.

Pensionister, der ønsker at deltage, må
notere sig på listen, eller på telefonerne
15 77 19 og 16 76 40.

Festudvalget.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit
jubilæum frabedes venligst.

C. H. Hjorth,

lokomotivfører, Århus.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit
jubilæum frabedes venligst.

R. H. Petersen,

lokomotivfører, Århus.

Al opmærksomhed i anledning af mit
jubilæum den 23. april frabedes.

V. H. Jacobsen,

lokomotivfører, Fredericia.

Al opmærksomhed i anledning af mit
jubilæum frabedes venligst.

S. Dueholm,

lokomotivfører, Esbjerg.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit
jubilæum frabedes venligst.

T. E. Jensen,

lokomotivfører, Struer.

Farvel til damphesten

Det vil ikke vare længe, før det sidste
damptog har kørt sin sidste rejse over
det danske skinnet. Aldrig mere skal
vi se damplokomotivet en klar frostdag
trække sin hvide røgfane efter sig, høre
den rytmiske lyd af et damptog, der pas-
serer i sommernatten eller høre børnene
tale om et »futtog« – lokomotivernes
saga er ude. Damplokomotiverne bliver
til romantik.

Udviklingen er gået hurtigt, i disse
dage fejrer DSB sit 100 års jubilæum, og
på de samme 100 år er sket en næsten
ufattelig udvikling. Man fornemmer den-
ne udvikling, når man sidder med Carlo
Andersen og Gunnar Hansens nye bog
Farvel til damphesten, der meget aktuelt
udsendes til DSB's jubilæum.

Her berettes om lokomotivernes og
jernbanernes historie. Ikke blot i Dan-
mark, men over næsten hele verden. Om
de første forsøg med at lade vogne træk-
ke af dampkraft til lokomotivets kulmi-
nation og endeligt.

Gamle billeder, hvoraf mange aldrig
tidligere har været offentliggjorte, er fun-
det frem fra arkiverne, og teksten trækker
snart pudsige og snart dramatiske situa-
tioner fra lokomotivernes relativt korte,
men spændende historie frem. Om skin-
nevejens erobring af det amerikanske
kontinent, lokomotivernes fremmarch
mellem Sydamerikas bjerge og over
Asiens og Australiens store landområder.
I bogen fortælles, om hvordan man vildt
byggede to jernbaner ved siden af hin-
anden i USA, fordi skinnelegemerne ikke
ramte hinanden, da man startede fra hver
sin side af kontinentet, om lokomotivet
der førte Lenin til Rusland forklædt som
fyrbøder, om lokomotivslag og sporvidde-
krig, om vore egne baners historie og
vanskeligheder ved at bygge jernbaner i
Afrika, hvor en elefant kunne afspore
et tog.

Det er en morsomt skrevet og illustre-
ret bog, der her foreligger, og faktisk en
bog, der kan læses, selv om man ikke i
forvejen interesserede sig det mindste for
jernbaner. Men, man læser den ikke
ustraffet igennem – man bliver bidt af
bacillen og bliver andægtigt stående, næ-
ste gang, man ser en damphest – for må-
ske bliver det den sidste, man oplever
uden for veteranbanerne?

Indb. kr. 38,00.

Ansøgningsliste til feriehjemmet

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.

.....
Underskrift

KLIP HER!

Priser for ophold på feriehjemmet

		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.	45,00	13,00	18,00
2	Andre voksne og børn over 14 år.	50,00	13,00	18,00

NB! Der må med »momsens« indførelse påregnes regulering
af de anførte priser.

E. Greve Petersen.

Refleks på tærerne

Der er mulighed for at spejle sig i tærerne på de nye forårssko. De fleste er i lak. Der er masser af farver, både de blide og de krasse, så alle temperamenter og smagsretninger kan tilgodeses og der skulle være god lejlighed til at finde den helt rigtige sammensætning mellem sko og kjole i sommer. Man er ikke dermed tvunget til at have sko og kjole i samme farve, så fik man nok at gøre med at købe nye sko, men farverne skal harmonere således, at man ikke har sko i chokfarve og kjoler i blid pastel.

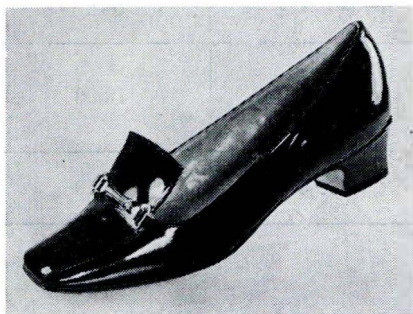
Det er i hvert fald et stort fremskridt, at man ikke længere skal have sommersko i hvidt eller beige og vintersko i brunt eller sort.

Skindsorterne er foruden lak især ruskind, chevreau (kalveskind) og reptil, det vil sige firben, slangeskind og alligator. Sidstnævnte er nærmest uopslidelig, så dér bør man vælge en meget neutral facon.

Når vi har rost lakken for sit strålende udseende og det store farveudvalg, må det tilføjes, at lak er et meget tæt skind, så har De tendens til varme undersætter, så vælg en åben model med tynde remme. Det bliver ikke svært at finde.

Mens vi snakker om de lufttætte skind, må det nævnes, at et iøvrigt godt silicone-spray-middel der gør fodtøj vandtæt, også gør det lufttæt, så De må gøre op med Dem selv, hvad De helst vil have: varme eller våde fødder . . . Hælene er stadig lave og brede. En smuk facon til den lidt finere sko er *kølhælen*, der er smal som en stilet set bagfra, men bred som en officershæl set fra siden.

Et modepræget fænomen, specielt tænkt til miniskørterne, er støvler i groft lærred med lynlås. De findes knæhøje og i mange farver.



Grøn tale

Nu er vinterferien slut for potteplanternes vedkommende og det er på tide at undersøge jordbundsforholdene og finde en fast ugentlig dag for tilsætning af blomstergødning. En helt tør plante tåler ikke tilskud uden først at blive vandet med rent vand, men det fremgår nu gerne af brugsanvisningen på præparatet.

Møder man på vandingsturen en plante, der ikke har »drukket op« fra sidste gang, så lad den være i fred. For lidt og for meget er lige ondt. Man kan – om ikke ligefrem vande en blomst ihjel, så dog forårsage, at den mister sit sunde udseende.

Stormfulde højder

Vinter- og forårsstormere har kostet nogle væltede gavle og bøjede fjernsynsantennener rundt i landet. Løse ruder er raslet af og gamle hustage har demonstreret, at nu holder de ikke en vinter til.

Men træerne er heller ikke blevet skånet og skavankerne er blevet tydeligt afsløret. I Kongens Have i København har flere store kæmper måttet bøje sig. I hårdt blæsevejr kommer små røde skilte op, der fortæller forbigående, at det er farligt at færdes her og at det sker på eget ansvar. Det er ikke tilstrækkeligt. Folk tror altid, at det er de andre, der får knækkede grene i nakken eller et væl-

tende træ over sig. Det sikreste må være at lukke haven helt af – eller simpelthen lade være med at åbne om morgenen, hvis Meteorologisk Institut melder storm. Man kunne måske også lade den sidst væltede træstamme blive liggende til skræk og advarsel. Den er våd, sort og hul – og barken tynd som en kokosskal.

Det lille hip

– Det er glimrende, at man lader de indre værdier komme til udtryk hos børnene ved at lade dem klippe i papir og forme i ler, sukkede en ung mor, da hun hentede sine drønforkølede rollinger fra børnehaven. – Bare man også ville lære dem værdien af at lukke en lynlås og trække huen ned over ørerne, for det har små børn også brug for.

1: *Bidselspændet er stadig populært. Her er det anbragt på en flaskegrøn laksko med carrétå og kraftig lav hæl. Dansk Skomoderåd.*

2: *Nyhed i børnesko: en »fodboldsko« i hvidt, kombineret med lak og ruskindstrop i hæl. Bemærk en sjov snøring. Dansk Skomoderåd.*

3: *Nyt, iøjnefaldende og smukt: slangeskind i sølv. Sko, der går godt sammen med en buksedragt til selskabsbrug. Dansk Skomoderåd.*

