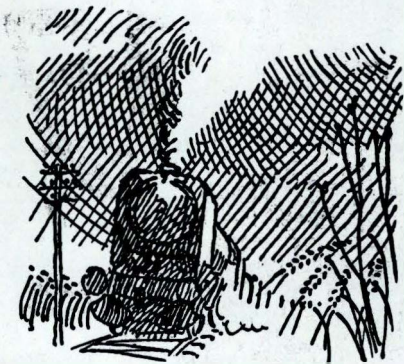




17

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

5. SEPTEMBER 1966 — 66. ÅRGANG

17

Indhold:

Jernbaneforeningen jubilerer	2
Et bybanesystem for hele Ørestaden	3
Oversigt over elektrisk transmission på dieselelektriske lokomotiver ...	7
Sjove gamle amerikanere IV	11
En pilot anklager	12
Cook's mener	13
SR & SIR	13
Fra medlemskredsen — Den kritiske røst	14
Personalia	15
Hjælpefonden	15
Damernes dag	16

Redaktører:

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

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hell. 7269.
Kontortid 9-16.
Lørdag lukket.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Tidligere regnedes 70 år for støvets år og mennesket kunne se enden på et livsværk. Da Jernbaneforeningen den 1. september fyldte 75 år kunne samme betragtning ikke anlægges, thi da drejede det sig om en organisation, levende og vital, med en ledelse fuld af forståelse for udviklingens krav og derfor en organisationspolitik som har givet Jernbaneforeningens medlemmer stadig økonomisk og social fremgang. Samme ledelse har videre arbejdet med en demokratisk forståelse langt fra den forbenethed, som de såkaldte embedsmænd i så stor udstrækning besad for mange år tilbage. Der er et moderne tilsnit over ledelsen, den er udadvendt og aktivt virkende og med en fornemmelse af, at det ikke blot drejer sig om at skaffe resultater i kroner og øre, men at man på en lang række områder bør være med til at præge udviklingen, så man i videst mulig omfang gavner medlemmernes og dermed familiernes trivsel. Jernbaneforeningen har et samarbejde til mange sider, det gælder også inden for jernbanemændenes rækker gennem jernbaneforeningernes fællesudvalg. Når dette skrives, har vi viden om, at foreningens delegeretmøde den 3.-4. september skulle tage stilling til et forslag om tilslutning til International Transportarbejder Forbund. Det er et spørgsmål, som har været fremme for en række år siden, og nu tages det op påny.

Resultatet af spørgsmålets behandling kan vi selvsagt ikke være bekendt med på indeværende tidspunkt, men efter vor opfattelse ville en tilslutning være en smuk understregning af foreningens udadvendte og aktive politik. Jernbaneforeningens placering i ITF vil være lige så naturlig som vor. Omend vi ikke altid er på linie med alle ting inden for denne verdensomspændende organisation, så drømmer vi ikke om at forlade dette samvirke. Det burde have været ganske selvfølgeligt, om delegeretmødet også havde haft et forslag om tættere samling af jernbanemændene.

Bag dette ville ligge en moderne tankegang for organisationsvirke. Hos os og i fagbevægelsen som helhed bør arbejdet derfor intensiveres. Jernbanemændene har åbenbare forudsætninger for at kunne løse opgaven, men må med øjeblikkets taktiske problematik se manglende tilslutning fra store kredse. Imidlertid ønsker vi Jernbaneforeningen til lykke med jubilæet og håber på, at fremgangslinien fortsættes og at samarbejdet mellem jernbanemændene styrkes og udbygges.

Et bybanesystem for hele Ørestaden

Af cand. mag. C. E. Andersen

Udvidelsen af Storkøbenhavns bybanesystem har både et kvalitativt og et kvantitativt aspekt, for så vidt som det er målet dels at bygge en række nye linier og dels at forøge kapaciteten af de bestående linier.

Den nye bybanelinie, der først kom på tale, var forbindelse fra Slangerupbanens (nu Farumbanens) endestation på Nørrebro til Københavns cityområde.

Planer om en sådan bane har været på tale siden 1906, d.v.s. gennem 60 år.

Kort før krigsudbruddet fremsatte Statsbanerne forslag om, at Slangerupbanen skulle indføres ad Nørrebrogade-linien til Nørreport og fortsætte i samme retning til Amagertorv og videre til det centrale Christianshavn og Sundby i Torvegade-Amagerbrogade-linien.

Lige efter krigen blev det særlig aktuelt at få indført banen, dels på grund af den almindelige udvikling og dels på grund af, at Københavns kommune da var blevet direkte engageret i den.

Stadsingeniør Forchhammer udarbejdede en plan, hvorefter banen skulle føres som en art ekspres-spørgningslinie direkte til Rådhuspladsen, følgende delvis den nedlagte godsringbanes tracé mod Frederiksberg og den tidligere Vestbanes tracé fra Forum til H. C. Andersens Boulevard og videre via Jarmers Plads til Rådhuspladsen.

Også Frederiksbergbanen blev inddraget i planerne. Den skulle føres ad samme linie som den gamle vestbane til Forum og derfra videre til Rådhuspladsen sammen med førstnævnte linie.

Fra stationen mellem Rådhuspladsen og Nytorv skulle banen fortsætte til Kongens Nytorv og efter en skarp kurve til Christianshavn-Sundby.

I den generalplanskitse, som Stadsingeniørens Direktorat udsendte i 1954, foresloges det, at Nørrebro-linien skulle fremføres parallelt med Nørrebrogade og i en bue under Kommunehospitalet, Grønttorvet, Ørstedsparken og Jarmers Plads til Rådhuspladsen og videre til Højbro Plads-Christianshavn-Sundby. Samtidig foresloges det, at Frederiksberg-linien skulle føres til Vesterbro og videre under Hovedbanegården og Tivoli, for at sluttes til den førstnævnte linie ved stationen mellem Rådhuspladsen og Nytorv.

Senere ændredes planerne til, at Nørrebro-linien skulle føres i Frederiksborggade-linien til Nørreport Station, under denne og videre til Kongens Nytorv for efter en snæver kurve at fortsætte under den gamle by til stationen mellem Nytorv og Rådhuspladsen, derpå under Rådhuset, Tivoli og Hovedbanegården og videre mod Frederiksberg Station, ligesom efter den lige

omtalte plan. En sidelinie skulle føres fra Højbro Plads til Amager.

For nogle år siden blev det besluttet at bygge Lundtoftebanen og banen langs Køge Bugt. Den sidste skulle føres til Vesterbro og forenes med linien fra Frederiksberg til og under Hovedbanegården og dermed til Kongens Nytorv.

Desuden besluttedes det, som en foreløbig løsning, at indføre Farumbanen via Svanemøllen til Boulevardbanen.

Fremdeles har man vedtaget at udvide S-togs trafikken på Nordbanen til også at omfatte strækningen mellem Holte og Hillerød. Endelig har man for et par år siden planlagt at forlænge S-banen fra Tåstrup helt til Roskilde.

Disse planers realisering vil medføre, at trafikken på Boulevardbanens S-banespor vil forøges. Af hensyn til denne forventede trafikforøgelse er den sidste version af bybaneplanen udvidet til også at omfatte en linie, der afgrænses fra Hellerupbanen ved en sporudfletning øst for Svanemøllen station, som forøvrigt skal flyttes hen til østsiden af viadukten af hensyn til Farumbanen. Banen skal fortsætte via Trianglen til Østerport og videre til Kongens Nytorv.

Hvis Boulevardbanen kan afvikle den kommende store trafik, bortfalder hovedbegrundelsen for at bygge bybanen gennem Østerbro fra Svanemøllen til Østerport og desuden bybanen gennem Nørrebro fra Nørrebro station til Nørreport station og Kongens Nytorv, samt bybanen gennem Frederiksberg og Vesterbro fra Frederiksberg station til Hovedbanegården og Kongens Nytorv.

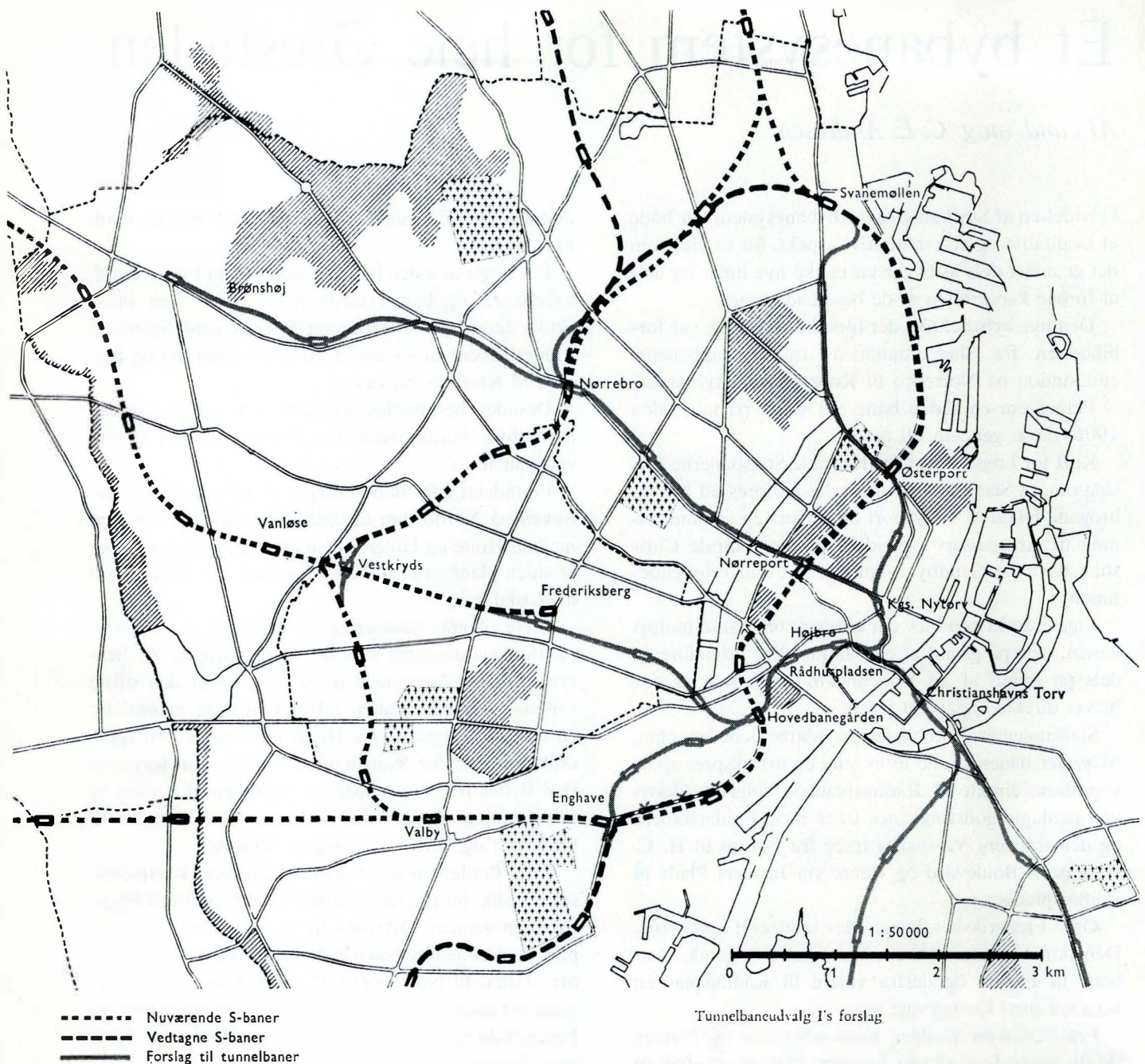
Dersom Boulevardbanen ikke kan afvikle den kommende trafik, må alle disse linier eller nogle af dem indgå i den endelige bybanehelhed.

Boulevardbanens kapacitet er altså et kardinalproblem.

Statsbanerne har skønnet, at Boulevardbanens S-spors kapacitet er 16.000 siddende passagerer pr. time i hver retning. Professor P. H. Bendtsen har efter anmodning af Folketingets bybaneudvalg foretaget en undersøgelse, der har givet til resultat, at man ved at forøge toglængden til 10 vogne og ved at køre med omtrent lige så tæt togfølge som i andre bybanebyer samt ved at indføre fuldautomatisk toghastighedskontrol, som nu er under udvikling mange steder, vil kunne forøge Boulevardbanens kapacitet til 27.000

I San Francisco regnes der med 30.000 siddende passagerer pr. time pr. spor.

I Tokyo befordres der på et enkelt spor på en time



Billedtekst til side 4.

Tunnelbaneplanen ifølge 1965-betænkningen omfatter i supplement til de tidligere vedtagne Køge Bugt-bane, Lundtoftebanen og bybanen fra Nørrebro til Svaneøen af hensyn til Farumbanens indføring: 1) En bybane fra Enghavevej via Vesterbro til Hovedbanegården og videre til Rådhuspladsens østhjørne, derpå under den gamle by til Kongens Nytorv, 3,6 km tunnelstrækning, og: 2) Fra Kongens Nytorv via Nørreport til Nørrebro, her tilsluttet Farumbanen, 4,4 km tunnelstrækning, samt en direkte fortsættende gren til Husum, 4,2 km tunnelstrækning, fremdeles: 3) Fra Kongens Nytorv via Østerport og Trianglen til Svaneøen, 4,0 km tunnelstrækning: 4) Fra Frederiksberg til Hovedbanegården, 3,0 km tunnelstrækning, desuden: 5) Fra Højbro Plads endvidere via Christianshavn til det centrale Sundby (Vejlands Allé) (4,5 km tunnelstrækning), og endelig, som en sidegren af sidstnævnte linie, fra Christianshavns Torv til Vestamager, 2,5 km tunnelstrækning og dertil overfladestrækninger. Hele systemet omfatter 26,5 km tunnelstrækninger, som næsten overalt skal fremføres under bebyggelser eller smalle, uregelmæssige gader.

Billedtekst til side 5.

Det her skitserede bybanesystem omfatter: 1) En bybane fra S-banesystemet vest for Dybbølsbroen under det ene S-banespor, Kødbyen, Halmtorvet og Hovedbanegården, videre til Rådhuspladsens centrale del og den gamle by til Kongens Nytorv; hertil kræves 2,9 km tunnelanlæg. 2) En bybane fra Kongens Nytorv via Borgergade forbi Østerport til Trianglen og videre under Østre Allé og Lyngbyvej til Lyngbyvej Station, fortsættende til Frederiksberg-Hellerup banen og dermed Hellerup, samt med en sidegren fra Lyngby Station til Farumbanen; hertil kræves 4,8 km tunnelstrækning fra Kongens Nytorv til Lyngbyvej Station. 3) En bybane fra Kongens Nytorv til trafikhavnen, videre til det nordlige Christianshavn og fortsættende over Kløvermarken til Amagerbanens tracé og dermed til lufthavnen. Den kan forlænges under Drogden til Saltholm, derfra under eller over Flinterenden til Limhamn og direkte til det centrale Malmø. Til den københavnske strækning kræves 1,8 km tunnel og dæmning mellem Kongens Nytorv og Kløvermarken.

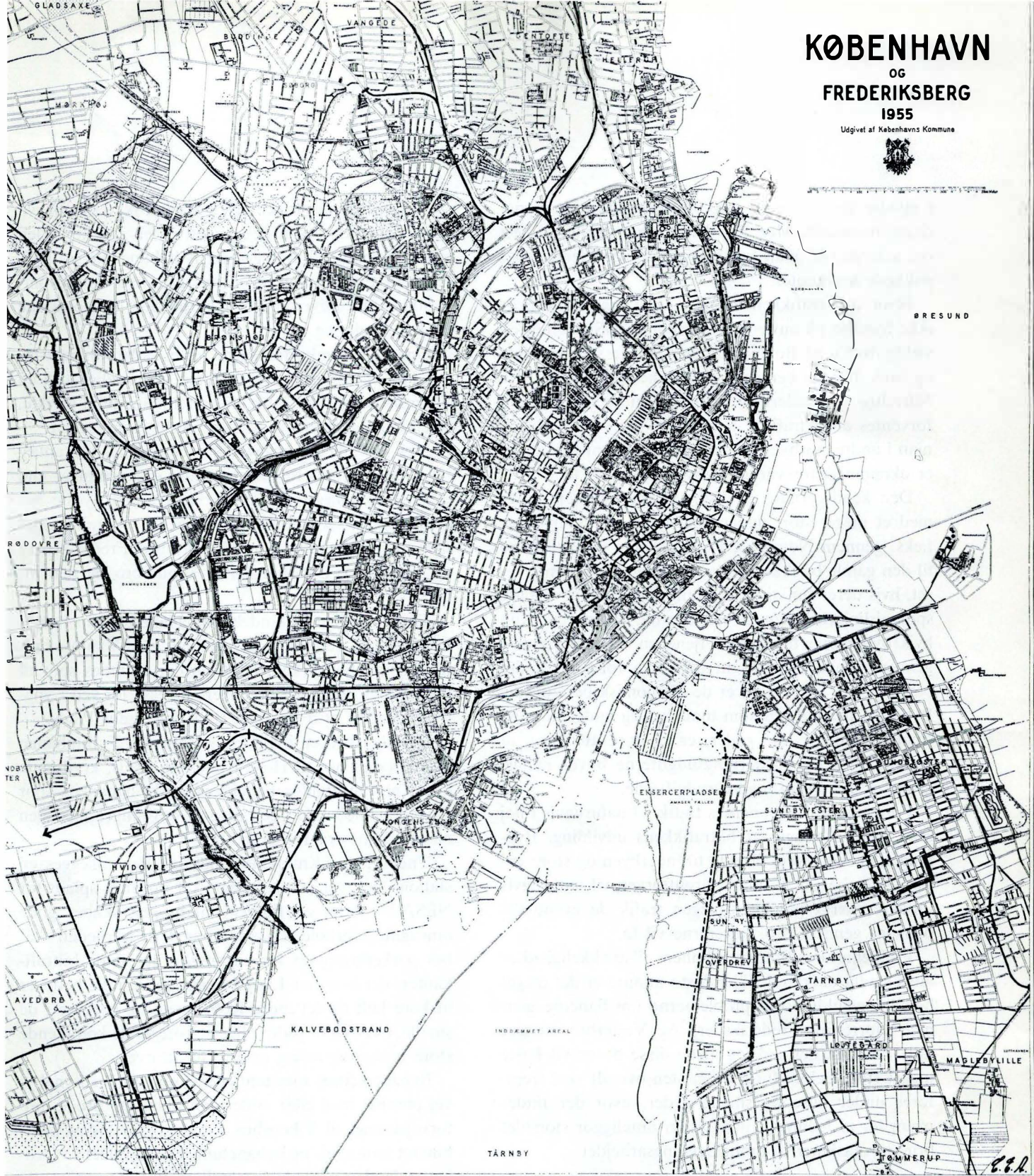
I supplement til disse tre linier, som repræsenterer et afsluttet system eller udbygningsstadium, kan der bygges to linier, som tilsammen kan udgøre et andet afsluttet system eller udbygningsstadium, men som kan knyttes til det førstnævnte system og dermed til det allerede eksisterende S-banesystem, nemlig: 4) En bybane fra Rådhuspladsen via Jarmers Plads og

KØBENHAVN

OG
FREDERIKSBERG

1955

Udgivet af Københavns Kommune



Forum til Nørrebro Station; hertil kræves 4,6 km tunnelstrækning. En sidegren kan føres fra Forum til Frederiksberg Station, hvortil kræves 1,1 km tunnelstrækning. En anden sidegren kan føres fra Ågade til Hareskovvej-Brønshøj, 3,3 km strækning, hvoraf dog kun omkring 2,5 km behøver at være tunnelstrækning. Endelig: 5) En bybane fra Hovedbanegården via Halmtorvet og Søringsgade-tunnelen under Sydhavnen til Amager Fælled, fortsættende med en gren til Vest- og Syd-amager og en anden gren til Sundby (Vejlands Allé), evt. helt til lufthavnen. Hertil kræves 1,8 km tunnelstrækning fra Hovedbanegården til Amager Fælled via Artillerivej og 0,8 km fra Engelsbovej til Sundby (Vejlands Allé).

Det bliver ialt til 20,3 km tunnelstrækninger. Men deraf kan ca. 1 km blive fælles med Lyngby-motorvejs tunnelen, og ca. 1,4 km kan udføres fælles med Sydhavns-motorvejs tunnelen; desuden kan 0,6 km mellem Rådhuspladsen og Halmtorvet blive fælles med tunnelanlægget for det førstnævnte bybanesystem. De resterende godt 17 km tunnelstrækninger kan næsten overalt, lige bortset fra den blot 1 km lange strækning under den gamle by, udføres for en moderat pris pr. km, fordi de i det store og hele føres på langs under brede, lige gader.

Linieføringen af dette system tillader, at delstrækninger f.eks. fra Rådhuspladsen (Vesterbrogade) til Kongens Nytorv og fra Kongens Nytorv til Østerport eventuelt kan udnyttes til drift med moderne sporvogne eller bybanetog som dem, der indføres i Frankfurt, indtil de pågældende tunnelstrækninger sluttes til de mere perifere strækninger og det eksisterende S-banesystem. Derved kan der opnås store trafikale resultater allerede på et tidligt tidspunkt.

i myldretiden lidt over 100.000 rejsende som søgnedagsgennemsnit. Men det drejer sig naturligvis mest om stående, ja, man kan vist roligt sige klemte eller pakkede trafikanter.

Hvor stor trafikken vil blive, kan man naturligvis ikke forudse på nuværende tidspunkt. DSB venter en vældig trafik på Boulevardbanen. Professor Bendtsen og hans stab har beregnet, at bybanestrækningerne fra Nørrebro og Frederiksberg til den indre by ikke kan forventes at få trafik i et omfang, der svarer til det, man i andre storbyer regner som minimum for, at det er økonomisk forsvarligt at bygge bybaner til.

Den kendsgerning, at Københavns Sporveje kører med et meget stort underskud, tyder på, at bybaner f.eks. gennem Nørrebro, Frederiksberg og Vesterbro til den gamle by ikke kan være økonomisk velmotiveret, hvis deres funktion væsentlig skal være at erstatte sporvejslinierne gennem de nævnte kvarterer. Kun hvis bybanerne tillige kan tjene en væsentlig større gennemgående trafik, som ikke kan føres ad andre banelinier til inderbyen, er de økonomisk berettigede. Bybaner, der udføres som tunnelanlæg under huse og smalle ledningsfyldte gader, er så dyre at bygge, at forrentnings- og afskrivningsudgifterne bliver mange gange så store som togdriftsudgifterne.

Forøgelsen af bybanernes trafik vil naturligvis i høj grad være afhængig af biltrafikkens udvikling. Bygningen af motorveje direkte til inderbyen og store garageanlæg her, bl.a. under Grønttorvet, vil naturligvis influere stærkt på, hvor megen trafik de eventuelle bybaner gennem brokvarterer vil få.

Problemet om Boulevardbanens tilstrækkelighed er altså stadig uafklaret. Ikke desto mindre er det meget betydningsfuldt, fordi problemerne om banerne gennem Nørrebro, Frederiksberg og Vesterbro hænger nøje sammen dermed, og alene disse baner vil koste meget store beløb, fordi de næsten overalt skal fremføres under huse og smalle gader, hvor der findes mængder af ledninger m.m., som umuliggør storstilet brug af maskiner til tunnelbygningsarbejdet.

En ekstra S-banelinie fra Hellerup til Enghavevej

Den bybanestrækning, der bliver stærkest belastet, er strækningen fra Hellerup, hvor banerne fra Holte (Hillerød), Klampenborg og Lundtofte løber sammen, og navnlig fra Svanemøllen, hvor Farumbanen føres til, indtil Valby, hvor banerne til Ballerup og Tåstrup (Roskilde) skilles, og navnlig til Enghavevej, hvor Køge Bugt-banen grener af.

Såfremt denne strækningens kapacitet ikke slår til, vil man kunne klare vanskeligheden på en ganske anden måde, nemlig ved at bygge en ny bybanelinie fra Hellerup til Enghavevej ad en ny rute, hvor anlægsomkostningerne bliver meget lave på 8 af de fornødne 10 km strækning.

Om anlægsomkostningerne for et sådant bybaneanlæg kan blive så små, at de vil stå i et rimeligt forhold til omfanget af den trafik, de kan komme til at afvikle, er et åbent spørgsmål, der ikke skal behandles her.

Men det må fremhæves, at det pågældende anlæg vil kunne udføres for langt mindre omkostninger end det bybaneanlæg, som er foreslået i den nyeste betænkning, og som omfatter 26,5 km overalt meget dyre tunnelstrækninger under Nørrebro, Frederiksberg og Vesterbro, Christianshavn, Sønderbro og den indre by.

Til den billige forbindelse fra Hellerup kan benyttes den lidet trafikerede S-banelinie mod Vanløse indtil Vognmandsmarken. Her kan der afgrenes spor til begge sider, førende til et lavere niveau, for ved Lyngbyvej Station at dreje mod Hans Knudsens Plads.

Desuden kan en bybanelinie føres fra Farumbanen nær Strødamvej til Hans Knudsens Plads, krydsende i lavt niveau Vanløsebanens og godsringbanens spor og sammenløbende uden niveauekrydsninger med den nævnte bane fra Hellerup.

Under Hans Knudsens Plads må der anlægges en station. Herover må der sørges for opstillingsplads for NESA-busserne og fjernrutebilerne og skabes gode omstigningsforhold. Desuden bør der i nærheden skabes parkeringsplads for en anseelig del af de biltrafikanter, der benytter Lyngbyvejen, så de ikke behøver at køre helt til det indre København og parkere i de smalle, overfyldte gader eller at køre til de kommende store parkeringsanlæg under Grønttorvet.

Bybanen føres som tunnelstrækning under Lyngbyvej parallel med eller under den planlagte brede motorvejstunnel til Vibenshus Runddel. En sådan kombineret motorvej- og bybanetunnel er foreslået i »Jernbanetidende« allerede 1. oktober 1965. For et par år siden har man vedtaget at bygge en ren motorvejstunnel. Det vil imidlertid ikke koste væsentligt mere at udføre dette tunnelanlæg således, at der også bliver plads til to jernbanespor ved siden af eller nedenunder motorvejens mange vognbaner.

Ved rundkørslen må der anlægges en station, som kan få meget stor betydning, fordi der er ikke mindre end 6 meget vigtige gader, de 5 med bus- eller sporvejslinier, som løber sammen her. (Fortsættes)

(C-D).
 MX ingen.
 MY II som P I (G-H).

P 4 A-B
 MY I som P I (C-D).
 MX og MY II som MY II-P 2 (E-F).

P 4 C-D
 MY I og MX ingen.
 MY II som P 2 (C-D).

P 4 E-F
 Alle slutter til SF spole, således at når opkoblingen er færdig, kan magnetiseringen til hoveddynamoen atter etableres.

P 4 G-H
 MY I som P 3 (G-H).
 MX slutter til LRC spole.
 MY II ingen.

PTR MX og MY II

Opkoblingsrelæet PTR er som FSR på MX og MY II et kombineret spændings- og strømrelæ.

Da PTR har samme indkoblingsværdi – på MX 970 volt og 950 amp. og på MY II 984 volt, 1300 amp. – som FSR, er der i forbindelse med PTR (J-K, L-M og N-P) spolerne etableret en omløbsledning parallel med disse i kobling serieparallel over FS (A-B), TR (G-H) og 10 ohm modstanden; dette vil bevirke, at PTR spolerne indkoblingsværdi forhøjes til over det normale. PTR normale indkoblingsværdi vil igen være tilstede i serieparallel med feltsvækning, når FS (A-B) afbrydes og dermed også omløbsledningen.

A-B slutter til TR spole.
 FSR (C-D) skal være sluttet, for at opkoblingen kan foregå i den rigtige rækkefølge.

- C-D slutter i kobling 2-3 til FSR (N-P) kalibreringsspolen under en opkobling, og inden P 2 (E-F) og P 4 (A-B) er afbrudt, magnetiseres kalibreringsspolen FSR (N-P) i en retning modsat FSR spolerne (J-K og L-M), herved ændres udkoblingsværdien af FSR spolerne (J-K og L-M) til 500 volt.
- E-F slutter, derved ændres PTR (J-K-L-M og N-P) spolerne udfaldsværdi, på MX til 590 volt og 1600 amp. og på MY II til 550 volt og 2300 amp., d.v.s. at nu virker PTR (J-K, L-M og N-P) spolerne udfaldsværdi på MX 1600 amp. og MY II 2300 amp. som nedkoblingsrelæ lig BTR spolen på MY I, således når PTR (J-K, L-M og N-P) spolerne igen mister deres magnetisering, vil PTR afbrydes og dermed også strømmen til TR spolen. (På MY II er det TR (E-F), der virker som ovenfor, da PTR (E-F) og TR (E-F) er ombyttet.

RVF 1-2 og RVR 3-4

Frem- og bakkontakterne RVF 1-2 eller RVR 3-4 på MX og MY II er elektriske spoler, der styres af FO eller RE over deres kontakter FOR eller RER. For at få RVF 1-2 eller RVR 3-4 magnetiseret, er disse sikret af forskellige bikontakter.

RVF 1-2 og
RVR 3 og 4

A-B afbryder til deres egen spole, således at disse nu holdes inde over en 50 Ω sparemodstand, dette vil bevirke, at RVF 1-2, RVR 3 eller 4, når de afbrydes, vil dette ske ved en mindre spænding.

RVF 1

C-D afbryder sammen med FOR (G-H) til spolerne RVR 3 og RVR 4, derved forhindres en indkobling af bagkontakterne samtidig med, at fremkontakterne er magnetiseret. Modsat for RVR 3 (C-D), der sammen med RER (G-H) sikrer, at RVF 1 og 2 ikke kan blive magnetiseret, når der er forbindelse til RVR 3 og RVR 4 spoler.

E-F (RVF 2 (C-D) og RVR 4 (C-D) som RVF 1 eller RVR 3 findes kun på MY II).

RVF 1 og 2

E-F slutter, og sammen med FOR (C-D) og andre bikontakter danner de et kredsløb til S 13 og S 24 spoler. Dog vil RVF 1 eller 2 med en udkoblet banemotor blive erstattet af enten en MCO 1 eller MCO 2 kontakt og nu danne kredsløb til P 1 og dens P 3 spole. Tilsvarende vil, hvis det er RVR 3 (E-F) eller RVR 4 (E-F) over RER (C-D) og MCO 3 eller MCO 4 danne forbindelse som ovenfor nævnt.

RVF 1 og 2

G-H slutter parallel til FOR (A-B), dette sikrer, at hvis man under kørslen mister strømmen til FO spolen, hvorved FOR (A-B) afbrydes, vil RVF 1 og RVF 2 spoler stadig over deres (G-H) kontakter blive magnetiseret. For RVR 3 og RVR 4 er forholdene de samme, blot er det her RER (A-B) der afbrydes. Dette sker fordi RVF 1 og RVF 2 samt RVR 3 og RVR 4 ikke er beregnet til at afbryde ved stor strømstyrke.

Endvidere findes i hovedstrømkredsen dobbeltkontakter af RVF 1-2, RVR 3 og RVR i forbindelse med tilsvarende dobbelte MCO kontakter for hver banemotor. I tilfælde af udkobling af en banemotor vil de til den svarende banemotor RVF 1-2, RVR 3 eller RVR sammen med MCO kontakt alle være afbrudt, således at den udkoblede banemotor ingen strøm får.

TR Koblingsrelæet

Når koblingsrelæet TR spolen bliver magnetiseret, som omtalt under FTR (A-B) på MY I eller PTR (A-B) på MX og MY II, vil den over sine bikontakter udkoble det meste af shuntfeltet SF magnetisering og hele batterifeltet BF, SF og BF spolerne bliver derved trømløse, da ORS spolen nu samtidig bliver magnetiseret over BF (C-D), vil spændingen og strømmen falde,

og FSR spolerne vil, når de har nået deres udkoblingsværdi, som nu er 500 volt, blive afbrudt. FS (C-D) afbrydes og deraf S 13 ud, P 1 og P 3 ind, S 24 ud, P 2 og P 4 ind, P 4 (E-F) slutter, og over TR (E-F) magnetiseres SF og BF spolerne igen BF (C-D) fra og ORS spolen igen strømløs; omkobling nu tilendebragt.

A-B	
Alle	slutter og danner holdekontakt for sin egen spole, da FSR (C-D) afbrydes som ovenfor.
C-D	
Alle	slutter og forbereder til P 1 og P 3 spolerne, magnetiseres når S 13 (A-B) slutter.
E-F	
Alle	slutter og forbereder til SF spolen, på MY II er det PTR (E-F), da TR (E-F) og PTR (E-F) er ombyttet.
G-H	
MY I	slutter og danner over P 1 (C-D) og P 4 (A-B) omløbsledning til FSR spolen, dennes udkoblingsværdi er nu 500–525 volt.
MX og MY II	afbryder for omløbsledningen til PTR (J-K–L-M og N-P) spolerne.
J-K	
Alle	afbryder og forbereder til udkobling af S 13 spole, se FS (C-D).
L-M	
Alle	afbryder for SF spolen, magnetiseringen af hoveddynamoeren sker nu kun til shuntfeltet på MY I over de $2 \times 120 \Omega$ modstande, på MX $2 \times 200 \Omega$ modstande og på MY II $3 \times 300 \Omega$ modstande, da SF kontakterne i shuntfeltet nu er afbrudte.

SF Shuntfeltafbryder

SF spole skal som BF spole være magnetiseret, så dens to kontakter i højspændingskredsen kan slutte. Shuntfeltet er i modsætning til batterifeltet selvmagnetiseret, d.v.s. magnetiseringsstrømmen kommer her fra hoveddynamoeren + – over shuntfeltet over de to SF kontakter + – gennem en modstand og til hoveddynamoeren ÷.

En betingelse for at shuntfeltet kan blive magnetiseret er dog, at batterifeltet først magnetiserer hoveddynamoeren, så den kan levere strøm til højspændingskredsen. Hvis SF og BF spolerne, medens de er magnetiseret, afbrydes, enten på grund af en jordslutning, hjulslip, opkobling til parallel eller andet, vil hoveddynamoeren stadig over de i parallel med de to SF kontakter forbundne modstande afgive noget, men mindre magnetisering til shuntfeltet. Shuntfeltet afbrydes først helt, når kørerkontrolleren drejes på tomgang.

FS spolen magnetiseret bikontakterne som nedenfor.

SF A-B	
MY I og MX	slutter til BF spole.
MY II	slutter og forbereder til TDS spole og lamper for hjulslip.
C-D	
MY I	afbryder til AWS spole.
MX	afbryder til ORS spole.
E-F	ingen.
G-H	
MY I og MX	slutter og forbereder til TDS spole og lamper.
MY II	slutter til BF spole.

Sjove gamle amerikanere IV

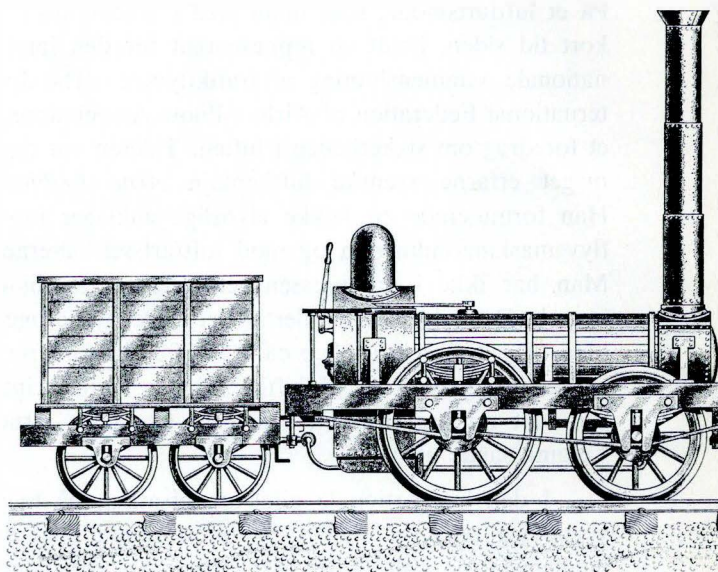
Der var flere urmagere, der kom til at spille en rolle for udviklingen af de første amerikanske dampere. En af dem var Matthias W. Baldwin. Han havde på et tidspunkt startet en lille virksomhed, hvor han fabrikerede værktøj til bogbindere. Til brug i sin virksomhed havde han bygget en dampmaskine, der fungerede så godt, at der gik ry om det langt omkring. Derfor blev Baldwin en dag spurgt, om han kunne bygge en lille damper kraftig nok til at trække et par små passagervogne på en bane, som man ville bygge cirkulært rundt om Peale museet i Philadelphia? Han gik straks i gang, og den 25. april 1831 tøffede den lille maskine afsted trækkende to småbitte vogne med plads til fire passagerer i hver. Den lille bane blev hurtigt museets største attraktion.

Hele Philadelphia skulle ud at køre med det lille tog, og blandt de tusinder af passagerer, der fik sig en tur, var også mænd, der var interesseret i rigtige jernbaner og med økonomiske interesser i de netop sammenlagte Philadelphia, Germantown & Norristown Jernbaner. De gik til Baldwin og spurgte ham, om han var i stand til at bygge en damper i fuld størrelse til deres jernbanenet og lige så udmærket fungerende som den lille maskine?

Baldwin svarede ja, og på mindre end seks måneder havde han bygget sit første rigtige lokomotiv. Dette til trods for, at han ikke havde nogen model at gå efter, og at der i hele Philadelphia kun var fem mekanikere, der havde begreb om arbejde med lokomotivbygning.

Baldwin kaldte sin damper for »De gamle jernsider«. På dens første uofficielle prøvetur må den have været en skuffelse for enhver. En mr. Haskell, der var med på maskinen sammen med Baldwin, fortalte siden, at de måtte skiftes til at skubbe maskinen det meste af den 10 kilometer lange strækning til Germantown, og turen varede seks timer!

Jernbanens ledelse lagde ikke skjul på sin skuffelse over »De gamle jernsider«s ringe præstation, og man var glad for, at man stadig havde hestene som trækraft. Baldwin trøstede ledelsen så godt han kunne, der er ikke noget at være ked af, sagde han, og så fortsatte han arbejdet med sin damper. Han forbedrede og udbyggede den med så heldigt resultat, at avisen »Philadelphia Chronicle« den 24. november 1832 stolt kunne meddele, at »lokomotivet bygget af vort bysbarn Matthias W. Baldwin har vist sig at være en succesfuld konstruktion«. Og bladet rapporterer videre, at »De gamle jernsider« under en ny prøve kørsel havde været oppe på en fart af knap 39 km i timen.



Philadelphia, Germantown og Norristown Jernbaneselskabet var umådeligt vigtige af dets »nye« damper og averterede omgående med, at »De gamle jernsider« ville blive sat ind i daglig drift, men vel at mærke kun på dage med godt vejr! På dage med regn eller sne ville man stadig bruge heste som trækraft. Man skulle ikke have sit fine nye lokomotiv ødelagt af fugtigt vejr!

I sin nye konstruktion vejede »De gamle jernsider« næsten syv tons, og jernbaneselskabernes betingelser ved bestillingen havde drejet sig om, at den færdige maskine højst måtte veje fem tons. Derfor ville man kun betale Baldwin 3.500 dollars i stedet for de lovede 4.000. Det gjorde ham så sur, at han svor, at han ikke ville bygge et eneste lokomotiv til – og han bestilte forresten ikke andet resten af sit liv end at bygge nye dampere! Andre selskaber havde hørt om »De gamle jernsider«s succes, og de sendte stadig repræsentanter til Baldwin for at afgive ordrer på nybygninger. Og det kunne den smigrede konstruktør ikke stå for. Han var hurtigt i gang med nye opgaver for andre selskaber, og sådan fortsatte det til hans dødsdag.

En pilot anklager

På et luftfartsmøde, som fandt sted i Stockholm for kort tid siden, holdt en repræsentant for den internationale sammenslutning af trafikflyvere »The International Federation of Airline Pilots Associations« et foredrag om sikkerheden i luften. Taleren var den meget erfarne svenske luftkaptajn *Arne Leibing*. Han formulerede en række alvorlige anklager mod flyvemaskine-industrien og mod luftfartsselskaberne. Man har ikke i dagspressen set referater af disse angreb. Det lykkedes imidlertid det store, tyske ugeblad »Der Spiegel« (oplag: ca. 850.000 eksemplarer) at skaffe sig en kopi af luftkaptajnens manuskript, som det nu har trykt *in extenso*. Chefpilot Arne Leibing sagde bl. a.:

– I den internationale pilot-organisation, på hvis vegne jeg taler, er samlet 50 pilotforbund med et medlemstal på i alt ca. 28.000 erhvervsflyvere inden for den civile luftfart. . . . Vi har i årevis diskuteret luftsikkerhedsproblemer med repræsentanter for luftfartsselskaberne. Indtil nu har denne diskussion haft karakter af en kold krig. Men hvis myndigheder og flyveselskaber fortsat som hidtil ignorerer erfaringer og advarsler fra erhvervsflyvere i hele verden, kan uenigheden let forvandle sig en *varm krig*.

De officielle statistikker over dødsfald ved flyveulykker synes beroligende: Antallet af dødsopfre pr. 100 mill. fløjne passager-*miles* (–hedder det –) skulle skulle være faldet fra 0,75 i 1963 til 0,56 i 1965. Men den art statistik tegner i mange henseender et falsk billede. Hvis man anvendte samme beregningsmåde f. eks. på *Gemini*-rumfarten, ville man kunne hævde, at rumfart er den sikreste befordringsvis i et moderne samfund, – og det ville ingen tro på.

Betragter man derimod de nøgne tal for dræbte ved flyveulykker, konstaterer man en hurtig stigning i de senere år. Vi må regne med et flystyrt ca. hver uge, med dødsopfre, og hver 3½ dag indtræffer en ulykke med alvorlige person- eller materialeskader. For at tale ganske åbent: Vi piloter ser med gysen ind i fremtiden, – hvis de ansvarlige ikke foretager sig noget for at bedre den situation, der består i øjeblikket. Hver ny *generation af flyvemaskiner* har gjort pilotens opgave stadig mere kompliceret og forkortet den tid, flyveren har til at træffe sin bestemmelse og behandle sine instrumenter i . . .

Indsættelsen af jet-fly har på særlig afgørende vis skærpet disse krav til føreren. Tidligere var den tredje mand i *cock-pitet* hovedsageligt med for at afløse de to andre piloter på lange strækninger, – men nu er han blevet til en helt uundværlig bestand-

del af besætningen, især ved landingsindflyvning og ved flyvning i trafikmattede zoner.

Grænser for, hvad et menneske kan

Man har udviklet en række automatiske systemer, hvoraf mange (hævder man) skulle besidde »overmenneskelige« kapaciteter. Luftfartsselskaber eller fly-konstruktører tror på disse »overmenneskelige« systemer, og denne tro har (ved siden af den stadig mere mærkbare mangel på fuldt uddannede piloter) ført til beslutningen om i jet-fly at vende tilbage til to-pilot-bemandingen . . . *Vor organisations betæneligheder har man ikke taget hensyn til, da man indsatte jet-fly med to-mands-cock-pit i trafikken, – jeg tænker her på typerne DC-9, BAC I-II og Boeing 737.*

Luftfartsselskaberne (og fabrikkerne) påstår, at disse maskiner kan flyves *sikkert* af to piloter. Det kan godt være, – men vi piloter må hertil sige, at de nævnte fly ikke *med fuld sikkerhed* og under *alle* forhold kan føres betryggende af to piloter. Der er en væsentlig forskel mellem at *flyve* en trafikmaskine og at *føre den sikkert*.

I årevis har konstruktører og luftfartsselskaber haft deres opmærksomhed henvendt især på *teknikken* i en maskine, – men de har forsømt at studere den faktor, der hedder *mennesket*.

Trods store fremskridt i automation må man ikke glemme, at systemets funktionsikkerhed afhænger af, hvor mange informationer *mennesket foran instrumenterne* er i stand til at optage og lynhurtigt forarbejde. Meget taler for, at denne menneskelige evne til at optage informationer er begrænset.

Vi har gjort den erfaring, at to piloter, – altså to menneskelig-biologiske *computer*-systemer –, i et jet-flys cock-pit ikke slår til og ikke kan klare, hvad der kræves af dem.

Pilotens overtræthed ulykkesårsag i de fleste tilfælde

En anden grundlæggende faktor for flyvesikkerheden er problemet vedrørende tilladt arbejdstid for det flyvende personale . . . det anses (af luftfartsselskabernes internationale organisation ICAO) åbenbart for helt normalt, at piloter rutinemæssigt gør tjeneste 14–16 timer i træk, – dobbelt så lang tid som en kontorfunktionær.

Piloten udfører sin tjeneste i mørke og i alt slags vejr. Der er ikke nogen maksimumsgrænse for det antal landinger, han skal foretage under en tur. Han

Cook's mener

Det berømte Cook's rejsebureau i London, som nu forgrener sig ud over verden med et net af filialer og er det største, der findes, har netop passeret sit 125 års jubilæum.

Næppe var den første jernbanelinie i England blevet åbnet, før Thomas Cook, »opfinderen af selskabsrejserne«, proklamerede, at man ville tage jernbanerne i brug til de store masser. I 1855 startede han med sit første rejseselskab på fyre deltagere til det europæiske kontinent, og hermed var det indledende skridt til selskabsrejser taget. Ideen bredte sig og har gennem årene taget et enormt omfang verden over, hvor turene går med tog, skib, bus eller fly til et utal af rejsemål.

I 1863 organiserede Cook sine berømte rejser til Schweiz og grundlagde dermed den alpinistiske interesse, der siden har fået mange tilhængere og yndere af bjergbestigning. I 1872 åbnede Thomas Cook sit første rejsebureau på kontinentet, nemlig i Geneve, og i 1884 organiserede bureauet general Gordons militæriske ekspedition til Ægypten. Fjor-

skal flyve gennem temperaturforskelle på 40 grader celsius og arbejder under trykforhold, der svarer til 6500 fods højde, hvor mangelen på ilt ofte gør sig gældende. . . . Og trods alt dette venter man af piloten, at han stadigvæk bevarer den fulde kontrol over en kompliceret, dødbringende maskine og lander i lufthavne, hvis tekniske udrustning er 2. eller 3. classes.

Vi vil aldrig kunne få klarhed over, ved *hvor mange* luftfartskatastrofer i de senere år pilotens overtræthed og tvungne overanstrengthed har spillet en afgørende rolle. Men det er sikkert, at disse to faktorer har været afgørende i *flertallet* af katastrofetilfældene. Den opfattelse, der åbenbart hersker i luftfartsindustrien, – at piloten er en slags overmenneske, ufejlbarlig, så snart han trækker i uniformen, – er ikke berettiget: Den er *kriminel*, for at sige sandheden brutalt.

Senere i sit foredrag sagde de 28.000 trafikflyveres talsmand bl. a.:

– Luftfartsselskaberne synes i deres konkurrencekamp at lægge mere vægt på forbedringen af den såkaldte *service*, – filmforevisninger, udskænkning af champagne og gud ved hvad. Denne service udbasuneres i annoncer, og man vugger offentligheden ind i en falsk følelse af sikkerhed, der i virkeligheden ikke er til stede.«

Virius.

ten år senere lod den tyske kejser det berømte engelske firma tilrettelægge en rejse for ham til det hellige land.

Thomas Cook skrev i 1891, året før han døde, at han hver nat i drømme foretog en rejse, og når han vågnede, arbejdede han videre med de tanker, der var kommet til ham under søvnen. Allerede i 1919 kunne Cook's rejsebureau tilbyde turister de første flyrejser, og nu forbereder bureauets engelske rejseeksperter at kunne tilbyde de første rejser ud i verdensrummet omkring år 1980, udtaler superintendent, mr. G. R. Cook fra London. Han er leder af rejseorganisationen for Norge, Sverige og Tyskland.

Cook oplyser videre, at den store organisation nu har 420 bureauer i 57 lande og 10.000 ansatte. Man har sluttet kontrakter med 150 flyveruter, 500 jernbaneselskaber og 8.000 hoteller.

Endvidere fastslår han, at turiststrømmen vil få stigende betydning økonomisk for de forskellige lande. G. R. Cook siger, at englændere, skandinaver og tyskere stadig synes at foretrække de sydlige lande som rejse- og feriemål. De vil rejse solen i møde, men da Syden efterhånden er så overbefolket af turister, at en afslappende og rolig ferie bliver et spørgsmål, er det klart, at man må se sig om efter andre rejsemål. Cook regner med, at strømmen allerede om få år vil vende, og at der er meget store muligheder for Skandinavien som et i langt højere grad foretrukket rejsemål. Her agter Cook i hvert fald at sætte ind.

Hvis denne spådom fra den fremtrædende, engelske rejseeksperter viser sig at slå til, er der noget at gøre og planlægge for vore hjemlige turistfolk, hvis Danmark skal få sin del af den større turistmængde.

SR & SIR SPØRGSMÅL OG SVAR

Når et godstog skal afgå indtil 30 minutter før planmæssig afgang fra Silkeborg st., hvorledes skal lkf. og tgf. da underrettes? Skal det være skriftligt, eller er det nok, at den fungerende telefonisk meddeler tgf. dette igennem perrontelefonen, og denne så afgiver meldingen videre til lkf.?

Lkf. N. K. Jensen.

Svar: Underretningen skal gives skriftlig til togføreren og lokomotivføreren, jf. SR § 33, punkt 5, 4. stykke. Hvis underretningen gives på en tidligere station, som er fjernstyret, kan den om fornødent gives telefonisk til togføreren, der underretter lokomotivføreren, jf. bilag 2 til SR § 33, punkt 5.

Den kritiske røst

14

Når en forening eller organisation vælger tillidsmænd til at varetage medlemmernes interesser, vælger medlemmerne disse tillidsmænd i erkendelse af, at individualismen ikke har en jordisk chance, når store indviklede problemer skal løses. Uanset hvilken indstilling den enkelte har, har den historiske udvikling siden industrialiseringens gennembrud i det forrige århundrede overbevist det enkelte menneske om, at det ved at stå alene er underkastet kræfter, der er langt stærkere end dem, der kan præsteres af den nok så dygtige individualist.

Denne erkendelse frembragte under svære kampe de store slagkraftige interesseorganisationer, vi kender i dag.

De gav det individuelle menneske den styrke, det hidtil havde manglet. De gav det mæle. I kraft af medlemskab og ved at deltage i det organisatoriske liv åbnedes muligheden for at virke som inspirationskilde i organisationernes arbejde ved at fremsætte forslag og anviser veje til forbedring af de bestående forhold. Muligheden blev da også udnyttet således, at den enkelte blev den kraft, der hele tiden kunne holde organisationsorganismen ung og levende.

Men efterhånden som de sociale skel er jævnet ud i forhold til fortiden, er den enkeltes medleven i det faglige organisationsarbejde undergået en mærkbar forandring, hvor fællesskabsideen, interessen og aktiviteten ikke længere er så udbredte faktorer som tidligere.

Den højere levestandard og de økonomiske og sociale fremskridt har avlet en trykthedsfornemmelse, som er farlig, fordi den opmundrer til ligegyldighed.

Oftere og oftere hører man passive bemærkninger, når talen er om møder og engagerende studiekredse. Det gider vi ikke, er det stående mundheld. Og så regner man med, at tillidsmænd og hovedledelse nok alene skal ordne alle de komplicerede problemer for en. Det forsøger de efter bedste evne også at gøre. Men af og til sker det, at en nok så behjertet indsats ikke bringer de forventede resultater. Når dette sker, åbnes sluserne for en sønderlemmende kritik uden sans for, at det måske er en selv, der er skyld i de manglende resultater, fordi man ved sin ligegyldighed over for organisationsarbejdet har forskertset muligheden for, at tingene måske kunne være set under en anden synsvinkel.

Det betyder uendelig meget for organisationens trivsel, at en levende med-

lemsmasse gennem faglig oplysning erhverver evnen til at bryde med indgroede fordomme og antikverede vanetanker. Vi svigter nemlig vor demokratiske ret og pligt til at løse opgaverne i fællesskab, hvis vi af bekvemmelighed skubber vanskelighederne over på andre og derefter kritiserer, når vanskelighederne viser sig for store at overvinde for dem, man har væltet dem over på.

Ordet kritik er nu brugt et par gange i denne artikel; og den opmærksomme læser vil sikkert have bemærket, at det er brugt i analyserende form som en kritik af kritikken. Og det er tilsigtet. Kritikens skala spænder over så store nuancer, at der også er et par toner, der vender sig mod den selv.

Når disse toner bruges, vil de uvægerligt komme til at kolliderer med forskelligheden i menneskets indstilling og temperament, fordi bedømmelsen vil ordne sig efter den enkeltes gemyt. Nogle har et optimistisk sindelag andre et pessimistisk. Nogle har en positiv indstilling andre en negativ.

Derfor vil en kritik, der sigter mod noget alment, mod kritikken, ufejlbarligheden og mentalitetsdefekter, vanskeligt kunne undgå at blive misforstået; for kritikerens udtrykevne eller fremstillingskunst vil have svært ved at hamle op med sortsynets fornægtelse af, at det kan være viden og indsigt, der ligger bag ordene.

Sortsynets holdning til tilværelsens problematik manifesterer sig altid i en samvittighedsløs kritik, som kun har til formål at såre, ærgre og lægge øde. Den bygger på misfornøjelse med alt, på lumpenhed, uvederhæftig sladder og simpel bagtalelse. Den mistænkeliggør enhver konstruktiv indsats og argumenter nådeløst mod den, der vil hævde, at det kræver tænkeevne og et velfunderet kendskab til problemernes mindste detaljer at komme til klarsynet erkendelse af problemernes hele natur.

Påpeger en eller anden det nedbrydende i denne fordømmende væremåde, er omkvædet altid det samme. Tillidsmændene må kunne stå for kritik, lyder det. Det kan de også, – ja, de hilser den endog velkommen, når den er sagligt underbygget, vel gennemtænkt og nøje afbalanceret.

Men hvad forstår man så ved det?

Enhver krydsordsløser ved, at skal man finde et synonym for navneordet kritik, vil ordene vurdering, undersøgelse,

granskning og bedømmelse hurtigt dukke op i bevidstheden. Ordet kritik indeholder altså bestanddele, der appellerer til den nøgterne saglighed og ansvarfølelse hos det enkelte menneske. Det er derfor nødvendigt, hvis den kritiske røst skal have nogen mening, at den i sin formulering har et opbyggende sigte, der for det første beforder fremskridt og fremdrift ved at påvise forskellige skævheder i det bestående og dernæst anviser fremkommelige veje til noget bedre.

Hvis denne mening med ordet kritik lægges til grund for de kritiske bemærkninger, vil ingen tage anstød af kritikken. Den vil i stedet kalde til eftertanke, virke ansporende og inspirerende, og alle vil føle en indre tilfredsstillelse på grund af den tolerance og forståelse, der udspringer heraf. Kritikken fremsat på denne måde er positiv. Den vil noget. Hvorimod den skånselsløse, sønderflængende og tilintetgørende aldrig bringer noget godt i sit kølvand. Den er i hele sit væsen negativ.

Når negativiteten er en så udbredt foreteelse, som den er, skyldes det den omstændighed, at synonymen for navneord og udsagnsord i betydningen kritik kommer i krig med hinanden. Udsagnsordet er meget mere farverig end navneformen, idet det foruden de allerede nævnte ord bl. a. har sådan enstydige ord som vrage, dadle og kassere.

Det er ikke forbundet med nogen som helst vanskelighed at bruge disse ord; for det er den letteste sag i verden at vrage, dadle og rive ned. Det kræver ikke nogen som helst anstrengelse, hverken tankemæssigt eller hukommelsesmæssigt, at kassere, mistænkeliggøre og underkende alt, hvad der ikke lige passer i ens eget kram.

Derfor kommer der heller ikke noget som helst ud af denne form for kritisk virksomhed. Og dog! Der kommer vel det afstumpede ud af den, at kritikerer på en behagelig og risikofri måde kan tilfredsstille sin egen forfængelighed ved at gøre sig stor på andres bekostning. Han opnår vel også tid efter anden at gøre andre mennesker nedtrykte, så de i forvejen hårdt optrukne fuger i et par ansigter kan blive endnu skarpere. Men hvem har i grunden gavn og glæde af det? Absolut ingen! Han har det såmænd ikke engang selv; for bag den kritiske maske ligger en indre usikkerhed og underlegenhedsfølelse begravet.

PERSONALIA

Forflyttet e. ans. pr. 1/8-66.

Lokomotivfører (12. lkl.):
B. Wichmann Nielsen, Es til Fa.

Afskediget e. ans. på gr. af alder med pens. pr. 31/10-66.

Lokomotivførere (12. lkl.):
J. A. S. Lykner, Ro.
I. B. V. Jørgensen, Gb. mdt.
A. V. Andersen, Gb. mdt.

Dødsfald:

Søndag den 24. juli afgang lokomotivfører H. B. Jensen, Ålborg, ved døden, 58 år gammel.

Budskabet kom overraskende for os alle, og var samtidig en smertelig meddelelse.

H. B. Jensen begyndte sin gerning inden for DSB i Struer. Han blev udnævnt til lokomotivfyrbøder i 1936 og blev forflyttet til Ålborg. H. B. Jensen var en afholdt og agtet kollega, som altid var parat til, også på det tekniske område, at være til råd og vejledning. Ved H. B. Jensens alt for tidlige død, har vi mistet en kollega, der i hele sin færd var med til at hævde sin stand på bedste måde.

Vi vil bevare ham i mindet, som den gode ven og kammerat, og sige tak for den tid vi fik lov at arbejde sammen.

F. C.

Den negative kritiker, som ringeagter alt, hvad der er af værdi for andre, vil aldrig bringe klarhed i noget som helst problem. Han vil kun have mismodet, utilfredsheden og modløsheden til følgesvend.

Problemerne kan på mange områder være besværlige og irriterende. Men de løser ikke sig selv. Men de har store muligheder for at blive løst på en tilfredsstillende måde overalt, hvor den kritiske røst er lutret sådan gennem oplysning, at den ikke alene bygger på dømmekraft og fornuft, men også på tolerance og forståelse. Et inspirerende samspil af fordragelighed mellem en virksom medlemsmasse og de foreningskammerater, der af interesse og idealisme er gået aktivt ind i organisationsarbejdet, vil løfte problemerne fra småligheden op i et plan, der afsvinger respekt.

S. Juul Madsen.

ATP

Udbetaling af tillægspension påbegyndtes i medfør af ATP-loven pr. 1. april 1965. Antallet af modtagne begæringer har i det forløbne år været langsomt stigende til omkring 600 om måneden og antallet af tillægspensionister har nu passeret de 6.000. Næsten 90 pct. heraf modtager det maksimale pensionsbeløb, som de efter deres alder har haft mulighed for at opnå.

I februar 1965 udgav ATP en vejledning »Hvad får jeg i tillægspension?«, hvori der redegøres for, hvad medlemmer født i årene 1898-1924 kan oppebære i tillægspension, for så vidt de er indtrådt i ordningen før 1. april 1965.

Foranlediget af talrige forespørgsler skal ATP henlede opmærksomheden på, at pjecen fortsat kan købes i boghandelen landet over for en pris af 2 kr.

Der er endvidere anledning til at gøre opmærksom på, at tillægspension først kan udbetales fra det fyldte 67. år; dette gælder både mænd og kvinder, gifte som ugifte. Det er derimod uden betydning, om man er ophørt med lønnet beskæftigelse.

Tillægspensionen udbetales kun efter begæring. ATP har ladet frestille en særlig blanket til dette formål. Blanketten kan afhentes i kommunkontorer, banker og sparekasser. Med begæringsblanketten følger en særlig vejledning, hvortil i øvrigt henvises.

Begæringen skal indsendes til Arbejdsmarkedets Tillægspension, Postboks 321, Hillerød.

Byttelejlighed

Nykøbing FI-København

2 vær. lejlighed i Nykøbing FI, med rimelig husleje, ønskes byttet med tilsvarende i København eller på Frederiksberg.

Togfører P. Vilhelm Nielsen
Mathildevej 9, III,
København F.

Slut med dampen

De sidste 9 damplok på Schweiz' forbundsbaner er blevet taget ud af driften. Det schweiziske jernbanetidsskrift »Eisenbahn-Amateur« fortæller, at dampens højdepunkt i landet blev nået i 1914, hvor der var ikke mindre end 1588 lok. Siden er det gået gradvis nedad med dampen, og Sct. Gotthardsbanens elektrificering blev det største slag mod den gamle driftsform.

Både el og diesel

De schweiziske forbundsbaner har bestilt seks lok, som bliver noget usædvanlige, fordi de både udstyres med 923 hk elmotorer og strømaftagere samt med 1200 hk dieselmotorer, så disse lok også kan køre på ikke elektrificerede strækninger.

De fire lok af denne type skal stationeres i Chiasso, et i Basel og et i Geneve.

* * * * *

Lokomotivpersonalets Hjælpfond

I henhold til hjælpefondens vedtægter uddeles i december understøttelser på 50-100 kr., der kan søges:

1. Af medlemmer
2. Af pensionerede lokomotivmænd.
3. Af enker efter lokomotivmænd.
4. Af forældreløse børn under 18 år af de under 1, 2 og 3 nævnte.

Ansøgningsskemaet kan fås på foreningens kontor og må senest den 1. december være tilbagesendt til Lokomotivpersonalets Hjælpfond, Hellerupvej 44, Hellerup. Ansøgere, hvem understøttelse bevilges, vil modtage underretning herom i december.

Lokomotivfører A. Henriksen og Hustrus Legat

Renterne af legatkapitalen uddeles efter ansøgning til trængende lokomotivmænd, som er eller ved deres afsked var stationeret ved Fredericia maskindepot, eller trængende enker efter sådanne.

Der uddeles indtil 3 portioner à 50 kr. årligt af renterne fra ca. 3000,- kr., legatkapitalen andrager, og ansøgning herom indsendes til Dansk Lokomotivmands Forening, Hellerupvej 44, Hellerup, senest den 1. december.

* * * * *

DAMERNES DAG



Efterårsfarver og -stoffer

Så er det lige før det sker! De nye kjoler, dragter og frakker samt metervarerne ligger på spring, klar til at fare ud i vinduerne og kalde folk til.

Og hvad bydes der på?

Først farverne:

Brunt i mange toner fra mørk palisander til lys asp (beige). Dernæst *koksgråt* med udløbere til lys og mørk marmor.

Det er ikke så trist, som det umiddelbart lyder til og det betyder et elegant, stiligt helhedsindtryk med muligheder for mange gode kontraster.

For kontraster bliver moderne, sideløbende med den kendte tone-i-tone kombination.

Som kontrastfarve bruges smaragdgrøn, rubinrød og ametyst (stærk lilla). Det lyder til gengæld lidt voldsomt uden at være det, for farverne er bløde og varme, netop velegnet til lune vinterstoffer. Til de unge er der klare pastelfarver, der forresten også kan anbefales de grå-, blå- og hvidhårede. Især en rosa nuance, der er døbt *melon*, ser spændende ud.

Blåt kommer man ikke uden om, men den er bedst repræsenteret i pastelfarverne isblå (polar) og en mudret gråblå (tundra).

Sort og *hvidt* er naturligvis også med i billedet. Det er klassikerne, som ingen tør udelade. Men mange har fået nok af dem i op-art'en ...



A:

Uskadt kommer det mørke hår ikke gennem en sommer med sol og saltvand. Det bliver mat og blakket. Lad Deres frisør træde hjælpende til med oliekur og skyllemiddel.

B:

Det askeblonde og mellemlonde (kommunefarve eksisterer ikke mere i dansk sprogbrug!) må gerne fremtræde flammert, men ikke tørt. Frem med hårbørsten og en anelse fedtstof.

Og så til stofferne:

Tweed er så langt det mest anvendte stof i dragter og frakker. Meget er i sildebensvævning, endnu mere i tern, lige fra hestedækken, hundetand, hanefjed, skygetern og madrastern til den kontante skaktern, som man måske hurtigt trættes af.

*Bouclé*stoffer (dem med løkkerne) er på tilbagetog, bortset fra de helt fladtrykte, og de langhårede stoftyper, der i vådt vejr så tjavsede ud, lider samme skæbne.

Korthåret, tæt *mohair* fejrer triumfer i mange afskygninger og fås så blød og blankskinnende, som var den fløj. I det hele taget er *velour*-typerne dominerende. Luv er altså stadig tilladt, men den skal være kortklippet.

I kjolestoffer er der mange *creppede* ting, især i den yndefulde georgettevævning, der see både i uld og silke.

Jersey i strukturvævning følger med og findes nu i hækle- og blondemønstre, som nok skal blive til mange to-delte kjoler eller dragter.

Til selskabskjoler ændres billedet ikke stort. *Silkesatin*, *blondestoffer* – fra meget grove til fintrådede – og strukturvævet *helsilke* er fremme og lige til at købe sig ør i. Mange af dem har indvævet en *lurex*-tråd, der skinner metalblankt, men ikke kun ruste som de første metaltråde, der kom frem.

Dagen derpå

Det er måske for stærkt sagt, men selv om alle har hentet styrke og sundhed i ferien, ligner de færreste nyudsprungne roser ved hjemkomsten.

Velsagtens fordi de har været dovne, når det gjaldt udseende. Det er noget, der hævner sig. Ikke mindst håret protesterer imod uhammet at blive budt på sol og saltvand, og vejen går rundt om frisøren, indn det falder til føje igen.

Han skylder lysere og mørkere, alt efter behov, laver oliepakninger og klipper tjavserne af, så De ser menneskelig ud igen.

For der er det sære ved situationen, at hvad der ikke faldt i øjnene i sommerhuset, hvor påklædningen var behagelig skødesløs, det skræer nu både i øje og sind, når man vender tilbage til det, nogle kalder for civilisationen.