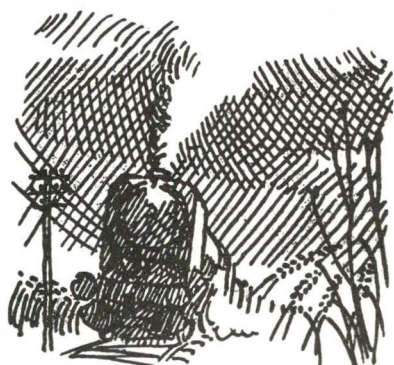


A blue-toned photograph of railway tracks receding into the distance. The tracks are the central focus, with a strong sense of perspective. The sky is a deep, dark blue, and the overall image has a grainy, halftone-like texture. In the top right corner, the number '12' is printed in a bold, black, serif font.

12

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. DECEMBER 1968 — 68. ÅRGANG

12

Indhold:

Ved en fødselsdag	2
Statsbanernes strukturudvalg	3
HKT-anlæg for S-baner	6
Bedre trafikforbindelser mellem Øst- og Vest-Danmark	10
Georg Larsen, DL-F, 50 år	16
Pekka Oivio 50 år	16
Politisk økonomisk orientering	17
Forsikringsforeningen	18
Rejse til Tjekkoslovakiet	20
Personalialia	21
Damernes Dag	22
Indholdsfortegnelse	23

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.

Set i forhold til tiden fra jordens skabelse er 70 år for ingen ting at regne. For det enkelte menneske dog størstedelen af dets liv. For vor organisation er det måske ikke størstedelen af dens eksistens, men dog et langt spænd af år, hvis man lader tankerne prøve på at samle de historiske kendsgerninger for en sådan organisation, dens indhold og de mennesker, som har virket i den.

Dansk Lokomotivmands Forening kan markere, at den har gennemløbet 70 år af sin eksistens den 1. januar 1969.

Det har været en tid på godt og ondt, som af historien må vurderes på baggrund af ydre og indre forhold med skiftende ledelser, der alle har haft den enkle mening, at ville arbejde for en medlemsstands faglige og økonomiske interesser og dermed opnå en rimelig levestandard for den.

De vilkår, hvorunder arbejdet er gjort, har været foranderlige; men organisatorisk har det været samlende med en medlemskreds så ensartet, som den er, og det har naturligvis for de indre forhold betydet styrke. Dette har for de fleste stået som rigtigt og naturligt i den forgangne tid; men foreningen har måske alligevel gennemlevet størstedelen af sin eksistens med den udykning, som fagbevægelsen gennemgår i almindelighed og statsbanernes strukturændringer i særdeleshed. Disse ting peger i retning af større organisationsmæssige enheder og dermed udviskning af den homogene medlemskreds, vor forening udgør. Vi bør imidlertid søge denne udvikling op og ikke lade os påtvinge den, men som indledning må overvejelserne i gang om foreningens organisatoriske apparats tilpasning til statsbanernes strukturændringer, der på afgørende måde berører de forhandlingsmuligheder, som lokale afdelinger kan have inden for sit område. En 70-årsdag er vel nok værd at mindes; men lad os blot notere den i stilhed og i stedet samle os om at indpasse foreningen i udviklingen, så der fortsat er en stærk baggrund for faglig og økonomisk fremgang.

Til dette er der brug for en ny indstilling. Det traditionsbundne må trænges i baggrunden, så problemerne kan tages under behandling med fordomsfri og realitetsbetonet indsats. Det skal nok være svært, men bør ikke afholde os fra at gå i gang. Kan vi ikke regne med andre 70 år som en ensartet sammensat medlemskreds, kan vi gøre en indsats i et fremtidigt system, som på forsvarlig vis tilgodeser vore medlemmers interesser. Der er intet grundlag for tro på, at dette ikke skal være muligt.

Statsbanernes strukturudvalg har afgivet betænkning

I samråd med ministeren for offentlige arbejder nedsatte generaldirektoratet for statsbanerne den 22. marts 1967 et udvalg, der fik til opgave på bred basis at tage statsbanernes organisatoriske opbygning op til undersøgelse.

Hermed videreførtes en udvikling, som allerede i mange år har været i gang inden for statsbanerne dikteret af ønsket om til stadighed at sikre en effektiv arbejdsform for derigennem bedst muligt at løse de store opgaver, DSB varetager på person- og godstransportens område.

Baggrunden for nedsættelsen af det nye udvalg var bl. a. disse års ændringer i de trafikale forhold, telekommunikationsmidlernes forbedring, den stigende anvendelse af EDB med deraf følgende lettere adgang til central behandling af mange driftsbetonede ledelsesopgaver samt den hastige tekniske udvikling på både det signal-, bane- og driftsmaterieltekniske område.

Strukturudvalget har haft generaldirektør P. E. N. Skov som formand og har i øvrigt bestået af afdelingscheferne ved statsbanerne, de to distriktschefer, samt repræsentanter for Dansk Jernbane

Forbund, Jernbaneforeningen, Dansk Lokomotivmands Forening og for Fællesorganisationen DSB.

Udvalget har nu afsluttet sit arbejde, og betænkningen er tilstillet ministeren for offentlige arbejder Ove Guldberg.

Den foreslåede nye organisation er opbygget efter stabs- og linieprincippet, selv om der i praksis fastlægges visse tværgående ordrelinier i organisationen.

Stabsfunktioner

En række funktioner til gavn for hele DSB virksomheden kan med fordel samles i den centrale ledelse, hvorved man opnår en bedre udnyttelse af den ekspertise, som findes der, samtidig med økonomisk fordelagtigere vilkår for investeringer i kostbare anlæg og maskiner m. v. Et typisk eksempel herpå er databehandlingsanlæg.

Uanset om der i fremtiden måtte ske større eller mindre udskillelse fra statsbanerne i datterselskaber, vil der fortsat blive brug for centrale stabsfunktioner, som tillige kan udføre opgaver for de enkelte selskaber. Her kan næv-

nes alle de arbejder, hvor EDB-teknikken indgår som en væsentlig bestanddel af arbejdsfunktionen. Endvidere kan nævnes et centralt indkøbsorgan samt hele den jernbanetekniske ekspertise i de to tekniske afdelinger, baneafdelingen og maskinafdelingen.

Liniefunktioner

Medens stabsfunktionerne er tværgående i organisationen, betegner liniefunktionerne de forskellige fagområder, såsom trafik, salg og teknik, hvor afdelingschefen som øverste leder har ansvaret for, at det ham underlagte arbejdsområde ud til yderste led i driften arbejder effektivt og økonomisk bedst muligt.

På grundlag af de foretagne undersøgelser stiller udvalget forslag om, at de to distrikter nedlægges, og at deres opgaver dels overføres til den centrale ledelse, dels overføres til de centrale organer, såsom baneområder, signalområder, bygningsområder, depotområder og stationer samt med tiden til visse mindre regionale områder (storstationer og stordepoter), hvis ansvar og beføjelser senere fastlægges.

Foreningens hovedbestyrelse

og redaktionen

ønsker medlemmerne og bladets

øvrige læsere

glædelig jul og godt nytår



Herved opnås dels, at man får den rene liniefunktion fra afdelingens leder ud til yderste led inden for det respektive fagområde, dels, at der internt vil forekomme færre instanser i sagsbehandlingen. Den administrative opbygning vil indebære, at flest mulige sager må finde deres afgørelse i første led af administrationen, hvorved selvstændigheden hos personalet udvikles samtidig med, at der totalt bliver færre beskæftiget med administrationsarbejdet.

I den centrale ledelse vil der ske en opdeling efter de her nævnte principper, hvorefter afdelingerne i et uændret tal kommer til at administrere personale, trafik, salg, økonomi og teknik. Der foretages i forbindelse hermed overflytning af visse sagsområder afdelingerne imellem.

Koordinering af arbejdet mellem afdelingerne og sikring af samarbejdet på alle niveauer vil være af overordentlig stor betydning, ikke mindst ved distrikternes bortfald.

Det er derfor bl. a. tanken løbende at behandle alle vigtigere spørgsmål på møder mellem generaldirektøren og cheferne for afdelingerne.

Planlægningsfunktionerne får en central placering i afdelingernes arbejde, idet udvalget lægger afgørende vægt på, at der i det omfang, det er muligt, tilvejebringes et økonomisk sikkert grundlag for salg af transportere, personale-dispositioner samt investeringer i trafik-anlæg og -materiel.

For til fulde at nå dette mål understreger udvalget nødvendigheden af, at der tilgås tilstrækkeligt kvalificeret personale til de forskellige afdelinger.

Driftsafdelingen

Driftsafdelingen dannes af den nuværende trafikafdeling samt en række sagsområder fra distrikternes trafiktjenester.

En driftstjeneste vil – indtil videre med hjælp af personale placeret i Århus – varetage ledelsen af den daglige trafik.

Tilsynet med stationerne, godsekspektionerne og togpersonalet udføres ved de tilsynsførende trafikinspektører, som i et tal på 5 forestår trafikale tilsynsområder.

Under hensyn til den vægt, som udvalget tillægger planlægningsfunktionerne, oprettes et centralt trafikplanlægningsorgan.

Køreplanskontoret vil overtage distrikternes arbejde med forberedelse og udarbejdelse af køreplaner, herunder benyttelse af trækraft og personvogne.

Analyse og koordinering af godttrafikken vil finde sted fra gods-kontoret.

Den driftsmæssige planlægning med hensyn til stationernes og strækningernes udstyr med trafik anlæg af enhver art udføres af trafikkontoret.

Søfartstjenesten – det nuværende søfartsvæsen – og rutebil-tjenesten – det nuværende rutebilvæsen – forudsættes placeret i afdelingen som hidtil.

Administrationsafdelingen

Administrationsafdelingen erstatter den tidligere personal- og organisationsafdeling og vil ligesom denne tage sig af personaleopgaver og organisationsopgaver.

Afdelingen skal efter forslaget overtage det personalarbejde, som i dag varetages af distrikterne og derudover også de fleste af de personalarbejder, som i dag udføres i fagafdelingerne. Visse opgaver vedrørende ikke-teknisk rationalisering, herunder udvidet anvendelse af moderne kontormaskiner til erstatning for manuel arbejdskraft er henlagt til denne afdeling.

I afdelingen indgår endvidere jernbaneskolen som en del af et uddannelseskonto. En række opgaver, som hidtil har været løst i forskellige områder, samles i et velfærds-konto.

I lønningskontoret vil – foruden beregning og anvisning af lønninger til personalet – den centrale behandling af lønspørgsmål af enhver art finde sted, herunder overenskomstforhandlinger med fagforbundene. 2. personalkonto, som tidligere beskæftigede sig med disse sager, nedlægges, idet de resterende opgaver overføres til et juridisk konto i økonomiafdelingen. Det juridiske konto, hvor hovedparten af statsbanernes juridiske arbejder samles, vil tillige blive et serviceorgan i juridiske anliggender for hele generaldirektoratet.

Organisationskontoret vil beholde de opgaver, som kontoret hidtil har beskæftiget sig med, hvilket i første række vil sige administration af statsbanernes EDB-central og i forbindelse hermed systemplanlægning og programmering af EDB-egnede opgaver som service for hele virksomheden, dog ikke EDB-anlæg som indgår i sikringsanlæg.

Kontoret vil endvidere efter behov yde bistand ved ikke-teknisk rationalisering inden for samtlige områder ved statsbanerne, ligesom kontoret vil varetage sagsbehandling m. v. vedrørende statsbanernes organisation og forretningsgang.

UIC-kontoret vil varetage forbindelsen med internationale organisationer.

Personalekontoret vil beskæftige sig med den centrale personaleadministration, herunder registrering af personale, analyse af personalebehovet og den overordnede kontrol med personaleforbruget.

Økonomiafdelingen

Økonomiafdelingen og den kommercielle afdeling er nydannelser opstået ved deling af den nuværende tarif- og regnskabsafdeling og sammenlægning af visse af denne afdelings funktioner med den nuværende handelsafdeling.

Udvalget har fundet det nødvendigt, at regnskabsfunktionerne udskilles fra de kommercielt betonedede funktioner under hensyn til de stigende krav til statsbanerne om at kunne vælge de rigtige transportere til de rigtige priser.

Økonomiafdelingen får i første række til opgave at forestå udarbejdelsen af statsbanernes budgetforslag herunder forslag til investeringsrækkefølge for de betydelige investeringer, som hvert år foretages i trafik anlæg og rullende og sej-lende materiel m. v. Økonomiafdelingen vil tillige få overdraget de koordinerende funktioner i arbejdet med udfærdigelsen af prognoser for banernes fremtid og forestå regnskabsfunktionerne. Regnskabssystemet forudsættes udbygget på en sådan måde, at man i højere grad end tilfældet er i dag, kan analysere og kontrollere de enkelte dele af virksomheden.

Den kommercielle afdeling

Med den udvikling, som har fundet sted på transportområdet, hvor konkurrencen med andre befordringsmidler stadig skærpes, har udvalget fundet det nødvendigt, at statsbanernes salgsskema styrkes. Der er derfor foreslået oprettet en kommerciel afdeling, hvori salgso-pgaverne, som vil indtage en overordentlig vigtig plads, koncentrerer i en særlig salgstjeneste. Samtidig oprettes et markedsudviklingskonto, som bl. a. skal indsamle og behandle oplysninger om efterspørgsel, konkurrenceforhold og konkunkturer, iværksætte markedsanalyser

og udarbejde prognoser for gods- og persontrafik, afdække og foreslå egnede transportområder samt nye rejse- og transportformer.

Baneafdelingen

Inden for de tekniske afdelinger har udvalget lagt afgørende vægt på, at der etableres organer, som kan tage sig af planlægning og koordinering af de anlægsopgaver, som den hurtige tekniske udvikling nødvendiggør.

Der bevares en decentral driftsledelse i bane- og signalområder, som dog bliver betydelig færre end de nuværende banesektionsområder. Ved signaltjenesten vil nuværende sektionsingeniørinstans helt bortfalde, idet der dog indtil videre vil blive udført visse signaltekniske opgaver vedrørende sikringsanlæg m. v. i signaltjenestens lokaler i Århus. Det nuværende overbanemesterled vil indgå som en integrerende del af baneområdet, og antallet af bane- og signalkolonner vil blive stærkt reduceret.

Maskinafdelingen

I maskinafdelingens område har der med bistand af privat konsulent været gennemført en organisationsundersøgelse, hvis resultater er lagt til grund for strukturudvalgets forslag vedrørende maskinafdelingen og maskintjenesterne.

Der foreslås en klar opdeling af arbejdsopgaverne for afdelingen og de nuværende maskintjenester i nyanskaffelser, vedligeholdelse og drift. Herved samles det vedligeholdelsesarbejde, der hidtil har været henlagt til maskintjenesterne, i maskinafdelingen sammen med vedligeholdelsesarbejdet i værkstederne, så det fulde udbytte af vekselvirkningen mellem erfaringer fra vedligeholdelsesområdet og nyanskaffelsessiden herved kan opnås.

Stormaskindepoter tænkes for fremtiden at skulle indgå som en væsentlig bestanddel i maskinafdelingens organisation, og den del af depoterne, som har med vedligeholdelsen at gøre, vil få fælles ledelse med værkstederne.

Udvalget har ment, at lokomotivpersonalet i hvert fald indtil videre bør henhøre under maskinafdelingen.

Ved oprettelsen af stordepotområderne vil et antal af de mindre depoter forskellige steder i landet blive nedlagt – en udvikling der i øvrigt allerede er langt fremskredet.

Personalet

På grundlag af de i underudvalgene foretagne bedømmelser vedrørende de personalemæssige virkninger af strukturændringen må udvalget skønne, at den totale besparelse af personale i statsbanernes administration, når strukturændringerne helt er gennemført, vil komme til at andrage op til 200, hvortil kommer store personalebesparelser i driften, som muliggøres af den nye organisationsstruktur og har denne som en væsentlig forudsætning.

Der er ved opgørelsen af besparelserne i administrationen taget hensyn til, at der tilføres personale til de områder, hvor planlægning skal finde sted, og hvor man i dag enten ikke har etableret noget organ eller har en udtalt underbemanning af personale til dette arbejde.

Da der allerede i nogen tid har været stoppet for rekruttering af personale til de fleste tjenestemandskategorier ved statsbanerne vil den skønnede besparelse af personale ikke medføre afskedigelser, men alene visse omflytninger. Af rent menneskelige grunde må der dog indtil videre regnes med noget overkomplet personale, sådan at forstå, at en tjenestemand i en given stilling kan blive benyttet på en plads, som normalt ikke berettiger en sådan stilling, eller at opgaver, som mest rationelt vil kunne samles i generaldirektoratet, indtil videre gives en anden geografisk placering.

En tilpasning til det ændrede personalebehov vil kunne forventes i de nærmeste år som følge af en relativ stor aldersafgang.

De personalemæssige hensyn vil i øvrigt i høj grad influere på de overgangsordninger, som skal etableres i forbindelse med strukturændringens gennemførelse.

Lokaler

Der vil blive foretaget en samlet vurdering af behovet for lokaler, og det tilsigtes at bringe nogle af de mere kostbare lejemaal, som statsbanerne har indgået i København, til ophør ved anvendelse af de lokaliteter, som bliver ledige ved distrikternes bortfald. Der vil blive nedsat en særlig arbejdsgruppe til løsning af de lokalespørgsmål, som står i forbindelse med strukturrationaliseringen.

Der vil blive tilstræbt en samling af de fagområder i den centrale ledelse, som får behov for et snævert samarbejde,

medens de organer, som får mere driftsbetonede opgaver, eller for hvem den centrale placering spiller en mindre rolle, placeres i ledigblivne lokaler i distrikternes administrationsbygninger i København og Århus, eventuelt i Fredericia.

Anvendelse af distrikternes lokaler i Århus vil medvirke til at løse nogle af de personaleproblemer, som i en overgangsperiode opstår i forbindelse med distrikternes bortfald, men på længere sigt kan en afhændelse af visse af de nævnte lokaler blive aktuel.

Overgangsordning

Der stiles imod, at strukturændringen i sin helhed skal være gennemført inden 1. april 1971 – dog således at visse overgangsordninger bibeholdes, så længe de personalemæssige forhold taler derfor.

Når styrelsesloven er vedtaget, og det ministerielle cirkulære, der nærmere fastlægger organisationen, foreligger, søges de tekniske tjenester indkorporeret i pågældende afdeling i generaldirektoratet. Samtidig hermed påbegyndes arbejdet med at få overført trafikttjenestens arbejde, men af hensyn til toggangens afvikling må dette arbejdes overførsel sikkert ske i flere etaper.

Der opstilles en tidsplan for overførsel af de enkelte arbejdsgrøner fra distrikterne til generaldirektoratets afdelinger. Administrationsafdelingen koordinerer dette arbejde.

Ny styrelseslov for statsbanerne

Samtidig med det omfattende arbejde med strukturrationaliseringen har udvalget udarbejdet udkast til en ny styrelseslov for statsbanerne.

Udvalget har fundet det hensigtsmæssigt, at lovforslaget til den nye styrelseslov kommer til at indeholde en bemyndigelse til ministeren for offentlige arbejder til at fastsætte de nærmere regler for statsbanernes organisation, idet man peger på, at den hastige udvikling inden for erhvervslivet stiller stadige krav om fornyelse af strukturen i en transportvirksomhed af statsbanernes størrelse, ligesom en justering af organisationen efter en overgangsperiode på nogle få år næppe kan undgås.

Udvalget er af den opfattelse, at man bør bevare jernbanerådet og gøre dette til et mere aktivt organ end tidligere, hvilket vil kunne opnås ved en direkte repræsentation fra folketinget, industri, handel og landbrug.

HKT-anlæg for S-banen

Af overingeniør W. Wessel Hansen

Bladets redaktør har været så venlig at opfordre mig til at fortælle lidt om de nye sikkerhedsanlæg, som skal indføres på S-banerne i forbindelse med etableringen af de tre nye S-linier. De mere komplicerede elektroniske detaljer, som er en forudsætning for de nye anlægs funktion, vil næppe interessere bladets læsere, hvorimod såvel årsagen til indførelsen af det nye samt dettes indflydelse på elektroførerens arbejdsindsats selvkært må have interesse.

Lad mig først gøre det klart, at en række detaljer endnu ikke er afgjort, selv om der er arbejdet med HKT-projektet i ca. 4 år. Årsagen hertil er, at DSB ønsker, at det nye dels skal være sine penge værd, dels skal give de krævede fordele, uden at der samtidig indtræffer *uventede* mangler, driftsforstyrrelser m. v.

Men hvad er da HKT-anlæg, og hvorfor må man nu til at indføre en ny type sikkerhedsanlæg til erstatning for det, man er kendt med?

Forklaringen på de enkelte bogstaver i HKT er følgende: *H* står for togs *hastighed*, som jo selvkært har betydning for sikker kørsel. *K* står for automatisk *kontrol* med, at et togs hastighed ikke bliver større end forsvarligt. *T* står for automatisk *to stop*, der skal indtræffe, når kontrolfunktionen viser, at der køres uforsvarligt hurtigt.

At man ved S-banen må forlade det traditionelle signalsystem skyldes, at tog-

hyppigheden mange steder – bl. a. mellem Valby og Hellerup – vil blive så stor, at de ydre signaler ikke kan give tilstrækkelige oplysninger om, hvorledes hastigheden skal afpasses, således at elektroføreren rettidigt kan bremse for at undgå at køre ind i et forankørende tog.

Fig. 1 viser for de enkelte strækninger – det antal S-tog der i hver retning i myldretiden må regnes med i hver 20 min. periode, men figuren må ikke forstås sådan, at man kan aflæse togenes tidsfølge ved at dividere togantal op i de 20 min., idet nogle tog som bekendt er gennemkørende, hvorfor de beslaglægger et større tidsmellemlum end de *overalt standsende* tog.

Køreplansteknik regnes der med 10 »togkanaler« pr. 20 min., men på grund af gennemkørende tog kan der på boulevardlinien kun afvikles 9 tog pr. 20 min. På strækninger med nævnte maksimale togtæthed skulle de nye sikkerhedsanlæg altså indrettes på 2 min. togtfølge, men da visse daglige småforsinkelser må tages i betragtning, bliver anlæggene udført for ca. 1½ min. togtfølge.

Allerede det foran omtalte vil vel give de fleste elektroførere en fornemmelse af, at nuværende signalantal pr. km ikke vil slå til! Også nuværende signalgivnings-system vil være utilstrækkeligt. Ganske vist er der i dag nogle få steder en togtfølge på ca. 2 min., men en udstrakt an-

vendelse af denne – og endog mindre – togtfølge må anses for at være umulig.

Til ovennævnte rent systemmæssige betragtninger kommer da overvejelserne, om alle elektroførere dagligt og i hver myldretidsperiode vil være i stand til at reagere sikkert over for et mere indviklet ydre signalsystem end det nuværende.

På grund af det ovenfor anførte samt på basis af erfaringerne fra udlandet har statsbanerne for nogle år siden besluttet, at HKT-anlæg skulle etableres, når togtætheden blev større end den, sikkerhedsanlæggene på S-banen nu er indrettet på (ca. 2½ min.)

HKT-anlæg kan udføres på mange, vidt forskellige måder. Her i landet er vel det af DB anvendte system mest kendt. I dette system fremkommer HKT-funktionerne ved en vekselvirkning mellem en række »magnetspoler« (afstemte svingningskredse), som er placeret i bestemte afstande foran hvert hovedsignal. En tilsvarende »magnetspole« er anbragt på de enkelte trækkræfter, se fig. 2. Dette og lignende systemer kaldes »punktsystemer«, fordi informationer mellem sikringsanlæg og trækkræfter kun overføres i bestemte *punkter* på strækningen. Systemerne lider derfor bl. a. af den mangel, at der ikke *straks* bliver overført en ny – bedre eller dårligere – information til trækraften i de tilfælde, hvor en sikkerhedsbetingelse ændres. Endvidere sørger de enkelte tog ikke automatisk for at »blokere« strækningen bag sig, så-

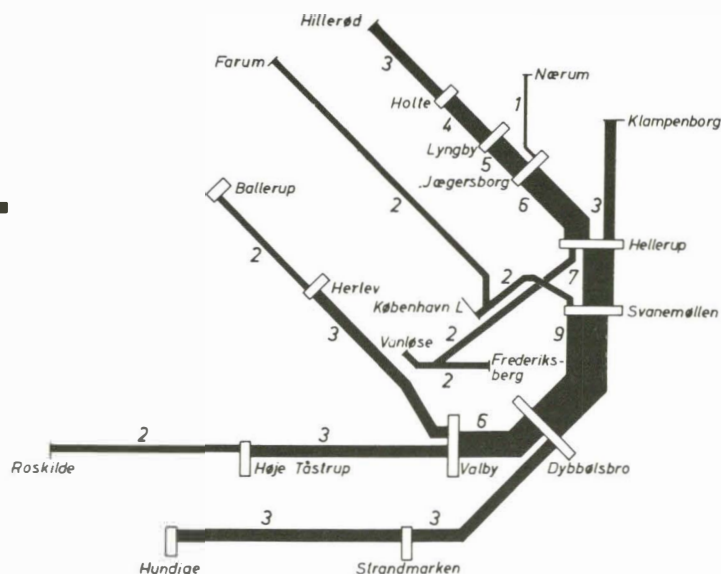


Fig. 1. S-banernes fremtidige strækningsbelastning. Tallene angiver antal S-tog pr. 20 min. pr. køreretning. Figuren er baseret alene på boulevardbanens kapacitet, uden hensyn til de fremtidige tunnelbaner.

ledes at efterfølgende tog bliver holdt i sikker afstand fra det foran kørende tog.

Sidstnævnte betragtninger har fået DSB til primært at gå ind for et HKT-system, som anvender skinnerne som »fremførere« af informationerne til S-togene, og lad os nu se, hvordan dette foregår.

Fig. 3 viser et eksempel på, hvorledes et strækningsspor bliver opdelt i *elektrisk adskilte sektioner*, hvor der kun er ydre signaler foran stationers sporskifter samt i det omfang tog uden HKT-anlæg skal passere strækningen.

Fig. 4a og 4b viser et S-tog, som kører i en *sektion* med en HKT-information i skinnestrengene. Informationen gives ved en vekselstrømsfrekvens på f. eks. 370 Hz, der tilføres sporstrengene i sektionens udkørselsende. Togets hjulpar danner en god elektrisk forbindelse med de to skinnestreng, således at der i skinnerne og hen imod toget løber strøm. Som følge heraf dannes der omkring skinnestrengene et magnetfelt, som »svinger« i takt med den nævnte vekselstrømsfrekvens. Ved nu at anbringe spoler foran forreste hjulsæt, tæt over skinnerne og på tværs af disse, er man i stand til i S-toget at modtage en – ganske vist meget lille del – af den vekselstrømsenergi, der er tilført sektionen i udkørselsenden, og netop med samme frekvens.

Det er nu let at forstå, at man efter en simpel forstærkning af den fra sporet modtagne vekselstrøm, kan føre denne til en modtager, som reagerer for netop 370 Hz, således at et relæ trækker til. Sidstnævnte kan på kendt måde bringes

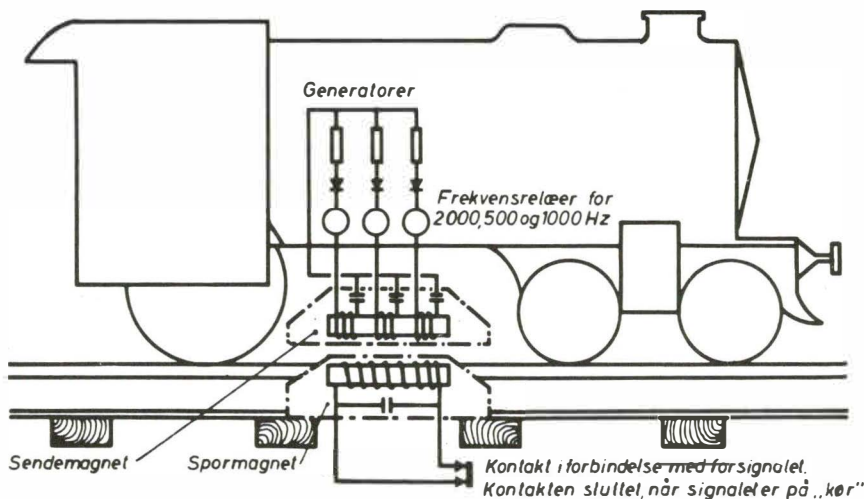


Fig. 2. Princip for det tyske punktsystem. Generatoren på lokomotivet præsterer tre forskellige frekvenser, der hver for sig påvirker et relæ, så det trækker til. Betydningen af de enkelte frekvenser er én gang for alle bestemt og gældende for hele landet. Ved passage af en spormagnet falder det relæ, som magnetens svingningskreds er afstemt for, og dermed en information overført.

til at udføre praktisk taget enhver ønskelig funktion i S-toget f. eks. tænding af signallamper i førerrummet, åbning af bremseventiler, frakobling af strøm til banemotorer m. v. alt efter den betydning, man har givet de 370 Hz.

Det er let at forstå, at ændres informationen i udkørselsenden, d.v.s. at der sendes en anden frekvens f. eks. 430 Hz, vil denne næsten øjeblikkelig (omtrent med lysets hastighed) blive modtaget i S-toget, og her vil et andet relæ udføre de funktioner, man har bestemt for de

430 Hz. Systemet benævnes et liniesystem, fordi der overalt på linien bliver givet informationer til togene.

Det beskrevne system har i øvrigt den væsentlige fordel, at togets hjulpar »kortsletter« vekselstrømsfrekvensen, således at der bag toget vil blive et »tomrum« uden informationer.

Kommer et S-tog »uforvarende« ind i et sådant tomrum, vil der ske nødbræmsning, fordi HKT-installationen naturligvis indrettes sådan, at der altid skal være ét frekvensrelæ i et tog truk-

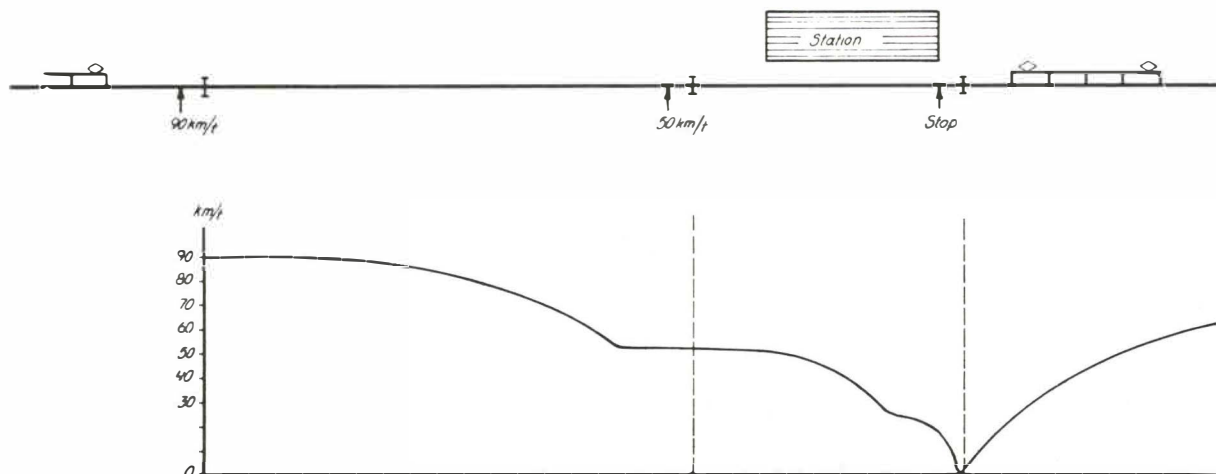


Fig. 3. Eksempel på opdeling af et strækningsspor samt bremsekurver, svarende til de overførte hastighedsinformationer.

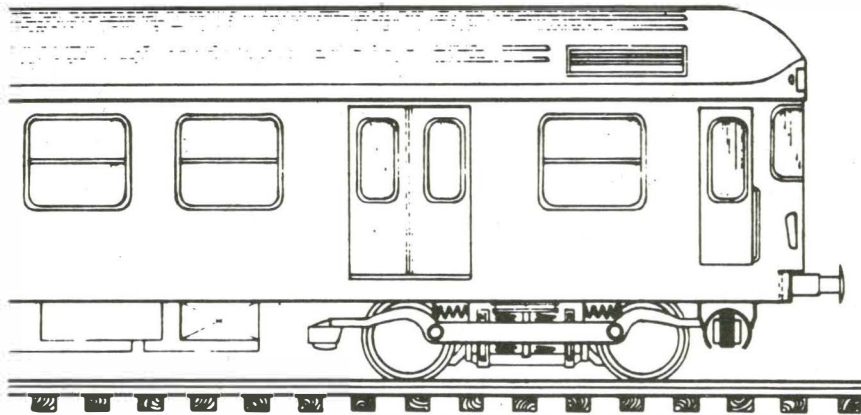


Fig. 4a. Modtagespolernes anbringelse foran S-togets forreste aksel.

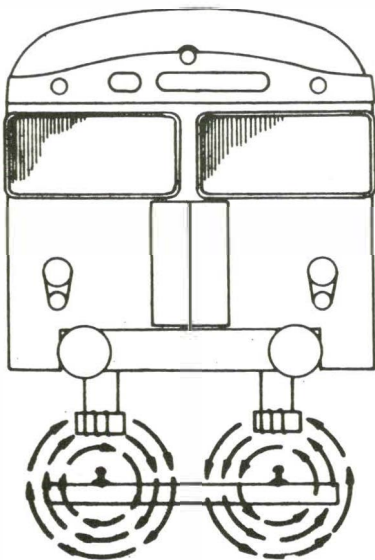


Fig. 4b. Modtagespolernes anbringelse i forhold til skinnerne. Cirklene viser, hvorledes felterne omkring skinnestregen indvirker på modtagespolerne.

Undersøgelser har vist, at der til et HKT-system af omtalte type kun med fordel kan anvendes følgende 6 frekvenser: 370, 430, 470, 530, 570 og 630 Hz.

Men det er ikke tilstrækkeligt at kunne disponere over 6 informationer, dersom de af statsbanerne ønskede fordele skal kunne opnås; antallet skal helst ligge mellem 10–15. Med bibeholdelse af de nævnte frekvenser kan en forøgelse af informationstallet opnås ganske enkelt ved altid at benytte to forskellige frekvenser til hver information, og på denne måde kan der disponeres over følgende 15 informationsmuligheder, fig. 5, hvor de 6 frekvenser af hensyn til oversigten er benævnt a, b, c, d, e og f.

a-b
i alt 15
a-c

ket, for at banemotorerne kan få strøm og bremsesystemet være løst.

Nu bør det imidlertid fortælles, at det påtænkte system ikke er så enkelt som beskrevet. Desværre »vagabonderer« der i skinnerne en mængde elektriske frekvenser, hvoraf endog de væsentligste stammer fra kørestrømmen. Denne kaldes ganske vist en jævnstrøm, men reelt er den en mere eller mindre »ensrettet« vekselstrøm, hvortil kommer et stort antal »overtoner«, d.v.s. frekvenser, som kan udledes af periodetallet 50, og selv om hver omformerstation filtrerer en stor del af disse uønskede »overtoner« fra, er der rigeligt til at påvirke togenes modtagespoler.

a-b 90 km/t
a-c 80 km/t
a-d 70 km/t
a-e 60 km/t
a-f 50 km/t
b-c 40 km/t
b-d 30 km/t
b-e stop, vandret strækning
b-f stop, faldende strækning
c-d stop, stigende strækning
c-e døråbning i venstre side
c-f døråbning i højre side
d-e udkobling af HKT-overvågning
d-f midlertidig hastighedsnedsættelse
e-f reserve.

Fig. 5 viser, hvorledes frekvenskombinationerne kan anvendes.

Af sikkerhedsgrunde sendes de to sammenhørende frekvenser vekselvis hver i 0,1 sek., og der skal modtages to ens frekvenskombinationer efter hinanden, før end togets apparaturer vil »godtage« informationen.

I det foregående er det forudsat, at der i toget findes apparatur, som kan sammenligne den modtagne information med togets egen øjeblikkelige »opførsel«, f. eks. om dets hastighed er større eller mindre end den ved informationen »beordrede«. Der må altså være en hastighedsmåler, således at togets hastighed til enhver tid kan sammenlignes med de modtagne informationer. Der må tillige være et apparatur – en processtyrer – som straks kan regne ud, hvilke apparaturer i toget, der skal sættes i funktion, for at toget i tiden kan reagere på den beordrede information, f. eks. få toget til at ændre hastighed, ved at fra- eller tilkoble banemotorer og bremsesystemet, frigøre døre for oplukning m. v., fig. 6.

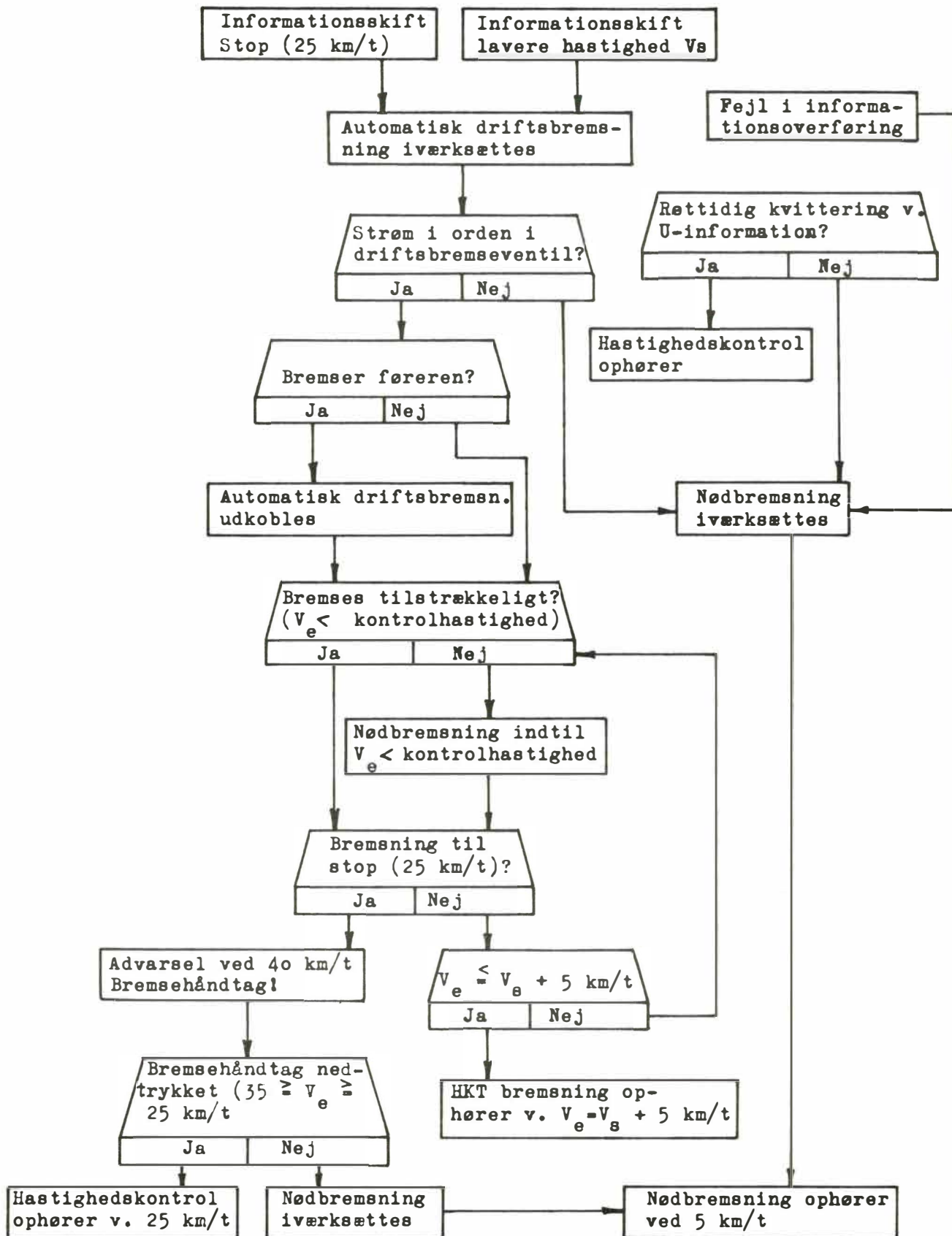
Processtyreren sørger naturligvis for, at der tændes lystableauer i førerrummet til elektroførerens orientering.

Den omtalte processtyrer er anbragt under styrevognene beskyttet af et fælles afdække, der tjener til at hindre solvarme, regn og støv i at få adgang til de helt indesluttede apparatkasser, i hvis indre der findes strømforsyningsaggregat, relæer samt et stort antal såkaldte »kort« med trykte strømkredse og elektroniske komponenter. Apparatkasserne er tilsluttet vognens ledningsnet ved multistik, således at de relativt let kan udskiftes i tilfælde af fejl eller for eftersyn.

Endnu er statsbanerne ikke tilfreds med det anlæg, det leverende firma (Siemens) har installeret i et af de nye S-tog, og som i den seneste tid har været prøvekørt, men man regner med, at der inden udgangen af dette år vil være en fuldstændig afklaring af alle problemer herunder, hvorledes informationerne og disses veksling skal registreres for elektroføreren.

I en senere artikel her i bladet vil der blive redegjort for de endelige anlægs udformning.

Fig. 6. Nuværende bremseprocedure i forbindelse med HKT-overvågning.



Bedre trafikforbindelser mellem øst- og

– Særlig de aktuelle faste forbindelser over eller under

Af cand. mag. C. E. Andersen

Omfanget af trafikken og ikke mindst den nationale fjerntrafik forøges år for år. Trafikanterne ønsker kortere rejsetid og bedre service, og de erhvervsdrivende og forbrugerne forventer at få varerne frem hurtigere og billigere. Derfor stilles der stedse nye og stærkere krav om forbedringer af trafikforbindelserne og navnlig om nye faste forbindelser mellem hovedlanddelene, Sjælland på den ene side og Fyn og Jylland på den anden side. Der må tilstræbes både kvantitative, kvalitative og geografiske forbedringer. Det gælder navnlig for biltrafikken, som allerede har antaget et større omfang end jernbanetrafikken. I hvert fald hvis man vurderer trafikken efter det overførte antal passagerer.

I den allersidste tid er der offentliggjort en række planer angående mere effektive trafikforbindelser over Storebælt og Samsøbælt, såvel kortere og derfor hurtigere færgefornbindelser som tunnel- og broforbindelser, delvis forbindelser, der kan udbygges trinvis på forskellige måder.

Storebæltskommissionens betænkninger af 1956 og 1959 er blevet fulgt op, d.v.s. revideret og ajourført ved en omfattende rapport eller betænkning fra arbejdsudvalget, som har behandlet sagen løbende gennem 1960'erne, og som bl. a. har gransket de mange projekter, som indkom ved den priskonkurrence, der blev udskrevet for nye ideer og konstruktioner.

Den sidste rapport omfatter en lang række alternative projekter. Der tages ikke definitivt stilling til, hvilket af dem, der bør foretrækkes. Men der gives sammenlignende priskalkuler for dem; og derved antydes en hel del; det skinner også igennem på forskellige andre måder, bl. a. ved beskrivelsesrækkefølgen, hvilke løsninger arbejdsudvalget har mest sympati for.

Der gøres rede for 10 højst forskellige projekter, som allesammen angår faste forbindelser. Det drejer sig om broer for jernbane- og vejtrafik, broer for vejtrafik, tunneler for både jernbane- og vejtrafik, om tunneler for egentlig jernbanetrafik alene og desuden om tunneler for almindelig jernbanetrafik og tunnel-færger, d.v.s. specialjernbanetog der kan transportere bilerne under Bæltet, i alle tilfælde både under Storebælts Østre og Vestre Rende, fremdeles om andre kombinationer af de samme anlæg, nemlig bro for både jernbane og vej over Ve-

stre Rende kombineret med tunnel for jernbane og vej under Østre Rende samt tunnel for jernbane og bro for vej via Østre Rende.

Broerne for jernbane og vej kan såvel over Østre som over Vestre Rende udføres med overbygning af stålkassedragere og af gitterdragere. Både jernbane- og vejbroen og den rene vejbro over Østre Rende kan udføres som hængebroer.

Endelig er der en skitse til en fast forbindelse mellem Røsnæs og Jylland via Samsø, omfattende en bro fra Røsnæs til Samsø, en bro fra Samsø til Svanegrund, en dæmning over Svanegrund, en bro fra Svanegrund til Søgrund og en dæmning over Søgrund til Jyllands kyst. Men denne forbindelse er kun tænkt som en ren vejforbindelse, og den angives at blive meget bekostelig, hvorfor den ikke menes at kunne blive aktuel før længe efter fuldførelsen af Storebæltsforbindelsen for såvel jernbane- som vejtrafik.

Disse projekter skal alle omtales i det følgende.

Samtidig er der offentliggjort et andet projekt for forbedring mellem hovedlanddelene, et projekt af helt anden karakter, ikke nær så stort med hensyn til omkostninger, men ikke desto mindre i mange henseender lige så betydningsfuldt.

Det er fremsat af ingeniør Torben Sørensens.

Hans grundtanke er, at næsten alle de eksisterende direkte færgefornbindelser mellem Sjælland og Jylland og eventuelt nye forbindelser skal koncentrerer således, at de føres til en enkelt, ny, stor og praktisk færgehavn på Sjællandssiden, men under bevaring af deres forskellige anløbssteder på Jyllandssiden af hensyn til god geografisk betjening af de forskellige dele af Midt- og Nordjylland. Havnen skal anlægges ved Røsnæshalvøens vestende, på nordsiden.

Derved skabes i øvrigt grundlag for, at landtrafikken til havnen kan koncentrerer på en enkelt, ny vej, som kan udnyttes effektivt. Den kan udformes som motorvej, og den kan føres til det eksisterende hovedvejssystem eller det kommende motorvejssystem. Placeringen af færgehavnen yderst på Røsnæs bevirker, at sejlstærkningerne kan forkortes, så overfartstiderne kan reduceres. De kan endda reduceres så meget for Århusfærgerutens vedkommende, at det nogenlunde svarer til den tidsgevinst, som en

Storebæltsbro kan bringe for de tog- og bilrejsende, om end dog kun for de rejsende til og fra Midt- og Nordjylland. Der kan sejles flere ture med de samme færger og besætninger, så ruternes kapacitet bliver større. Desuden kan færgefarten bestrides billigere pr. passager. Som følge af alle disse fordele kan den samlede trafik mellem godt en trediedel af Danmarks befolkning, der bor øst for Samsø-Storebælt, og knap en trediedel af befolkningen, der bor vest og nord for Samsøbælt, forøges.

Planen kan opfattes som et første stadium i retning af en udbygning af forbindelserne til en uafbrudt fast forbindelse mellem Jylland og Sjælland via Samsø. Det fremførte projekt drejer sig dog specielt om færgehavnen ved vestenden af Røsnæs. Ingeniør Sørensens er jo selv vandbygningsingeniør.

Havnen skal tjene både bilfærgerne og togtilslutningsfærgerne, de sidste ved rutebiler fra Røsnæs-havnen til Kalundborg. Men det anføres, at en baneforlængelse fra Kalundborg til Røsnæshavnen må være idealet, selv om det på den anden side skønnes, at der kan komme vanskeligheder med at skaffe de hertil fornødne penge.

Civilingeniør P. C. Wistisen i Frederikshavn arbejder videre på sin gamle plan, først offentliggjort i »Ingeniøren« i slutningen af 1955, om en dæmning- og broforbindelse fra Sjælland til Samsø og i tilslutning hertil en færgefornbindelse, og senere en erstattende broforbindelse mellem Samsø og Røsnæs. Et detailprojekt kan ventes offentliggjort i nær fremtid. Denne plan drejede sig oprindeligt næsten kun om en vejforbindelse. Den kunne udbygges trinvis på forskellige måder. I den nye udformning bliver den formodentlig en vejforbindelse, der kan udbygges til også at omfatte en jernbanefornbindelse, eller som måske straks kommer til at omfatte både vej- og jernbanefornbindelser.

Forf. af nærværende artikel har i de foregående numre af »Dansk Lokomotiv Tidende« og desuden i »Ingeniørens Ugeblad« og »Jyllandsposten« samt tidligere i »Dansk Vejtidskrift« og allerede i 1955 og 1956 i »Dansk Lokomotiv Tidende« og »Jernbanetidende« fremsat en plan om en dæmningsforbindelse fra Jyllands kyst til Svanegrunds østende og en færgefornbindelse herfra til Røsnæs samt senere en erstattende broforbindelse fra Svanegrund til Samsø og fra Samsø til

vestdanmark

Storebælt

Røsnæs i andet udbygningsstadium. Denne plan omfatter både vejforbindelse og jernbaneforbindelse, og de tilsluttende landtrafikanlæg er derfor også detaljeret behandlet, navnlig for jernbanernes vedkommende.

En sammenligning mellem de mange og højst forskellige projekter, deres anlægspriser og driftsudgifter og deres trafikale betydning vil stille dem alle i ny belysning.

Men først må de omtales hver for sig.

Hovedproblemet drejer sig om stigningsgradienterne

I den nye betænkning fra Storebæltskommissionen og Arbejdsudvalget angives det i bind I side 89, at »Storebæltskommissionens opgave var at undersøge mulighederne for en kombineret forbindelse for både vej og jernbane«.

Hvis dette var eller forblev det fulde kommissorium, så var der ikke blevet behov for at udarbejde og undersøge nye projekter for vejforbindelser og jernbaneforbindelser alene, således som der blev udskrevet priskonkurrence om.

I virkeligheden var en af opgaverne netop at få klarlagt, hvorvidt en kombineret vej- og jernbanebro eller separate vej- og jernbanebroer over Østre Rende ville blive billigst.

I artiklerne i »Dansk Lokomotiv Tidende« og »Auto« for december 1955 var det blevet hævdet af forf. som værende sandsynligt, at det ville blive muligt at spare betydelige beløb ved at bygge separate vej- og jernbanebroer i stedet for en kombineret vej- og jernbanebro over Østre Rende. Samtidig kunne broerne udbygges successivt, så bil-færgeruten kunne begrænses til Vestre Rende, indtil hele den faste forbindelse for såvel vej- som jernbanetraffic kunne være fuldført.

Påstanden eller formodningen om den mulige besparelse var baseret på, at en vejbro ikke skal bære ret stor last og navnlig ikke store lastkoncentrationer, samt at den ikke skal være særlig stiv, og følgelig, at den kan udføres som en hængebro og derfor med langt hovedspand, hvilket i sin tur bevirker, at hovedpillerne kan funderes på moderate dybder. En vejbro kan desuden udføres med langt stejlere stigninger end en jernbanebro. Det bevirker, at dens total længde kan blive kort, eventuelt lige så kort som strækningen mellem Halsskov Rev og Sprogø Rev. Til gengæld skal en vejbro være bred.

Derimod kan en jernbanebro være meget smal. Den skal have meget stor bæreevne af hensyn til togenes store vægt og lokomotivernes vægtkoncentration. Desuden må den have stor stivhed og stabilitet, og den må have stor længdestabilitet af hensyn til hårde togopbremsninger. Den må have korte hovedfag, og den må have små stigninger og følgelig blive meget lang, meget længere end svarende til bredden af den dybe rende, ja lige så lang, som Østre Rende er bred, eller endnu længere, eventuelt så lang, at Korsør Station må flyttes, således som man regnede med i de oprindelige Storebæltbroplaner.

Teorien om den økonomiske fordelagtighed ved at bygge to broer var baseret på, at der da krævedes 0,8 stigningsgradient for en jernbanebro og en kombineret jernbane- og vejbro, lige fra det første projekt fremkom i 1934 til udgangen af 1955, da kommissionsbetænkningen stod umiddelbart foran offentliggørelse. På den anden side kunne en vejbro uden videre have 3,5 % stigning, i henhold til den anbefalede standard for danske landeveje, og endnu mere, hvor det har økonomisk betydning at forøge den; stigningsgradienter på 4 til 4-5 % var allerede den gang det almindelige ved moderne motorvejsanlæg og tilhørende broer og tunneler verden over.

1955-56 ændredes gradienten pludselig, just da betænkningen var slutbehandlet i kommissionens sidste plenarmøde. Gradienten blev endda forøget meget stærkt, fra 0,8 til 1,7 %, altså mere end fordoblet. Det indebar, at brolængden over Østre Rende og Sprogø og Halsskov Rev samt dele af Sjælland kunne omtrent halveres.

Årsagen til den pludselige ændring var, at Traktionsudvalget, som behandlede Statsbanernes trækraftproblemer, særligt det aktuelle valg mellem dieseldrift og elektrisk drift, var meget uenige, idet DSBs maskinafdeling ønskede dieseldrift og baneafdelingen ønskede elektrisk drift.

Det var nævnt i en artikel i »Dansk Lokomotiv Tidende«, at det ved indførelse af elektrisk drift på jernbanen via Storebælt ville blive muligt at forøge stigningsgradienten overordentligt, uden vanskeligheder til 2,5 %, idet næsten alle hovedbaner i bjergene har lignende gradienter, selv om de er bygget et århundrede tidligere. Derved kunne længden af brostrækningen over Østre Rende

forkortes så meget, at man for det sparede beløb kunne elektrificere hele DSB lige til Løgstør og Skælskør.

Dette foranledigede professor P. H. Bendtsen til i et brev til DSBs baneafdeling at spørge, hvor meget broen ville komme til at koste, udført med henholdsvis gradienterne 0,8 %, 1,7 % og 2,5 %.

Da denne sag kom til debat i Traktionsudvalget, erklærede dieseldrifttilhængerne, at DSBs da lige anskaffede diesellokomotiver godt kunne klare de 1,7 %, men at 2,5 %, som de elektriske lokomotiver kan klare, ville bringe bremsefarer.

Så måtte hele broprojektet pludselig revideres.

Det væsentlige i sagen er imidlertid, at ingen nogen sinde har undersøgt, hvilken gradient der er den optimale. Da forskelle på blot få promille bevirker forskelle på hundreder af millioner kroner, kunne en grundlæggende undersøgelse af gradientproblemet være lige så betydningsfuldt som f. eks. udskrivningen af idéprojektkonkurrencen.

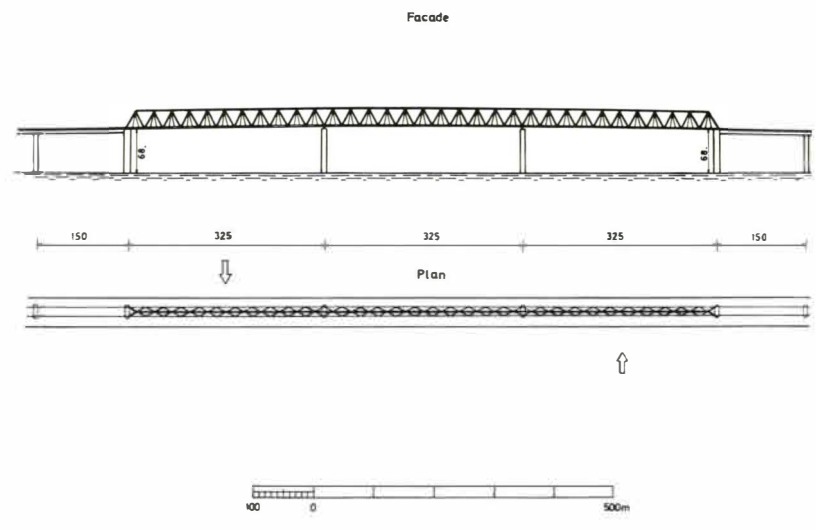
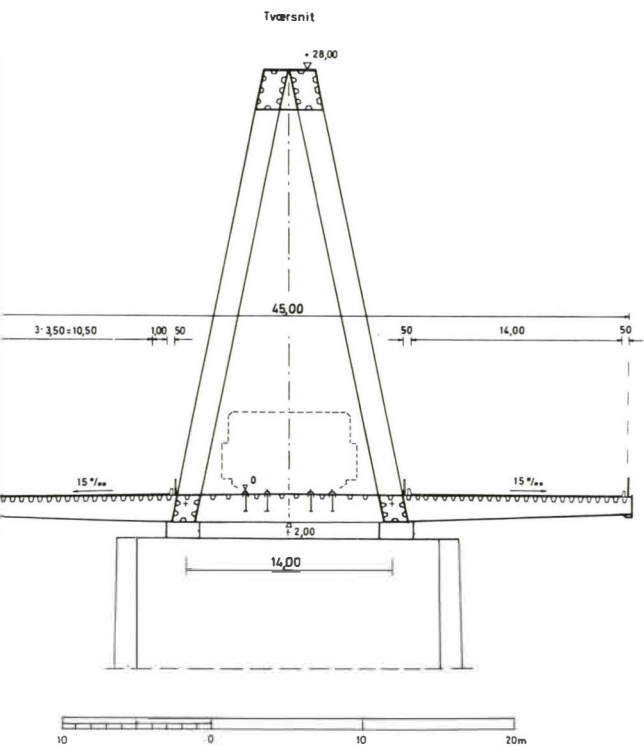
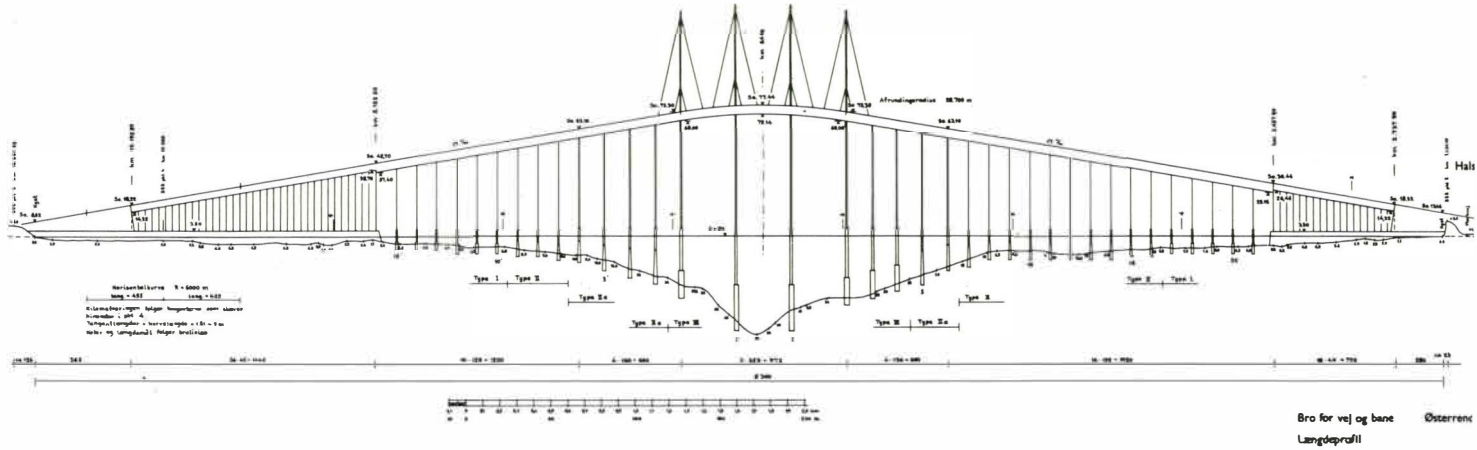
DSBs første moderne diesellokomotiver, der blev taget i drift 1955, har 1500 hk. De senere serier blev lidt kraftigere, idet de kan præstere 1750 hk. I 1967 fik DSB det første eksemplar af en ny type, hvoraf der nu er leveret eller bestilt 26 stykker. De er meget kraftigere, idet de kan udvikle 3300 hk, altså nogenlunde lige så meget som to af de hidtidige diesellokomotiver tilsammen, skønt egenvægten ikke er væsentligt forøget. Alle deres 6 aksler er drivaksler, og adhæsionsvægten er 120 t, mod 72 t for de hidtidige diesellokomotiver.

Under hensyn til denne udvikling måtte det være nærliggende at tage gradientproblemet op til fornyet behandling eller rettere sagt til første behandling. Men det er ikke sket. Så sagen er stadig aktuell – ja må og skal klarlægges.

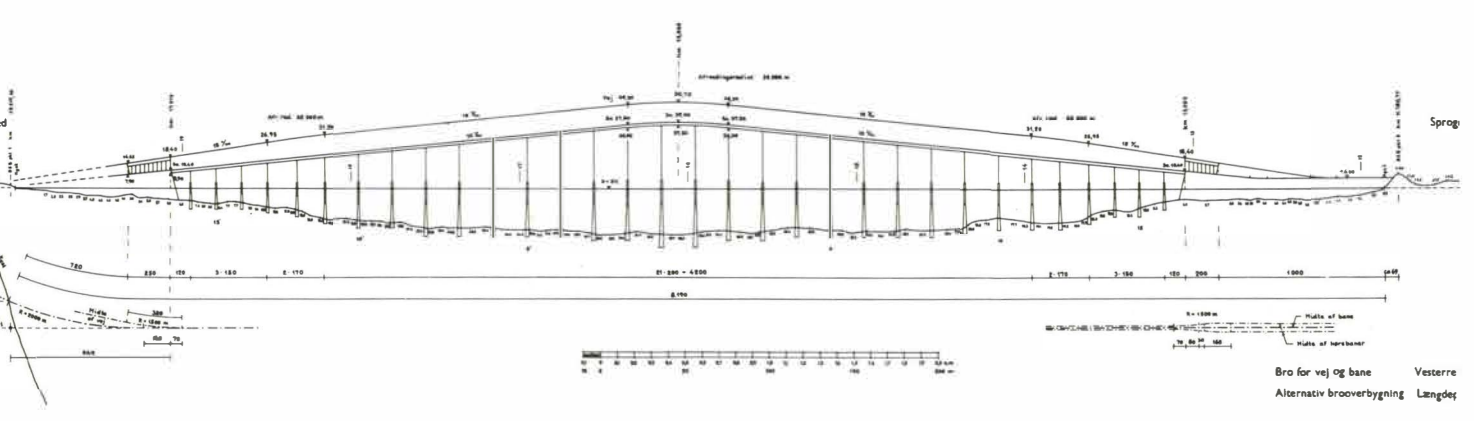
Selv i den lige udsendte betænkning angående de faste Storebæltforbindelser er alt baseret på samme gradienter som i 1960 og 1955-betænkningerne. Disse standarder var også lagt til grund for deltagelse i idékonkurrencen.

Den kombinerede jernbane- og vejbro over Storebælt Østre Rende

Hovedprojektet drejer sig om en kombineret jernbane- og vejbro over både Østre Rende og Vestre Rende.



Bro for vej og bane Østerren
Alternativ brooverbygning for gennemsejling

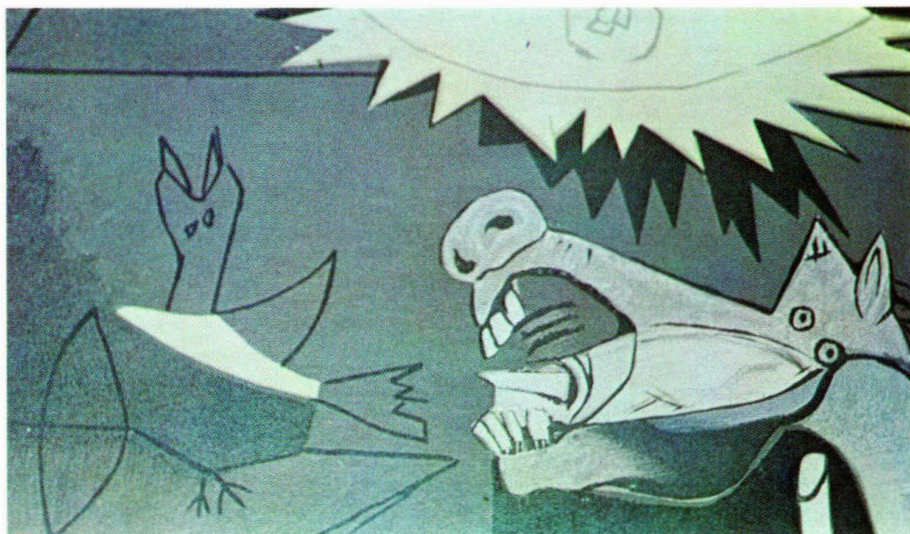




INTET ER NYT UNDER SOLEN

Små fire tusind år skiller disse billeder. Det øverste er malet med pensel på en væg nede i Mesopotamien (landet mellem Eufrat og Tigris) næsten lige så længe før Kristi fødsel, som det andet er knipset *efter* den med et fotografiapparat oppe i Norge. Fotografiet har tusinder af detaljer og utallige farvenuancer, maleriet bare nogle stregomrids og tre kulører. Alligevel ligner de hinanden på mange måder — ikke bare i menneskers og dyrs beklædning. Og det kan disku-





Det berømteste hestemaleri i nutiden. Udsnit af Picassos »Guernica« fra 1937 med vrinskende hestehoved og baskende gås.



Bemalet hestehoved af brændt ler fra Han-tiden i Kina, det vil sige tiden lige omkring Kristi fødsel.

teres, på hvilket af billederne der er mest liv i dyr og mennesker.

Vægmalерiet øverst på forsiden — blåt, rødt og vilde øjne — er fra paladsruinen i Barzip i Mesopotamien. Det viser, hvordan stridshingstene med leopardskindssaddel og klunkefrynser føres frem i den solbakte ørken to tusind år før vor tidsregning. Billedet er hvad man nu kalder surrealistisk — det vil sige overvirkeligt. Det viser os nemlig mere end den såkaldte virkelighed: vi ser den bageste hests mule gennem den forrestes, vi ser knoglerne tegnet i benene som på en røntgenfilm! Men dyrene er levende, mener forfatteren.

I fotografiet forneden på forsiden ser vi også et billede i blåt og rødt, men det er en anden slags dyr og mennesker — og navnlig en anden slags billede: et moderne farvefotografi fra Norge, brugt i en kalender. Forfatteren mener, at folkene ser »unaturlige« ud, ligner stivnede voksfigurer i et panoptikon og at rensdyret ser ud, som var det udstoppet. Hvad mener læseren? Sammenlign de to billeder, der er nok af både ligheder og forskelle.

Når rensdyret på farvefotografiet ser ud, som var det udstoppet og havde glasøjne, og hingstene på maleriet vrinsker af fyrighed, må det bero på, at maleren har tegnet akkurat de træk, som giver udtryk for hestenes vildskab, mens det levende rensdyr på fotografiet er blevet en livløs bunke hår og horn.

Moderne kunstnere kan gå meget længere end assyrerne med hensyn til at se stort på ligegyldige detaljer for udelukkende at lægge vægt på det, de vil fortælle. Vi kan som eksempel tage det berømteste maleri af en hest, der er udført i vort århundrede: hesten på Picassos Guernicabillede. Det sårede dyrs vilde vrinsken udtrykkes ikke bare ved det opspærrede gab og de udspilede næsebor, men tungen er gjort spids som en syl, hovedets kast anskueliggøres ved det fuldstændig forrykkede perspektiv med voldsomt forstørret muleparti og ganske fladt lille pandeparti med stritører og vanvittige glojne som to knapper.

Kineseren, som omkring vor tidsregnings begyndelse har formet brændtlershovedet, har flygtigt set holdt sig nærmere til virkeligheden, men betragter man

det nærmere, har han ligesom Picasso i stedet for at efterligne de forskellige former beskrevet dem: manken er en firkantet liste, næseborene ligefrem rør, hudfolderne ved gabet parallelle rette linjer.

På udsnittet foroven af »Guernica« er også en skræppende gås. De tre kander øverst på næste side er ikke skræppende gæs, men kander, selvfølgelig — de to er henholdsvis fra Grækenland og Kina, men begge lige gamle: fire tusind år. Den tredje er fra Danmark i dag. De kunstnere, som har formet dem, har moret sig med at gøre deres kander levende. Kineseren er den dristigste, foruden at give sin »fuglekande« øjne, gør han fuglebenene til fyldte bryster eller spændte yvere. Johan Rohde, som har tegnet sølvkanden, er den forsigtigste, men det betyder ikke, at hans resultat er ringere. Det er ikke altid de, der råber højest, som bliver bedst hørt.

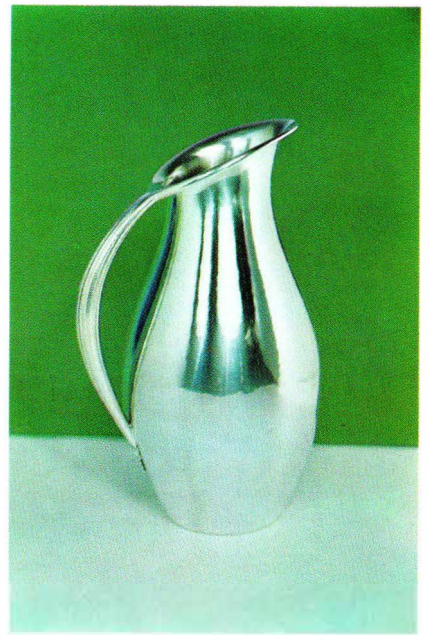
Sådanne kunstnere, som ikke brød sig om at efterligne naturen, men som tværtimod ville fortælle om den, har villet åbne folks øjne for, hvad der var interessant ved dyr som altså for eksempel heste



»Fuglekande« af brændt ler fra Koumāsa i Grækenland, lavet cirka to tusind år før Kristi fødsel.



Kinesisk lerkande fra samme tid som den græske fuglekande.



Sølvkande tegnet af Johan Rohde for Georg Jensen Sølvmedje i København i 1920.

og fugle. Men de har selvfølgelig også haft noget at sige om mennesker.

Om træfiguren fra tiden lige efter Kristi fødsel, fundet ved Eutin, har været en gudindestatue, ved vi ikke. Men at manden, der har tildannet den af en kløftet gren, har været begejstret for det kvindelige er ikke til at tage fejl af: en evig lovsang af slank kvindelighed med knop-

pede bryster og håret sat op til narrestreger.

Rumæneren Brancusi's »Ynglingetorso« har også en historie at fortælle, der ikke er så forskellig fra jernalderfigurens.

I det, vi kalder »mønstre«, er stiliseringen — det vil sige: forenklingen — drevet så vidt, at man ikke aner, hvad der ligger bag ved. Hvem ved for eksempel, at det dekorationsmønster, vi kal-

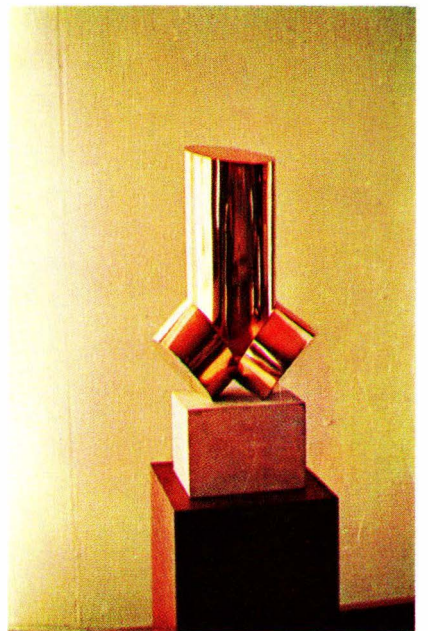
der »løbende hund«, oprindeligt er bølger? Og når en kunstner — som japaneren Hokusai i »Bølgen« på bagsiden — fører motivet tilbage til sit udgangspunkt, virker det som en åbenbaring. Manden, der har sat »løbende hund« på sit hus, aner vel hverken noget om, at det er bølger, eller at Hokusai har behandlet motivet, men han har syntes om det gamle mønster.



Lovprisning af det evigt kvindelige. Gudindestatue tilhugget af en tveje, fundet ved Jyllands rod i Eutin ved Lübeck. Den er fra tiden lige efter Kristi fødsel og findes nu på Gottorp Slotsmuseum.



Rumæneren Constantin Brancusi (1876—1957), som har lavet denne »Ynglingetorso« i begyndelsen af 1920-rne, er den moderne billedhugger, der er gået længst i retning af at omsætte naturformerne til den slags strengt geometriske former, den moderne industri arbejder med. Figuren er af poleret bronze.





»Løbende hund« på vægmaleri i en etruskisk grav i Tarquinia i Italien fra 400-tallet før Kristi fødsel. De springende delfiner viser, at mønstret den gang endnu har været opfattet som bølgerækker.



Hus i dansk stationsby dekoreret med »løbende hund«-bort, som det kom på mode her i landet for et par hundrede år siden, da alt hvad der skulle være smukt, måtte efterligne græsk kunst.

Og han har ret i, at det er en misforståelse at tro, at kunst har samme levealder som mennesket; der er kunst, som er årtusind-gammel men først lige er begyndt

at sprælle, og malerier, som ikke er tørre endnu, der er døde som spegesild. Hvad det kommer an på er, at den der ser på kunstværket, gør det med friske øjne. At det er *nyt* for ham eller hende.

Man siger med et gammelt mundheld »Intet er nyt under solen«. Det passer også på mange forhold, men om den livfyldte kunst var det nok sandere at sige: »Alting er altid nyt«!

R. Broby-Johansen.

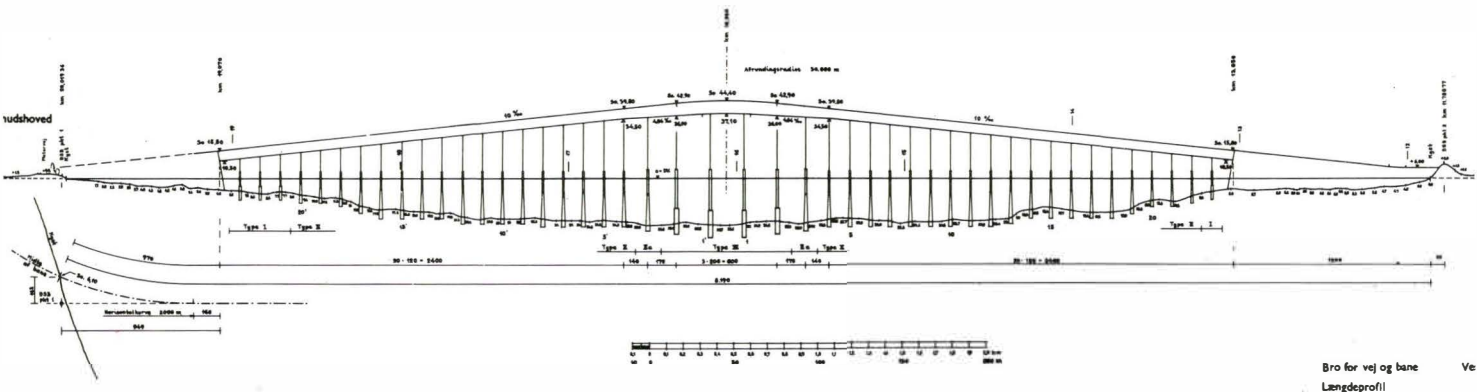
Udgivet af de fire oplysningsforbund i samarbejde med kulturministeriets kulturudvalg. Redaktør: Henning S. Møller, Bakkegårds Allé 8, 1., 1804 København V.

Oplysningsforbundenes kunstillæg nr. 1—12 udkom 1968. Oplag i alt 3.240.000. Kunstillægget sælges til indhæftning i fagblade og tidsskrifter. For interesserede, der ønsker små oplag, findes et standardabonnement på 12 × 100 tillæg, der for 1968 koster 350 kr. (Postgiro 14 62 40).

Tryk: Dansk Andels Trykkeri, København. Reproduktionsarbejde: Schmidt og Johansen A/S, København. Papir: 120 g Uno Coat.

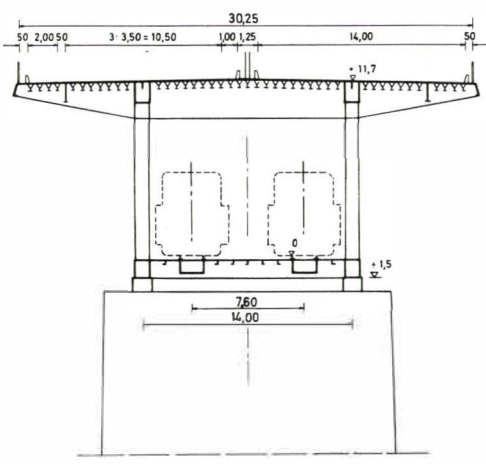
»Løbende hund«-motivet ført tilbage til sin oprindelse. Af japaneren Katsushika Hokusai (1760—1849) fra omkring 1825. I baggrunden Japans hellige bjerg Fujisan, som indrammes af det ældgamle motiv i helt ny skikkelse. Det gamle — eller noget helt nyt? Begge spørgsmål er meningsløse, når det gælder kunst. Al kunst vi oplever er samtidig med os.



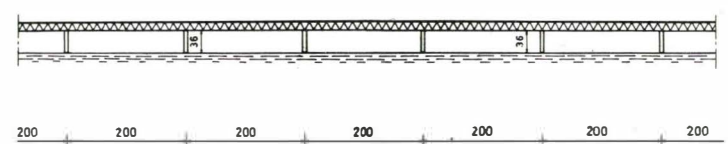


Bro for vej og bane
Længdeprofil

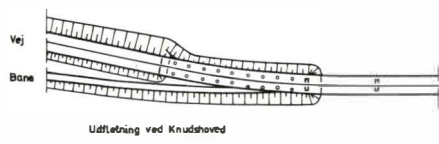
Tværsnit



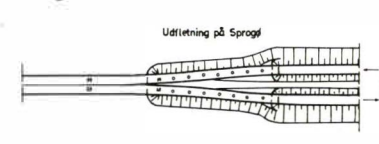
Facade



Plan



Udfletning ved Krudshoved



Udfletning på Sprogø

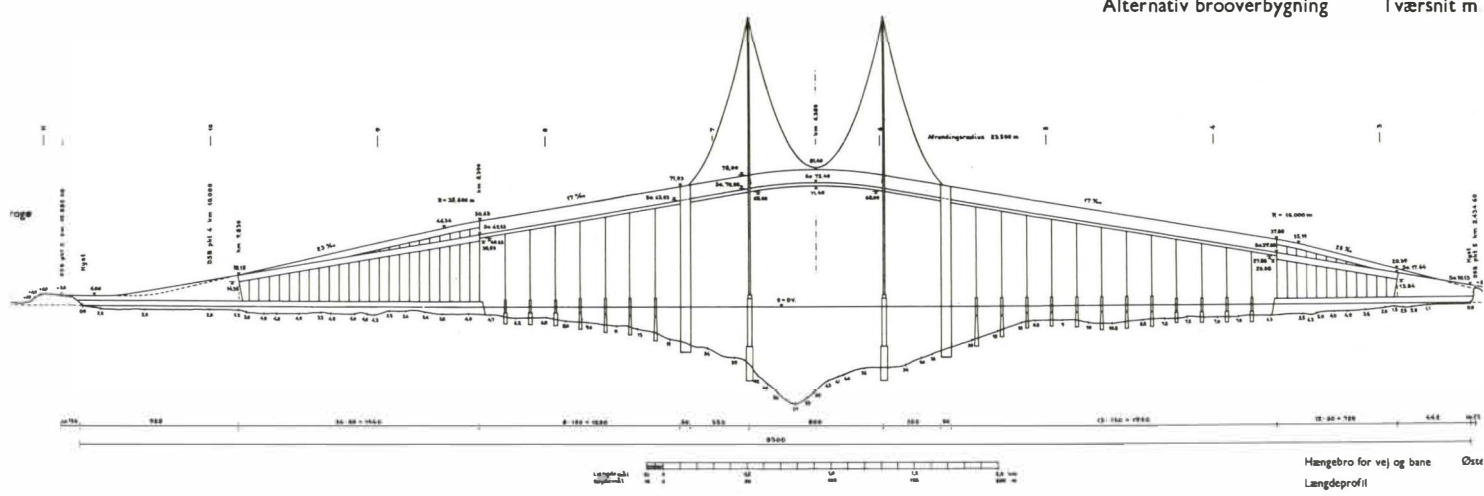


Bro for vej og bane

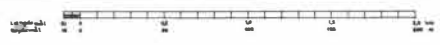
Alternativ brooverbygning

Vesterrend

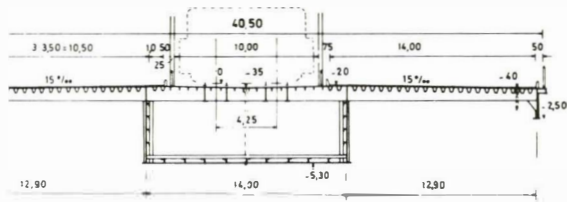
Tværsnit m



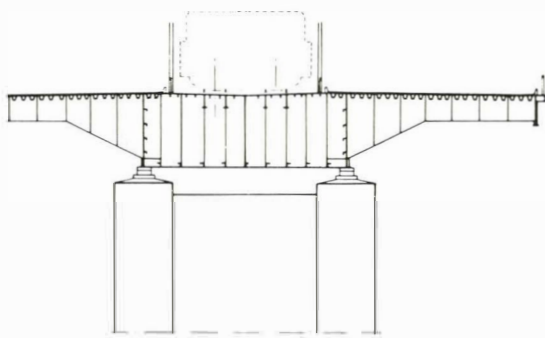
Hængebro for vej og bane
Længdeprofil



Tilslutningsfag, L = 120 m



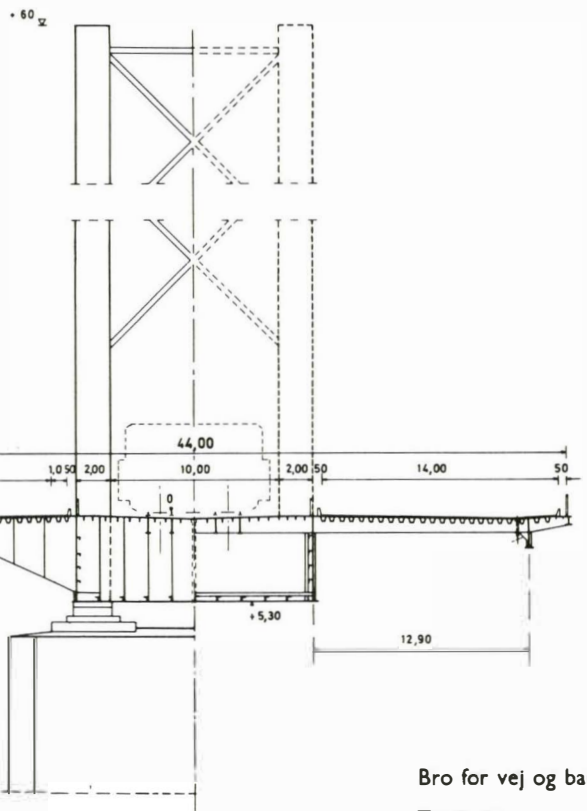
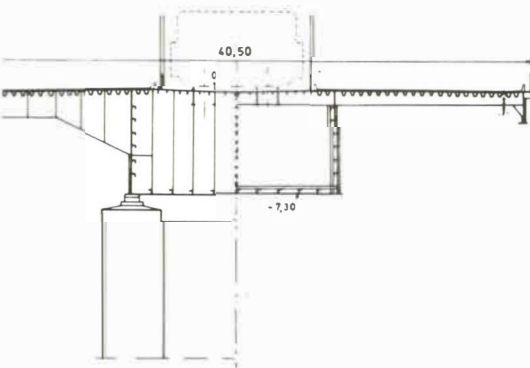
Snit ved understøtning



Detaljer



Gennemsejlingsfag, Vesterranden, L = 200 m



Bro for vej og bane
Tværsnit

Det er i konstruktiv henseende revolutionerende nyt i forhold til alle DSBs tidligere projekter. Det skyldes utvivlsomt idékonkurrencen, der fremkaldte henimod 150 projekter, hvoraf ca. 20 blev prisbelønnet. Størstedelen af disse drejede sig om skråstagsbroer.

Medens de ældre projekter var baseret på gitterfag over Østre Rende, drejer det projekt, der nu foreslås, sig om en skråstagsbro på denne strækning.

I den foreslåede brolinie over Østre Rende, retlinet fra Halsskov pynten næsten til Sprogø, hvor den dog buer en smule, er der 8,30 km mellem kysterne.

Dæmningerne over land fortsættes over vand til 18,2 m højde over middelvandstand og 1½–2 m vanddybde 280 m fra kysten ved Halsskov og 565 m fra Sprogøs kyst.

Den 7455 m lange strækning her imellem udføres som bro. Heraf er de 720 m nærmest Halsskov-kysten og 1440 m nærmest Sprogø dog dæmninger, ført ud til 6 m dybde og op til 3,50 m højde over middelvandstand, hvorpå der er bygget broer med 40 m faglængde af forspændt jernbeton, udformet som 4 kassedragere, der bærer brobanen. Der imellem er der 5295 m brostrækning over vand. Denne del af broen udføres i stålkonstruktion som en kassedrager, hvis overside er kraget ud til stor bredde. Der er 16 brofag nærmest Halsskov og 10 nærmest Sprogø med 120 m længde, samt på begge sider 4 fag, der er 150 m lange. Der imellem er der 3 fag med 325 m teoretisk længde. De bæres af 4 tårne, som er 136 m høje over vand. Regnet fra øst er de funderet på henholdsvis 36, 43, 49 og 27 m

vanddybde og på maksimalt 55 m funderingsdybde. Disse tårne bærer hver sin brostrækning direkte og ved skråtag i form af kabler fra forskellige højder i tårnene skråt ned til brodragerne, d.v.s. brodækkets og kassernes sider.

Største dybde i brolinien er 57 m. Gennemsejlingshøjden er overalt over 68 m. I midten er der 72,14 m. Brobanens højde er her 77,44 m. Bortset fra overgangsbuen her omkring, hvis radius er 28,7 km, har hele broen og dæmningsstrækningerne 17‰/100 stigning.

Brodækket har centralt to jernbanespor mellem tårnernes to ben og skråstagnene. På hver side er der 3 kørebane for biler og yderst en smal holdebane samt stier.

Broens totalbredde er 44 m for gennemsejlingsfaget og 40,5 m i øvrigt.

Et alternativt projekt, som angives at være jævnbyrdigt med det beskrevne i både teknisk og økonomisk henseende, er baseret på en overbygningskonstruktion med gitterdragere over de tre gennemsejlingsfag, eventuelt over 5 fag. Disse dragere er ikke vertikale, men hældes mod hinanden opefter, så tværprofilen minder om en trekant. Denne broformning er en smule dyrere. Til gengæld muliggør den en formindskelse af afstanden fra broens underside til skinernes overkant fra 5,50 til 2,0 m. Herved kan broens gradient reduceres fra 17,0 til 15,5‰, eller dens længde kan reduceres med 400 m.

En anden alternativ udformning af broforbindelsen over Østre rende drejer sig om en hængebro for jernbane- og vej-

trafik med to etager, den nedre for bane, den øvre for vej. Totallængden mellem dæmningerne er 6930 m. Hovedfagets teoretiske længde bliver 800 m, og sidefagernes længde bliver 350 m.

Forankringspillerne måler 60 m i broens længderetning. I øvrigt ligner broforbindelsen meget den allerede beskrevne. Den vestlige forankringspille skal funderes på 21 m vanddybde og den østlige på 25 m dybde. Det kan blive ret vanskeligt eller dyrt. Til gengæld bliver funderingsdybden kun 36 m for brotårnene, både i vest og øst, altså væsentligt mindre end for skråstagsbroens midterste tårne. Deres højde bliver 170 m over vandlinjen. Midterfagets gennemsejlingshøjde bliver på mindst 68 m overalt og maksimalt 71,40 m. Jernbanesporene føres op til 73,40 m højde og vejbanen 81,40 m. Gradienten bliver både for jernbanen og vejen 17 ‰, bortset fra de kystnære strækninger, hvor vejens gradient bliver 22–25 ‰.

Den kombinerede jernbane- og vejbro over Storebælts Vestre Rende

Den kombinerede jernbane- og vejbroforbindelse over Vesterrenden foreslås fremført i en linie, hvor der er 8,19 km fra kyst til kyst. Fra Sprogø siden og Knudshovedsiden føres dæmninger ud til 6 m vanddybde og til 15,8 m højde over middelvandstand. Ved Sprogø føres dæmningerne ud til 1200 m og ved Knudshoved 970 m fra kysten. Her imellem er der 7020 m brostrækning.

Broen udføres med overbygning af kassedragere af stål. Brofagernes teoretiske længde bliver ca. 120 m, bortset fra de midterste fag, der bliver 140, 170, 200, 220, 200, 170 og 140 m lange.

Største vanddybde i brolinjen er 27 m. Gennemsejlingshøjden i de tre midterste fag er overalt over 36 m og maksimalt 37,1 m. Brobanen føres op til 44,4 m højde. Jernbane og vej fremføres i samme plan. Stigningsgradienten bliver 10 ‰. Afrundingskurvens radius bliver 30 km.

Et tredje forslag drejer sig om en bro, der udføres med overbygning af gitterdragere. Jernbanen kan da fremføres mellem disse, og vejen kan fremføres over dem, altså en to-etages brokonstruktion. Herved kan afstanden fra brokonstruktionens underkant til skinnernes overkant reduceres med ca. 5,4 m,

så banen kun skal føres op til 39 m højde; men vejen skal helt op til 50,7 m højde. Højden ved dæmningerne kan reduceres tilsvarende, for så vidt som jernbanen når frem til dæmningen i 10,40 m højde. Men vejen når hertil i 18,40 m højde. Den føres videre på en brokonstruktion oven på dæmningen, 200 m lang ved Sprogø siden og 250 m lang ved Knudshovedsiden. Regnes disse strækninger med til brostrækningen, bliver broens totallængde 7470 m.

Kombineret jernbane- og vejbro er i andre lande udført som hænge- eller skråstagsbroer

Det angives i betænkningen i forbindelse med drøftelsen af sikkerhedsproblemerne vedrørende hængebroer, at der ikke hidtil er udført hængebroer for tung og hurtig jernbanetraffic, hverken alene for sådan trafik eller i kombination med vejtraffic.

Dette er ikke rigtigt. De tre gamle hængebroer mellem New York og Brooklyn har alle eller har alle haft jernbanespor, endda mange jernbanespor for svære bybanetog.

Hængebroen over Delawarefloden mellem Philadelphia og Camden, der blev fuldført 1926, har fire spor for bybanetog. Disse tog kører endda med rekordhastigheder.

George Washington-broen, som har et 1067 m langt hovedfag, og som blev taget i brug i 1931, skulle ifølge den oprindelige plan fuldføres som en kombineret vej- og jernbanebro med vejlæggene på det øvre brodæk og med en nedre etage for jernbanespor.

Der skulle endda være 6 eller 8 spor, og de skulle befares ikke blot af lange, tunge bybanetog, men også af fjerntog, trukket af de meget tunge amerikanske damplokomotiver.

Udbygningen af broen som jernbanebro blev udskudt under den økonomiske kriseperiode, da trafikken var ringe, og broen er aldrig blevet færdiggjort i den tilsigtede udformning. I de senere år er biltrafikken forøget så stærkt, at broen ikke længere kunne afvikle denne trafik på det øvre brodæk. Derfor har man tilbygget det planlagte nedre brodæk, men bruger det nu til biltraffic, og herefter må man regne med, at George-Washing-

tonbroen aldrig bliver en kombineret vej- og jernbanebro. Men dette ændrer ikke det faktum, at den er konstrueret med henblik på at kunne afvikle jernbanetraffic i den helt store stil.

For nylig har man undersøgt, om Golden Gate-broen eventuelt kan bære en bybane på nedre brodæk. Dette viste sig at være realiserbart. Men det har vist sig mere praktisk at fremføre en bybane her i en tunnel grundet på niveauforholdene, og broen får nu tilbygget et nedre dæk for biltraffic.

San Francisco-Oakland broen, hvis hængebrofag er 704 m lange, har lige fra ibrugtagningen i 1936 indtil for få år siden været en kombineret vej- og jernbanebro, som blev befaret af bybanetog, endda delvis meget lange tog, bestående af ualmindeligt tunge vogne; disse tog kørte endda meget hurtigt over broen.

Endelig er Europas mest bemærkelsesværdige bro, Lissabon-broen, hvis hovedfag er 1013 m langt, konstrueret med henblik på at blive en vej- og jernbanebro. Dette forudsætter, at der bygges tilsluttende jernbaneanlæg, som vil blive meget bekvemmelige. Derfor er broen endnu ikke udbygget som jernbanebro. Men den er konstrueret således, at der kan tilbygges et nedre brodæk for to jernbanespor.

Det er dog betinget af ekstra afstivningsdragere og tilbygning af kabelskråstag fra brotårnene til dragerkonstruktionen. Derefter vil det ikke længere være tilstrækkeligt at betegne Lissabon-broen som hængebro. Man bør snarere betegne den som skråstagsbro, når talen er om dens funktion som jernbanebro.

Det kan desværre ikke oplyses, hvor meget Lissabon-broen kommer til at koste i fuldt udbygget tilstand som kombineret vej- og jernbanebro. I sin nuværende tilstand har denne 3223 m lange bro kostet ca. 70 mill. dollars.

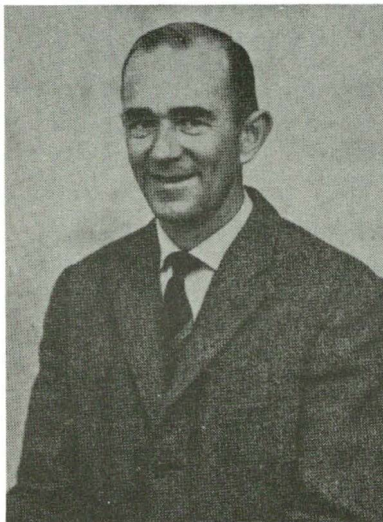
Jernbane- og vejbroen over Østerrenden med 3 korte gennemsejlingsfag er kalkuleret til at koste 1330 mill. kr., og broen over Vesterrenden vil koste 1170 mill. kr. Med 100 mill. kr. for tilsluttende anlæg i land bliver det til 2600 mill. kr.

Hvis broen over Østerrenden skal udføres med 800 m gennemsejlingsfag og derfor som hængebro, anslås den at ville blive 400 mill. kr. dyrere. Hele projektet kommer da til at koste 3000 mill. kr.

(Fortsættes)

Dansk Lokomotivmands- Forbunds formand 50 år

Den 11. december fylder formanden for Dansk Lokomotivmands-Forbund, Georg Larsen, 50 år. Gennem en lang række år, ikke mindst årene som formand, har der været det bedste samarbejde med Georg om en lang række spørgsmål, der har haft fælles interesse for vore to forbund. Tidernes ugunst har for hans forbund, med de mange nedlæggelser af privatbaner, gjort hugst i hans medlemstal og har medført de vanskeligst tænkelige arbejdsforhold for en forbundsformand: men Georg har haft evne til at samle alle kræfterne til en helhjertet indsats for at løse de store økonomiske, sociale og menneskelige problemer, der er forbundet med disse bane-nedlæggelser. Med sit forbund står han nu ved en korsvej, idet det efterhånden er blevet så lille, at man må søge sammen med andre. Det er ingen hemmelighed, at man gerne vil sammensluttes med os. Vi kan måske lade det indgå som en forhåbning i fødselsdagsønskerne, at vedtagelsen af en ny tjenestemandsslov



befordrer denne sammenslutning. Vi ønsker hjertelig til lykke med fødselsdagen og føjer vore bedste ønsker til de manges, som sikkert møder op hos fødselsdagsbarnet på dagen.

den finske fagbevægelses område, ligesom han er medlem af ITFs generalråd og NJUs sekretariat. Men også uden for dette område har han interesser f. eks. mandskorsang, turisme, fiskeri og foto-grafering. Vi ønsker ham hjertelig til lykke med halvtredsårsdagen.

Pekka Oivio 50 år



Den 24. november 1968 fyldte Finsk Lokomotivmands Forbunds formand, Pekka Oivio, 50 år. Allerede hans første år som medlem af forbundet gav indtryk af Oivio som en god organisationsmand. I årene 1950-56 var han sekretær for forbundets afdeling i Helsinki, og i 1957 blev han funktionær i forbundet, indtil han i 1965 valgtes til formand. Oivio har en lang række tillidshverv i

Ved Aarhus Jernbane- Orkesters 40 års jubilæum

Den 21. november passerede Aarhus Jernbane-Orkester sin 40-års dag.

Under mottoet: »Altid kappes – aldrig strides« har orkestret udøvet en fortjenstfuld aktivitet gennem alle årene, og mange er de, der har haft den personlige glæde ved aktivt at tage del i orkestrets virke, og de som har haft glæde og fornøjelse af at lytte til det ved fester, jubilæer eller bryllupper. Både i ind- og udland har det medvirket i store arrangementer. Et sådant orkester er en berigelse for jernbaneetaten og dets udøvere af den musikalske kunst et godt aktiv for vor etat. Det bedste ønske må derfor være, at orkestret må fortsætte sit nyttige virke i fremtiden til gavn og glæde for de mange, som holder af musik.

SR & SIR

Spørgsmål og svar

I togplan IX under Fredensborg station er spor 1 nævnt som gennemgående hovedspor, og i togplanen angives, at sporskifterne skal stilles til spor 2, når stationen overgår til ubetjent. Kan man heraf regne, at spor 2 er hovedspor og eller gennemkørselsspor, når stationen er ubetjent? Skal der derfor i givet fald ikke opstilles standsignaler i spor 2 for hastighedsnedsættelse optaget i La. ifølge signalreglementet bilag XXII?

K. E. Madsen,
Hg. mdt.

Svar:

Det forhold, at togvejen ved »ubetjent station« er indstillet til spor 2, ændrer ikke på den kendsgerning, at spor 2 er vigespor, hvorfor der ikke skal ske afmærkning ved hastighedsnedsættelser.

I henhold til TIB, side 13, skal hastigheden på stationer uden hastighedsviser eller »mærke for kørsel med nedsat hastighed« (signal nr. 117) være nedsat til den i tjenestekøreplanen, henholdsvis La anførte senest ved passage af indkørsels-signalet. Blicher der f. eks. tale om en hastighedsnedsættelse til 10 km/t i Fredensborg, skal toget altså køre med denne hastighed fra indkørselssignalet, og der synes derfor ikke at være noget behov for standsignaler.

Fra medlemskredsen

Tvivlen

Ved d. d. at læse den lokale avis ser jeg, at generaldirektøren for DSB siger, at lokopersonalet mangler intelligens og vil derfor gerne fremdrage følgende:

Den lokale afdeling af D.L.F. afholdt i 1961 eller 1962 en studiekreds med SR og SIR som emne. Leder var nu afdøde trafikinspektør Plan, Fredericia.

Jeg kan da huske, at der under en af de sidste timer af hr. Plan blev udtalt følgende:

»Det er dog forfærdeligt, der er 28 spørgsmål (altså punkter), jeg ikke kan fortolke og give forklaring på, men jeg skal til møde med generaldirektør og distriktscheferne i denne uge, så vil jeg forelægge dem det, og svaret skal blive givet senere.«

Det kan af dette ses, at andre end lokopersonalet kan være i tvivl om fortolkningen af SR og SIR, samt at ledelsen også er vidende om, at der er tvivl blandt personalet.

Svarene på spørgsmålene fik jeg for mit vedkommende aldrig. Jeg havde ikke fri til de sidste timer. Mrkt.

Politisk økonomisk orientering

Mindsteløn

– Som bekendt er der fra vigtige grupper i fagbevægelsen rejst krav om en minimumsløn på 450 kr. om ugen. Og medens man vel kan forvente, at det vil være muligt for industriens arbejdsgivere at gå ind i positive forhandlinger herom, (450 kr. om ugen er jo ingen stor løn i dag), så har man allerede fra landbruget sagt fra, idet man har henvist til, at landbrugserhvervets forrentningsprocent i fjor var nede på 3,2 %; men i 1968 ventes forrentningsprocenten at blive negativ.

Landbrugets overenskomstforhandlinger omfatter imidlertid kun 40.000, heraf er 12.000 slagteriarbejdere, 7000 mejerister og 15.000 landbrugsmedhjælpere, hvortil kommer gartnere og skovarbejdere, så det er jo muligt, at en lønoverenskomst ligesom tidligere løses gennem statstilskud til dækning af landbrugets lønudgifter.

Strid mellem finansministeren og specialofficererne

Der er opstået en skarp debat mellem forsvarsminister Ninn-Hansen og formanden for specialofficersforeningen, kaptajn A. C. Calundann. Ministeren hævder, at Calundann er socialdemokrat, og at hans udtalelser tyder på, at han forsøger at drive partipolitik. Calundann har nu besluttet at stille sit mandat til rådighed og lade repræsentantskabet afgøre, om han skal fortsætte.

Også »Marinetidende« kritiserer imidlertid forsvarsminister Ninn-Hansen; man siger, at han er helt uerfaren inden for sit arbejdsområde, og at han ituslår det gode tillidsforhold mellem statens ansatte og politikerne.

Socialdemokratiet skærper sin kurs

Det ser ud til, at Socialdemokratiet samtidig med, at de lader yngre kræfter som f.eks. Kjeld Olesen, Jens Kampmann og andre remplacere det noget ældre slægtled, vil skærpe sin politiske kurs, ikke mindst på det forsvars- og udenrigspolitiske område, hvor der synes at være en vis latent uro blandt et enkelt af regeringspartierne, nemlig Det radikale Venstre, en uro, som givetvis skyldes, at der er dele af det radikale parti, der ser med skepsis både på dansk medlemskab af NATO, og i det hele over for forsvarrets styrke og opbygning.

Men også med hensyn til Østtyskland synes der – således som det kom til udtryk af den radikale ordfører Erik Stinus – at være uoverensstemmelser i regeringspartierne. Socialdemokratiet vil nu følge Erik Stinus forslag om oprettelse af et dansk handelskammer i Østtyskland, og ophævelse af de særlige kontrolpas for østtyskere, op gennem forslag til folketingsbeslutning.

Partiet De Uafhængige fortsætter

Partiet De Uafhængige har vedtaget at fortsætte sit arbejde som parti, især fremhæver man nødvendigheden af kamp mod nedsættelse af valgretsaldere, og i det hele af, at der kaldes på de sande borgerlige kræfter i befolkningen med en klar opposition til højre for de nuværende centrumspartier.

Til landsformand er valgt skolebestyrer P. Nordby Christensen, Silkeborg, og til næstformand, sognepræst Jørgen Waring, Hårslev.

Regionsskat-skatteloft

Fra nytår 1972 vil der blive gennemført en regionsskat til afløsning af amtskatterne. Der vil samtidig ske en større udligning mellem de velstående og de økonomisk svage områder. Bl. a. overvejes det i regeringen at give statstilskud til amtskommuner, der har et ringere skattegrundlag end gennemsnittet.

– Så vidt man kan forstå, vil der næppe blive indført skatteloft, før kilde-skatte er trådt i kraft. Og det ser endvidere ud til, at skatteloftet ikke vil komme til at omfatte kommuneskatterne, men kun statsskatterne.

Trafikelskab under D.S.B.

Det ventes, at trafikminister Ove Guldberg nu vil fremsætte forslag om dannelsen af et stort trafikelskab under DSB.

Det nye trafikelskab vil omhandle:

- 1) Alle S-baner,
- 2) Banestrækn. København–Roskilde,
- 3) Hareskovbanen,
- 4) Frederikssundbanen og
- 5) Kystbanen til Helsingør.

Det er meningen, at det nye selskab skal forhandle med Københavns sporveje og busruteejerne i Københavnsområdet om koordinering af trafikforbindelserne.

Meget stærk kritik af

Kommunalreformkommissionen

Formanden for bymæssige kommuner, borgmester P. Fenneberg, Lyngby, kritiserer kommunalreformkommissionen, fordi den ikke har tilvejebragt en mere retfærdig og nuanceret løsning af forstadsproblemet. Han udtrykker megen ængstelse for, at man er i færd med at gøre fremtidens kommuner så store, at det bliver vanskeligt at bevare kommunestyret i den form, vi kender det i dag. Udtalelsen faldt på delegeretmødet i Foreningen for bymæssige kommuner.

Strukturændringen skulle nødtigt betyde, at patienten ikke overlever operationen, sagde borgmesteren.

Han udtalte videre, at bymæssige kommuner føler sig skuffet over, at kommunalreformkommissionens flertal ikke har røbet nogen tilbøjeligheder til at benytte sig af sin ret til at foreslå andre løsninger end tvangssammenlægning. Vi mener at have rygdækning for den opfattelse, at Folketinget i virkeligheden har givet kommunalreformkommissionen ret til at fravige inddelingslovens hovedregel overalt, hvor forholdene efter saglige overvejelser i hvert enkelt tilfælde taler derfor.

Formanden sagde videre, at kommissionens flertal i visse tilfælde synes at lade afgørelserne motivere af – ikke alene forholdene på det sted, sagen angår – men i betydelig grad af mulige konsekvenser for andre ikke behandlede områder.

Vor markedspolitik

Økonomi- og markedsminister P. Nyboe Andersen har givet folketinget en redegørelse for regeringens markedspolitik. Det bemærkedes især, at han tog afstand fra at gå ind i særlige handelsarrangementer med Vesttyskland. Danmark stiller sig skeptisk over for dette, sagde ministeren, idet vi frygter, at vejen til medlemskab skulle blive forsinket eller helt blokeret af langstrakte forhandlinger om en ordning, der aldrig kunne blive en tilstrækkelig erstatning for et medlemskab.

– Men Nyboe Andersen mente derimod, at der burde næres forventninger med hensyn til kontaktudvalget, der er etableret mellem Danmark og Fællesmarkedet om den danske eksport til dette marked.

Forsikringsforeningen

Protokol over ordinært repræsentantskabsmøde fredag den 27. september 1968 kl. 16,30 på Hotel Tre Falke, Falkoner Allé 9, København F.

Dagsorden

1. Valg af ordstyrer.
2. Valg af protokolfører.
3. Protokol fra sidste repræsentantskabsmøde.
4. Beretning.
 - a) Foreningsvirksomheden 1966 og 1967.
 - b) Jernbanemændenes kooperative Forsikringsforeningers Fond.
 - c) Forsikringsvirksomheden 1966 og 1967.
5. Regnskab.
 - a) Foreningsregnskabet 1966 og 1967.
 - b) Forsikringsregnskabet 1966 og 1967.
6. Forslag til ændring af vedtægterne.
7. Valg.
 - a) Formand.
 - b) Næstformand.
 - c) Kasserer.
 - d) 2 medlemmer af forretningsudvalget.
 - e) 1 voldgiftsmand.
 - f) 2 revisorer og 2 revisor-suppleanter.
8. Indkomne forslag.
9. Fastsættelse af honorarer.

Foreningens næstformand E. Svendsen, bød de fremmødte velkommen og rettede en særlig velkomst til gæsterne. Takkede direktionen for »Danmark« for et godt samarbejde i de forløbne år og for den særlige velvilje foreningen havde mødt under arbejdet med sammenlægning af foreningerne og overtagelsen af »Vejlekassen«s administration. Udtrykte sin glæde over den overvældende indsats afdelingschef Th. Meldgård og hans medarbejdere havde ydet under den gennemførte omorganisering.

Næstformanden beklagede, at formanden, Egon Rasmussen, påny var sygemeldt, ligesom direktør L. D. Klüwer, Norge, havde måttet sende afbud.

Det blev besluttet at sende en hilsen til formanden.

ad 1. G. Kragballe valgtes til ordstyrer. Ordstyreren fastslog mødets lovlige indvarsling, og at det var beslutningsdygtigt.

Ved navneopråb blev det konstateret, at alle repræsentanter var mødt med undtagelse af viceforretningsfører B. Ånæs, der var blevet forhindret.

ad 2. E. Greve Petersen valgtes til protokolfører.

ad 3. Protokollen fra sidste repræsentantskabsmøde var tilsendt samtlige re-

præsentanter med personligt eksemplar. Protokollen godkendtes enstemmigt.

ad 4 a). Næstformanden omtalte i sin beretning det omfattende arbejde, der havde været forbundet med overtagelsen af »Den gensidige Uheldsforsikringsforening«s forsikringsmasse. Fremhævede betydningen af, at denne branche nu indgik i vore akkvisitørers daglige virkefelt. Frygten for en tilbagegang eller stagnation i antal forsikrede har vist sig at være ubegrundet. Tværtimod kan vi vise fremgang ikke mindst takket være den daglige ledelses forslag om udbygning af forsikringsens omfang og forsikringssummernes størrelse.

Overtagelsen af »Vejlekassen«s administration er udtryk for viljen til at samle i stedet for at sprede. Vore medlemmer skal i dag kun henvende sig eet sted for at indhente oplysninger, hæve erstatning og i det hele taget søge hjælp på forsikringsområdet. Vi er nu samlet i samme hus under samme administration.

ad 4 b). Om »Jernbanemændenes kooperative Forsikringsforeningers Fond« udtalte E. Svendsen sin glæde over, at der stadig er tilgang af faste månedlige bidragydere. Der vil i den kommende tid blive foretaget fornyet agitation for at opnå yderligere tilgang. Med generaldirektoratet vil der blive optaget forhandling om, at også bidragydere med beløb på kr. 5,00 kan optages på lønningsterner. Vi ser alle hen til den dag, hvor kapitalen er så stor, at vi kan bygge vort plejehjem.

Næstformanden gennemgik fondens regnskab og forelagde de nye vedtægter, der er tilpasset efter den nuværende organisation af forsikringsforeningerne.

Oplyste at trafikkontrollør E. W. Hauge havde påtaget sig at varetage fondens interesser. Takkede sluttelig fagbladsredaktørerne for deres velvilje overfor fonden.

Bestyrelsen fremlagde forslag om bevilling af kr. 10.000,- til fonden af Forsikringsagenturforsikringsmidler.

Punkterne 4 a) og b) blev enstemmigt godkendt, og kr. 10.000,- blev bevilget med alle stemmer.

ad 4 c). Th. Meldgård afgalde følgende beretning:

Den 2-årige periode – 1966–67 – har været præget af 2 store historiske begivenheder. 1) Koordineringen af de 3 forsikringsforeninger og 2) den kraftige ekspansion – ikke mindst hvad angår motorforsikring – som vi har været ude for.

Uheldsforsikringsforeningens bestand af forsikringer blev overført til os pr. 1. oktober 1967, på den måde, at vi fremtidig hæfter for de skader, som opstår efter denne dato, mod naturligvis også at indkassere den fremtidige præmie. Men vi ville jo ikke være rigtige forsikringsfolk, hvis vi blot lod det være ved det.

For det første var tanken bag koordineringen, at den skulle medføre besparelser i administrationen, og disse besparelser skulle – naturligvis – komme medlemmerne til gode. Altså nedsatte vi præmierne. Det gjorde vi på den måde, at forsikringer som vi tegnede efter denne dato blev beregnet efter den nye lavere tarif, hvorimod de forsikringer, vi overtog, blev forhøjet i dækningssummerne for død og invaliditet med ikke mindre end 25 pct.

Men ikke nok med det. Vi vidste at der i flere år havde været ønsker fremme om også at kunne tegne ulykkesforsikring for ægtefællen. Altså indførte vi hustrudækningen med samme summer som manden, og til en meget lav præmie, ens for alle hustruer uanset deres eventuelle erhverv. Endelig kompletterede vi med en børneulykkesforsikring. Mandens dagpengeerstatning er stadig maksimeret til kr. 10,- pr. dag, men til gengæld er dækningsperioden forlænget fra 180 dage til 360 dage for den samme præmie.

Indtil nu er ca. 1000 jernbanehustruer blevet forsikret og ca. 500 medlemmer har tegnet børneulykkesforsikring. Præmieindtægten for ulykkesforsikringer er siden 1. oktober 1967 steget med ca. 25 pct., og der har således været et stort behov for en bedre og mere omfattende ulykkesforsikring.

På samme tidspunkt som vi overtog uheldsforsikringen kom der på det danske forsikringsmarked en ny og bedre hus- og grundejerforsikring, og det siger sig selv, at vi skyndte os at indføre også denne form, og selvsagt til en lavere præmie. Endelig benyttede vi lejligheden til at indføre glasforsikring på vor police, og denne er nu så omfattende, at ethvert rimeligt forsikringsønske kan tilfredsstilles.

Alle disse nyheder har naturligvis vakt interesse og har medført et meget stort antal begæringer og dermed en ikke uvæsentlig forsinkelse i udstedelsen af policer, hvilken situation dog nu har bedret sig meget væsentligt.

Det andet store område af vor virk-

somhed er som bekendt motorforsikringerne. På repræsentantskabsmødet i 1966 blev vor enkle forsikringsform nøje omtalt, og pr. 1. januar 1967 vovede vi os ud i et dristigt eksperiment ved at ophæve den tidligere obligatoriske selvrisko på kr. 200,-. Det var dristigt, fordi ingen andre selskaber havde en sådan forsikring, og vi var derfor ude af stand til at fremskaffe noget erfaringsgrundlag.

I dag ved vi at vi handlede rigtigt. Udgiften til dækning af småskaderne havde vist sig at være minimal i forhold til den samlede skadesudgift. Derimod var ophævelsen af selvriskoen medvirkende til den kolossale fremgang vi siden har mærket. I 1966 var præmieindtægten ca. 850.000 kr. i motorafd. I år må regnes med en præmieindtægt på mellem 2,2 og 2,3 mill. kr. eller næsten 3 gange så meget som for 2 år siden.

Det er imidlertid ikke et mål at få så stor præmieindtægt som muligt. Formålet er som bekendt, at disse mange penge skal bruges til at hjælpe de af vore medlemmer, som under en eller anden form er ramt af en skade. At der er brug for mange penge hertil viser indboregnskabet for 1967, som udviser et driftsunderskud på ca. 191.000,- kr. Dette underskud hidrører – som tidligere omtalt i fagorganisationernes blade – fra de voldsomme storme, som gik over landet i 1967, og det viser, at det er nødvendigt at have en tilstrækkelig stor reservekapital til dækning af sådanne ekstraordinære udgifter, før man kan tænke på at sætte præmien yderligere ned.

Den glædelige fremgang som har været i 1966–67-perioden synes at fortsætte. Men før eller senere må den stigende præmiekuve begynde at flade ud, al den stund at personalestyrken ved D.S.B. er faldende, og formentlig vil være yderligere faldende i de kommende år. Men så har vi lov at håbe, at vi kan finde andre græsgange.

For et par måneder siden fik vi fra den norske tilsvarende Forsikringsforening en anmodning om at måtte sende 2 mand herved for at studere vore motorforsikringer. Vore norske venner har ikke hidtil haft nogen mulighed for at tegne motorforsikringer, men har nu opnået koncession hertil. Vi var naturligvis beærede over den tillid, som herved vistes os, og har imødekommet anmodningen.

Meldgård omtalte derefter at M.L.U. (Mejeriernes og Landbrugets Ulykkesforsikring) fornylig har forbedret deres

motorforsikring derhen, at visse skader – brand-, tyveri- og de såkaldte stenskukskader på glas – fremtidig ikke medfører tab af bonus eller selvrisko. Andre selskaber er senere fulgt efter med tilsvarende regler, som må betragtes som en tilnærmelse til vore forsikringer, som er helt uden bonus og selvrisk. Vi kan derfor kun hilse dette initiativ velkommen, men samtidig konstatere, at vi stadig er et hestehoved foran.

Som omtalt i dagspressen gøres der meget for at opfordre til brugen af sikkerhedsseler i biler. For at imødekomme disse bestræbelser har direktionen i »Danmark«, med virkning fra 24. september 1968, besluttet at man uden præmieforhøjelse vil fordoble erstatningerne ifølge autoulykkesforsikringen, når de tilskadedkomne i et automobil i uheldsøjeblikket har benyttet sikkerhedsseler. Det vil altså sige, at de mange af vore bilkunder (ca. 60 pct.) som har tegnet den specielle autoulykkesforsikring med faste erstatningssummer kr. 25.000 ved død og kr. 75.000 ved invaliditet, fra og med den 24. september 1968 er dækket med 50.000 ved død og 150.000 ved 100 pct. invaliditet, såfremt de i uheldsøjeblikket har benyttet sikkerhedsseler.

Men også den almindelige ulykkesforsikring (uheld), som enhver kan tegne uden at være bilist, har fordoblet sine summer, hvis der er tale om et sådant trafikuheld, hvor den forsikrede i uheldsøjeblikket har benyttet sikkerhedsseler, dog at der maksimalt kan blive tale om en gratis tillægssum på kr. 25.000 ved død og kr. 75.000 ved invaliditet.

Meldgård sluttede sin beretning med en varm tak først til alle tillidsmænd ude omkring i landet for en ihærdig indsats, dernæst til kontorets personale for flittig medvirken og endelig til bestyrelsen for loyalitet og tillid.

ad 5 a). Foreningens kasserer E. Greve Petersen gennemgik regnskaberne for 1966 og 1967, der blev enstemmigt godkendt.

ad 5 b). Hovedbogholder P. Hecht forelagde forsikringsregnskabet for 1966 og 1967, der ligeledes blev enstemmigt godkendt.

ad 6. På bestyrelsens vegne forelagde næstformanden følgende forslag til vedtægtsændringer:

§ 1: »ansvars- og stormskadeforsikring for parcelhusbyggeri under opførelse« udgår.

(reglen findes i selve forsikringsbetingelserne).

§§ 1 og 3: efter sidste linie »Danmark« tilføjes: »ved sit bifirma Den gensidige Forsikringsforening for Tjenestemænd ved Statsbanerne«.

§ 4: punkt 4) »og rutebilchauffører« udgår.

§ 5: linie 1: »bestyrelsen« rettes til »foreningens kontor«.

§ 5: 3. stk. sidste linie: efter »træder i kraft« tilføjes:

»Dette gælder dog ikke for indeksregulering af præmier, hjemlet i forsikringsbetingelserne«.

§ 9: punkt 3) »1 revisorsuppleant« rettes til »2 revisorsuppleanter«.

§ 10: efter sidste linie »er foretaget« tilføjes:

»Såfremt et medlem af foretningsudvalget definitivt fratræder sin post i en valgperiode, er den organisation som han repræsenterer berettiget til at udpege en stedfortræder for resten af valgperioden«.

§ 14: udgår og erstattes af en ny § 14 sålydende:

»Repræsentantskabet træffer beslutning om anvendelse af eventuelt overskud«.

Forslagene blev enstemmigt vedtaget uden debat.

ad 7.

a) til formand genvalgtes

Egon Rasmussen

b) til næstformand genvalgtes

Erik Svendsen

c) til kasserer genvalgtes

E. Greve Petersen

d) til foretningsudvalget genvalgtes

Helge Hansen og Hans Jensen

e) til voldgiftsmand nyvalgtes

K. B. Knudsen

f) til revisorer valgtes O. H. Jensen

og E. Madsen og til revisorsuppleant valgtes G. Kragballe og

H. P. Pedersen.

ad 8. Der forelå ingen indkomne forslag.

ad 9. Formandens og kassererens honorarer fastsattes uforandret. Til foretningsudvalgets 5 medlemmer fastsattes et årligt grundhonorar på kr. 500,00. Revisorhonorarerne fastsattes til kr. 100,00 årligt og til E. Hauge fastsattes et årligt honorar på kr. 250,00.

Alle honorarerne reguleres efter gældende regler for finanslovshonorarer.

Honorarfastsættelserne blev enstemmigt vedtaget. E. Greve Petersen.

Den nye håndbog 1969

Der er *masser af nyt stof* i 1969-udgaven af »Den nye Håndbog for arbejdere og funktionærer«, som AOF's Forlag netop har udsendt – bl. a. Danmarks første aftale om demokrati på arbejdspladsen.

Håndbogen foreligger for øvrigt i år i *helt ny skikkelse* – i en fornem, solid plastic-indbinding, som gør »Den nye Håndbog 1969« langt mere holdbar end dens forgænger. Plasticindbindingen, der nu har afløst det tidligere benyttede kartonomslag, er en imødekommelse af et ønske fra 1968-udgavens købere.

Det omfattende afsnit om love og aftaler vedr. arbejdsforhold er udvidet med tillidsmandsregler og hovedorganisationernes aftale om arbejdsstudier, samt jernindustriens særlige regler for behandling af faglig strid. Også den nye rammeaftale mellem LO og Dansk Arbejdsgiverforening om tidsfrister for overenskomstforhandlingerne i 1968–69 er med.

Ferieloven, funktionærloven, medhjælperloven og de tre reviderede arbejderbeskyttelseslove er ændrede i overensstemmelse med folketingets vedtagelser.

Det samme gælder arbejdsløshedsloven, hvori der er foretaget mange vigtige ændringer, sygeforsikringsloven, ulykkesforsikringsloven og ATP-loven samt lærningeloven, loven om erhvervmæssig uddannelse af ikke-faglærte og om efteruddannelse af faglærte.

Af *helt nyt stof* i »Den nye Håndbog« kan bl. a. nævnes de aktuelle mindstelønninger for lærlinge, reglerne for lærlingevoldgiftsretters virksomhed, loven om reguleringspristal og en artikel om former for lønfastsættelse, samt en oversigt over medlemstallet i lønmodtagerorganisationer med over 1000 medlemmer og Dansk Arbejdsgiverforenings medlemstal.

Håndbogens mange statistiske oversigter vedr. afskedigelsesnævnet, arbejdsstandsninger, afstemning om mæglingsforslag, arbejdsløshedens omfang, lønforhold, lærlingetilgang og meget andet er ført frem til dato.

Dette gælder også det meget omfattende adresseafsnit (kulørte blade) med navne, adresser, telefonnumre og postnumre vedr. alle fagforbund, fagforenin-

ger, arbejdsgiverorganisationer, offentlige institutioner, kooperative virksomheder m. v. Afsnittet er i øvrigt udvidet og gjort mere overskueligt, så man lettere kan finde, hvad man søger.

Trods den noget dyrere plastic indbinding og det meget nye stof, den i forvejen indholdsrige håndbog er udvidet med, er AOF's Forlag – som følge af sidste udgaves salgsmæssige succes – i stand til at levere 1969-udgaven til samme lave pris: 30 kr. pr. eksemplar. Ved køb af mindst 5 eksemplarer leveres håndbogen for kun 25 kr. og ved køb af mindst 50 eksemplarer endda for kun 20 kr. pr. eksemplar.

Organisationsledere, formænd, kasserere, sekretærer og andre bestyrelsesmedlemmer, tillidsmænd og -kvinder, samt alle andre med fagligt tillidshverv vil i særlig grad have brug for »Den nye Håndbog 1969«.

Køb den hos AOF's lokale afdeling eller distriktssekretær – eller bestil den direkte fra AOF's Forlag, Teglværks-gade 27, 2100 København Ø. Tlf. (01) 29 60 66.

Rejse til Tjekkoslavakiet

DSB Rejsebureau tilbud

Fra det tjekkiske rejsebureau »Cedok« har DSB modtaget et usædvanlig godt og billigt tilbud om rejse til Tjekkoslavakiet.

18/1 1969

afrejse København H kl. 22.45

19/1 1969

ankomst Berlin Ost kl. 7.23

afgang Berlin Ost kl. 8.28

ankomst Praha kl. 14.27

morgenmad og frokost undervejs.

Efter ankomsten til Praha køres i bus til Karlovy Vary (Karlsbad). Aftensmad og overnatning i Karlovy Vary.

20/1 1969

Efter morgenmad er der byrundtur og besøg i den kendte glasfabrik »Moser«. Resten af dagen er til fri rådighed til selv at gå på opdagelse i den verdensberømte kurby.

Frokost og middag på hotellet.

21/1 1969

Efter morgenmad afrejse fra Karlovy Vary med bus via Marianske Lazne (Marienbad) og Plzen til Praha. Frokost på Esplanade hotel i Marianske Lazne. Middag og overnatning i Praha.

22/1 1969

Efter morgenmad byrundtur i Praha med besøg bl. a. på slottet »Hradshin«, besøg i Prahas gamle kirker, med bl. a. Tycho Brahes grav. Endvidere skal vi selv opleve mange af de steder og bygninger, der er blevet så kendt for os bl. a. gennem TV og dagspressen.

Efter frokost er dagen fri.

Middag og overnatning på hotellet.

23/1 1969

Efter morgenmad udflugt til slottet »Karlstejer« og til byen Lidice, der blev udslettet under 2. verdenskrig, og nu genopstået som en rosengård.

Efter frokost er dagen fri.

Middag om aftenen i restaurant »Expo 68 Praha«.

24/1 1969

Formiddagen fri til de sidste indkøb inden hjemrejsen. Efter frokost er der transfer til banegården, hvorfra hjemrejsen påbegyndes kl. 15.17 via Dresden –Berlin til København.

Middag i spisevogn undervejs.

25/1 1969

Ankomst til København kl. 8.35.

Udover dette program forsøges arrangeret en sammenkomst med tjekkiske jernbanemænd.

Alt dette tilbydes os for en pris af

kr. 475,00

og så er der endda inkluderet fuld forplejning på rejsen ud og hjem, samt udgifter til visum og rejselederassistance. Prisen forudsætter dog, at der rejses på fripas hele vejen.

Vil De spare sovevogn København–Berlin og retur, reduceres prisen til kr. 400,00 p. p.

Der skal være 16 personer, for at rejsen skal gennemføres, men mon ikke de findes blandt vore mange ansatte af begge køn.

Hustruer er meget velkomne til at deltage, for dem koster billetten Warmünde–Praha og retur ca. kr. 190,00.

Vi beder om hurtig tilmelding til

DSB Rejsebureau »Nørre«,

Frederiksborggade 42,

1360 København K

samtidig indbetales depositum stort kr. 75,00 p. p.

PERSONALIA

Forfremmelse til lokomotivfører (15. lkl.) ef. ans. pr. 1/11-1968

Lokomotivførerne:

N. P. Rovark (12. lkl.) Hgl. mdt. i Hgl. mdt.

Egon Laursen (12. lkl.) Ar. mdt. i Ar. mdt.

Forflyttelse pr. 1. november 1968 efter ansøgning

Lokomotivmedhjælper B. S. Hansen, Gb. mdt. til Av. mdt.

Trådt uden for nummer ef. ans. fra 1/11-1968 til 31/10-1969

Lokomotivfører O. Jensen (12. lkl.) Gb. mdt.

Dødsfald

Lokomotivfører O. H. Harholt, Næstved, er afgået ved døden 6/11 1968.

Påskønnelse

Gdt. har udtalt sin bedste tak og påskønnelse over for lkf. (15. lkl.) B. R. Hansen, Kø., i anledning af, at han den 21.-8. 1968 ved særdeles god agtpågivenhed afværgede en faresituation.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

L. B. Sørensen,
elektrofører, Av. mdt.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

H. Lund,
lokomotivfører, Fh. mdt.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

S. A. A. Hansen,
lokomotivfører, Fh. mdt.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

G. E. Hansen,
lokomotivfører, Es. mdt.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

K. Paaske Frederiksen,
lokomotivfører, Gb. mdt.

JULETRÆSFEST

København

De københavnske afdelinger afholder juletræsfest fredag den 27. december (3. juledag) 1968 kl. 16.45-1.00 i Amager Selskabslokaler, Markmandsgade 11.

Børnene samles kl. 16.45 til indmarch, som finder sted kl. 17.00. Herefter vil der være underholdning af nissefamilien Kagans med julebal og ballontryllekunstner Henri Alakazam samt godteposer, is og sodavand.

Der vil blive julebal for de voksne fra ca. kl. 20.00 til 1.00.

Billetter kan købes følgende steder eller i afdelingerne.

Lkf. P. K. Kristensen,
Gb. Telf. 94 75 46.

Lkf. E. C. L. Christiansen,
Hgl. Telf. Ge. 5659 v.

Lkf. B. F. Christoffersen,
Av. Telf. 73 23 06.

Salget af billetter slutter den 17. december 1968. Pensionister, enker efter lokomotivmænd, lokomotivassistenter, lokomotivmedhjælpere og aspiranter er alle velkomne til at deltage.

Billetpriserne bliver for egne børn 4,00 kr., for fremmede børn 6,00 kr. og 4,00 kr. for voksne.

Se i øvrigt opslagene og indtegningslisterne på maskindepoterne.

Festudvalget.

Århus

DLF Århus afdeling afholder juletræsfest tirsdag den 7. januar 1969 kl. 18.00 i Håndværkerforeningens lokaler, Klostergade. Pensionister og enker efter disse indbydes venligst.

Indtegningslisten fremlagt på opholdsstuen. Listen slutter den 27. december 1968.

Festudvalget.

Fredericia

Fredericia afdeling afholder juletræsfest i hotel Landsoldatens selskabslokaler lørdag den 4. januar 1969 kl. 18.00.

Lokomotivførere, lokomotivmedhjælpere og aspiranter med familie i Fredericia samt pensionister og enker indbydes venligst.

Indtegningslister er fremlagt på opholdsstuen.

Pensionister og enker kan indtegne sig hos afdelingens kasserer, lokomotivfører A. Vilhelmsen, telf. 92 46 37.

p.a.v.
N. P. Junker.

Struer

DJF og DLF Struer afholder fælles juletræsfest fredag den 3. januar 1969 på restaurant Teglgården, Telgtorvet, Struer.

For børn fra kl. 16.00-19.00.

For voksne fra kl. 21.00-2.00.

I øvrigt nærmere ved opslag på skrivestuen, maskindepotet og på telf. 85 18 53.

Pensionister og enker indbydes venligst.

Festudvalget.

Lanternen

Til »Lanternen«s medlemmer kan det oplyses, at der afholdes vinterfest den 22.-2. 1969 i seiskabslokalerne i Vanløse kulturgård, lige ved Vanløse station. Mere om festen i bladet den 10.-1. 1969 samt ved opslag på depoterne. Vi håber på en god fest med mange deltagere.

P.L.v.

E. J. Svensson.

Tak

Gennem disse linier ønsker jeg at sige hjertelig tak for udvist deltagelse ved min kære mand, lokomotivfører O. Harholts død og begravelse.

En særlig tak for DLF Næstved afd.s æresvagt og fanens tilstedeværelse ved begravelsen.

Lokomotivfører B. I. Sørensen og lokomotivmester K. F. Nilssons smukke mindeord ved graven er for mig et bevis på, at Oluf var vellidt på sin arbejdsplads.

Betty Harholt.

Århus Jernbaneorkester

Bestyrelsen for Aarhus Jernbaneorkester vil gerne hermed sige tak for de gaver, vi modtog i anledning af orkestrets 40 års jubilæum den 21. november.

Samtidig en tak for den interesse der fra lokomotivmændene altid udvises for orkestrets trivsel.

togf. *Janke Rasmussen,*
formand f. A.J.O.

Lommebog 1969

Alle, som pr. 1. december 1968 er aktivt medlem af Dansk Lokomotivmands Forening, får lommebogen gratis udleveret gennem de lokale afdelinger.

Af restopslaget er der mulighed for andre at købe lommebøger ved henvendelse til foreningens kontor, Hellerupvej 44, Hellerup. Prisen for lommebogen er 12,00 kr.

DAMERNES DAG

Findes der mon et eneste menneske, der ikke er klar over, at vi er i årets travleste, mørkeste og dyreste måned? December er måneden, hvor der glemmes og huskes, spares og købes, jages og hygges o.s.v. Sidste års erfaringer er gået i glemmebogen, og man går ufortrødent i gang med at anskaffe sig et nyt sæt erfaringer.

★

Husk, at papir betyder en lettelse, om end ikke altid af økonomisk karakter. Paptallerkener og -krus er ret dyre, men en stor papirdug er imidlertid billigere end udevask af en rigtig dug. Samtidig kan man se stort på dryp fra farvede dekorationslys m. v.

★

Husk også, at eventuelle pletter bør fjernes fra tæpper, tøj og dækketøj, inden de bliver gamle. Stearinpletter danner ingen undtagelse. Det stivnede stearin skræbes af, og resten kan stryges ud med et varmt strygejern og et stykke trækpapir under stoffet. Eller behandles som en fedtplet med stenkulsnafta, pletpastaen K2r eller chlorothene (fra Matas-forhandleren).

Husk, at silkepapir fås i mange farver og at det, foldet sammen et par gange, er glimrende at pakke gaver ind i. Prøv nogle ark i mørkeblåt og sæt selvklebende sølvstjerner på. Så har De en rigtig decemberhimmel, som ser smuk ud og er skabt for næsten ingen penge. Har De et par minutter ekstra eller et par store børn ved hånden, kan der varieres med et par strøg lim og drys af rigtig gammeldags glimmer.

★

Husk, at det fine hylster, som en stor cigar sælges i, er en bedre skæbne værd end at havne i papirkurven. For den, der vil holde sin taske pæn indvendig og som har en eller flere kuglepennene med sig, er cigarhylsteret ideelt som etui. Så kig efter, om onkel får en cigar i julegave.

★

Husk, at lykkestenene for fødselsdagsbørnene i december er den dybblå lapis lazuli (»den himmelske sten«) samt den meget populære turkis. Begge stene kan bæres af mænd i f. eks. manchetknapper eller ring.

Husk, det er december . . .

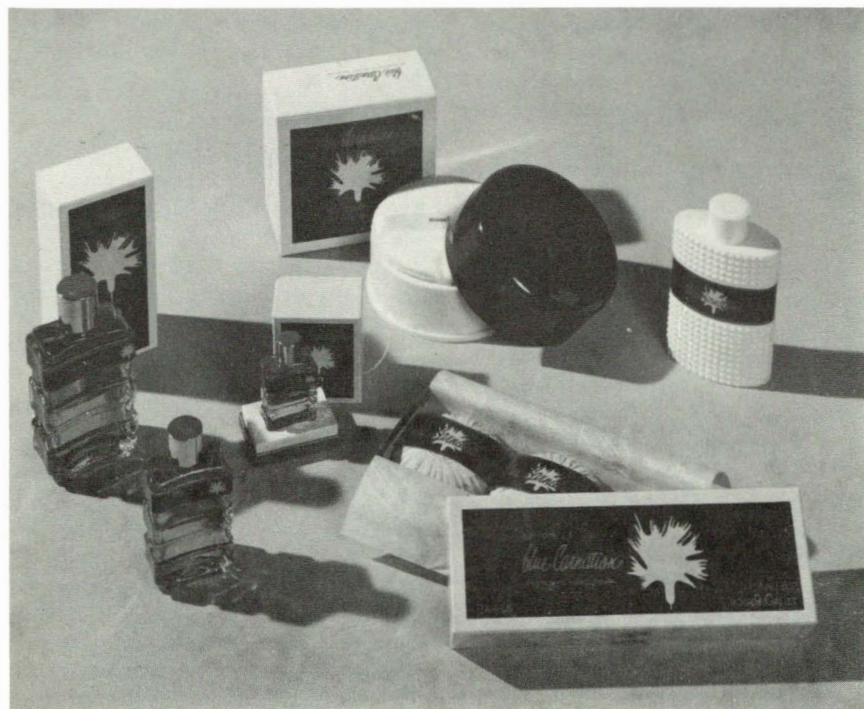
Kender De den jyske skik med at servere kold risvandgrød i små toppe til varm suppe? Det overflødiggør kuvertbrød og flutes, stjæler ikke smagen i suppen, men til gengæld lidt af dens varme, og det er netop, hvad man har brug for. Ifølge traditionen skal der rosiner i grøden. Måske var det en idé at udelåde dem.

★

★

★

Den, der én gang har prøvet nykværnet peber i madlavningen, går ikke tilbage til pulverpeber. Smagen i hele krydderier er langt fyldigere og friskere. Lad derfor peberkværnen komme i gang i køkkenet i stedet for blot at stille den på bordet ved middagsselskabet. Den tager sig også af hele nelliker, kardemomme o. a. Eller var det måske sikrere at have en både i køkken og til bordet. For tænk at komme til at kværne nelliker ned over en dejlig bøf i den tro, at det er peber.



Duft er dejligt, enten den kommer fra et fint stykke sæbe eller en flacon parfume. »Blue carnation« er en ny, fransk serie, der netop er kommet hertil og fås i parfume, eau de toilette, talkum og sæbe. Den har en meget behagelig nellikeduft og er særdeles holdbar. Sæben koster kr. 5,10 pr. stk., talkum i flaske kr. 32,00 og i stor rund æske kr. 50,00. Den lille flaske parfume i midten fås for kr. 100,00 og eau de toilette'n for henholdsvis kr. 45,00 og 65,00. Det er med andre ord en serie i mellemprisklassen, selvom vi synes, det er mange penge. Men sådan ligger parfuepriserne i Danmark, og det er forklaringen på, at vi bruger eau de toilette (det mest solgte) i dråbevis, mens franskmænd – både damer og herrer – næsten tager bad i det!

Indholdsfortegnelse 68. årgang 1968

	Nr.	Side		Nr.	Side
Ledende artikler			Udenrigspolitiske artikler		
Ved årsskiftet	1	2	General Charles de Gaulle og arabernes olie	3	16
Sikkerhedsfaktoren ved træthed og stress	2	2	Israel bygger olieledning fra det røde hav til Mid-		
Jernbanens fremtid	3	2	delhavet	8	8
Anders Bording prisen 1968	4	2	Glimt udefra	10-16,	11 16
Et tilsvarende sammenstød	5	2			
Feriehjemmet	6	2			
Om igen	7	2	Forskellige artikler		
Nordisk Jernbanemands Union 50 år	8	2	Hos generaldirektøren for P & T	1	12
Et folkedrab	9	2	Hvem tjener og hvem taber på inflationen	1	16
Noget at leve op til	10	2	Selvangivelsen	1	17
Trafikpolitik	11	2	Skal han være ulykkens 12. offer	2	3
Ved en fødselsdag	12	2	Kontaktudvalg	2	7
			Demokrati på arbejdspladsen	2	13
			Fængslets sidste fange	3	6
			TK cirkulærer: To måneders forsinkelse skal ind-		
			hentes – Nyskabelser i tjenestemandsløvene ..	4	4
Trafik og teknik			Feriehjemmet	4	8
Jernbanekørekraner ved Danske Statsbaner	1	4	Dansk industris konkurrenceevne	4	9
Europastrækninger for hurtige og tungtlastede tog	2	4	De benægter fakta	4	9
U-bane under Alsteren	2	8	Berømt skibs sidste rejse	4	10
En hurtigbaneforbindelse mellem København og			Tjenestemandsløve	4	12
lufthavnen	2-9,	3 9	Emolumenter april 1968	4	13
Jernbanens brandslukningstog	3	3	Dommen er faldet	5	3
Trafikanalyser og gisninger	3	14	COI's repræsentantskabsmøde	5	4
Containerlyntog gennem Danmark	4	6	Foreningens ekstraordinære kongres	5	6
San Francisco-Oakland-områdets S-banesystem			Er vi på vej mod det kontantløse samfund	5	14
5-8, 6-9,	7	8	En model for trivsel, samarbejde og demokrati på		
Ny færge til fugleflugtlinien	7	7	arbejdspladsen	6	3
Verdens storbyer kvæles i færdsel og planlægnings-			Arbejdslægerne skaber godt klima på arbejdsplad-		
fejl	7	6	sen	6	7
Modernisering i S-togsområdet	7	14	Lønning april 1968	4-12,	6 13
Personvognsmodernisering	8	7	Marketenderierne i stordriftstidsalderen	6	14
Japansk bastard mellem tog og jetfly	8	10	Lokomotivføreren er mere værd end hjertekirurgen	7	16
Elektrofører i dag	8	12	Glemte – værre end smerter og sorg	8	5
Det er ikke så farligt at køre med toget	8	15	Jernbanemuseets virksomhed	8	16
Talgo-tog	9	6	Lønning oktober 1968	9	3
Med kuffert og billet	9	7	Emolumenter oktober 1968	9	3
Ny engelsk lokomotivgigant prøvekøres	9	14	Arbejdet må tilpasses mennesket	9	4
Aktivitet på jernbaneområdet	9	16	Huslejeregulering i tjeneste- og lejeboliger ..	8-6,	9 18
T-bane formgivning	10	4	Norsk Lokomotivmannsforbund 75 år	10	3
Styrevogn litra BHS	10	7	Spejlbillede af en lokomotivmands liv	10	6
Fremtidigt kører vi med »godkendt emballage« ..	10	17	Præmiering af personaleforslag	11	3
Den trafikpolitiske og organisatoriske situation			Politisk økonomisk orientering	10-15, 11-15	12 17
ved DSB	11	4			
Direkte jernbaneforbindelse mellem København og					
Århus	9-8, 10-8,	11 8			
Statsbanernes strukturudvalg	12	3	Fra medlemskredsen		
HKT-anlæg for S-baner	12	6	Averteringsproblemer	2	16
Bedre trafikforbindelse mellem Øst- og Vest-Dan-			Hvorfor ved vi intet	2	16
mark	12	10	Personalepolitik	2	17

	Nr.	Side
Personalepolitik 1968	3	18
Den krati på arbejdspladsen	4	14
Opslag af 14. marts 1968	4	14
Efter Odense-ulykken	5	16
Fremgang – Utopi eller realitet	7	16
Historisk	7	17
Fribaneordre	8	18
Tvivlen	12	16

Oplysningsarbejdet

Nytårshilsen	1	17
Landsoplysningsudvalget: Oplysningsdag og studie- rejse	4	13
Tillidsmands- og medlemskursus	7	19

SR & SIR

Indkørselstilladelse	3	13
Togvej ved ubetjent station	12	16

	Nr.	Side
Dødsfald, mærkedage m. v.		
A. J. Lassen 70 år	5	17
K. B. Knudsen 50 år	6	16
Emil Edvardsen, NJF, død	10	3
Georg Larsen, DLF, 50 år	12	16
Pekka Oivio 50 år	12	16

Forsikringsforeninger o. lign.

Statsbanepersonalets sygekasse: Tandpleje	1	17
Motorforsikring	2	17
Forsikringsagenturforeningen .. 2-18, 4-16, 6-18,	12	18
Statsbanepersonalets sygekasse: Rejse-syge-forsik- ring	4	17
Vejlekassens regnskab	8	18
Humanitært fond	10	18