

DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING

NUMMER 14

20. JULI 1955

55. ÅRGANG

Største private Virksomhed for Fremstilling af Bandager og kunstige Lemmer.

Nyrop & Maag A/S

KØBMAGERGADE 43. K. C. 768

NYROP

FILIALER:
SØNDERALLÉ 5. AARHUS · KLAREGADE 7. ODENSE

Billedværket

»ODIN og ROESKILDE«

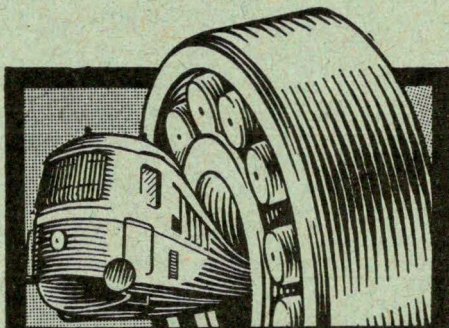
En historisk beskrivelse af trækraften indenfor Danske Statsbaners nuværende område. Bestillinger modtages:

Hellerupvej 44, Hellerup.

En god gave-ide.

Evt. overskud tilfalder Feriehjemmet.

Pris 15 kr. portofrit tilsendt.



Naar det kommer an paa

DRIFTSSIKKERHED

anvendes **SKF**-Lejer

OPTIKER

Felix Schmidt
EFTF.

Nørreport

Nr. 68 mellem Nørregade og Fiolstræde
Byen 2006-2007

Statsbanernes Brille-Leverandør



AKTIESELSKABET
C. OLESEN
MANUFAKTUR EN GROS
KØBENHAVN K.

Urmager ved Statsbanerne

L. Beyer Holgersen & Søn

(C. Wøistrups Eftf.) Grundlagt 1856
Colbjørnsensgade 17, Kbhvn. V, Tlf. Vester 2637

De forenede Kulimportører

KUL og KOKS

Holmens Kanal 5 . København K
Telefon 211

Hovedbanegaardens Restaurant

KØBENHAVN

anbefales de ærede Rejsende

Billige Priser Husk Marketenderiet Hurtig Betjening
Telefon 1232 *Ærbødigst Viltoft*

Importkompagniet ^{A/s}

Kalundborg

Import af

**KUL, KOKS &
BRIKETTER**

Telf. *33 (Flere Ledn.)

L. A. Jørgensen
Rosengårdsvej 43

**B
O
G
T
R
Y
K**

Tlf. Byen 1502
København K

**NORMAL-
TRYKKERIE**

Siegfried Petersen & Søn

Øster Farimagsgade 16 B
Tlf. Øbro 6261



1854

1954

Elegante Kjøler og Smoking
udlejes

ELKLÆR-OLSEN & SVENDSEN

Nørrebros Runddel 140

Telefon Tega 1513



Odense Pilsner
- den mest velmagende

^{A/s} ALBANI BRYGGERIERNE

Skibsreparationer - Kraner

Elevatorer - Transportanlæg

Aarhus Flydedok & Maskinkompagni ^{A/s}

Hans Niensens Maskinfabrik

**HB HOVEDSTADENS
BRUGSFØRENING HB**

Andersson & Bardram ^{A/s}

Studivestergade 10 . Tlf. 8638 . København K

Alt i Pakninger og Stempelringe til Motorer

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN

SCANDIA ^{A/s}

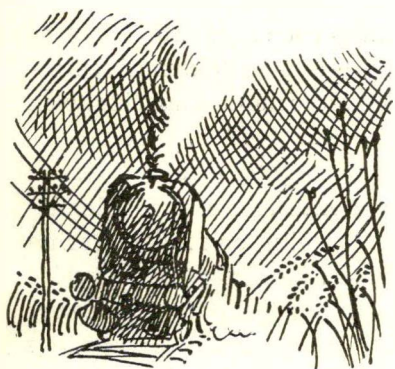
RANDERS

THÜRMEERS
originale Snittøj

DEUTA - HASTIGHEDSMÅLERE

Leverandør til D S B

Repræsentant for Danmark: **P. FUNDER & SØN** . Vester Farimagsgade 19 . København V . Telf. C. 7



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 14 - 55. ÅRGANG

20. JULI 1955



Indhold:

Ska' vi gi' en go' dag i velfærdsarbejdet?	157
Kooperationen — en verdensomspændende folkebevægelse ...	158
Nyt skib til ruten København—Malmø	159
Over eller under Storebælt ...	161
Den københavnske Samfærdselskommission	165
Landsoplysningsudvalget	166
Fællesrejsen 1955	166
Tillidsmandskursus 1955	166
Fra medlemskredsen	167
Tilrettelægning af kørselsforde-linger	167
Under DLF	168
Tak	168
Jubilæum	168
Aarhus afdelingers sommerudflugt	168
Personalia	168
Dødsfald	168
Nye adresser	168
Byttelejlighed	168
Statsbanepersonalets Sygekasse ..	168
Turistsektionen meddeler	168



Redaktører:

E. Greve Petersen
(ansvarhavende)
K. B. Knudsen.

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hell. 7269.
Kontortid 10—16.
Postkonto 20541.

Frederiksberg Bogtrykkeri,
Howitzvej 49.

Ska' vi gi' en go' dag i velfærdsarbejdet?

Jernbaneorganisationerne står foran bearbejdelse af forslag til gennemførelse af velfærdsforanstaltninger for det kommende finansår. Til forskel for tidligere år skal der ved fremsendelse af forslag denne gang arbejdes med et stærkt skrabet budget — ikke sådan at forstå, at dette tidligere gav udtryk for en rummelig margin af økonomiske midler — men denne gang har landets økonomiske situation sat sit strenge præg på forventede bevillinger og har medført betydelige nedskæringer. Dette er således en vanskelig baggrund, der vil give anledning til visse anfægtelser ved ønskernes opstilling. Hertil kommer den kedelige kendsgerning, at af tidligere fremsatte forslag fra hengangne finansår tilbagestår ret store arbejder, som ikke har kunnet indpasses eller opfyldes i de fastlagte økonomisk rammer.

Vægtigheden af gode arbejdsforhold er uomtvistelig, og blot en fortsættelse af de anlagte retningslinier i velfærdsarbejdet for DSB's personale giver derfor fortrøstning til de i håbet utålmodigt ventende.

Vi ved dog, at Statsbanernes administration er positivt indstillet til dette arbejde, og vi ved, hvilke vanskeligheder samme har, og vi vil gerne forstå disse, men stilles overfor spørgsmålet om de omfattende nedskæringer i bevillingsmidlerne bidrager til at underbygge personalets lyst og vilje til at »bære« virksomheden frem til det, vi som interesserede ansatte ser hen til — et givtigt driftsresultat, der får den af offentligheden gennem nogle kanaler og gennem manglende kendskab stadigt hårdnakede kritik til at forstumme.

Det er på denne baggrund forståeligt, at statsbanemyndighederne retter søgelyset mod punkter, der kan forventes at give resultater, som er umiddelbart til at tage på — hvor der ligger et håndfast produktivitetresultat — men der er andre forhold i rammen om disse bestræbelser, som må følge arbejdet op.

Det gælder nemlig til Wandsbeck, hvis ikke personalet debiteres visse goder, et forhold, som ej bør glemmes hos de *bevilgende* myndigheder, fordi personalet ikke blot er en brik i et stort skakspil, hvor eliminationens gang hurtigt bytter denne brik ud.

Det er hovedpinen i dag — ikke mindst organisationernes — og opgaven er følgelig først og fremmest at få disse forslags løsning gjort til en realitet, og da de har et ret stort omfang, sættes en grænse for nye forslags gennemførelse, og spørgsmålet melder sig da, om det er betimeligt for det kommende finansår at bringe nye opgaver frem i lyset, og om man ikke, som en fornøftig og naturlig løsning, bør få udskudte arbejder af vejen og lade nyopdukkede ønsker, hvor hensigtsmæssige og påkrævede de end kan være, hvile, til vi forhåbentlig på de ventede bevillinger kan få gamle højst nødvendige arbejder sat i gang. Det er nu engang ikke muligt at plukke hår af en skaldet, men det er så vidt ønskeligt, at nedskæringsknivens ophold på slibestenen bliver kort — meget kort — eller så lang, at finansministeren må se i øjnene, at stålet beklageligvis er holdt til for længe, så der tilbage kun er skaftet at gnubbe lidt på.

For vort vedkommende — som for andre jernbaneorganisa-

Kooperationen — en verdensomspændende folkebevægelse

Den 19. august er det 60 år siden en række kooperatører i London stiftede *International Co-operative Alliance*. I dag er I. C. A. det internationale fællesorgan for over 118 millioner kooperatører verden over og tæller som medlemmer 37.500 brugsforeninger og kooperative foretænder med en årlig omsætning på over 100 milliarder kroner.

I kraft af hele sit idémæssige grundlag er cooperationen en »*overnational*« bevægelse — den er i dybeste pagt med de tendenser i tiden, der arbejder for en sprængning af landegrænserne og et større fællesskab folkeslagene imellem. Som et udtryk for denne side af cooperationens karakter må *International Co-operative Alliance* ses.

I. C. A. er en af de ni — uden for regeringen stående — institutioner, der nyder en såkaldt *konsultativ* status over for *De forenede Nationers økonomiske og sociale Råd*. I. C. A. har i denne egenskab ret til at redegøre for cooperationens synspunkter, og har allerede gjort det i sådanne spørgsmål som *frigørelsen af den internationale handel, bekæmpelsen af monopoler og karteller* og i problemet om *den frie adgang til råprodukter*.

I. C. A. indtager en lignende stilling over for *I. L. O.* — Det internationale Arbejdsbureau, *F. A. O.* — F. N.s fødevarer- og landbrugsorganisation, og *UNESCO* — F. N.s videnskabelige og kulturelle organisation. I stadig større målestok samarbejder *International Co-operative Alliance* med disse internationale organisationer bl. a. i det meget vigtige spørgsmål om at hæve levestandarden i de underudviklede lande.

I. C. A. har i denne forbindelse desuden taget et selvstændigt initiativ, idet det på organisationens sidste kongres, som blev afholdt i Paris i 1954, blev besluttet at oprette et særligt fond, hvis opgave det er at fremme cooperationen i de underudviklede lande.

Dette skridt er en logisk konsekvens af alliansens erfaringer fra international virksomhed gennem 60 år og et led i bestæbelserne for skabelse af det fredelige samarbejde til afløsning af mistænksomhed og fjendskab mellem folkene og nationerne, der har været målet for *International Co-operative Alliance*'s virke gennem hele dens historie.

tioners — ligger specielle ønsker, som gerne ses fremmet, for så vidt som de er stærkt påkrævede, og eftersom lokomotivpersonalet utålmodigt ser hen til mange lokaleforholds sanering, som adskillige steder kan indrangeres på linie med de saneringer, man i byerne tilstræber og erkender nødvendigheden af dér.

For lokomotivpersonalet ligger stor interesse i at få tilendebragt igangværende arbejder med ombygning og modernisering af opholdsbygninger ved maskindepoter. Der står jo uopfyldte ønsker på ekspektancelisten, og der tænkes her i første omgang på forholdene ved Københavns Godsbanegaards og Hernings maskindepoter. Vel er man i gang i København, men der er grund til at være agtsom på, at der fortsat stilles midler til rådighed for fuldførelsen af dette arbejde. Det har nemlig ikke meget med økonomi at gøre, såfremt man skal se den nye bygnings sokkel stå som et tavst monument over den virkelig rosverdige indsats, der er gjort fra Statsbanernes side for at få arbejdet gennemført, hvilket sålunde også er naturligt, idet et maskindepot, der beskæftiger et stort personale indenfor sine mure, må have arbejdsvilkår, der holder trit med udviklingen.

Forholdene i Herning er om muligt endnu værre. For nogle af opholdslokalerne endog sundhedsfarlige. Det er jo ikke sådan, at vore ønsker om ændring er af ny dato — nej, det er gennem år, forholdene er fremholdt og påtalt. Vi er fuldt på det rene med, at organisationen selv har set nogen interesse i at »trække« arbejdet, indtil det klaredes med kørselsomfanget til Herning, men det er tid efter anden blevet svært at afvente, hvorledes dette skal udvikle sig.

Nu er det ganske vist »de sortes« problemer, der rejses, og dette kunne måske tage sig ud som en »sort liste«, hvor mange endnu uløste opgaver trækkes frem, men dette skal man for tilfældet ikke benytte lejligheden til. Statsbanerne ved så godt som vi, at skoen trykker adskillige steder, men lad os blot sluttelig trække Esbjerg maskindepot med ind i billedet. Dette er i hvert fald et sort punkt, som også trænger sig på. Der findes i opholdsbygningen lokaliteter, som bør, må og skal ændres snarest gørligt. Det er i virkeligheden forhold, der vil få en uholdt til at ryste på hovedet og tænke: Findes der virkelig i dag mennesker, som lader sig byde dette?

Velfærdsarbejdernes gennemførelse har altid været en blanding på godt og ondt, fordi de til rådighed værende beløb aldrig har kunnet stå mål med fremsatte ønsker, hvorfor igangsættelse af arbejderne beror på et puslespil, hvor det enkelte stykke svarer til et eller andet kronebeløb; men så sker desværre ofte — så synes det i hvert fald — at to spil blandes sammen; thi for at kunne holde sig inden for bevillingsbeløbenes størrelse må adskillige af arbejderne lægges over længere tidsspan, hvormed prissvingningernes indflydelse stikker hovedet frem og ødelægger smukt opstillede planer og omfanget af et stykke i puslespillet.

Der må spyttes i nærverne — ikke så meget for arbejdets udførelse som for at overbevise om nødvendigheden af, at der stilles økonomiske midler til rådighed. Da kommer resten af sig selv, men man må nok lede med lys og lygte for at få set forholdene på linie med det tyvende århundredes udvikling.

Nyt skib til ruten København— Malmø



Lørdag den 16. ds. præsenteredes et nyt motorskib til Havnegade—Malmøoverfarten for en indbudt kreds repræsenterende blandt andet svenske og danske statsbanemyndigheder, Malmøs og Københavns kommunale myndigheder, turistorganisationer på begge sider af sundet og repræsentanter for dag- og fagpressen.

Dampskibsselskabet »Øresund«s nye skib m/s »Absalon«, der skal sejle under dansk flag — bygget af Aalborg Værft A/S — indsættes i den daglige sejlads fra og med 17. juli. I teknisk henseende er skibet fuldt på højde med kravene til skibsbygningen i dag, og med hensyn til passagerernes bekvemmeligheder er skibet smagfuldt og praktisk indrettet, så lysten og glæden for disse ved at gøre turen over sundet forhøjes.

Det er naturligvis malplaceret at drage sammenligning med de store linere, men tanken indsniger sig alligevel, når man færdes oppe eller nede på de forskellige dæk, og tanken krydres fornemmeligt af et par små verandaer med kurvestole og -borde udfor hallen til 1. kl. saloner. Lad os dog se i øjnene, at det blot er en liner i lilleputformat. Og lad den være bygget til stor stabilitet, når den stikker i søen; thi det er måske ikke fri for, at opholdet ombord kan forbindes med visse ubehageligheder, når stærke vindstød hiver i den kolossale overbygning; men forståeligt nok er det på een gang svært eller måske ugørligt at forene sødygtighed med de krav, der stilles til passagerernes komfort inden for et så forholdsvis lille skibs spanter.

Der er imidlertid grund til at lykønske selskabet med det nye skib, som sammen med et underbygning værende søsterskib vil øge antallet af rejsende på denne rute, og udbygge samkvemmet med vore svenske brødre. At der i øvrigt kan forbindes nogle finansministerielle anfægtelser med ruten kommer i og for sig ikke heromhandlede ved.

Taget som et hele er det et smukt, veludstyret skib; men klog eller mindre klog kan i reglen finde anledning til kritik, og lad dette følges af en bagatel, som på et givet tidspunkt kan bringe sorg til både den en og anden part. Der findes nemlig ombord nogle stygge trådnetsbeskyttere adskillige steder, som for det første er dejligt fristende for børn at stå på og dernæst velegnede til at rive tøjet i stykker — som sagt en bagatel, som dog kan afstedkomme den helt store tragedie.

Der er rigelig restaurant- og salonplads ombord, som formentlig står i nøje tilknytning til den omstændighed, at overfarten er en yndet udflugt for mange, ikke mindst på grund af »billig tobak og snaps«.

På mellemdækket (nederste dæk) er der restaurant for 3. kl. med 74 pladser, på autodækket een med 108 pladser, på promenadedækket 3. kl. cafesalon med 56 pladser, een fælles spisesalon med 136 pladser, på båddækket en mindre 1. kl. ikke-rygersalon og en større rygesalon. I øvrigt findes rundt omkring mang esiddepladser, og på promenadedækkets agterende er et åbent soldæk med 90 pladser.

Skibet er indrettet til at kunne medtage indtil 15 biler, og autodækket er anbragt under det beskyttede fordæk, hvor en hånddrevet drejeskive skal lette bilernes anbringelse ved ombordsætning.

I fællessalonen på promenadedækket er op hængt et relief forestillende Københavns ældste segl med en stiliseret afbildning af den første borg i København bygget af biskop Absalon, efter hvem det nye skib er opkaldt.

I bestræbelserne for at gøre forholdene bedst mulige for passagererne har man ikke tilsidesat besætningens. Der findes til dette såvel som til restaurationspersonalet gode, hyggelige rum, når man

Gennem en sideport i borde
forlader et automobil det over-
dækkede autodæk.



tager i betragtning, at disse ikke i større udstrækning skal benyttes som stadigt overnatningssted.

Med det nye skibs indsættelse på overfarten råder selskabet over 7 skibe, og til næste forår ventes en ny forøgelse, når det på Aalborg Værft A/S under bygning værende søsterskib sættes ind, og man kan således imødesee en mærkbar trafikal letelse på denne stærkt benyttede rute.

I øvrigt er skibets hoveddimensioner følgende:

Længde overalt	70,50 meter
Længde i lastet vandlinie	65,70 »
Bredde i hoveddæk	13,00 »
Sidehøjde fra køl til hoveddæk	5,80 »
Lastet dybgang	3,70 »
Hestekraft, tilsammen (2 motorer)	4390 Ihk.

Omdrejninger	300 o/min.
Prøvetursfart	17 knob
Fart på overfarten	14 $\frac{3}{4}$ »
Passagerantal	1200
Automobiler	10—15 stk.

I skibets hovedmotorrum er de 2 stk. 7-cylindrede hovedmotorer af typen B. & W. 735-V. B. F.-62, der ialt udvikler 3940 Bhk. og som er turbo-chargede, opstillet.

Agten herfor findes akselrummet med forskellige pumper, centrifuger og andet hjælpemaskineri.

Foran for hovedmotorrummet, adskilt ved et vandtæt skod, i hjælpemotorrummet er de 4 stk. hjælpemotorer af typen B. & W. 325-M. T. B. H.-40, der hver yder 240 Bhk. ved 500 o/min. og afgiver 160 kw., opstillet.



Et kig ind i styrerummet, som i enhver henseende er udstyret med moderne navigationsmidler.

Over eller under Storebælt

Af cand. mag. C. E. Andersen.

(Fortsat)

Af det foregående ses, at alle de længdebegrænsende faktorer, nemlig vanddybderne, strømprofilerne og stigningerne, bestemmer bro længden til nogenlunde samme størrelse.

Dette gælder som sagt kun for en ren vejbro. En kombineret vej- og jernbanebro, der skal kunne tage tunge godstog, må derimod være meget lang — ikke for at overvinde den dybe del af farvandet, men for uden stejle stigninger at kunne få den fornødne højde over midten af farvandet. Når brobانهøjden skal være 70 m, må der være 6—7 km stigestrækninger til begge sider, selv med den største tilladelige gradient. Selv om en del af disse strækninger kan udføres som dæmningsstrækninger, må broens længde blive 10—13 km lang. Jernbanebroen må da blive fire-fem gange så lang som vejbroen.

En bilbro skal aldrig bære særlig store vægte. Et brofag, der er 500 til 600 m langt og har 4 kørebaner, bliver selv under ekstreme forhold i det højeste belastet med omkring 200 biler og 400 t vægt, i hvert fald aldrig over 500 t vægt. Derimod kan et brofag med samme længde og med to jernbanespor undertiden blive belastet med to jernbanetog, hvert bestående af et lokomotiv og 70 godsvogne og vejende tilsammen omkring 4000 t, ja, undtagelsesvis måske 5000 t. En jernbanebro med to spor skal altså kunne bære 10 gange så stor en last som en vejbro med fire kørebaner.

Dertil kommer, at de mange bilers vægt altid vil være nogenlunde jævnt spredt over hele broens længde; derimod kan togenes vægt blive meget koncentreret; en række tungtlastede godsvogne og et lokomotiv repræsenterer en meget stor vægtekonzentration, der forskydes over brofaget. Modgående togs lokomotiver belaster i et givet øjeblik samme korte del af brobanen.

En ting er de statiske påvirkninger af broen og brobanens dele; en

anden ting er de dynamiske påvirkninger. Togene fremkalder således stød ved skinnesammenføjningerne. Det gælder især de to-akslede godsvogne og lokomotiverne. Damplokomotiverne fremkalder desuden kraftige stødpåvirkninger ved store hastigheder på grund af drivværkets ufuldkomne afbalancering. Stødene indtræffer med regelmæssige mellemrum og med højst varierende frekvenser. Derved kan de fremkalde svingninger. Eventuelt kan svingningerne forstærke hinanden, nemlig hvis påvirkningerne kan komme i resonans med egensvingningerne af visse af brokonstruktionens elementer.

Endvidere fremkalder togene tit kraftige sidestød på skinnerne eller i hvert fald kraftige sidetryk. Det gælder selv i tilfælde af, at hjulflangerne ikke løber an på skinnerne, altså når vognene kører effektivt i sinusløb. Også disse stødpåvirkninger er rytmiske og kan indtræffe med varierende frekvenser, hvorved de kan fremkalde selvforstærkende svingninger.

Endelig udøver et tungt tog, der pludselig bremses hurtigt op, meget stærke kræfter på broen i dennes længderetning.

Alle disse forhold nødvendiggør, at en bro for jernbanetog konstrueres langt sværere end en bro for biler.

En jernbanebro må være ikke blot meget stærk, men også meget stiv, fordi den ikke må nedbøjes ret meget lokalt, end ikke når den udsættes for koncentrerede belastninger af, f. eks. lokomotiverne og tunge godsvogne i modgående tog.

Derimod behøver en vejbro ikke at være særlig stiv. Selv om en tung lastbil skulle deformere den lokalt i betydelig grad, gør det ikke noget.

Dette har den meget store betydning, at en bro for biltrafik uden videre kan udføres som hængebro af simpel konstruktion, d.v.s. principielt blot bestående af to frithængende bærekabler og mange tætstil-

lede tynde vertikale kabler derfra til kørebanen, som da blot behøver at udføres i let, bøjelig konstruktion.

Ved uregelmæssig belastningsfordeling vil bærekablerne da synke lidt ned og ændre bueformen noget; kørebanen, der kan deformeres endnu lettere, vil deformeres tilsvarende. Men det gør jo ikke noget.

Man kan naturligvis nok lave udpræget stive brobaner selv til hængebroer; og man gør det nu og da. (Det klassiske eksempel er Florianopolis-broen i Brasilien). Men det er ikke nødvendigt at udføre en ren vejbro over Østre Rende med stiv vejbane. Derimod kan det måske nok blive nødvendigt at udføre en eventuel kombineret vej- og jernbanebro for lette tog med stiv brobane.

En hængebro med lidet stiv og følgelig let brobane kan bygges meget billigt.

Den kan endda bygges billigt, selv om det centrale og de to tilgrænsende brofag gøres meget lange.

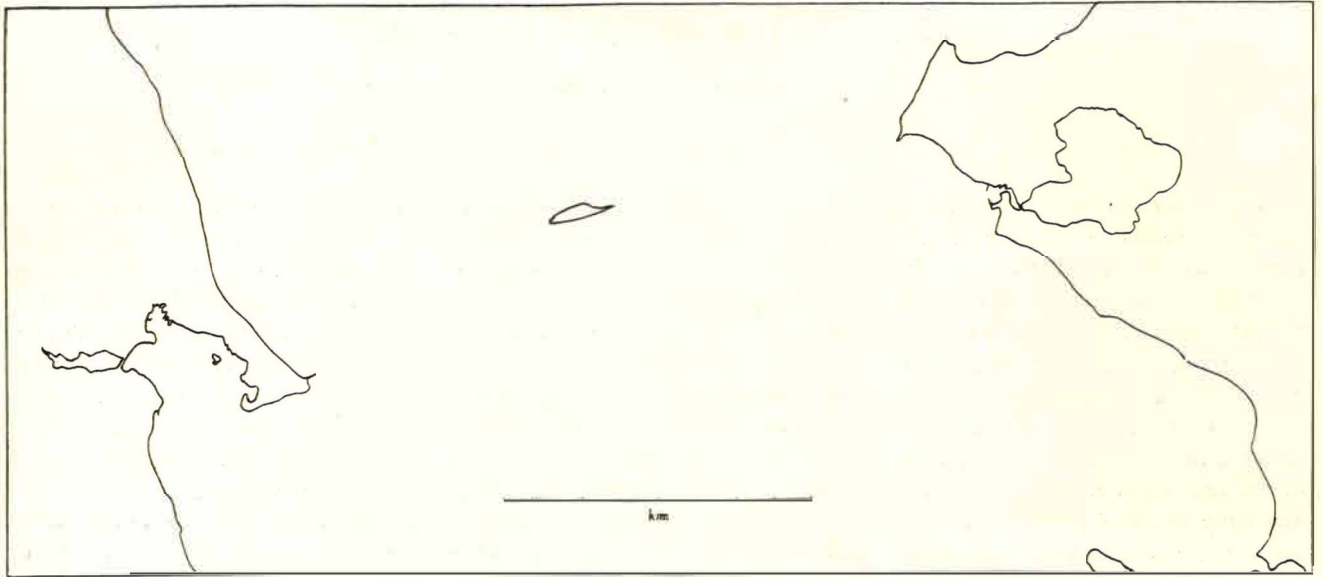
Disse brofag kan endda gøres overordentlig lange, når broen kun skal tage biltrafik.

En sådan bro behøver ikke at have ret mange bærepiller. Det har umiddelbart stor betydning, hvis pillerne funderes på store vanddybder. Det har specielt meget stor betydning for en bro over Østre Rende, fordi en hængebro her helt kan overspænde den egentlige dybe rende, så man ikke behøver at fundere nogen af pillerne på virkelig dybt vand.

Dermed bortfalder de væsentlige økonomiske og tekniske vanskeligheder ved en bro over Østre Rende.

Lad os derpå se, hvordan en sådan hængebro kan udføres her.

På det reproducerede specielle søkort, som ikke viser de små vanddybder, men til gengæld de meget store vanddybder, skønt disse ikke har interesse for søfarten, er der indtegnet en linie, som er gunstig for en sådan bro under hensyntagen til bropillernes funderingssted o. s. v.



— Tværstregene viser bropillernes placering.

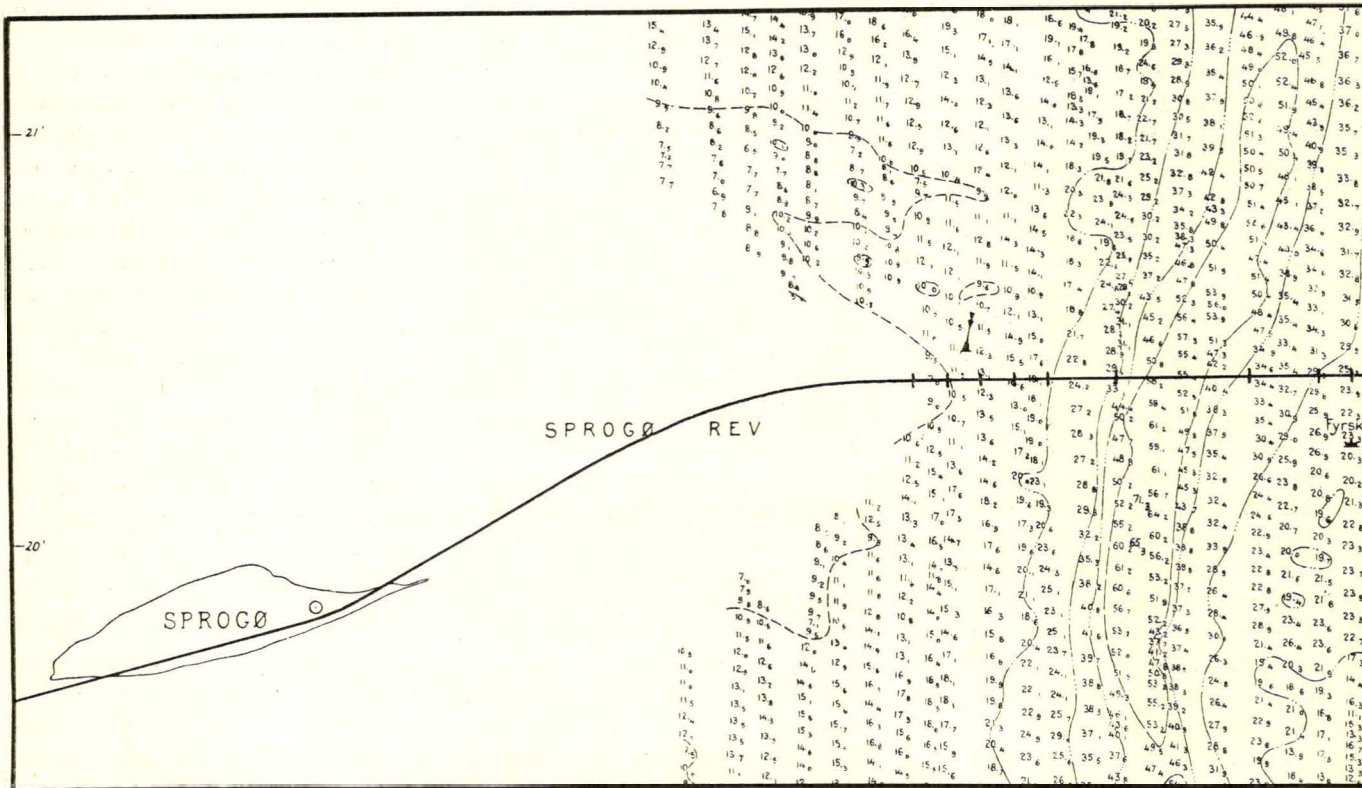
Det ses, at der regnes med 2 landpiller og 10 strømpiller. Disse er funderet på følgende dybder, regnet fra Halsskov Rev til Sprogø Østrev: 8, 13, 18, 25°, 28, 37*, 29*, 19, 17°, 13, 9 og 3 (?) m. — Tallene refererer til bunddybderne; selve funderingsdybderne må naturligvis være en del større, idet pillerne må føres ned under bunden, antagelig mellem 10 og 20 m længere ned. —

De med * mærkede dybdetal refererer til de to hovedpiller, som skal bære den egentlige hængebro. De skal altså funderes på henholdsvis 36—37 m og 28—29 m vanddybde. — Lillebæltsbroens piller blev funderet på lignende dybder, maksimalt 31 m.

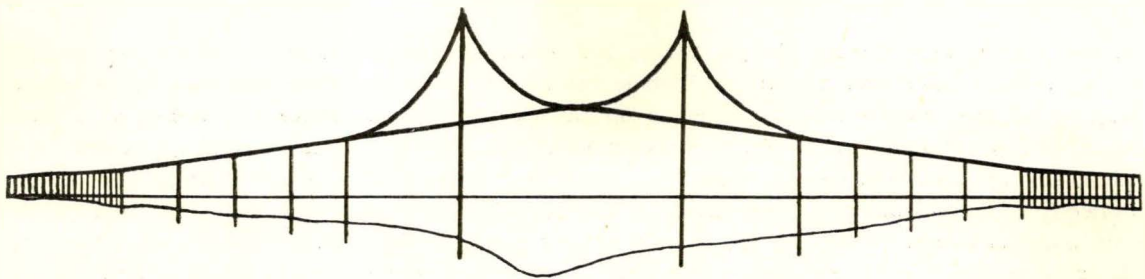
De med ° mærkede dybdetal refererer til de piller, som skal forankre brokablerne, og som derfor udsættes for store sidekræfter og følgelig store momenter, hvis de er funderet i dybt vand, derimod ikke

ret store vertikalkræfter. Bærekablerne tænkes ført ned til brobanens højde ved de piller, som er nærmest hovedpillerne, og videre omtrent til vandfladens højde ved forankringspillerne. Dette er dog ikke vist på profiltegningen.

Hængebrostrækningen består af et 600 m langt midterfag og to 300 m lange sidefag. Det giver ialt 1200 m. — Hertil slutter sig på hver side en brostrækning, bestående af 4 fag af drager- eller cantileverkonstruktion,



Kort over Østre Rende mellem Sprogø Rev og Halsskov Rev



Profil af Østre Rende og broen herover. — Længdemålestok 1 : 20.000; højdemålestok 1 : 6.000.

der hver er 150 m lange, d.v.s. tilsammen 600 m. Hele brostrækningen bliver dermed 2.400 m. — Broen bliver tilfældigvis symmetrisk.

Brobanens centrale del må have mindst 67 m fri gennemsejlingshøjde på en strækning af mellem 50 og 100 m. Selve brobanehøjden må da være omkring 70 m over havfladen. Midterstrækningen formes parabolisk og med overgangskurver til de egentlige stigestrækninger, som bliver retlinede. Gradienten bliver 44 eller 45, måske $46 \frac{0}{100}$, afhængigt af, i hvor stor bredde gennemsejlingen skal have over 67 m fri højde, samt af, hvor høje man vælger at gøre dæmningerne ved brotilslutningsstederne.

Det skønnes imidlertid passende at føre dæmningerne op til 18—21 m over vandfladen.

Dæmningens højde falder hurtigt, og vejbanestigningen går snart gen-

nem en overgangskurve til en horisontal linie 10—7 m over havfladen.

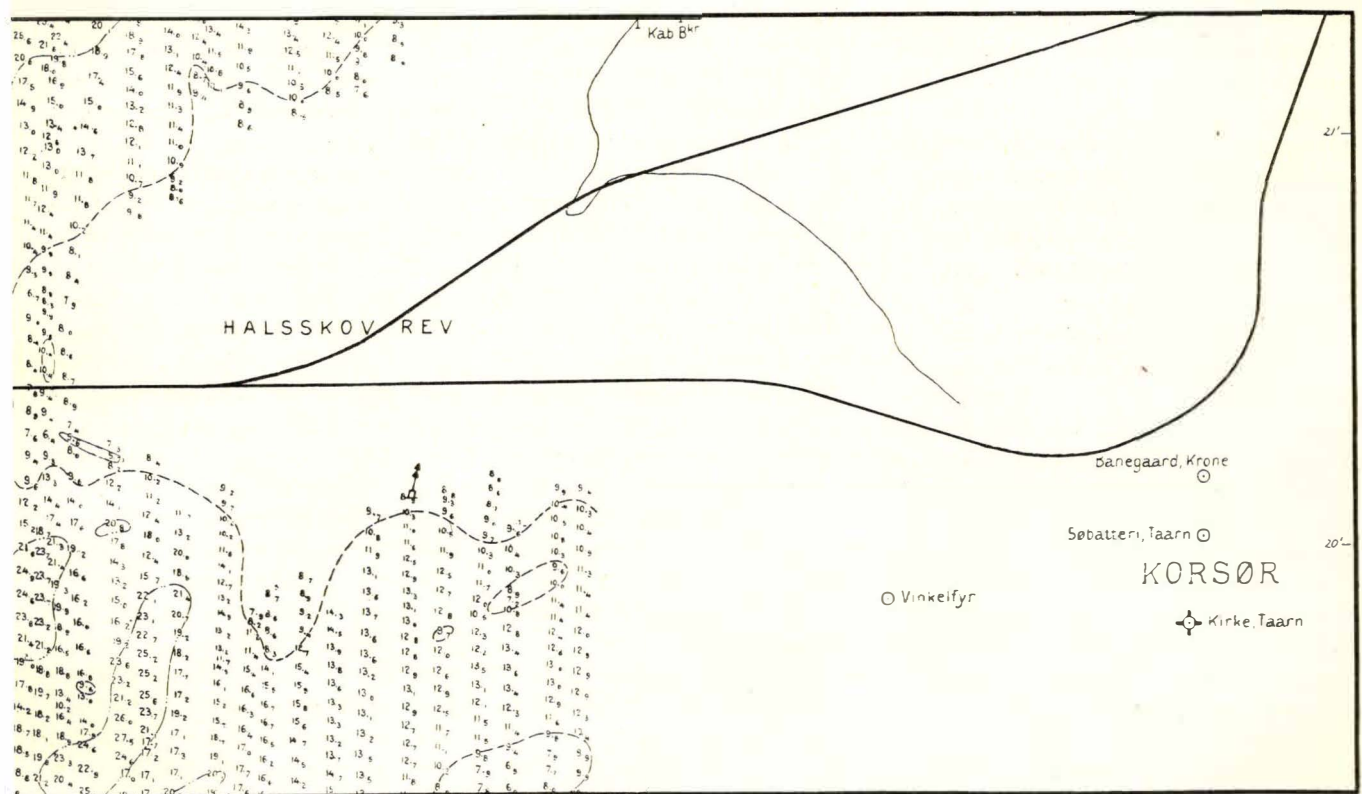
Broens bredde bør formodentlig være godt 17 m. — Det giver for hovedfagets vedkommende et effektivt bredde : længdeforhold på ca. 1 : 29, hvilket muliggør betydelig tværstivhed.

Den nyttebare brobanebredde må helst være ca. 16 m. Brobanen kan da profileres med en 0,5 m bred midterstribe og 2 par kørebaner, hver 3,25 m brede, samt to knallert-cycle-gangstier, hver 1,25 m brede.

Broen får derved sådanne dimensioner, at den kan tage lige så stor trafik som en typisk autostrada. — Dette kunne måske synes at være unødvendig meget. Men for det første taler hensynet til brokonstruktionens svingninger for at gøre det lange midterspand bredt; mindre bredde kunne ganske vist tillades,

men ville ikke bevirke tilsvarende formindskelse af vægten, — måske tværtimod. For det andet medfører den nævnte store bredde en selv i forhold til bredden meget stor kapacitet, idet bilerne da kan køre i to rækker i begge retninger og overhale hinanden, samt køre over broen med store hastigheder.

For det tredje åbnes der med den store bredde mulighed for at udnytte broen delvis for jernbanetrafik, indtil biltrafikken bliver så omfattende, at der bliver behov for fire kørebaner og midterstribe samt to knallertstier. Man kan nemlig indtil videre spare midterriben og den ene knallert-cyclesti og nøjes med en 11,5 m bred vej med kun en cyclesti, 1,25 m bred, og tre kørebaner, tilsammen 10,25 eller 9,75 m bred. Derved bliver der 4,5—5 m tilovers til et jernbanespor.



Ulene viser dybderne i m. — Målestokken er 3 : 100.000.

Dette tænkes kun at være farbart for lette tog, vejende indtil 250 t. Denne vægt er mindre end vægten af 3 rækker biler på midterfaget i gennemsnitlig 10 m bruttoafstand, altså 180 biler (person- og lastbiler), svarende til højst 500 t vægt. På den anden side er togvægten meget mere koncentreret. Den nævnte togvægt tænkes kun gældende for togmateriel med meget spredt vægt. For tog med mere koncentreret vægt kan der ikke tillades så stor total vægt. Det behøver næppe at forhindre, at damplokomotiver med vægt under 150 t kan køre isoleret over broen.

Jævnfør hermed, at en tilsvarende egentlig jernbanebro måtte kunne bære 2 godstog med en samlet vægt på 4000, ja måske 5000 t og med store lokale vægtkoncentrationer, hvor de to lokomotiver og tungtlastede godsvogne passerer hinanden.

Hvis vejbroen kan tage de nævnte lette tog, kan den få meget stor betydning for den hurtige person- og posttrafik.

Det vil da blive muligt at sende lyntogene over broen, ikke blot trevognslyntogene, men også firevognslyntogene. Det formodes, at de vil være i stand til at klare den store stigning. Alene den kinetiske energi, de kan have ved indkørslen til stigningen, vil som regel være nok til at hjælpe dem godt på vej uden stort hastighedstab.

Desuden må det sikkert blive muligt at sende Mk-Fk-dobbeltvogne med fire hurtigtogsvogne over broen. Da de har 6 banemotorer, kan de klare stigningen forholdsvis godt. Endvidere kan Mo-vognstog køre over broen, f. eks. tog, der består af en Mo-vogn og en bogievogn eller 2 Mo-vogne og 2 eller muligvis 3 bogievogne. Fremdeles kan helt nye motorvognstyper og nye komplekse motortog benytte broen.

Endelig kan der bygges specielle diesellokomotiver eller gasturbine-lokomotiver til broruten; hvis den elektrificeres, kan der anskaffes elektrolokomotiver, som for øvrigt kan indrettes til at genvinde bremseenergien på faldstrækningerne.

De nuværende og bestilte diesellokomotiver kan passere broen, men kan ikke medtage mere end et par

vogne. Måske burde man af hensyn til dem forøge broens bæreevne til tog vejende op til 300 eller 350 t. Men det koster en hel del.

Broen kan også tjene større tog, idet disse kan tvedeles eller tredeles i Korsør og Nyborg og køre over broen ved egen kraft for den første afdelings vedkommende og ved hjælp af specielle lokomotiver for den sidste afdelings vedkommende. — Der som disse lokomotiver bygges med abnormt høje førerhuse, hvilket muliggøres, hvis brostrækningen får stort frit profil, kan de måske bruges i bagenden af togene. — Under alle omstændigheder må man kunne overføre 12-vognstog, som er formeret af 2 Mk-Fk-vogne i yderenderne og derimellem 8 bogievogne, hvoraf de mellemste er styrevogne, som har ledninger til motorvognene.

Selv om broens bæreevne bliver begrænset til små tog, bliver dens trafikkapacitet betydelig, idet den kan benyttes af et meget stort antal tog. Den kan befares af lige så mange tog, som Storstrømsbroen kan tage, ja mange flere, hvis der indføres speciel togkontrol. Dette fremgår af, at den nye bro over Rhinen ved Kölns hovedbanegård kan afvikle ikke mindre end 1400 tog på et døgn, ganske vist på dobbeltspor; den afvikler i virkeligheden over halvdelen af dette antal, trods togtæthedens variation i døgnets løb.

Selv om broens kapacitet som jernbanebro kun bliver 350, 300 eller 250 t (mod 5000—4000 t for en egentlig jernbanebro), tilmed med yderligere vægtreduktion, hvis det pågældende togmateriels vægt er meget koncentreret, bliver broen dog væsentlig dyrere end en ren vejbro.

Den rene vejbro vil antagelig koste mellem 50 og 100 mill. kr. Den kombinerede vej- og jernbanebro vil formodentlig koste mellem 100 og 150 mill. kr. — Derimod vil en kombineret vej- og jernbanebro med 2 jernbanespor for tunge godstog og med 3 eller 4 kørebaner for biler, med 10 ‰ stigning og 10—13 km længde for såvel jernbanen som bilvejen antagelig koste mellem 1.000 1.500 mill. kr., rimeligvis nærmere det sidste end det første tal. (NB.: Den meget lange kombinerede jern-

bane- og vejbro bør principielt have flere kørebaner for biler end den ret korte rene vejbro, bl. a. fordi kravet om overhalingsmulighed melder sig stærkere, når broen er lang).

En tilsvarende konstrueret bro for jernbanetraffic alene kan bygges væsentlig billigere, fordi de fire femtedele eller i det mindste de tre fjerdedele af bilkørebanelængden helt kan spares.

Den rene jernbanebro kan måske laves for lidt under 1000 mill. kr.

Disse tal er meget usikre; men størrelsesordenen er næppe usikker; og det er nok til at vise, at man foreløbig ikke bør interessere sig for at realisere den store kombinerede jernbane- og vejbro, men muligvis nok vejbroen, og særlig, hvis denne midlertidig kan tjene en del af jernbanetrafficen direkte og resten indirekte.

Dette forhindrer ikke, at man senere kan bygge en egentlig jernbanebro med to spor for svær togtrafik og med svage stigninger. — Når den står fuldført, kan man opgive sporet på den først færdige bro og kan da omprofilere denne, så den får to par kørebaner, der adskilles ved en bred midterstribe, samt knallert-cyklestier på begge sider.

I så fald må der bygges to broer i stedet for blot en enkelt. — En sådan tanke kan måske nok umiddelbart forekomme at være ulogisk eller ligefrem utopisk. — Men der kan næppe herske tvivl om, at de to pågældende broer vil koste mindre tilsammen end den kombinerede jernbane- og vejbro med dens lange og brede overbygning for biltrafikken.

Den væsentlige fordel ved at opgive planen om at bygge den store kombinerede jernbane- og vejbro til fordel for den rene jernbanebro plus den rene vejbro, der evt. midlertidigt (eller varigt) kan befares af jernbanetog, er, at man da kan opnå et effektivt resultat nogenlunde hurtigt.

Resultatet kan endda opnås for beløb, der nok er ret betydelige, men dog yderst små i sammenligning med dem, der ville blive påkrævet til udførelsen af de kolossale anlæg, som man i så mange år har fablet om at ville realisere, alle de finansielle og tekniske vanskeligheder til trods.

Den københavnske Samfærdselskommission

I »Vingehjulet« har fhv. generaldirektør Terkelsen opridset hovedlinierne for arbejdet i »Den københavnske Samfærdselskommission«. som nu har afgivet sin betænkning.

Vi finder anledning til at bringe indlægget, fordi der i det er visse retningslinier, som kan have interesse for vore medlemmer, og dermed tænkes specielt på forholdene for S-banerne i fremtiden.

I november 1950 nedsatte regeringen en kommission med den opgave at undersøge mulighederne for en koordinering af de kollektive trafikmidler i Storkøbenhavn i S-baner, Københavns Sporveje, »Nesa«s omnibuslinier, Amagerbanens omnibusdrift, Nærumbanen og de talrige private omnibuslinier samt endelig også Statsbanernes omnibusdrift inden for nærtrafikens område. Kommissionen fik den tidligere indenrigsminister (og senere på ny indenrigs- og boligminister) J. Kjærbyl til formand, og dens ca. 20 medlemmer repræsenterede dels de interesserede trafikvirksomheder, dels de kommunale områder, for hvilke trafikudviklingen har særlig betydning, og enkelte andre faktorer. Statsbanerne var repræsenteret ved daværende generaldirektør E. Terkelsen og banechef Th. Engqvist. Kommissionen har nu afgivet sin betænkning i form af et lovforslag på nogle og fyrretyve paragraffer og med ledsagende bemærkninger, der fylder ca. 150 store maskinskrevne sider, og som allerede ved sit volumen giver vidnesbyrd om arbejdets omfang, der i øvrigt var forhåndsgivet, når man erindrede sig de dybe forskelligheder i trafikvirksomhederne: Fra Statsbanernes S-banedrift, uløseligt driftsmæssig forbundet med fjerntrafiken, over de rent kommunale sporveje og den kommune-ejede, men i privat regie drevne Nesaomnibusdrift (sammen med anden virksomhed) til de rent private omnibuslinier. Det turde være indlysende, at der ikke alene har været tale om store indbyrdes forskelle i forholdene, men også om stærkt afvigende synspunkter, der måtte bøje sig mod hinanden for til sidst at kunne samles i den enstemmige betænkning.

Formålet med kommissionens arbejde var at nå — under een eller anden form — en koordinering, den størst mulige driftsmæssige og økonomiske enhed for de offentlige københavnske trafikmidler, hidtil henhørende under navnlig tre faktorer: Stat, kommuner og private, der næppe altid turde betegnes som en tre-enighed, selv om der i et vist omfang har fundet samarbejde sted, f. eks. mellem Statsbanerne og Københavns Sporveje (bybanetakst, fællesbillet m. m.).

Den ordning, man i kommissionen har kunnet samle sig om, og som kort nedenfor skal skitseres, idet hovedvægten lægges på Statsbanernes forhold, vil ikke kunne betegnes som overbevisende enkel eller lettilgængelig at arbejde sig igennem, men med de mangeartede hensyn, der var nødvendige at tage til forskellig side, har kommissionen — og da især dennes snævrere arbejdsudvalg, der har gennemdrøftet de mangfoldige spørgsmåls enkeltheder — ikke kunnet nå et mere enkelt resultat, f. eks. i retning af eet trafikelskab for hele den kollektive nærtrafik. Der er formentlig på den anden side så

stærke kræfter (også af ellers modsat politisk opfattelse) bag de i sig selv naturlige koordineringsønsker, at der vil blive sat meget ind på sagens gennemførelse videre i regeringen og derefter i Folketinget i den kommende folketingssamling.

Det er tanken, at den kollektive trafik i Storkøbenhavn (i denne forbindelse stort set sammenfaldende med S-bane området) skal samles under et trafikråd, som tillægges den fornødne planlægnings- og bevillingsmyndighed. Dette trafikråd er igen delt i forskellige organer: Et bevillingsråd (i alt 37 medlemmer, repræsenterende staten og de kommuner, der økonomisk er med i ordningen, med ca. $\frac{1}{3}$ til staten, ca. $\frac{1}{3}$ til København og Frederiksberg kommune og ca. $\frac{1}{3}$ til Gentofte og omegnskommunerne), hvilket råd skal afgøre, hvilke penge der — under forudsætning af accept fra de statslige og kommunale bevilgende myndigheder — skal stilles til rådighed til trafikplanens gennemførelse. Dernæst en komite på 5 medlemmer, der skal forestå udarbejdelsen af trafikplanen og varetage ledelsen af trafikrådets løbende forretninger, og blandt hvilke 5 medlemmer der udnævnes en administrerende direktør. Endvidere et koncessionsudvalg (til koncessionsgivning navnlig på rutebil-drift inden for området), et trafikdirektorat (til varetagelse af driften af de trafiklinier, der straks eller senere henlægges direkte under trafikrådet, i første omgang navnlig Københavns Sporveje og Nesa's linier), og endelig forskellige udvalg (i hvilke bl. a. Statsbanerne vil blive repræsenteret).

Det vil føre alt for vidt i »Vingehjulet« blot nogenlunde detaillert at gøre rede for den påtænkte ordnings enkeltheder, og i øvrigt kan vel nok forskelligt tænkes påvirket af den kommende folketingsbehandling. Blot skal det nævnes, at kommissionen foreslår midlerne til investering af nyanlæg tilvejebragt med 75 pct. af staten og 25 pct. af de deltagende kommuner, og at man tænker sig at arbejde med en 5-års anlægsplan.

Derimod vil det falde naturligt over for »Vingehjulet«s læsere at gøre rede for S-banernes placering inden for den tænkte nyordning.

Driftsmæssigt forbliver S-banerne uforandret under Statsbanerne. Der er — for de bestående linier — kun tale om en økonomisk adskillelse, idet S-banernes driftsresultat (udbytte eller underskud) fremtidig tilfalder trafikrådet, der da også skal udrede afskrivning og forrentning af disse anlæg. Som vistnok bekendt har Statsbanerne i de senere år opstillet skønsmæssige beregninger over S-banernes rentabilitet — beregninger, der har vist skiftende overskud, vel at mærke, når man ikke medregnede afskrivning og forrentning (og kun den Statsbanerne tilfaldende part af pensionsudgifterne). Det er nu foreslået, at et særligt regnskabs-

udvalg (efter lovforslagets gennemførelse) skal opstille de nødvendige retningslinier for de fremtidige skønmæssige beregninger af S-banernes driftsresultat. Fællesskabet mellem driften af S-banerne og fjernbanerne nødvendiggør i vid udstrækning anlæggelse af skøn både over for deling af indtægter og driftsudgifter mellem de to banegrupper og over for fastsættelse af, hvilke afskrivnings- og forrentningsbeløb, der bør hvile på S-banerne.

På to fronter må der i særlig grad et samarbejde til mellem trafikrådet og Statsbanernes ledelse: På det køreplansmæssige og på det takstmæssige. For begge disse områder kunne man tilsyneladende give trafikrådet »frit spil« til at opstille sine krav og sine takstsystemer — når dette fremtidig selv skal klare økonomien. Men på begge områder må hensyn tages til kravene fra fjerntrafikken på de sideløbende, ja, delvis på de samme linier som nærtrafiken. Der er derfor også her forudsat særligt samarbejde mellem trafikrådet og Statsbanernes ledelse for at sikre fornøden gensidig hensyntagen.

For nyanlægs vedkommende gælder, at sådanne nye S-baner (herunder også tunnelbaner gennem København) anlægges for trafikrådets regning. Rådet træffer afgørelse om linieføring, om terminer for bygning o. s. v., men driften af alle S-banerne forudsættes bevaret hos DSB, der altså i det daglige bliver driftsherre, og som bl. a. også indsætter sit eget personale i driften. Dette personale vil ansættelsesmæssigt, beskæftigelsesmæssigt, lønmæssigt o. s. v. få samme stilling om nu, altå ikke f. eks. være bunden til S-banedriften alene.

For personalet i det daglige arbejde vil omordningen efter det foreliggende forslag derfor ikke blive af større betydning. Der kan selvsagt blive tale f. eks. om andre takstprincipper, men personalets egne forhold må — med Statsbanerne som leder af den samlede S-togsdrift — forudsættes at ville forme sig som under statsdriften nu. Der er først og sidst tale om en *regnskabsmæssig* udskillelse. Storbyens kollektive trafikmidlers økonomiske driftsresultat samles i een »pulje«, og der forudsættes — i hvert fald set over en længere fremtid — fornøden balance mellem driftsindtægter og driftsudgifter. Hvorvidt dette vil kræve takstforhøjelser eller ej, må fremtiden vise. Det er — også efter den kritik, der (til tider i ganske overdreven eller direkte misvisende form) nu og da har været rettet mod Statsbanernes takstbestemmelser for nærtrafiken — nærliggende at tænke sig de forskellige nuværende takstsystemer puttet i smeltediglen og noget nyt forsøgt, men det er rigeligt tidligt at spekulere på, hvilke veje man antagelig vil gå, og hvilke resultater dette vil medføre.

I den fælles »pulje« glider altså S-banernes overskudsbeløb eller underskud ind som en del. Ordningen vil give adskillig administrativ besvær — og nogen regnskabsmæssig usikkerhed, men der er næppe noget at indvende mod dens princip.

Hvad nyanlæg af S-baner angår, da er det som nævnt tanken, at staten skal bidrage med 75 pct. og de parthavende kommuner med 25 pct. De to tal er ikke i kommissionsbetænkningen motiveret med andet, end at de 25 pct. må anses for at være den maksimale grænse for kommunernes finansielle for-

måen. Hvorledes staten — herunder ikke mindst Folketingets partier — vil se på den staten tiltænkte broderpart på 75 pct., vil det være fremtiden forbeholdt at afsløre — Folketingets politiske partier har jo ikke været repræsenteret i denne egenskab i kommissionen. Som bekendt har staten hidtil alene finansieret S-baneudbygningen, men denne har jo også hidtil formet sig som supplement (byggende på) det bestående fjernbanenet. Skal de planlagte tunnelbaners første del gennemføres i det kommende tiår, bliver der brug for meget store millionbeløb.

Der er gået vinter og vår nogle gange, siden kommissionen blev nedsat. Bag dens betænkning ligger et meget omfattende arbejde, og det må utvivlsomt forventes, at også behandlingen i regering og Folketing vil kræve både vinter og vår i hvert fald mindst een gang. Selv når lovforslaget er lykkeligt gennemført, er dog kun derved skabt rammen for og givet starten til nyordningen af storbyens kollektive trafik, idet der da står tilbage omfattende forhandlinger om overtagelse, om S-banernes regnskabsform, om nye overenskomster til mange sider m. m. m.

På den anden side er det utvivlsomt stærkt ønskeligt, om man inden alt for længe kunne komme igang med de anlægsarbejder, der helst i løbet af det kommende tiår skulle resultere i de til den tid nødvendige første tunnelbaner til aflastning af den gadetrafik, der synes hastigt at nærme sig grænsen af det forsvarlige på adskillige steder.



Landsoplysningsudvalget

Fællesrejsen 1955

Som tidligere meddelt her i bladet er sommerens fællesrejse sikret, idet der har tegnet sig ialt 50 deltagere.

Der er til samtlige deltagere sendt et program over rejsen samt oplysning om, hvorledes indbetaling for rejsen — der udgør kr. 340 for fripasberettigede og kr. 535 for øvrige deltagere — vil kunne ske.

De indsendte rejsepas vil snarest blive tilbagesendt, og sammen hermed vil følge adressefortegnelse over de forskellige standkvarterer på rejsen.

Dersom nogle af deltagerne skulle ønske yderligere oplysninger om rejsen, bedes man snarest tilskrive undertegnede herom.

På landsoplysningsudvalgets vegne
J. V. Christiansen.

Tillidsmandskursus 1955

Som meddelt i skrivelse herfra til samtlige afdelinger og underafdelinger afholdes det årlige tillidsmandskursus på foreningens feriehus i dagene 5—12. september d. å.

Deltagerne i kursus vil blive inddelt i 3 grupper under ledelse af lokomotivførerne Carl Schmidt,

Ng, og S. Suneson og G. A. Rasmussen, Gb. Kursusleder bliver landsoplysningsudvalgets formand.

Sideordnet med arbejdet i grupperne vil der blive indlagt aktuelle foredrag.

Deltagerne vil få gratis ophold på ferie hjemmet i kursustiden. Generaldirektoratet ansøges om at bevilge 3 dages ekstraordinær tjenestefrihed, ligesom landsoplysningsudvalget vil yde 55 kr. pr. deltager til eventuel betaling af permissionsdage. Der må påregnes at skulle bruges ialt 8 dages permission, ud- og hjemrejse incl.

Interesserede tillidsmænd vil kunne få nærmere oplysninger om kursusplan og betingelser for deltagelse i kursus ved henvendelse til den stedlige afdelingsformand.

Ansøgning om deltagelse må foreligge hos undertegnede senest den 25. juli.

Landsoplysningsudvalget anbefaler så varmt som muligt foreningens tillidsmænd at melde sig som deltagere i kursus, og vi gør i den forbindelse opmærksom på, at kursus' hele opbygning er baseret på en undervisningsform, som alle — såvel ældre som yngre — med udbytte vil kunne deltage i.

Oplysningsarbejdet inden for organisationerne er af uvurderlig betydning for en fortsat udbygning og fremgang, og her gælder ikke mindst betydningen af gode og velbesøgte tillidsmandskursus.

En tillidsmands opgaver inden for vort moderne samfunds- og organisationsliv er efterhånden blevet så mangfoldige, at det er bydende nødvendigt, at der gennem en almen oplysningsindsats gives tillidsmanden mulighed for en indhentelse af en teoretisk baggrund til brug såvel i de forhåndenværende opgaver som i de mangfoldige opgaver, der allerede nu toner sig på fremtidens horisont.

Derfor har vi vore tillidsmandskursus, og derfor må også den tillidsmand, der hidtil har ment at kunne klare sig uden et kursusophold, nu melde sig som aktiv deltager og være medvirkende til, at vi til stadighed er på højde med de krav, tiden stiller os som tillidsmænd.

På landsoplysningsudvalgets vegne
J. V. Christiansen.

Fra **MEDLEMSKREDSSEN**

Tilrettelægning af kørselsfordelinger

Der er sikkert ingen tvivl om, at kørselsfordelingernes udarbejdelse og derigennem personalets fritidsfordeling er noget, som til enhver tid optager lokomotivmændene meget stærkt.

Såre naturligt er det, fordi tjenesten indgår i rammen om ens tilværelse, og i hvert fald er en meget stor faktor i det regnestykke, hvor også en så væsentlig ting som arbejdsglæde tynger i vægtskålen for at opnå et tilfredsstillende resultat.

Før kørselsfordelingerne kommer til den enkelte lokomotivmands kendskab, er der ved tilrettelægningen udført et stort arbejde af distriktet for at få alle tog placeret så hensigtsmæssigt som muligt, og naturligvis er der mange hensyn at tage, ikke mindst rent administrative.

Rent umiddelbart er det indlysende, at der hos de mennesker, der skal udarbejde turene, ligger

et meget stort ansvar, idet der skal administreres så store værdier, som andre menneskers frihed er, værdier, der langt overstiger kroners og øres værdi.

At skabe kørselsfordelinger, der er 100 pct. tilfredsstillende, vil sikkert være umuligt, men en tilrettelægning, hvor almindelig tilfredshed er resultatet, ligger så afgjort inden for mulighedernes grænse, hvis man ved udarbejdelsen lod menneskelige hensyn gå forud for hensynet til penge. Mange af personalets ønsker bliver ofte under henvisning til pengespøgelset afvist, omend disse er nok så beskedne.

Den igangværende sommerkørsel er af en sådan beskaffenhed, at den kræver store ofre af personalet, som så absolut forventer de størst mulige indrømmelser, når vinterens kørselsfordelinger om få måneder skal forelægges til godkendelse. For mangan en lokomotivmand har personalesituationen været et meget alvorligt afbræk i dispositionerne ved fritidens og feriens tilrettelægning, idet han uden at kny har måttet give afkald på sin faste plads i tur og midlertidigt overgå til reserven. Værende klar over nødvendigheden heraf, tages sommerens besværligheder som de kommer, men det forventes, som tidligere nævnt, at dette honorerer i de perioder, hvor muligheden herfor er til stede; thi selv den største imødekommenhed fra den daglige tjenestefordelers side kan naturligvis ikke opveje de ulemper og afsavn ovennævnte forvolder.

Men også for personalet i strækningsture er ofrene store, idet forsinkelser, omlægning af forskellige tog samt togenes størrelse og forøgede hastighed stiller de største krav til dem. Når kørselsfordelingernes opstilling ikke giver den fornødne mulighed for hvile, navnlig på fremmed depot efter natkørsel, vil det være forståeligt, at en ting som arbejdsglæde bliver sat på en ofte unødigt hård prøve.

Måtte forståelsen heraf slå så stærkt igennem, at man på fremmed depot efter natkørsel lagde de fornødne ophold på mindst seks timer, at man lod ti timers reglen for ophold på hjemstedet være en undtagelse i fast tur og lagde dette så nær de seksten timer som muligt, at man i videst mulig udstrækning lod fridagene begynde kl. ca. 14,00 og slutte kl. ca. 9,00, at man ved natkørsel tog så meget hensyn til de strenge tjenester, at syv timer blev maksimum, og at der i turene blev givet en passende margin for forsinkelser og andre uregelmæssigheder, så ville arbejdsglæden og samarbejdsviljen stige ganske betydeligt, og personalet ville samtidigt få en passende del af udbyttet af rationaliseringen indenfor DSB. Det nytter ikke meget, at personalerepræsentanterne møder forståelse et enkelt sted, vi må forvente, at hele ledelsen må kunne indse, at tilværelsen for en lokomotivmand er mere end tjenestetidsregler og da navnlig disses underbestemmelser. Det er simpelthen et bestemt ønske om ret til at leve med i livet uden for etaten — familieliv, deltagelse i oplysningsarbejde, aftenskoler og andre kulturelle arrangementer. Lad os se, at samarbejdstanken ikke er hul, men at den er et vigtigt led i et moderne samfund, et vigtigt og nødvendigt led ført i den rette ånd.

G. A. Rasmussen, Gb.



Tak

Min hjerteligste tak for venlig deltagelse ved min mands død og begravelse.

Signe Poulsen,
P. Knudsen­gade 34, 1., SV.

Vor hjerteligste tak for venlig deltagelse ved vor gode, kærlige mands og fars, elektrofører H. F. B. Lundbys, sygdom, død og begravelse.

Tak for æresvagt­en og fanens tilstedeværelse.

Anna og Leif Lundby.

Jubilæum

Lokomotivfører P. K. Larsen (Boe), Korsør, kan søndag den 7. august fejre sit 40 års jubilæum som lokomotivmand ved DSB.

P. K. Larsen har virket her i Korsør gennem mange år og er kendt som en god lokomotivmand og kollega, der er velset over alt for sit stille og rolige væsen.

Afd. 17 sender på jubilæumsdagen de hjerteligste lykønskninger med tak for tiden, der er gået, og de bedste ønsker for fremtiden.

E. J.

Aarhus afdelingers sommerudflugt

DLF Ar. afd. afholder sommerudflugt den 11. august 1955 til Rindsholm kro med keglespil, dans m. m.

Afg. Ar. H. kl. 13,50.

Ank. Ar. H. kl. 24,00.

Pris pr. kuvert 7,00 kr.

Kaffebord 1,70 kr.

Aspiranter og pensionister kan deltage.

Festudvalget.



Afsked.

Lokomotivfører (11. lkl.) J. C. M. Rasmussen, Slagelse, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31-8-55).

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-7-55.

Pens. lokomotivfyrbøder L. C. R. Jensen, Sandbjerg­gade 54, 3., København N.

Rettelse

Forflyttelse af lokomotivfyrbøder T. Madsen, Viborg, til Aalborg (1-6-55) er annulleret.

Dødsfald blandt medlemmer.

Elektrofører H. F. B. Lundby, Enghave, er afgået ved døden den 3-7-55.

Dødsfald blandt pensionister.

Pens. lokomotivfører J. D. Hubert, Ny Vestergade 15, 1., Odense, er afgået ved døden i juni måned 1955.

Pens. lokomotivfører H. V. Pedersen, Valbyvej 16, Slagelse, er afgået ved døden den 14-6-55.

NYE ADRESSER

Lokomotivfører-afdeling:

Struer: Formandens adresse rettes til: Nygade 12.

Lokomotivfyrbøder-afdeling:

Helsingør: Formandens navn og adresse rettes til J. C. Stenderup, Stubbedamsvej 7 a, 2. tv.

Byttelejlighed

Aabenraa—København.

Stor 2½ værelses lejlighed med centralvarme, altan, badeværelse, fryseboks, maskinvask, nær skov og strand, husleje 160 kr. med varme, indskud 905 kr., ønskes byttet med tilsvarende eller større.

M. Eriksen, lokomotivfører,
Esbern Snaresgade 5 st., Kbhvn. V.

Statsbanepersonalets Sygekasse

Jernbanelæge J. Munck, 8 A. lægedistrikt. Dr. Olgas Vej 2, er bortrejst fra 8. august til 19. september incl.

Hans praksis varetages i nævnte tidsrum af læge Kjeld Rode, Nylandsvej 76.

Konsultationstid: 13—14, torsdag kun 17—19, lørdag kun 11—12.

Turistsektionen meddeler . . .

Tur 66. *Paris og Reims.* 18/9—25/9. 270 kr. Har De ikke tid til en lang sommerferie, så prøv denne lille nemme tur, der fører Dem fra toppen af Eiffeltårnet til bunden af champagnekældrene i Reims.

Tur 68. *Spanien rundt.* 18/9—8/10. 930 kr. Turen er desværre blevet dyrere end beregnet, men til gengæld får De også tre dage i Paris og tre dage i Schweiz, foruden selve rundturen til alle de morsomme og skønne byer: Madrid, Sevilla, Granada, Cordoba, Valencia, Barcelona o. s. v.

Tur 69. *Grækenland.* 9/10—26/10. 690 kr. Sempelthen alle tiders Grækenlandstur. I direkte samarbejde med vore græske kolleger er det lykkedes os at sammenstille et virkeligt fint og billigt program. Undervejs får vi tid til en udflugt i det skønne Kärnten i det sydlige Østrig. Der bliver ophold i Saloniki og et par dage i Athen. Turens højdepunkt bliver en 5-dages rundtur på Pelepones, hvor blot alene navnet »Olympia« fortæller om, hvad der venter turens deltagere af oplevelser. Her er noget for den, der ønsker at finde det eventyrlige, det romantiske, det spændende, den skønne natur, vildsomheden, historiske minder, kort sagt alt. Samtidig er det lykkedes os at gøre turen forholdsvist behagelig. Turleder bliver tkfl. G. K. Roloff.

Det bedste
I CYKLER OG RADIO

V. Petersen
Jyllandsgade 22
Fredericia
Tlf. 1033

LANDBOMEJERIET

FREDERICIA

TLF. 1558 og 1559

FÆLLESBAGERIET A/s

Fredericia . Tlf. 602

Køb altid Brød fra Fællesbageriet

Den folkelige Forsamlingsbygning
(lige overfor Landsoldaten)

*Store Bal-
og Selskabslokaler*

Vald. Petersen . Fredericia . Tlf. 85

Pedersen & Nielsen

Indehaver: Louis Nielsen
Danmarksgade 6, Fredericia
*Leverandør til
Brugsforeningen*

FREDERICIA KUL-KOMPAGNI A/s

Loehr og Holmelund

...vi sælger varme

Telefon
170-888
4 linier

Fredericia Mejeri

Anbefaler sig med **Gothersgade 14**
1. Kl.s Mejeriprodukter

Hotel LANDSOLDATEN

FREDERICIA

altid bedst — derfor billigst

»LA BELLA«

Gothersgade 15
Fredericia, Tlf. 598
v. Gartner Kai Møller

Blomster- og Kranseforretning anbefales de ærede Medlm.

Mylius **HANSEN**
GULDSMED
URMAGER

Vendersgade 9 . Fredericia

Værkstedet med mange års erfaring
Eget maskinsliberi for briller
Leverandør til sygekassen

Ekvipér Dem i

London-Magasinet

FREDERICIA

FREDERICIA KUL- OG BRÆNDEHANDEL A/S

KUL- OG KOKS-IMPORT

Forhandler af Fredericia Gaskoks

IMPORT AF



BRÆNDELSOLIER

KULPLADS OG KONTOR:
VESTHAVNEN
TELEF. 955

Thomas Hansen's Bageri

bringes i velvillig Erindring
Brødet bringes overalt i Byen
Danmarksgade, Struer, Tlf. 308

*For Synet en Vinding,
køb Brillen hos Sinding!*

★ STRUER . Tlf. 119

Aut. Installatør HENRY BERTELSEN

Tlf. 691-191 . Giro 48003
Østergade 5 . Struer

P. WEILING

Struer . Tlf. 93

anbefaler alt
i moderne
Blomsterbinderi

BOGTRYKKERIET

Nørrebrogade 5, Fredericia
A. Petersen . Tlf. 1014

Alle Arter Tryksager til smaa Priser
Festsange . Telegrammer

Ougaard & Jensen

Danmarksgade 21 A
Fredericia
Telefon 332

Alt i herre- og drengetøj

NYBO

STRUER

- et godt Sted at handle

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer

anbefales
Ærb. Gustav Jensen

Farve- bøtten

Tapet . Malerverer . Rullegardiner

v. **Holger Häuser**

Danmarksgade 23 . Fredericia . Tlf. 1337

»Moselunds« Rugbrød

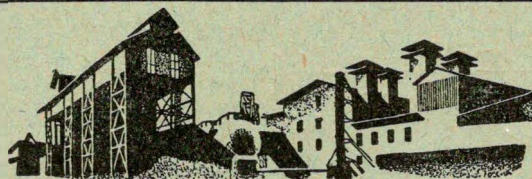
Tlf. 309

anbefales

I Sol og Pløre
gaa eller køre *Brug*

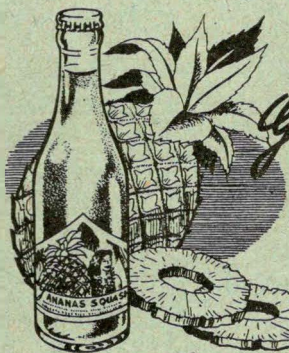
Skotøjsbørsens Fodtøj

Struer - Telf. 109



AKTIESELSKABET

DANSK SVOVLSYRE- OG SUPERPHOSPHAT-FABRIK



STJERNENS

Golden

**ANANAS
SQUASH**

- en læskedrik i særklasse ...

Spis Kalundborg Margarine

Th. Jørgensen. Telefon 90

Daglig friskkærnet. Leverandør til Feriehjemmet

Tag Kager med hjem fra **Clorius**

Spec.: Fødselsdagskringler

Tlf. Kalundborg 187

Prøv mine Kræmmerhuse

Fineste Kød, Flæsk, Paalæg

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44

Tlf. Kalundborg 161

Leverandør til Feriehjemmet

Er Lyset i Uorden

da ring til Kalundborg 520

KJÆR CHRISTENSEN . aut. Installatør

Leverandør til Feriehjemmet

A. M. JØRGENSEN

Kleinsmed. Aut. Gas- og Vandmester. Centralvarme, Bad, WC, Pumpeanlæg

St. Jørgensbjerg 25

Tlf. Kalundborg 71

KALUNDBORG KULKOMPAGNI

Aktieselskab

Tlf. TRETEN

Marketenderiet

i Centralværkstederne

og Godsbanegaardens

Lokomotivremise

anbefales



Driftsudvalget

AKTIESELSKABET

Accumulator-Fabriken

TELEFON LYNGBY 1645

Fiskehus Nr. 1

Poul Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

Altid friske Torske-

og Rødspættefilet'er
samt Fiskefars

Leverandør til Feriehjm.

Murermester og Cementvarefabrikant,

anbefaler sig med alt
Murerarbejde, Terrasso-
arbejde, Havefliser,
Flagstangsfødder m. m.

Chr. Schrøder

Tlf. Kalundborg 360

Slagtermester Børge Rasmussen

Kød- og Paalægsforretning

P. Palludansvej 4, Tlf. Kalundborg 1343

Altid 1ste Kl. Varer . Hjemmelavet Paalæg

OTTO NIELSEN

Malermester

Tlf. Kalundborg 447

AAGE NIELSEN Slagtermester

Kød- og Paalægsforretning

Kordilgade 10, Kalundborg, Tlf. 173

Leverandør til Feriehjemmet

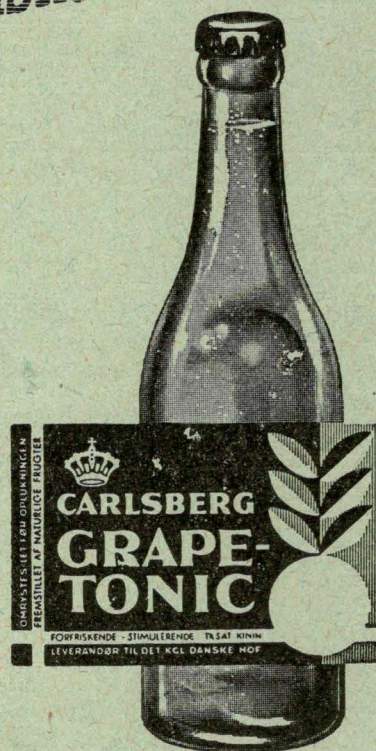
N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

En forfriskende Smag...

ALLE KAN LIDE DEN



Carlsberg