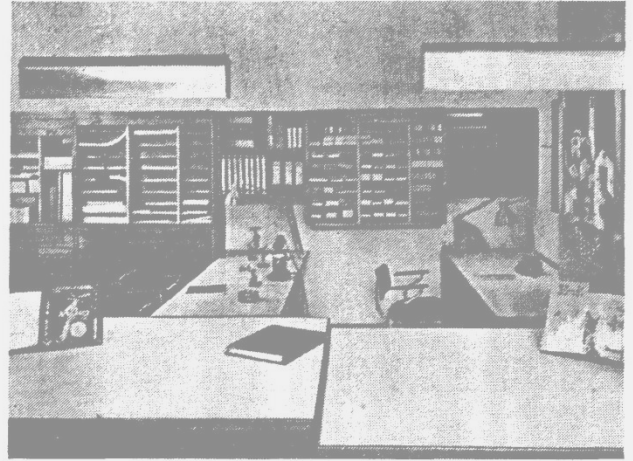


Interiør fra rejsebureauet i Odense.



Interiør fra rejsebureauet i Kolding.

kage. Umiddelbart efter indvielsen meldte de første kunder sig, bl. a. med bestilling af en større selskabsrejse til Tyskland og med en fly-vejse til Afrika.

I Randers blev de nye lokaler i Torvegade — i »Hotel Randers« ejendom — indviet den 5. april. Bureauet har to store udstillingsvinduer til byens strøg, og ved sin placering i byens hjerte er der næppe tvivl om, at det udfylder en mission og virker som en naturlig og frem-skudt post i Statsbanernes akkvistion.

I Odense har det været forbundet med nogen vanskelighed at finde egnet lokale til etablering af et rejsebureau. Oprindeligt var der tale om at placere bureauet i en tilbygning på banegården på perron I med adgang fra forhallen. Da dette projekt ville medføre betydelige bygningsomkostninger, og da en så tilbagetrukket beliggenhed vel næppe kunne give den helt rigtige løsning, så meget mere som banegården må siges at ligge noget langt fra den egentlige bykerne,

så man sig om efter andre muligheder. Det lykkedes at opnå lejemål i Vestergade, centralt i byen, og lige over for den nye rådhusbygning, hvor der i øvrigt — vis à vis rejsebureauet — åbnes et turistbureau. Rejsebureauet har til huse i en bindingsværksbygning — vel 150 år gammel — og indretningen har været forbundet med adskillige problemer. Men vore arkitekter har både her — ligesom i Kolding og Randers — skabt hensigtsmæssige, smukke og præsentable rejsebureauer.

Ligesom i Kolding og Randers blev bureauet i Odense indviet ved en lille højtidelighed, hvor der — som de andre steder — lød velkomstord fra de stedlige myndigheder og repræsentanter for bystyret og for handel, industri og håndværk.

Alle bureauerne er udstyret med standardinventar efter samme mønster og indretning som de senest forud åbnede bureauer i »Magasinet«, Rønne og Svendborg.

Prøvekørsler med MY 1102

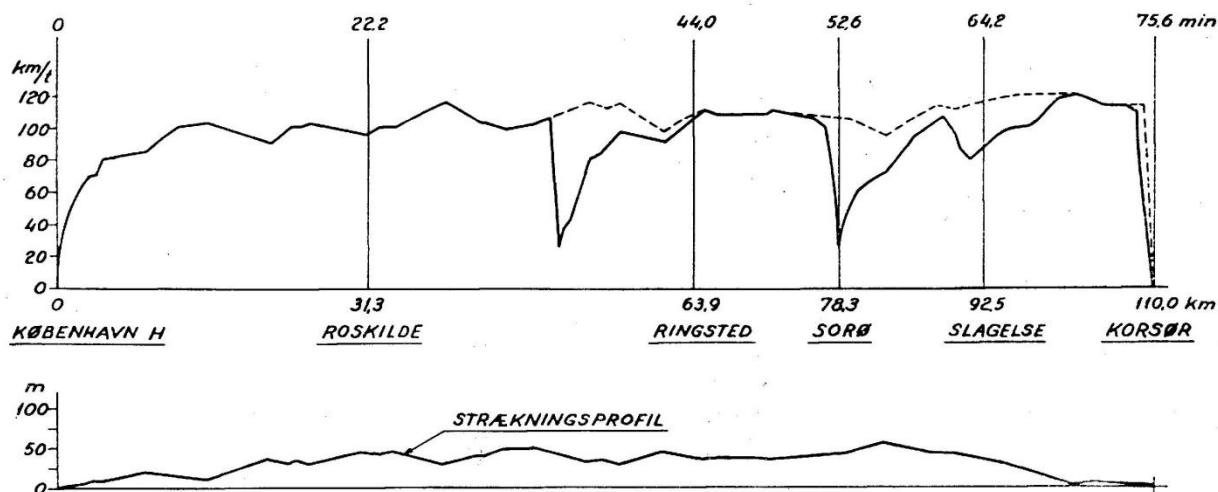
Ved afdelingsingeniør E. Risbjerg Thomsen,
Maskinkontoret.

Det andet af DSB's nye, store dieselektriske lokomotiver af amerikansk type, MY 1102, blev afleveret til DSB i slutningen af april, og inden lokomotivet indgik i normal drift i Jylland og på Fyn, kørtes nogle prøvekørsler på Sjælland med det formål at konstatere, hvad lokomotivet kan præstere, dels ved fremførelse af store eksprestog i hurtigst mulige tider, dels i meget store godstog.

Den 3. maj kørtes således fra København til Korsør et eksprestog, der bestod af 15 personvogne. Alle vognene var 4-akslede stålvogne, og den samlede taravægt var 486 t, medens den tilsvarende vognvægt, hvormed der regnes i tog, der medfører rejsende, var 565 t.

Togets samlede længde var 345 m, og da længden af perron 4 på Københavns Hovedbanegaard, hvorfra toget afgik, er 240 m, regnet fra nedgangstrappen til enden af perronen, svarer dette til, at lokomotivet og 4 vogne holder uden for perron, når den bageste vogns bagende er ud for trappen.

LOKO LTR. MY 1102. TOGVÆGT 486 t.



Foroven hastighedskurve for 486 t eksprestog København—Korsør fremført af MY 1102.
Den punkterede linie viser, hvorledes hastigheden ville have været uden hastighedsnedsættelser.
Nederst strækingsprofil København—Korsør.

På hosstående kurve er med den fuldt optrukne linie vist, hvilke hastigheder der opnåedes over strækningen. Det vil ses, at der på to steder, dels mellem Borup og Kværkeby, dels ved Sorø måtte bremses ned til en hastighed på 30 km/time, hvilket var foreskrevne hastighedsnedsættelser på grund af sporarbejder. Endvidere måtte der af samme grund mellem Frederikslund og Slagelse bremses ned til en hastighed på 80 km/time, medens der over et par broer kun måtte køres med en hastighed på 100 km/time. Ved indkørslen til Korsør måtte bremsningen påbegyndes lidt for tidligt på grund af et stopsignal.

Det vil ses af de oven over kurven anførte køretider, at uagtet hastighedsnedsættelserne, der ikke kan undgå at volde besværligheder selv for det stærkeste lokomotiv, gennemkørtes strækningen fra København til Korsør med det store tog på i alt 75,6 minutter.

De punkterede kurvelinier viser, hvorledes hastigheden over strækningen ville have været, hvis der ikke havde været nogen hastighedsnedsættelser, og ud fra denne kurve kan det beregnes, at køretiden i så fald var blevet 67,5 minutter, hvilket kan sammenlignes med, at lyntoget

»Vendsyssel« efter køreplanen har en køretid på 68 minutter fra København til Korsør.

Ved fastsættelsen af køreplanens tider må der altid være en vis margin, og man kan derfor ikke direkte sammenligne prøvekørte tider med køreplanstider, men det opnåede resultat er dog således, at det kan fastslås, at selv efter vore forhold meget store eksprestog kan fremføres af de nye MY-lokomotiver med en betydelig rejsehastighed, der ligger tæt ved fuld udnyttelse af den tilladte maksimalhastighed på 120 km/time.

Den 30. april kørtes med MY 1102 fra København til Slagelse et godstog, der menes at være det største godstog, der har været trukket af et DSB-lokomotiv. Togvægten var 1402 tons, og toget var på 68 vogne med i alt 160 aksler. Toglængden må have været omkring $\frac{3}{4}$ kilometer. Køretiden fra København til Slagelse var 116 minutter, og her må igen regnes med, at 7—8 minutter kunne have været sparet, hvis der ikke havde været hastighedsnedsættelser.

Køretiden på de 116 minutter svarer til de normale køretider, der regnes med for godstog på samme stækning med en togvægt på maksimalt 900 t, når togene fremføres af E-maskine, den største, der nu bruges på strækningen.

Ved alle prøvekørslerne målt temperaturerne i den elektriske kraftoverføring, ligesom dieselmotorens kølevands- og smøreolietemperaturer kontrolleredes, og alt forefandt at fungere normalt, så der har altså ikke, selv ved de meget store belastninger, hvormed der kørtes, været tale om overanstrengelse af nogen del i lokomotivet.

Snapshot af bygningsarbejder i 2. Distrikt

Ved banearkitekt *N. Daugbjerg*, 2. Distrikt, Aarhus.

Ny banepakkeekspedition i Aarhus

For kort tid siden er en hårdt tiltrængt udvidelse og modernisering af banepakkeekspeditionen på ilgodspakhuset i Aarhus fuldført.

Ved at sammenlægge de af banepakkeekspeditionen hidtil benyttede lokaler med nogle tilstødende mindre rum, har man tilvejebragt eet ca. 110 m² stort ekspeditionslokale.

Dette lokale er ved en skranke delt således, at ca. $\frac{1}{3}$ af rummet er forbeholdt publikum og resten ekspedition og sortering.

Midt for skranken er ind mod ekspeditions-siden anbragt den på billedet viste slidske.

På begge sider af slidsken findes en elektrisk vægt, der er forsænket i skranken, således at vægtens plade kun er hævet ca. 2 cm over skranken. Kunderne anbringer selv pakkerne på vægten, og når vejning og beklæbning m. v. er foretaget, skubbes pakkerne af ekspeditions-personalet ind på nævnte slidske, hvorfra de sorteres på perronvogne til de forskellige tog og ilgodsvogne.

Ved hver af de to vægte er der anbragt pult med indbygget pengekasse og stålkasser med nummererede banemærker i ruller. Over pulterne er anbragt træplader med zonetakster, fortegnelse over overgangsstationer samt overgangssedler.

Efter de erfaringer, man har indvundet på den korte tid, ekspeditionen har været i brug, synes ønsket om at opnå en hurtigere og mere



Den nye banepakkeekspedition i Aarhus.