

1
2

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. FEBRUAR 1967 — 67. ÅRGANG

2

Indhold:

Trafikkommissionen på vej	2
Forhandlingsretten vigtig	3
Interview med trafikministeren	6
Sjove gamle amerikanere VIII	10
Europa-lokomotivet	11
Storebæltsbroen	12
Krigen mod bilerne	16
SR & SIR — PU-signaler	20
Damernes Dag	21
Fra medlemskredsen — Vildledende vejledning	22
Personalia	22

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.

Dette nummer af medlemsbladet beskæftiger sig i stærk grad med trafikale problemer, hvorfor vi mener det nyttigt at få den nye trafikministers syn på mange af de problemer, som i dag vedrører trafikapparatet i Danmark, for det er jo rigtigt, som det fremgår af indledningen til interviewet med trafikminister Svend Horn, at han på den post, han beklæder, vil få stor indflydelse på udformningen af det moderne Danmarks trafikpolitik. Og det er netop trafikpolitik, vi trænger til herhjemme.

Gennem de seneste halve snes år har vi adskillige gange i denne spalte givet udtryk for at få en trafikkoordination til afløsning af den junglens lov, der hersker på området. Den afgåede trafikminister Kai Lindberg fik da også, inden han trak sig tilbage, udformet et lovforslag til en trafikkommission, og Svend Horn har nu til opgave at fremsætte det, så kommissionen kan træde i virksomhed. Når det er en kendsgerning, må vi da be' til, at det bliver en hurtigt arbejdende kommission, som finder frem til en fornuftig og samfundsgavnlig løsning.

For statsbanerne er det af største betydning at få en afgørelse på, i hvilket omfang disses dækning af transportopgaverne bør indpasses i helheden, ud fra den betragtning at den mest hensigtsmæssige transportform også gavner samfundet mest.

På den anden side må man ikke glemme, at det, af almenyttige grunde med sigte på egnsudviklingen og for visse transportopgavers vedkommende med et socialt sigte, kan være nødvendigt at opretholde driftsområder, som giver direkte underskud; men da bør det klart angives, at den med disse opgaver forbundne udgift må kompenseres ved tilskud fra staten til statsbanerne.

Kommissionen skal ikke som opgave arbejde med begunstigelser for den ene eller anden part, men skabe et fornuftigt forhold i de forskellige trafikformers dækning af transportbehovet.

Vi må fra et samfundsmæssigt synspunkt hilse kommissionen velkommen, selv om det måske for vor arbejdsplads kan føre til ting, vi kunne blive kede af.

Statsbanerne ruster sig imidlertid til den kommende tids vilkår ved bl.a. at nedsætte et internt udvalg, som skal gennemgå den organisatoriske opbygning med henblik på den mest effektive organisation. Dets arbejdsresultat skal være udtryk for en rationel virksomhed og skal ikke *alene* søge personalebesparelser, thi rationel form kan under visse forhold betinge det modsatte.

Forhandlingsretten vigtig

Og det må ikke ske igen, at en minister, der ikke kunne blive enig med tjenestemændene, nøjes med at gå til finansudvalget om bevillinger – det må sikres, at der kommer et forslag i folketinget, så tjenestemændene kan fremføre deres synspunkter.

Forhandlingsretten er en vigtig del – en meget vigtig del endda – af hele tjenestemandslovgivningen, og den skal bevares under en eventuel nyordning. Det er imidlertid også givet, at man må tilstræbe visse moderniseringer, alene fordi lovgivningen kan påregnes ændret, sådan som omtalt i en række tidligere artikler.

Centralorganisationerne må fortsat have adgang til at føre forhandlinger med regeringen – tidligere finansministeren, nu økonomiministeren – men måske kunne det være rimeligt, om man undlod at præcisere i loven, hvilke centralorganisationer der kan være tale om. Lige så afgjort er det, at der i de enkelte styrelser må være forhandlingsret for de pågældende etatsorganisationer. Begge former for forhandlinger er nødvendige i fremtiden og det uden hensyn til, om man af traditionelle grunde opretholder den formel, som siger, at det i visse tilfælde er styrelseschefen, ministeren eller folketinget, som træffer den endelige afgørelse. Formalia er der næppe grund til at »hænge sig i«, når blot de reelle forhandlingsmuligheder opretholdes og helst udvides.

I de nugældende tjenestemandslove taler man om, at styrelserne skal afgive visse forslag til »drøftelse« med organisationerne, i andre tilfælde tales direkte om, at man skal »træde i forhandling« og i atter andre siges, at man skal give »lejlighed til drøftelse«.

Denne uklarhed i formuleringerne dækker i praksis over især to forskellige former for forhandling – og det er bevidst, at ordet *forhandling* er understreget. I praksis er det sådan, at udvikling af synspunkter i en række tilfælde rent faktisk ender med indgåelse af en aftale, og at både organisationerne og styrelserne opfatter det sådan, altså som *forhandling*. Dette gælder ikke mindst, når der drøftes lønninger på generelt plan.

I andre tilfælde indgås ikke nogen egentlig aftale som følge af en forhandling, men styrelsen vil, efter at den har gjort sig bekendt med organisationens synspunkter, selvstændig træffe sin afgørelse – dog almindeligvis mere eller mindre præget af organisationernes synspunkter. Men i alle tilfælde må naturligvis lovgivningen og styrelsernes parlamentariske dækning være grundlag for resultaterne. Man kan vist

3

nok sige, at forhandlingsformerne – selv om der altså især er disse to nævnte – har været tilfredsstillende. Men når man skal lave tjenestemandslovgivningen om, forekommer det rimeligt, om man når frem til større klarhed i selve lovteksten.

De generelle lønforhandlinger

Lad os se på de enkelte problemer i denne forbindelse – og først tage det vel nok vigtigste: De generelle lønforhandlinger.

Disse forhandlinger må udvides til også at omfatte klassificering af nyoprettede tjenestemandsstillinger og omklassificering af tidligere normerede stillinger. Her ud over kunne man tænke sig, at forhandlingerne ændredes, så de i øget omfang kommer til at ligne forhandlingsformerne på det private arbejdsmarked, som tjenestemændene jo alligevel er så afhængige af – eller i hvert fald afhængige af disse forhandlingsresultat.

Derfor er den tanke opstået, at man også for tjenestemændenes vedkommende skulle føre disse forhandlinger i to tempi, omfattende dels en økonomisk ramme for forbedringer, dels en udfyldning af rammen.

Det forudsættes, at rammen som på det private arbejdsmarked opgøres som en eller anden procentdel af den samlede lønsum. Måske kan man derved komme bort fra de tidligere kendte kæmpeoverskrifter i pressen om, at nu skal tjenestemændene have så og så mange hundrede millioner. Håbet beskæmmer i hvert fald ingen.



Udfyldningen af rammen bliver anden fase, og det kan nok give anledning til uenighed både mellem organisationer og økonomiminister, men vel også mellem organisationerne indbyrdes. Men også derved nærmer man sig situationen på det private arbejdsmarked. Dog skal det siges, at de forhandlingsberettigede centralorganisationer i praksis har ført forhandling om fordeling af »lønrammen« i mange tidligere situationer, og som oftest er der opnået fuld enighed. Så det går vel også i fremtiden, selv om lovgivningen skulle komme til at udtale sig lidt tydeligere på dette område.

Lønningsrådets rolle

Man må forvente, at der også fremover vil blive lagt vægt på den parlamentariske kontrol med de samlede tjenstemandslønninger. Det er vel rimeligt. Men samme krav behøver ikke at stilles til udfyldningen af rammen. Skulle man endelig ønske sådan kontrol, måtte det vel være naturligt, at denne beføjelse blev tillagt lønningsrådet, hvori tjenstemændene sammen med folketingets større partier er repræsenteret. Noget andet er, at lønningsrådet i så fald sikkert må udvides med endnu nogle medlemmer, men det kan vist ske uden synderlig skade.

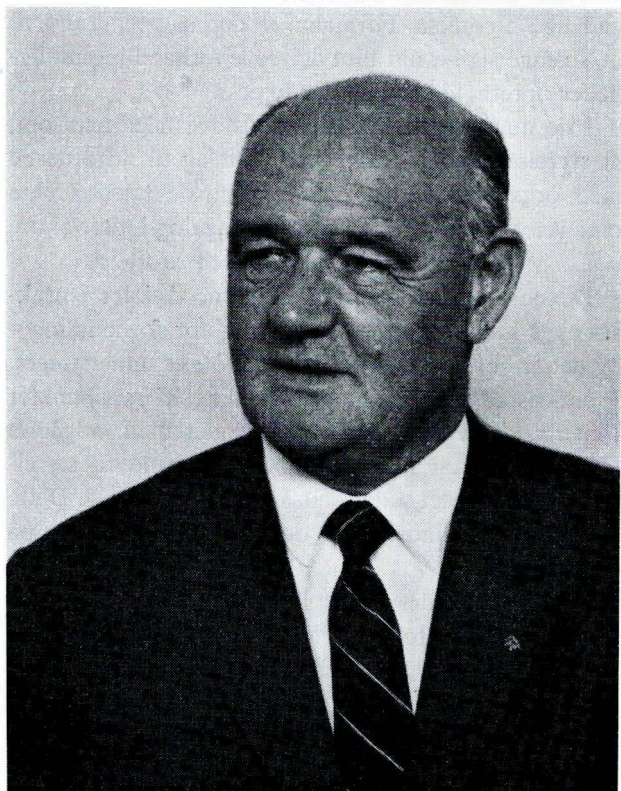
De spørgsmål, der skal behandles ved »udfyldning af rammen«, og som i tilfælde af uenighed mellem organisationer og minister skal forelægges lønningsrådet, tænkes at være ændring af tjenstemandsstillingernes klassificering, ændring af stedtillæg, ændring af ydelser, der må betragtes som arbejdsvederlag ud over den faste lønning samt udgiftsforøgelse foranlediget af ændringer i de generelle bestemmelser vedrørende ansættelsesvilkårene. Med det sidste tænkes især på spørgsmål som arbejdstid, funktionsvederlag, ferie og oprykninger.

Lad her være føjet ind, at da »rammen« for lønjusteringerne som helhed forudsættes godkendt af lovgivningsmagten, og da de foran nævnte områder kan tænkes gjort til genstand for parlamentarisk indseende gennem lønningsrådet, så er der ikke behov for yderligere parlamentarisk indseende med »restspørgsmålet«, nemlig de generelle lønreguleringer, fordi de simpelt hen skal afpasses efter, hvad der bliver til rest, når man har tilgodeset de øvrige områder.

Naturligvis er der ikke noget i vejen for, at man begynder med af »lønrammen« at tage de generelle lønreguleringer – og så bagefter fordeler restbeløbet



Medlemmer af Tjenstemandskommissionen CO I's formand Egon Rasmussen (øverst) og næstformand Aage Nielsen.



på de øvrige områder. Det må forholdene i de enkelte situationer afgøre.

Hvorfor skal der reguleres?

Det er selvfølgelig et spørgsmål, hvor hyppigt lønreguleringer bør finde sted. Om dette kan man kort sige, at de bør ske hurtigst muligt, efter at man har konstateret forskydninger på det private arbejdsmarked – og det vil da i hvert fald sige, hver gang der har været overenskomstforhandlinger mellem LO og Dansk Arbejdsgiverforening. Men der ud over bliver det antagelig nødvendigt at tage hensyn til det, der kaldes lønglidning. Den kommer til stadighed – om end med forskellig fart. Dog må man antage, at en forhandling hvert år sikkert ikke vil være urimelig. Og man bør ikke glemme, at der kan blive grund til at ændre på andet end de egentlige lønninger. Arbejdslivet er jo meget differentieret. Vi nævner som spørgsmål af generel karakter f. eks. syge- og graviditetsfravær, problemer i forbindelse med militærtjeneste, nedsat tjenestetid, boligbidrag for tjenesteboliger og lejeboliger, befordringsgodtgørelse, time- og dagpenge samt flyttegodtgørelse. For at nævne blot nogle problemer, der kan vise, hvad der tænkes på.

I forbindelse med forhandlingsretten er det rimeligt at understrege, at det ikke må kunne forekomme, at afgørelser træffes af et eller andet styrelsesorgan, hvis der ikke opnås enighed ved en forhandling. I sådanne tilfælde bør centralorganisationerne hver for sig kunne komme i forhandling med den pågældende minister.

Forhandling om arbejdsledelse

I den gældende lovgivning er det bestemt, at spørgsmål om arbejdsledelsen ikke kan forhandles. Trods denne bestemmelse har der især i de store styrelser udviklet sig en praksis, der i virkeligheden giver adgang til forhandling. Dette er en ganske rimelig følge af det rationaliseringsarbejde, der er i gang, og hvortil man ønsker tjenestemændenes medvirken. Derfor er det ønskeligt, at det i en ny lov fastslås, at en række spørgsmål vedrørende arbejdsledelse kan forhandles. Man får ikke noget godt arbejdsklima, hvis man ikke er rede til at høre på de underordnedes anbringender. Det har man forlængst erkendt i den mest konkurrencedygtige del af dansk industri.

Ingen over folketinget

Hvordan skal forhandlingerne så foregå? Det er ikke muligt i dag at sige noget afgørende derom, men

vi peger på, at det formentlig vil være rimeligt, at der optages i hvert fald retningsgivende bestemmelser i en ny lovgivning, og at man heri fastslår centralorganisationernes *ret* til forhandling. Lad det også være sagt, at der er forekommet tilfælde, hvor det har været følt som en mangel, at centralorganisationer ikke har haft mulighed for at videreføre forhandlinger, som ikke har kunnet føre til enighed i et fagministerium. Så vidt muligt bør der ske en ændring her, så der i sådanne tilfælde bliver mulighed for at føre sagen videre til økonomiministeren.

Vi forudsætter, at generelle lønforhandlinger som hidtil skal føres mellem centralorganisationerne og økonomiministeren. Hidtil kunne ministeren gå enten til folketinget eller til tingets finansudvalg, når forhandlinger var ført. Dette er fuldt tilfredsstillende, *når der er opnået enighed*. Men tjenestemændene var i 1961 ude for, at en finansminister nøjedes med at gå til finansudvalget, efter at der *ikke* var opnået enighed ved forhandlingerne. Dette afskar tjenestemændene fra at gøre deres synspunkter gældende, fordi finansudvalget ikke modtager deputationer. Det må ændres.

Opnås ikke enighed mellem økonomiministeren og centralorganisationerne, må ministeren ikke gå ad »bagdøren« til finansudvalget, men ad »hovedtrappen« – det vil sige fremsætte et forslag i folketinget om, hvordan lønninger m. v. bør reguleres efter hans opfattelse. Vi må have garanti for, at problemerne kommer til behandling i selve tinget, når enighed ikke er opnået, for kun derved er tjenestemændene sikret adgang til at fremlægge deres synspunkter for den lovgivende magt.

Derimod er som allerede antydnet lønningrådets behandling formentlig tilstrækkelig, hvis der ikke opnås enighed om en aftalt »lønramme«s udfyldning, men betingelsen må være, at lønningrådet udvides, så samtlige centralorganisationer er repræsenteret.

Endelig er der ikke klarhed over alle disse problemer, som endda er mere mangfoldige end her nævnt, men det har været nødvendigt at nøjes med at trække tingene op i hovedlinier. Det kan dog allerede nu siges, at der ikke synes at være modstand mod, at tjenestemændene også i en ny lov sikres rimelige forhandlingsmuligheder. Og det er jo meget heldigt. Selv de bedste lønnings- og arbejdsbestemmelser ville ikke være meget værd, hvis tjenestemændenes forhandlingsret blev fjernet eller blot beskåret. Lad det være sagt tydeligt, hvis der alligevel i det skjulte skulle være nogen, som har en ønskedrøm derom.

Så mange biler som muligt væk fra gader og veje

6

- *Trafiksituationen er kaotisk.*
- *En trafikkommission er på trapperne.*
- *Storkøbenhavns trafik under een hat.*
- *Fjern- og nærtrafik vanskelig at adskille.*
- *Atomkraftværker med DSB som storkunde.*
- *Statsbanerne vil gå stærkt ind for større passager-komfort.*
- *Trafikminister-interview om aktuelle problemer i dansk trafik.*

Den nye mand i trafikministeriets chef-kontor fylder mindre i ministerstolen end sin forgænger, men næppe mindre *godt*. Så vidt man allerede nu kan skønne, har Minister for Offentlige Arbejder *Svend Horn* i saglig henseende samme *pondus* som den dygtige *Kai Lindberg*. Den fremtid, danske borgere (d.v.s. skatteydere) nu går ind i, vil i høj grad være teknologisk bestemt, og uden at forklejne kulturens *Bodil Koch*, tør man spå, at *de tekniske anlægs* *Svend Horn* vil være det regeringsmedlem, som i de nærmeste år får mest at sige på de steder, hvor man afgør, hvorledes det moderne Danmark skal se ud.

Bag en velpolstret dobbeltdør, i et hyggeligt værelse på 1. sal i den store ministerialbygning Slotsholmsgade nr. 10, anvendte minister *Svend Horn* for nogle dage

siden en god time af sin tid til at besvare spørgsmål, som nærværende reporter havde skrevet op på en lang, frimodig liste. Det drejede sig om problemer, den nye minister gennem et aktivt politikerliv og under mange folketingsdiskussioner havde beskæftiget sig med – det drejede sig om færdsel og transport af mennesker og varer, om bygning af fire kæmpemæssige broer (en Storebæltsbro, to Øresundsbroer, en Rødby-Fehmernbro, alle under eller over vandet, som teknikerne nu finder det mest praktikabelt), om tunnelbane-anlæg i hovedstadsområdet, om elektrificering af banelinjer, om samordning af statslig, kommunal og privat drift af transportmidler, om rentabilitetskrav *versus* et socialt motiveret forlangende om offentlig service for samfundets regning, og slutteligt om det kildne, komplicerede problem, i hvis løsning fire lande nord for og et antal lande syd for Kongeåen er interesseret: Hvor skal den nye, skandinaviske central-lufthavn anbringes?

De planlagte tunnelbaner i København.

Og nu går vi til sagerne:

– Lovforslaget vedrørende de storkøbenhavnske tunnelanlæg – sagde ministeren – har nu været fremsat ialt tre gange, og det er hensigten at få det færdigbehandlet og vedtaget i denne folketings-samling. Principielt skulle projekterne for disse anlæg udarbejdes af statsbanernes teknikere, der jo i årevis har studeret alle forhold, som kommer i betragtning i forbindelse med udførelsen af disse tunnelarbejder. Men de danske statsbaner er jo ikke overbemandede, hvad ingeniører angår, og man kunne måske forestille sig, at private sagkyndige udefra kommer ind i billedet. Det vil jeg ikke sige noget afgørende om i dag. Den første af liciteringerne kommer i følge planerne til at dreje sig om Køge-bugt-banen og dens indførelse til Københavns Hovedbanegård og videre til det, man har kaldt *City* – med stationer på Rådhuspladsen, Højbro Plads, Kongens Nytorv og tilslutning til det eksisterende net på Østerbro, således at den fulde nyttevirkning af tunnelbane-anlægget kan opnåes. Den næste etape bliver vel Amagerlinjen. Med de vældige boligbyggerier, der nu foregår og fremtidigt vil blive sat i gang især på Vest-amager og med placeringen af et stigende antal arbejdspladser på Amager, vil det være nødvendigt at aflaste de eksisterende broer mellem øen og det øvrige København. Tunnelforbindelsen Amager-Nørrebro indgår naturligvis som et vigtigt led i helhedsprojektet.



Trafikminister Svend Horn ved arbejdet – og han får stor betydning for, hvordan det moderne Danmarks trafiksystem skal se ud. Igennem en lang årrække har han arbejdet med trafikspørgsmål, og var socialdemokratiets trafikpolitiske ordfører i folketinget før han blev minister for offentlige arbejder.

– Man har i andre storbyer, som f.eks. Hamborg, oplevet, at de store udgravningsarbejder ved tunnelbaneanlæg i høj grad generede den almindelige gade- trafik?

– Det er klart – sagde ministeren – at vi også her i København vil få vældige trafikale vanskeligheder at slås med, når anlægsarbejderne til tunnel-linjerne kommer i gang. Der vil blive tale om temmeligt hårdhændede omledninger af trafikken, med alt hvad det indebærer af ensrettet færdsel, omkørsler o.s.v. Men det er jo noget, vi må igennem, og som vi ligeså godt kan indrette os på at tage i stiv arm. Når det hele er forbi, bliver fordelene betydelige, og man glemmer de ulemper, man sloges med, mens arbejdet stod på.

Efter de beregninger, man hidtil har opereret med, vil tunnelbane-byggeriet strække sig over ca. 15 år.

Komfort i S-togene.

– De S-banestrækninger, vi indtil i dag har til rådighed, synes at blive mere og mere benyttede?

– Det er en kendsgerning, at folk fra de nære kommuner lader bilerne stå og tager med S-togene ind til byen. Der er jo faktisk ikke længere plads til biler i København. Statsbanerne har planer om anlæg af større parkeringspladser ved omegnsstationerne, således, at mennesker, der normalt ville køre til deres arbejdspladser i hovedstaden, men nu simpelthen ikke længere kan finde en parkeringsmulighed, lader deres

vogne stå ved deres lokalstation (f.eks. Klampenborg, Ordrup, Charlottenlund, Hellerup o.s.v.) og skaffer sig et månedskort til banen. Denne tendens til forøget tog-benyttelse vil uden tvivl gøre sig stærkere gældende, efterhånden som flere og flere i det danske velfærdssamfund får råd til at anskaffe sig en bil! Og det er naturligvis i statsbanernes favør. Derfor må man også efter min mening sørge for, at gøre S-togene mere attraktive for passagererne. Vi er jo et velhavende samfund, og dette samfunds medlemmer kræver *komfort*. Folk ser ikke så meget på prisen, men de vil så sandelig have en fornemmelse af, at de får noget for deres penge. Og det er statsbanernes direktion i høj grad opmærksom på. De nye tog, man har anskaffet, er faldet i publikums smag. Det er givet, at generaldirektoratet vil disponere videre i samme retning. I Amerika har visse, hensygnende banelinjer reddet deres truede liv ved at skabe komfort for passagererne. I nogle af de såkaldte *commuter-tog*, der bruger en halv times tid eller mere til at bringe deres kunder ind til storbyens centrum fra deres hjem i omegnen, har man f.eks. indrettet særlige kupeer med spilleborde, hvor folk kan få sig »et slag kort«, for at sige det på godt dansk, mens de er undervejs til og fra deres arbejde.

– Trafiksituationen her i landet, både i gader og på hovedveje, bliver som bekendt mere og mere kaotisk. Hvad kunne trafikministeren sige i den anledning?

– Hver gang, det lykkes statsbanerne eller andre baner at slæbe en bilist væk fra kørebanen, bliver der bedre plads for de andre bilende trafikanter. Jeg vil ikke sige, at der bliver *god* plads – med den befolknings- og biltilvækst, vi har i et moderne samfund som det danske, og med det økonomisk betingede, sløje tempo i anlæg af moderne veje og effektive motor-gader, som vi faktisk allesammen lider under, er der ingen mulighed for at indskrænke biltrafikken. Men vi kan måske formulere det således; at den biltrafik, der er *virkelig* nødvendig, får bedre plads på veje og gader, hvis den biltrafik, der er *virkelig unødvendig*, får et uforanderligt rødt lys foran sig. Hvor bor *De*?

– I Charlottenlund.

– *Altså* ville man kunne hævde, at De ikke behøver at fylde op på vejen ind til byen og i byens gader med Deres bil. De kan lige så godt tage med S-toget.

(Det gør jeg også).

Når atom-kraften kommer.

– Hvornår går vi over til fuld elektrificering af toggangen her i landet?

– Det ved jeg ikke. Når MY-diesel-togene ikke længere økonomisk kan klare sig i omkostningskonkurrencen med elektrisk drevne tog. Og det varer vel et stykke tid endnu. Det vil komme til at afhænge, efter min mening, af den pris, atom-kraftværkerne kan sælge os strøm til – når de træder i funktion.

– Og hvornår sker det?

Ministeren trykkede på en knap til et interkommunikationsanlæg, og et øjeblik efter kom departementschef *Palle Christensen* (tidligere *back* på det danske fodbold-landshold) ind gennem den polstrede dobbeltdør.

Departementschefen i ministeriet for offentlige arbejder har siden 1953 været formand for elektrificeringsrådet:

– Spørg sagkundskaben! – sagde Svend Horn.

– Jeg vil antage, at vi inden 1975 har det første atom-kraftværk i gang her i landet – sagde departementschefen – og det bygges sandsynligvis på Sjælland, hvor det mest koncentrerede aftager-marked i øjeblikket findes. Man har talt om at anlægge atomværker også på Fyn og i Jylland (her i forbindelse med Midtkraft-værket på Djursland), og der er næppe tvivl om, at såvel jyder som fynboer har lyst til at komme først. Men jeg tror, der er enighed om at lade udlandet eksperimentere lidt videre, før vi går til bygningen af atom-værker her til lands. Der skal kunne aftages en umådelig mængde kraft, før atomskabt strøm kommer ned på konkurrencedygtige priser. Når sådanne priser skønnes mulige, vil der måske blive tale om en hel-*elektrificering* af de danske statsbaner. Iøvrigt har der for en halv snes år siden været drøftelser herom mellem elektricitetsfolk og statsbanefolk. Allerede den gang mente elektricitetens repræsentanter, at man med statsbanerne som storkunde nok ville være i stand til at skabe en rentabilitet, der kunne hamle op med MY-driftens.

– Der er et særligt forhold, man også må tage i betragtning – sagde departementschefen videre: – når den faste Øresundsforbindelse for togdriften er etableret, kommer svenskerne kørende med elektricitetsdrevne lokomotiver tværs over sundet. Og så ville det være praktisk, om disse lokomotiver kunne færdes også på de danske transitstrækninger. Til den tid vil sandsynligvis tillige den tyske bane-*elektrificering* være total.

Minister Svend Horn talte om den nye trafikkommission, hvorom lovforslag bliver fremsat i begyndelsen af februar. Kommissionen vil kunne påbegynde



*Departementschef Palle Christensen,
ministeriet for offentlige arbejder.*

sit arbejde i sommer, og i løbet af to-tre år skal den forelægge en betænkning vedrørende koordineringen af det hele transportberedskab, herunder samspillet mellem lastbiler og jernbaner. I kommissionen vil de to centralorganisationer, CO I og CO II, blive repræsenteret ligesom også landets øvrige transportorganisationer. På spørgsmålet om, hvem der skal være tra-

fikkommissionens formand svarede ministeren, at det efter al sandsynlighed bliver en politiker – («der bedre vil kunne skaffe den fornødne politiske rygdækning for de forslag, kommissionen fremsætter»). Om borgmester *Willy Brauers* tanker vedrørende en integrering af hovedstadsområdet private, kommunale og statsdrevne persontrafik sagde ministeren, at det formentlig ville være hensigtsmæssigt og økonomisk fornuftigt at skabe en storkøbenhavns trafikordning under een hat.

– Men det bliver en kompliceret affære – sagde Svend Horn – fjerntrafik og nærtrafik er jo ikke til at skille ad, og er heller ikke helt lette at hæfte sammen i samme ejermæssige net. En eller anden form for samarbejde finder man vel nok. De toogtyve kommuner i området er efterhånden blevet stærkt interesserede i en trafikrationalisering. Der bliver naturligvis et afviklingsproblem, fordi de private interesser skal løses ud, og det må ske på en rimelig måde. Jeg har for øvrigt allerede haft samtaler med et par repræsentanter for rutebilejernes organisationer.

Som bekendt er statsbanernes transport af gods stærkt betrængt af lastbiltransporten. Herom sagde ministeren:

– Statsbanernes direktion beskæftiger sig indgående med dette spørgsmål og i det hele taget med mulighederne for at gøre banedriften mere rentabel. Statsbanestyrelsen vil nu lade et udvalg undersøge hele problemkomplekset. Jeg har lige afsendt et brev om, at ministeriet er indforstået. Det pågældende udvalg skal stå til rådighed også for den nye trafikkommission. Når en virksomhed skal rationaliseres, må der som regel først og fremmest foretages visse investeringer. Generaldirektoratet i Sølvgade ønsker også at kunne disponere over penge til investeringer. Man må efter min mening her koncentrere sig om den rene fjerntrafik. Vi har jo overfor det øvrige Europa en forpligtelse til at afvikle transit-transporterne af passagerer og gods på tilfredsstillende måde.

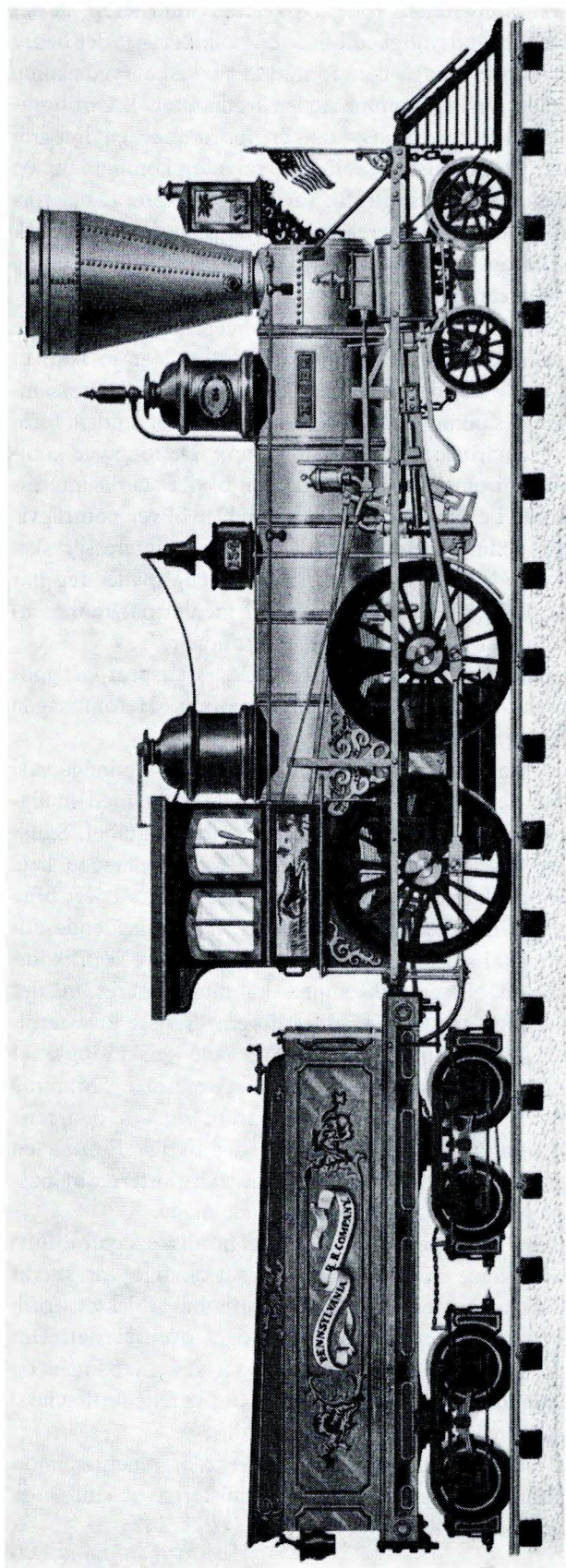
Om placeringen af den nye nordiske central-lufthavn sagde ministeren, at de sagkyndige var stærkt betænkelige ved at anbefale Saltholm-projektet, fordi luftrummet her allerede var noget overbelastet. Der ville i givet fald blive tale om starter og landinger og ventetider i luften for *tre* stærkt trafikerede lufthavne – Saltholm, Malmø og Ljungbyhed.

– Der kan anføres meget stærke argumenter imod Saltholms-projektet – sagde ministeren til slut – de sagkyndige vil *fraråde*, tror jeg.

Viggo Jensen.

Sjove gamle amerikanere VIII

Af Viggo Pedersen



Af de tusinder af mekaniske anordninger, som mennesker omgiver sig med, er ingen mere fascinerende end damplokomotivet. End ikke luftfarten med dens supersoniske jettfly når op på siden af damperne, når det gælder glørværdigt ry og mekanisk herlighed. Damperens barske ydre, dens vældige kraft og dens udfordrende piften er selve maskinalderens flotteste symbol. Når engang den sidste damper er forsvundet fra skinnerne, er menneskers mekaniske verden trods alle fremskridt blevet fattigere, mindre festlig.

Damplokomotivet er en fabrik i sig selv. Det har en kedel, som forvandler vand til damp, det har en maskine, som forvandler dampen til den energi, der får hele historien til at rulle. Såre enkelt, men for den, der har kærlighed til de gamle maskiner, er det forunderligt at se, hvordan konstruktørerne i dampernes første årtier eksperimenterede med at udforme lokomotivets enkle princip på de mest forskelligartede måder.

Et herligt eksempel blandt de gamle amerikanere er »The Tiger« (Tigeren), måske den mest farverige og overdådigt udstyrede damper, der nogen sinde har kørt og kommer til at køre på skinner.

»Tigeren« blev bygget af Matthias Baldwin i 1856–1857 til det nystartede Pennsylvania Jernbaneselskab, og den bærer tydeligt præg af, at den er konstrueret af en forhenværende urmager (Matthias Baldwin), der uden frygt og dadel er gået til den spændende opgave med liv og lyst. Skorsten og andet nødvendigt udstyr er ligesom tilfældigt boltet fast, hvor der bedst kunne blive plads, og resultatet er alle tiders, både ud fra datidens spørgsmål om effektivitet og lokomotivelskeres fordringer til en klassikers rette udseende.

Skønt »Tigeren« illustrerer, at Baldwin stadig holdt fast ved sin idé om en udvendig chassisramme til at bære hele konstruktionen, varede det ikke længe, førend både han og andre lokomotivinstruktører forlod dette princip. Det gjorde man, fordi maskinerne blev bygget stadig større og længere, og man måtte derfor finde på at gøre dem mere flexible, så at de var i stand til at passere de ofte meget skarpe kurver, som mange amerikanske jernbanelinier var bygget med på grund af landskabelige hindringer, der var uovervindelige efter den tids tekniske formåen.

Med et billede af Baldwin's »Tiger« slutter DLT hermed sin lille serie af strejftogt blandt »sjove gamle amerikanere«. Snesevis af andre eksempler kunne have været draget frem, materialet er uhyre stort.

Europa-lokomotivet

I de senere måneder har man talt meget om »Europa-lokomotivet«. I Essen har De Tyske Forbundsbaner (DB) fornylig overtaget det første 4-system-lokomotiv, der kan anvendes, hvor de forskellige strømsystemer tidligere krævede brug af forskellige lokomotiver.

Det var chefen for Krupp-værkerne, dr. A. Krupp von Bohlen und Halbach, der sammen med bestyrelsesformanden for AEG, dr. Hans Bühler, afleverede det sølv-blå lokomotiv E 410 001 til præsidenten for DB, dr. Oeftering. Nøglen til lokomotivet overrakte på en pude med farverne på de lande, hvor det nye lokomotiv er i stand til at køre. Denne nøgle er blevet kaldt et bevis på den store samarbejdsvilje, de Tyske Forbundsbaner har lagt for dagen i fremtidens jernbane-samfærdsel i Europa. Man vil sætte alt ind på et gnidningsløst europæisk jernbane-samarbejde.

Der er indtil videre bestilt fem af disse 4-system-lokomotiver (E 410) og yderligere 4 i et forenklet 2-system (E 310). Ved leveringen af det første 4-system-lokomotiv kom man også ind på drøftelserne af en videre udvikling, som dog foreløbig må betegnes som »ren spekulativ«.

Bygningen af et 4-system-lokomotiv, der skulle være i stand til at opfylde alle de krav, man stillede til det, gjorde det nødvendigt at slå ind på helt nye veje i konstruktionen.

Den nyligt afsluttede udvikling af Thyristor'en – en styrbar ensretter – gav anledning til at bestemme sig for stærkstrøms-teknikken. Det ville være naturligt at sammenligne denne udvikling med overgangen fra rør til transistorer inden for kommunikations-teknikken.

Denne nye teknik har medført store besparelser i både rum- og vægtforholdene. I det 4-akslede 410

lokomotiv er det derfor blevet muligt at indbygge 4-systemets elementer på en plads, der tidligere kun gav mulighed for enkelt-system og så endda opnå en betydeligt større effekt. Tunge godstog og hurtige internationale tog kan således klare sig med universal-lokomotivet og derved operere langt mere økonomisk.

Disse nye tekniske fremskridt, der lå til grund for bygningen af det første tyske »Europa-lok«, har således også haft stor betydning for præsentationen af »Universal«-lokomotivets proto-type.

Ganske vist har både Schweiz, Belgien og Frankrig også fremstillet »Europa-lokomotiver«, men den tyske videre udvikling lover godt for et internationalt teknisk samarbejde på længere sigt.

De Tyske Forbundsbaner har andre tekniske vanskeligheder at overvinde ved den franske grænse end f. eks. ved den belgiske og i samtrafikken med Holland, og det vil derfor blive en nødvendighed at kunne udbygge 2-systemlokomotiver til allround 4-system-lok. Det vil i fremtidens trafik betyde en væsentlig forbedring i samfærdslen på alle europæiske elektrificerede strækninger.

Lokomotivet har en timeydelse på 3200 kW, og maksimalhastigheden er 150 km/t. Det kan benyttes til 4 forskellige strømsystemer i Europa:

1. Enfaset vekselstrøm på $16\frac{2}{3}$ hz og 1500 V i Tyskland, Østrig, Schweiz, Sverige og Norge.
2. Enfaset vekselstrøm på 50 hz og 25000 V i Frankrig, Sovjetunionen og Ungarn.
3. Jævnstrøm på 3000 V i Belgien, Italien, Polen og Tjekkoslavakiet.
4. Jævnstrøm på 15000 V i Holland og de sydvestlige banestrækninger af SNCFs i Frankrig.

Et 410, det tysk konstruerede Europa-lokomotiv.

Foto: AEG.



STOREBÆLTSTRØMME

Af cand. mag. C. E. Andersen

2

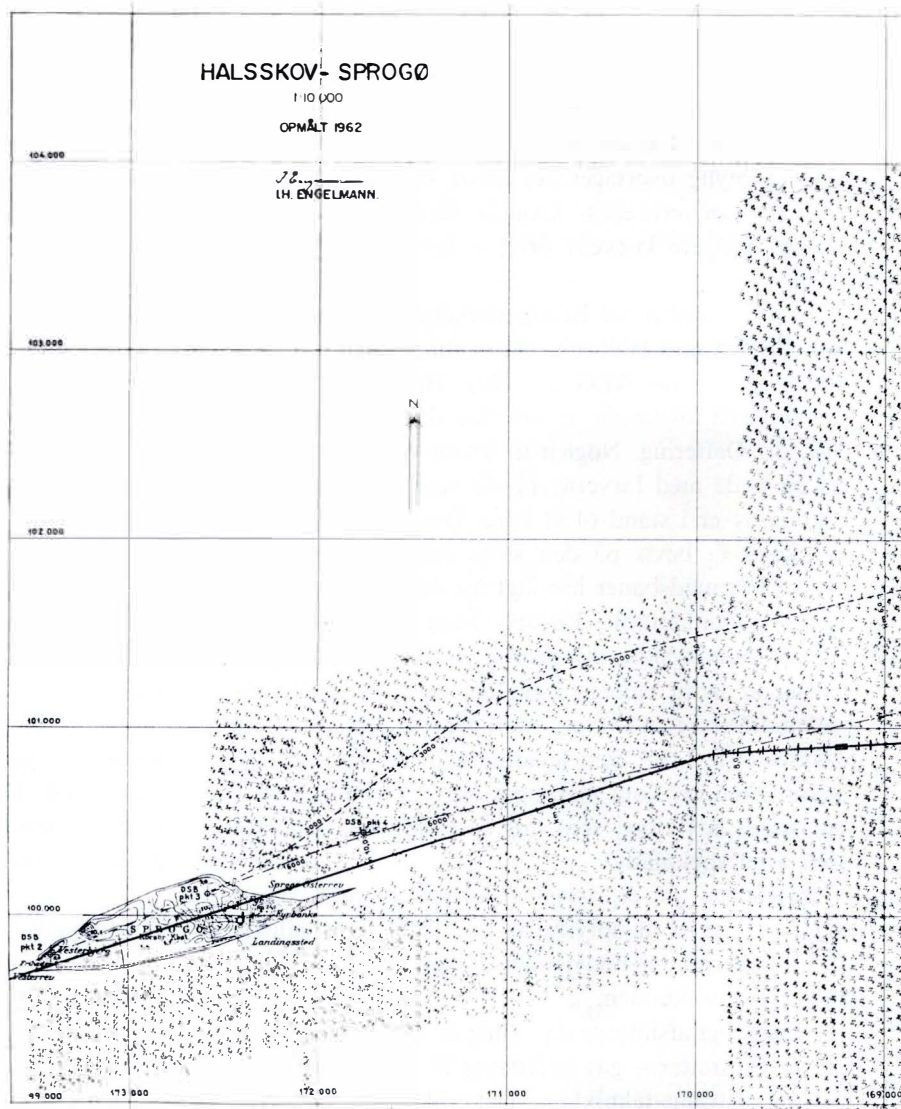
Trafikforbindelserne mellem Øst- og Vestdanmark, specielt over Storebælt, har skiftet karakter mange gange i tidernes løb. Også i fremtiden vil de blive ændret. Den vigtigste milepæl i den nærmeste tid bliver utvivlsomt overgangen fra færgeforbindelser til en eller anden form for en fast landforbindelse.

Ønskerne om og kravene til en fast landforbindelse har varieret gennem årene. Den stadig stedfindende byggeteknikke, trafiktekniske og transportmæssige udvikling bevirker, at man gradvis eller i hvert fald fra tid til anden må ajourføre sit syn på, hvad man kan opnå, og hvad man bør tilstræbe.

Allerede før man overvejer den tekniske udformning af en fast forbindelse, må man gøre sig klart, hvad det egentlig er, anlæggene skal tjene, såvel kvalitativt som kvantitativt. Bl.a. spiller det en rolle, at biler og togmateriel bliver kraftigere og får bedre køreegenskaber, og det er ikke a priori givet, hvilke slags tog og hvilken art drivkraft man vil benytte, eller rettere sagt, hvordan trafikken kommer til at fordele sig på forskellige slags togmateriel og forskellige slags biler.

Alle disse krav influerer på, hvilke stigningsgradierer, man kan tillade, og desuden hvilken belastning – navnlig hvilken koncentreret belastning – broanlægget skal kunne tåle. Alene det sidste kan bestemme, hvilken art broanlæg, der er gunstigst. Hovedgennemsejlingsfagets placering og længde og dets frie gennemsejlingshøjde influerer i samspil med stigningsgradiererne på den samlede brolængde.

Dette er særlig vigtigt for forbindelsen over Storebælts Østre Rende. Årsagen hertil er, at Halsskov-halvøen nord for Korsør strækker sig ud i Bæltet og fortsætter som et rev med ringe vanddybde. Det peger mod et lignende rev, der længere mod vest udvider sig og hæver sig som selve Sprogø. Vest herfor gentager det samme sig. Denne topografi beror på, at en udløber af Østersø-gletchere i sidste istid, for ca. 20.000 år siden, opskubbede en morænebue i en stilstandslinie foran sig, en bue, hvis sider spores både på Sjælland og Fyn, syd for Korsør og Nyborg. Den var gennembrudt af en floddal med en stor flod mellem Halsskov og Sprogø. Senere, efter at landet havde sænket sig, og verdenshavets niveau var steget – i virkeligheden et kompliceret relativt niveauskifte i tidens løb – har havstrømmene i den smalleste pas-



sage udgravet en smal, men dyb rende mellem Halsskov og Sprogø Østrev. Denne rendes nuværende længdeprofil og tværprofil præges af, at den er dannet ved havstrøms-erosion, uanset at den oprindelig er blevet til ved, at der var en floddal i omtrent samme linie, men med et ganske andet profil.

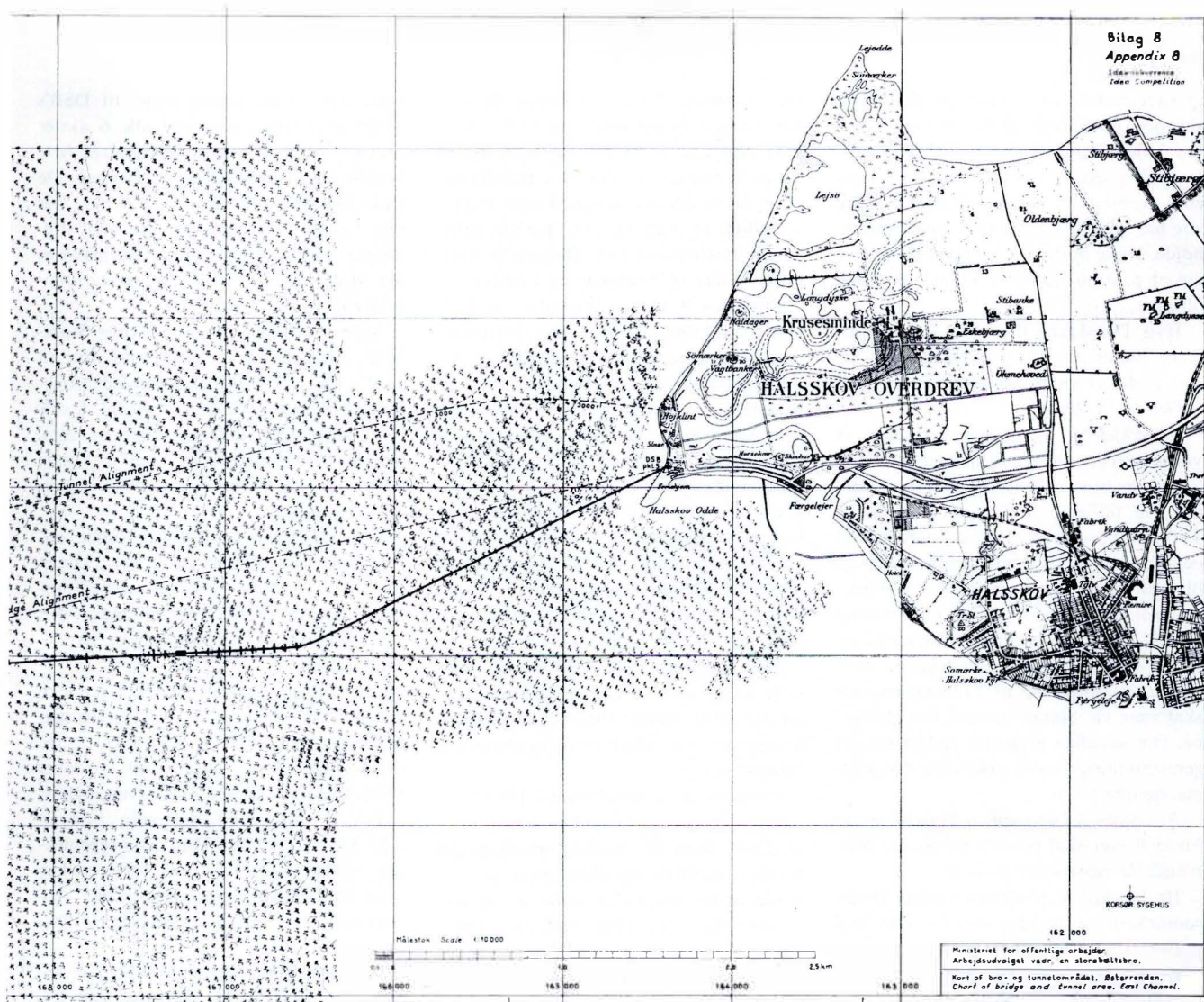
Et broanlæg over Østre Rende behøver i og for sig ikke at være særlig langt, nemlig hvis man vil nøjes med dæmninger på Halsskov Rev og på Sprogø Østrev og en bro over selve den dybe del af farvandet.

Men hvis man kræver, at broen skal have stor gennemsejlingshøjde over den dybe strømrrende, må brostrækningen nødvendigvis blive lang, for at den store højde overhovedet kan opnås. Den samlede længde bliver omtrent omvendt proportional med den tilladelige stigningsgradient.

Følgelig er problemerne angående den mindste tilladelige højde og den største

tilladelige gradient overordentlig betydningsfulde for broanlæggets udformning og omkostningerne ved dets udførelse.

Der er nu udskrevet en såkaldt idékonkurrence angående Storebæltsbroens udformning, og de indkomne forslag kan endda snart ventes offentliggjort. For konkurrenceprojekterne krævedes det, at ethvert broanlæg skulle udføres i en præcist fastlagt brolinie, med nøje angivet placering af gennemsejlingsfaget og med bestemte forskrifter angående dets bredde og dets gennemsejlingshøjde, endvidere med faste krav angående stigningsgradiererne, dog med forskellige gradienter for en ren jernbanebro eller kombineret jernbane- og vejbro henholdsvis en ren vejbro. Alternativt kunne der også godtages tunnelprojekter, i så fald dog med anden linieføring og med andre gradienter, men uden nogen som helst frihed for konkurrencedeltagerne til at interessere sig for andre linier, gradienter, o.s.v.



I det følgende skal et par af disse fundamentale forhold drages frem og søges belyst. De skal dog ingeniørligt søges klarlagt. Dette ville være en kæmpeopgave i sig selv. Men der skal nævnes nogle eksempler på, hvad der kan opnås, hvis forudsætningerne ændres, hvorved betydningen af problemerne kan illustreres.

For deltagerne i idékonkurrencen kræves, at de skal projekttere deres broanlæg over Østre Rende med en fri gennemsejlingshøjde af 67 m i en vis bredde under hovedfaget.

Dette tal er utvivlsomt inspireret af, at broerne over Golden Gate, indsejlingen til San Francisco, og over the Narrows, indsejlingen til New York, samt over Tejoestuariet, indsejlingen til Lissabon, som udmærker sig ved at have de største frie gennemsejlingshøjder, alle tre har samme gennemsejlingshøjde, nemlig 67–69 m.

Det højeste handelsskib, der har passe-

ret under den nævnte bro ved New York, er »Queen Mary«, hvis mastehøjde er 59 m. Dette skib er formodentlig verdens højeste skib, når man ser bort fra krigsskibe. Enkelte af de amerikanske hangarskibe har væsentlig højere master eller radarantenner, for Midway-klassens vedkommende 72 m; men disse øverste dele kan vist nok sænkes eller vippe. Andre landes krigsskibe har alle væsentlig mindre antennehøjder. Rekord for de engelske krigsskibe er således 55 m for »Eagle«.

Verdens største skib, det nye japanske tankskib »Idemitsu Maru«, på 209.000 t. dw, er 49 m højt fra køl til mastetop. Men da det stikker omtrent 18 m i fuldt lastet tilstand er mastehøjden over vandfladen kun 31 m under disse omstændigheder.

Når man kræver, at den frie gennemsejlingshøjde under en bro over Storebælt skal være rekordstor, 67 m, skyldes det antagelig, at man vil gardere sig mod ind-

sigelser eller protester fra andre søfartsnationer, navnlig dem, der er interesseret i sejladsen på Østersøen, først og fremmest vel Sovjetunionen.

Storebælt er jo den eneste skibsforbindelse til Østersøområdet for alle større skibe, under hensyn til at Lillebæltsbroen kun har 33 m fri gennemsejlingshøjde, og at Øresunds gennemsejlingsdybder mellem Amager og Saltholm og mellem Saltholm og Skåne er omkring 9 m. De planlagte Øresundstunnelforbindelser agtes udført med betonkonstruktionernes overside i koste ÷ 12 m under Drodden og ÷ 11½ m under Flinterenden.

Men har man overhovedet spurgt Østersøstaterne om, hvor høj Storebæltsbroens gennemsejling skal være?

Det er fristende at tro, at man ikke har.

For der vil næppe om 10–20 år, når de sidste sejlskibe er forsvundet, være skibe tilbage med tilnærmelsesvis så store højder. De største moderne russiske krydseres mastehøjde er 43–44 m. Dette synes

at være standardmål, eftersom det drejer sig om forskellige skibe, hvoraf nogle har højere formast end bagmast (Sverdlowsk-klassen), og andre højere bagmast end formast (Chapayev-klassen). Men alle har næsten samme maksimale maste-højde. Disse højder er beregnet på grundlag af profilmålskitser i »Jane's Fighting Ships«.

Hvis Danskerne ikke har spurgt Russerne, så er der til gengæld ingen tvivl om, at der er andre, som har spurgt dem. – Det er Tyrkerne.

I Tyrkiet har man gennem mange år været stærkt optaget af planerne om at bygge en bro mellem Europa og Asien, fra den tidligere hovedstad Istanbul til Tyrkiets hovedland. Der er endda lavet detailprojekter til denne broforbindelse, bl.a. af D. B. Steinman, USA's berømteste brobygger. Hans projekt blev færdigt i 1958. Men efterfølgende boringer i bro-linien nødvendiggjorde ændringer, deriblandt en forøgelse af bro-længden, der skal være ca. 800 m mellem hovedpillerne. Om samtlige projekter gælder det, at gennemsejlingshøjden skal være den samme, nemlig 50 m.

Alle skibe i fart mellem Sortehavet og Middelhavet skal passere herunder, deriblandt de russiske krigsskibe.

Jfr. hermed forbindelsen mellem Østersøområdet og Nordsøområdet, der skal passere under Storebæltsbroen.

Kunne man da ikke nøjes med 50 m gennemsejlingshøjde for broen over Storebælts Østre Rende, ligesom for broen over Bosphorusstrædet?

Såfremt man kan nøjes med denne højde, kan der spares hundreder af millioner kr., eftersom bro-længden kan reduceres med ca. 1 km i hver ende.

Et andet vigtigt problem er stigningsgradienten.

Oprindelig baseredes alle Storebæltsbroprojekter på, at den største tilladelige gradient skulle være 8 ‰.

Som følge heraf kunne man ikke få broen ned på Sprogø, i hvert fald ikke til terrænhøjde; og broen eller dæmningen til den måtte da begynde allerede nord for Korsør.

For en halv snes år siden ændredes gradienten pludselig til 17 ‰.

Det skyldes en lille tilfældighed.

I nogle artikler i nærværende blad var det påpeget, at man ved indførelse af elektrisk drift på DSB's hovedlinier kunne tillade sig at bygge en Storebæltsbro med gradienter langt større end de 8 ‰.

Der nævntes 25 ‰ og endog 45 ‰. Sidstnævnte meget store gradient refererede dog kun til en bro for lette tog og af specialkonstruktion. Det blev fremhævet, at en Storebæltsbro derved kunne bygges så billigt, at man for det sparede beløb kunne elektrificere hele Danmarks statsbanenet lige til Skælskør og Løgstør.

Professor P. H. Bendtsen, der var medlem af traktionsudvalget, som behandlede problemerne om, hvorvidt DSB skulle indføre dieseldrift eller elektrisk drift på hovedlinierne, skrev derfor til DSB's baneafdeling og spurgte om forskellen mellem priserne på en bro, udført med henholdsvis 8, 17 og 25 ‰ gradient. – De store besparelser ved den store gradient bragte umiddelbart elektrificeringsplanerne i forgrunden. Det foranledigede, at maskinafdelingens repræsentanter i udvalget erklærede, at de nye diesellokomotiver godt kunne klare de 17 ‰.

Derefter måtte alle broplanerne pludselig måtte revideres, just da man i december 1955–januar 1956 skulle til at offentliggøre Storebæltsbrokommissionens betænkning.

Hvordan er så situationen i 1967?

Det er ingenlunde tanken her at søge at finde frem til, hvilken gradient der teknisk, trafikalt og økonomisk er passende under hensyn til nutidens og den overskuelige fremtids forhold. Hertil kræves mangeartede detailundersøgelser, bl.a. baseret på traktionsmateriellets udviklingsstade.

Der er i hvert fald siden midten af 1950'erne sket det, at lokomotivernes ydeevne er forbedret meget betydeligt.

Eksempelvis er DSB's sidst bestilte diesellokomotiver akkurat dobbelt så kraftige som de lokomotiver, der blev modtaget for et dusin år siden, og adhæ-sionsvægten er næsten fordoblet, skønt totalvægten og prisen ikke er væsentlig større. De kommende lokomotiver må kunne klare stejlere stigninger, end MY-lokomotiverne kan klare.

Som et andet eksempel kan anføres, at hovedbanen mellem Liège og Bryssel har en stigetrækning umiddelbart ved Liège, op til Ans, med en gradient på 30 ‰ og omkring 100 m stighøjde. Her har man fremført tunge eksprestog og godstog ved hjælp af damplokomotiver gennem mere end et århundrede, ganske vist som regel ved anvendelse af et eller to rangerlokomotiver til at skubbe bag på. For en halv snes år siden indførte man diesellokomotiver, en 4-akslet og en 6-akslet

type, den sidste næsten lige til DSB's MY-lokomotiver, dog med alle 6 aksler drevne. Nu har man elektrificeret hele banelinien mellem Liège og Bryssel. De elektriske lokomotiver, der benyttes, har kun 4 aksler; men de klarer trods alt stigningen forbløffende godt; dog benyttes der til de særlig tunge tog et ekstra lokomotiv til at skubbe bag på.

Stigetrækningen på en bro over Storebælts Østre Rende vil ikke være nær så generende, dels fordi den samlede stighøjde kun er omkring en trediedel så stor som stighøjden mellem Liège og Ans, og dels fordi togene som regel vil kunne køre over broen med en betydelig begyndelseshastighed.

Dersom broen over Østre Rende udføres med en gradient på 22 ‰ i stedet for 17 ‰ og med 50 m gennemsejlingshøjde i 300 m bredde over midten af den dybe rende, kan broen eksempelvis udføres således:

Fra DSB punkt 5 på Halsskov-halvøen føres en dæmning retlinet ud på den centrale del af Halsskov Rev til 2,43 km fra det nævnte punkt, deraf 2,40 km over vand, til en grund med 4–6 m vanddybde.

Fra denne grund, nærmere bestemt 0,55 km ret syd for konkurrenceprojektets bro-liniepunkt 4,69 km, føres en bro i ret linie til konkurrenceprojektets bro-liniepunkt 8,10 km, d.v.s. på Sprogø Østrev.

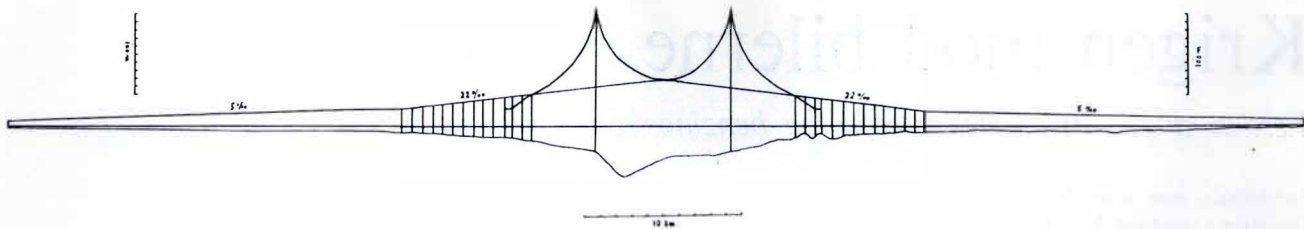
Fra dette sted, ved 6 m dybdekurven, føres en dæmning til Sprogø, 2,40 km lang med den linieføring, der er vist på skitsen, med retning direkte mod Sprogøs vestpunkt.

Dæmningerne vil kun reducere Østre Rendes gennemstrømningsprofil med mellem 12 og 13 pct. Da også Vestre Rende indgår i strømsystemet, må det kunne tolereres.

Dæmningerne føres såvel på Halsskov Rev som på Sprogø med små gradienter op til kote + 18 m for jernbanesporene. Dette er kun ubetydeligt mere end de dæmningshøjder, der ved DSB's tidligere broprojekter er regnet med ved brotilslutningerne, nemlig 15 m.

Broens stigetrækning udføres både på Halsskov-siden og Sprogø-siden med 22 ‰ gradient over en 1510 m lang distance, hvorved broen når op til ca. 52 m højde, svarende til 50 m fri gennemsejlingshøjde under broen.^{*)} Denne gen-

^{*)} Hvis gradienten forøgedes til 35 ‰, kunne brobanen på de 1510 m stigetræk-



ning stige fra 16 til 69 m, hvorved man kunne opnå 67 m gennemsejlingshøjde. Dette har interesse i forbindelse med et broprojekt for en motorvej. Ganske vist foreskrives der for konkurrenceprojekterne, at en motorvejbro stigningsgradient kun må være 25 ‰. På den anden side har man udført den nye motorvej syd om Slagelse med en gradient på 35 ‰ på hele den meget lange stigestrækning op ad Vårby bakke, skønt det ikke ville have kostet ret meget ekstra at udføre den med en gradient på f.eks. 30 ‰.

nemsejlingshøjde opretholdes som et minimum under en 300 m lang parabolisk afrundingsforbindelse mellem stigestrækningerne med konstant gradient.

Broens samlede længde bliver 3320 m. Broen tænkes udført symmetrisk. Det midterste parti, 1660 m, tænkes udført som hængebrokonstruktion, dog med 1920 m mellem bærekabernes forankringsblokke. Forbindelsen mellem hængebrostrækningen og dæmningsstrækningerne, begge 830 m lange, udføres i billigere konstruktion, eventuelt lignende Storstrømsbroen med pladejærndragere, f.eks. med 12 spand, hver ca. 65 m lange, d.v.s. 780 m. I denne strækning indgår kabelforankringsblokkene.

Selve hængebroen udføres med et 860 m hovedspand og to 400 m lange side-spand.

Til trods for, at broen overspænder Østre Rende i en linie, hvor dybderne maksimalt er 62m, kan begge hovedpiller funderes meget nær 30 m dybdekurverne, nemlig på 31–32 m dybde for den østlige piller vedkommende og på omkring 29 m dybde for den vestlige piller vedkommende. Det er næsten samme dybder som dem, Lillebæltsbroens piller er funderet på, altså ikke særlig meget. Begge piller kan placeres på steder, hvor grunden er bæredygtig.

Pillerne ved hængebropartiets ender må funderes på 16 m dybde i øst og 18 m dybde i vest.

Hængebroens bærekabler må forankres i store, tunge blokke, helst på ringe vanddybde af h.t. kraftpåvirkningerne fra kablerne og strømmen. Disse blokke tænkes placeret et par brofag nærmere mod dæmningerne, 130–185 m fra den egentlige hængebro. Herved opnår man at kunne bygge dem på grunde, hvorved funderingsdybderne bliver omkring 7 m for den østlige bloks vedkommende og omkring 12 m for den vestlige bloks vedkommende.

Da hverken hovedpillerne eller forankringsblokkene skal funderes på syn-

derlig store vanddybder, bliver der ikke egentlige tekniske vanskeligheder ved brobygningen.

Den brede gennemsejlingsåbning bevirker, at bropillerne ikke behøver at komme til at genere skibsfarten, end ikke med fremtidens kæmpetankskibe. På den anden side bliver de heller ikke synderlig udsat for fare for påsejling af disse, selv når der er stærk strøm i den dybe rende.

Det er karakteristisk for den skitserede, mulige faste forbindelse over Østre Rende, at den har et eller to knæk. I modsætning dertil er den brolinie, som er foreskrevet for konkurrencen, ganske lige. Dette må ses på baggrund af, at brostrækningen må blive meget lang og selve broen tilmed meget høj, netop på grund af kravene til en stor gennemsejlingshøjde og en lille gradient. Men hvis broen på grund af ændrede krav kan gøres kort, behøver forbindelsen over Østre Rende ikke at være lige; kun skal selve brostrækningen helst være lige. Dog kan man naturligvis udføre strækninger med ringe højde og på ringe vanddybde med kurver. Jfr. Storstrømsbroens nordende ved Masnedsunddæmnings sydende.

På skitsen er forbindelsen over Østre Rende vist som tre retlinede stykker, der forbindes næsten som knæk, i kurver med små radier. Dette er tegnet, fordi skitsen kun tjener en problemstilling og ikke repræsenterer et projekt. Billedet fremtræder klart under disse omstændigheder.

Ved et virkeligt projekt må eventuelle kurver naturligvis udføres med store radier. Dersom anlæggene skal udføres med henblik på en maksimal toghastighed af 200 km i timen, skal kurveradierne være 1900 m efter tysk standard; og efter japansk standard kræves der til en fart af 210 km i timen kurveradier på 2500 m.

For at opnå en kurveradius på 2000 m behøves ved det østlige knæk blot en forskydning ca. 30 m mod nord, ved 6 m kurverne; og ved det vestlige knæk skal forskydningen endda være mindre.

Broen kan udføres efter samme principper som Tejobroen. Den skal i den endelige udformning være en kombineret vej- og jernbanebro med 6 vognbaner på det øverste dæk og 2 jernbanespor på det nederste dæk.

I sin nuværende udbygningstilstand har Tejobroen kostet ca. 550 mill. kr.; deraf måtte størstedelen betales i dollars til de amerikanske konstruktør- og leverandørfirmaer. Tejobroen er omtalt i

Dansk Lokomotiv Tidende den 5. december 1966, side 5–7.

Storebæltsproblemet er iøvrigt behandlet udførligt i nærværende tidsskrift i en lang række artikler i årene 1954–56, nemlig i 1954 side 129–132, 141–144, 153–156, 165–168 og 261–264, 1955 side 149–152, 161–164, 281–288, og i 1956 side 1–8, 17–20, 41–44, 53–56, 108–111.

I heftet for den 20. juli 1955 side 162–163 er der foreslået en dæmnings- og broforbindelse, som ligner den i nærværende artikel skitserede forbindelse overordentlig meget med hensyn til linieføring, men udarbejdet på grundlag af ældre kortmateriale, som ikke var så detaljeret og korrekt som det, der siden er udført med henblik på bygning af Storebæltsbroen og benyttet her. Desuden regnedes der med en væsentlig større stigningsgradient og med en tilsvarende kortere hængebrostrækning, nemlig 1200 m, hvoraf 600 m midterspand. – Den nye Lillebæltsbro har forøvrigt lignende dimensioner; dens hovedspand bliver 600 m.

Nærværende skitse omfatter en hængebro, der er væsentlig større. Det skyldes, at man nu er i stand til at bygge virkelig lange hængebroer for jernbanetraffic for moderate omkostninger. – Man har nok tidligere kunnet bygge lange hængejernbanebroer. Som eksempel herpå kan nævnes den af D. B. Steinman og hans medarbejdere projekterede hængebro over Messina-strædet med 1500 m midterspand. Den har meget stive sidedragere. – Tejobroen, der er konstrueret af samme gruppe, udmærker sig ved, at brobanens stivhed opnås ved simple midler og en lettere konstruktion. Omkostningerne bliver derfor langt mindre.

Det må understreges, at det her fremførte kun er eksempler til belysning af, hvilke muligheder, der åbner sig, hvis man ændrer forudsætningerne for broen over Storebælts Østre Rende, specielt med hensyn til gennemsejlingshøjden og stigningsgradienten.

Allerede for 2000 år siden skrev Ovid: *Tempora mutantur. Et nos mutamur in illis.* Tiderne skifter, og vi forandres med dem.

Dette bør også gælde for vor indstilling til Storebæltsbroen og de standarder, man fastlægger, før man skrider til at realisere den, og tillige for selve den konstruktive udformning af den.

Vi må i dag se anderledes på alt dette end for ti år siden. Og om nogle år må vi atter ændre vor indstilling.

Krigen mod bilerne

Verden er ved at kvæles i trafik og benzinos

Luftbillede, som viser færdselen på en motorgade i havne-
kvarteret i storbyen Los Angeles.



»En voksende, national revolte mod biler og motor-
veje er i færd med at bane sig vej i det amerikanske
samfund, hvor antallet af biler efterhånden er blevet
næsten halvt så stort som antallet af indbyggere.«

Dette er en af de slutninger, som et hold af journa-
lister og eksperter fra ugebladet *Newsweek* når til efter
månedlange undersøgelser vedrørende transportfor-
hold i USA. I bladets nummer for 9. januar redegøres
i en næsten fem sider lang artikel for undersøgelsen
og dens resultater. Artiklen bærer overskriften: *The
agony of getting anywhere*, – den pinefulde kamp for
at komme fra sted til sted. Oversættelsen halter lidt:
agony er et engelsk ord, der også dækker begrebet
døds-kamp.

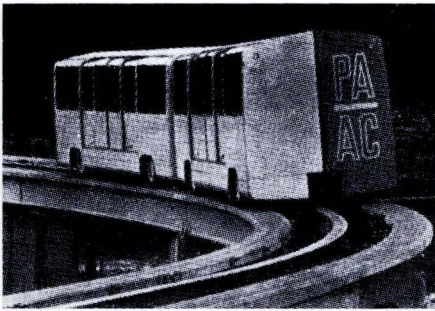
* * *

Det problem, det amerikanske blads medarbejdere
især har haft til opgave at beskæftige sig med, er nær-
trafikken, færdselen i store byer samt persontrans-
porten mellem større byer inden for det samme trafik-
område (f.eks. New York–Washington). Man opere-
rer i rapporten med udtryk som *highways*, *free-ways*,
transit-systems o.s.v. Det svarer på dansk stort set til
autobaner, *motorgader* (free-ways) og *under- eller
overgrundslinjer* gennem storbyer.

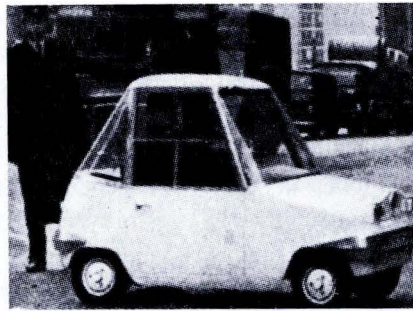
En af Amerikas mest fremstående færdsels-teoreti-
kere og byplanlæggere, *Lewis Mumford*, gentager i en
samtale med en *Newsweek*-medarbejder, hvad han
tidligere har sagt og skrevet: »Vi har nu med hensyn
til biltrafikken repeteret alle de fejltrin, vi begik med
hensyn til jernbanen. Vi lod jernbanen pløje sig lige
lukt igennem storbyen, så den kunne aflæse sin fragt
og sine passagerer i centrum. Nu foregår nøjagtigt det
samme, men i langt større målestok, med motorkøre-
tøjerne.«

Mumford gør sig til talsmand for et voksende kor
af tænksomme mennesker, der mener, at biler og
super-motorveje (i og udenfor byerne) er i færd med
at destruere folks muligheder for at »leve et godt liv.«
Bortset fra den kendsgerning, at bil-ulykker i 1965,
ifølge en offentlig statistik, kostede 49.000 mennesker
livet på amerikanske veje og gader, er der uomtviste-
lige indicier for, at mange tusinde andre dødsfald
skyldtes uddunstninger fra de millionstærke tal af mo-
torkøretøjer. Og de endnu levendes velfærd forringes
ved den hurtige inddragning af jord til betondækkede
motorveje. I de to år fra 1962 til 1964 alene inddrog
over 39.000 acres (en acre = en kvart hektar) til vej-
anlæg.

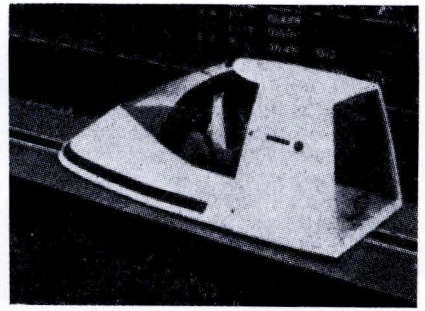
»Anti-auto-kampen antager mange former«, – hed-
der det i den omhandlede artikel. New York Citys nye,



1.



2.



3.

unge overborgmester, *John V. Lindsay*, har således for nyligt ladet sin rådmænd for grønne områder, *park commissioner Thomas P. F. Hoving* gennemføre en række bestemmelser, der banlyser biler fra rekreative områder og andre lokaliteter, hvor storbyens borgere ikke længere kunne ånde for lutter biltrafik, og en serie af andre restriktioner, som rådmænd har i sinde at gennemføre, vil kunne regne med borgmesterens velsignelse.

* * *

New Yorks efterhånden helt uhyggelige færdselsproblemer har deres sidestykke i en lang række af Amerikas andre store byer. I Los Angeles, der med sine godt 6 mill. indbyggere er blevet en af de mest trafikplagede byer i det rige Californien, har *science fiction* = forfatteren *Ray Bradbury* (romaner om rumrejser o.s.v.), der ikke selv ejer nogen bil og som kører på cykel til sit kontor hver dag, sammen med arkitekten *Frank Lloyd Wright jr.* startet en bevægelse til afhjælpning af færdselsmisæren i Los Angeles-distriktet. Organisationens navn er *PRIME (Promote Rapid Transit and Improve Metropolitan Environment)*, og dens foreløbige mål er at skaffe 2 milliarder dollars fra myndigheder, firmaer og private til anlæg af nærtrafik-jernveje og indkøb af rullende materiel og moderne lokomotiver. Bevægelsen »bort fra bilerne« har i San Francisco givet sig udslag i en bestemmelse truffet af færdsels-kommissionen om ikke at modtage et beløb på 250 mill. dollars fra Washington-regeringens motorvejs-fond til vejanlæg: man afslog at støtte to motorgade-projekter, der skulle gennemføres med tilskud fra de federale vejfondsmidler.

* * *

Det er klart, at den mægtige amerikanske bilindustri ikke nærer større sympati for bestræbelser, der sigter på at føre det menneskelige samkvem tilbage fra betonvejene til de gode, gammeldags skinner. Man må naturligvis ikke glemme, at bilerne har en anden funktion end just at transportere folk fra det ene sted til

1. En af de såkaldte sky-busser, som er sat i drift i en stor amerikansk by. Den går på gummihjul og har en førerskinne under maven. Den kontrolleres elektronisk og har ingen betjening.

2. En af de små elektriske biler, man nu undertiden kan se i det london'ske gadebillede.

3. Denne *Starcar* er konstrueret til bykørsel. Den har ganske små hjul, og den »kan tages med toget hjemmefra«, – et guide-spor af beton, med styregrøft, leder op til en række af flade jernbanevogne, der hver kan tage en snes stykker af det lille køretøj, hvis ejere forudsættes at bo et hundrede kilometer (eller længere eller kortere) fra den storby, hvor de har deres arbejde og har brug for et køretøj til bytransport. Guide-line-princippet anvendes også eksperimentelt uden skinnetransport-assistance, – man har forsøgsvis bygget lange betonlinjer, hvorover den enkelte lille bil føres med stor hastighed og under elektronisk kontrol.

det andet: Bilindustrien støtter i væsentlig grad den nationale økonomi. Af et totalbeløb på ca. 140 milliarder dollars, som i 1965 spenderedes på transport i USA, repræsenterede omtrent halvdelen investeringer i veje og automobiler. Syv af Amerikas ti største industriforetagender lever af bilen (tre automobilfabrikker og fire benzin- og olieselskaber). Mere end 12 mill. amerikanske arbejdere og funktionærer er beskæftigede ved fabrikation, distribution, vedligeholdelse og kommerciel anvendelse af motorkøretøjer, samt i cement- og asfaltproduktion, gummi- og stål-fremstilling, – som motorvejspersonale, entreprenøransatte og parkeringsplads-personel o.s.v.

* * *

Ejendommeligt nok har De Forenede Stater indtil nu ikke haft et egentligt trafikministerium. Transportvæsenet, der i Amerika næsten 100 procent er på private hænder, har hidtil været underlagt »The Department of Commerce«, – handelsministeriet. Præsident *Lyndon B. Johnsons* regering, der på sit program har realiseringen af *The Great Society* (det store, gedigne samfund), vil nu få et decideret trafikministerium,

»Department of Transportation«, med en designeret minister, den 44-årige *Alan S. Boyd*. Denne unge, dygtige mand, en af de mange national-økonomisk uddannede jurister i præsidentens talstærke stab af nære medarbejdere, får ikke noget let job. Store dele af hans naturlige embedsområde er traditionelt underlagt andre regeringsautoriserede organer, – men i hvert fald bliver han ansvarlig for »intercity rails and highways« og for »commercial airlines.«

Et af Alan S. Boyds problemer er, at han ikke uden videre kan disponere over de bevillinger, han har brug for til at bygge under- eller overgrundsbaner på de steder og i de byer, der har brug for sådanne nyanlæg. Adskillige andre, regeringsmæssigt autoriserede myndigheder, der har med motorgadeanlæg at gøre, har juridisk ret til at melde sig ved kassen. »Fremtidens behov for transport, – sagde den designerede trafikminister til en Newsweek-journalist, – er så stort, at vi simpelthen bliver nødt til at enes om de penge, der er til rådighed.«

* * *

Også i USA har man kunnet konstatere, at et meget stort antal private bilister, der dag efter dag kører til deres arbejdspladser i en storbys centrum, ikke begriber, at de med større fordel havde kunnet lade bilen stå hjemme eller ved den station, hvorfra et nærtog hurtigt kunne føre dem til deres arbejdsmæssige nabolag. Af 14.800 autokørere fra Westchester Country (en forstad til New York), kunne 2000 have tjent penge og tid ved at benytte jernbanen på samme må-

de, som deres mange tusind trafikalt ligestillede: men de gjorde det ikke. De kørte ind i centrum, og mange af dem betalte parkeringsbøder på op til 35 dollars.

Erfaringer fra Chicago gav et ganske andet billede: Da »Chicago Transit Authority« i 1964 som et eksperiment indsatte hurtige og hyppige S-banetog mellem storbyen og den nærliggende lille by Skokie, regnede man med, at man dagligt kunne trække 1500 passagerer væk fra den personlige biltransport. Nu transporterer linjen ca. 7000 oprindelige bilkørere dagligt.

Adskillige af de privatdrevne amerikanske jernbanelinjer, som f.eks. »Chicago & North Western Railway«, har forbedret deres årsregnskab væsentligt ved at sørge for, at deres passagerer på hurtig og let måde bliver transporteret fra linjens endestation til de bycentre, hvor flertallet af de rejsende har deres arbejde. Flere og flere tager toget –

* * *

I artiklen, som eksperterne fra Newsweek har offentliggjort i det nævnte nummer af bladet, omtales naturligvis også de fremtidens tog, der skulle kunne sættefarten op og omkostningerne ned for kommende tiders jernbanedrift. De fleste af disse tekniske nyskabelser har allerede været omtalt her i bladet. *Hovercraft-tog*, *Jean Bertin* – luftpude-aerotrain, og andre eksperimentaltog får den *publicity*, som tilkommer dem. Der tales om små, elektrisk drevne biler, der fra en storbys myldrende trafik kan drejes ind på en *guide-line*, en elektronisk styret og cementbygget linje, der med et enkelt midtspor fører små privatbiler (specieltbyggede, naturligvis) hurtig over strækninger som f.eks. fra Fredericia til Frederikshavn, og der tales om en *sky-bus*, en art overgrundssporvogn, der løber på almindelige gummihjul langs en midtanbragt styreskinne.



*At ånde i en
trafikfyldt by er som
at ryge
to pakker cigaretter
om dagen*

Men konklusionen af Newsweeks åbenbart meget grundige og meget nøgterne trafikundersøgelse er, at aversionen mod den osende, tidrøvende og landskabsfortærende automobiltrafik nu i De Forenede Stater har skabt en kontra-bevægelse: Lad os vende tilbage til sportrafikken, hvor det overhovedet er muligt! Ellers dør vi kvælningsdøden blandt biler, trafikstop, banale forsinkelser og benzinos. Og *hvor* kan vi parkere?

Når byernes luft forgiftes af kulilte.

For godt to år siden nedsatte det amerikanske sundhedsministerium i forståelse med andre officielle organer en komité til kontrol af luftforurening i storbyer. Komitéen foranstaltede i december måned den 3. nationale kongres vedrørende luftforgiftning. Her oplyste en kalifornisk sagfører, *Erik P. Grant*, at 10 procent af den benzin (el. diesel), der årligt købes af amerikanske bilejere, »forsvinder i luften«. Den amerikanske sundhedsstyrelse, (*Public Health Service*) har foretaget undersøgelser, som godtgør, at et menneske, der dagen igennem ånder i et bykvarter fyldt med motor-køretøjer, tager lige så megen skade på sin sundhed, som det ville gøre ved at ryge 40 cigaretter om dagen. Det går ud over lunger, hjerte og øjne.

Amerikanske sagkyndige forudser en renaissance for de elektrisk drevne biler. *Frank M. Stead*, der er leder af en afdeling indenfor den kaliforniske sundhedsstyrelse, har fremsat forslag om, at man helt afskaffer forbrændingsmotorer i køretøjer og erstatter dem med stærke elektriske akkumulatører: »Den eneste måde at gennemføre denne forvandling på«, – erklærer mr. Stead, »er at vedtage en lov, der i den offentlige sundheds interesse gør overgangen fra benzindrift til elektrisk drift obligatorisk«.

Det er næppe sandsynligt, at den amerikanske kongres går med til en så drastisk foranstaltning. Dertil spiller benzin-motoren en alt for vigtig rolle i den nationale økonomi. Men i februar måned vil senator *Warren G. Magnusson*, der er formand for senatets *Commerce Committee*, starte en række komité-møder, hvortil talrige sagkyndige er indkaldte for at afgive deres skøn. Formålet med disse møder er at bane vej for en bevilling på 10 mill. dollars, der skal anvendes over de næste fem år til forskning og til udvikling af letvægts-batterier og prototyper af elektrisk drevne køretøjer til brug i storbyer.

Viggo Jensen.

Hvis man ikke interesserer sig en døjt for fodbold, skal man ganske roligt lade være med at læse det efterfølgende, som endda har med god fodbold at gøre. Men da fodbolden jo er den danske nationalsport, kan læseren jo lige så godt fortsætte, da han ganske givet er begyndt.

Historien handler kort sagt om Tysklands store fodboldspiller, Hamburgeren Uwe Seeler. Hvordan man fandt ham og den dobbeltrolle, han spiller dels på banen og dels i forretningslivet.

Som dreng spillede han fodbold i »Hamburger Sports Verein«, og til at begynde med var han mest kendt som sin fars søn. Gamle Erwin Seeler, opsynsmand i havnen, nåede ganske vist ikke at komme på landsholdet, men spillede mange gode kampe på egen. Da Uwe var 17 år, havde man bemærket hans fodboldevner, som hans bror, Dieter heller ikke var foruden. På det tidspunkt gik det hverken sportsligt eller økonomisk godt for klubben HSV, og man forsøgte så med nye kræfter på førsteholdet. En af dem blev Uwe Seeler, og hans udvikling var sådan, at det ikke varede længe, før Hamborg talte om ham.

Han var den fødte målscorer, som Gunnar Nu plejer at sige. Som 22-årig blev han knyttet til et stort firma, som fabrikkerer sportssko og selvfølgelig også fodboldstøvler. I 1958 blev han generalrepræsentant for det samme foretagende, der ligger i Sydtykland, og i takt med Uwe Seelers mange skud på mål, kom der rigtig gang i salget af fodboldstøvlerne på Hamborg-markedet.

Nu ville hans klub gardere sig imod, at der kom lokkende tilbud fra syd for Alperne, og der blev tilbudt ham en byggegrund i forstaden Harksheide, umiddelbart i nærheden af HSVs junior-baner. Uwe Seeler tog imod tilbuddet og byggede et lille hus, det er senere blevet udvidet til en større bungalow, hvor den nu næsten 30-årige fodboldstjerne bor sammen med sin kone, Ilka, en tidligere fremtrædende håndboldspiller, og parrets to døtre.

Allerede samme år, som Seeler havde gjort sig bemærket på HSVs førstehold, kom han på det tyske landshold, og dets træner, Sepp Herberger, var klar over, at Uwe snart ville blive hentet til udlandet, hvis man ikke sikrede ham. Derfor sørgede træneren for at skaffe ham sko- og fodboldstøvlejobbet, der blev en fin forretning, efterhånden som målene blev sat ind rundt omkring på banerne i ind- og udland.

Nu er der næppe chance for, at Uwe Seeler forlader Hamborg. Ikke alene bysbørnene, men alle i Tyskland kalder ham »Uns Uwe« – vores egen Uwe.

PU-signaler

I fortsættelse af skrivelse herfra af 6. juli 1966, j. nr. IV Mk 1.58 skal man – efter at de af foreningen rejste spørgsmål har været behandlet i en arbejdsgruppe, der bl. a. beskæftiger sig med revision af SIR-bestemmelser – meddele følgende:

Generaldirektoratet ønsker først at bekræfte det af redaktionen i svaret til lokomotivfører H. Winther anførte om, at sikringsanlæggene naturligvis er indrettede således, at togenes placering i sig selv ikke kan give anledning til en faresituation. Det af redaktionen valgte eksempel med Vejle H illustrerer foranstående, men er som besvarelse mindre godt, idet man må give spørgeren ret i, at en lokomotivfører ikke skal have kendskab til sikringsanlæggenes indretning, samt at han i en given situation skal kunne henholde sig til SIR's bestemmelser.

Man ønsker på den givne anledning at pointere, at et tog, som med lokomotivet holder forbi såvel et PU-signal som sammenløbssporstiftet umiddelbart bag signalet, må køre på en kørtilladelse fra et efterfølgende PU-signal, også selv om der findes sporskifter mellem togets forende og PU-signalet, og det var netop en sådan situation, der blev tænkt på, da ordene »eller det sporstykke« i sin tid blev tilføjet i SIR (side 62b–IV).

I fortsættelse heraf vil det være naturligt at beskæftige sig med spørgsmålet om, hvorfor PU-signalerne opstilles, som det er praksis. Man må her først og fremmest have for øje, at indførelse af stærkere trækraft har muliggjort længere tog, der igen nødvendiggør lange stationer. Hvis forholdene havde været så enkle, at man kunne bygge stationernes *sporanlæg* om, således at en station kom til at bestå af et antal parallelløbende lige lange togvejsspor, hvorpå man skulle ekspedere en række lige lange tog, kunne man også have fundet frem til et meget enkelt signalsystem. Sådan har det imidlertid ikke været.

Tværtimod har man i mange tilfælde måttet afhjælpe *spormæssige* ufuldkommenheder gennem *signal- og sikringsmæssige* foranstaltninger. Hertil kommer, at PU-signalerne ikke er egnede til at vise lys bagud, samt at den tidligere anvendte repetition bagud af lyset i togvejssignaler var at betragte som en nødhjælp. Det vil heraf forstås, at det i mange tilfælde vil være nødvendigt at opstille flere PU-signaler for samme spor og eventuelt også at opstille PU-signaler, som er fælles for flere togveje, og det er værd at bemærke, at signalkommissionerne ofte ønsker opstil-

let et større antal PU-signaler, end det, som oprindeligt har været forudsat.

For så vidt angår spørgsmålet om, hvorledes der skal forholdes, når et tog holder forbi et PU-signal med bogstavviser, og der ikke findes et efterfølgende PU-signal med bogstavviser, bemærkes, at bestemmelserne i punkt 2 på side 61–III i SIR kun kommer til anvendelse, hvis der fra det punkt, hvor lokomotivet holder, kan køres til mere end én banelinie. Man er derfor principielt enig i det af redaktionen givne svar.

Såvel lokomotivfører H. Winther som lokomotivfører N. K. Jensen har i DLT givet udtryk for, at de af redaktionen givne svar er udtryk for »ønsketænkning«, og at sikkerhedsbestemmelserne bør forenkles, samt at reglementerne bør laves om, således at det »ulovlige« bliver »lovligt«.

Generaldirektoratet er enig med spørgerne i, at bestemmelser af instruktiv karakter – og dette gælder ikke mindst SR og SIR – bør kunne skrives kort og tydeligt, og man må medgive, at der i så henseende kan være noget at kritisere i de nævnte to reglementer, der i deres grundform har bestået i 31 hhv. 22 år, men været genstand for mange ændringer. Man kan da også på den givne anledning oplyse, at der nu er udsigt til, at der kan gås i gang med en revision og modernisering af såvel SR som SIR.

British Railway

Bestilt af De britiske statsbaner – kan ikke medtage en eneste jernbanevogn.

De britiske statsbaner har bestilt en ny færge til 60 millioner kroner. Den skal indsættes på kanalruten Harwich–Hook van Holland. Færgen bygges på Wallsend skibsværftet ved Swan Hunter.

Færgen er beregnet indsat i drift til sommer næste år. Den er bygget til at overføre biler, turistbusser og lastvogne, men ikke til en eneste jernbanevogn. Det bliver muligt for bilisterne at køre direkte om bord og direkte fra borde uden at vende, og det er den første færge af denne type i de britiske statsbaners flåde.

Færgen kan overføre 220 personbiler – eller for eksempel 34 lastvognstog og 90 personbiler – og 1.200 passagerer på dagture. Om natten bliver der plads til 700 passagerer, hvoraf de 550 vil kunne få kahytspads.

VIP.

DAMERNE'S DAG

De kommer, de kommer, de er lige ved at være her. Det er papirkjolerne, vi tænker på. Prisen kommer til at ligge på omkring 10 kr. Det er jo til at bære. Måske kan det samme siges om kjolerne. Snittet bliver såre enkelt, for der er grænser for – endnu da – hvor meget man kan udrette i dette usædvanlige materiale. Mere end én eller to dages brug skal man ikke regne med. Det er spændende, hvordan kjolerne lyder – papir er jo ikke støjfrit.

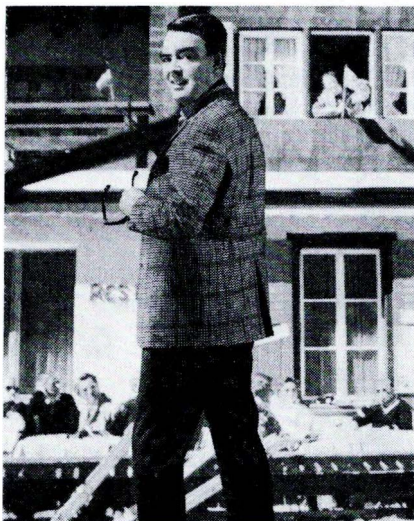
Har De kort hår med bakkenbarter ved ørene og glat snit i nakken, ved De, hvor svært det er at få clips til at hænge fast efter en hårvask, specielt, hvis De bruger vandondulationsvæske. Drop clipsene og hold i stedet det genstridige hår på plads med et stykke tape skråt henover den buede bakkenbart. I nakken sættes en lang strimmel fra øreflip til øreflip. Nem at anbringe og nem at fjerne efter opholdet i tørrehjelmen.

Det er bittert at ofre tid og penge på en vandondulation og få det nysatte udseende ødelagt på hjemvejen, fordi vejret er blæsende og/eller fugtigt. Men der findes en udvej. En dansk hattefabrikant har lanceret en regnvejrsmodel i form af en stor hætte. Den har fast nakkekant med bindebånd rundt om halsen og i forkanten er isyet en hårkant (også kaldet en »sidekam«), der stikkes ind i det forreste pandehår ved hårgrænsen og derved forhindrer hættens i at glide ned. Den er af nylon, foret med tyndt plastic og illuderer som nydelig hat. Prisen er ca. kr. 18,00, og det er en *Kama*-model.

Damehattene er interessante derved, at man er gået væk fra de gængse filtstoffer. I dag henter man mange materialer fra konfektionens og anvender både lærred, frotté, tweed og kunstfibre.

Sættet her bestående af sportsjakke med stor rudetern over lille mønster og tilhørende grå kamgarnsbenklæder er tiltænkt manden på 50 og derover. Den store rudetern kunne man nok have undværet, og spændetampen må flyttes nogle centimeter ned, hvis indtrykket skal være elegant. Dansk Herremoderåd.

Her er noget bekvemt for fødderne at gå langt i. En varm, foret herreskolet, der fås i sort og brunt ruskind og med hvide pyntestikninger samt elastik i siderne. Fra dansk Skomoderåd.



En hat skal kunne holde til, at man flår den af hovedet og kyler den om på bagsædet i bilen eller stopper den ned i tasken, for fem minutter senere atter at kunne sætte den på sit hoved uden at det kan anes, hvad den just har gennemgået.

Det gælder dog kun for sportshattene, som det hedder så smukt. Det dækker egentlig over begrebet *hverdagshat*, men det lyder lidt halvtrist og det må en hat ikke være.

Aftenhattene eller selskabshattene optræder mest som små hårsmykker med besætning af perler, slør eller småbitte fjer. Det er ikke noget stort kapitel i hattebranchen, men man håber, billedet vender. Måske vil al selskabeligheden omkring forårets store bryllup (vi siger ikke *hvis!*) sætte forbruget af aftenhatter i vejret.

Men hattefabrikanterne hører ikke til det folkefærd, der klager mest, selv om danske damer ikke er lidenskabelige hattebærere. I opgangstider sælges meget, fordi der er salg i frakker og dragter. I nedgangstider sælges meget, fordi folk fornyer deres klædedragt ved blot at købe en hat.

Den dyre dame, Estée Lauder, har haft overvældende succes med en helt ny ben make-up, som hun nærmest lancerede for sjov skyld. En overgang var alle lagre tømte både her og hinsides Atlanten. De korte skørter har aktualiseret problemet omkring småkavankerne på benene. En tæt nylonstrømpe kan skjule meget, men til aftenbrug holder de fleste af en tynd selskabsstrømpe. Her kommer ben make-up'en ind i billedet på grund af sin store dække-evne. Den er tættere end ansigtsmake-up'en, der er ret transparent og selv om De måske synes, at det nu er for fjantet, så husk den alligevel når sommeren kommer eller De skal i den helt korte kjole.

Der er kommet nogle meget vakse »boutique«er i Københavns indre by, som tager sig kærligt af moderne, ung herretøj. Det er meget avanceret med alt i supersnævret, sribet udgave og egentlig virkelig underholdende at studere. Men måske ikke rigtig noget for vor far derhjemme. Som sine parisiske og londonske forbilleder kommer der godt med pig-trådsmusik ud af højttalerne og langhåret, men gennemvelsoigneret personale står klar ved kasseapparatet.

Vildledende vejledning

Mange gange har vi indtrykket af, at vi er ved at drukne i papir. Møjsommeligt må vi holde rede på love, ordre, bestemmelser, reglementer, forordninger, meddelelser og cirkulærer og alle de rettelser, der i en løbende, aldrig ophørende, strøm produceres hertil.

For at det ikke skal gå os som jernbanemanden, der først ved sin pensionering fik at vide, hvorfor han i alle de mange år havde gået og banket på hjul, kunne vi engang imellem finde anledning til at spørge de personer, der har udarbejdet udsendte cirkulærer, hvorfor man i det hele taget har udsendt dem.

Der er nemlig langt fra balance i forventningen om, at lokomotivpersonalets kendskab til tjenestemandens § 3 vil få lokomotivmanden til at leve op til cirkulærernes informerende indhold, og så de forudsætninger lokomotivpersonalet har for at efterleve disse, fordi der ofte går inflation i mundtlige underhåndsbeslutninger til cirkulærer af vedvarende gyldighed, der udvander de instruktive retningslinier i en sådan grad, at der trædes på lokomotivmandens selvrespekt og selvagtelse.

Når der udsendes et cirkulære af vedvarende gyldighed, må dette indebære, at de instrukser, vi herigennem får, er gældende til den dag, dette erstattes af et andet eller ugyldiggøres. Ellers bevæger vi os på gyngende grund.

Det er moralsk forkasteligt, at en lokomotivmand skal stå og være til grin, når han, under henvisning til et A-cirkulære, får den besked, at man vil blæse på den instruks, han står med i hånden, han har bare at gøre sådan og sådan.

Denne ignorering efter forgodtbeholdende af instrukser i udsendte cirkulærer har psykologisk den nedbrydende virkning på den menneskelige ansvarsbevidsthed og arbejdsglæde, at klimaet på arbejdspladsen bliver så fortættet af dårlig luft, at kun ligegyldigheden kan trives.

Ingen kan være interesseret heri. Derfor må kommandotonen væk over for en mand, der kun handler i overensstemmelse med de instrukser, han har fået i et cirkulære af vedvarende gyldighed.

Skulle der opstå en eller anden prekær situation, hvor spørgsmålet om konduite kan komme ind i billedet, vil en sådan situation nemt kunne klares, hvis man i stedet for bydende autoritære optræden tog hensyn til den selvstændighedsfølelse, oplysningens frigørelsesprocesser har nedlagt i det tænkende menneske.

PERSONALIA

Ansæt pr. 1-3-1967

Lokomotivmedhjælperaspirant:
P. B. Olsen, Gb, sst.

Forflyttelse pr. 1-1-1967 efter ansøgning

Lokomotivmedhjælper:
J. Andresen, Næ til Ar mdt.
M. Hansen, Næ til Ar mdt.
H. J. Hansen, Enghave til Ar.
J. Jørgensen, Ro til Fa mdt.
I. Bargmann, Næ til Fa mdt.
H. Christiansen, Enghave til Es mdt.
J. L. Mortensen, Enghave til Es mdt.
H. T. Hansen, Ro til Es mdt.
Jørgen Jensen, Gb til Næ mdt.
J. E. Thomsen, Sg til Næ mdt.
E. Larsen, Gb mdt. til Hgl mdt.
B. Z. Nielsen, Gb mdt. til Hgl mdt.
B. Skott, Gb mdt. til Hgl mdt.
J. K. Christensen, Gb mdt. til Hgl mdt.
A. K. Nielsen, Gb mdt. til Av mdt.
P. Hansen, Gb mdt. til Av mdt.
J. A. Hansen, Gb mdt. til Av mdt.

Lokomotivmedhjælperaspirant:
V. Haubye, Gb mdt. til Sg mdt.

Det er et grundlæggende træk i menneskets karakter, at det begår fejl. Nogle begås af dumhed, andre af tankeløshed eller uvidenhed. Men er fejlen begået, tjener det ikke noget formål at benægte den ved at udstede autoritære ordre, der er i modstrid med gældende instrukser. Det er mere pyntelig at erkende fejlen. En venlig henvendelse til den, der kommer til at mærke eftervirkningen af en begået fejl, vil med garanti ikke være forgæves.

Det er så elementært, at det grænser til det banale, at fastslå, at en begået fejlbedømmelse aldrig vil møde modvilje, hvis fejlen erkendes, og den autoritære kommandotone begraves. Hvad om man f.eks. sagde det på denne måde? – Jeg er desværre kommet til at begå den og den brøler, og den vil få de og de konsekvenser, hvis jeg ikke kan disponere sådan og sådan. Vil De ikke være venlig at hjælpe mig ud af dette dilemma på den og den måde?

Det er muligt, at instrukserne i et eller andet cirkulære i samme øjeblik vil sprin-

Forflyttelse pr. 10-1-1967 efter ansøgning

Lokomotivmedhjælper:
L. Rasmussen, Gb til Ro.
K. S. Larsen, Ro til Gb.
E. J. Straarup, Ro til Gb (1-2-1967).
P. B. Olsen, Gb til Ro (1-2-1967).

Forflyttelse pr. 25-1-1967 efter ansøgning

Lokomotivmedhjælper:
J. Nilsson, Gb mdt. til Av mdt.
B. R. Mikkelsen, Gb mdt. til Av mdt.

Forflyttelse pr. 1-1-1967 efter ansøgning

Lokomotivfører (12. lkl.):
T. Nielsen, Ar til Pa mdt.
M. B. Pedersen, Ro til Ar mdt.
O. B. Christoffersen, Gb til Ar mdt.
S. E. Pedersen, Helgoland til Ar mdt.
E. A. C. Skov, Gb til Fa mdt.
P. E. Rasmussen (Gray), Gb til Fa mdt.
F. Asring, Helgoland til Fa mdt.
H. J. Nielsen (Sjøn), Helgoland til Fa mdt.
H. Nielsen, Es til Str. mdt.
M. H. Jakobsen, Rf til Næ mdt.

Forflyttelse pr. 1-2-1967 efter ansøgning

Lokomotivfører (15. lkl.):
K. H. S. V. Nielsen, Helsingør til Fredericia.

ge frem i hjernen hos den pågældende. Men appellen om hjælpsomhed virker i diametral modsætning til en bydende ordre. Det oprørende og ydmygende moment er bortelimeret. Fællesskabsfølelsen er opstået. Her er noget, man kan være fælles om. Her er noget, man kan samarbejde om. Beslutningen om i den givne situation at dispensere fra en bestemmelse i et eller andet cirkulære vil ikke føles som en belastning. Den vil i stedet efterlade en fornemmelse af, at man i fællesskab handler efter konduite.

Er det ikke muligt at trænge igennem med disse tanker om menneskelige reaktioner, må vi kræve, at lokomotivmandens handlemåde i henhold til udsendte cirkulæres vedvarende gyldighed bliver respekteret. Det kan ikke være sådan, at han skal have ubehageligheder den ene dag, fordi han har glemt at rette sig efter en af cirkulærets forskrifter, og dernæst yderligere ubehageligheder den næste dag, fordi han nu retter sig efter disse forskrifter.

S. Juul Madsen.

Kursus på Feriehjemmet

Forfremmelse til lokomotivfører (12. lkl.) pr. 1-1-1967

Lokomotivfyrbøder O. H. Hansen, Fa.

Forfremmelse til lokomotivfører (12. lkl.) pr. 1-2-1967

Lokomotivfyrbøder:

V. Christensen, Rd i Ar.

V. N. Mielec, Ar i Rr.

H. Andersen, Fa i Fa.

G. F. Dahl, Fa i Fa.

Forfremmelse til lokomotivfører (15. lkl.) pr. 1-1-1967 efter ansøgning

Lokomotivfører (12. lkl.):

H. C. Christiansen, Pa i Pa.

E. A. Sterll, Pa i Pa.

A. R. Asboe, Str i Str.

A. V. Nielsen (Sø), Str i Str.

P. Jacobsen, Ar i Ar.

Overgået til anden stilling pr. 1-1-1967

Lokomotivfører (12. lkl.) lokomotivfører (15. lkl.) W. F. T. Ackermann, Fa.

Afskediget efter ansøgning

Lokomotivfører (12. lkl.) H. R. Hansen, Hgl på grund af alder m. pens. (28-2-1967).

Lokomotivfører (15. lkl.) E. P. S. Jensen, Kb på grund af alder m pens. (31-3-1967).

Lokomotivfører (15. lkl.) J. W. Frikov, Gb på grund af svagelighed m pens. (31-3-1967).

Lokomotivmedhjælperaspirant O. S. Pedersen, Gb mdt. (6-12-1966).

Dødsfald

Pens. lokomotivfyrbøder R. H. A. H. Larsen, Roskilde Sg 13-10-1966.

Pens. lokomotivfører (12. lkl.) Johannes Emil Pleen, København 13-11-1966.

Pens. lokomotivfører (12. lkl.) Martin Jakobsen, Viborg 23-11-1966.

Pens. lokomotivfører (12. lkl.) Hans Chr. Petersen, København 24-11-1966.

Pens. lokomotivfører (12. lkl.) Anders Jensen, Århus 26-11-1966.

Pens. lokomotivfører (12. lkl.) B. F. Greffel, Århus 26-12-1966.

Pens. lokomotivfører (12. lkl.) A. R. L. Jakobsen, Nyborg decbr. 1966.

Pens. lokomotivfører (12. lkl.) A. E. Jakobsen, Nyborg decbr. 1966.

Pens. lokomotivfører (15. lkl.) E. S. Chr. Pedersen, København decbr. 1966.

Tidligere var medlems- og tillidsmandskurserne ene om at dække landsoplysningsudvalgets kursusvirksomhed. Senere er indført kursus for nye medlemmer, og med mellemrum får afdelingsformændene og hovedbestyrelsesmedlemmerne lejlighed til at samles til week-end kursus.

1967 vil byde på alle tre former for kursus, og vi kan allerede nu indkalde ansøgninger til deltagelse i førstnævnte medlems- og tillidsmandskursus, der afholdes i dagene fra d. 10 til 14. april, de øvrige kurser søges gennemført sidst i august eller først i september.

På medlems- og tillidsmandskurset vil der blive arbejdet i 4 grupper, 3 i tjenestemandforhold og 1 i moderne møder. Formen fra tidligere vil blive ændret lidt, idet grupperne i tjenestemandforhold forud for gruppearbejdet vil deltage i fællesundervisning om de forskellige emner: tjenestetid, løn etc.

Herudover vil der blive en foredragsrække, hvor aktuelle og interessante emner vil blive behandlet, emnevalg samt foredragsholdere vil blive bekendtgjort senere.

Alle medlemmer kan deltage, skulle du have lyst, må undertegnede have besked senest den 10. marts, ansøgningen må for alle indeholde oplysning om navn, afdeling og tydelig adresse. Kursusopholdet er gratis, og vi vil for tillidsmændenes vedkommende som tidligere ansøge om tjenestefrihed i 3 dage, hvorfor disse må anføre deres tillidshverv.

Jørn Thillemann,
Avedøregårdsvej 71,
Hvidovre.

Opmærksomhed frabedes

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

E. P. O. Nielsen,
lokomotivfører, Århus.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

J. G. Pinholt,
lokomotivfører, Helsingør.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum den 12. februar frabedes.

Georg Gaarde,
lokomotivfører, Fredericia.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst. Er bortrejst.

K. E. Havn,
lokomotivfører, Fredericia.

Til statsbanernes tjenestemænd og pensionister!

Fonden har haft den store glæde i 1966 at modtage næsten 30.000 kr. som bidrag, og styrelsen takker hjertelig derfor.

Fonden nærmer sig nu stærkt 100.000 kr., og der indgår hver måned mere end 1.200 kr. gennem lønnings- og pensionskontoret.

Opgaverne bliver i 1967 at forberede placeringen og opførelsen af det første syge- og plejehjem og undersøge den økonomiske baggrund for dets drift.

– Men det går hurtigere, jo flere der er med!

Bidrag modtages gerne – enten på postkonto 1391 56, Fyrrehøj 14, Hellerup – eller ved henvendelse til kassereren, stationsforstander M. S. Lyngesen, Nørrebro station, privat Fyrrehøj 14, Hellerup, om indbetaling af månedlige beløb gennem løn eller pension.

Opmærksomheden henledes på, at bidrag udover 100 kr. kan fradrages i selvangivelsen. Dog kan højst fradrages 1000 kr. årlig.

P. H. Pedersen.
Formand.

M. S. Lyngesen.
Kasserer.

E. Greve Petersen.

★

Århus

Århus afdeling holder afskedsfest for afgåede kolleger den 24. februar 1967 kl. 18.00 i Håndværkerforeningen, Klostergade. Pensionister, som ønsker at deltage, bedes skrive sig på tegningslisten på opholdsstuen eller over tlf. 12 20 62.

P. a. v.

N. K. Jensen.

★

Tak

Hjertelig tak for den viste deltagelse, samt fanens tilstedeværelse ved lokomotivførerne Albert og Edmund Jacobsens bisættelse.

Anna og Karla Jacobsen.

Rettelse til lommebogen 1967

I jubilæumslisten side 311 bedes H. Christensen, Næstved, rettet til H. Christianen, Næstved, og side 312 O. Lundby, København G, rettet til O. Lindberg, København G.

Adressefortegnelse

24

Københavns Godsbanegård: Lokomotivfører P. J. J. Busk, Bremensgade 64, st. København S. Tlf. Asta 3093.
Kasserer: Lokomotivfører P. K. Kristensen, Banefløjten 8² tv., Brh. Tlf. 94 75 46.

Helgoland: Lokomotivfører E. C. L. Christiansen, Tværbommen 41, st. th., Gentofte. Tlf. GE 5659 v.
Kasserer: Lokomotivfører A. C. Quaaide, Vigerslevvej 267 B. 1. th. Tlf. Valby 2642.

Enghave: Elektrofører B. Christoffersen, Maglegårdsvej 21¹, Brøndby Strand. Tlf. 73 23 06.
Kasserer: Elektrofører E. G. Nielsen, Dannevirkegade 13¹ th., København V. Tlf. VE 7265.

Roskilde: Lokomotivfører Kaj Juul Rasmussen, Holbækvej 10. Tlf. (03) 35 76 20.
Kasserer: Lokomotivfører E. W. Pedersen, Ringparken 31¹ tv.

Helsingør: Lokomotivfører J. Maymann Hansen, Sct. Knudsvej 6.
Kasserer: Lokomotivfører J. A. Nielsen, Pontsøvej 31¹.

Næstved: Lokomotivfører B. J. Sørensen, Præstøvej 109 C¹ th.
Kasserer: Lokomotivfører J. Ourø Jensen, Præstøvej 177.

Gedser: Lokomotivfører H. P. Kjær Hansen, Langgade 8 c.
Kasserer: Lokomotivfører J. H. M. Hansen, Danmarksgade 11.

Nykøbing F.: Lokomotivfører A. Jacobsgaard, Nørrevænge 29.

Rødby Færge: Lokomotivfører E. R. Rasmussen, Langgade 30, Gedser.
Kasserer: Lokomotivfører H. Bahne Larsen, Lærkevej 9, Rødby havn.

Kalundborg: Lokomotivfører T. G. B. Olsen, Røsnæsvej 28. Tlf. Kb. 2732.
Kasserer: Lokomotivfører P. A. Jensen, Stationsvej 3 B.

Slagelse: Lokomotivfører E. Meng, Klokestøbergade 15¹ th.
Kasserer: Lokomotivfører H. Kristensen (Klørup), Valbyvej 40¹.

Korsør: Lokomotivfører S. Juul Madsen, Thiesens Allé 29¹. Tlf. (03) 57 24 74.
Kasserer: Lokomotivfører H. E. Jørgensen, Fasanstien 1¹ th.

Nyborg: Lokomotivfører Å. Tarpø, Aldershvilevej 25. Tlf. 1728.
Kasserer: Lokomotivfører Knud Falkenberg, Vester Voldgade 16¹.

Odense: Lokomotivfører P. A. L. Jørgensen, Poul Møllersvej 13. Tlf. 1159 09.
Kasserer: Lokomotivfører N. E. K. Larsen, Prs. Benediktes Allé 4, Frøens Bøge.

Svendborg: Lokomotivfører E. Larsen, Tvedvej 167 A, Tved pr. Svendborg.

Fredericia: Lokomotivfører N. P. Junker, Ørnevej 11¹ th. Tlf. (059) 2 46 36.
Kasserer: Lokomotivfører A. Vilhelmsen, Sjællandsgade 49, st. Tlf. (059) 2 46 37.

Kolding: Lokomotivfører P. F. Pedersen, DSB maskindepot.

Padborg: Lokomotivfører H. Winther Jensen, Sønderhav pr. Kollund, Sdj. Tlf. (046) 7 87 94.
Kasserer: Lokomotivfører H. O. Buus Jensen, Pilevej 12.

Åbenrå: Lokomotivfører S. E. Schou, Borgmester Finksgade 12².

Sønderborg: Lokomotivfører A. J. Jørgensen, Åbenrå Landevej 26.
Kasserer: Lokomotivfører P. A. Overgård, C. W. Eckersbergsvej 12.

Tønder: Lokomotivfører P. F. Behr, Horupsgade 41. Tlf. (47) 2 16 76.
Kasserer: Lokomotivfører J. L. J. Christensen, Widdingherredsgade 4 st.

Esbjerg: Lokomotivfører V. Dorner, N. J. Poulsensvej 4. Tlf. (051) 2 49 56.
Kasserer: Lokomotivfører H. M. Barlo, Strandbygade 58³ th. Tlf. (051) 2 90 58.

Struer: Lokomotivfører R. Lynggaard Olesen, Rosenvænget 50. Tlf. 5 06 12.
Kasserer: Lokomotivfører K. R. Christensen, Nygade 12.

Thisted: Lokomotivfører I. A. Asmussen, Kirkegårdsvej 4.

Frederikshavn: Lokomotivfører A. T. Larsen, Vinkelvej 7. Tlf. 2 03 48.
Kasserer: Lokomotivfører H. N. W. Hansen, Rosevej 13.

Ålborg: Lokomotivfører Finn C. Christensen, Købkesvej 14. Telefonisk forbindelse over (08) 12 16 91.
Kasserer: Lokomotivfører B. C. V. Kruse, Hesseløgade 10, ³. th.

Randers: Lokomotivfører N. Larsen, Rindsvej 31.
Kasserer: Lokomotivfører P. S. Henriksen, Rosenborg Allé 9.

Århus: Lokomotivfører N. K. Jensen, Silkeborgvej 19² th., Århus C. Tlf. (061) 2 20 62.
Kasserer: Lokomotivfører E. A. Lønnevist, Rosenvangs Allé 20, Århus C.

Viborg: Lokomotivfører E. E. Jensen, Frihedsvej 1.
Kasserer: Lokomotivfører E. Mortensen, Danmarksvej 34.

Brande: Lokomotivfører K. Poulsen, N. J. Fjords Allé 3.
Kasserer: Lokomotivfører L. Tønning, Mosevænget 10.

Herning: Lokomotivfører Aage Lauridsen, Godthåbsvej 68. Tlf. (07) 12 44 83.
Kasserer: Lokomotivfører O. Bruno, Museumsgade 50.

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

Flytning

Husk i god tid at melde flytning til postvæsenet. Hvis medlemsbladet udebliver, meld det da til postvæsenet. Hjælper dette ikke, skriv så til bladets ekspedition.

Artiklers indsendelse

Artikler eller notitser, som ønskes optaget i medlemsbladet, skal foreligge hos redaktionen senest 14 dage før, medlemsbladet udkommer den 10. i hver måned. Op til højtiderne må påregnes længere frist, for at optagelse kan være sikker.

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○