

A blue-toned photograph of a railway track receding into the distance. The tracks are made of wooden sleepers and metal rails, and they curve slightly to the right. The background is a bright, hazy sky. In the upper right corner, there is a large, black, serif number '6'.

6

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. JUNI 1969 — 69. ÅRGANG

6

Indhold:

.....	2
Lønftale	3
Hastighedssignalisering	3
Reklame i TV?	4
Tjekkoslovakiske lokomotivmænd ..	6
Vi skruede klokken frem	7
Delegeretmøde i Jbf.	8
Luftpudefartøjer til banetrafik	13
Orientering	17
Personalia	18
Adressefortegnelse	19
Damernes Dag	20

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

Redaktion og ekspedition:
Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hell. (01 43) 7269.
Kontortid 9–16.
Lørdag lukket.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

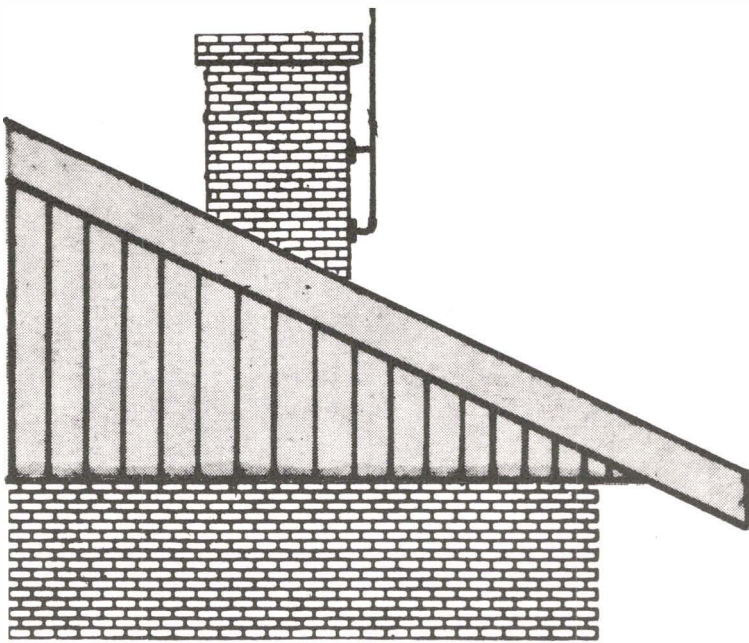
I årene siden 1955 har et stort antal svagføre fået mulighed for i september at opholde sig 8 dage som gæst på foreningens feriehjem. Disse vanskeligt stillede medborgere har tilbragt dagene i gode, sunde omgivelser, og de har fået et solstrejf ind i en i øvrigt trist tilværelse.

Forudsætningen for denne humanitære foranstaltning har været DLF's medlemmers økonomiske indsats enten gennem frivillige bidrag ved indsamling eller efter kongresbeslutning, ved direkte dækning af foreningens midler.

Da det er et almindeligt indtryk, at foreningen fortsat skal invitere svagføre til ophold på feriehjemmet, henvender vi os påny til medlemmerne med opfordring til at give det økonomiske grundlag for denne medmenneskelige indsats.



Hovedbestyrelsen retter en indtrængende appel om at slutte op bag indsamlingen og dermed sikre, at vi også i år kan modtage svagføre som vore gæster på feriehjemmet.



Reklame i TV?

Det er nemt at forstå, at vi skal ha' reklamefinansieret radio og TV. Det vil nedsætte licensen – vi sparer penge. Det vil gøre TV programmerne bedre – for der vil blive råd til at betale de dyre programmer. Det vil gøre TV mere spændende, TV-reklame er morsom og afvekslende, og de, som ikke vil se dem, kan lukke. Vi bør hurtigt sørge for at indføre et Dansk Reklame TV, for om kort tid vil satellitter og udenlandske TV sendere alligevel kunne sende deres reklame TV direkte ned i de danske TV apparater. Har vi ikke et Dansk Reklame TV, vil vi gå glip af store indtægter. Reklame-TV som en konkurrencesender til det nuværende vil gøre Danmarks Radio og TV bedre. Konkurrence er altid sund.

Enkle og letfattede argumenter, som de bruges af fortalere for et reklamefinansieret TV.

Og så skal realiteterne i og konsekvenserne af reklame-TV inden for eller uden for Danmarks Radio dog findes helt andre steder.

Dansk Annoncør Forening, som gennem nogen tid har arbejdet for TV-reklame, begynder i det små. Man foreslår en yderst begrænset sendetid, 20 min. om dagen f.eks. fordelt på 3×7 min. eventuelt i tilknytning til nyhedsudsendelserne, eller placeret lige før og efter den øvrige programsendetid. Så ved man, hvornår reklamerne er på skærmen, og de, der vil, kan slukke eller undlade at tænde. Man vil ved at lade reklamesendetiden administrere af et »uvildigt organ« sikre sig, at annonceringen ikke får indflydelse på TV's programpolitik.

Kun en begyndelse

Dette vil imidlertid kun blive en beskednen begyndelse. Det vil være startskud-

et for en udvikling som næppe vil ende, før vi har nået det niveau, som f.eks. amerikansk reklame-TV befinder sig på.

Der betales godt, og TV's fristelse til at imødekomme annoncørernes ønsker er umiddelbare. F. eks. i en periode, som den nuværende, hvor TV mangler kapital, vil det være fristende at udvikle reklametiden fra 20 min. til 30 eller 40 min. pr. dag. I en senere økonomisk krise vil det være fristende ikke at øge licensen, men i stedet lukke reklamerne ind imellem de enkelte programpunkter.

Har man først i princippet accepteret tankerne om reklame-TV, er det svært ret længe ad gangen at argumentere imod udvidelser. Annoncørerne vil presse på i den retning, – det vil være mere virkningsfuldt at sende sin reklame lige før eller efter »Ironsides« end f.eks. i begyndelsen af en samlet reklametid – før det ordinære aftenprogram på et tidspunkt, hvor alle endnu ikke har fået sat sig tilrette. Naturligvis vil annoncørerne ønske reklamerne placeret i umiddelbar forbindelse med de programmer, som trækker det største antal seere til skærmen.

Vil kræve skrappe metoder

Det er umiddelbart indlysende at antage, at TV-reklame i sig vil have indbygget den samme tendens til hurtigt at kræve mere tid og skrappe metoder, som i øvrigt præger reklameverdenen.

Siden 1958, da reklameomkostningerne pr. år androg 625 mill. kr., er posten steget med 405 mill. kr. til 1.030 mill. kr. i 1963. Hvorfor skulle TV-reklame adskille sig fra den enorme udvikling, som er baggrunden for disse tal (udregnet af Handelshøjskolens institut for Af-sætningsøkonomi).

Når man et par gange er faldet for fristelsen til fremfor licensforhøjelse at

øge reklametiden, vil TV være afhængig af reklamepengene. Man vil i stadig stigende grad blive nødt til at imødekomme annoncørernes ønsker for ikke at miste indtægterne. Efterhånden vil man være nødsaget til at imødekomme ønsker om en programlægning og programpolitik, som er formålstjenlig for reklamen.

Hvilken virksomhed eller forretning ønsker annoncer i forbindelse med et naturvidenskabeligt program, en TV-ballet, et kulturprogram eller andre programmer, som man erfaringsmæssigt ved har et forholdsvis lille publikum. Sponsorudsendelser (udsendelser produceret eller betalt af annoncørerne) jævnlige afbrud af reklame er næste, formentlig uundgåelige skridt. Hensynet til ønsket om et alsidigt, spændende og »farligt« TV vil være trængt i baggrunden eller helt fjernet og først og fremmest hensynet til, hvad »der trækker«, bliver det afgørende.

TV-reklame for udenlandske selskaber

TV-reklame vil blive kostbar, og først og fremmest de store internationale foretagender vil have råd til sendetid af betydning. Det vil næppe blive reklamer for danske produkter i nævneværdigt omfang. Med få undtagelser vil de fleste danske virksomheders reklamebudgetter være for beskedne til i den store stil at købe sig ind på nettet. Derimod vil de internationale koncerner være selvsikre, og det vil hverken være behageligt eller virke fremmede for alsidigheden og det eksperimenterende TV at være afhængige af den internationale storfinans.

Naturligvis kan det lyde besnærende at blive sparet for licensbetalingen eller en del deraf eller måske blot undgå forhøjelser, men sandheden er, at det, der måtte være sparet ved licensbetalingen, lægges oven på varernes pris, der igen må betales af forbrugerne og oftest i et større omfang end gennem licens.

TV-reklame og aviserne

Indtil videre har dagspressen stort set været enige i deres modstand mod TV-reklamen. Man frygter, at annoncørerne vil bruge TV fremfor aviserne. Tanken om at lade dagspressen administrere TV

Reklame i TV?

reklametiden og for ulejligheden hæve et provenu på f. eks. 20 pct. har imidlertid ændret ved den enighed, som tidligere har præget pressen på dette område.

Naturligvis må fortalene for reklame-TV have aviserne med på spøgen – deres opiniondannende virke taget i betragtning er det af stor betydning at have pressen med i agitationen, og et provenu på 20 pct. mener man at kunne yde som betaling for hjælpen.

Påstandene om, at vi fra satellitter og tyske TV-stationer trods al modstand og fortsat afvisning af Dansk TV-reklame alligevel ikke vil undgå vor skæbne, er næppe så enkel, som påstanden lyder.

I løbet af kort tid vil antallet af TV-stationer være så overvældende, og programmerne vil ligge så tæt på hinanden, at stationerne forstyrrer hinanden. Det bliver derfor nødvendigt at kanalisere de mange programmer over kontrolstationer på jorden. Dermed har vi sikret os muligheden for selv at bestemme, hvor meget og hvad vi vil viderebringe.

Opbrud i regeringen

Der er opbrud og uenighed hos de tre borgerlige regeringspartier om spørgsmålet. Statsministeren har erklæret sig som modstander af reklame-TV – det tjener ham til ære. Derimod er Hans Jørgen Lembourn og Poul Schlütter fra de konservative og Merete Bjørn Hansen fra Venstre støttet af Venstres kulturkonference på det seneste gået ind for reklamefinansieret TV. Lembourn mente på et tidspunkt, at der mellem regeringspartierne var enighed om at indføre reklamen. Andre borgerlige politikere har dementeret, men det hele efterlader et skær af usikkerhed og en tendens til, at det kun er et spørgsmål om tid, før der er borgerlig enighed om TV-reklame.

Befolkningen har krav på ikke alene at kende regeringens stilling, men også de tre regeringspartiers holdning til tanker om reklamefinansieret TV.

Socialdemokratiet går ind for, at radio og TV gennem licensen får stillet de midler til rådighed, som er nødvendige for at imødekomme kravet om et virkelig alsidigt, spændende og morsomt TV.

Der er lang vej igen, før disse betingelser er opfyldt, men vejen går ikke over en reklamefinansiering.

Søren Hansen

LÆS

"Jeg følte mig helt hablas?!"

Man ser det straks...

UREN HUD
renset på få dage

Ja, jeg blev også hjulpet af Dermanil

Fantastisk resultat efter kun to måneder!
BULLWORKER-træning

Disse to billeder af herre 1. P. blev taget umiddelbart før og efter træning med Bullworker. Blev hans skæmme brystmål øget og hans armmuskler voksede sig. Blev hans mands muskler og muskulatur, som altid er blevet beundret af alle. Uanset om De er trænet eller ikke kan også De i Dermanil træne muskler til at slanket maven i tre 5 minutters træninger.

Nyt liv til ømme trætte fødder

forbløffende amerikansk metode hjælper Dem hurtigt

med Dermanil plejer Deres hænder mens De vasker op!

udvikler fyldigere bryster ingen hormoner

Een lille pille Lø-s-ningen

39-134-11

De tjekkoslovakiske lokomotivmænd i kamp for bedre arbejdsforhold

Af Peer Carlsen

Den allerseneste tids udvikling i Tjekkoslovakiet viser en klar tendens: alle bestræbelser henimod mere frie forhold skal standses. Dette gælder i høj grad for fagbevægelsen, hvor kravene om større selvstændighed har været blandt de kraftigste i landet. Jeg vil derfor benytte lejligheden til at omtale visse af fagbevægelsens krav i den periode, hvor den kunne gøre sine synspunkter gældende uden kontrol udefra, og hvor ikke mindst lokomotivmændene har været indblandet, selv om meget nu taler for, at disse forhold desværre snart kun kan henføres til historien.

De faglige kongresser, som har fundet sted i Tjekkoslovakiet i det forløbne år har alle som een understreget medlemmernes vilje til gennemførelse af demokratiske styreform. I praksis har det betydet, at samtlige valg – ligegyldigt om det drejede sig om den allermindste lokale klub, fagforeningsafdeling, eller om det var valgene til landsorganisationens ledelse – blev foretaget på fuld demokratisk vis med hemmelig stemmeafgivning på lister, hvor der var opført flere kandidater, end der var personer på valg. I denne periode har jeg ikke hørt om et eneste valg, som var enstemmigt.

Kongresserne understregede, at fagbevægelsen fremover agtede at optræde som frivillige demokratiske og selvstændige interesseorganisationer, der ville drive en selvstændig politik overfor de statslige og økonomiske organer, ville værne om overholdelse af organisations-, ytrings- og pressefriheden og i øvrigt krævede medvirken ved formuleringen af en politik, som ikke muliggjorde et system med personlig magtbeføjelse.

I denne – sandsynligvis passerende periode – indtog de tjekkoslovakiske lokomotivmænd en særstilling, som det nok er værd at berette om.

Inden Tjekkoslovakiet i 1948 kom under kommunistisk styre fandtes der, som her i landet, en række forbund, herunder også et særligt lokomotivmandsforbund, som i øvrigt var et af de bedst organiserede. Som led i den ændrede struktur efter det kommunistiske kup samledes de forskellige forbund i landet i 13 industriforbund, hvoraf det ene var transportarbejderforbundet, i overensstemmelse med princippet om, at de faglige organisationer skulle samles, således at lønmodtagerne i een virksomhed alle var organiseret i samme faglige organisation.

I april 1968 besluttede lokomotivmændene imidlertid at danne deres eget lokomotivmandsforbund med ca. 24.000 medlemmer som et selvstændigt forbund med lokale afdelinger rundt om i landet, men som medlem af den tjekkoslovakiske landsorganisation. På baggrund af den almindelige udvikling i landet i første halvdel af sidste år, mente lokomotivmændene, at de fremover i højere grad end tidligere selv burde have indflydelse på deres egne arbejdsforhold.

Dannelsen af et særligt forbund uafhængigt af de øvrige jernbanefolk og transportarbejdere blev ikke modtaget med synderlig begejstring hverken fra myndighedernes eller den øvrige fagbevægelses side. Man var bange for, at en anerkendelse af forbundet som selvstændigt forhandler kunne få uoverskuelige følger for andre grupper på arbejdsmarkedet, hvorfor man nægtede at anerkende forbundet og dermed også dets forhandlingsret. Lokomotivmandsforbundet reagerede ved at udsende en appel til medlemmerne om kun til punkt og prikke at arbejde i overensstemmelse med regulativerne og den i disse nedfældede arbejdstid. Det viste sig hurtigt, at jernbanevæsenet under disse forhold slet ikke kunne virke normalt, og dette forhold medførte, at der under hånden oprettedes kontakter mellem myndighederne og forbundet. Den øvrige fagbevægelse så skævt til denne udvikling, og lokomotivmændene klagede over, at organisationens medlemmer ikke længere blev taget i betragtning ved fordelingen af pladser på fagbevægelsens feriehem, at de ikke kunne få andel i de hidtidige goder for særligt anstrengende og farligt arbejde og lign.

Hændelserne i august sidste år førte til en hårdere kurs mod den nye organisation. Samtlige forhandlingskontakter blev afbrudt med myndighederne, og forbundet modtog meddelelse om, at det ikke mere kunne have egne kontorer. Telefonforbindelsen blev afbrudt og to af sekretærene, som havde fået fri fra deres normale arbejde, blev kaldt tilbage til tjeneste. Disse forhold blev anledningen til indkaldelse af et hovedbestyrelsesmøde, hvor man besluttede sig til at omdanne forbundet til en frivillig social forening. Men også oprettelsen af denne forening blev ikke anerkendt. Indenrigsministeriet meddelte, at dannelsen af en sådan social forening af lokomotivmænd i virkeligheden betød, at den

fortsat ville have karakter af en fagforening, hvorfor man ikke kunne godkende denne nye organisationsform, men måtte henvise til de anerkendte organisationer.

Lokomotivmændenes næste skridt var simpelthen at erklære deres organisation som en uafhængig fagforening, og man henviste til artikel 23 i De forenede Nationers verdenserklæring om menneskerettighederne, i hvilken det hedder »Enhver har ret til at danne og indtræde i fagforeninger til beskyttelse af sine interesser. »Der blev også henvist til andre internationale bestemmelser, herunder Den internationale arbejdsorganisation – ILO's – konvention nr. 87, om organisationsreform, som Tjekkoslovakiet også har skrevet under på. Man erklærede ligeledes, at man ville gennemføre en 1 times arbejdsstandsning den 13. december sidste år for at lægge pres på myndighederne til fordel for anerkendelse af forbundet. Denne strejke blev dog senere afblæst, efter at myndighederne havde indvilliget i at drøfte lokomotivmændenes forhold.

Fra den øvrige fagbevægelses side har man gang på gang fremhævet, at forsøg på at danne faglige organisationer ud fra snævre særinteresser kun kan bidrage til at svække sammenholdet i fagbevægelsen og dermed svække lønmodtagerne over en bred front.

Det er klart, at de problemer som følger med overgangen fra en styreform baseret på et enkeltmands- eller fåmandsvælde til mere demokratiske former, hvor der tages hensyn til de forskellige befolkningsgruppers interesser, ingenlunde er ukomplicerede. Det er ved en grundig afvejning af de forskellige lønmodtagergruppers interesser, at man finder frem til de bedste løsninger.

I dag, hvor foråret burde vise sig såvel i Danmark som i Tjekkoslovakiet, må man sikkert regne med, at hændelser som dem, jeg her har omtalt, sandsynligvis ikke mere vil blive tolereret i Tjekkoslovakiet, hvor lokomotivmændene sikkert fremover vil blive mødt med isnende kulde. Dette er beklageligt, for det vil sandsynligvis medføre, at der ikke vil blive givet mulighed for at afveje de forskellige samfundsgruppers interesser mod hinanden, således som det sker under demokratiske samfundsformer. Tjekkoslovakernes indflydelse på forholdene i deres eget land synes for øjeblikket at dale dag for dag.

Vi skruede klokken frem til 24

Et 40 års minde

Gamle betegnelser er næsten uudrydelig. Folk køber stadig to pund kartofler i stedet for et kilogram, som det officielt har heddet i henved hundrede år, og ingen siger til daglig: klokken tretten, fjorten eller femten, skønt det nu er fyrrer år siden, vi skruede klokken frem til 24.

Måske er netop indstillingen overfor klokkeslettene benævnelse af en særlig konservativ art. Det har gennem tiderne ikke været muligt at lave om på døgnets timal, skønt man jo skulle tro, at også her var titalssystemet, som man benytter, det ved mål og vægt, det mest praktiske.

Efter den franske revolution, da man reformerede på næsten alle områder og endog en tid indførte et nyt kalender, havde man planer om at pille ved klokken. Døgnet skulle kun have 10 timer, men hver time skulle så til gengæld være på 100 minutter, og disse minutter af betydelig længere varighed end de kendte, idet de skulle være på 100 sekunder.

Revolutionsforslaget var så absolut mere rationelt end det gamle system. Desværre blev 10 timer af 100 minutter hver på 100 sekunder til et døgn 13.600 sekunder længere, end man var vant til. Den kalamitet skulle rettes ved at gøre sekundet en smule kortere, end det, man var vant til.

Det lod sig nu ikke gøre at pille ved urskiven, og det er ganske ejendommeligt, at de fleste gamle kulturer, der har beskæftiget sig med måling af tiden, er nået frem til et døgn på tolv eller 24 timer, hvad der nok hænger sammen med astronomiske målinger, der resulterede i inddeling af den cirkel, man mente var solens bane. Det menes, at kaldæerne var de første, der på den måde målte tiden, og at det er dem, vi kan takke for disse i dag vel lidt ubekvemme tal.

Oldtidskulturerne stod ikke langt fra hinanden med hensyn til tidens udmåling, men man havde visse problemer på grund af dages skiftende længde, så timerne var lidt længere om sommeren end om vinteren. Nu betød det ikke så meget under de himmelstrøg, kulturfolkene levede under, og snart fandt man frem til at betragte døgnnet under et tidsmæssigt set.

Med hensyn til mål og vægt har der i nyere tider været store forskelligheder fra land til land, uensartetheder som stadig består, men om tidens udmåling i timer, minutter og sekunder har man

været forbavsende enige. I 1894 sluttede Danmark sig til den internationale forordning, hvorefter det bestemtes, at kun 24 klokkeslet skulle være gældende på vor klode. Et klokkeslet til hver meridian, nogen afgørende modsætning har da heller ikke eksisteret på dette område.

Alligevel havde tidsmålingen en brist foruden den, at den ikke faldt indenfor titalssystemets rammer som mål og vægt. Målingen af døgnets timer startede efter gammel tradition ved at placere klokken et, en time efter midnat, klokken to, to timer efter og så videre til man nåede middag, som var klokken tolv, og så begyndte man som bekendt igen med klokken et, to og tre til klokken tolv midnat. Systemet kunne afstedkomme misforståelser, hvis man ikke f.eks. anførte, om et bestemt tidspunkt var før eller efter middag.

Ude omkring i verden begyndte man da også i tyverne at indføre et fortløbende tidsangivelse, så klokken et eftermiddag blev til klokken tretten og så videre. Ved den nye køreplans indførelse den 15. maj 1927, gik DSB over til det nye system, hvilket skete uden større opmærksomhed.

DSB var helt alene om at gå over til de nye klokkeslet. De fyrrer år gamle aviser viser, at såvel Statsradiofonien som biografer og teatre holdt sig tilbage et par måneder, før de turde annoncere med, at en udsendelse eller en forestilling skulle begynde f.eks. klokken 20.

Folk skulle have tid til at vænne sig til de nye tidsangivelser. Jernbanestationerne blev ringet op af folk, der ville vide, om toget kl. 14.30 nu også gik klokken halv tre. Det er derfor forståeligt, at teatre og biografer var bange for, at de nye klokkeslet ville forvirre kunderne, så de blev borte.

For at gøre det lettere for mere tungt-opfattende, lavede man nye ure med ekstra krans af tal, så man let og bekvemt kunne se, at klokken 17 svarede til klokken fem eftermiddag eller at klokken 21 var klokken 9 aften. Morsomt er det i dag at se en diskussion i en af tidens aviser om spørgsmålet: Skulle den nye talkrans sidde udenfor eller indenfor den gamle? DSB havde på sin sommerkøreplan valgt det sidste, og talene fra et til tolv var, hvad man kaldte: ulæselige romertal.

Urfabrikanterne sendte nu ure på markedet med alle 24 klokkeslet fort-



løbende skiven rundt. Den lille viser var således 24 timer om den tur, der plejede at tage tolv timer. Urene fik ingen succes. Folk havde sådan set ikke noget mod de nye tidsangivelser, når de blot kunne slippe for at bruge dem til daglig. Såvel romertallene som den nye talkrans forsvandt så at sige helt i de følgende år til fordel for uret uden tal. Forestillingen om den jævne mands kvikhed til at opfange et klokkeslet må have været yderst ringe, men det viste sig, at ingen var i tvivl med hensyn til aflæsning af det talløse ur.

I dag vil vi nødtigt undvære klokkeslettene fra 13–24. De er forlængst gledet ind i befolkningens bevidsthed, men i 1927 var det lidt af en bedrift, da De Danske Statsbaner indførte den nye reform.

Chris Parø

S-banerne skal beskyttes mod lynnedslag

De københavnske s-baner skal nu beskyttes mod lynnedslag. Hvert år opstår der i tordenvæjsperioderne betydelige trafikale vanskeligheder på s-banerne på grund af lynnedslag i banernes elektriske installationer og i togene. Der forårsages herved betydelige materielle skader, lige som trafikken i mange tilfælde afbrydes. Sidste sommer oplevede man flere sådanne afbræk i trafikken bl.a. i den travleste myldretid, og der blev derfor truffet beslutning om at beskytte banerne med særlige lyncirkler.

En sådan beskyttelse er allerede gennemført for Nordbanens vedkommende, idet lyncirkler blev opsat samtidig med, at banen blev elektrificeret. Der skal på de øvrige s-baner benyttes lyncirkler af lidt anden type, som i gennemsnit opsættes for hver 600–800 m.

Delegeretmøde i Jernbaneforeningen

Gunnar Kragballe ny formand efter Erik Svendsen, der er blevet kontorchef for uddannelseskontoret under administrationsafdelingen



*Gunnar
Kragballe*



*Erik
Svendsen*

Den 10. og 11. maj afholdte Jernbaneforeningen delegeretmøde i København.

Der var en saglig og positiv stillingtagen til problemerne hos deltagerne i debatten og en stærk koncentration om de centrale dele i det fremlagte, hvilket vel i høj grad må være en følge af kredsens stillingtagen inden delegeretmødet.

De nye tjenestemandsløve havde været under grundig debat på et ekstraordinært delegeretmøde i april måned, så der var ikke megen drøftelse af dette spørgsmål. Til gengæld blev strukturændringen ved statsbanerne og samarbejdsudvalgsreglementet taget under behandling. For så vidt angår strukturændringen var der utilfredshed med, at nogle af afdelingerne i generaldirektoratet endnu ikke havde fremlagt færdigt udarbejdede planer for deres nye organisation. Der er visse problemer med distrikternes nedlæggelse i henseende til anbringelse af personalet herfra, især for 2. distrikts vedkommende. Der er yderligere den komplikation, at forflyttelse fra distriktsadministration til driftstjeneste beskærer det i driften værende personales naturlige advancementspladser.

Med udgang i et forslag fra delegeretmødet i 1966 har været nedsat en arbejdsgruppe til klarlæggelse af foreningens stilling til spørgsmålet om demokrati på arbejdspladsen. Da et sådant spørgsmål ikke kan forventes praktiseret i nærmeste fremtid, har gruppen i en korttidsskitse foreslået ændring af samarbejdsudvalgsreglementet, uddannelse af samarbejdsudvalgsmedlemmer og udtalelse om organisationernes medindflydelse på styrelsernes ansættelses- og forfremmelsespolitik.

Formanden, Erik Svendsen, afgik, idet han er forfremmet til kontorchef for uddannelseskontoret under den kommende administrationsafdeling i generaldirektoratet. Der blev ham meget stor hyldest til del for hans mangeårige virke i foreningens arbejde. Han begyndte for 21 år siden i 4. kreds, og ud af de 21 år har han de 12 været Jernbaneforeningens formand.

I hans sted på formandsposten valgtes den hidtidige sekretær, trafikkontrollør Gunnar Kragballe, et usædvanligt dygtigt og sympatisk menneske. Han valgtes med akklamation. Også med hovedkassereren, trafikkontrollør Einar Christiansen, tog delegeretmødet en varm afsked, idet han trak sig tilbage fra posten som pengevogter.

Storebæltetsbetænkningens Sjælland-Jylland-projekt

Af C. E. Andersen

Når færgerne mellem Sjælland og Jylland kan gøre turen mellem havnen ved vestenden af Røsnæs og havnen ved østenden af Svanegrund på blot en time, kan der simpelthen ikke vindes særlig megen tid ved at udbygge ruten yderligere, d.v.s. ved at en del af sejlstrækningen konverteres til kørestrækning.

De anlæg, der er fornødne til denne ekstra tidsforkortelse, nemlig broen over bæltet mellem Svanegrund og Samsø, banen over Samsø og havnen ved østsiden af Samsø, vil koste overordentlig meget.

Derimod vil dæmninger over grundene med vej og jernbane fra Jyllands kyst til Svanegrunds østside og en færgenhavn her kun koste ganske lidt, i hvert fald kun lidt i forhold til, hvad broen mellem Svanegrund og Samsø vil koste.

Trods alt er disse anlæg tilstrækkelige til etablering af en ekstra trafikforbindelse mellem Sjælland og Jylland, som kan tjene størstedelen af Vestdanmarks beboere, og som tilmed kan bringe dem tidsgevinster, der er langt større end dem, som f. eks. en Storebæltbro kan bringe.

Følgelig har en dæmningsforbindelse over Svanegrund-Søgrund interesse som selvstændigt projekt.

Desuden har den interesse som første udbygningstrin af en helhed, hvis andet udbygningstrin må være broerne fra Røsnæs til Samsø og fra Svanegrund til Søgrund.

Disse to broer hører naturligt sammen, dels fordi de koster beløb af samme størrelsesorden, og dels fordi de bringer tidsgevinster af samme størrelsesorden samt stort set samme tidsgevinst pr. investeret million. – Jvf. broerne fra Halsskov til Sprogø og fra Knudshoved til Sprogø.

Broen mellem Svanegrund og Søgrund
Storebæltskommissionens forslag til en forbindelse over grundene omfatter som sagt en dæmningsstrækning over Svanegrund, en bro mellem Svanegrund og Søgrund og en dæmning over Søgrund-Søby Rev.

I betænkningen angives ikke, hvad den bro skal bruges til.

Dens anselige gennemsejlingshøjde, 15 m, tyder på, at den skal tjene skibsfarten, eller at der i hvert fald kan ventes skibsfart under den. Den smalle rende mellem grundene ender imidlertid næsten blindt lidt sydligere, hvor de største

dybder kun er 5–4 m, tilmed i et område, hvor sådanne vanddybder og væsentlig lavere vanddybder veksler på yderst uregelmæssig måde.

Måske er det sandormefiskernes interesse, man vil tilgodese.

Imidlertid kan broens store længde, 720 m, ikke motiveres af hensynet til skibsfarten. Denne længde kunne tyde på, at man tilstræber et vist gennemstrømningsprofil, antagelig med henblik på at reducere vandstandshøjden ved vindopstuvning mod dæmningen, hvis egen højde er 5 m over middelvandstand.

Men hvorfor så den store gennemsejlingshøjde?

Broen kan sikkert koncentrere de lokale strømme indtil nogen afstand. Men er det overhovedet ønskeligt at koncentrere strømmene og derved få stærke strømme langs med dæmningen?

Og hvorfor netop 720 m's bro længde?

Man kan vist roligt slutte, at det ikke er vandbygningsinstituttet, der har anvist denne længde.

Broen mellem Søgrund og Svanegrund skal have et gennemstrømningsprofil, der er ca. 3.000 m². Der er ikke langt fra denne bro til bæltet mellem Svanegrund og Samsø. Dets gennemstrømningsprofil er omkring 100.000 m². Det vil endda vedblive at være omtrent lige så stort, selvom der bygges en bro her. Igennem dette farvand kan vandet bevæge sig med mindre modstand og følgelig med større hastighed. Dette bælt står tilmed i næsten tragtformet forbindelse med Århusbugten.

Det er værd at notere sig, at der ikke er overvældende store vandopstuvninger i Kalø-bugten, selv ved sydøst-storm, skønt der ikke er nogen gennemstrømningsforbindelse, som kan lede højvandet bort videre mod nordvest. Deraf kan man slutte, at der heller ikke kan forventes særlig store vandopstuvninger langs den bukekyst, der dannes i kysten ved Hou, og af dæmningerne, undtagen lige på steder, hvor der er udstrakte flader med ringe vanddybde.

En vandopstuvning er som første tilnærmelse proportional med vindpåvirkningsdistancen og omvendt proportional med vanddybden.

Følgelig må der indtræffe opstuvning på selve grundene, forøvrigt ganske uanset om vandet kan løbe bort hen over grundene. Opstuvningen beror på, at vandet ikke let kan bevæge sig tilbage til de store dybder, imod overfladebe-

vægelsen. Vandet kan heller ikke let bevæge sig sideværts på ringe dybde til et eventuelt gennemløb. Derfor fremkaldes der opstuvninger ved grundene, men kun med lokal karakter, og disse opstuvninger kan næppe afhjælpes mærkbart ved hjælp af en bro med gennemstrømning midtvejs på grundstrækningen, navnlig ikke i betragtning af, at grundene faktisk hænger sammen lidt syd for broen.

Man kan vist uden videre spare broen mellem Svanegrund og Søgrund. I det mindste kunne man have forespurgt Vandbygningsinstituttet, før man tegnede og dimensionerede broen.

Broens pris var ganske vist kun sat til 65 mill. kr. Men det er også penge.

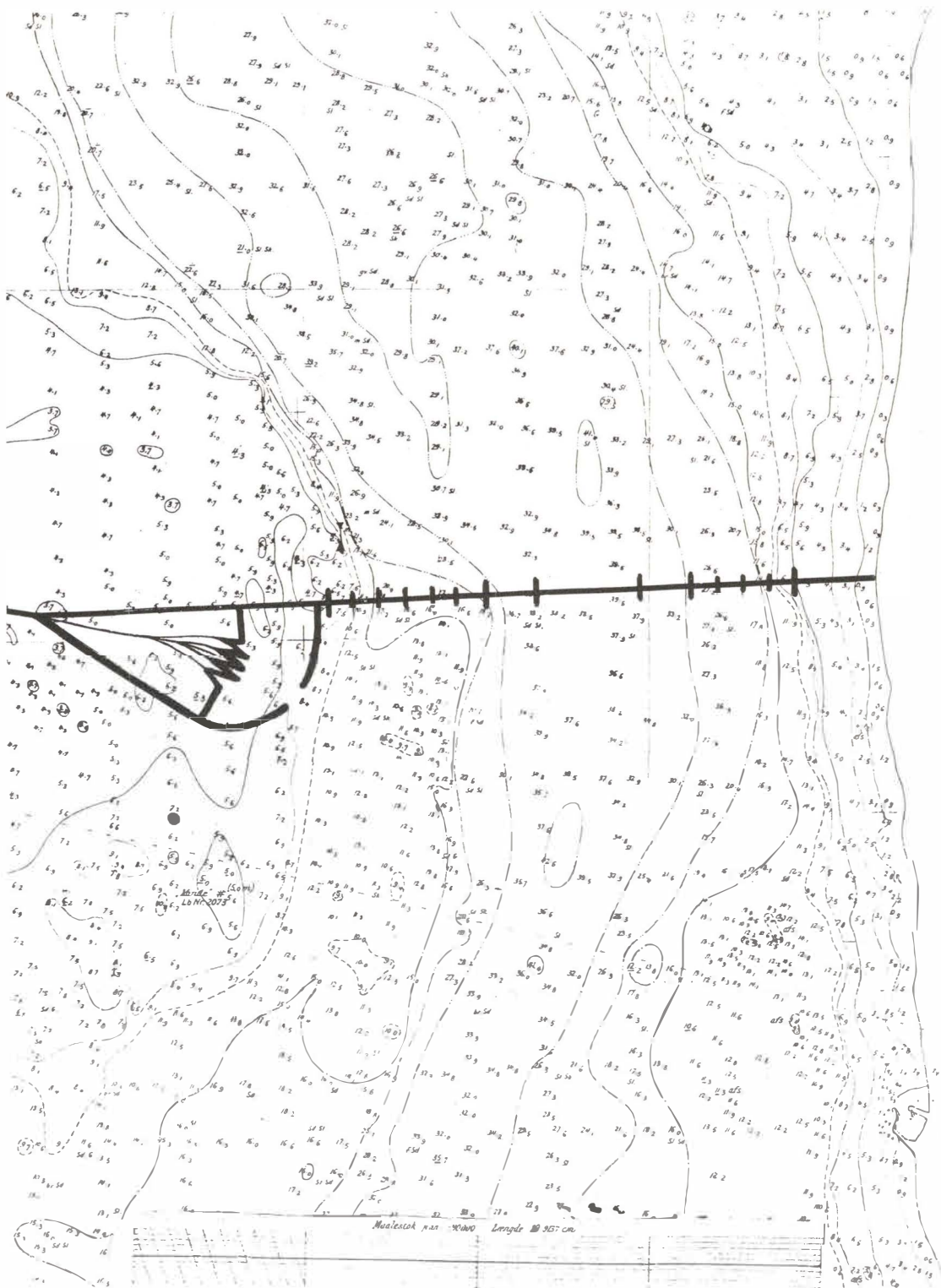
Dæmningernes pris

Dæmningernes pris var sat til 270 mill. kr. Dette tal lyder helt utroligt.

Der er lige udsendt en officiel betænkning fra Vandbygningsvæsenet om bygning af stormflodssikre dæmninger fra Jylland til Fanø, 3 km, fra Fanø til Manø, 7 km, hvis dæmningen skal følge den allerkorteste linie, og fra Manø til Rømø, 7 km eller lidt mere, ialt mindst 17 km. Disse dæmninger med de tilhørende anlæg over land regnes at ville koste ca. 130 mill. kr., altså kun omkring halvt så meget som det beløb, dæmningerne over Søgrund og over Svanegrund angives at ville koste.

Rømødæmningen, der er 9 km lang, kostede 19 mill. kr., altså 2 mill. kr. pr. km. Den blev bygget i 1940'erne. Men den blev delvis udført som nødhjælpsarbejde og derfor hovedsagelig ved håndkraft. Ved anvendelse af moderne maskiner kan en lignende dæmning bygges langt billigere, prisniveauet taget i betragtning.

I perioden fra krigsafslutningen til dato er der bygget en dæmning fra Harbøre til Thyborøn og en anden fra Agger til Thyborøn-strømløbet. De er hver 8–9 km lange, altså tilsammen akkurat lige så lange som dæmningssystemet over Søgrund og Svanegrund. De har kostet 33 mill. kr. Dette beløb er indbefattet udgifterne til en landevej og en jernbane på dæmningen fra Harbøre til Thyborøn. I løbet af de nærmeste år skal der også bygges en landevej fra Agger til strømløbet og ved dette en mindre færgenhavn; derved bliver totaludgifterne for hele anlægget ca. 39 mill. kr.



S A

Kolby-Kaas

Kolby
 n = 87185 n 55° 14' 23"
 3 10344 e - 12° 00' 00"

Bæltet mellem Samsø og Svanegrund kan overspændes af en bro, som kan placeres en af to mulige linier, her vist i en linie 3,0 km nord for indsejlingen til Kolby Kås havn. En bro i denne linie bliver kun 2,7 km, regnet mellem dæmninger, der føres ud til 6 m vanddybde. Broens centrale parti kan udføres som en hængebro, hvis bærekablerne forankres noget nærmere Samsø og Svanegrund. På tegningen er skitseret en bro med 600 m hovedspand og 300 m sidespand samt 150 m spand på mindre dybder, altså en bro, hvis dyre del tegner den nye Lillebæltsbro. Den kan udføres med funderinger og bæretårne, der tillader senere tilbygning af et skråtågsbåret nedre brodæk for svær jernbanetrafik.

En bro ca. 2 km sydligere i skrå retning over bæltet vil blive omtrent halvanden gang så lang, ca. 4 km. Men deraf bliver kun 600 m mellem 30 m kurverne, mod 1100 m for nordlige bro rute. Derfor kan den sydlige bro muligvis vise sig billigere, udført i en brokonstruktion med kortere brofag, uanset at den må have mange piller.

I første omgang må det være tilstrækkeligt at bygge en færgehavn på øsiden af Svanegrund. Såfremt den placeres som skitseret på tegningen, bliver sejldistancerne kun 16 sømil til en færgenhavn nær ved vestenden af Røsnæs, og til Kolby Kås havn bliver der blot 3 sømil, altså kortere end mellem Helsingør og Hålsingborg.

Det er planlagt og måske allerede besluttet, at der skal bygges et ca. 10 km langt system af dæmninger med lande-

veje fra Nørresundby til Egholm og videre til Gjøll, derfra til Øland og videre til Hanherred. Også i dette tilfælde er

bruttoudgifterne kalkuleret til ca. 2 mill. kr. pr. km, idet totaludgiften regnes at blive 18 mill. kr. for ca. 10 km strækning.

På denne baggrund kan man vel slutte, at en dæmning fra Jyllands kyst til Svanegrunds østside med landevejsanlæg og jernbaneanlæg kan udføres for mellem 75 og 100 mill. kr., selv incl. strækningen over den noget dybere, men meget smalle rende mellem Svanegrund og Søgrund. Sikkert er det i hvert fald, at prisen 270 + 65 mill. kr. ikke er realistisk.

De tilsluttende vejforbindelser i Jylland og på Sjælland.

Den vej, der skal fortsætte dæmningsforbindelsen, skal ifølge projektet i Storebæltskommissionens betænkning føres fra Søby til Stilling, noget nordøst for Skanderborg, nærmere bestemt til den sekundære landevej fra Stilling over Hadsten til Randers. Ved Stilling sluttes vejen fra dæmningen til motorvejen mellem Århus og Horsens, altså længdevejen fra nord til syd gennem Østjylland.

Såfremt man skal fra Sjælland til det nordlige Jylland, vil man næppe være tilbøjelig til at benytte den sekundære landevej fra Stilling til Randers. Man vil naturligvis benytte motorvejen fra Stilling i en bue henimod Århus og videre til Randers. Det kan da ikke blive tilfredsstillende for trafikanterne, at Sjællandsforbindelsen sluttes til den jyske længdevej ved Stilling. De vil foretrække, at tilslutningsstedet bliver nærmere Århus.

For de rejsende, der skal til det sydlige Jylland, er tilslutningsstedet lige så besynderligt. De vil stile mod motorvejen nærmere Horsens.

Der bliver altså et behov for to tilslutningssteder i stedet for eet.

Mange bilister, måske størstedelen, skal til selve Århuseggen og Horsens-eggen eller kommer derfra. De fleste af disse skal direkte til Århus eller Horsens eller kommer derfra.

Det, der er behov for, er derfor veje fra dæmningen til Århus og forbi Århus via motorvejen dér samt til Horsens og forbi Horsens til motorvejen vest om byen.

Vejene fra dæmningen til Stilling skal udføres som 4-sporet landevej. Dette svarer ikke til den standard, som gælder for den sekundære, formentlig tosporede landevej fra Stilling til Randers. Ej heller svarer det til den standard, der må gælde for motorvejen mellem Århus og Horsens.

Vejene fra dæmningen til Århus og Horsens vil utvivlsomt med tiden få langt større trafik end motorvejen mellem Århus og Horsens. Følgelig bør de ligeledes udføres som motorveje eller i alt fald på sådan måde, at de kan udbygges til motorveje.

Vejene fra dæmningen til Stilling skal ifølge tegningen føres over Randlev Mose, netop hvor denne er allerbredest, over 1 km, og hvor den er allerdybest, hvor der graves tørv i 8 m dybde, hvilket svarer næsten til havets niveau.

Umiddelbart vest for mosen føres vejen op ad de stejle bakkesider nøjagtigt til toppen af en 52 m høj bakke kun 0,8 km fra mosen.

Vejene føres videre, tæt øst om Torrild og her tværs over en dyb dal med et mosehul, skønt der vest for Torrild er jævnt terræn. Ved Fruering føres vejen næsten til toppen af en 122 m høj bakke, derpå over en dal og videre direkte til toppen af en anden bakke, som er 119 m høj.

Disse træk må være tilstrækkelige til, at man kan slutte, at denne vigtige og dyre vej ikke er projekteret på grundlag af kort i ret stor målestok og i hvert fald ikke et kort med højdekurver.

De tilsvarende vejanlæg på Røsnæshalvøen er endnu mere forunderlige. Ifølge tegningen skal vejen gå gennem Kalundborgs nye østlige begyndelse lige op på de høje bakker, derpå tæt omkring byen og videre gennem udstrakte villa-bebyggelser og gennem voldsomt kuperet terræn syd om Raklev, Nyrup, Nostrup og Kongstrup, undertiden over de dybe slugter, der er dannet ved udskridningen af det plastiske ler, og tæt langs sydkystens skrænter.

En ting er, at et vejanlæg her ville ødelægge det skønne landskab og bebyggelserne og det lokale vejnet. I denne sammenhæng er det tilstrækkeligt at fastslå, at det er absolut umuligt at bygge en sådan vej.

At der til gengæld nærmere nordkysten af Røsnæs er jævnt terræn og længdedale, er en anden sag.

Prisberegningerne for vejen kan godt passe, hvis man ændrer planerne, så vejen ikke skal anlægges de allermest umulige steder.

Men det er besynderligt, at omkostningerne for vejanlæggene til den direkte Sjælland-Jylland-trafikforbindelse inddrages i omkostningsberegningerne, hvis formål er at drage sammenligninger med

omkostningerne for Sjælland-Fyn-forbindelsen, eftersom man ikke her medregner omkostningerne for de tilsluttende motorveje, f. eks. over Fyn.

Ruternes længder og oplande

Kattegatsrutens distancer – mellem kysterne og mellem København og Århus – synes ikke at være nævnt i betænkningen, skønt den indeholder mange slags sammenligninger mellem Kattegatsruten og Storebæltsruten.

Der er bl. a. sammenligninger mellem Storebæltsforbindelsen med broer via Sprogø og alle Kattegatsforbindelserne, vel at mærke forbindelserne med de nuværende lange færgeruter, karakteriseret ved, at ventetiderne i færgehavnene, sejltiderne og færgetaksterne er konverteret til køretid eller kørekilometer.

Resultatet er da, at det vil blive meget kortere eller rettere sagt billigere eller mere attraktivt at benytte Storebæltsbroen.

De nuværende Kattegatsforbindelsers og Storebæltsforbindelsens oplandsfordeling er genstand for mange undersøgelser. Disse har resulteret i, at praktisk taget hele Jylland, lige med undtagelse af Djursland-halvøen, bliver opland for Storebæltsforbindelsen, når der bygges en bro her.

Det ville have været interessant, om der også havde været sammenligninger med en Kattegatsforbindelse med en kort færgerute, fra Røsnæs eller Kalundborg til Samsø eller Svanegrund.

Det ville vel være naturligt først og fremmest at drage sammenligning mellem 1) en Kattegatforbindelse med en kort færgeforbindelse og Storebæltsforbindelse med færgeruter, samt 2) en Kattegatsforbindelse med broer fra begge sider til Samsø og en Storebæltsforbindelse med broer fra begge sider til Sprogø, og desuden 3) en Kattegatsforbindelse med en kort færgeforbindelse og en Storebæltsforbindelse med broer samt 4) en Kattegatsforbindelse med broer og en Storebæltsforbindelse med færgeruter.

I så fald ville der sikkert være fremkommet interessante resultater. Ruternes oplandsfordeling ville være fremtrådt ganske anderledes.

Der bliver 193 km mellem København og Århus – via motorvejen til Elverdam, den nye hovedlandevej til Bjergsted og en motorvej derfra til Røsnæshalvøen og på langs ad denne, videre ad broerne over Kattegat og over Samsø samt en

motorvej fra Søby direkte til motorvejen vest om Århus.

Til sammenligning bliver der 299 km mellem København og Århus via det planlagte fremtidige motorvejssystem og broerne til Sprogø og en bro over Vejle Fjord lidt øst for Vejle.

Kattegatsforbindelsen byder altså på ca. 100 km distanceforkortelse. Dette gælder for størstedelen af Jylland nord for Vejle.

Det må da være helt klart, at netop Kattegatsforbindelsen vil få størstedelen af Jylland som opland.

Selv til Sønderjylland og landegrænsen bliver der praktisk taget lige langt via Samsø og Sprogø.

Hvis motorvejen fra Søby føres nord om Horsens, bliver distancerne fra København og Sønderjylland ca. 9 km længere via Samsø end via Sprogø. Men hvis motorvejen føres over Horsens Fjord, bliver forskellen ubetydelig.

Dette kan naturligvis ikke motivere bygning af en bro over Horsens Fjord. Men en sådan bro kan blive ønskelig af andre grunde. Den kan vel være lige så velmotiveret som broen over Mariager Fjord ved Hadsund, der byggedes 1904.

Jylland i konkurrencen mellem København og Hamburg

Københavns og Hamburgs oplandsfordeling er i betænkningen vist ved mange kort. Disse viser, at Hamburg har hele Jylland som opland, hvis der kun er færgeforbindelser mellem Vest- og Østdanmark, Hamburgs oplandsgrænse vel lige lidt nord for Kolding efter bygningen af en bro over Storebælt.

Dette føres ofte frem som motivering for, at man må i gang med at bygge Storebæltsbroen snarest muligt.

Men Kattegatsforbindelsen er nu ikke så ilde, at den kan ignoreres i denne sammenhæng.

Det gælder, selv om den kun udbygges med en lang færgeforbindelse mellem Røsnæs og Svanegrund. Hvis den udbygges med en bro mellem Svanegrund og Samsø, kan den få endnu større betydning for Københavns konkurrenceevne overfor Hamburg. Og hvis den udlægges som fast forbindelse hele vejen, kan den blive meget effektiv.

Mellem Århus og Hamburg (Elb-tunnelen) bliver der ca. 330 km, når motorvejen bliver færdig på hele strækningen. Mellem Århus og København bli-

ver der ca. 140 km kortere, når der bliver motorvejsforbindelse på hele strækningen over Kattegat.

Mellem Århus og København via Storebæltsbroen bliver der kun ca. 30 km kortere end mellem Århus og Hamburg. Det er så lidt, at Århus må blive tiltrukket omtrent lige stærkt af København og Hamburg, hvis Københavnsforbindelsen skal ledes ad en Storebæltsbro.

Broernes pris og konstruktion

Prisen for broerne mellem Svanegrund og Samsø og mellem Røsnæs og Samsø afhænger først og fremmest af broernes tekniske udformning, navnlig udformningen af brostrækningerne over den dybe rende mellem Svanegrund og Samsø og den endnu dybere rende tæt uden for Røsnæs Rev.

Ifølge broprofilskitsen er den dybe rende uden for Røsnæs 1100 m bred mellem 30 m-dybdekurverne og 2850 m bred mellem 20 m-dybdekurverne, og alle de 4 tårne, der skal bære broen over denne strækning, skal funderes på 52-30 m vanddybde.

Nu findes der ikke alene landkort fra Geodætisk Institut i målestok 1:20.000 med tætte højdekurver og mange højdetal. Men også Søkartarkivet har udarbejdet lignende kort: de er ganske vist ikke offentliggjort. Af disse kort fremgår det, at der kun er ca. 900 m mellem 30 m-kurverne og kun 1850 m mellem 20 m-kurverne. Mellem 40 m-kurverne er der ca. 525 m.

Det må derfor være muligt at overspænde den dybe Rende ved en hængebro omtrent magen til den nye Lillebæltsbro, hvis hovedspænd er 600 m. Begge hovedpillerne kan da funderes på mindre end 40 m vanddybde og begge endepillerne på mindre end 30 m vanddybde. Kablerne kan føres videre til forankringsblokke, som kan placeres på ca. 20 m vanddybde; det er rigelig meget, men dog mindre end for de hængebroer, der i Storebæltsbetænkningen er anvist for forbindelsen over Østre Rende.

Dette er naturligvis ikke den bedste eller den billigste brokonstruktion, men dog en mulig konstruktion. Den nævnes her til illustration af, hvad en bro kan bygges for.

Broen over Samsøbælt kan over næsten hele strækningen vest for den dybe rende bygges på vanddybder, der er mellem 16 og 23 m, altså moderate dybder og forbløffende jævn bund.

En bro her kan bygges omtrent som Storstrømsbroen. Den kostede godt 28 mill. kr., altså kun 9 mill. kr. pr. km. Det var ganske vist efter 1930-ernes prisniveau. Til gengæld er seriebyggemetoderne udviklet stærkt siden da.

Den nye, godt 5 km lange bro over Ooster Schelde, hvis brofag næsten alle er ca. 100 m lange, og hvis piller er funderet på lidet bæredygtig grund dybt under bunden, har kun kostet ca. 65 mill. gylden, altså ca. 25 mill. kr. pr. km.

Hvorledes kan en bro over Samsøbælt da komme til at koste 1800 mill. kr.?

Alle priserne synes at være rystet ud af ærmerne.

Hvorfor så det?

Er sagen ikke af så stor betydning, at den fortjener at blive virkelig undersøgt?

Netop når det drejer sig om sammenligninger, er det af særlig stor betydning, at priserne vedrørende Sjælland-Jyllandforbindelsen bliver beregnet på samme grundlag som priserne vedrørende Sjælland-Fynforbindelsen.

Den nye Lillebæltsbro kommer til at koste ca. 200 mill. kr. Selv den dyreste del af brostrækningen over Samsøbælt må da kunne bygges for et rimeligt beløb.

Også forbindelsen over den dybeste del af farvandet mellem Samsø og Svanegrund kan udføres med et hængebroparti omtrent som den nye Lillebæltsbro, medens strækningerne nærmere Samsø og Svanegrund kan udføres i billigere konstruktion.

Rutens betydning for Samsø er ikke taget med i vurderingerne

I betænkningen skrives der ikke noget om Kattegatsforbindelsens lokale betydning for Samsø og Endelave. Disse øer repræsenterer ca. 3 ‰ af Danmarks areal. Deres folketal er ca. 6000, dvs. godt 1 ‰ af hele landets folketal. Men så sent som i midten af 19. århundrede havde de ca. 4 ‰ af Danmarks folketal. I denne tid affolkes de i rivende hast.

Derfor er det nødvendigt, at der gøres noget effektivt for at sikre deres trafikale tilknytning med Jylland og Sjælland.

Det er nødvendigt at handle snarest muligt, eftersom det ikke er nogen god løsning at tvinge de nuværende beboere bort fra disse øer og senere lokke ganske andre til dem.

Samsø-trafikproblemet er imidlertid ikke omtalt i betænkningen.

Luftpudefartøjer til banetrafik

Af cand. mag. C. E. Andersen

Transportmidlerne inddeles gerne efter, hvor de bruges: På skinner, på land, i vand, i luften og i tomrummet.

Man kan også skelne mellem fartøjer, der bæres af hjul, ved fortrængningsopdrift i vand og luft, ved hydro- og aerodynamisk opdrift eller ved reaktionskraft.

Dertil kommer en række mere specielle transportfartøjer, såsom bæltefartøjer, gående fartøjer eller glidende fartøjer, der bæres af meder, ski eller skøjter.

I løbet af de senere år er luftpudeopdriften kommet til. Den kan bruges til mange slags fartøjer, både over vand, sumpe og land, samt på veje og skinner. De sidste kan stabiliseres og sidestyes, eventuelt ligeledes ved luftpudevirkninger. I så fald må de betegnes som bane-transportmidler. Luftlagene er i dette tilfælde ganske tynde, så man burde måske snarere bruge betegnelsen lufttæppefartøjer. Luftpudebanesystemer er principielt særligt velegnede og konkurrence-dygtige, hvor der skal køres eller fares med meget store hastigheder.

I de seneste år er der arbejdet ihærdigt med luftpudefartøjernes udvikling mange steder, navnlig i England, USA, Japan, Schweiz og Frankrig. Med hensyn til luftpudefartøjer på baner er Frankrig førende.

Nærværende fremstilling skal af pladsmæssige grunde kun omhandle de franske luftpudebane-eksperimenter.

I juni eller juli vil der blive foretaget forsøg med fartøjer i fuld størrelse og tilsvarende anlæg af betydelig udstrækning, endda med to vidt forskellige konstruktioner, det ene til fjerntrafik med propelfremdrivning, det andet til hurtig forstads-, bybane- og lufthavnstrafik og med fremdrivning ved lineære, elektriske induktionsmotorer.

Desuden vil der i sommerens løb blive foretaget praktiske driftsforsøg med

Luftpudefartøjerne holdes hævet over jorden, vandet, banen o.s.v. ved lufttryk, som holdes lidt højere end atmosfæretryk- ket. Overtrykket fremkaldes ved hjælp af en ventilator, der pumper luft til en bærehulhed eller flere sådanne. Luften undviger til siderne gennem mellemrummet mellem fartøjet og underlaget. Denne undvigelse reduceres i nogen grad ved hjælp af gummiskørter, som formindsker mellemrummet, og som kan tåle at komme i kortvarig berøring med underlaget. Hvis mellemrummet bliver særlig lille, undviger luften så langsomt, at overtrykket tiltager, hvorfor fartøjet løftes lidt. Stiger fartøjet særlig højt, bliver mellemrummet så stort, at luften undviger hurtigt, hvorved overtrykket falder, og fartøjet sænker sig.

hængebanefartøjer, der bæres ved vacuum i stedet for overtryk. Disse er allerede prøvekørt på en kort indendørs bane. De drives ved lineære elektriske induktionsmotorer, hvis principielle brugbarhed derved allerede er bevist. Det er endda besluttet, at der skal bygges en 4 km lang bybane i Lyon efter dette system.

De franske eksperimenter udføres af to delvis konkurrerende forskningsgrupper.

Den ene ledes af pioneren *Bertin*, hvis initiativ har ført til oprettelsen af flere selskaber, hvoraf et arbejder specielt med udviklingen af søfartøjerne; et andet med landfartøjerne og et tredje med banefartøjerne. Dette sidste har nu navnet *la Société de l'Aérotain*; det er en non-profit forskningsvirksomhed, bag hvilken der står en række »aktionærer«, bl.a. de franske statsbaner, Paris' lufthavn, flyvemaskinefabriken Nord Aviation, der alle er statsforetagender, og desuden en række store industrifirmaer.

Regeringen manifesterer sin interesse ved direkte finansiering af en række nærmere præciserede udviklings- og forsøgsprogrammer, hvortil der til dato er bevilget mere end 100 mill. francs.

Det storstilede franske eksperiment

Det vigtigste forsøgsområde findes ved Gometz, ca. 40 km sydvest for midten af Paris, hvor man udnytter en nedlagt banestræknings tracé.

Her byggedes først en forsøgsbane i målestokken $\frac{1}{2}$ med en længde af knap 7 km. Det drejer sig om en næsten overalt lige og jævn strækning, men hertil føjes en strækning med kurver og stigninger, for at systemet kan prøves under alle forhold.

Der konstrueredes først et eksperimentfartøj i tilsvarende målestok. I det ydre ligner det en vogn for et stort antal passagerer. Til trods for sine snævre

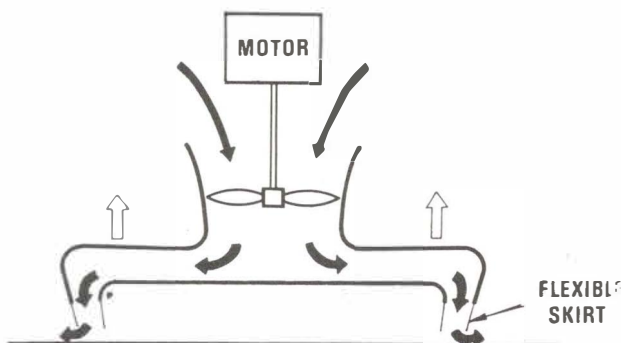
dimensioner har det plads til to personer side om side fortil og bagved 4 passagerer. Det bliver drevet af en propel, trukket af en 260 hk Continentalmotor. Dette fartøj må ikke forveksles med den model i lille målestok, der byggedes allerede først, og som i midten af 1960'erne blev afbildet mangfoldige steder.

Eksperimentkøretøjet skulle efter planerne kunne opnå en hastighed af 200 km i timen. Denne hastighed blev opnået allerede ved den femte prøvekørsel, og som følge deraf førtes eksperimenterne videre til endnu større hastigheder. Motorpropelaggregatet blev erstattet med et turbo-reaktionsaggregat, type Turbomeca Marbore, der kunne udvikle 460 kg trykkraft og i supplement dertil 2 faststofraketaffarater, der kunne udvikle henholdsvis 500 og 1200 kg trykkraft.

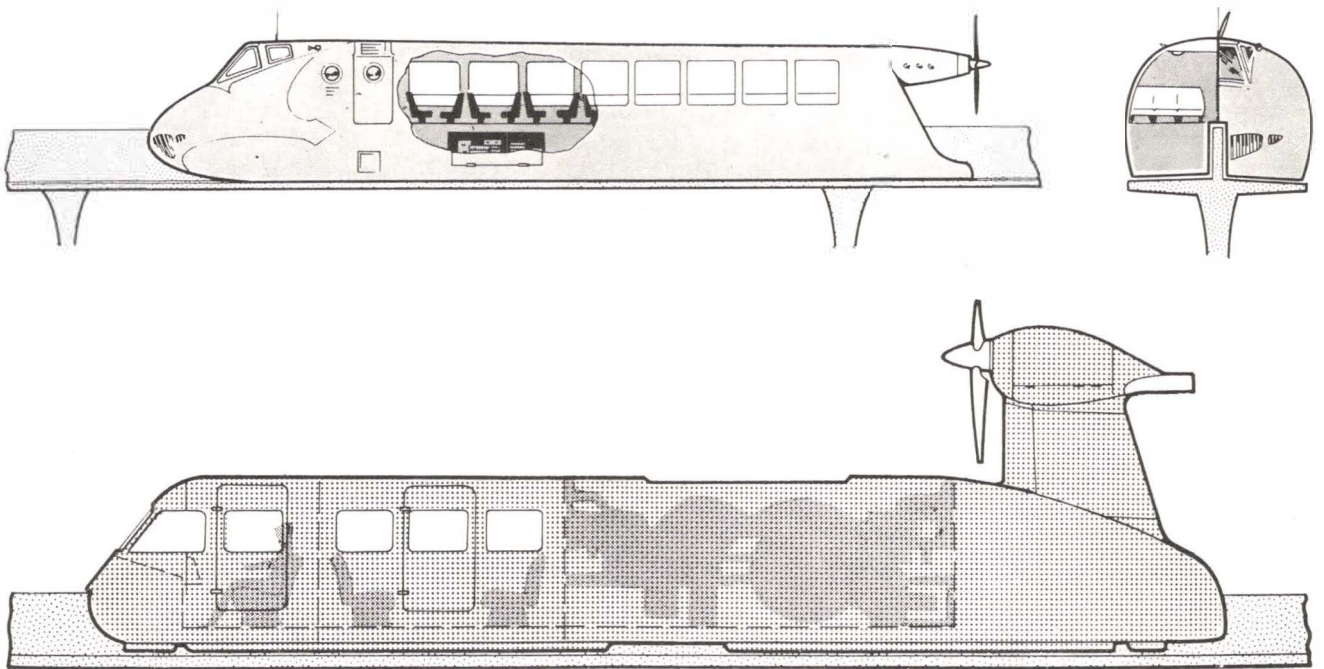
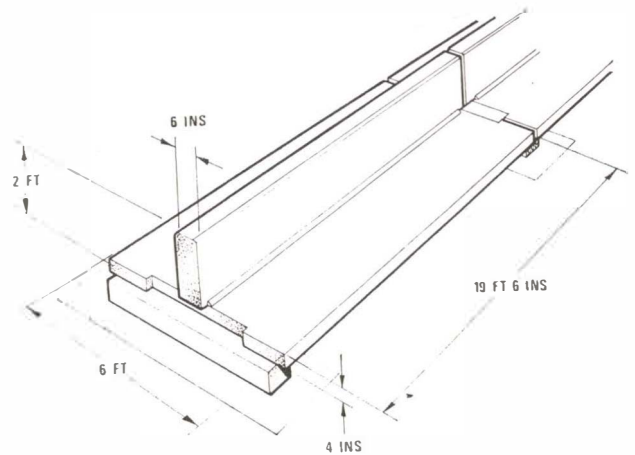
I december 1966 præsterede fartøjet – formodentlig efter at have fået reaktionsaggregatet ombygget, – og i hvert fald med tilskud af raketkraft – en hastighed af 303 km i timen. I november 1967 blev hastigheden øget til 345 km i timen.

I december 1968 har et nyt fartøj præsteret 380 km i timen, og den 22. januar 1969 nåedes en officiel tophastighed af 422 km i timen. Denne hastighed nåedes på et minut og $\frac{6}{10}$ sekund efter starten, på et tidspunkt, da fartøjet havde bevæget sig 4,09 km på banen. Ca. 10 sekunder forinden, efter 50,1 sekunds kørsel over 3,05 km distance og da hastigheden var 362 km i timen, var hjælperaketten blevet antændt. En faldskærm udfoldedes efter 5,05 km kørsel og var helt udfoldet efter 5,09 km kørsel, og fartøjet bragtes programmæssigt til standsning efter 6,70 km kørsel, præcist ved banens ende.

422 km i timen var hastigheden målt i forhold til luftens hastighed, hvilket er rimeligt for sådanne fartøjer. Hastigheden i forhold til jorden var 425 km i timen.



Luftpudefartøjer til banedrift kører på eller rettere sagt farer over et underlag af beton eller asfalt. De sidestyles ved luftpudefrastødning fra en central plade. Eftersom fartøjerne og banen normalt ikke kommer i mekanisk berøring med hinanden, bliver bevægelsen næsten lydløs og vibrationsfri. Der indtræffer ikke slidtage. Da stærke og varige påvirkninger udebliver, kræves der ikke megen vedligeholdelse. Driftsomkostningerne bliver altså små. Både fartøjerne og de faste anlæg kan udføres i let konstruktion, endda uden særlig store krav til præcision. Følgelig bliver anlægsomkostningerne lave.



Dette fartøj ligner i det ydre skroget af en jetflyvemaskine. Det har ikke nogen passagerkabine og byder kun på plads til en fører og en tekniker, der sidder i tandem som i en ældre flyvemaskine. Fartøjet er 8,30 m langt, 6,49 m bredt, 1,72 m højt og 2,10 m målt over det fritstående jet-aggregat. Vægten er 2.380 kg. Fremføringsapparatet er Pratt-Whitney, JT 12 A6, der kan udvikle 1225 kg trykkraft, og som er udrustet med et system, der kan vende jetstrømmens retning, så apparatet også kan bruges til bremsning.

Fartøjet er iøvrigt udrustet med et hydraulisk bremsesystem med plader, der trykkes ind mod centralsporet. Des-

uden er der et nødbremsesystem i form af to bagskærme samt et sæt skøjter, der normalt er indtrukket.

I december 1968 har et tredje forsøgsfartøj nået en tophastighed af 1420 km i timen, altså overlydshastighed. Men det drejede sig om et lille fartøj, som kun vejede 360 kg ved starten, og som blev drevet af krudtrakter.

De allerførste forsøg blev som sagt gjort med fartøjer, der blev drevet af en propel, trukket af en motor. Det først omtalte rekordfartøj blev oprindeligt drevet af en propel, senere af et flyvemaskine-jetaggregat og i supplement hertil en eller to raketter for at give fartøjet det sidste skub til ekstra store hastigheder.

Det kunne medbringe passagerer, men var kun dimensioneret i halv størrelse i forhold til de fartøjer, der tænkes anvendt til praktisk drift med luftpudefartøjer på baner.

De forestående franske driftsforsøg

I juni 1969 får man nye, fuldstørre fartøjer og tilsvarende baneanlæg færdige til forsøgskørsler. Det drejer sig endda om to højst forskellige fartøjer, det ene navnlig tænkt til lufthavnstrafik, det andet til fjerntrafik. Det ene baneanlæg ligger ved Gometz, sydvest for Paris, det andet ved Saran, nordøst for Orléans.

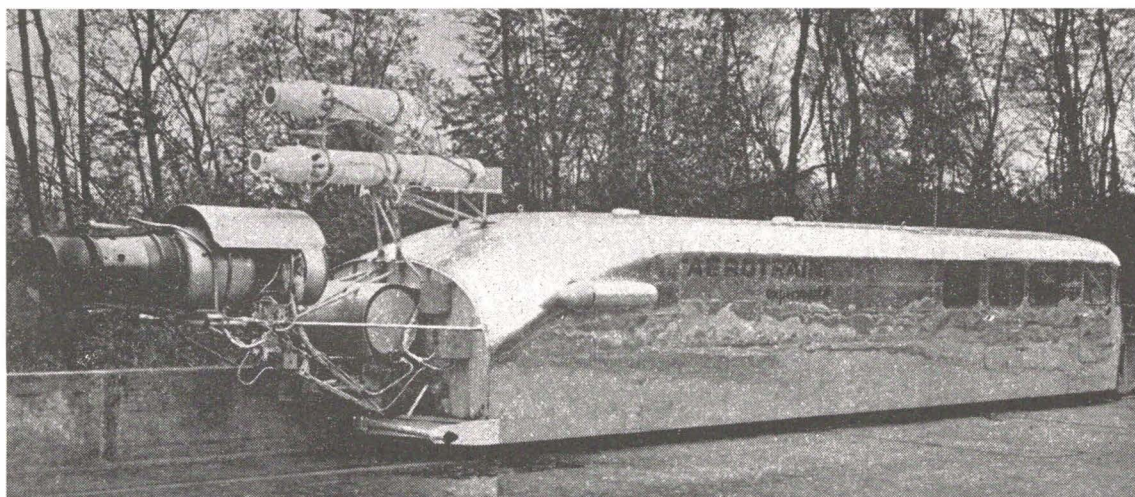
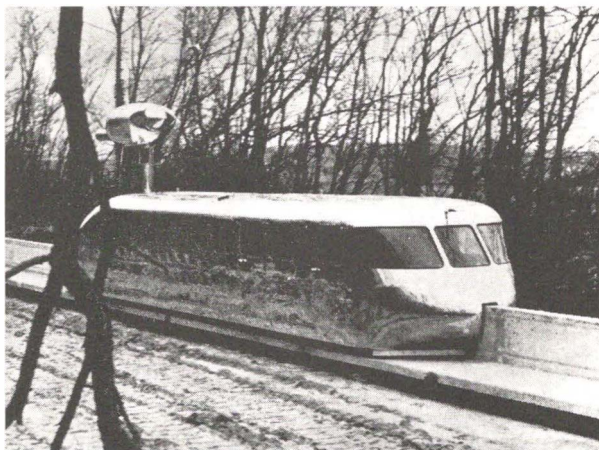
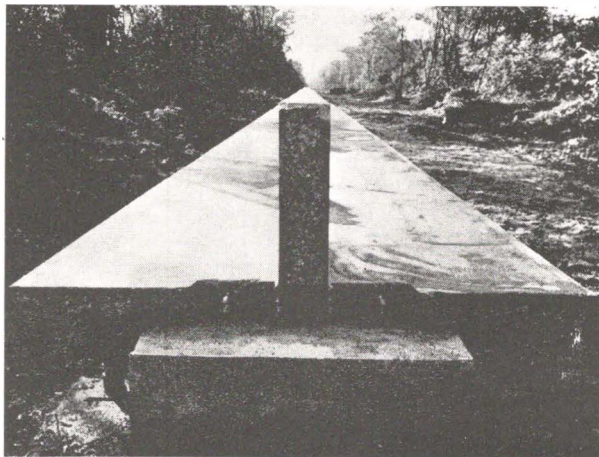
Fotografiet af det første luftpudefartøj. – Det første luftpudefartøj eller rettere sagt en model i ganske lille målestok af et tænkt stort fartøj til praktisk drift.

Det første eksperimentfartøj i nogenlunde stor målestok. Skønt dets ydre lineære dimensioner kun svarede til de halve af dimensionerne af et fuldstort fartøj, kunne det medtage en fører, en mekaniker og firepassagerer.

Det var først udrustet med en propel, der blev drevet af en lille flyvemaskinemotor og præsterede allerede da hastigheder over 200 km i timen. Senere erstattedes motoren og propellen af et flyvemaskinejetaggregat, så fartøjet kunne køre ved reaktionskraft. Desuden påbyggedes der to kraftige raketter, så fartøjet kunne accelereres yderligere.

Billederne viser fartøjet skråt forfra og skråt bagfra, henholdsvis med propel- og jet-fremdrivning.

Det nyeste eksperimentfartøj ligner en flyvemaskine uden vinger. Det fremdrives som en moderne jetflyvemaskine. Det har præsteret hastigheder henimod 400 km i timen i kraft af jetaggregatet og har derefter i kraft af en raket med 10 sekunders brændetid præsteret en tophastighed af 422 km i timen i forhold til luften og 425 km i timen i forhold til banen. Dette er verdensrekord for banefartøjer, der kan medtage mennesker.



Aluminiumskinner

Førstnævnte forsøgsbane er anlagt ved siden af de allerede eksisterende eksperimentbaner. Den er 3 km lang, dvs. kun omkring en trediedel så lang som banen

i halv målestok. Den nye bane er imidlertid ikke alene en opdimensioneret version af den gamle. Den er udført på højst karakteristisk måde med henblik på

en speciel elektrisk fremdrivning af vogne.

Banen er 2,80 m bred og midterskinnen er 0,70 m høj og 0,08 m bred. Den

er opdelt i korte sektioner. Skinnen er i dette tilfælde ikke af forspændt beton, men derimod af en aluminiumlegering, fordi den på grund af fremdrivningssystemet ikke må være magnetisk. Til banesystemet hører et system af elektriske ledninger for 3-faset vekselstrøm, der tilføres fartøjet.

Fartøjet er 14,40 m lang, 2,8 m bredt og 3,1 m højt og har plads til 40-44 passagerer. Tomvægten er godt 8 t, og vægten med passagerer er ca. 12 t.

Fartøjet løftes op over banen og trykkes bort fra midterskinnen ved hjælp af luft fra to ventilatorer. De drives begge af en enkelt Chrysler bilmotor på 370 hk.

Det mest interessante ved dette fartøj er fremdrivningen, der sker ved hjælp af en lineær elektrisk motor, udviklet af firmaet Merlin & Gerin i Grenoble. Denne induktionsmotor virker i forhold til midterskinnen uden at røbe den. Ydeevnen angives til 400 kW. Fartøjet vil kunne accelerere umådelig hurtigt. Det ventes at kunne opnå en hastighed af 180 km i timen på en strækning af kun 1200 m. Dets konstruktive maksimalhastighed er 200 km i timen.

Kan køre uden for sporet

Dette fartøj skal kunne bevæge sig uden for sin styreskinnebane på en almindelig vejbane, som dog skal være temmelig plan. Det kan køre her på to hjul, som holdes indtrukket under kørslen på banen, men som kan skubbes ud ved hydraulisk kraft. Det forreste hjul tjener styring og bremsning, og det bageste tjener bremsning og fremdrivning. Dette hjul kan drives af en ca. 25 hk hydraulisk motor, som drives af en pumpe, som i sin tur drives af Chrysler-motoren. Fartøjet kan altså bevæge sig uden for sit rette milieu, banen med midterskinnen til sidestyling og fremdrivning og bremsning, omend naturligvis kun langsomt. Herved muliggøres bl. a. »rangering« fra spor til spor på steder, hvor midterskinnen er afbrudt eller midlertidigt sænket ned i betonbanen.

Dette besynderlige luftpudefartøj, der skal køre på den tilsvarende, besynderlige bane ved Gometz, skal prøvekøres i løbet af juni 1969.

Forsøgsbanen til fjerntrafik

Forsøgsanlæggene ved Saran nordøst for Orléans, der udføres for Transportmi-

nisteriet, skal omfatte en 18 km lang banestrækning. Den er nu færdig i omkring halvdelen af sin endelige længde; byggetempoet er ca. 2 km pr. måned, så den ventes fuldført i løbet af sommeren.

Banen ved Orléans er i modsætning til de andre forsøgsbaner bygget som en højbane, ca. 5 m over terrænet. Den egentlige bane bæres af T-formede søjler i en indbyrdes afstand af 20 m. De bærer baneelementer af forspændt beton, som er 20 m lange, og som efter opsætningen samles til 120 m lange stykker ved ekstra forspænding. Hver banesektion på 20 m vejer 45 t. Bredden er 3,40 m og højden af midterbjælken er 0,90 m.

Forsøgsvoanen, der nu er næsten færdig, er 26 m lang, 3,20 m bred og 3,39 m høj, dog 4,40 m høj over propelskærmen. Tomvægten er godt 11 t, og vægten med brændstof, vand, 80 passagerer osv. er 20 t.

Fartøjet bæres af 48 m² luftpudeareal og sidestyles af 23 m² luftpudeareal. Luftovertrykket overstiger ikke 42 millibar. Det er altså kun omkring 1/25 atm. Bæreluftlaget er ca. 2 cm tykt. Bære- og styreluften genereres af en flyvemaskinegasturbine på 700 hk. Fartøjet fremdrives ved hjælp af en speciel 7-bladet propel, som er konstrueret af Nord Aviation. Den har variabel bladstigning, så variabel, at den kan bruges til bremsning. Propellen omgives af skærme af hensyn til sikkerheden og støjen. Den drives af to gasturbiner, hver på 1300 hk. Fartøjet har altså lige så kraftig maskininstallation som DSB's nyeste og kraftigste lokomotivtype.

Dette luftpudefartøj er beregnet til marchhastigheder omkring 250 km i timen og maksimalhastigheder omkring 300 km i timen. Men det vil utvivlsomt blive prøvekørt ved endnu større hastighed. Baneanlægget er bygget med henblik på driftshastigheder omkring 400 km i timen.

Systemet som sådant tillader imidlertid endnu større hastigheder. Det er betegnende, at lignende projekter i andre lande tager sigte på langt større hastigheder, helt op til 800 km i timen.

De første prøvekørsler på dette franske hurtigbaneanlæg vil ligeledes finde sted i juni, og de nærmeste måneder vil vise, om systemet viser sig egnet til praktisk banedrift med meget store hastigheder.

Fremtidsudsigterne

Såfremt forventningerne går i opfyldelse, er systemet lovende, ikke alene på grund af, at det muliggør større hastigheder end på jernbaner med hjulbårne køretøjer, men også fordi anlæggene kan udføres billigere end konventionelle jernbaner. En dobbeltsporet højbane svarende til den enkeltsporede forsøgsbane ved Orléans koster kun 2 mill. franc pr. km. Desuden vil anlæggene formentlig også blive billigere i vedligeholdelse, fordi de ikke udsættes for kraftige påvirkninger og vibrationer. Dertil kommer, at fartøjerne kan bygges relativt billigt. Også driftsudgifterne bliver rimeligvis små.

København-Ålborg på en time

Systemet kan bruges mange steder, hvor de konventionelle jernbaner ikke er egnede eller er urimeligt dyre. Luftpudebanerne kan således føres gennem tunneler med små tværprofiler, altså gennem bjerge eller under vand, samt ad letbyggede broer, bl. a. lange hængebroer. De kan altså bygges relativt billigt sådanne steder.

Man stiller nu uvilkårligt spørgsmålet: Har luftpudebanerne chancer for nogen- sinde at komme på tale til brug i Danmark?

Det afhænger naturligvis først og fremmest af, hvor gode erfaringer man hører med dem i denne sommer og de nærmest følgende år. Men i tilfælde af, at systemet viser sig at fungere fuldt ud tilfredsstillende, slår an og udvikles videre til praktisk og økonomisk anvendelighed, kan det muligvis en gang blive aktuelt at prøve det i Danmark på steder, hvor der savnes jernbaner.

En luftpudebane fra Københavns City til Saltholm-lufthavnen og videre til Malmø er vel tænkelig. Den kan gøre det muligt at rejse fra København til Malmø på et kvarters tid.

Et andet fantasifoster er en luftpudebane fra København til Røsnæs og videre igennem en snæver tunnel eller på en bro med lange hængespannd (også for vejtrafik) til Samsø, over Samsø og bæltet mellem Samsø og Svanegrund, videre over grundene til Jyllands kyst og frem til Århus, ja eventuelt derfra direkte til Randers, måske helt til Ålborg.

Bygges der en skønne dag en sådan bane, kan det blive muligt at fare med hyppige forbindelser fra København til Ålborg på omkring en time.

Orientering

DSB-ordre på specialgodsvogne

Levering af 100 specialgodsvogne med forskydelige sidevægge som led i statsbanernes rationalisering og effektivisering af godstransporterne.

Statsbanerne har til dansk industri afgivet en ny stor ordre, idet der med vognfabrikken Scandia A/S i Randers er skrevet kontrakt om levering af 100 specialgodsvogne med forskydelige sidevægge og fast tag til transport af palle-gods og almindeligt stykgods. Vognene, der har en lasteevne, på 26 ton, anskaffes som led i statsbanernes bestræbelser for at rationalisere og effektivisere godstransporterne, idet de er konstrueret for anvendelse af mekanisk lossegrej. Sidevæggene, der er lavet af aluminium, skydes til side, og man kan derefter fylde eller tømme vognene ved hjælp af gaffeltrucks, således at dette arbejde kan udføres betydeligt hurtigere end det er muligt med konventionelle godsvogne.

Vognene er teknisk set en videreudvikling af vogne, DSB allerede har i brug, litra Hbis vognene, men har en større bundflade – 33 m² – med en samlet læsseflade på 12.774 m² og en last-rumskubik på ca. 85 m³. Der er i vognenes konstruktion taget hensyn til anbringelse af en godsbeskyttelses-anordning, som for tiden prøves på nogle af statsbanernes lukkede godsvogne. De nye specialvogne bygges på licens fra Rhein-stahl Siegener Eisenbahnbedarf i Vest-tyskland og efter internationale forskrifter for kørsel i udlandet. Godsvognene må indsættes i tog, som kører med en hastighed på indtil 100 km i timen.

Scandia har dermed ordre på et par hundrede godsvogne, hvortil kommer S-tog og personvogne, som skal leveres inden udgangen af 1970.

Hoveddata for de nye specialgodsvogne

Længde over puffere	14,02 m
Akselafstand	8,0 m
Gulvhøjde over skinne	1,2 m
Ladelængde	12,744 m
Ladebredde (største)	2,67 m
Ladeplade	ca.33 m ²
Ladehøjde (vognmidte)	2,65 m
Ladehøjde (vognside)	2,07 m
Laderumfang	ca. 85 m ³
Egenvægt	13,55 tons
Største last	26 tons
S-last	22 tons

Nye topstillinger skal besættes i DSB

Efter at den nye lov om Statsbanernes styrelse nu er vedtaget i Folketinget, er generaldirektoratet gået igang med at realisere planerne om strukturrationaliseringen, hvorunder der efterhånden i administrationen påregnes opnået en personbesparelse på et par hundrede mand.

Strukturrationaliseringen og den samtidig planlagte modernisering og effektivisering af Statsbanernes styrelse medfører oprettelsen af enkelte nye topstillinger, som nu skal besættes med eksperter, som hentes fra DSB's egne rækker, men i visse tilfælde også ude fra. Oprettelsen af disse nye stillinger modsvares af nedlægningen af en række andre topstillinger, efterhånden som om-lægningen skrider frem.

Blandt de nye topstillinger er stillingen som indkøbschef, som placeret under chefen for den nye kommercielle afdeling skal forestå indkøb til banernes daglige virksomhed. Under baneafdelingen har man hidtil opereret med begreberne anlægsvæsen I og anlægsvæsen II, som imidlertid nu efter nyordningen kommer til at hedde anlægstjenesten for fjerntrafik og anlægstjenesten for nærtrafik. En stilling som overingeniør for anlægstjenesten for fjerntrafik er opslået ledig. Det samme gælder en stilling som afdelingsingeniør, der skal være leder af det særlige tunnelbanekontor, som er oprettet under generaldirektoratet for forberedelse og bygning af den københavnske tunnelbane.

Der oprettes en ny stilling som chef for markedsudviklingskontoret, og man er i generaldirektoratet for tiden igang med at gennemgå ansøgningerne til denne stilling. Som souschef i markedsudviklingskontoret ansættes en trafikinspektør. Den nye afdeling skal inden for transportområdet tage sig af markedsanalyse, trafik- og efterspørgselsprognoser, konjunktur- og konkurrenceforhold, produktudvikling m. m. I mange tilfælde vil der blive tale om samarbejde med private markedsanalyseinstitutter og offentlige analyse-organer, da Statsbanerne ikke selv vil kunne klare alle de opgaver, som melder sig af denne art under praktiseringen af en moderne, mere effektiv salgspolitik.

De nye afgifter

Vægtafgifternes størrelse på bilerne vil ifølge regeringens lovforslag blive således:

Personbil	Afgift pr. 12 måneder	
	Gældende	Forhøjet
Egenvægt	afgift	
601–800 kg	220 kr.	396 kr.
801–1100 kg	300 kr.	540 kr.
1101–1300 kg	400 kr.	720 kr.
1301–1500 kg	520 kr.	936 kr.

Varevogn	Afgift pr. 12 måneder	
	Gældende	Forhøjet
Totalvægt		
1001–2000 kg	120 kr.	150 kr.
2001–2500 kg	160 kr.	200 kr.
2501–3000 kg	240 kr.	300 kr.

Benzin forhøjes med 6 øre til 41 øre pr. liter. I disse tal er moms ikke medregnet.

Endvidere vil der blive gennemført takstforhøjelser hos DSB og postvæsenet samt for lufthavnene på 110–120 mill. kr. Endelig vil der komme et nyt præmieobligationslån på 100 mill. kr. Der skal iøvrigt spares 225 mill. kr. på statsbudgettet i det kommende år.

Socialdemokratiets synspunkter på regeringens økonomiske politik fremførtes af Ivar Nørgaard. Han kunne ikke se, at der var sikkerhed for fuld beskæftigelse til sommer og måtte afvise afgifter og nedskæringer, der ville hæmme beskæftigelsen. Han kritiserede ophævelsen af obligationsrationeringen, som han mente havde gjort det muligt for spekulanter at opnå betydelige fortjenester i kraft af den store udpumpning af penge gennem Nationalbankens opkøb af obligationer.

Kritik af boligforliget

Lejernes Landsorganisation (Lejernes LO) er gået til kraftig angreb på det boligforlig, der i 1966 blev indgået mellem Socialdemokratiet, Venstre, Konservative og Radikale. Baggrunden for utilfredsheden er, at nybyggeriet stadig bliver dyrere og dyrere, og man hævder, at grundejerne henter store kapitalgevinster hjem. Det sociale boligbyggeris kvota er – hævdes det – alt for ringe i forhold til det omfattende, dyre parcelhusbyggeri. Man kritiserer også, at unge mennesker må leje værelser til ublu priser, og at saneringen skrider altfor langsomt frem. Ejerlejlighedsprincippet har – siger Lejernes Landsorganisation – været med til at skabe dyrere lejligheder.

Forfremmelse til lokomotivassistent pr. 1/6-1969.

Lokomotivmedhjælperne:

J. P. T. Jensen, Mdt. Av i Mdt. Av.
E. R. Semler, Mdt. Av i Mdt. Av.
T. B. Jensen, Mdt. Gb i Mdt. Gb.
Knud Nielsen, Mdt. Næ i Mdt. Næ.
L. B. Andersen, Mdt. i Gb i Mdt. Gb.
C. V. Mogensen, Mdt. Kø i Mdt. Kø.

Forfremmelse til lokomotivfører (15. lkl.) efter ansøgning pr. 1/5-1969.

Lkf. (12. lkl.) K. A. H. S. Nielsen, Mdt. Kb i Mdt. Kb.
Lkf. (12. lkl.) K. W. Pedersen, Mdt. Næ i Mdt. Næ.
Lkf. (12. lkl.) S. A. P. Greffel, Mdt. Ar i Mdt. Ar.

Forflyttet pr. 1/5-1969 efter ansøgning. Lkmh. K. K. Christiansen mdt. Gb i Mdt. Av.

Overgået til anden stilling efter ansøgning pr. 1/4-1969.

Lkf. G. Jacobsen (12. lkl.) mdt. Hgl. lkf. (12. lkl.) (L-af) mdt. Hgl.

Afsked efter ansøgning pr. 31/5-1969

Lkf. (12. lkl.) W. L. R. G. Petersen, Mdt. Ng, gr. svag m/pens.

Afsked efter ansøgning pr. 31/7-1969.

Lkf. N. B. Pedersen (15. lkl.) mdt. Kø. gr. alder m/pens.

Afsked efter ansøgning pr. 31/8-1969

Lkf. (12. lkl.) H. C. E. Christophersen, Mdt. Gb, gr. alder m/pens.

Dødsfald.

Pens. lokomotivfører O. Jensen, Valby, er afgået ved døden den 4. marts 1969.

Pens. lokomotivfører E. J. H. Olsen, Roskilde, er afgået ved døden den 21. april 1969.

Opmærksomhed frabedes.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst. Bortrejst.

K. V. Thestrup,
lokomotivfører, mdt. Viborg.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

E. Houstrup,
lokomotivfører, Fredericia.

Vi har stadig brug for fællesskab

Den sociale udvikling i vort samfund er i de senere år gået hurtigt fremad, ikke mindst fordi flere og flere har ind-

set, at alle landets borgere bør have en rimelig andel i samfundets stigende velstand.

Det har imidlertid altid været sådan, at mindretallene har haft svært ved at gøre sig effektivt gældende på egen hånd, og sådan vil det nok også være i fremtiden.

Alligevel må vi konstatere, at blinde – skønt vi er et mindretal – har fået det bedre, og det skyldes vel bl. a., at befolkningen i vide kredse føler et medansvar for den vanskelig stillede nabo.

Uanset fremskridt vil der imidlertid altid være problemer at løse i forbindelse med tabet af synet. Det kan være spørgsmålet om nyt arbejde, det kan være spørgsmålet om tilvænnning til den nye situation eller spørgsmålet om trivsel i hverdagen for den, som ikke kan arbejde. Disse problemer og mange andre kan kun løses ved en indsats fra en privat organisation hånd i hånd med den offentlige indsats, og derfor beder Dansk Blindesamfund igen i år om en Solgave fra vore seende medborgere.

Vi håber derfor også i år på befolkningens forståelse, således at vi kan få en god Solgaveindsamling. Gironummeret er 337.

Svend Jensen

DSB's pensionister

Foreningen af pensionister ved de danske statsbaner afholder generalforsamling onsdag den 18. juni 1969 kl. 13.30 på Folkets Hus, Amaliegade, Århus, med følgende

Dagsorden:

1. Generalforsamlingen åbnes.
2. Valg af ordstyrer, sekretær og stemmetællere.
3. Forhandlingsprotokol og beretning.
4. Regnskabet for året 1/4 1968 til 31/3 1969.
5. Indkomne forslag.
6. Forslag fra bestyrelsen.
7. Valg af 4 bestyrelsesmedlemmer.
8. Valg af 4 suppleanter til bestyrelsen.
9. Valg af 1 revisor og 1 suppleant.
10. Eventuelt.
11. Afslutning.

Bestyrelsen

Danske Jernbanemænds Turistorganisation meddeler:

I samarbejde med vore udenlandske kolleger kan vi tilbyde deltagelse på nedenstående rejser i 1969. Detaljeret program tilsendes gerne efter anmodning.

Anmeldelse bedes sendt til Danske Jernbanemænds Turistorganisation,
Bernstorffsgade 18,
1577 København V.

1/9-15/9	(15)	fly	283	Dubrovnik	1098,-	1/8
9/9-21/9	(13)	tog	206	Rimini-Venezia	650,-	9/8
9/9-23/9	(15)	fly	284	Ibiza	1112,-	9/8
12/9-21/9	(10)	tog	210	Badeferie i Varazze	481,-	12/8
13/9-27/9	(15)	tog	285	Badeferie i Rimini	500,-	13/8
13/9-27/9	(15)	tog	286	Gardasøen-Venedig-München	*1083,-	13/8
14/9-27/9	(14)	tog	208	Roma-Capri	*880,-	14/8
19/9-28/9	(10)	tog	211	Badeferie i Varazze	481,-	19/8
20/9- 8/10	(19)	tog	287	Rundrejse i Spanien	1204,-	20/8
26/9- 5/10	(10)	tog	212	Badeferie i Varazze	481,-	19/8
28/9- 5/10	(8)	tog	215	Shopping i London	620,-	28/8
12/10-25/10(14)		tog	288	Arma di Taggia	632,-	12/9
17/10-31/15(15)		fly	289	Sousse	1197,-	17/9
15/11		fly	224	De kanariske øer		15/10
21/11- 5/12(15)		fly	290	Sousse	986,-	21/10
1/5-20/5	20	tog/skib	301	Grækenland. Corfu, Rhodos, Athen, Delfi	1600	1/4
4/6-13/6	10	tog/bus	302	Tyskland, Romantiske Strasse, Nürnberg, Rothenburg	515	1/5
15/6-21/6	6	tog	303	Schweiz-Locarno-Lugano-St. Moritz	350	10/5
22/6-29/6	7	tog	304	Tyskland, Vestberlin	370	20/5
29/6- 6/7	8	tog	305	Frankrigs Vestkyst ved Bordeaux	578	20/5
23/8-30/8	7	tog	306	Luxembourg og Ardennerne	426	20/7
31/8- 7/9	8	tog	307	Schweiz' søer og bjerge-Lausanne-Zermatt -Rhongletscher	450	30/7
30/3-5/10	tog	Italien	Rimini. Italienske jernbanemænds feriehotel fra 150-250			

Adressefortegnelse

Københavns Godsbanegård: Lokomotivfører P. J. J. Busk, Bremensgade 64, st., 2300 København S. Tlf. Asta 3093.
Kasserer: Lokomotivfører P. K. Kristensen, Barøfløjen 8, 3. tv., 2700 Brønshøj. Tlf. 94 75 46.

Helgoland: Lokomotivfører E. C. L. Christiansen, Tværbommen 41, st. th. 2820 Gentofte. Tlf. GE 5659 v.
Kasserer: Lokomotivfører A. C. Quaade, Vigerslevvej 267 B, 1. th. 2500 Valby. Tlf. VA 2642.

Enghave: Elektrofører B. Christoffersen, Maglegårdsvej 21, 1. 2660 Brøndby Strand. Tlf. 73 23 06.

Kasserer: Elektrofører A. Nielsen, Gærdevænget 24, 2791 Dragør.

Kilde: Lokomotivfører Kaj Juul Rasmussen, Holbækvej 10, 4000. Tlf. (03) 76 20.

Kasserer: Lokomotivmedhjælper K. H. Kastberg, Allehelgensgade 17, 2. 4000.

Selsingør: Lokomotivfører J. Maymann Hansen, Sct. Knudsvej 6, 3000. Tlf. (03) 21 67 22.

Kasserer: Lokomotivfører J. A. Nielsen, Pontsøvej 31, 1., 3000. Tlf. (03) 21 48 47.

Næstved: Lokomotivfører K. T. Andersen, Brombærvej 14, 4700. Tlf. (03) 72 67 23.

Kasserer: Lokomotivfører J. Ourø Jensen, Præstøvej 177, 4700.

Gedser: Lokomotivfører H. P. Kjær Hansen, Langgade 8 C, 4874.

Kasserer: Lokomotivfører J. H. M. Hansen, Danmarksgade 11, 4874.

Rødby Færge: Lokomotivfører S. G. Lund Pedersen, Svanevej 14, 4970. Rødby Havn.

Kasserer: Lokomotivfører H. Bahne Larsen, Lærkevej 9, 4970 Rødby Havn.

Kalundborg: Lokomotivfører E. J. V. Høftoft, Bredekildevej 77, 4400.

Kasserer: Lokomotivfører P. A. Jensen, Stationsvej 3 B, 4400.

Korsør: Lokomotivfører S. Juul Madsen, Thiesens Allé 29, 1., 4220. Tlf. (03) 57 24 74.

Kasserer: Lokomotivfører H. E. Jørgensen, Æblehaven 38, 1., 4220.

Nyborg: Lokomotivfører A. K. Johansen, Gormsgade 14. 5800.

Kasserer: Lokomotivfører B. Rasmussen, Sprotøften 45, 1., 5800. Tlf. (09) 31 22 53.

Odense: Lokomotivfører P. A. L. Jørgensen, Poul Møllersvej 13, 5000. Tlf. (09) 11 59 09.

Kasserer: Lokomotivfører N. E. K. Larsen, Prs. Benediktes Allé 4, 5250 Fruens Bøge.

Svendborg: Lokomotivfører E. Larsen, Tvedvej 167 A, Tved pr. 5700 Svendborg.

Fredericia: Lokomotivfører N. P. Junker, Ørnevej 11, 1. th., 7000. Tlf. (05) 92 46 36.

Kasserer: Lokomotivfører A. Vilhelmsen, Sjællandsgade 49, st., 7000. Tlf. (05) 92 46 37.

Kolding: Lokomotivfører P. F. Pedersen, DSB maskindepot, 6000.

Padborg: Lokomotivfører H. Winther Jensen, Sønderhav pr. 6350 Kollund, Sdj. Tlf. (046) 7 87 94.

Kasserer: Lokomotivfører H. O. Buus Jensen, Pilevej 12, 6330. Tlf. (046) 7 32 17.

Haderslev: Lokomotivfører A. C. Dinesen, Vestergade 42, 1., 6100. Tlf. (045) 2 65 61.

Åbenrå: Lokomotivfører B. Laustsen, Blegen 33, 6200. Tlf. (046) 2 39 11.

Sønderborg: Lokomotivfører A. J. Jørgensen, Lundbyesgade 3, 6400. Tlf. (044) 2 10 92.

Kasserer: Lokomotivfører P. A. Overgaard, C. W. Eckersbergsvej 12, 6400.

Tønder: Lokomotivfører P. F. Behr, Horupsgade 41, 6270. Tlf. (047) 2 16 76.

Kasserer: Lokomotivfører J. L. J. Christensen, Widdingherredsgade 4 st., 6270.

Sjbjerg: Lokomotivfører V. Dorner, N. J. Poulsensvej 4, 6700. Tlf. (051) 2 49 56.

Kasserer: Lokomotivfører H. M. Barlo, Strandbygade 58, 3. th., 6700. Tlf. (051) 2 90 58.

Struer: Lokomotivfører B. S. Kristensen, Gimsinghøje 25, 7600. Tlf. (07) 85 06 12.

Kasserer: Lokomotivfører K. R. Christensen, Nygade 12, 7600.

Frederikshavn: Lokomotivfører A. T. Larsen, Vinkelvej 7, 9900. Tlf. (08) 12 03 48.

Kasserer: Lokomotivfører H. N. W. Hansen, Rosevej 13, 9900.

Ålborg: Lokomotivfører Finn C. Christensen, Købkesvej 14, 9000. Tlf. (08) 12 16 91.

Kasserer: Lokomotivfører B. C. V. Kruse, Hesseløgade 10, 3. th., 9000.

Randers: Lokomotivfører N. Larsen, Rindsvej 31, 8900.

Kasserer: Lokomotivfører P. S. Henriksen, Rosenborg Allé 9, 8900.

Århus: Lokomotivfører N. K. Jensen, Vidtskuevej 28, 3. tv. 8000 Århus C. Tlf. (06) 14 27 38.

Kasserer: Lokomotivfører E. A. Lønneqvist, Rosenvangs Allé 20, 8000 Århus C.

Viborg: Lokomotivfører E. E. Jensen, Frihedsvej 1, 8800.

Kasserer: Lokomotivfører E. Mortensen, Danmarksvej 34, 8800.

Brande: Lokomotivfører H. H. Aa. Christensen, Blichersvej 29, 7330.

Kasserer: Lokomotivfører L. Tønning, Mosevænget 16, 2., 7330.

Herning: Lokomotivfører Aage Lauridsen, Godthåbsvej 68, 7400. Tlf. (07) 12 44 83.

Kasserer: Lokomotivfører O. Bruno, Haraldsgade 19, 7400.

Flytning

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

Artiklers indsendelse

Artikler eller notitser, som ønskes optaget i medlemsbladet, skal foreligge hos redaktionen senest 3 uger før, medlemsbladet udkommer den 10. i hver måned. Op til højtiderne må regnes med længere frist, for at optagelse kan være sikker.

DAMERNES DAG

20

Hvis det skulle blive solskin

Det er sommer – i hvert fald efter kalenderbladet at dømmes. Og efter en dryppende våd maj har vi lov at stille store forventninger til midsommermåneden. Eksamensfesterne begynder, nogle lægger ferieplaner, andre syr endeløse rækker af navnemærker på det tøj, familiens yngste skal have med på feriekoloni. Læg også et par frankerede og adresserede postkort i kufferten. Det er trodt alt bedre at modtage et par selvskrevne postkort fra barnets feriested end slet ingen. Læg også en pose hansaplastre i bagagen. Selv om personalet sikkert råder over plastre i alle størrelser, vil børnene elske at kunne doktore lidt på egen hånd, hvis et lille uheld skulle indtræffe, og mor ikke er i nærheden til at puste og trøste. Lad derimod de pæne sommerkjoler blive hjemme til Tivoli-besøg etc. På feriekolonien er det den praktiske beklædning, der er aktuell. D. v. s. cowboybukser, shorts, frotté-spencer og badedragt. Plus regntøj!

Har De kolde fødder?

Sikkert ikke, for varme, trætte fødder hører sommeren til. Bl. a. fordi vi går

i uhensigtsmæssigt fodtøj. Sandaler er ideelle for gode, stærke fødder, og der er masser af modeller at vælge imellem netop i sommer. Lidt mere sko er der i en pump med åben hæl (slingback). Inden De stikker fødderne i skoene, kan De gøre en del for at have det rart. Et vekselsbad, der slutter med koldt vand er starten. Tør fødderne grundigt, også mellem tærne og brug fodpudder eller en special fodspray, der modvirker fugt-tige fødder. Drys talkum i strømperne, evt. også i skoene og sørg i øvrigt for god pasform i strømperne. En stram strømpefod klemmer tærne sammen, hvilket både er ubehageligt og usundt. Endelig gør man sig selv en stor tjeneste ved at skifte sko ofte.

N.B. Sundhedssandaler er gode at stå i. Man kan selvfølgelig også sagtens gå omkring i dem – men til lange spadsereture er de uegnede.

Det var en yndig tid

Man har så travlt med at leve i nutiden og drømme om fremtiden, at man af og til trænger til at kaste blikket tilbage for at se, hvordan man fandt ud af hverdagen for et par generationer siden. Til den ende havde jeg hentet en lille

bog hjem fra det lokale bibliotek. Den hed såmænd »Renlighed i Klunketiden« (udgivet 1950 af Levers Sæbefabrikker) og var rig på fine illustrationer fra det forrige århundrede. Jeg faldt over en detalje, der næsten ikke kom sagen ved. Et barberskilt var afbildet med følgende tekst: Udsalg af Pomade, Haarolie og Haarovox i alle Kulører. Lommekamme, Neglebørster, Tandbørster, Bajutz-Kenots samt Ligtørneringe.

Bajutz-Kenots???

Noget dæmrede, men ville ikke helt frem af tågen. Heldigvis var der hjælp at hente i teksten, men De har måske forlængst nikket genkendende til det fine ord, som på dansk blev til bajutskisnot og anvendt til at pleje og forme det fløjte overskæg, som var den tids mode.

Og fra samme bog:

Har De fuldautomatisk vaskemaskine bruger De den sikkert et par ugentlig. Hør engang, hvad der siges i en vaskebog anno 1834, her oversat til nutidsdansk: har man linned nok, man vaske mere end en eller to gange om året, da linnedet kan ligge og bli skørt. Desuden vil man kunne spare på hjælpen og nøjes med to vaskekoner stedet for fire.

Voilà'.

Midterskilning er sagen i sommer, enten man er lys eller mørk, og behøver ikke altid at resultere i langt havfruehår. Brunetten har flettet to ærbare rottehaler, mens blondinen er mere romantisk anlagt og har lagt sig et pandebånd a la indianerpige til.

