

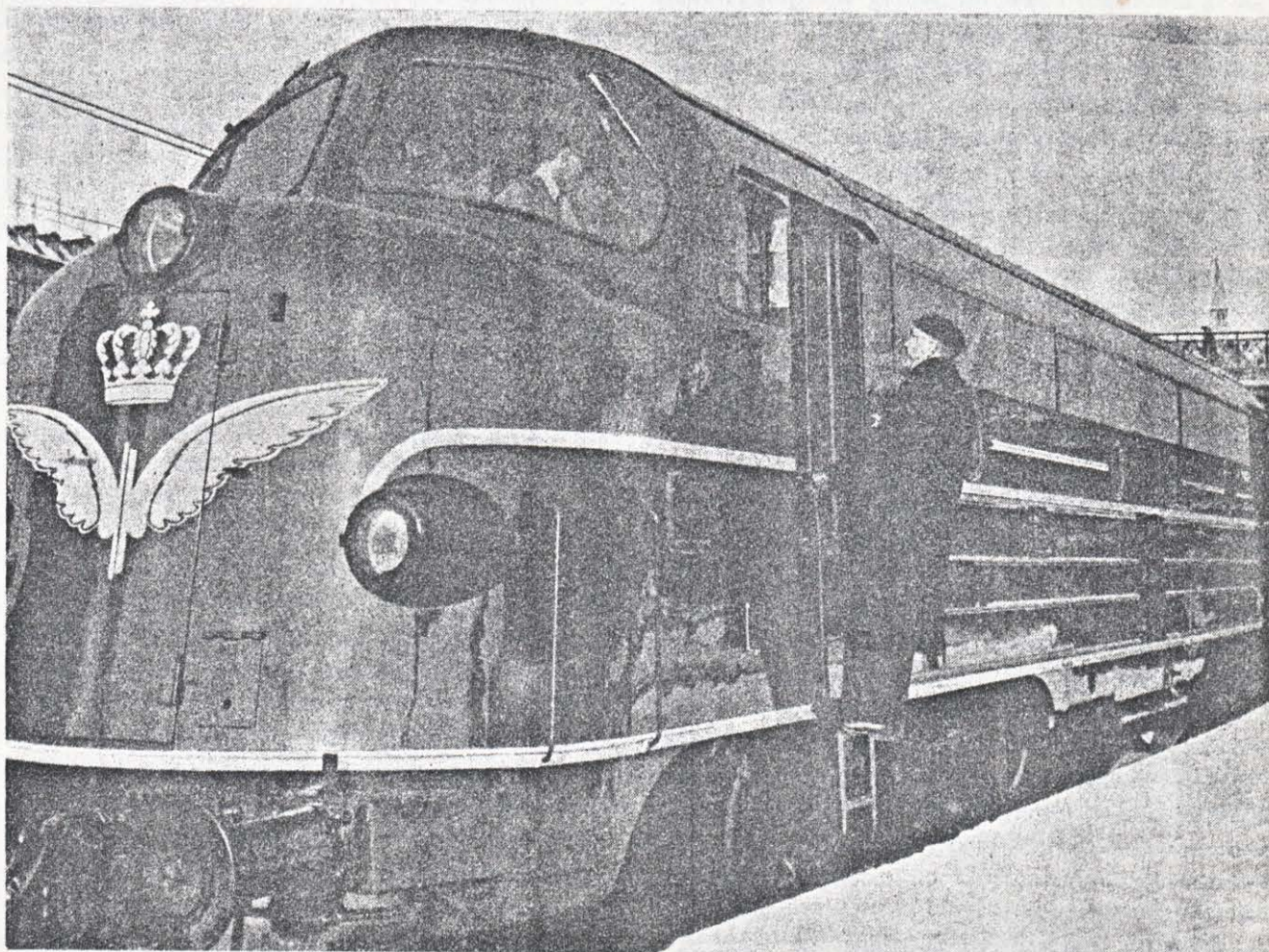
Vingehjulet

13. årgang nr. 17

Danske Statsbaners blad

10. juni 1954

INDHOLD: DSB's 46 MY-lokomotiver. — Banemotorer til DSB's dielelektriske lokomotiver - litra MY. — 2. spor Randers—Aalborg. — Nye MO-vogne. — Jubilæumslegat. — Jernbanemuseet efterlyser. — Spørgsmål og svar. — Forskellige meddelelser. — Personalia. — Opslag af ledige stillinger.



Generaldirektøren hilser det første lokomotiv af den nye serie velkommen på dansk grund. Se artiklen på de følgende sider.



DSB's 46 MY-lokomotiver

Ved afdelingsingeniør E. Risbjerg Thomsen, maskinkontoret.

Som det er fremgået af meddelelser i dagspressen, har folketingets finansudvalg efter anmodning fra ministeren for offentlige arbejder stillet nødvendig bevilling til rådighed, så at yderligere 20 dieselelektriske MY-lokomotiver har kunnet indkøbes til DSB.

Overenskomst om levering af disse 20 lokomotiver, der får nummerbetegnelsen 1125—1144, er nu afsluttet med hovedleverandøren, Nydqvist & Holm Aktiebolag, Trollhättan, ligesom alle fornødne aftaler er truffet med de danske underleverandører, A/S Frichs, Aarhus, der udfører bogierne, undervognene og de væsentligste dele af overbygningerne, Thomas B. Thrige, Odense, der leverer banemotorerne og motorerne til disses ventilatorer, samt A/S Titan, København, der leverer elektrisk hjælpemaskineri.

MY 1125—1144 bliver i udførelse og ydeevne nøjagtig som de lokomotiver, der i øjeblikket er under levering, MY 1106—1124, og udstyres ligesom disse med dieselmotor, hoveddynamo og styringsdele af General Motors' fabrikat, leveret lige fra samlebandet i General Motors' store lokomotivfabrik ved Chicago i USA i fuldstændig samme udførelse, som benyttes til de mest moderne lokomotiver i USA. I overensstemmelse med amerikansk praksis kaldes de nye MY-lokomotiver for 1750 hk-lokomotiver; men deres ydeevne svarer efter den sædvane, der gælder for europæiske jernbaner, snarere til 2000 hk.

Lokomotiverne får også, som de sidst bestilte, dampvarmekedel til togopvarmning af fabrikat Vapor-Clarkson og akselkasser med rullelejer for hjulene af SKF's fabrikat.

Leveringen af de nu bestilte 20 MY-lokomotiver påregnes at ville begynde om et år, altså i midten af 1957, og at ville være afsluttet i begyndelsen af 1958. Den udvikling for yderligere modernisering af DSB's drift, der tog sin begyndelse i 1952, da de første 4 MY-lokomotiver, nr. 1101—1104, blev bestilt, vil dermed være kommet et langt skridt videre, og det kan måske have interesse at kaste et blik tilbage over, hvilke resultater der er nået siden da.

I årene forud for 1952 var moderniseringen af DSB's trækraft især sket ved indkøb af de dieselelektriske 500 hk MO-vogne med A/S Frichs som hovedleverandør, og der var herved opnået

billiggørelse af driften og fremskyndelse af rejsehastighederne i de mindre persontog især på sidebaner, i nærtrafik og i hurtige motorvognstog som forbindelse mellem landsdelene.

Imidlertid fandtes der på daværende tidspunkt hverken i Danmark eller de øvrige europæiske lande et færdig udviklet diesellokomotiv, der egnede sig til anvendelse såvel i de store godstog og eksprestog som til de større ilgodstog og persontog. Med de høje kulpriser, som allerede var indtrådt i 1952, og som kunne forudses at stige videre, blev det et yderst vigtigt økonomisk spørgsmål for DSB hurtigt at modernisere driften af de store tog, hvor der naturligvis netop er stort kulforbrug, og det måtte også anses for vigtigt at opnå de forbedringer i rejsehastigheder, der kunne opnås med moderniseret trækraft.

Da et skandinavisk firma, Nydqvist & Holm Aktiebolag (Nohab), Trollhättan, opnåede licens fra USA's største lokomotivleverandør, General Motors, på levering af diesellokomotiver i en udførelse, som var gennemprøvet i tusindvis af lokomotiver i USA og andetsteds, og da der viste sig mulighed for, at danske firmaer kunne få væsentlig beskæftigelse ved underleverancer på lokomotiver, som Nohab leverede til DSB, førte de fra Nohabs side til DSB rettede tilbud til det resultat, at der i marts 1952 sluttedes overenskomst mellem Nohab og DSB om levering af 4 stk. dieselelektriske lokomotiver, der fik betegnelsen MY nr. 1101—1104. Lokomotiverne var udstyret med General Motors' 567 B dieselmotor og kaldtes i overensstemmelse med amerikansk praksis 1500 hk-lokomotiver.

Disse fire lokomotiver, der blev de første i Europa byggede diesellokomotiver med fuld udnyttelse af erfaringerne fra USA, som kom i drift ved nogen europæisk jernbane, blev leveret fra februar til maj 1954, og det første i serien blev af DSB underkastet meget grundige prøvekørsler, hvor det blev fastslået, at de forventninger, man havde nærret til, hvad lokomotiverne kunne præstere, til fulde var opfyldt. Såvel i DSB's største godstog på 1000—1200 t som i de hurtigste tog med maksimalhastighed 120 km/time kunne de nye diesellokomotiver fremføre togene hurtigere end noget af DSB's damplokomotiver, og forbruget af brændselolie under kørslen var så lavt, at store besparelser var sikret i forhold til damplokomotivernes kulforbrug. Hertil kom de besparelser, der opnåedes ved, at



diesellokomotiverne var enmandsbetjente, medens damplokomotivernes betjening krævede to mand.

Samtidig med forberedelserne til igangsætningen af MY 1101—1104 var forhandlinger begyndt mellem DSB og de to danske virksomheder Burmeister & Wain A/S (B & W) og A/S Frichs om igangsætning af produktion i Danmark af diesellokomotiver af samme størrelse som MY 1101—1104, og i marts 1954 sluttedes overenskomst mellem A/S Frichs og DSB om levering af 2 stk. diesel-elektriske lokomotiver MY nr. 1201—1202, hvis dieselmotorer bygges af Frichs efter B & W's tegninger, og hvis elektriske maskiner i kraftoverføringen leveres af A/S Titan. Disse to lokomotiver måtte betragtes som forsøgsløkomotiver, idet dieselmotoren var ny, om end lignende motorer var under bygning efter B & W's licens i udlandet, og også selve lokomotivkonstruktionen og det elektriske udstyr var af ny type. Det var derfor nødvendigt, at tilstrækkelige erfaringer blev opnået i praktisk drift med forsøgsløkomotiverne, inden produktion af større antal blev sat i gang.

Ved køreplansskiftet i foråret 1954 var de fire Nohab-lokomotiver, MY 1101—1104, alle i drift, og de blev sat ind i en række vigtige tog, bl. a. Nord-Express mellem Nyborg og Padborg. Det viste sig hurtigt, at lokomotiverne ikke alene var hurtige og billige i drift, men at de også var driftssikre og billige i vedligeholdelse, så at DSB, såfremt antallet af disse lokomotiver hurtigt kunne forøges, ville opnå endog meget store besparelser.

I november 1954 bestilte DSB derfor ved Nohab 20 MY-lokomotiver nr. 1105—1124. MY 1105 fik samme ydelse som de første fire, idet der til dette lokomotiv skulle anvendes en reserve-dieselmotor og reservehoveddynamo, som DSB havde indkøbt sammen med MY 1101—1104, men som erfaringerne viste det unødvendigt at have på lager.

MY 1106—1124 udstyredes derimod med General Motors' 567 C dieselmotor, der i forstærket udførelse og med større omdrejningstal giver lokomotivet den forannævnte ydelse på 1750 hk, regnet efter amerikansk praksis. Leverancerne fra dansk industri blev forøget for disse lokomotivers vedkommende, idet der foruden leverancerne af bogier, undervogne og dele til overbygninger, der som hidtil blev overdraget A/S Frichs, nu blev truffet aftale om, at firmaet

Thomas B. Thrige skulle levere banemotorerne, idet firmaet fik stillet alle General Motors' tegninger, specifikationer og erfaringer til rådighed. Endvidere fik Thomas B. Thrige og A/S Titan overdraget leverance af dele til det elektriske hjælpemaskineri, som nævnt i det foregående.

Afleveringen af MY 1105—1124 påbegyndtes i februar 1956 og skrider nu rask frem, idet over halvdelen af lokomotiverne allerede er i drift. De første prøvekørsler med lokomotiverne viste straks, at de præstationer, der var nået med de første fire lokomotiver, nu blev overgået, idet der i stedet for 1500 hk ved drivhjulsumkredsen nu målttes 1750 hk. Af andre fordele kan nævnes, at der ved indbygning af større, dobbelte lyd-dæmpere er opnået en væsentlig formindskelse af støjen fra lokomotiverne.

Allerede før køreplansskiftet den 3. juni i år fik de nye lokomotiver lejlighed til at vise, hvad de duede til i hurtige tog, idet de i en periode, hvor lyntogene på grund af vognophobning ved færgestationerne ikke blev overført ved Storebælt, fremførte tog på 8 store bogie-stålpersonvogne mellem København og Korsør i lyntogenes planer og viste, at de kunne klare disse tog — endda med nogen tidsgevinst. Først fra køreplansskiftet, hvor tiderne for en række vigtige tog blev tilpasset den nye trækraft, har de imidlertid for alvor kunnet komme til at gøre sig gældende.

Fra efteråret 1955 tog kulpriserne nye spring opad, så at fortjenesten ved indsættelsen af MY-lokomotiverne blev endnu større, end man hidtil havde kunnet regne med. Samtidig forelå der nu så omfattende resultater af driften med MY 1101—1104, for hvilke der fra starten var ført komplet bogholderi over alle udgifter, at det nøje kunne beregnes, som der blev redegjort for her i »Vingehjulet« den 25. september 1955, at besparelsen pr. lokomotiv blev ca. 600.000 kr. pr. år, d. v. s. over en trediedel af lokomotivernes anskaffelsespris.

Det er derfor forståeligt, at statsbanernes ledelse under sådanne forhold måtte sætte ind på at skaffe yderligere tilgang af MY-lokomotiver. Der måtte stadig regnes med, at forholdsvis lang tid ville gå hen, inden MY 1201—1202 med de dansk-byggede dieselmotorer kom i drift og blev endelig afprøvet, og for ikke at forsømme flere års muligheder for besparelser var det, at man satte ind på at forøge ordren på Nohab-lokomotiverne, MY 1105—1124, med den tillægsordre på



MY 1125—1144, der nu, efter at regeringen og folketingets finansudvalg har stillet fornøden bevilling til rådighed, er blevet til virkelighed. Der er også herved givet beskæftigelse til den danske industri på et tidligere tidspunkt, end hvis forsøgsresultater fra lokomotiver med danskbyggede dieselmotorer skulle afventes.

Det samlede resultat af bestillingerne på MY-lokomotiver til DSB er således, at der i begyndelsen af 1958 vil være ialt 46 MY-lokomotiver i drift på DSB's strækninger. Fremskyndelsen i

toggangen fra køreplansskiftet for få dage siden har vist, at de nye lokomotiver bringer forbedringer i rejsetider og befordringshastigheder. Når det større antal lokomotiver efterhånden kommer i drift, vil kombinationsmulighederne blive bedre, endnu flere tilsluttende tog til hovedforbindelserne vil kunne sættes op i hastighed, og det samlede resultat af nyanskaffelserne vil blive en virkelig revolution af DSB's køreplan i forbindelse med en langt gunstigere økonomi end ved den tidligere driftsform.

Banemotorer til DSB's diesel-elektriske lokomotiver - litra MY

(se forsidebilledet).

Af overingenør Chr. T. Skotte.

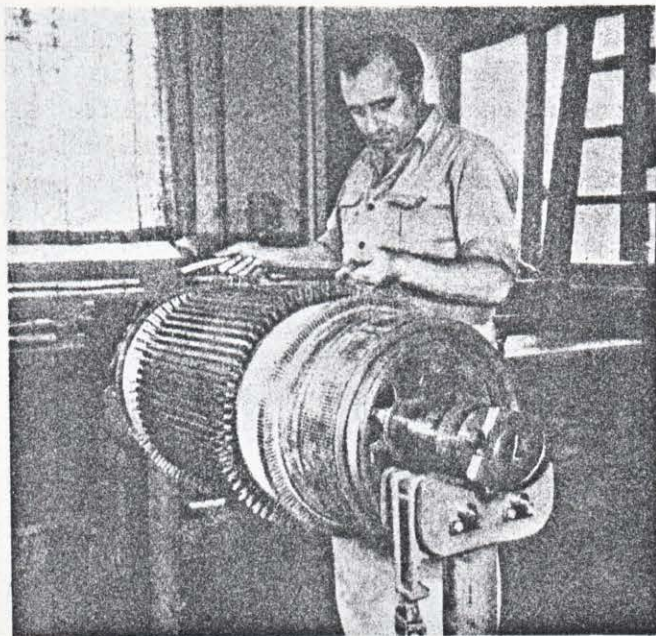
Som det fra dagspressen vil være bekendt, er afleveringen af en serie på 20 stk. MY lokomotiver fra Nydqvist & Holm A/B, Trollhättan (NOHAB), til DSB fornylig påbegyndt, og som det ligeledes er kendt, er lokomotiverne blevet fremstillet ved et amerikansk-dansk-svensk samarbejde, idet de leveres af General Motors' svenske licenstagere, NOHAB, som igen lader så meget, som det skønnes muligt, udføre i Danmark. Den danske andel falder navnlig på bogie- og karosseriarbejde, som udføres hos A/S Frichs, Aarhus, og på de elektriske banemotorer med tilhørende ventilatormotorer, der fremstilles her hos os, medens dieselmotorerne med tilhørende generatorer kommer fra USA, og monteringsarbejdet etc. udføres af NOHAB.

Fabrikationen af banemotorer er sket i nøje samarbejde med General Motors Electro-Motive Division, La Grange, USA, som har angivet konstruktionen. Ethvert led i denne del af vor organisation er derfor med minutiøs nøjagtighed indpasset i den pågældende produktionsplan med den hensigt, at det færdige produkts kvalitet skal kunne tåle sammenligning med kvaliteten af de tilsvarende amerikanske motorer.

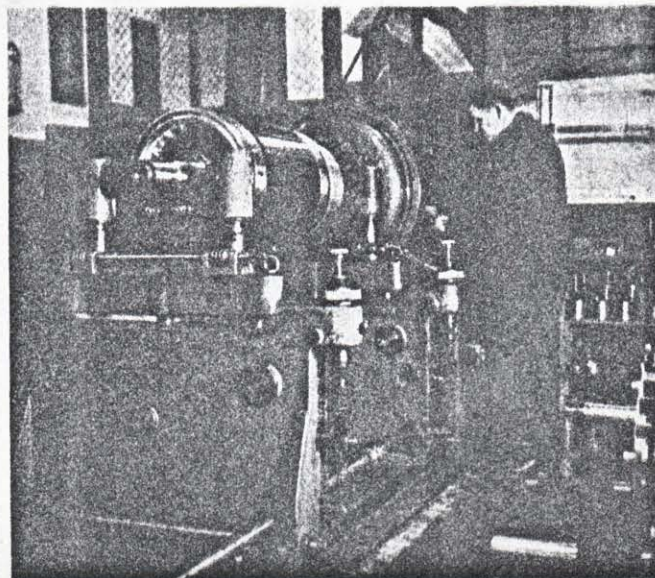
Banemotorerne yder kontinuert 310 kw ved 344 volt og 420 omdr., og deres omdrejningstal reguleres dels ved regulering af den fra hovedgeneratoren tilførte spænding og dels ved omkobling til forskellige koblinger, nemlig:

- A. Serie-parallel
- B. do. med feltsvækning
- C. Parallel
- D. do. med feltsvækning.

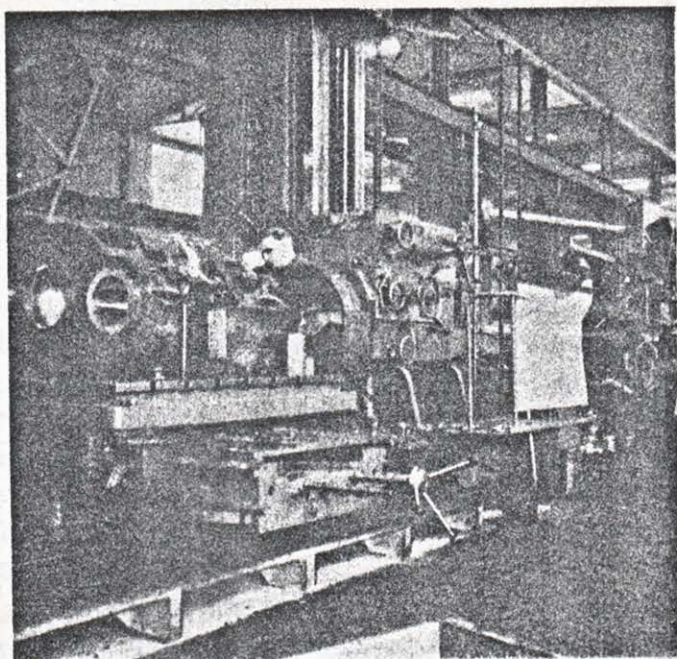
Omkoblingen foregår helt automatisk, styret af hovedgeneratorens spænding, der på det høje-



Motoranker vikles.



Motoranker afbalanceres dynamisk.

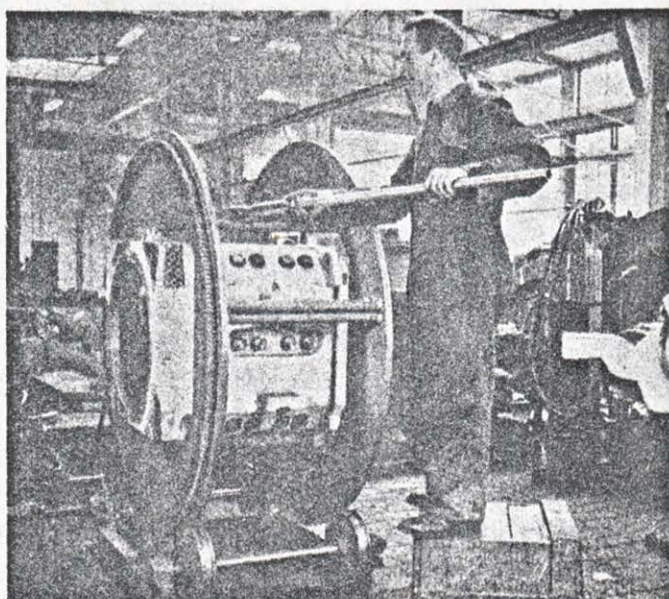


Bearbejdning af magnetkrans.

ste trin når ca. 950 volt, medens motorernes omdrejningstal maximalt når ca. 2200 pr. min.

Banemotorerne er af en særlig robust konstruktion for fuldt ud at kunne opfylde de strenge krav om mekanisk styrke og driftssikkerhed, som er stillet til dem. De ventileres fra separate blæseaggregater, som sørger for tilførsel af rigelige mængder af køleluft og således medvirker til, at motorerne, trods sammentrængt konstruktion, er i stand til at præstere den store ydelse.

Efter at de delvis ret specielle isolationsmaterialer etc. var fremskaffet, skred fabrikationen frem efter en nøje fastsat plan, og et betydeligt

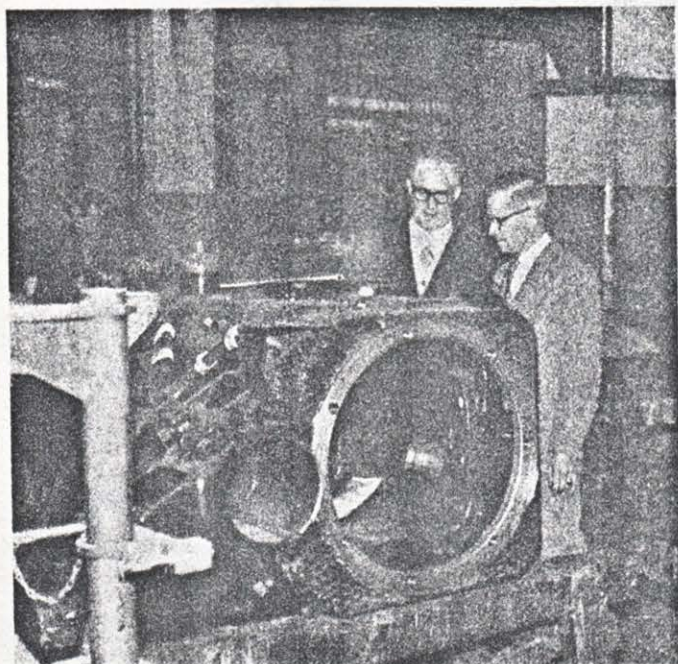


Magnetkrans under montage.

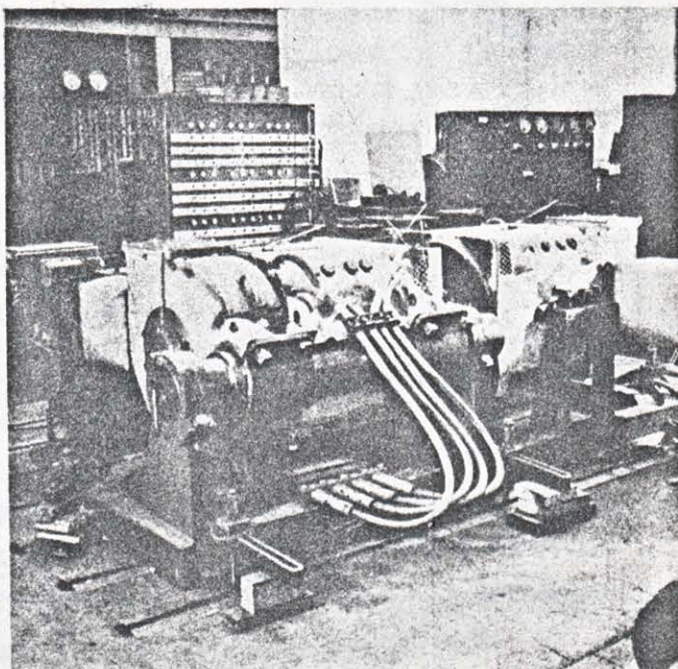
antal motorer er forlængst planmæssigt afleveret efter tilfredsstillende udfald af prøver under DSB's og NOHAB's kontrol.

Af de prøveførsler, DSB allerede gennem lang tid har foretaget med denne lokomotivtype, er det fremgået, at de forventninger, ledende statsbaneteknikere stillede til MY'ernes driftsøkonomi og driftssikkerhed, ikke er blevet skuffede, og det må forventes, at udskiftningen af de ældre damplokomotiver til nye dieselelektriske fremmes i den udstrækning og det tempo, de bevilgende myndigheder tillader det.

(Efter firmaet Thomas B. Thriges personaleblad »... fra Thrige«).



Inspektion af færdigbearbejdet magnetkrans.



Færdige motorer under afprøvning.



2. spor Randers—Aalborg

Ved afdelingsingeniør A. A. T. Hove,
overingeniøren.

Ved overgangen til sommerkøreplanen den 1. juni blev den forlagte banestrækning Skørping—Støvring inddraget under trafikken for sydgående tog som det sidste afsnit af 2. sporanlægget på strækningen Randers—Aalborg; der er hermed gennemført dobbeltspor på den jyske østbane fra Fredericia til Aalborg, og da kørehastigheden på strækningen Hobro—Aalborg samtidig er forøget fra 100 km/t til 120 km/t svarende til den øvrige banes maksimale strækningshastighed, er det et betydeligt skridt, der hermed er nået til fremme af toggang og trafik-sikkerhed.

Den omkring århundredskiftet påbegyndte udbygning til dobbeltspor af de stærkest trafikerede enkeltsporede 1. klasses hovedbaner på øerne videreførtes i Jylland, og ved lov nr. 187 af 20. marts 1918 om forskellige statsbaneanlæg blev anlæg af 2. spor således bl. a. vedtaget for banestrækningen Randers—Aalborg.

Udgiften til anlægget af 2. spor blev i 1918 anslået til 8,1 mill. kr.

Projekteringsarbejdet for 2. sporanlægget Randers—Aalborg blev ret snart efter sat i gang, og i foråret 1923 begyndte den nedsatte besig-

tigelses- og ekspropriationskommission behandlingen af anlægget og de i forbindelse med dette stående ekspropriationer, men de økonomiske forhold umiddelbart efter den første verdenskrig udsatte selve anlægsarbejdets udførelse en år-række.

Med indførelsen af lyntog og stadig udvidet toggang i 1937 blev udførelsen af 2. sporet en nødvendighed af hensyn til tilrettelæggelse af en køreplan, der kunne opfylde rimelige krav til opretholdelse af en regelmæssig toggang, og på finansloven 1937/38 blev den første større bevilling stillet til rådighed. Det var da hensigten at fremme anlægget mest muligt, idet dette var påregnet fuldført i begyndelsen af 1944/45 i henhold til det i anmærkning til finanslovsforslaget for 1940/41 optagne femårsprogram for nye statsbaneanlæg — dog under forudsætning af, at de fornødne bevillinger blev stillet til rådighed, samt at det ville være muligt at fremskaffe de fornødne tilførsler af udenlandske materialer m. v., idet vanskelighederne herved hurtigt meldte sig allerede i begyndelsen af den anden verdenskrig.

I slutningen af 30'erne havde en stadig stigende arbejdsløshed efterhånden gjort sig så stærkt gældende, at lov nr. 169 af 13. april 1938 om beskæftigelse af arbejdsløse (»beskæftigelsesloven«) blev vedtaget, og med tilskud fra

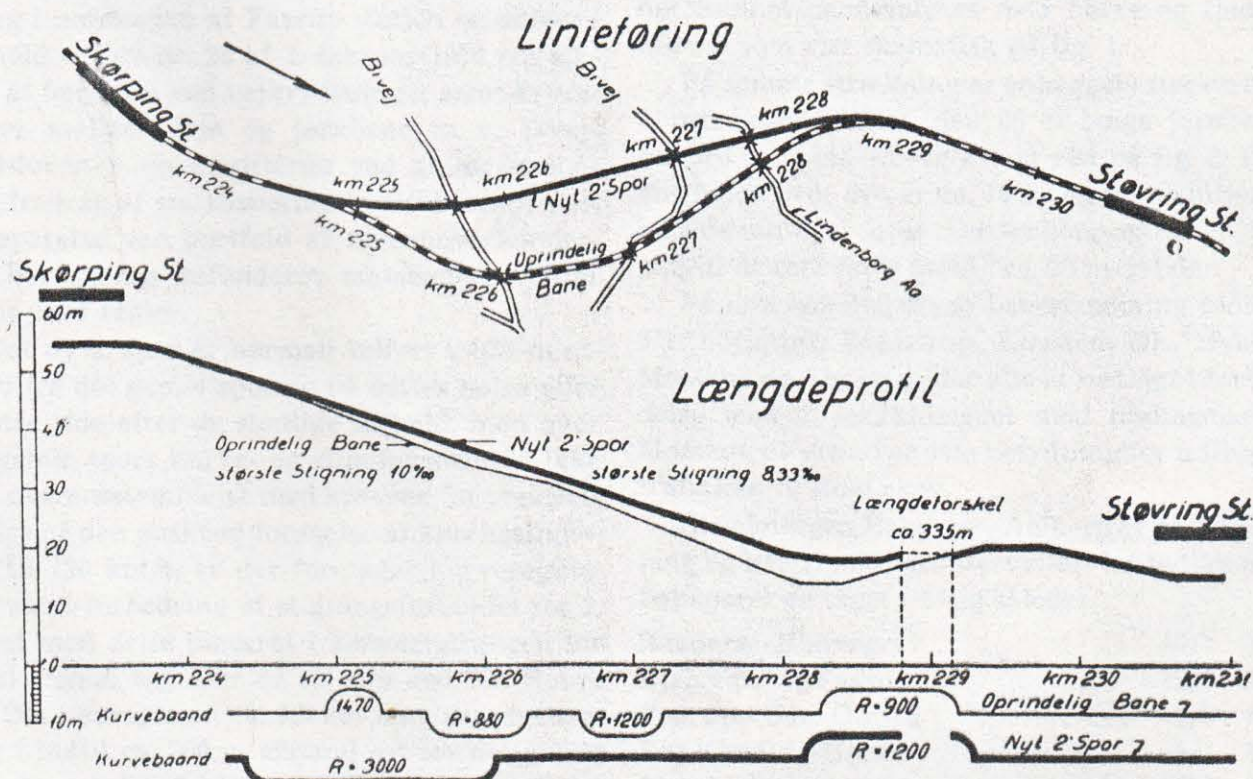


Fig. 1. Forbedring af traceen ved anlæg af 2. spor Skørping—Støvring.



denne lovs midler blev 2. sporanlæggets jord- og broarbejder m. v., der giver den største beskæftigelse af arbejdskraft, og som yderligere blev forøget ved anvendelse af håndlæsning for jordarbejdet, påbegyndt og i det væsentlige fuldført i de følgende år under den sidste verdenskrig.

I forbindelse med anlægget er alle niveau-skæringer på fri bane med private og stærkt trafikerede offentlige veje afskaffet med undtagelse af 3 private og 1 offentlig overkørsel; for lande- og bivejene er udført viaduktanlæg, som flere steder har medført baneforlægninger; der kan således nævnes:

- 18 m overføringsanlæg for hovedvej 16 (Randers—Viborg landevej) ved Hornbæk vest for Randers, der medførte en ca. 1,5 km lang baneforlægning mod øst,
- 11 m underføringsanlæg for Viborg—Hobro landevej ved Sdr. Onsild med flytning af station og banelinie indtil ca. 80 m mod øst på ca. 1 km lang banestrækning samt
- 14 m overføringsanlæg for hovedvej 10 (Randers—Aalborg landevej) nord for Hobro ved Tobberup, der medførte baneforlægning ca. 15 m mod øst på ca. 1,2 km lang strækning og sænkning af banen ca. 3 m på brostedet.

Disse viaduktanlæg samt et 7 m overføringsanlæg i nordenden af Faarup station er udført i henhold til lov nr. 28 af 1. februar 1930 om sikring af færdslen ved vejkrydsninger samt krydsninger mellem veje og jernbane m. v. («vejkrydsloven»), og udgifterne ved anlæggene er med fradrag af statsbanernes kapitaliserede netobesparelse ved bortfald af niveauoverkørslernes bevogtning refunderet statsbanerne efter denne lovs regler.

Det ny 2. spor er normalt udført i 4,25 m afstand fra det gamle spor og på dettes højre eller venstre side efter de stedlige forhold, men hvor det gamle spors kurve- og stigningsforhold ikke var i overensstemmelse med kravene for gennemførelse af den ønskede forøgelse af kørehastigheden til 120 km/t, er der foretaget kurveregulering samt forbedring af stigningsforholdet for 2. sporet med dette placeret i kørselsretningen for opadkørende tog. Der er således syd for Hobro ved Øls foretaget en ca. 2,5 km lang baneforlægning i indtil ca. 200 m afstand øst for det gamle spor, hvorved opfyldning på blød bund langs det bestående spor blev undgået og samtidig gennemført en forbedring af kurveradius fra ca. 780

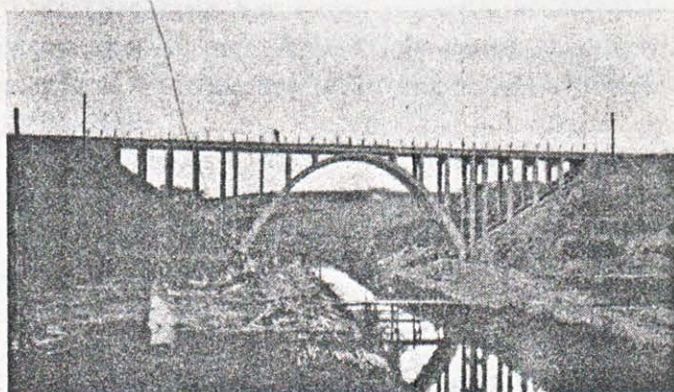


Fig. 2. Den nye jernbanebro over Lindenberg å for 2. spor Skørping—Støvring.

m til 1250 m, og på strækningen Hobro—Doense er det ny spor lagt på banens højre side og 1,25—2,00 m lavere end det venstre spor, hvorved en stigningsforbedring fra 8,5 ‰ til 6,67 ‰ er opnået for de opadkørende tog på det ny spor.

Mellem Skørping og Støvring ligger det gamle spor på strækningen fra Lindenberg å ca. 5 km nord for Skørping til Skørping station med ca. 10 ‰ stigning og samtidig med flere ret snævre kurver; ved at forlægge det nye spor på en ca. 4 km lang strækning og i indtil 600 m afstand vest for det gamle spor er der for 2. sporet, der benyttes af sydgående tog, opnået en stigningsformindskelse fra 10 ‰ til 8,33 ‰, ligesom det ny spor har kunnet gennemføres med færre og fladere kurver som vist skematisk på fig. 1.

På samme strækning er anlæggets største brokonstruktion udført, den 66 m lange jernbeton buebro for Lindenberg å som vist på fig. 2. Broens højde over åen er ca. 16 m, og de tilsluttende banedæmninger over Lindenberg mose er ført ned til dennes faste bund i ca. 20 m dybde.

På den enkeltsporede banestrækning fandtes 6 trinbrætter: Svejstrup, Kovsted, Øls, Hvarre, Mosskov og Annerup, der alle er nedlagt i forbindelse med 2. sporanlægget med undtagelse af Mosskov på grund af dets betydning for udflugts-trafikken til Rold skov.

Strækningen Randers—Aalborg er ca. 80,7 km lang og har 12 stationsintervaller, for hvilke dobbeltsporet er taget i brug således:

Randers—Bjerregrav	10/1	1940
Bjerregrav—Faarup	12/5	1950
Faarup—Sdr. Onsild	7/5	1951
Sdr. Onsild—Hobro	8/1	1942
Hobro—Doense	30/5	1947
Doense—Arden	23/4	1951
Arden—Skørping	1/10	1953



Skørping—Støvring	1/6	1956
Støvring—Ellidshøj	6/5	1953
Ellidshøj—Svendstrup J.	13/5	1952
Svendstrup J.—Skalborg	10/12	1940
Skalborg—Aalborg ..	17/9	1940

Det ses, at dobbeltsporet er gennemført først på strækningerne nærmest bystationerne Randers, Hobro og Aalborg for at fremme afviklingen af disses togtrafik, medens mellemstrækningerne er kommet i anden række.

Udover bystationerne er kun Faarup, Skørping og Svendstrup J. forsynet med overhalingsspor. På Svendstrup J. kan privatbanesporet bruges som overhalingsspor.

For alle stationer med undtagelse af Bjerregrav og Aalborg er etableret nyt elektrisk sikringsanlæg med elektrisk centralapparat, og stationsbygningerne har alle fået en indvendig modernisering; for Skalborg station er dog opført en ny ekspeditionsbygning i forbindelse med stationens flytning ca. 400 m mod nord og udvidelse med læssespor, hvortil Hasseris kommune har ydet tilskud. Hobro station er helt ombygget med perrontunnel og 50 cm høj ø-perron for dobbeltsporet.

Det ny 2. spor er lagt med 45 eller 60 kg skinner; sidstnævnte på strækningerne Randers—Bjerregrav (højre spor og ca. 2 km af venstre spor), Onsild—Hobro (højre spor og ca. 3 km af venstre spor), Hobro—Doense (højre spor og ca. 3,5 km af venstre spor) og Svendstrup J.—Aalborg (begge spor, idet det gamle spor samtidig er forstærket).

Den samlede udgift til 2. sporanlægget har andraget ca. 40 mill. kr., hvori er medregnet ca. 6³/₄ mill. kr. i tilskud fra arbejdsministeriet for de i henhold til forannævnte »beskæftigelseslov« udførte arbejder.

I tilslutning til dobbeltsporanlægget forestår nu en større ombygning af Aalborg station, hvilket arbejde er påbegyndt i indeværende finansår.

MIN VEN KØBMANDEN

bemærkede — efter at have læst kontorchef Arnbergs artikel i forrige nummer af bladet — at han ikke synes, billetselgeren henne på stationen smiler nær så venligt til den kunde, der har købt en billet til 18 kroner, som han selv gør til den kunde, der hos ham har købt et pund salt til 18 øre.

Nye MO-vogne

Statsbanerne har i maj måned i år afsluttet overenskomst med A/S Frichs, Aarhus, om levering af yderligere 5 motorvogne, litra MO, nr. 1886—1890.

Leveringen af disse motorvogne skal finde sted i 1957, og når leveringen er afsluttet, har statsbanerne ialt sat 90 MO-vogne i drift siden krigen, der alle adskiller sig fra de før krigen leverede 49 MO-vogne ved at have automatisk dampvarmekedel og større bagagerum.

De 139 MO-vogne indgår i persontogene til erstatning for de mindre damplokomotiver, og med de seneste anskaffelser bliver det også muligt at udrangere ældre motorvogne, som ikke slår til for nutidens krav og efterhånden bliver for dyre at holde i drift.

Det sydfynske jernbaneselskabs Jubilæumslegat

I henhold til § 2 i legatets fundats uddeles den 1. juli 1956 et beløb på 500 kr. til hjælp til uddannelse i teknisk, videnskabelig eller kunstnerisk retning af en søn eller datter af en tjenestemand, der i mindst 10 år har været fast ansat ved de tidligere sydfynske jernbaner.

Ansøgninger stiles til generaldirektoratet for statsbanerne og indsendes — ledsaget af de fornødne attester — til generaldirektoratet.

Jernbanemuseet efterlyser

Billeder af stationer, stationspladser m. m. vil være særdeles velkomne på museet, hvis samling af stationsbilleder er ret ukomplet såvel for stats- som privatbanestationers vedkommende. I løbet af de sidste 30 år er en mængde stationer blevet nedlagt, og museet ejer kun nogle ganske enkelte billeder fra de nedlagte baner. — Tænk blot på Rødekro—Bredebro, Midtsjællandsbanen, Kolding Syd-baner, Farum—Slingerup o. m. fl. Af de nedlagte Sydfynske Jernbaner fik vi kun billeder ved en energisk indsats fra en stationsforstander på Sydfyn.

Tid efter anden vil der muligt forsvinde andre jernbanestationer, og museet vil derfor være taknemmelig for at modtage billeder i så stort antal som muligt, så vi i hvert fald er i stand til at bevare mindet om disse stationer, der dog hver for sig har haft kulturel betydning.

Billederne kan indsendes som tjenestesag under adresse:

Jernbanemuseet,
Generaldirektoratet,
København H.



Spørgsmål og svar



Overhaling eller forandret togfølge

(SR § 42, punkt 3, eller § 42, punkt 5).

Tog 2971 (fra syd) skal planmæssigt overhales af tog 92 (fra vest) i Kolding. Tog 2971 er forsinket, og Lunderskov anordner forandret togfølge Lunderskov—Kolding (§ 42, punkt 5, 4. linie). Da overhaling ikke finder sted i Lunderskov (§ 4, især 6.—8. linie), kan § 42, punkt 3, ikke benyttes, og Lunderskov underretter ikke tog 2971 (§ 42, punkt 5, 4. stk.). Lokomotivføreren på tog 2971 forlanger en underretning om overhalingen i Kolding eller Lunderskov. Skal han underrettes (§ 4, 5. sidste stk., jfr. § 42, punkt 5, 4. stk.), og i så fald hvor og om hvad?

Svar

Da tog 2971 planmæssigt overhales af tog 92 i Kolding, skal bestemmelserne i SR § 42, punkt 3, bringes i anvendelse, når overhalingen mellem togene lægges bagud. Lunderskov station må i dette tilfælde betragtes som ny overhalingsstation, og overhalingen må betragtes som havende fundet sted i Lunderskov, der derfor skal sørge for, at tog 2971 får underretning på form. nr. S 3.

De pågældende bestemmelser i SR vil lejlighedsvis blive tydeliggjort.

Forskellige meddelelser

40 års jubilæum

22. juni 1956: Togfører H. L. C. Christensen, Randers.

23. juni 1956: Trafikinspektør L. P. J. Larsen, kontrolkontoret; overtrafikkontrollørerne A. H. R. Tolstrup, kontrolkontoret, J. Hansen, kontrolkontoret; trafikkontrollør H. J. Hansen, kontrolkontoret; lokomotivfører J. F. Nielsen (Niløse), Helgoland.

24. juni 1956: Lokomotivfører J. A. E. Nielsen, Helgoland.

25. juni 1956: Togførerne A. L. Hansen, Herning, A. H. Nielsen, Aarhus H, J. M. Christensen, Randers, A. Frederiksen, Aarhus H, K. M. Jørgensen, Aalborg; pladsoverportør P. Madsen, Horsens; pakhusoverportørerne J. Larsen, Kolding, T. R. Sørensen, Aalborg.

27. juni 1956: Pladsoverportørerne A. C. Andersen (Taarnby), Københavns Hovedbanegård, N. A. Elland, Københavns Hovedbanegård; pakhusoverportør I. E. J. Kristensen, Østerport.

29. juni 1956: Lokomotivfører E. A. Pedersen, Helgoland.

30. juni 1956: Lokomotivfører O. R. Vedam, Helsingør.

Personalialia

Antaget.

Som maskinmesteraspirant E. Andersen ved Stb-ovf og K T Christensen ved Stb-ovf (1-6-56).

Som matrosaspirant B M Nielsen ved Hg-Hbg-ovf (1-6-56).

Som skibsfyrbøderaspirant J Bülow-Petersen ved Hg-Hbg-ovf, A E Hansen ved Stb-ovf, S A S Andersen ved Hg-Hbg-ovf, V Hansen ved Stb-ovf og C Madsen ved Stb-ovf (1-6-56).

Som stationsarbejder E Elveng i Ly, P E Rasmussen ved Kh, V G Madsen i Ho, E Pedersen i Hb, K M Sørensen i Od, K G Smith i Od, N C Pedersen i Es og S J Ryvig i Es (1-6-56).

Som banearbejderaspirant I F M Hansen ved kol 1 a Kh (1-6-56), E L Jakobsen ved kol 188 Hadsten og A Andersen ved kol 381 Over-Jerstal (15-6-56).

Som ekstrakontorist på mdl frk A W Nielsen ved cvk Ar og frk J D Andersen i Flemløse (1-6-56).

Som ekstrakontorist på pr frk E B B Sivertsen i Borup (1-6-56).

Ansæt med tjenestested som hidtil.

Som maskinmester (7. lkl) maskinmesteraspirant M M Nielsen, Stb-ovf (1-6-56).

Som signalmontør signalmontøraspiranterne P H Sørensen, 40. sfmstr Bb, B N C Henriksen, 17. sfmstr Od, E Qvistgaard, 1. sfmstr Kk, E L Markussen, 8. sfmstr Gb, og B J S Nielsen, 12. sfmstr Sg (1-6-56).

Som lokomotivfyrbøder lokomotivfyrbøderaspiranterne P H Johansen, Gb, H E Holst, Gb, og V P L Hansen, Gb (1-6-56).

Som banearbejder banearbejderaspiranterne E C Jensen, kol 217 Fh (1-6-56), H Jensen, kol 162 Pjedsted, og P J Rugtved, kol 211 Vraa (1-7-56).

Som signalarbejder signalarbejderaspiranterne N C Bjerregaard, 34. sfmstr Str, og K E Hansen, 1. dist køreledn Hl (1-6-56).

Som kontorist ekstrakontoristerne frk G S Hansen, Bred, frk E Krogh, Ar, frk J A Didriksen, Od, frk K S Petersen, Vildbjerg, frk T Kristiansen, Skals, frk A K Nørskov, Karup, og fru C K Sparre, cvk Ar (1-6-56).

Ansæt.

Som signalmontør signalmontøraspirant H Wigant, 30. sfmstr Hj, ved 21. sfmstr Es (1-6-56).

Som lokomotivfyrbøder lokomotivfyrbøderaspiranterne V Höyer, Str, B Kristiansen, Kp, G Jensen (Riisberg), Kp, K Hinrichs, Ge, alle ved Gb, og P R Sørensen, Kp, ved Hg (1-6-56).

Forfremmet efter ansøgning.

Til søfartschef ved statsbanerne skibsfører (4.a lkl) Ø Bech, søfartsv (1-7-56).

Til afdelingsingeniør (3. lkl) maskiningeniør (4.a lkl) J Svindt, maskinkt, ved mafds tegnest (1-7-56).

Til banearkitekt (4.a lkl) banearkitekt (6. lkl) K G K Hjerting, oark Kh, ved 1. dist B Kh (1-6-56).

Til skibsmaskinmester (4.b lkl) maskinmester (7. lkl) B Steenbuch-Jensen, Stb-ovf, sst (1-7-56).

Til stationsforstander (5. lkl) stationsforstander (7. lkl) A A Lauritzen, Lejre, i Bud (1-6-56).



Til *banearkitekt* (6. lkl) banearkitektaspirant J Christensen, oark Kh, sst (1-6-56).

Til *stationsforstander* (6. lkl) overtrafikassistenten N M Jensen, Tå, i Jyderup, S S Nielsen, Sdb, i Sommersted (1-7-56), og trafikkontrollør A O L L Randrup-Thomsen, KØ, i Langeskov (1-8-56).

Til *trafikkontrollør* overtrafikassistent P Nielsen, Sk, sst (1-6-56).

Til *værkmester* (6. lkl) værkemester (7. lkl) E I Vestergaard, cvk Ar, sst (vognvk) (1-6-56).

Til *stationsforstander* (7. lkl) overtrafikassistent V N R Rohler, Rd, i Hvidbjerg (1-6-56).

Til *overtrafikassistent* trafikassistenten H J E Rasmussen, Hr, ved Rd g, og E Berg, Od (afl), ved Rj g (1-6-56).

Til *overbaneformand* (11. lkl) baneformand (13. lkl) K O Olesen, kol 186 Brabrand, ved kol 4 a Kk (1-7-56).

Til *rangermester* (12. lkl) rangerformand A J Jespersen, Ng, sst (1-6-56).

Til *trafikekspedient* (13. lkl) trafikekspedienterne (14. lkl) J C Jyderup, Kvistgaard, i Havdrup, og M Møller, Eskilstrup, sst (1-6-56).

Til *pladsoverportør* stationsbetjentene H K Andersen (Aalykke), Rd, i Str (1-6-56), J O Olsen, Kh, ved Av mdt (1-7-56), og A F Hansen, Hg, sst (1-8-56).

Til *pakhusoverportør* stationsbetjentene O Olsson, Gb, sst (1-6-56), K B Jensen (Kay), Gb, ved Ar frg, J Jacobsen, Ar frg, ved Ti g (1-7-56), og N P Frederiksen, Kj, ved Kj g (1-8-56).

Til *overmatros* matroserne G I Mortensen, Stb-ovf, sst (1-6-56), og G J Poulsen, Stb-ovf, sst (1-7-56).

Til *banenæstformand* (14. lkl) banenæstformand (15. lkl) C G Sielemann, kol 164 (Vj), ved kol 182 Aarhus Mølleeng (1-6-56).

Til *stationsbetjent* portørerne K O Nielsen, Svg, sst, K S Nielsen, Fa, sst, H V Hansen (Fyn), Fa, sst, K R Andersen, Ab, sst, P G Fredsholt, Hi, i Ny, og E E Jensen, Es, ved Es g (1-6-56).

Til *remisearbejder* (15. lkl) remisearbejderne (16. lkl) N M Søndergaard, Str, sst, og H A Jensen, Lg, sst (1-6-56).

Forfremmet.

Til *togfører* jernbanepakmestrene A M Sørensen, Es, sst, H J Jensen, Ar, ved Kh, E K Pedersen, Kh, sst, W E Larsen (Venslev), Kh, sst, og N J Kratbak, Næ, ved Kh (1-6-56).

Til *jernbanepakmester* togbetjentene V E Larsen (Møllergaard), Kh, sst, A C Matthiesen, Sdb, sst, K J Ø Sørensen (Ørsted), Kh, sst, og A Wolff, Pa, i Næ (1-6-56).

Til *togbetjent* portørerne E A Steenskov, Ar, i Fa, og K E Andersen (Præstegaard), Rj, i Str (1-6-56).

Til *banenæstformand* (15. lkl) banearbejderne K J Andersen, kol 164 (Vj), ved kol 377 Drantum, C Christoffersen, kol 201 Støvring, ved kol 329 Døstrup H, H E Jensen, kol 202 Svendstrup Jylland, ved kol 242 Dejbjerg, og E Stobberup, kol 168 Løsning, ved kol 311 Sjørring (1-6-56).

Forflyttet efter ansøgning.

Trafikkontrollør A T H Ohrt, Ly—Kk (1-6-56).

Overtrafikassistenten H C Væde, B og B—tarifkt,

J C M Sørensen, Kb g—Ar frg (1-6-56), og V Mølgaard, 17. bsekt Van—Gb (1-7-56).

Styrmændene (7. lkl) N F Sørensen, Stb-ovf—Hg—Hbg-ovf, H H Nielsen, Stb-ovf—Hg—Hbg-ovf, L E Jensen, Stb-ovf—Hg—Hbg-ovf, og H Caspersen, Kb—Ar-ovf—Stb-ovf (1-6-56).

Lokomotivførerne (11. lkl) O Lambert-Nielsen, P Wichmann, O N Jensen, O S Madsen, C L Knudsen, Poul Hansen, J Faxø, og A F Jeppesen, alle Gb—Helgoland (1-6-56).

Togførerne K F J H Leifelt, Kh—Kk, og N Jørgensen, Kh—Ng (1-6-56).

Jernbanepakmester K V A Christensen, Sdb—Es (1-6-56).

Trafikekspedienterne (14. lkl) C P Stefansen, Tjærborg—Agerbæk, som afl, og S A R Mortensen, Dalmose (afl)—Vipperød, m ophør af funktion som afl (1-6-56).

Pladsoverportørerne K G E Jacobsen, Es—Tdr, som pladsleder (1-6-56), G M S H Nielsen, Str—Sk, som pladsleder, B Møller (Strib), Ge—Næ, S J Pedersen, Ng—Hs (1-7-56), og E Pedersen, Ng—Ar (1-8-56).

Overmatroserne R R Sørensen, Ge-ovf—Hg—Hbg-ovf, m vagtmandstj, S A P Rasmussen, Stb-ovf—Ge-ovf (1-6-56), og N J A Barrit, Stb-ovf—Ge-ovf (1-7-56).

Lokomotivfyrbøderne K N K Christensen, Hg—Str, L H A Thomsen, Gb—KØ, L P E Jensen, Gb—KØ, og B J Hansen, Ng—Fa (1-6-56).

Stationsbetjent M G Nielsen, Gr—Hs (1-6-56).

Togbetjentene T J Nielsen, Fs—Str, T S Nielsen, Kh—Hr, C R Lassen, Fs—Tdr, V Mogensen, Kh—Fa, H S Mortensen, Kh—Ng, og H E E Pedersen, Kh—Fs (1-6-56).

Banearbejderne H J Pedersen, kol 21 Tå—kol 20 Gl, W K Olsen, kol 39 Frederikslund—kol 168 Løsning, og K H Kristensen, kol 44 Lejre—kol 45 Hvalsø (1-6-56).

Banenvogter E K Boesen, kol 64 Holme-Olstrup—kol 52 Kb (1-6-56).

Kontorist frk R B Petersen, Sdb—Hj (1-6-56).

Stationsarbejder U W W Nielsen, Ar—Gi (1-6-56).

Banearbejderaspiranterne P E Andersen, kol 188 Hadsten—kol 201 Støvring (1-6-56), og K A Knudsen, kol 409 Jejsing—kol 141 Nørre-Aaby (1-8-56).

Ekstrakontorist frk A Andersen, 1. dist T Kh—Kh (1-6-56).

Forflyttet.

Trafikeleverne S J Kjær, Faarup—Hj (20-5-56), frk E M Andersen, Arden—Rd, frk I D Christensen, Gørding—Vj, L Andersen, Tø—Vo, O R Andersen, Bredebro—Md, P Andersen, Marslev—Hk, J B Bach, Sindal—Ng, A B Christensen, Ølgod—Ng, L T Dalgaard, Faarup—Es, P B Dyrvig, Fd—Ro, F A Frandsen, Gv—Hi, O Hertz, Lille-Skensved—Gl, B N Jacobsen, Hadsten—Kj, H Jensen, Hinnerup—Fh, J Jensen, Knabstrup—Sg, J L Jensen, Ejstrupholm—Od, K M Larsen, Nivaa—Ro, frk A Petersen, Havdrup—Nf, S P Laursen, Ulfborg—Rd, L K Madsen, Støvring—Hs, S A F Madsen, Forlev—Sl, P L K Mortensen, Tp—Rj, E L Nielsen, Sq—Nf, F Nielsen, Mørkøv—Næ, N A L Nielsen, Sommersted—Sd, H A Pedersen, Hvalsø—Næ, K Pedersen, Borup—Kb, L S K Pedersen, Espergærde—Hj, S Petersen, Orehoved—So, K P Rasmussen, Holme-Olstrup—Sg, M K Ratgen, Humlebæk—Kj, S Styrbæk, Gelsted—Sk, L E



Sørensen, Viby Sjælland—Str, P H Timmermann, Over-Jerstal—Rg, K Vahl, Svendstrup Jylland—Vg, og K Vognsen, Stilling—Fh (1-6-56).

Stationeret.

Trafikmedhjælper J K M Langkjær, Ør, i Rd, e endt militærtj (17-5-56).

Ansæt til tjeneste med station som hidtil efter ansøgning.

Som lokomotivførere (11. lkl) (lyntogsafløser) lokomotivførerne (11. lkl) i Ar W Nielsen, A Christensen, A V D Andersen, S-A Andersen, A S K Rind, H Halbro, C C Poulsen, og Knud H Pedersen (1-6-56).

Byttet tjenestested efter ansøgning.

Portørerne J S H Johansen, Fodby, og V F Gasseholm, Tureby (1-6-56).

Overgået til anden stilling.

Til trafikmedhjælper trafikeleverne M Sørensen, Kø, E Jensen, Gb, B I Ebbesen, Kh, A H Johansen, Kj, P M Lund, Gb, P Mikkelsen, Kh, E-J L Laurberg, Fs, P E V Nielsen, Gb, K E Madsen, Nf, B M Beck, Gb, E Staniok, Kh, H J Jensen, Hs, frk B Rye, Od, H Jensen, Hjerm, P J Robdrup, Faarup, T Laursen, Fa, frk I N A Lyng, Hvidbjerg, P Johansen, Gelsted, A J Engel, Pa, V T Nielsen, Hadsten, B E Kuszcz, Glamsbjerg, S J Ulletved, Faarup, E B Jensen, Pa, K R K Jensen, Rd, H H Andersen, Vj, og A H A Lampe, Hr, alle sst, samt frk E Nielsen, Trustrup, i Ar (1-6-56).

Til togbetjent stationsbetjentene H C Mogensen, Tn, i Sdb, M E Larsen (Brøndsholm), Ge, i Pa, H Markvardsen, Ge, i Pa, H J Foldager, Fa, sst, og R Enevoldsen, Fa, sst (1-6-56).

Til portør stationsbetjent L T Kongsvang, Svg g, ved Gb, e ans (1-6-56).

Til banearbejder banevogter A F Olsen, kol 208 Sulsted, ved kol 202 Svendstrup Jylland, e ans (1-6-56).

Til banevogter banearbejder J E Kristensen, kol 22 Van, ved kol 37 So, e ans (1-6-56).

Til kontorist remisearbejder (16. lkl) K E Steengaard, Fa, ved 2. msekt Fa, e ans (1-6-56).

Navneændring.

Pakhusoverportør C T Sørensen, Ar frg, hedder C Thorndahl (17-5-56), lokomotivfyrbøder E Barfod-Rousted, Hg, E Barfod (28-4-56), kontorist frk G I H Christensen, Kh, fru G I H Petersen (26-4-56), kontorist frk A Hansen, 1. dist M Kh, fru A Larsen (5-5-56), kontorist frk G H Andersen, cvk Kh, fru G H Licht (5-5-56), kontorist frk B M Jensen, signalv, fru B M Rasmussen (5-5-56), kontorist frk A Jessen, Ng, fru A Hetzel (10-5-56), kontorist frk B Christiansen, Ab, fru B Christensen (12-5-56), kontorist frk B I Olsen, kontrolkt, fru B I Caspersen (12-5-56), og ekstrakon-
torist frk G Laustsen, Kk, fru G Pedersen (12-5-56).

Trådt uden for nummer efter ansøgning.

Lokomotivfyrbøder E L M Christensen, Gb, fra 1-10-56 til 30-9-57.

Kontorassistent I fru G I Schmidt, tarifkt, fra 15-8-56 til 14-8-57.

Kontorist fru G Beck, kontrolkt, fra 1-6-56 til 31-5-57.

Afskediget efter ansøgning.

Stationsforstander (4.a lkl) T Hansen, R af D, Balle-
rup, på gr af alder i nåde og m pens (30-9-56).

Trafikassistent L S Larsen, Nø (14-8-56).

Overbaneformand (11. lkl) T Nielsen, kol 150 Fa, på gr af alder m pens (30-9-56).

Lokomotivfører (11. lkl) E W Melgaard, Rd (30-6-56).

Lokomotivførerne (11. lkl) C Hansen (Kyster), Es, og C H Nielsen, Str, på gr af svag m pens (31-8-56).

Baneformand (13. lkl) A P V Hansen, kol 207 Ns, på gr af alder m pens (31-8-56).

Pladsoverportør L P B Larsen, Gb, på gr af alder m pens (31-8-56).

Lokomotivfyrbøder B N Petersen, Gb (31-5-56).

Stationsbetjentene E C Clausen, Gb (14-8-56), og E H Lillelund, Fa (31-8-56).

Remisearbejder (15. lkl) V Pedersen, Ar, på gr af svag m pens (31-7-56).

Remisearbejder (15. lkl) B H Winther, Es, på gr af alder m pens (31-8-56).

Banearbejder H P Pedersen, kol 291 Ryomgaard, på gr af alder m pens (31-8-56).

Banevogterne M K Madsen, kol 30 Ro (31-7-56), og H J P Andersen, kol 133 Langeskov (31-8-56), på gr af alder m pens.

Remisearbejder (16. lkl) M C Mortensen, Str, på gr af svag m pens (31-8-56).

Kontorassistent II frk E J Olsen, perskt (sygeks), på gr af alder m pens (31-8-56).

Kontorist W Friis, Hr, på gr af svag m pens (31-8-56).

Kontoristerne fru B Jørgensen, Kø (14-6-56), fru G H Licht, cvk Kh, fru R C Jensen, 4. tsekt Fa, og fru E M Jakobsen, 2. dist T Ar (31-8-56).

Trafikeleverne C J Enevoldsen, Hz, og V Andersen, Løsning (31-5-56).

Matrosaspirant H L Jelsgaard, Hg-Hbg-ovf (31-5-56).

Ekstrakon-
torist på pr frk I V Christensen, signalv (31-5-56).

Afskediget.

Stationsbetjent S A Andersen, Kb, på gr af svag (30-6-56).

Kontorist C V Gulmann, Gb (23-5-56).

Konstruktøraspirant P N Johannsen, 2. dist B Ar (31-8-56).

Signalmontøraspirant E F Madsen, 48. sfmstr Fb (18-5-56).

Skibsfyrbøderaspirant J P Rasmussen, Hg-Hbg-ovf (31-5-56).

Døde.

Rangermester (12. lkl) A P M Pedersen, Hi (21-5-56).

Magasinpasser S A E U Larsen, cvk Kh (16-5-56).

Ordensdekorationer.

Sektionsingeniør (3. lkl) K D Monrad, R af D, 2. dist S Ar, R af D, og overkontorbetjent E C Fosgrau, 1. banekt, R af D (16-5-56).



Opslag af ledige stillinger

1 stilling som *oversignalmontør* ved 1. distrikt, køreledningstilsynet, Hellerup.

5 stillinger som *trafikekspedient* (14. lkl) ved Dalmose station med funktion som afløser samt ved Eskilstrup, Hesselager, Tjæreborg og Jelling station.

Med stillingen i Tjæreborg er forbundet lejebo-lig, leje f t 35 kr 50 øre mdl. Boligen bliver først le-dig fra det tidspunkt, den nuværende lejer udflytter.

7 stillinger som *plads-overportør* ved Korsør, f t rangerleder- og signalhustj (ledig fra 1. august d å), Gedser, f t rangerleder- og signalhustj (fri-dagsafl), Nyborg H (2), f t rangerledertj (den ene ledig fra 1. august d å), Esbjerg, f t rangerledertj, Vejle H, f t rangerledertj, og Struer station, f t ran-gerledertj.

3 stillinger som *remisearbejder* (14. lkl) ved ma-skindepoterne Københavns Godsbanegård, f t for-trinsvis som kranfører, Korsør, f t fortrinsvis ved analyse af kedelvand, og Aalborg, f t fortrinsvis som afløser og medhjælp for remiseformanden.

De 2 sidstnævnte stillinger er ledige fra 1. august d å.

Det er en betingelse for at komme i betragtning til stillingen ved Københavns Godsbanegårds ma-skindepot, at vedkommende efter ca 2 mdr's ind-øvelse viser sig egnet som kranfører.

11 stillinger som *stationsbetjent under pladstje-nesten* ved Københavns Hovedbanegård, f t maskin-leads, Helsingør, f t ranger- og signalhustj (fridags-afl), Kalundborg, f t rangertj, Gedser (2), f t ma-skinleads m v, Fredericia, f t ranger- og signalhustj, Aabenraa, f t rangertj m v, Horsens, f t rangertj, Aarhus H, f t maskinleads og rangertj, Grenaa, f t traktorførertj, og Herning station, f t ranger- og signalhustj samt eksp af rejseg m v (fridagsafl).

Stillingerne ved Helsingør og Fredericia station er ledige fra hhv 1. august og 1. september d å.

Det er en betingelse for at komme i betragtning til stillingen ved Grenaa station, at vedkommende enten har bestået traktorførerprøven eller efter 14 dages indøvelse kan bestå denne prøve.

10 stillinger som *stationsbetjent under pakhus-tjenesten* ved Københavns Godsbanegård (2), f t kørsel med gaffeltruck, Nørrebro, f t ind- og udlev af stkg, Køge, f t ind- og udlev af stkg, og Svend-borg godsekspektion, f t ind- og udlev af stkg, samt Fredericia (4), f t kørsel med gaffeltruck (3), indlev af stkg og godsomlæs (1), og Tinglev station, f t godsomlæs og eksp af rejseg.

Stillingen ved Køge godsekspektion er ledig fra 1. august d å.

1 stilling som *stationsbetjent (kedelpasser)* ved Københavns Hovedbanegård.

3 stillinger som *banenæstformand* (15. lkl) ved kol 164, (Vejle H), kol 338, Løgstør, lejebo-lig i hus 18 c, nordre lejlighed, Løgstør, leje f t 63 kr mdl, og kol 374, Grindsted, lejebo-lig i hus 14 a, søndre lejlighed, Grindsted, leje f t 60 kr mdl.

2 stillinger som *remisearbejder* (15. lkl) ved maskindepoterne Københavns Godsbanegård, f t fortrinsvis ved betjening af drejeskiver, og Esbjerg, f t fortrinsvis ved pasning af centralvarmeanlæg (sidstnævnte ledig fra 1. september d å).

1 stilling som *magasinpasser* ved centralværk-stedet, København.

1 stilling som *banevogter (blokpost)* ved over-kørsel 73, kol 30, (Roskilde), (ledig fra 1. august d å), tjenestebolig i hus 24, Roskilde-Viby Sjælland.

Med stillingen er foruden blokpasning forbundet billetsalg på Gøderup billetsalgssted mod, at der her-for ydes de ved posten beskæftigede tjenestemænd tilsammen et vederlag svarende til 12½ pct af ind-tægten af billetsalget, dog således, at vederlaget ikke kan overstige 1500 kr årlig. Af vederlaget til-deles der indehaveren af den heromhandlede stilling en fjerdedel.

Det er muligt, at der snarest vil blive etableret automatiske helbomme og senere automatisk blok ved nævnte overkørsel.

Ansøgninger om ovennævnte stillinger indsen-des ad tjenstlig vej inden den 23. juni d å.

Ansøgningerne skal foreligge i afdelingerne og distrikterne senest om morgenen på foranstående dato, henholdsvis i sektionerne 2 dage tidligere (jfr ordreserie A, side 100 c).

Ansøgninger om stillingerne som remisearbejder (14. lkl), stationsbetjent og remisearbejder (15. lkl) udfærdiges til hvert distrikt for sig.

For indehavere af lejeboliger, der måtte indgive ansøgning om en af ovennævnte stillinger, henledes opmærksomheden på meddelelse nr 2/1956 vedrø-rende opsigelse og fraflytning af lejeboliger ved an-søgt forflyttelse.

I henhold til tjenestemandsløvens § 38, således som den er ændret ved normeringsloven for finans-året 1956/57, kan lejefastsættelsen for lejeboliger ventes ændret efter regler, der fastsættes af finans-ministeren.

Leder af rejsebureau

I Holbæk agter man i nær fremtid at åbne et rejsebureau ude i byen, hvorefter der vil blive brug for en *rejsebureauuddannet trafikassistent* til ledel-se af bureauet.

Eventuelle ansøgninger om denne stilling øn-skes påtegnet efter reglerne i ordreserie A, side 100 a—100 b, og indsendes til 1. distrikt ad tjenst-lig vej inden den 23. juni d å.

UDGIVET AF GENERALDIREKTORATET FOR STATSBANERNE

Redaktion:

Trafikchef N. C. D. Johnsen, ansvarshavende redaktør,
maskinchef C. C. Hedegaard Christensen,
overbaneingeniør E. Thybo,
overtrafikassistent S. A. Jensen, redaktionssekretær.

Udgår 2 gange månedlig.

Abonnement bestilles på postkontorerne

Pris 2 kr. 50 øre pr. kvartal.

Frederiksberg Bogtrykkeri.

STATSBIBLIOTEKET

561791

