

Vingehjulet

17. årgang nr. 5.

Danske Statsbaners blad

10. december 1959.

INDHOLD: Ålborg ny godsekspedition. – Baggrunden for det nye anlæg. – Pakhusanlæggets udformning. – Pakhusanlæggets benyttelse m.v. – Signaliseringen nu og i fremtiden. – Nyt om rationalisering o.lign. – Personalialia. – Ledige stillinger. – Ledig lejebolig. – Ledige lærerhverv.

Ålborg ny godsekspedition



Fig. 1. Luftfoto af området, hvor det nye pakhus nu er opført. På billedet, der er taget i sommer, ses i midten det delvis fuldførte nye pakhus og til venstre herfor det tidligere pakhus, der nu vil blive nedrevet. I baggrunden ses Jyllandsgade.



Baggrunden for det nye anlæg

Ved banechef *Thorning Christensen.*

Med ibrugtagningen af det nye pakhuis i Ålborg d. 1. november 1959 er fuldført første etape af de nyanlæg, der vil blive etableret på statsbanernes arealer langs Jyllandsgade og som, når de samlede anlæg er fuldført, ganske vil ændre karakteren af bybilledet her.

Samtidig med ibrugtagningen af det nye pakhuis har statsbanerne overtaget Ålborg privatbaners godsekspedition i Ålborg som led i privatbanernes fulde optagelse på statsbanestationen, således at al ekspedition af gods til og fra såvel statsbanerne som privatbanerne i fremtiden skal foregå fra det nye pakhuisanlæg.

De nu fastlagte nyanlæg ved Jyllandsgade er resultatet af en lang række overvejelser og forhandlinger såvel indenfor statsbanerne som udadtil, og da placeringen af den kommende rutebilstation på det område, hvor det hidtidige pakhuis er beliggende, har været af stor betydning for den fastlagte udformning af det nævnte område, skal der gives en kort orientering om rutebilstationsforholdene i Ålborg.

Den nuværende rutebilstation er beliggende på Vesterbro ud for Prinsensgade og blev etableret i forbindelse med udførelse af gadegenembruddet for Vesterbro i 1932. I årene derefter skete der i Ålborgområdet en betydelig udvikling af rutebiltrafikken, og det blev efterhånden klart, at rutebilstationen ikke på længere sigt ville være tilstrækkelig til at bestride rutebiltrafikken.

I det byplanarbejde, der foregik i kommunen i begyndelsen af 50'erne, måtte der derfor regnes med en større rutebilstation, og da der ikke var de fornødne udvidelsesmuligheder på den nuværende rutebilstation, blev det i byplanen forudsat, at der på de Sauerske grunde ved Jyllandsgade skulle reserveres plads til en ny rutebilstation.

Rutebilselskabets ledelse var naturligvis meget interesseret i disse planer og tog op til nærmere overvejelse, hvorvidt der ville blive plads nok til en moderne rutebilstation på de af kommunen reserverede arealer. Da man samtidig blev bekendt med, at statsbanerne omgikkes med planer om at foretage en gennemgribende modernisering af det eksisterende pakhuis på

hjørnet af Prinsensgade-Jyllandsgade, blev muligheden for at købe eller leje dette areal af statsbanerne, mod at pakhuset blev flyttet andetsteds hen, medtaget i overvejelserne.

Statsbanerne blev herved direkte inddraget i den foreløbige projektering af en ny rutebilstation, og der blev ved et samarbejde mellem de interesserede parter, hvorunder statsbanerne var repræsenteret ved overingeniør Gulstad, opnået enighed om, at den mest hensigtsmæssige placering af den nye rutebilstation ville være på statsbanernes areal på det sted, hvor pakhuset var beliggende, bl.a. på grund af den nære tilknytning, der herved blev skabt mellem jernbanestation og rutebilstation, og fordi der her kunne skaffes et større areal, end der var mulighed for på de Sauerske grunde.

Der blev herefter optaget realitetsdrøftelser mellem rutebilselskabet og statsbanerne om en overenskomst mellem de nævnte parter vedrørende etablering af en rutebilstation på statsbanernes areal. Fra statsbanernes side kunne man ikke indgå på at sælge det omhandlede areal, men var villig til et lejemål over en længere årrække, idet der ved fastsættelse af det årlige lejeløb principielt skulle lægges til grund, at der blev ydet statsbanerne en leje, der kapitaliseret ville svare til udgiften ved opførelse af et nyt pakhuis.

Forhandlingerne herom var tildels meget vanskelige, men ved god forhandlingsvilje fra begge sider og idet man fra statsbanernes side gav afkald på en del af nævnte erstatning under hensyn til den betydelige vægt, man fra statsbanernes side måtte lægge på at få rutebilstationen placeret nær ved banegården, nåede man dog frem til et overenskomstudkast, der blev underskrevet af parterne i maj 1956. Der er ikke anledning til i denne forbindelse at komme ind på indholdet af denne overenskomst, men det kan dog nævnes, at det udlejede areal har en størrelse på ca. 27.000 m² og er udlejet uopsigeligt i 60 år.

På fig. 1 ses ovenfra det nye pakhuisanlæg under udførelsen og på fig. 2 er angivet det omhandlede område ved Jyllandsgade med rutebilstationen ud for Prinsensgade og i nær forbindelse med jernbanestationen og vest herfor det nye pakhuis med tilhørende spor- og pladsanlæg. Det til rutebilselskabet udlejede areal er angivet med stiplede linie og ses i øvrigt temmelig klart på fig. 1.

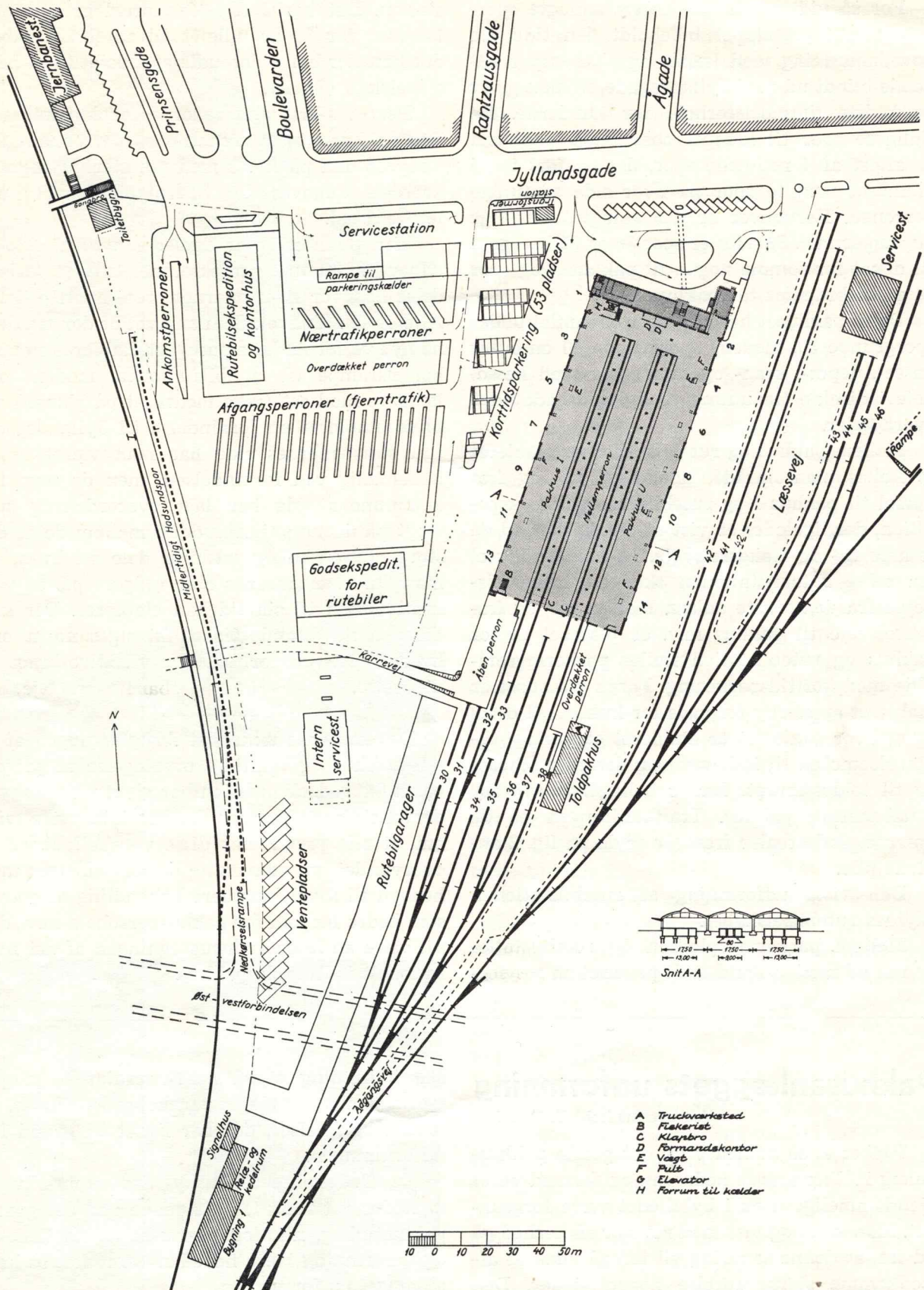


Fig. 2. Oversigtsplan over det nye pakhhus med tilhørende spor- og vejanlæg m.v. samt den kommende nye rutebilstation vest for pakhuset. Af planen fremgår den nære tilknytning, der til sin tid vil blive opnået mellem jernbane- og rutebilstationen. På planen er endvidere vist et tværsnit gennem pakhuset, hvoraf hovedinddelingen af dette fremgår.



For så vidt angår det delvis omlagte sporanlæg er i princippet bibeholdt den tidligere hovedanordning med læsse- og pakhusspor endende blindt ud mod Jyllandsgade, hvilket giver de bedste tilkørselsforhold for kunderne. De tidligere spor til kamperroner langs pakhuset er afløst af 4 retlinede spor, der er ført ind i pakhuset med to spor på hver side af tungeperronen. Herudover er der anlagt forskellige depotspor m.v. Således er spor 30 og 31 beregnet til depot for tomme vogne til pakhuset og spor 38 er til brug for toldpakhuset.

De til pakhuset hørende spor er samlet under sporgruppe 30, medens sporgruppe 40 omfatter læsse-, depot-, kran- og rampespor med læsseveje i direkte tilslutning til Jyllandsgade ad 3 overkørsler.

Mellem pakhus og rutebilstation er etableret et fælles pladsområde, således at til- og frakørsel til pakhus I og rutebilernes pakkeekspektion, der ligeledes er vist på fig. 2, sker ad de samme til- og frakørselsveje, ligesom frakørsel fra selve rutebilstationen sker ad frakørselsvejen fra de nævnte anlæg. Mellem til- og frakørselsveje til pakhus m.v. er placeret et for pakhus og rutebilstation fælles parkeringsområde med korttidsparkering. Foran pakhuset er etableret en særlig forplads for kunder til dette og syd for pakhuset er etableret et særligt tilkørselsområde til indleveringssiden af pakhuset og til toldpakhuset, der er beliggende syd for statsbanernes pakhus. Trafikordningen på de nævnte pladsarealer fremgår af de på fig. 2 angivne pile.

Den viste udformning af rutebilstationen skyldes rutebilselskabet.

Mellem parkeringspladsen og rutebilstationen er ud mod Jyllandsgade placeret en service-

station. Det hertil fornødne areal er af statsbanerne for 20 år udlejet til rutebilselskabet, der herefter har videreudlejet arealet til et benzinselskab (Shell).

Der er sikret statsbanerne forbindelse mellem pakhuset og perronerne på personbanegården ved den på fig. 2 med punktering angivne karrevej henover det til rutebilselskabet udlejede areal.

Med punktering er ligeledes angivet den af Ålborg kommune projekterede øst-vest forbindelse henover statsbanernes areal mellem Østre Allé og Gl. Kærvej. Som angivet er der fra denne nye vejforbindelse påregnet etableret en nedkørselsrampe til rutebilstationen, medens der længere mod øst (ikke medtaget på planen) vil blive etableret en forbindelse til Jyllandsgade. Fra statsbanernes side har man været noget betænkelig ved forbindelsen, men da man fra kommunens side har lagt overordentlig stor vægt på denne vejforbindelse mellem de af det store stationsanlæg adskilte dele af byen, er man fra statsbanernes side indgået på, at vejforbindelsen til sin tid kan etableres. Der kan ikke på nuværende tidspunkt siges noget om, hvornår øst-vest forbindelsen vil blive bragt til udførelse.

Det kan ikke undre, at ibrugtagningen af et nyt pakhus og samtidig overtagelse af statsbanernes godsekspektion har givet visse begyndervanskeligheder, men der kan ikke være tvivl om, at alle parter, når disse vanskeligheder er overvundet, vil værdsætte de forbedringer med hensyn til såvel hurtigere behandling af godset som bedre forhold for pakhuspersonale m.v., der vil være en følge af ibrugtagningen af det nye, rationelt indrettede pakhus.

Pakhusanlæggets udformning

Ved overarkitekt E. Bonding.

I løbet af få måneder vil det gamle pakhusanlæg i Ålborg være nedrevet, og dermed vil et ejendommeligt træk i bybilledet være forsvundet. Man kan dog vist med ret stor sikkerhed gå ud fra, at denne sanering vil foregå uden at afstedkomme større rørelse nogen steder. Den gamle godsekspektionsbygning, der ses på fig. 3, er med sin forvoksede arkitektur og uprakti-

ske indretning et så mærkværdigt bygningsværk, at man nu meget vanskeligt kan forstå de tanker og følelser, der har ligget til grund for udformningen.

Er således ekspeditionsbygningens mærkværdigheder det mest iøjnefaldende ved det gamle pakhusanlæg, må dog pakhusallernes tilstand og udformning bære hovedansvaret for, at hele anlægget nu forsvinder.

For flere år siden var det klart, at forholdene på denne betydelige godsekspektion nødvendig-

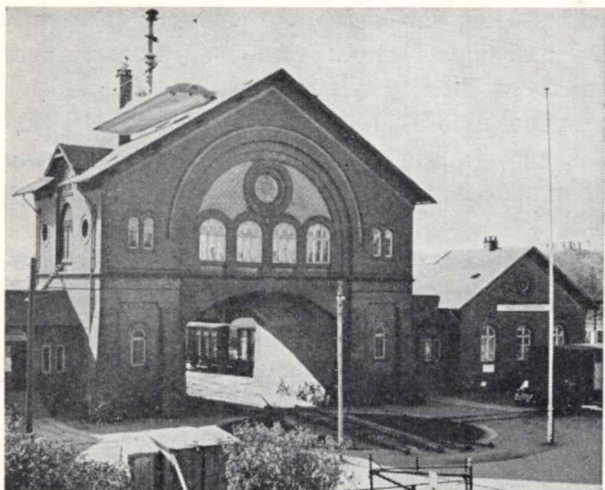


Fig. 3. Den gamle ekspeditionsbygning set fra Jyllands-gade.



Fig. 4. Østsiden af det gamle pakhus U.



Fig. 5. Interiør fra et af de gamle pakhuse.

vis måtte undergå en rationalisering, såfremt der skulle opnås en i tidsmæssig og økonomisk henseende tilfredsstillende ekspedition af godset. På grundlag af statsbanernes erfaringer på området, måtte en naturlig forudsætning for de tiltrængte forbedringer være, at arbejdet i pakhuset blev mekaniseret, d.v.s., at der blev etableret overgang til anvendelse af gaffeltrucks og dermed til pallesystemet.

En sådan ændring kan imidlertid i almindelighed ikke uden videre gennemføres i et eksisterende, ældre pakhus, idet mekaniseringen stiller visse krav i bygningsmæssig henseende. Ved den foretagne undersøgelse af pakhusholdene i Ålborg blev det da også hurtigt klart, at husdybden i de gamle pakhuse var alt for lille til gaffeltruckarbejde og pallesering, ligesom de eksisterende pakhugulve langt fra var i stand til at klare de store belastninger, som en gaffeltruck's hjultryk medfører. Af fig. 4 og 5, der nogenlunde giver karakteren af et af pakhuse, vil det endvidere ses, at portåbningerne, som i så mange andre ældre pakhuse, havde en ret lille bredde, et forhold der i ikke ringe grad nedsetter værdien af en mekanisering.

Det var således givet, at en forbliven i det eksisterende anlæg ville betyde en overordentlig omfattende ombygning og udvidelse af dette, og valgte man at gå denne vej, var det nødvendigt samtidig at gøre sig klart, hvor store vanskeligheder, der i byggeperioden måtte overvindes for at gennemføre byggeriet, medens pakhusarbejdet stadig skulle kunne afvikles på tilfredsstillende måde.

Overvejelserne i sagens anledning viste ydermere, at et helt nyt anlæg, opført andetsteds, ville kunne gennemføres for en merudgift, der stod i et rimeligt forhold til de fordele, der selvsagt ville opnås ved at kunne løse opgaven uden at skulle tage mere eller mindre hensyn til eksisterende bygninger.

Samtidig med at disse overvejelser stod på, var der, som omtalt i den foranstående artikel, vist interesse hos Ålborg rutebil A/S for at opnå et lejemål af det areal, hvor det gamle pakhusanlæg lå, med henblik på etablering af en ny rutebilstation her. Tanken om at få rutebilstationen placeret i umiddelbar tilknytning til personbanegården måtte også fra statsbanernes side være af interesse og veje til ved afgørelsen af godsbanegårdens skæbne. Resultatet af de samlede overvejelser blev, at man i juni måned 1958



kunne påbegynde opførelsen af et nyt pakhusanlæg, beliggende ved Jyllandsgade, som det gamle anlæg, men ca. 150 m østligere end dette, som angivet på oversigtsplanen, fig. 2.

Det nye pakhusanlæg er i princippet udformet som det for 2 år siden ibrugtagne anlæg i Odense.

Anlægget har en to-etagers ekspeditionsbygning vendende mod Jyllandsgade. Fra ekspeditionsbygningen skyder sig ud mod Jyllandsgade en et-etages fløj, hvori er indrettet banepakkeekspedition. Bag ekspeditionsbygningen strækker sig mod syd den ca. 6500 m² store pakhushal.

Fra Jyllandsgade fører to indkørsler til hver sin pakhusgade henholdsvis langs det østvendte

pakhus U og det vestvendte pakhus I, og samtidig fører de to indkørsler til en forplads mellem gaden og ekspeditionsbygningen. Denne plads er udformet med henblik på såvel tilkørsel til ekspeditionsbygning og banepakkeekspedition som på at skaffe tilfredsstillende parkeringsmuligheder.

Ekspeditionsbygningen er udført med et bærende skelet af jernbeton og med etageadskillelser ligeledes af jernbeton. På fotografiet, fig. 7, får man et indtryk af bygningens facade, der er domineret af betonkonstruktionen og de store vinduesarealer. Brystningspartierne, der er beklædt med olivengrønne mosaikstifter, gør sig dog i virkeligheden også ret stærkt gældende.

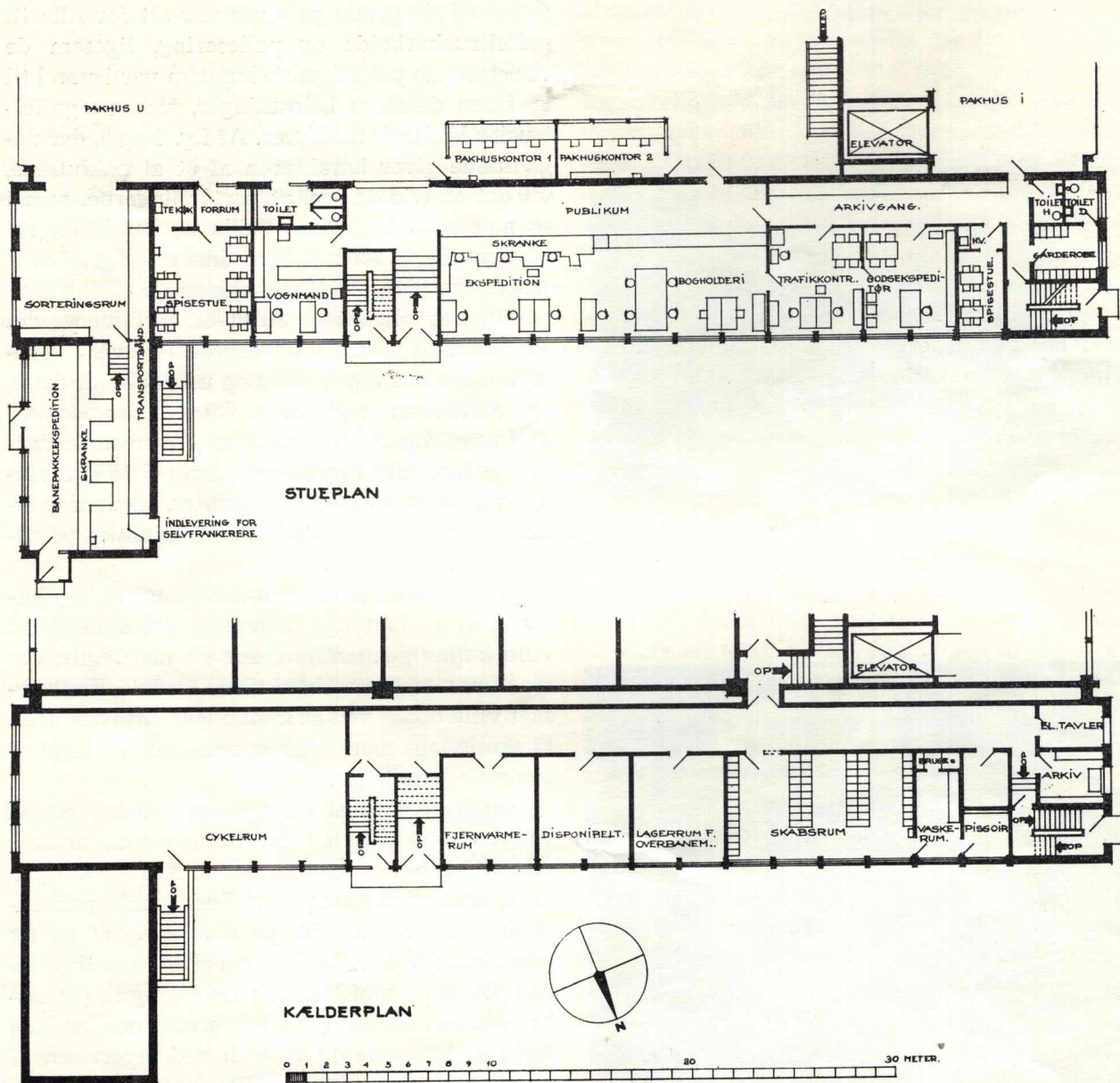


Fig. 6. Den nye ekspeditionsbygningens kælder- og stueetage, set fra Jyllandsgade.



Fig. 7. Den nye ekspeditionsbygningens facade mod Jyllandsgade.

Bygningen, der har fuld kælder, er i øvrigt indrettet som angivet på planerne i fig. 6. Man ser her på kælderplanen, at en udvendig trappe langs banepakkefløjen fører ned til et cykelrum for personalet, og herfra kan kontorpersonalet ad trappen i vestgavlen gå op til deres arbejde i ekspeditionslokalerne, medens pakhuspersonalet fra cykelrummet går til de ved kældergangen beliggende skabs- og vaskerum og derfra, efter omklædning, ad en intern trappe op til arbejdet i pakhushallen.

Fra forpladsen fører en særlig, indvendig trappe til ekspeditionslokalerne i stueetagen, hvis gulv, ligesom pakhugulvet, ligger ca. 1 m over terræn. Fra trapperummet er der til venstre adgang til vognmandens kontor og til højre til det store ekspeditions- og bogholderkontor, hvor en skranke med tre frontale ekspeditionspladser adskiller publikumsafdeling og arbejdspladser. I forbindelse med ekspeditionskontoret findes et kontor for trafikkontrolløren, og bag ved dette har godsekspeditionen sit kontor. Endelig findes i bygningens vestende spisestue, skabsrum og toiletter for kontorpersonalet. I bygningens østlige del findes tilsvarende lokaliteter for pakhuspersonalet.

På 1. sal i ekspeditionsbygningen er længst mod vest – med udsigt over den kommende rute-

bilstation – indrettet kontorlokaler for statsbanernes rutebil-leder. Endvidere er der i denne etage indrette kontorlokaler for den stedlige linieoverbanemester, og desuden findes der her et mødelokale.

Den øvrige del af denne etage er forudsat udlejet til kontorbrug for statsbanekunder, der indgår lejemaal af lagerrum under pakhuset (se herom senere).

I samtlige kontorer er lofterne beklædt med akustisk regulerende plader. Adskillelsen mellem kontorer er i overvejende grad udført som glasvægge, hvilket har givet rummene et ventligt og tiltalende udseende, og i øvrigt er der overalt ved anvendelse af gode, kraftige farver på væggene søgt at give en opmuntring i det daglige arbejde.

Bygningen er forsynet med centralvarmeanlæg, der er tilsluttet byens fjernvarmenet.

Banepakkeekspeditionen, der skyder sig ud fra ekspeditionsbygningens stueetage, har, i modsætning til ekspeditionslokalerne, gulvet liggende umiddelbart over terræn, hvorved der opnås en bekvem adgang for pakkeindlevererne. Indgangen til ekspeditionslokalet findes ud mod Jyllandsgade. Inde i lokalet afleverer kunden sine pakker ved et af skrankens to ekspeditionssteder, og ekspedienten, der modtager forsendel-



Fig 8. Publikumsafdelingen i ekspeditionskontoret.

sen, henlægger efter fornøden frankering m.v. denne på et transportbånd bagest i lokalet. Båndet fører pakkerne op i et sorteringsrum, hvis gulv ligger i samme højde som pakhusgulvene, og her foretages en sortering i opstillede lasteagregater. For selvfrankerere, der ofte indleverer pakker i større antal, er indrettet en særlig indleveringsluke direkte fra forpladsen. For at opnå den størst mulige effektivitet i ekspeditionslokalet er der mod den østre pakhusgade etableret en særlig udgang for kunderne, hvorved der opnås ensrettet trafik i lokalet.

Pakhusrummet med sine 6500 m² bebygget areal – svarende til knapt 1¼ td. land – består af tre haller, hver med en dybde på ca. 17,5 m og en længde på ca. 120 m. Hver hal er overdækket med en ret flad buekonstruktion, der i toppen bærer et gennemgående rytterovenlys. Denne opdeling mærkes dog ikke meget, når man befinder sig i rummet, idet hallerne kun er adskilt af søjlerækker, der bærer tagkonstruktionen. Hallen mod øst benyttes som pakhus U (udgående gods) og den modsatte vestvendte hal som pakhus I (indgående gods). Hver af disse haller har en ca. 13 m bred perron og langs denne et ca. 107 m langt jernbanespor. I midterhallen findes en 9 m bred mellemperron, der har et tilsvarende spor på hver side. Alle tre perroner ender i pakhusets nordende (ved ekspeditionsbygningen) i en 13 m bred endeperron. Det samlede areal af perronerne udgør ca. 4900 m², og den samlede sporlængde i pakhuset er, som det fremgår af

ovenstående, ca. 430 m. Af fig. 10 får man et indtryk af størrelsesforholdene i pakhuset.

Pakhusets bærende konstruktion består af fabriksfremstillede jernbetonsøjler, der i bygningens længderetning – såvel i ydermure som i søjlerækkerne inde i hallerne – er opstillet med 6 m afstand. På de derved fremkomne fire søjlerækker hviler de ligeledes fabriksfremstillede jernbetonbuer, der bærer tagpladerne, ligeledes af jernbeton. I ydermurenes fagdeling på 6 m er hvert 3. fag udmuret, medens de to fag herimellem, d.v.s. $\frac{2}{3}$ af de samlede facadelængder, udgør dobbelte portåbninger med skydeporte af træ. Fotografiet, fig 11, giver et indtryk af, hvor stærkt pakhusfacaderne domineres af portåbningerne.

Langs begge pakhusfacader er udført et ca. 4 m bredt perrontag, belagt med aluminiumsplader. Ekspedition ved portene kan derfor foregå ret godt beskyttet mod vejrliget.

De fire portåbninger i hallens sydgavl, hvor sporene fører ind i bygningen, er forsynet med stålporte, der muliggør en fuldstændig lukning af hallen.

De indvendige vægflader i hallen er udført som gult, fuget murværk. Perronerne er belagt med industriasfalt.

For at nedsætte køreafstanden mellem de to yderperroner er der umiddelbart indenfor hallens sydgavl udført hydraulisk virkende forbindelsesbroer over sporarealerne. Faren for påkørsel af disse broer under rangering ind mod hallen er



Fig. 9. Publikumsafdelingen i banepakkeekspeditionen.



Fig. 10. Pakhushallens midterste fløj. Man ser mod syd ned over den 9 m brede perron.

søgt mindsket ved, at der i nogen afstand fra pakhusgavlen er anbragt automatisk virkende bomme over sporene.

Til brug for pakhusmestre og -formænd er der på endeperronen, i tilknytning til ekspeditionsbygningen, indrettet de fornødne lokaliteter. Af anden møblering på perronerne kan nævnes, at der i pakhus U er installeret en 1500 kg vægt ved hver af de fem sydligste dobbeltporte, medens der ved den nordligste port findes en

2000 kg vægt og i forbindelse hermed en 2 t løbekat til ekspedition af tungt gods.

I pakhus I findes 2 stk. 1500 kg vægte.

Endvidere er der ved hver dobbeltport opstillet en tildels afskærmet skrivepult.

I det sydvestlige hjørne af pakhus I er indrettet en fiskerist.

Pakhushallen oplyses i døgnets mørke timer af ialt 114 el-armaturer med 2 stk. 40 w lysstofrør i hvert. Ud over dette er der udført en særlig

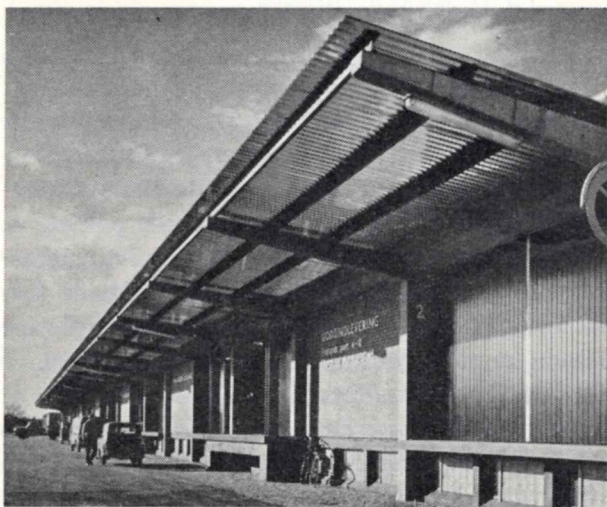


Fig. 11. Den østvendte facade på nyt pakhus U.



Fig. 12. Fra udlejningskældrene under pakhuset.

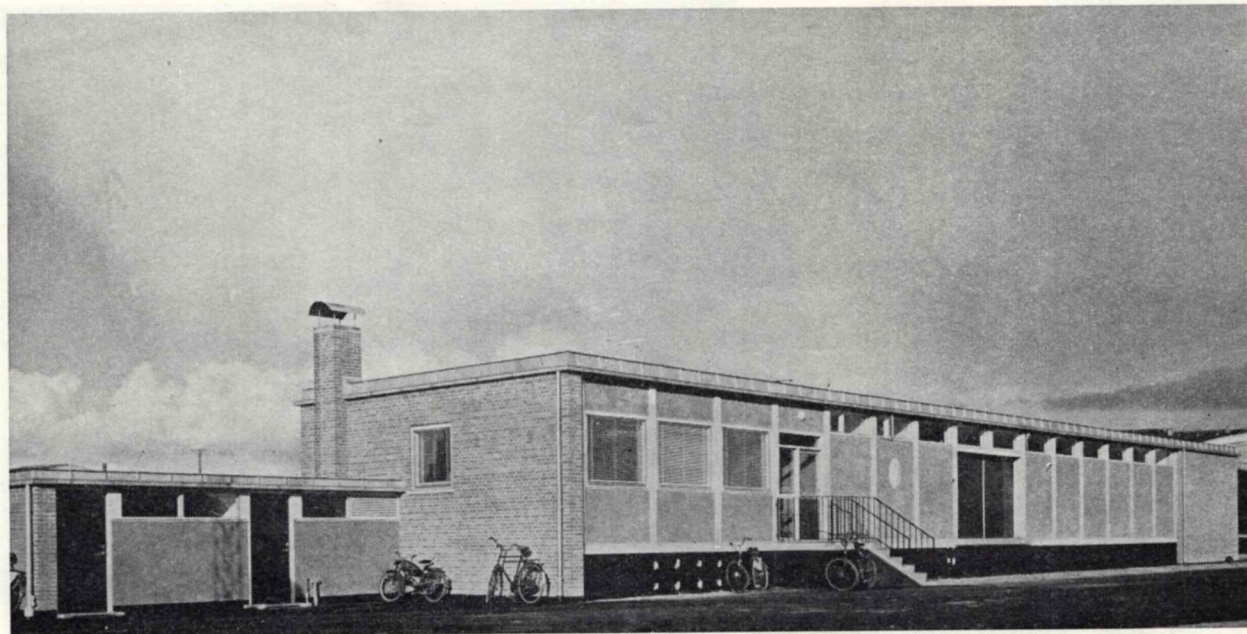


Fig. 13. Toldpakhusets facade mod øst. Længst til højre skimter man gavlen af statsbanernes pakhus.

installation langs hvert af de fire spor, hvorved der kan skaffes belysning i de på sporene holdende vogne.

Under alle pakhusperroner er der indrettet lagerkældre, der kan udlejes og benyttes til oplagring af gods, som transporteres med statsbanerne. Transporten til og fra kældrene foregår med gaffeltruck og pr. elevator. Ved port 1 i pakhus I kan lejerne hente og aflevere gods, der har været eller skal oplagres.

Af hensyn til pakhusanlæggets opførelse blev det nødvendigt at foretage nedbrydning af et på arealet beliggende mindre toldpakhus. Til erstatning for den nedbrudte bygning er der syd for statsbanepakhuset opført det på fig. 13 viste nye toldpakhus. Bygningen er, som det kan ses

på fig. 2, forbundet med pakhus U med en overdækket ca. 35 m lang perron. I toldpakhusets nordende er indrettet garage og værksted for de gaffeltrucks, der benyttes i statsbanernes pakhus. Den overdækkede perron mellem de to pakhuse er i øvrigt påregnet anvendt ved læsning af anhængerne til statsbanernes lastbiler.

Som ved Odense godsekspedition er der på taget af den ny ekspeditionsbygning i Ålborg opsat et neonskilt, der reklamerer for statsbanernes godsbefordring, og der fortælles her i 3 faser ålborgenserne følgende:

DSB
GODSBEFORDRING
GOD BEFORDRING

Pakhusanlæggets benyttelse m. v.

Ved overtrafikkontrollør E. Kirkebæk, trafikkontoret.

De 4 spor i pakhuset, der tilsammen har plads til ca. 48 godsvogne, benyttes alle til såvel ankomne som afgående pakvogne. Indrangering af de første ankomne pakvogne sker kl. 4,00, og i de følgende timer og til henad middag benyttes alle sporene til aflæsning af vogne. Kl. ca. 12 påbegyndes ud- og omrangering af de tømte vogne, således at de rigtige vogntyper til de af-

gående pakvogne bliver anbragt på de for afgang i de forskellige tog bestemte pladser.

I eftermiddagstimerne og aftentimerne benyttes sporene til læsning af afgående pakvogne, idet dog et af sporene benyttes såvel til aflæsning af ankomne som læsning af afgående privatbanepakvogne. Udrangering af de afgående pakvogne påbegyndes mellem kl. 22 og 22,30.

Pakhuset er udformet med henblik på, at godsets behandling skal foregå ved hjælp af mekaniske hjælpemidler, gaffeltrucks, hydrauliske løftevogne, lastpaller og bokspaller.

Der anvendes i pakhuset 6 stk. gaffeltrucks,



Fig. 14. Læsning af en lastbil med gods i bokspaller. Gaffeltrucken er bagpå forsynet med kontravægte.

som drives med flaskegas og har en normal løfteevne på 910 kg (2000 pounds) ved 61 cm tyngdepunktafstand. Endvidere findes der 25 stk. hydrauliske løftevogne med 2000 kg løfteevne og 8 stk. med 1200 kg løfteevne. De 4 af gaffeltruckene er dog forsøgsvis leveret uden kontravægte, hvorved løfteevnen nedsættes med ca. 200 kg, medens egenvægten til gengæld bliver ca. 200 kg mindre, samtidig med at gaffeltruckens ydre venderadius bliver mindre, hvilket letter kørslen inde i godsvogne.

På fig. 14 er vist en gaffeltruck med kontravægte og på fig. 15 en gaffeltruck uden kontravægte.

Medens statsbanerne hidtil hovedsagelig har anvendt benzindrevne og i ganske enkelte tilfælde eldrevne gaffeltrucks, drives de på pakhuset i Ålborg indsatte gaffeltrucks som nævnt med flaskegas. Det er første gang, statsbanerne anvender gasdrevne gaffeltrucks.

Gasdrevne gaffeltrucks af tilfredsstillende konstruktion er af forholdsvis ny dato og påregnes i besiddelse af visse fordele fremfor de hidtil anvendte gaffeltrucks.

På hver gaffeltruck er bag førersædet an-

bragt 2 stk. gasflasker, hver indeholdende 11 kg propan, hvilket skulle være tilstrækkeligt til ca. 22 timers kørsel. Medens der som flaskegas til husholdningsbrug normalt bruges en blanding af propan og butan, benyttes der til gaffeltrucks som nævnt udelukkende propan, der i flaskerne findes i flydende form, idet gassen er under tryk. Da kogepunktet for butan ligger ved $-0,5^{\circ}\text{C}$ og for propan ved -41°C , vil det let forstås, at butan ikke egner sig til anvendelse i gaffeltrucks, idet der ved en temperatur på omkring frysepunktet ikke vil være noget overtryk i gasflasken (ved 15°C har propan et overtryk på 7,5 atmosfære og butan et overtryk på 0,8 atmosfære; ved 0°C har propan et overtryk på 4,6 atmosfære, medens butan intet overtryk har).

Ved den overdækkede perron mellem pakhuset for afgående gods og toldpakhuset er i den side af perronen, der vender ud mod pakhusgaden indrettet rum til depot for fyldte gasflasker, se fig. 16. I rummene, der lukkes med solafskærmende og ventilerede skydelåger, er der plads til 36 gasflasker.

I pakhuset for ankommet gods hensættes det palleterede ankomne gods til afhentning ved modtagerens foranstaltning eller udkørsel med jernbanens vognmand på særligt afmærkede pallepladser, der er anbragt vinkelret på pakhusets længderetning, se fig. 17. Som det vil ses af tegningen, er afmærkningen af pallepladsen kun lukket på de tre sider. Hver palleplads



Fig. 15. Læsning af en stykgodsvogn ved hjælp af gaffeltruck uden kontravægte.

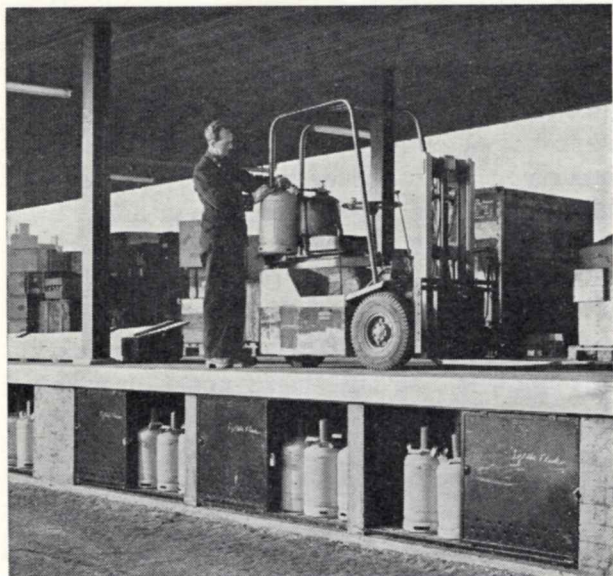


Fig 16. Depot med plads til 36 fyldte gasflasker er indrettet i siden af den overdækkede perron mellem toldpakhuset og pakhuset for afgående gods.

er på 100×140 cm, og der er således beregnet plads til, at godset kan rage noget ud over lastpallen, hvis størrelse som bekendt er ca. 80×120 cm. Ud for hver port findes normalt 4 pallerækker, hver med 9 pallepladser. Rækkerne ud for hver port er mærket med numrene 1-4. Ved godsets hensættelse på pallepladsen anføres i fragtbrevet port- og rækkenummer, således at godset let kan findes, når det skal udleveres. Udleveringen af godset til kunden foregår nor-

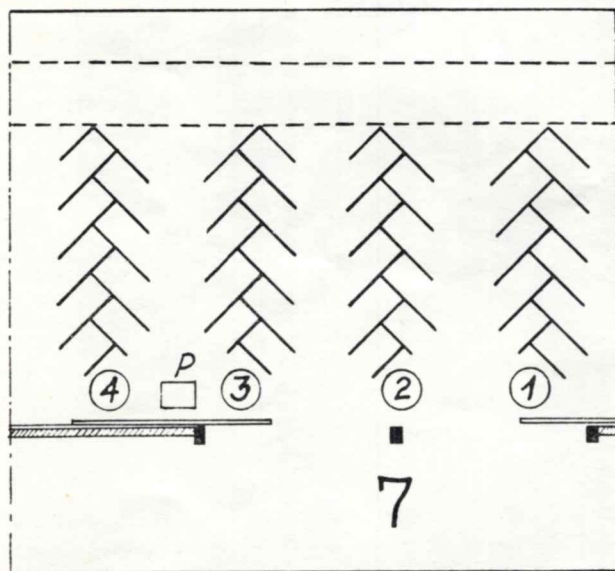


Fig. 17. Pallerækker ud for port 7 i pakhuset for ankommet gods. De punkterede linier angiver den langsgående kørebane for gaffeltrucks. P er en skrivepult.

malt ved hjælp af en løftevogn, se fig. 18. Den skrå opstilling af pallerne letter udleveringen og giver frit overblik over det på lastpallen anbragte gods fra mindst to sider. Endvidere muliggør den skrå opstilling, at gangbredden mellem pallerækkerne kan gøres betydelig mindre end ved den »lige« palleopstilling.

Til brug ved afkonferering af ankommet gods med fragtbrevene forefindes transportable pulte, der er forsynet med hjul på to af benene.

Ankomne fiskesendinger anbringes på den flisebelagte fiskerist i pakhuses sydende, se fig. 19.

I pakhuset for afgående gods foregår indleveringen af gods således:

Fragtgodt til Jylland ved portene 4, 6 og 8.

Fragtgodt til Fyn, Sjælland og Falster ved portene 10 og 12.

Ilgodt og ekspresgodt til hele landet ved port 14.

Alt gods, der egner sig til det, anbringes ved indleveringen på lastpaller eller bokspaller, og tomme lastpaller og evt. bokspaller anbringes derfor ved indleveringsportene og udlægges ved disse, efterhånden som der bliver brug for dem. Færdiglæssede paller transporteres til de afgående pakvogne eller anbringes – hvis disse vogne endnu ikke er opstillet – ud for det sted, hvor de normalt vil blive placeret. På de afgående pakvogne anbringes skilte, der angiver pakvognsnummer og bestemmelsesstation. Endvi-



Fig. 18. En læsset lastpalle udleveres til modtageren ved hjælp af løftevogn.



Fig. 19. Ankomne fiskesendinger på den flisebelagte fiskerist i sydenden af pakhuset for ankommet gods.

dere ophænges på vognene tavler med navnene på de stationer, hvortil pakvognene tager gods, se fig. 20.

Mellem portene nr. 4 og 6 og portene nr. 6 og 8 er i pakhuset indrettet to sorteringspladser for fragtstyk gods til Jylland, hvert sted med plads til 2 rækker à 10 paller med en kørebane imellem rækkerne. Hertil køres »blandede paller«, og godset på disse fordeles på de til de enkelte pakvogne opstillede paller, idet de

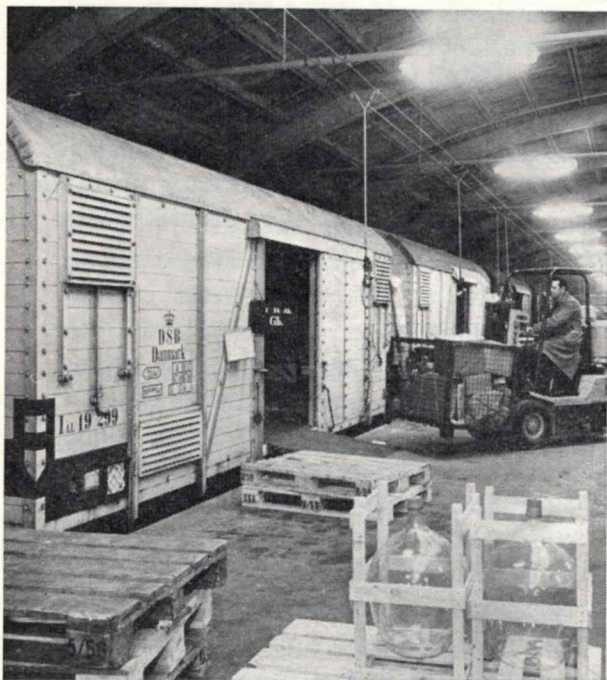


Fig. 20. Bokspalle fra banepakkeekspeditionen på vej ind i ilstykgodsvognen til Københavns Godsbanegård. På vognen er anbragt destinationsskilt samt en tavle med navnene på de stationer, hvortil pakvognen tager gods.

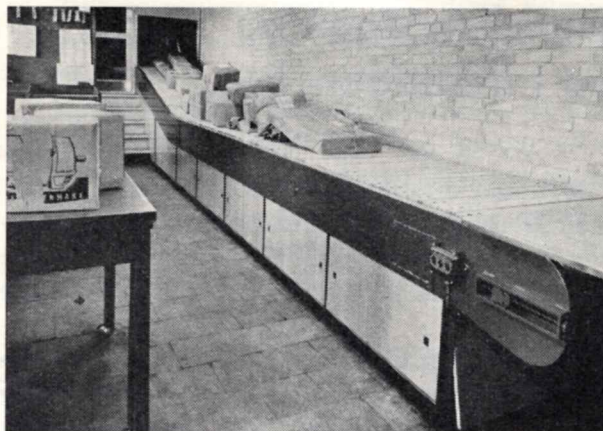


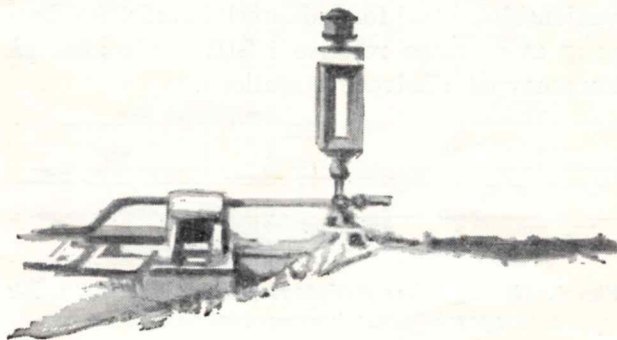
Fig. 21. I banepakkeekspeditionen lægges de indleverede banepakker på et transportbånd og føres af dette ind i pakhuset for afgående gods.

»blandede paller« ved hjælp af en løftevogn transporteres på kørebanen mellem rækkerne.

Endeperronen mellem pakhussporene og ekspeditionsbygningen benyttes som standplads for gods til de afgående pakvogne til Ålborg privatbaner.

I fig. 21 er vist et billede fra *banepakkeekspeditionen*. De indleverede banepakker lægges på transportbåndet og føres af dette op i pakhuset, hvor de sorteres til de opstillede bokspaller og transportvogne; sidstnævnte benyttes til banepakker, der skal afsendes fra stationen, hvortil de transporteres af en benzindreven karre.

Lastbilerne på statsbanernes fra Ålborg udgående 3 lastbilruter ekspederes ved afgang om morgenen fra pakhuset for afgående gods, medens ekspeditionen af de ankomende lastbiler om eftermiddagen foregår ved pakhuset for ankommet gods. Herved opnås, at lastbilerne ekspederes fra den på det pågældende tidspunkt »rolige« side af pakhuset, således at de ikke kommer i vejen for kunderne.





Signaliseringen nu og i fremtiden

Ved overingeniør W. Wesel Hansen.

Man kan vel med god grund stille det spørgsmål: Hvorfor kan der blive forskel på signaliseringen nu og i fremtiden? Er det mon lysten til at lave om på det bestående, der er den drivende kraft?

Svaret bliver ubetinget, at der naturligvis findes nogle få, som til enhver tid vil kritisere SIR, og som ønsker ændringer både her og der. Men der er næppe nogen, der af lyst vil påtage sig at føre penneskafte til de deraf følgende revisioner af SIR. Det er nemlig et slid at få selv små ændringer indpasset i de øvrige regler, og en generel ændring af SIR er der vist aldrig nogen, som har drømt om at gennemføre. Vort signal-system er i øvrigt – sammenlignet med tilsvarende systemer i andre lande – præget af logik og hensyntagen til en gradvis udvikling.

Den nævnte »ulyst« til at gennemføre ændringer i SIR's bestemmelser har i tidernes løb medført, at reglerne ikke altid helt har svaret til, hvad der gælder i driften. I sådanne perioder klarede man sig da med cirkulærer og »fiduser« samt i værste fald: »find selv ud af det«.

Der kunne nævnes flere eksempler på ovennævnte forhold, men et par typiske må vist være tilstrækkeligt:

I 1934 blev der i forbindelse med indførelsen af elektrisk drift i Københavns nærtrafik etableret et automatisk linieblokanlæk mellem København og Hellerup. For at opnå den påkrævede togfølge på $3\frac{1}{3}$ minut måtte der både i Hellerup og på Østerport indføres det, der i dag kaldes stationsbloksignaler for udkørsel, men SIR blev først rettet i 1953, altså 19 år efter.

I 1935 blev der mellem indkørselssignalet til København fjern fra vest og perronerne etableret et bloksignal; det var det, der i dag kaldes et stationsbloksignal for indkørsel; i stedet for dengang at foretage rettelse i SIR fandt man på kunstnavnet »Belvedere station«.

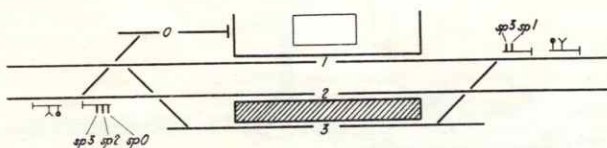


Fig. 1. Signalgivning med togvejssignal for indkørsel; spor 0 meget kortere end spor 3.

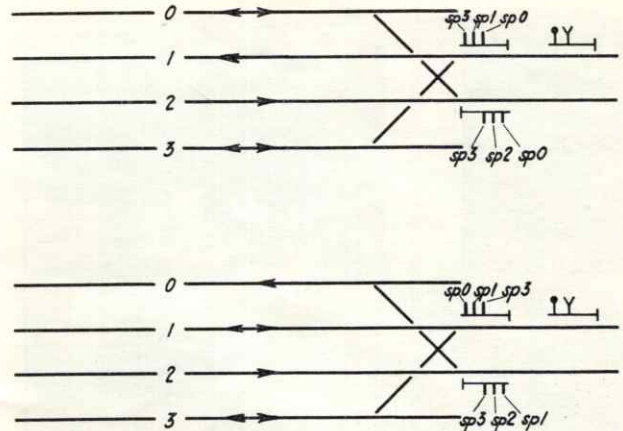


Fig. 2. Samme sporet men to forskellige benyttelser af togvejsspor for udkørsel. Lokoførere skal kende denne benyttelse for at afgøre, hvilket spor der er stillet signal for.

Den nævnte tilbageholdenhed med hensyn til revision af SIR medfører selvfølgelig, at de iværksatte rettelser bliver mere omfattende. Dette er i og for sig en fordel for personalet, men der er sikkert også en del, som i det hele taget ikke kan lide SIR-ændringer, og som ikke forstår nødvendigheden af at få cirkulærer, kunstnavne og uklarheder afskaffet. Det bemærkes, at man i de seneste år kun har anvendt cirkulærer og ku., når man har forberedt de nye bestemmelser indførelse i SIR.

Hvad er det da, der bevirker, at tiden ligesom løber fra SIR. Her er det bedst at lade nogle eksempler tale, bl.a. fordi man derved får reglementet og det praktiske liv knyttet sammen.

Årsagerne kan deles i: ulykker og uheld; dårlige eller ulogiske signaler; fremskyndelse af togangen eller driftsbesparelser.

Ulykker og uheld.

- En station på dobbeltsporet bane havde et langt overhalingsspor samt et ganske kort togvejsspor for indkørsel, fig. 1. Signalgivningen for indkørsel viste ikke tydeligt, at de to indkørselsveje var ulige lange, og en dag indtraf af den grund en meget alvorlig ulykke. Man indførte derfor i 1953: *Signal for afkortet indkørselstogvej*.
- Ved flere lejligheder gav en række stationer telefonisk tilladelse til at køre ind på en station efter »Stop« ved indkørselssignalet, men uden at der først var foretaget aflåsning af de sporskifter, som skulle befares. Der skete derfor en række ulykker og uheld, idet spor-



skifter blev omstillet under telefonisk indkørselstilladelse.

For at undgå denne fare indførtes i 1953: »Stop og ryk frem« fra indkørselssignaler.

- c Under driftsforstyrrelser foretoges ved linieblokanlæg flere gange fejlagtig af- og tilbage meldinger, bl.a. ved at anvende forkerte tognumre, hvorved der skete togsammenstød. Man indførte derfor i 1953: »Stop og ryk frem« fra mellembloksignaler.

Dårlige eller ulogiske signaler.

- a Flerarmede togvejssignaler blev gentagne gange mistydet, jf. fig. 2. Fra 1935 bestemtes det, at et togvejssignal skulle gælde for ét spor og være placeret til højre for sporet eller umiddelbart over dette.
- b Retningsvisere gav ikke de oplysninger, som lokoførerne havde brug for. Samme tegn kunne på to nabostationer have helt forskellig betydning med hensyn til indkørselshastigheden.

I 1953 indførtes *hastighedsvisere*.

- c Forgreningsstationer havde ingen særlig signalisering for tog til forgreningsstrækningen, og derfor indførtes i 1936 det »skæve« frem-skudte daglyssignal.
- d Stationer som f.eks. Vigerslev, Helgoland, Lersøen (fig. 3) havde »farlige« togvejsspor for indkørsel, uden at det signalmæssigt var muligt at signalisere dette. I 1953 indførtes det »skæve« indkørselssignal.

Fremskyndelse af toggangen, tættere togfølge, driftsbesparelser.

- a Såvel S-banen som nogle af de dobbeltsporede fjernbaner gav eksempler på, at krav om tættere togfølge end hidtil benyttet ville medføre flere bloksignaler og tilhørende frem-skudte signaler. Herved blev afstanden mellem et mellembloksignal og et følgende frem-skudt signal i flere tilfælde så lille, at det frem-skudte signal enten måtte udelades eller ville komme til at stå foran et mellembloksignal, det ikke tilhørte.

Resultatet blev, at SIR i 1953 fik *udkørsels-signaler og mellembloksignaler*, som kan vise »Kør igennem«.

- b Rangerarbejdet på store stationer måtte ændres fra »tilråbs-system« fra pladsen til posten til »ordre-system« fra posten til pladsen«.

I 1935 indførtes derfor *dværksignaler* (og senere PU-signaler).

- c Talrige indberetninger med deraf følgende tidsspildende sagbehandlinger viste, at det måtte være urimeligt at have »Kør« fra et indkørselssignal til at betyde »Stop« for planmæssigt gennemkørende tog, dersom »Kør« vistes, inden der var fløjtet »Færdig til indkørsel«. Sidstnævnte signalgivning medførte desuden ofte en urimelig belægning af blokintervaller under tæt toggang, hvorved efterfølgende tog også fik »Stop«.

I 1953 indførtes derfor *gradvis gennemkørsel*.

- d Efter at det ved lov i 1957 blev bestemt, at niveauoverkørsler på banestrækninger med toghastigheder 120 km/t og 100 km/t også måtte sikres ved automatiske anlæg, overvejedes det, om man uden videre kunne benytte de samme signaler m.v., som var benyttet siden 1934 ved 75 km/t baner. Man fandt imidlertid, at det ville være uforsvarligt: *kun* at have hvidt blinklys og *ikke* at tage hensyn til togenes bremseafstande.

I SIR optoges derfor i 1959 et helt nyt afsnit om signaler for niveauoverkørsler.

- e På udgangsstationerne beslaglagde togene alt for længe perronspor og andre afgangsspor, fordi bremseprøverne tog for lang tid.

Resultatet blev indførelsen af *bremseprøve-signaler* i 1944.

Kan det nu siges, at der ved de foretagne ændringer er taget skyldigt hensyn til »fortiden«?

Der må vist kunne svares ja til dette spørgsmål; måske vil fremtidige kritikere endog mene, at der *ikke* burde være taget så meget hensyn, men at man burde være gået mere konsekvent til værks og udryddet alt det, der ikke passede med nye driftsforhold.

Men nu fremtidens SIR

Oprindeligt skulle signalerne jo kun give oplysninger om de ganske enkle begreber »Kør« og »Stop«. Senere krævedes, at enkelte signaler

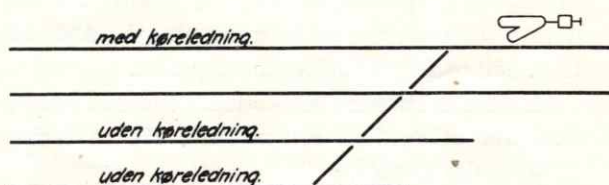


Fig. 3. Det »skæve« indkørselssignal kan benyttes til at angive, hvilke spor der ikke har køreledning.

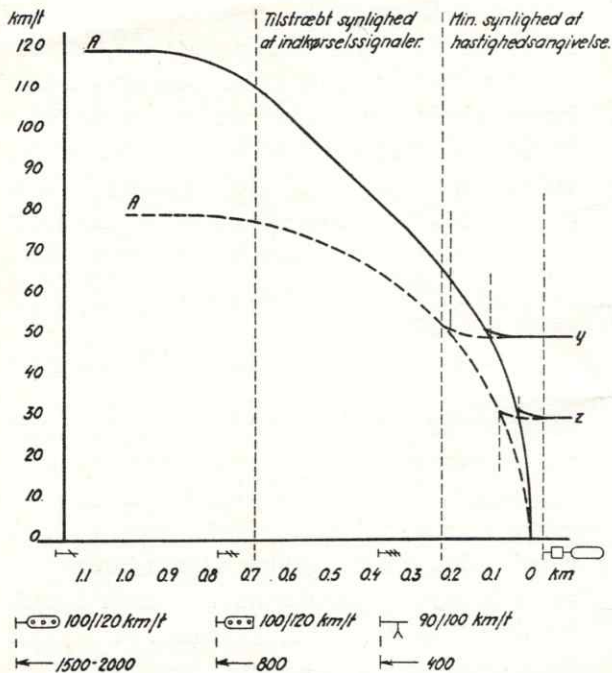


Fig. 4. Ugunstigste bremsekurver for tog med kørehastighed 120 km/t og 80 km/t. A er det sted, hvor lokomotivføreren i ugunstigste fald skal iværksætte bremsning svarende til »stop« foran indkørselssignalet. Y svarer til, at toget i stedet skal fortsætte med 50 km/t, Z svarer til, at toget i stedet skal fortsætte med 30 km/t.

skulle give besked om, hvilken vej fra eller til en station, et tog skulle køre. Derefter kom ønsket om, at der ved signaler skulle gives så betids besked om »Stop«, at tog – selv med stor hastighed – kunne nå at bremse.

I den nærmeste fremtid får togenes bremseafstand endnu engang indflydelse på en ændring af SIR's bestemmelser, dels fordi der nu i større stil indføres fjernstyrede stationer, dels fordi der på store stationer sker en sammenlægning af signalposter til én centralpost. På grund af de store afstande mellem signalpost og indkørselssignaler bliver det da ikke muligt at overholde de nugældende regler (SR § 31) for ændret sporbenyttelse.

a Betragtes nogle »ugunstige« bremsekurver for tog med kørehastigheder 120 km/t og 80 km/t, fig 4, ses det, at der ved »Stop« for sådanne tog skal ske en afbremsning ca. 1000 m hhv. 900 m foran indkørselssignalet.

Hvis der i stedet vises »Kør« med 50 km/t, skal der afbremses 870 m hhv. 670 m foran indkørselssignalet.

Af hensyn til afbremsningen er det altså ikke afgørende, om der vises »Stop« eller

»Kør med 50 km/t«, idet tidstabet for »Kør«-toget kun bliver 5 à 7 sek., dersom det påbegynder bremsningen samme sted, som »Stop«-toget skal påbegynde bremsningen.

Resultatet af denne betragtning er blevet, at betydningen af det fremskudte signal nu bliver ændret, således at der fremtidig vises brandgult blinklys også, når indkørselssignalet viser »Kør-30 km/t« og »Kør-50 km/t« samt »Kør til afkortet togvej«.

Sikkerhedsmæssigt opnås der i øvrigt herved, at fejlagtig signalgivning til krydsningsspor på stationer uden hastighedsvisere bliver mindre farlig end nu.

Af bremsekurverne ses endvidere, at bremsningen for »Kør med 30 km/t« eller »Kør med 50 km/t« tidligst kan ophøre 230 m foran indkørselssignalet. Denne afstand er meget passende med hensyn til også om natten med sikkerhed at kunne skelne lodret streg fra pilespidserne i hastighedsviseren.

b Imidlertid har man været betænkelig ved at lade ændret sporbenyttelse finde sted uden underretning, alene ved nævnte ændring af de fremskudte signaler. Indkørselssignaler kan nemlig ofte ses i 800 m's afstand, men da man først kan skelne de enkelte hastighedsangivelser fra hinanden i 250–300 m, kan der være ca. 500 m, hvor en lokofører kan se »Kør« fra et indkørselssignal, men uden at han endnu har oplysning om hastigheden. På strækninger uden fremskudte signaler, men hvor mellembloksignalet foran indkørselssignalet »repererer« indkørselssignalet »Kør« og »Stop«, kan forholdet blive endnu værre, dersom et indkørselssignal har god synlighed.

Man har derfor besluttet også at ændre daglys-indkørselssignalerne, således at: Brandgult over grønt får betydningen: »Kør med begrænset hastighed«, hvorved forstås hastigheder 50 km/t og derunder.

Denne ændring af daglys-indkørselssignalerne må anses for et stort fremskridt, idet de farvede lys – som jo ofte kan ses 800–1000 m – da vil give fornøden oplysning om, hvorvidt signalets »Kør« gælder med fuld eller med begrænset hastighed.

(fortsættes)



	STAMME dag måned år			NYT- Togbillet Nr. 102
	tog nr. 790			
fra				kr øre
til				
over				Biletpris..... Tillæg..... I alt.....
og tilbage senest den / 19	personer			

Stamme til ny togbillet

om rationalisering o. lign.

For såvel tog- som trinbrætbilletter gælder, at trykningen sker hos et privat bogtrykkeri, der nu også numrerer og litrerer hæfterne. Herved spares den tidligere meget omfattende håndnummerering, der udførtes i bbf. Begge billetterne rekvireres hos og leveres af bogtrykkeriet til faste terminer, hvorved lagerbeholdninger i bbf. undgås.

Det skal sidst, men ikke mindst nævnes, at der ved udarbejdelsen af de nye tog- og trinbrætbilletter er taget hensyn til forslag indsendt gennem de seneste år fra adskillige medarbejdere ved togtjenesten.

Nemmere billetudstedelse i vore tog

Den 1. september 1959 blev en ny togbillet (blanket A. 26) taget i brug. Billetterne er samlet i hæfter à 50 billetter med tilhørende stammer. Papiret er kemisk behandlet på en sådan måde, at brugen af kalkerpapir undgås, men til gengæld kræver udfyldningen af dette såkaldte N.C.R.-papir, at der bag den billet, der skal udfyldes, anbringes et fast (hårdt) mellemlæg, idet skriften ellers går igennem på de følgende billetter. Som mellemlæg anvendes den ene fløj af det til togpersonalet udleverede trefløjede vinylomslag.

Som det ses på den viste afbildning af en ny togbillet, er påtrykket enkelt og klart, og kun udfyldningen af de fedt indrammede felter kræver nærmere forklaring. Feltet foran datorubrikken er bestemt for angivelse af billetarten: E for enkelt-, D for dobbelt-, W for weekend-, M for militær- og 65 for 65-billet. I feltet efter bestemmelsesstationsangivelsen anføres klassebetegnelse med arabertal.

Feltet efter ruteangivelsen anvendes til angivelse af arten af evt. rejsegods, R (rejsegods) eller C (cykel). Samtidig med ibrugtagningen af de nye togbilletter er begrebet »ueksp. rsg.« bortfaldet, og der er indført en ny blanket (A 351) i blokke à 25 stk., bestående af to afsnit, mærkeseddel og bevis til brug ved indskrivning af rejsegods fra trinbrætter og ubetjente stationer.

Det store tal på togbilletten angiver hæftets nummer, det vil sige brugerens kartoteksnummer.

Den 1. juli 1959 er de tidligere brugte stræknings-trinbrætbilletter, der var oplagt som særskilte enkelt- og dobbeltbilletter, erstattet af nye hæfter fælles for de to billetter. Trinbrætbilletterne, der kun udstedes til 2. kl., er trykt på brunt papir, og de er som hidtil samlet i hæfter med 50 billetter og tilhørende stammer. Stamme og billet er delt ved perforering, således at billetten kan bøjes ind under stammen og klippes samtidig med denne. Ved klipningen angives: Billettens første gyldighedsdag (for dobbelt- og militærbillet endvidere billettens gyldighedstid), billetarten (E-, D-, W-, M- eller 65-billet), evt. om billetten er udstedt for et barn mellem 4 og 12 år, afrejse- og bestemmelsesstation (evt. med rute) og endelig billettens pris.

C	Togbillet	833	Hæfte nr.	1150
	Tog nr. den / 19			
For	personer i	klasse	Kr	Øre
fra			Anmeldt Biletpris Hurtigtogsbillet Tillæg Ialt	Forskelsbillet Biletpris ov..... ov..... Forskel
til				
over			Persontogsbillet Hurtigtogsbill. zone.....	Uanmeldt
og tilbage senest den / 19				
med	klassen			
med	ugyldig			
uden				
Hvad der ikke passer i teksten ovenfor overstreges; om fornødent tilføjes yderligere forklaring her:				
Hen..... rejse				
Udstederens underskrift, stilling og hjemstedsstation				
Afleveres til station med beløbet				
D	Togbillet	833	Hæfte nr.	1150
	Tog nr. den / 19			
Til			st er indbetalt	kr øre
Udstederens underskrift, stilling og hjemstedsstation				
Stationens kvittering				

De to af den gamle togbillets 4 dele

Antagne forslag

I Vingehjulet nr. 1 omtalte vi 4 forslag, som efter behandling i hovedsamarbejdsudvalget den 23. september blev belønnet med duccør. En del andre af de behandlede forslag vil blive gennemført i praksis, og der er tilsendt de pågældende forslagstillere en takskrivelse for deres initiativ. Nogle enkelte af disse forslag skal kort omtales:



Fingerudskæring i abonnementskortmapperne

For at lette udskiftning af abonnementskort ved fornyelser vil abonnementskortmapper ved fremtidige leveringer blive forsynet med fingerudskæring i den klare plastik over indstikskortet. Forslaget er fremsat af teksp J O L Hansen, Brøndbyøster.

Bestemmelsesstationens navn med blokbogstaver i fragtbreve

Tas E Weimann, Brørup, har foreslået, at fragtbreve og mærkesedler forsynes med påskriften »brug blokbogstaver« i rubrikken »Jernbanestation« for at søge opnået en tydeligere angivelse af adressestationen. Forslaget er antaget, idet der ved kommende nytrykning af fragtbreve og mærkesedler vil blive indføjjet en bemærkning, der opfordrer til at angive adressestationens navn i fragtbreve med maskinskrift eller blokbogstaver og i mærkesedlerne med blokbogstaver.

I forbindelse med gennemførelsen af dette forslag vil også et forslag fra otas A Maj, Århus H g, om udvidelse af mærkesedlernes rubrikker til angivelse af modtager og jernbanestation blive gennemført.

Forsøgsvis eller delvis gennemførte forslag

Endvidere har følgende medarbejdere stillet forslag, der gennemføres forsøgsvis eller delvis:

Otas. H. Krag-Hansen, Gedser, vedr. oplægning i Gedser af visse internationale billetter med itrykt pris.

Stfst. H. A. E. Sørensen, Brande, vedr. bl.a. visse forsendelser af reklametryksager.

Pkm. N. A. Hansen, Nyborg, tgf. A. Palle, Viborg, pkm. O. P. Nielsen, Randers, tgf. S. H. Sørensen, Århus, tgf. P. R. Jensen, Århus, pkm. J. Jensen, Århus, pkm. P. I. Larsen, Nyborg, tgf. K. Pedersen, Brande, tgf. J. A. R. Jensen, Haderslev, tbtj K. S. Thomsen, Fredericia, alle vedr. ændringer af tog- og trinbrættilletterne (jf. artiklen foran).

Personalialia

Antaget.

Som styrmandsaspirant S Mortensen ved Stb-ovf (1-12-59).

Som stationsarbejder G E S Langelykke i Sdb (1-12-59) og P K Hansen i Od (1-1-60).

Som banearbejderaspirant K J Jensen ved kol 87 Gb (1-12-59).

Som matrosaspirant J E Nielsen ved Stb-ovf, A E Christensen ved Stb-ovf, P T Carlsen ved Stb-ovf og O P B Bonnesen ved Stb-ovf (1-12-59).

Som ekstrakontorist på prøve fru E T Petersen i Kølvrå (20-10-59), frk T Jürgensen i Fårhus (15-11-59), frk I Mørck i Od og frk K Knudsen i Od (1-1-60).

Ansæt med tjenestested som hidtil.

Som portør stationsarbejderne T Larsen Fa, M Oldenborg, Fa, og K A Nielsen, Te (1-1-60).

Som matros matrosaspiranterne K C Due, Stb-ovf, og K R Pedersen, Stb-ovf (1-1-60).

Som kontorassistent II ekstrakontoristerne fru J M Johansen, 1. dist T Kh, frk R Langberg, Kh, frk E S Hansen, Od, frk K G Nielsen, Va, fru L Rasmussen, Fa, og frk E Iversen, vk Ng (1-12-59).

Forfremmet efter ansøgning.

Til afdelingsingeniør (26. lkl) afdelingsingeniør (25. lkl) V K Jensen, Oing Kh (leder af anlægsomr), sst (1-12-59).

Til trafikkontrollør overtrafikassistenterne A H Flemming, Kl, sst, S A Jensen, Van, ved Fb st, O B Petersen, Es g, sst, W E H Jørgensen, Ch, i Kj, og J C M Sørensen, Ar frg, ved Hj g (1-12-59).

Til værkfører (18. lkl) værkfører (15. lkl) E A H Reimers, cvk Kh (lokovk), sst (1-1-60).

Til konstruktør (15. lkl) konstruktørerne (12. lkl) H Christensen, Oing Kh, sst, og K M Videbæk, Oing Kh, sst (1-12-59).

Til stationsfører (12. lkl) trafikekspedient J A Larsen, Flintholm, i Rinkenæs (1-1-60).

Til remiseformand (12. lkl) remiseformand (7. lkl) T Bang, Fa mdt, sst (1-12-59).

Til stationsfører (10. lkl) trafikekspedient K R W Andersen, Skive Nord, i Svejbæk (1-1-60).

Til overbaneførmand (10. lkl) baneførmand J Iversen, kol 186 Mundelstrup, ved kol 90 Gb (1-12-59).

Til trafikekspedient portørerne K A Møller, Gredstedbro, i Ejstrup, S K Vinther, Sparkær, i Hjerme (afl), og H Schmidt, Pjedsted, i Børkop (1-12-59).

Til rangerfører overportør A V Rasmussen, Kk, i Pa (1-12-59), stationsbetjent S A Madsen, Fh, sst (1-1-60), og overportør A P Ramsing, Kh, ved Gb (1-2-60).

Til pakhusfører stationsbetjent S A J Vinstrup, Kk, ved Nf g, og portør R Jensen, Svg, sst (1-12-59).

Til baneførmand banenæstfører H Kuhlmann, kol 51 Vørslev, ved kol 329 Døstrup Himmerland (1-12-59).

Forfremmet.

Til togfører jernbanepakmestrene E M Pedersen, Ar, sst, K Bech, Str, i Fa, H E Nielsen, Bb, i Ge (1-12-59).

Forflyttet efter ansøgning.

Overtrafikassistent O B L Persson, rbutj-kontrolkt (1-12-59).

Lokomotivfører (15. lkl) A C F Lorentzen, Ge-Gb (1-1-60).

Lokomotivførerne (12. lkl) K K Brandt, Ti-Ab, og A F Mikkelsen, Es-Str (1-12-59).

Trafikassistent E H Winther, Na-Ar (1-12-59).

Trafikekspedienterne A Henriksen, Enghave (afl)-Kvistgård (afl), E A Sejersén, Lem-Havdrup, H Bach, Hørning-Rødskærsbro, og B E Jørgensen, Klipleev-Hovslund (1-12-59).

Baneførmandene D A Andersen, kol 38 (So)-kol 37 So, V R Pedersen, kol 9 Kk-kol 289 Hornslet, og C M Jensen, kol 289 Hornslet-1. dist B skinneslibn Kk (1-12-59).

Lokomotivfyrbøder J C K Nielsen, Str-Ti (1-12-59).



Stationsbetjent N M Olsen, Helgoland-Gb (1-12-59).
Portørerne A M Carlsen, Vj-Hb, og K Hansen, Hb-Lg (1-1-60).

Banearbejder E Petersen, kol 214 Sønderkov-kol 422 Christianshede (1-12-59).

Banearbejderne E J Kristensen, kol 87 Gb-kol 34 Gb (1-12-59), T Carlsen, kol 279 Ik-kol 281 Hr, og F H Bramlev, kol 159 Vm-kol 279 Ik (1-3-60).

Kontorassistenterne II N Nielsen, Fårhus-Od, fru K S H Andersen, Ap-Ar, fru B K Pedersen, Gb-rutebilm Val, frk R Fardan, kontrolkt-rbutj (1-12-59), frk H K Christensen, Skive Nord-perskt, frk J M Nielsen, 2. dist T Ar-perskt, frk B B Christensen, Ch-Hk (1-1-60), og fru A M Laurberg, Kh-perskt (15-1-60).

Stationsarbejder K Sørensen, Ab-Hs (1-12-59).

Matrosaspirant V Bøgfeldt, Stb-ovf-Hg-Hbg-ovf (1-12-59).

Ekstrakontoristerne frk C B Thomsen, Te-Ba, frk C E Pedersen, Val-Gl (1-12-59), og frk E M Nielsen, rutebilm Val-perskt (1-1-60).

Forflyttet.

Stationsbetjent E Nielsen, Lg-Ar (1-12-59).

Remisearbejderne K H Petersen og T F Lytzen, begge Svg-Ar mdt (15-2-60).

Kontorassistent II fru J M Bidman, 2. dist rf Ar-Ar frg (1-1-60).

Trafikeleverne M Christensen, Lille-Skensved-Pa, O Christensen, Ulstrup-Es, V Christensen, Børkop-Od, H V Gravesen, Eb-Na, fru L Hammild, Svenstrup Jyll-Ab, J Jensen, Mørkøv-Ap, S A Madsen, Gø-Bp, H K Mortensen, Forlev-Kh, K Nielsen, Løsning-Kh, K E Pedersen, Gelsted-Gb, B Petersen, Orehoved-Gb, B Reinsmark, Over-Jerstal-Gb, B F Thomsen, Holsted-Næ, og P Valbirk, Borup-Kk (5-12-59).

Stationeret.

Trafikmedhjælper J K Trannerup, Ge, ved Fb st, e endt militærtjeneste (7-11-59).

Ansæt til tjeneste med station som hidtil efter ansøgning.

Som *trafikekspedient (afl)* trafikekspedient O H Clemmensen, Fodby (1-12-59).

Byttet tjenestested efter ansøgning.

Matros S A Larsen, Hg-Hbg-ovf, og matrosaspirant H C T Christensen, Stb-ovf (1-12-59).

Kontorassistent II frk I V Rasmussen, Svg, og ekstrakontorist frk G Jensen, Rd (1-2-60).

Byttet funktion efter ansøgning.

Trafikassistent (afl) P R Christensen, Hb, og trafikassistent B Sundahl, Hb (1-1-60).

Overgået til anden stilling efter ansøgning.

Til *overportør* overchauffør H O Hansen (Altin), Gb, i Bud (1-12-59).

Til *portør* togbetjent K L Christensen, Ar, i Rd (1-12-59).

Til *banearbejder* banevogter H G Laursen, kol 59 Lille-Skensved, ved kol 64 Holme-Olstrup (1-12-59).

Navneændring.

Trafikassistent frk I Cato Nielsen, Kh, hedder fru I Præstholm (24-10-59), kontorassistent II frk A T Mikkelsen, signalv, fru A T Jepsen (31-10-59), kontorassistent II frk I K Rasmussen, kontrolkt, fru I K Jönsson (7-11-59), kontorassistent II frk K E B Christensen, 4. tsekt Fa, fru K E B Laursen (7-11-59), og ekstrakontorist frk B R Nielsen, Langgade, fru B R Hertz (7-11-59).

Trådt uden for nummer.

Kontorassistent II u f nr fru I Jensen, Od, har e ans fået tilladelsen til at træde u f nr forlænget til 31-5-60.

Kontorassistent II u f nr S E Mikkelsen, Rd mdt, har fået tilladelsen til at træde u f nr forlænget til 31-12-59.

Genindtrådt i nummer efter ansøgning.

Portør C R Petersson, Gb, sst (1-12-59).

Afskediget efter ansøgning.

Ekspeditionssekretær L V Hansen, B & kkt, på gr af alder i nåde og m pens (29-2-60).

Maskiningeniør H. Frederiksen, maskinkt, i nåde (31-1-60).

Trafikkontrollør T R S Brandi, Hot, på gr af alder i nåde og m pens (31-1-60).

Overbaneformand (12. lkl) J V N Christensen, kol 206 Ab, på gr af svag m pens (31-1-60).

Stationsmester (10. lkl) J P Sørensen, Sminge, på gr af alder m pens (30-6-60).

Remisearbejder u f nr J U Hansen, Fa (30-11-59).

Vognopsynsmand H R Andersen, Kh vops, på gr af svag m pens (29-2-60).

Kontorassistent II u f nr fru E Larsen, maskinkt (10-12-59).

Kontorassistenterne II fru I E Rasmussen, B & kkt (29-2-60), og fru K Rasmussen, Fa (31-3-60).

Tegneraspiranterne V S Nielsen, signalv (30-11-59), og F F Jørgensen, signalv (29-2-60).

Stationsarbejder J Nielsen, Fa (31-1-60).

Ekstrakontoristerne frk U H Pedersen, Gb (30-11-59), og frk S G Rasmussen, Ryslinge (31-12-59).

Ekstrakontorist på prøve frk G L Hansen, Od (24-11-59).

Afskediget.

Overtrafikassistent F Rasmussen, Nøl, på gr af svag m pens (31-1-60).

Portør E Toft, Ab (30-11-59).

Kontorassistent II frk B Arnstrøm, rbu Astoria Kh, på gr af svag (31-1-60).

Stationsarbejder V Pedersen, Fa (31-12-59).

Døde.

Stationsforstander (18. lkl) N T Kristensen, Vinde-rup (21-11-59).

Rangermester (12. lkl) H V Sørensen, Kh (3-11-59).

Togfører (12. lkl) C Christensen, Fa (10-11-59).

Lokomotivfører (12. lkl) A C J Christensen, Gb (23-11-59).

**Påskønnelse.**

Gdt har udtalt sin bedste tak og påskønnelse over for banevogter J K Jensen, kol 210 Bl, i anledning af den af ham udviste gode agtpågivenhed og resolute handlemåde under en faresituation på Brønderslev st den 19-8-59.

Rettelse.

Forflyttelsen af remisearbejder J C B Jensen, Svg-Enghave mdt (15-9-59) er annulleret, jf nr 18, s 207, 2. spalte, 13. linie f n.

Opslag af ledige stillinger

1 stilling som lokomotivfører (12. lkl) (depotforstander) ved Tønder H maskindepot.

6 stillinger som trafik ekspedient ved Enghave station med funktion som afløser samt ved Flintholm, Klipleve, Hørning, Skive Nord og Lem station.

Med stillingen i Lem er forbundet lejebolig, leje 64 kr mdl. Boligen bliver først ledig fra det tidspunkt, den nuværende lejer udflytter.

2 stillinger som baneformand ved kol. 60, Køge, og kol. 186, Mundelstrup, lejebolig i hus 83 d, nordre lejlighed, Mundelstrup, leje 56 kr mdl.

Boligen bliver først ledig fra det tidspunkt, den nuværende lejer udflytter.

1 stilling som remiseformand (7. lkl) ved Fredericia maskindepot.

2 stillinger som banenæstformand ved kol 51, Vørslev, (vedkommendes hustru kan om ønskes blive antaget som ekstraledvogterske ved overkørsel 212, Svebølle-Vørslev, hvis hun opfylder betingelserne derfor. Hendes dagløn bliver 11 kr 85 øre, og der gives hende fri bolig i hus 34 a, Svebølle-Vørslev), og kol 214, Sønderskov, lejebolig i hus 33, Hjørring-Sønderskov, leje 36 kr mdl.

1 stilling som vognopsynsmand ved Struer vognopsyn (ledig fra 1. februar n å).

Ansøgninger om ovennævnte stillinger indsendes ad tjenstlig vej inden den 23. december d å.

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

Ansøgninger om stillingerne som baneformand og banenæstformand udfærdiges til hvert distrikt for sig.

For indehavere af lejeboliger, der måtte indgive ansøgning om en af ovennævnte stillinger, henledes opmærksomheden på meddelelse nr 2/1958 vedrørende opsigelse og fraflytning af lejeboliger ved ansøgt forflyttelse.

Ledig lejebolig

Ved Charlottenlund station er der en lejebolig ledig for en gift overtrafikassistent.

Boligen består af 5 værelser, heraf 2 loftsværelser. Der er indlagt elektrisk lys, vand, gas og centralvarme. Leje 130 kr. mdl.

Boligen blive først ledig fra det tidspunkt, den nuværende lejer udflytter.

Vedkommende, hvem boligen tildeles, kan vente forflyttelse til Charlottenlund station.

Ansøgninger indsendes ad tjenstlig vej inden den 23. december d å.

Opslag af lærerhverv ved jernbaneskolen

Hvervene som lærer i faget »Engelsk« ved forberedelseskursus for trafikelever og trafikmedhjælperkursus og i faget »Regning« ved banenæstformandskursus på jernbaneskolen opslås herved ledige.

Ansøgninger indsendes ad tjenstlig vej til generaldirektoratet inden den 17. december d å.

UDGIVET AF GENERALDIREKTORATET FOR STATSBANERNE

Redaktion:

Trafikchef N. C. D. Johnsen, ansvarshavende redaktør,
maskinchef C. C. Hedegaard Christensen,
overbaneingeniør E. Thybo,
overtrafikassistent N. Loumann Nielsen, redaktionssekretær.

Frederiksberg Bogtrykkeri

594058

Udgår 2 gange månedlig.

Abonnement bestilles på postkontorerne.

Pris 2 kr. 50 øre pr. kvartal.