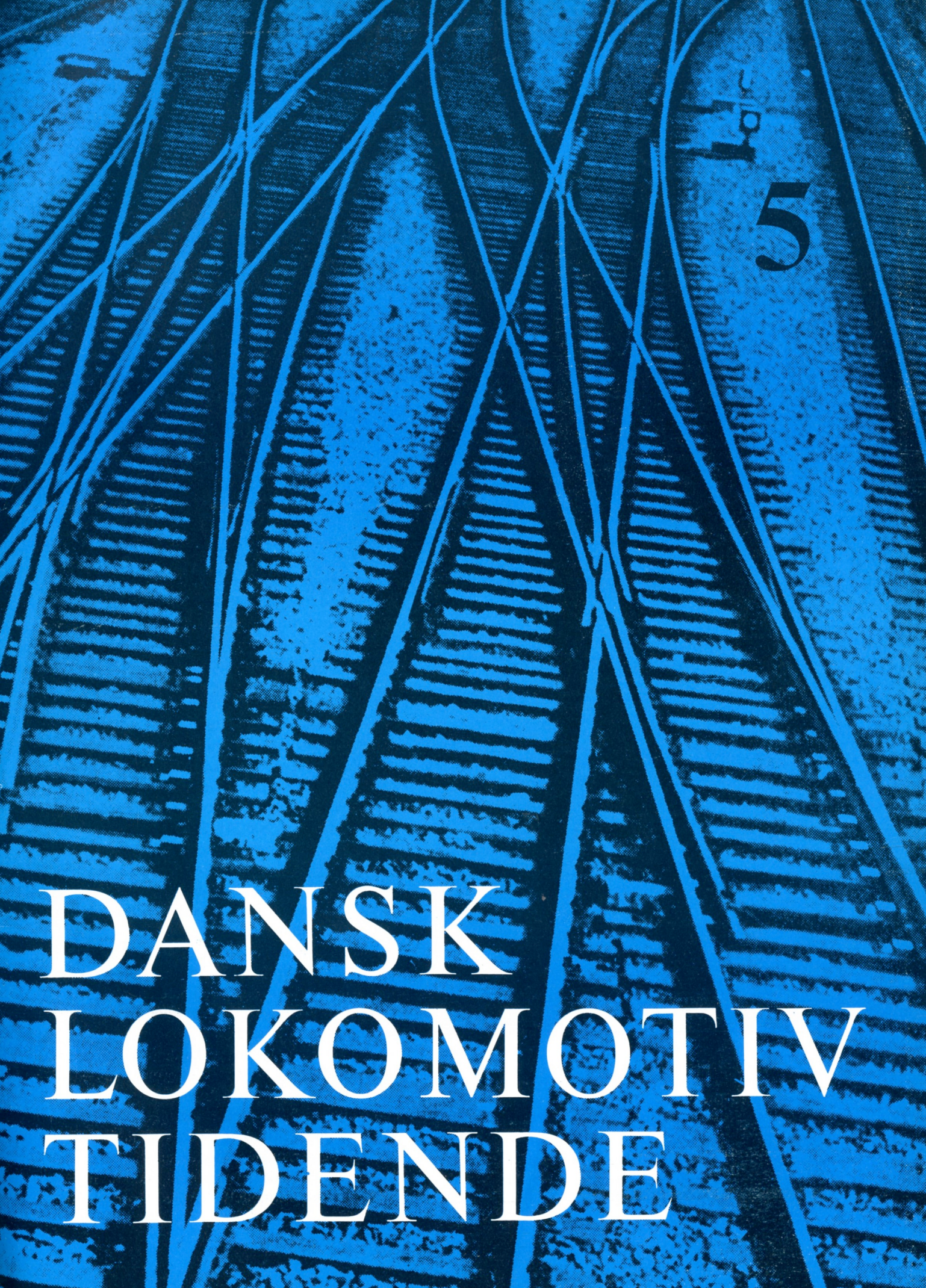




5

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. MAJ 1975 – 75. ÅRGANG

5

Indhold:

Indflydelse eller medbestemmelse	2
40 år siden vi fik lyntog	4
Nye MZ-lokomotiver	7
Jernbanemuseet indviet	8
Nyt trafikprogram skal sikre bedre planlægning	10
Brobygning efter ny metode	12
DSG – 1950/1075	14
LO kongres	16

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.

Indflydelse eller medbestemmelse

Det er meget afgørende for en virksomheds medarbejdere, at den er godt orienteret om virksomheden, at den f.eks. oplyses om planlægning, ikke blot for nærmeste, men også for en fjernere fremtid. Kommunikationen skal være i orden. Der er næppe noget så utilfredsstillende som, at blive stillet overfor fuldbyrdet beslutning om ændringer, der berører medarbejdernes økonomiske og beskæftigelsesmæssige forhold. Vi må nå dertil, at vi får afgørende indflydelse på vor egen situation.

DSB søger at drage medarbejderne ind i et omfattende gruppearbejde, hvor man undersøger mulige ændringer af en række forhold med henblik på at køre virksomheden på en meget effektiv måde.

Medarbejderen kan yde mangt et værdifuldt bidrag i dette arbejde og denne form giver – om ikke medbestemmelse – så dog medindflydelse. For at få afgørende indflydelse på vor egen situation, må vi imidlertid deltage i styring af forholdene.

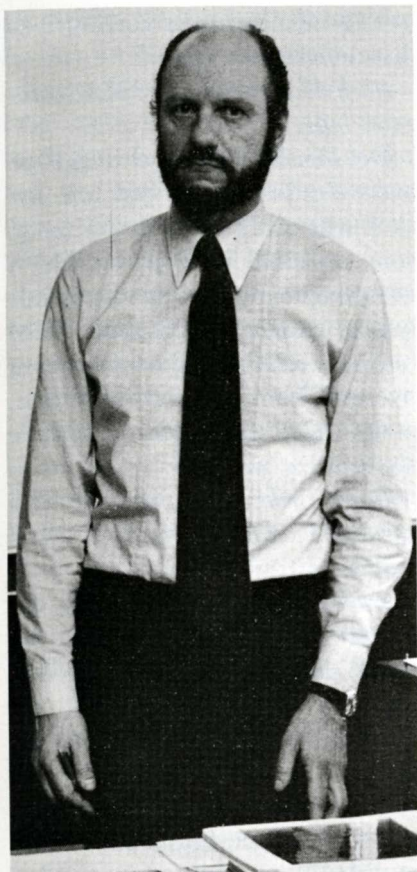
Gruppearbejdets forskellige forslag gøres forventeligt til genstand for forhandling med organisationerne i de forhold, der vedrører aftaleområder, og derved får vi mulighed for at forstærke positive forandringer og afsvække negative, men målet er fuld indflydelse, fuld integration i virksomhedsbeslutningerne.

DSB ledelsen arbejder på kort og langt sigt. Det nære og øjeblikkelige for os er stationering af lokomotivpersonale. Herom er tillidsmændene blevet orienteret på et møde indkaldt af maskinafdelingen.

Konkrete tal for stationering har ikke kunnet gives, hvorimod dets beståen eller ikke skønnes i et omfang, hvor Gb, Hg, Kø, Næ, Ar, Str, Fa og Od opretholdes over en længere årrække medens Hgl, Rf, Kb, Ab, Es og Pa vil have faldende styrke og Ro, Ge, Hr, Vg, Ng, Svg og Tdr nedlægges eller bevares som rangerdepoter. Det siger sig selv, at tilpasningen af disse planer kan få virkning på nogles stationeringsforhold. Omfanget hænger nøje sammen med det tempo tilpasningen ønskes i. Derved kommer organisationen afgørende ind i billedet for at afsvække de negative virkninger. Vi kan ikke forestille os ændringer uden forudgående aftale.

I bestræbelse på at være på højde med en fremtidig udvikling arbejder DSB med et projekt kaldet »Plan 90«. Her prøver man på at opstille sandsynlighedsbilledet på udviklingen i transportområdet frem til 1990 og at indrette DSB's materiel- og personalepolitik derefter.

Planlægningsarbejdet bygger på 4 såkaldte modeller PTM (persontrafikmodel) STM (S-togstrafikmodel)



Overingeniør for loko- og s-togsdriften, V. Adelkvist.



Fra maskinafdelingens orienteringsmøde i Nyborg

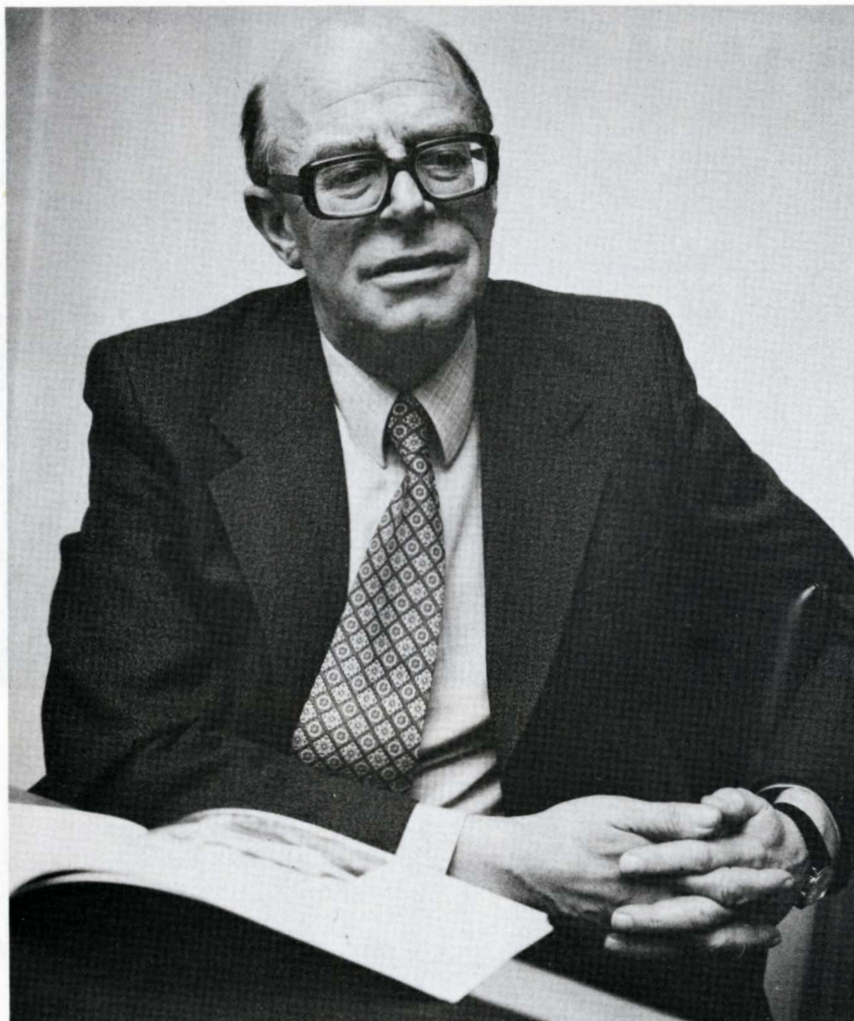
Øvrige billeder viser udsnit af forsamlingen med deltagere fra administrations- og organisationside.

GTM (godstrafikmodel) og OTM (overfartstrafikmodel). I denne planlægning indgår bl.a. materieludviklingsprojekter baseret på togart og hastighed. Efter planerne sættes rejsehastigheden en del i vejret. Selv om f.eks. passagertilvæksten skønnes

at blive 100% i 1990 i forhold til 1971/72 vil der alligevel ikke blive tale om stigning i markedsandelen. Den vil være den samme. Det må håbes, at udviklingen af samfunds- og miljømæssige grunde vil tilføre jernbanerne en stigende markedsandel.

40 år siden vi fik lyntog ved DSB

4



Den 15. maj er der forløbet 40 år, siden det første danske lyntog blev sat i drift i DSB. 7 I den anledning har vi haft en samtale med DSB's maskinchef E. Risbjerg Thomsen.

Vi indleder samtalen med at spørge maskinchefen:

Det er litra MA-lyntogene – de dieselhydrauliske tog – der stadig er i drift?

Ja. Det er det.

Hvornår blev de første MA'er sat i drift?

I 1963.

De har altså snart kørt længe?

Ja, men de betragtes stadig som nogle af de mest moderne tog i Europa. De har en udmærket rejse-

hastighed, og desuden er de komfortabelt udstyret.

De blev købt i to tempi?

Ja, som nævnt fik vi de første i 1963 – og de næste i 1965.

De gamle lyntog MS og MB er nu udrangeret?

Ja.

Er det dieselhydrauliske kraftaggregat i MA'erne lettere i vægt end tilfældet er med det diesel-elektriske?

Ja, det vejer ikke så meget. Det vil sige, at et lyntog, der jo gerne skal køre hurtigt og accelerere hurtigt, klarer dette bedre på lettere aggregater. Det vil igen sige, at man med den samme dieselmotor kan få et lettere tog med hydraulisk kraft-

overføring, end man har det i de diesel-elektriske tog.

På hvilken basis blev MA-lyntoget bygget?

Det danske MA-tog er bygget på basis af et tilsvarende tysk tog. Tyskerne havde i 1959 sat et tog i gang, som svarer til vore lyntog. Da vi netop på denne tid – da vore gamle lyntog trængte til afløsning – så os om for at erfare, hvad der fandtes af nye ting, kom vi til den opfattelse, at det tyske tog var det, der egnede sig bedst.

Er MA'erne bygget af samme leverandør som det nævnte tyske tog?

Ja, det er de. Det er et firma, der hedder M·A·N i Nürnberg der har været hovedleverandør af disse tog.

Scandia var lidt med ved bygningen?

Scandia var med til at levere noget af inventaret. Forholdet var det, at vi foretog nogle ændringer i forhold til det tyske tog. Bl.a. det, at toget kunne deles. I Tyskland kørte de et langt tog, fordi de ikke skulle passere en færgestrækning. Her i landet skulle vi køre toget, så det kunne overføres på en færgestrækning. Derfor taler vi om halvtog: Et tog på otte vogne kunne deles på midten. Derfor måtte man indføre en ændring, med styrevognen, noget, som ikke fandtes i de tyske tog.

Desuden tilpassede vi det indvendige, apteringen – efter dansk smag og design. Her kom »Scandia« ind i billedet. Vi anvendte ved apteringen de samme materialer som vi bruger i de tog som Scandia og Frichs bygger for os.

Kørte der i England og USA dengang (1959) lignende dieselhydrauliske tog?

Der fandtes på det før nævnte tidspunkt flere typer både i Holland, Schweiz og Frankrig. Der-

imod ikke i England – og de tog, der fandtes i USA var forsøgstog, der aldrig er blevet til noget. Så vi ser i DSB stadig sådan på det, at vi valgte rigtigt, da vi foretrak det tyske tog, der også i dag stadigvæk har den kvalitet og komfort, man kan stille til et moderne lyntog.

Er der overvejelser i gang om nye bestillinger af lyntog med endnu mere avanceret teknik?

DSB arbejder i øjeblikket på »Plan 90«, hvor vi forsøger at tænke ud i fremtiden – og se på, hvad der vil være behov for over en 15-års periode – og på hvilke muligheder teknikken byder på i denne tid. Vi har en række projektgrupper, der arbejder med alle facetter af disse fremtidsproblemer. Ind i det indgår som en væsentlig del, spørgsmålet om hvilket materiel der kan komme til anvendelse. Og her har DSB et projekt, vi kalder materieludviklingsprojektet. I dette projekt overvejer og undersøger man også, hvad der evt. kan komme som afløser af de lyntog, der er fra 1963 – og som, når vi nærmer os 1990, har opnået den 25 års levetid, som vi regner med er normalt for materiel.

Er man i udlandet i gang med nye eksperimenter i så henseende?

Ja, i Tyskland har man gjort det, at man har ombygget visse af disse tog til gasturbinedrift. Det interesserer vi os selvfølgelig for, selv om det er mere på grund af bjergstrækningerne i Tyskland, at man i dette land har eksperimenteret hermed. Ellers er man i Tyskland, når det gælder de tyske lyntog, efterhånden gået over til at bruge lokomotivtrukne tog. Derfor findes der i Tyskland i realiteten ikke nogen egentlig afløser for MA-toget. Det eneste, der i den forbindelse findes, er den ændring i teknikken, at man er nået frem til et kraftaggregat, der

er endnu lettere end det dieselhydrauliske, idet kombinationen af en gasturbine – hydraulisk transmission er endnu lettere end det dieselhydrauliske.

Det sidste interesserer man sig for i DSB?

Det gør vi. Men jeg må lige bemærke, at vor interesse er blevet noget kølnet som følge af de stigende energipriser, idet gasturbinen bruger henimod det dobbelte af dieselmotoren.

I Frankrig har man iøvrigt drevet udviklingen af gasturbinen meget vidt; og det har vi også interesseret os for i vort udviklingsprogram. Disse franske tog er ganske udmærkede, driftssikre og hurtige, men de har det store minus, at energiforbruget er stort.

Hvordan er udviklingen i England og USA?

Også i disse lande findes der tog, som vi følger med opmærksomhed. I USA har man valgt at indføre de franske gasturbinetog. I England arbejder man med flere togtyper. En af dem er en kombination af diesellokomotivtypen – og moder-

ne vognmateriel. Det ser DSB også på – om det muligvis skulle være en hensigtsmæssig løsning for danske forhold, at gå over til en lyntogsform, hvor der nok er et sammenhængende tog, men hvor motorvognen er afløst af noget, der nærmest ligner et lokomotiv.

Hvor mange kilometer har de danske MA-tog kørt?

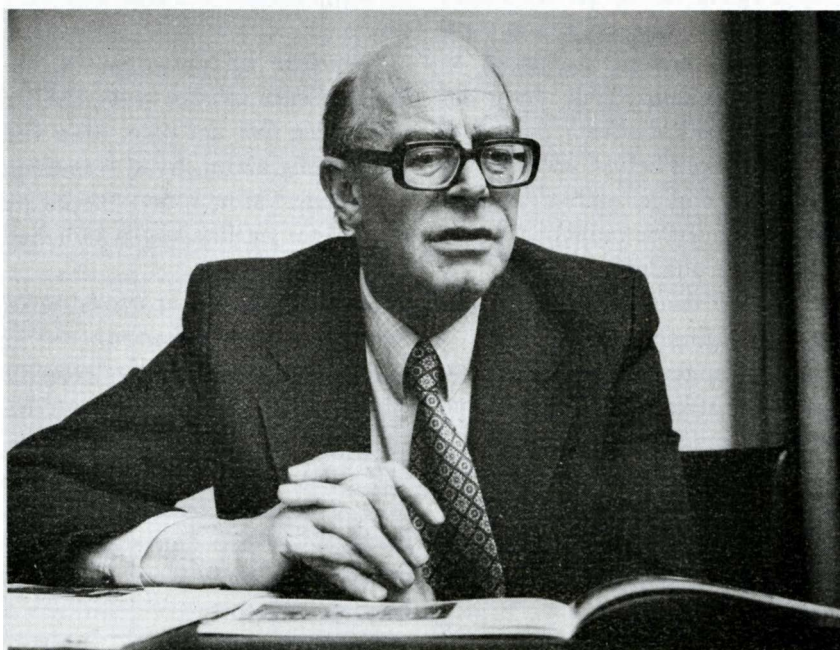
Sammenlagt har de kørt 26,8 mill. km.

Hvor mange år regner man med, at et sådant tog kan køre?

Vi regner med ca. 25 år.

Er der mange reparationer?

Det drejer sig jo om meget avancerede og komplicerede køretøjer, og det kræver vedligeholdelse. Men det, som det kommer an på, er jo, hvad reparationerne koster i forhold til det, togene har tjent ind. Togene kører op mod 300.000 km om året, og det vil sige, at for et tog, der kører så mange kilometer og beforder så mange pladser, og som giver så og så megen indtægt, bliver for det første anskaffelsesudgiften mindre væsentlig – og for det andet bliver også vedligeholdelsesudgif-



ten af mindre betydning i forhold til det, disse tog præsterer og indtjener.

Hvordan ser De på lokomotivmandens arbejdsforhold i førerrummet?

Betragter vi de første lyntog, var der i dem en meget sammenkneben plads på førervognen; betragter vi derimod MA-lyntogene, må vi konstatere, at der her findes et stort og rummeligt og godt lyddæmpet førerrum. Dette problem er noget, vi har meget nær kontakt med lokomotivmændene om.

Der bygges således ikke noget nyt køretøj, uden at vi få foretaget en opstilling af førerrummet i fuld målestok, og i hensigtsmæssige materialer. Derefter inviterer vi repræsentanter for lokomotivmændene til – sammen med os – at se på indretningen af førerrummet. Det blev også gjort med MA-togene i sin tid, hvor firmaet M·A·N i Nürnberg opførte en komplet model af den nye styrevogn.

Er der en arbejdsgruppe i gang netop om disse ting?

Ja, vi har netop en sådan arbejdsgruppe i gang, der ser på fremtidens førerrum. I denne gruppe er også repræsentanter for D.L.F. med. Vi ser gerne et samarbejde, hvor der også kommer kritik frem, og hvor vi får alle forhold belyst, så vi kan få det bedst mulige etableret fremover, inden for de muligheder som økonomien tillader.

Hvordan med instrumentapparaturerne i førerrummet?

Der er en generel tendens til, at man søger at komme bort fra at have alt for mange instrumenter.

Det har kendetegnet f.eks. vore diesellokomotiver, at hovedprincippet har været at stræbe henimod, at der ikke blev et utal af instrumenter at se på.

Og dødmandsanordningen?

Ved tog, der kører hurtigt, må man bestræbe sig for at få en endnu bedre dødmandsanordning end tidligere. Derfor indførte vi på MA-lyntogene det nye dødmandsystem, svarende til hvad der anvendes på de tyske lyntog, hvor lokomotivføreren hele tiden skal registrere, at han er til stede. Og det har virket tilfredsstillende. Vi arbejder med tilsvarende systemer på vore lokomotiver og moderniserer i øjeblikket – i forståelse med lokomotivmændene – de ældre køretøjer med et bedre dødmandsystem, et system som ikke blot fungerer i det øjeblik, hvor den pågældende bliver indisponibel, men som i virkeligheden er i funktion hele tiden, sådan at han ved sin betjening og bevægelser hele tiden viser, at han er der, og er intakt.

Det er diskuteret at indføre førerløse tog?

Det er diskuteret. Jeg tror nok, at resultatet af disse diskussioner alle steder har været, at der ude på strækningerne til stadighed vil være mulighed for, at der kan ske et eller andet, og hvor det har betydning, at der er en person, der kan observere det.

Førerløse tog regner maskinchefen ikke med som en mulighed?

Nej, jeg tror det ikke. Man ved selvfølgelig aldrig, hvad fremtiden vil bringe. Men i den nærmeste fremtid ser jeg ikke nogen mulighed for at realisere det.

Telefon i toget er et stærkt ønske og stærkt oppe i debatten?

Både spørgsmålet om telefon for passagererne, og for lokomotivføreren (så han fra sin plads har mulighed for radiokontakt med togledere, værksteder osv.) er under undersøgelse. Man kan sige, at det ligger nogenlunde klart, at det vil blive gennemført.

Hvornår?

Det første, altså telefon til passagererne, vil i MA-lyntogene blive gennemprøvet meget snart. Det andet (vedrørende radiokontakt for lokomotivførerne) arbejdes der med i projektgrupper, og det vil også blive indført. Men jeg kan ikke lige i øjeblikket sige det endelige tidsprogram.

Er man i udlandet længere fremme med dette?

I Tyskland er man efter afsluttede forsøg ved at indføre det.

Kan De sige noget om bestræbelserne for indførelse af automatisk togstop?

Vi er igang med at indføre det på S-banen. Det vil virke på den måde, at hvis et stopsignal passeres af toget, kommer der en automatisk bremsning af dette. Det er særligt nødvendigt at få dette realiseret ved S-banen, hvor togene kører tæt efter hinanden, og ligeledes for lyntog, hvor man kører med stor hastighed. Det er jo en ekstra sikkerhed, at man kan gøre sig uafhængig af mennesket. Man kan også sige, at man støtter mennesket ved at have et anlæg, der hjælper på sikkerheden på den måde, at man forhindrer et uheld, fordi et stopsignal, der skulle have været respekteret, men ikke bliver det, udløser en automatisk bremsning. Vi får dette indført for S-banerne i år. Vi arbejder med et andet system for hovedlinierne. Vi ser sådan på det, at med den forøgede hastighed, som vi fremover tænker at komme op på, bliver det uomgængeligt nødvendigt at indføre et system med automatisk togstop. DSB sætter meget ind på disse sikringsbestræbelser, men det kræver en udviklingstid og en finansiering. Men det har høj prioritet både som udviklingsarbejde og med hensyn til de midler, der skal afsættes hertil, slutter maskinchefen.

Nye MZ lokomotiver

DSB har hos det svenske firma NOHAB i Trollhättan som hovedleverandør og med A/S Frichs, Århus, som deltager i leverancen bestilt 15 nye MZ-lokomotiver med en motorydelse på 3900 hk til levering i 1976-1977.

NOHAB, der har licens på lokomotivbygning fra verdenskoncernen General Motors' lokomotivafdeling, har stået bag leveringen af de øvrige MX-, MY- og MZ-lokomotiver, der er i drift ved DSB, og samarbejdet med det danske firma A/S Frichs som leverandør af lokomotivernes mekaniske del har kendetegnet alle leverancerne. Ved det nye indkøb indgår A/S Frichs iøvrigt med endnu større andel end tidligere.

De 15 nye MZ-lokomotiver adskiller sig fra de sidst leverede MZ-lokomotiver med samme dieselmotor på 3900 hk bl.a. derved, at de kun forsynes med udstyr til elektrisk togopvarmning.

De tidligere MZ-lokomotiver er indrettet, så de kan benyttes såvel til dampopvarmning af togets vogne som til elektrisk togopvarmning, men idet den elektriske varme i stigende grad vil komme til anvendelse

se ved DSB, vil dampkedel og vandbeholdning kunne udelades ved den nye leverance.

Den vægtbesparelse og pladsbesparelse, der opnås herved, udnyttes især til bedre støjdempling end tidligere med større lyddæmpere og bedre støjisolering mod maskinstøj samt til installation af elektrisk bremse. Den elektriske bremse vil i særlig grad blive nødvendig, når lokomotiverne, som der forventes, senere vil blive benyttet ved maksimalhastighed 160 km/time.

Udstyret til elektrisk togopvarmning leveres af det vesttyske firma AEG, medens det øvrige elektriske udstyr til kraftoverføring m.v. samt dieselmotoren og tilbehøret hertil leveres fra General Motors' amerikanske lokomotivfabrik.

De nye MZ-lokomotiver vil bringe antallet af DSB's MZ-lokomotiver på ialt 65. Nyanskaffelsen giver en tiltrængt udvidelse af DSB's lokomotivpark, hvor udrangering af de ældste diesellokomotiver trænger sig på, og hvor den stigende passagertrafik i intercitytog og regionaltog stiller forøgede krav til materiellet.

Emolumenter
fra
1. 4. 1975

Ydelsens art		1.-22. m.	Fra og med 29. dag
Timepenge		3,10	2,05
Fulde dagpenge		61,65	41,10
Tillæg for 1.-4. dag		2,90	-
Hotel-dispositionsbeløb	København	122,00	81,00
	Øvrige land	83,00	55,00
Natophold uden dokumentation	Fast godtgørelse	56,50	-
	Nedsat godtgørelse	-	37,50
Kørepeng		2,71	-
Rangergodtgørelse		1,36	-
Natpenge	Kl. 17-22	4,55	-
	Kl. 22-6	7,25	-
Godtgørelse for tjeneste på lørdage, søn- og helligdage, mandage, grundlovsdag efter kl. 12 samt juleaftensdag efter kl. 14		9,45	-
For 3-delt tjeneste		4,45	-
For delt tjeneste udov. 12. time		2,15	-

DSB søger lokomotivførere

Har De familie eller bekendte, der vil deltage i den udvikling som DSB står for, og som kunne tænke sig at være medarbejder i vor virksomhed, og dermed være med til at yde vore kunder en endnu bedre service?

Så er der mulighed for at blive uddannet til betjening af S-togene i Københavns nærtrafik med tjenestested i København.

Det kræves, at man

- er fyldt 24 år
- har normal høreevne og farvesans
- har fornøden synsstyrke (dvs. 6/6 på det ene og mindst 6/12 på det andet øje uden brug af afstandsbiller)
- er faglært inden for et fag, der berettiger til optagelse i Dansk Metalarbejder Forbund.

Vi ansætter den 1. august og 1. oktober 1975.

Spørg om de er interesseret i ansættelse og bed dem evt. skrive eller ringe til vort personalekontor, (01) 14 04 00, lokal 2018 eller 2917 og få tilsendt et ansøgningsskema.

Man kan også få udleveret ansøgningsskema på vore stationer.

DSB
Personalekontoret
Sølvgade 40
1349 København K

En perlekæde af smukt, gammelt jernbanemateriel

8

Danmark har fået et ideelt placeret museum for udrangeret, kørende materiel, og Odense har fået en ny trestjernet turistattraktion.

Over tusinde mennesker deltog i indvielsen af jernbanemuseet i de gamle remiser i Odense. Alene fra København og Århus kom 700 gæster og jernbaneinteresserede med damptrukne særtog. Fra Kolding kom et tog fyldt med medlemmer af veteranjernbaneklubben og endelig mødte fynboer i alle aldre op. Indvielsen blev en folkefest og hos mange ældre jernbanefolk var der en klump i halsen og skinnende øjne, da en H-maskine strøg ind på banegården med det københavnske særtog efter sig. Samtidig kom fra modsat side en R-maskine med de

jyske gæster. Der blev piftet med fløjten, der blev svinget med flag og jublet, medens dampen indhyllede de mange mennesker på perronen.

Særtoget fra København blev på strækningen til Korsør trukket af en P- og en E-maskine, som klarede turen på en time og sytten minutter.

Fra Odense banegård transporterede en F-maskine med vogne fra Kolding-Trolhedebanen indbudte gæster til Fruens Bøge til frokost på restaurant »Skoven«.

Museets mange »Perler«

Sydfynske Jernbaners gamle remiser er ramme om museets mange »perler«.

Rammen er ideel. Hvad ville væ-

re mere forkert end at anbringe DSB's og noget af privatbanernes gamle, velholdte materiel i en ny betonbygning?

I og omkring museumsbygningerne er der opstillet signaler, meldeapparatur, sporskifter, signallamper og udstyr til et stationskontor som det så ud for en menneskealder siden. Museet har samtidig mulighed for at præsentere et stort modelbaneanlæg og lade udstillinger skifte med mellemrum. Fra åbningsdagen er der en udstilling af færgefarten på Storebælt. Men tilbage til det kørende materiel.

Det ældste persontogslokomotiv i samlingen er Litra B, nr. 45, bygget i 1869 i Newcastle. Det har to cylindre, vejer 46.2 tons og kunne

Her ankommer veterantoget, forspændt en F-maskine, til Fruens Bøge med indbudte gæster.



præstere en max. hastighed på 90 km/t.

En herlig maskine på museet er også maskinchef O. F. A. Busses litra P nr. 125, bygget i 1882. Maskinen blev bevidst konstrueret som »letvægter«, 23.3 t. og med en max. hastighed på 45 km/t, fordi den og to andre skulle køre på Thy-banen, Sallingbanen og Assensbanen, hvor man i spareiver havde benyttet billigere og mindre-bæredygtigt materiel end på øvrige baner. Førerhuset er meget lille, idet man havde tænkt sig at gøre maskinen eenmandsbetjent. Det blev dog ikke til noget. Kørselsretningen var med skorstenen bagi og bogie forrest!

Lokomotiver som litra O nr. 318 bygget i 1898, rangermaskinen Hs nr. 363 fra 1888 litra A nr. 159 fra samme år står der også i smuk stand, ligesom P 931 fra 1910 er repræsenteret.

Det er naturligvis ikke lokomotiver altsammen.

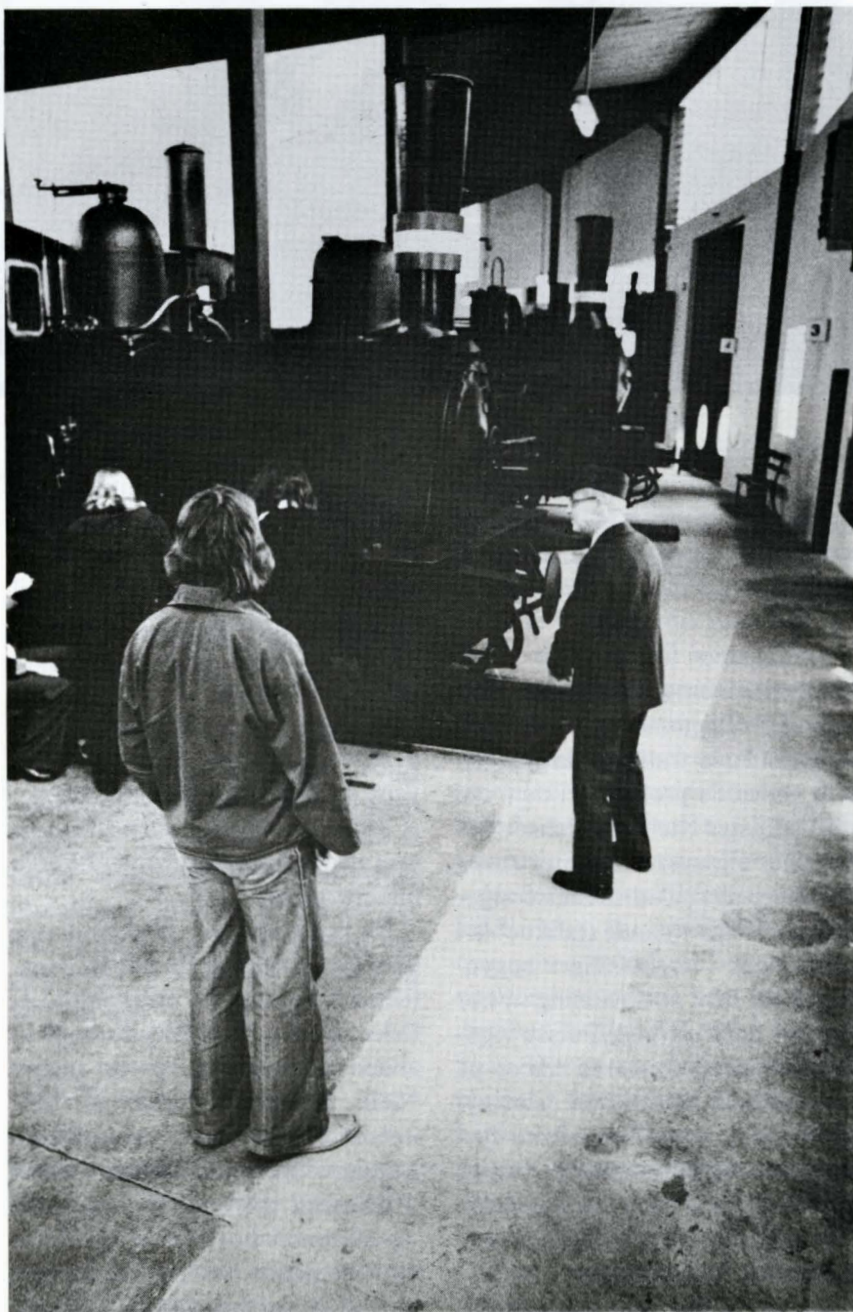
Der er to kongevogne fra århundredskiftet. Postvogne fra 1854, to-etagers udflugtsvogne fra Klampenborgbanen og en 2. og 3. classes personvogn Bj 665 fra 1868, hvor billetteringen foregik på trinets langs vognens side.

40.000 besøgende årligt

Med jernbanemuseet har Odense i hård konkurrence med Fredericia og Helsingør fået en ny tre-stjernet attraktion (H. C. Andersenmuseet er en anden). Forespørgsler fra ud- og indland røber vældig interesse, og museumsledelsen regner med et

årligt besøgstal på 40.000. Odense kommune har satset mange penge på museet, som ligger mellem bane-gården og et netop saneret bebo-elsesområde, hvor der skal opføres et stort, nyt posthus og en rutebil-terminal.

K. List



Et glimt fra remisen med de interessante damplokomotiver fra jernbanernes tidligste tid i Danmark. Ung som gammel vil også i fremtiden studere dem med interesse.

Nyt trafikorgan for at sikre bedre planlægning

10



Trafikminister Niel Matthiasen om kravene til kollektiv trafik og forholdet mellem DSB, forbrugere og medarbejdere.

Manglen på en trafikpolitisk målsætning herhjemme og en koordinering af hele trafikplanlægningen er et par af de problemer, den nye trafikminister Niels Matthiasen beskæftiger sig med. I et interview i anledning af sin udnævnelse siger han, at den kommende trafikdebat i Folketinget – formentlig i begyndelsen af den nye samling – bør medføre en afklaring på disse vigtige områder. Ministeren håber på tilslutning til oprettelsen af et nyt trafikorgan, som skal afløse den hidtidige trafikkommission. Denne har siddet i mange år, men haft begrænset betydning på grund af en alt for lille kompetence.

Det nye organ skal kunne spille

en langt mere aktiv rolle og være et nyttigt grundlag for politiske beslutninger om trafikspørgsmål. Niels Matthiasen forestiller sig et organ, der er uafhængigt i forhold til trafikministeriet og også i forhold til lokale interesser. Det skal have såvel et sekretariat som en styrelse, men iøvrigt kunne trække på ekspertise fra mange side. Der skal være mulighed for på eget initiativ at tage opgaver op, men samtidig skal andre instanser kunne bestille undersøgelser.

En vigtig opgave vil være at vurdere de forskellige former for langtidspanlægning på trafikområdet, f.eks. DSB's plan 90 i forhold til anden planlægning. Iøvrigt regner Niels Matthiasen med, at ikke mindst Folketingets trafikpolitiske udvalg vil kunne have glæde af det nye organ, men det gælder f.eks. også kommuner og amter, der i stadig højere grad beskæftiger sig med trafikplanlægning, både i forbindel-

se med de større byer og i de svagt befolkede områder.

Muligheden for flere bevillinger

Til spørgsmålet om, hvorvidt den større forståelse for den kollektive trafik, også hos politikerne, vil være ved, siger Niels Matthiasen:

– Det tror jeg afgjort, også selv om et og andet retter sig op efter energikrisen. Men denne forståelse bør naturligvis give sig udslag i øgede bevillinger til den kollektive trafik. I den forbindelse er der behov for en revision af langtidspanerne, så de følger de nye intentioner. Det gælder f.eks. af vejplanerne, hvilket vil sige at nedskæringer må overvejes.

– Vil der være bevillinger til en begyndende elektrificering af DSB's hovedbanenet?

– Vel ikke lige de første år, men jeg regner da ikke med, at den nu-

værende økonomiske krise fortsætter, og spørgsmålet må afgjort tages op, eventuelt i forbindelse med tanken om et energisamarbejde i Norden.

Takstniveauet

– Hvilke faktorer er afgørende, hvis den kollektive trafik skal gøres mere attraktiv?

– Rækkefølgen må efter min opfattelse være hyppighed, lave takster, hurtighed og komfort. Når jeg sætter komfort lavest, skyldes det, at jo hurtigere rejsetiden bliver, jo mindre vil kravene til komfort være.

– Med hensyn til taksterne vil mange jo nok mene, at de i dag ikke er lave?

– De forhøjelser, som hidtil er foretaget, har været motiveret med, at det var rimeligt, at DSB fik dækning for de ekstra udgifter, inflationen har medført. Alligevel betaler DSB's kunder jo ikke kostprisen.

Veje kontra baner

– Skal man alene ad frivillig vej få flere til at benytte kollektiv trafik, og er restriktioner overfor brug af biler nødvendige?

– Det frivillige princip er at foretrække, men restriktioner overfor biltrafik i de større byer kommer man ikke udenom.

– Er restriktioner nødvendige i bestræbelserne for at flytte gods fra veje til baner i lighed med, hvad man søger i Sverige og Vesttyskland?

– Nu er afstandene jo større i disse lande, og jernbanernes muligheder ligger fortrinsvis på de længere strækninger. Hvis gods skal f.eks. fra Holbæk til Kalundborg, vil vejtransport sikkert være det mest hensigtsmæssige. Man må jo også anlægge en økonomisk vurdering. Hvis resultatet af en overflytning

gennem restriktioner bliver ekstra udgifter, som i sidste ende pålægges varerne til ugunst for forbrugerne, er der jo ikke så meget vundet.

HT-ordning andre steder?

– En vigtig nyskabelse på trafikområdet er Hovedstadsrådets Trafikselskab. Skal man vente lignende ordninger i f.eks. de større provinsbyer?

– Lad os først se, hvordan HT-ordningen virker. Det er ikke sikkert, at den kan indpasses alle steder, fordi forholdene er forskellige, og iøvrigt er man jo i flere kommuner allerede i gang med at se på problemerne omkring betjening og koordinering.

– Kan problemerne omkring betjeningen af de tyndt befolkede områder løses?

– Hyppigheden kan naturligvis ikke blive den samme overalt, men jeg tror nok, at man nogle steder kunne få en bedre dækning uden at sætte de helt store ressourcer ind.

– I visse områder, bl.a. mellem Næstved og Slagelse agiteres der for en genoptagelse af trafikken på nedlagte jernbaner. Er der mulighed herfor?

– Det må være rimeligt først at se på, om problemerne kan løses ved indsættelse af flere busser. Det er jo muligt, at denne betjening er for dårlig. Hvis jernbanedriften skulle genoptages af DSB, er det iøvrigt ikke givet, at det også er DSB, der skal bære et eventuelt underskud ved kørslen.

HH-tunnellen

– Hvorledes ser De på mulighederne for isoleret at gennemføre Helsingør–Helsingborg tunnelen?

– Hvis Saltholm-lufthavnen falder, er Øresundsafalterne ude af billedet, og det gælder også tun-

nelprojektet. Så kan spørgsmålet naturligvis tages op på anden vis, men vi ved jo, at tunnelen er den del af aftalen, svenskerne mindst interesserer sig for.

I relation til bro- og tunnelprojekterne kan man mene, at Danmark ikke skal være et transitland for trafik fra Sverige og sydpå. Det bør i hvert fald ikke være hovedmotiveringen for gennemførelsen, hvis man ser rent vejrmæssigt på det. For jernbanerne er sagen den, at transittrafikken betyder en indtægt, og vi skal også tage i betragtning, at der ved fortsat færgedrift bliver tale om betydelige investeringer.

Indflydelsen på DSB

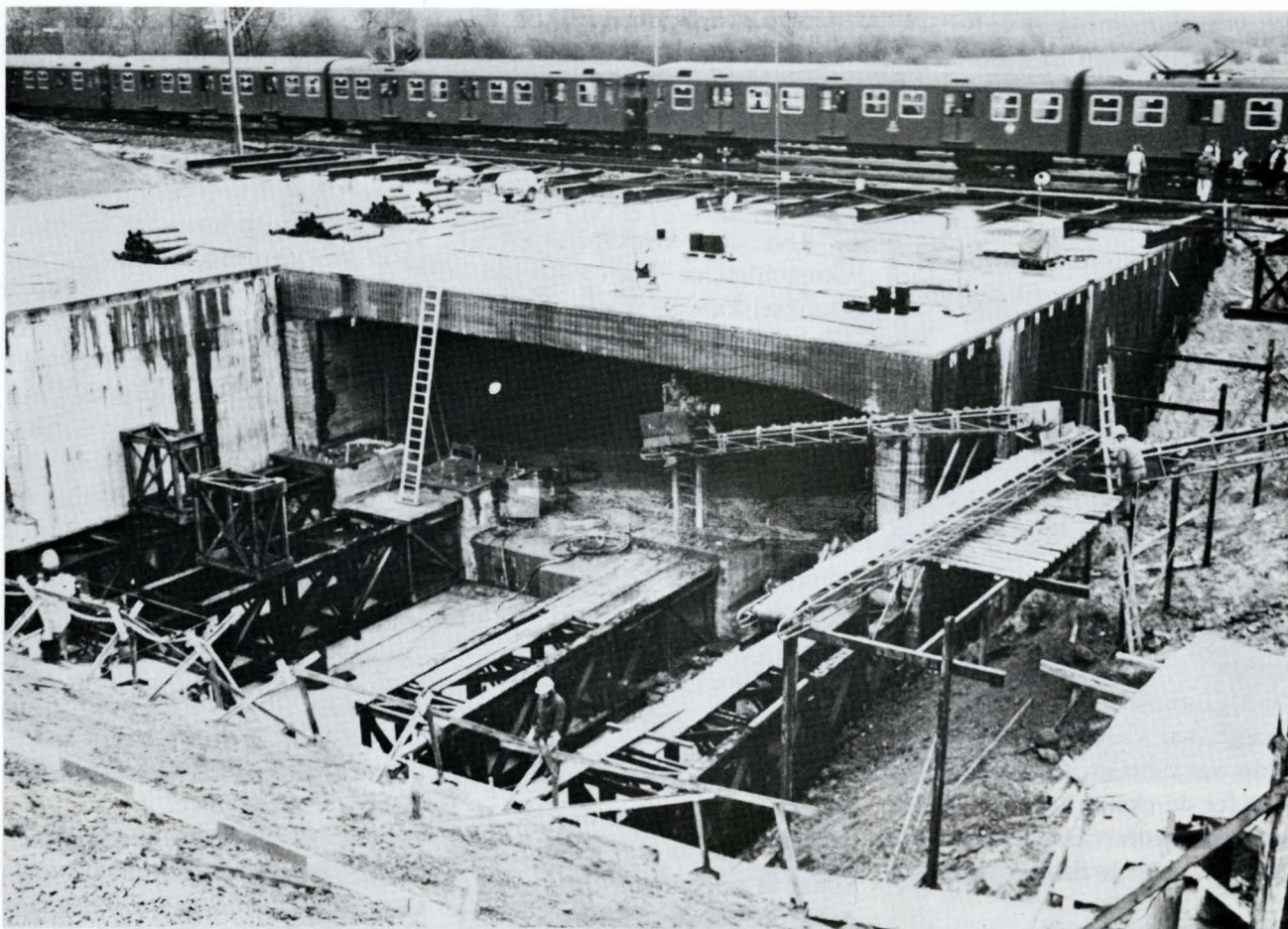
– DSB's forhold til offentligheden har altid interesse. Bør kunderne have større indflydelse på DSB's dispositioner?

– Det er mit indtryk, at DSB er meget lydhør overfor henvendelser, således at denne udvikling kan fremmes. Det vil nok være svært at skabe et organ, som kan repræsentere alle forbrugerne, men henvendelser både her til ministeriet, til DSB og gennem pressen viser, at folk ikke holder sig tilbage. Problemet er blot, at selv om DSB viser sig velvillig, ligger en løsning ikke altid lige om hjørnet, hvad de fleste kan have svært ved at forstå.

Medarbejderindflydelsen er ligeledes vigtig. Samarbejdsudvalg har man, men målet må være rigtige virksomhedsnævn, som sikrer de ansattes indflydelse. Man må blot være klar over, at overgangsproblemer i forbindelse med øget arbejdspladsdemokrati vanskeligt undgås. I begyndelsen vil der være en tendens til pindehuggeri om detaljer, i stedet for at man beskæftiger sig med de mere principielle spørgsmål.

Brobygning efter ny metode

12



Arbejdet skrider støt og roligt frem med tog drønende over arbejdsstedet.

Bygning af en bro under en trafikeret jernbane kan ikke undgå at give gener for togtrafikens afvikling i form af hastighedsnedsættelser forbi brostedet, ofte helt ned til 40 km/t i perioder op til ½–1 år. Der ved kan køretiden blive forlænget med nogle minutter.

I forbindelse med udførelsen af motorringvejen mellem Jyllingevej og Vestmotorvejen skal der udføres et stort broanlæg, der fører motorvejen ned under de to S-togsspor og de to fjernspor mellem Brøndbyøster station og Glostrup station. På denne tæt trafikerede strækning vil hastighedsnedsættelser være ubehagelig for afviklingen af såvel S-togstrafikken som fjerntrafikken

(Intercity togene), og teknikerne fra vejdirektoratet og DSB har derfor taget en ny metode for brobygningen i brug.

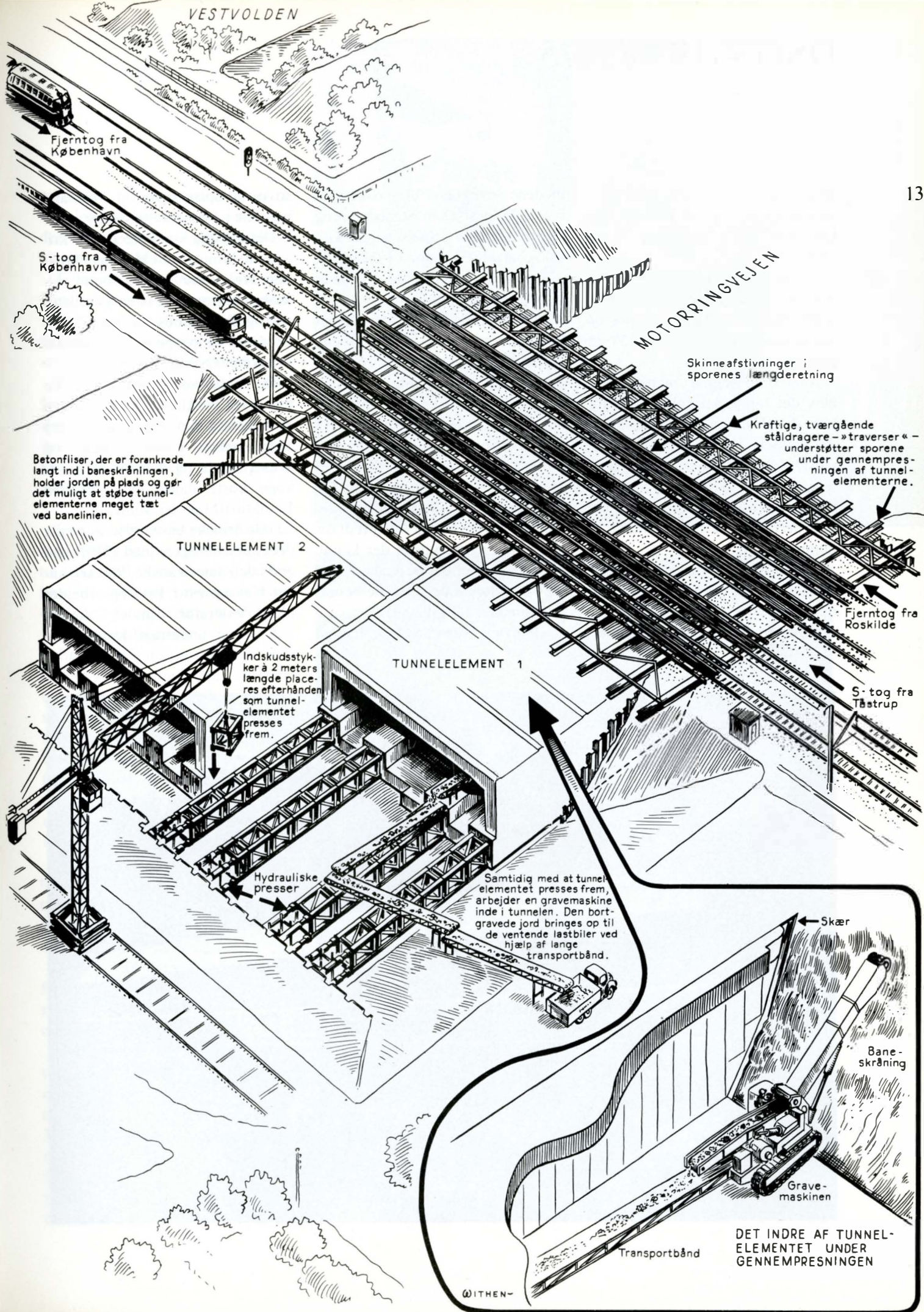
De to 17 m brede tunnelelementer blev udført i jernbeton i en stor byggegrube lige ved siden af banen. Efter at der er blevet indlagt et stort antal skinneafstivninger og ståldragere til at bære jernbanesporene, kan de to ca. 3000 t tunge tunnelelementer presses ind under banen.

Samtidig med gennempresningen foretager en specialgravemaskine udgravning af jorden lige foran tunnelelementet, hvorved pressekraften ikke regnes at kunne overstige 4000 t fordelt på 16 stk. 250 t hydrauliske presser.

Gennempresningshastigheden er 10–20 cm i timen, så at hvert element kan være bragt på plads under sporene i løbet af 14 dage svarende til en flytning på ca. 30 m.

Metoden er hentet til Danmark fra Vesttyskland, hvor den har været anvendt adskillige gange af de vesttyske jernbaner.

Under selve gennempresningen skal togenes hastighed kun nedsættes til 60 km/t i den korte periode, den varer. DSB har derfor anskaffet sig et sæt sporafstivningsmateriel, presseudstyr og en specialgravemaskine, så at metoden også kan anvendes ved andre underføringsanlæg.



Deutsche Schlafwagen- und Speisewagen-Gesellschaft i daglig tale DSG kan den 1. april fejre 25 års jubilæum.

Det er dog kun selskabet under navnet DSG der fejrer 25 års jubilæum, idet det tyske sovevogns- og spisevognsselskab er over 58 år gammelt.

Allerede i januar måned 1917 blev det første selskab startet for hele det daværende Tyskland under navnet »Mitropa« (Mittleuropäische Schlafwagen- und Speisewagen AG). »Mitropa« begyndte under den første verdenskrig og det var derfor også uhyre svært at komme i gang.

Aktiekapitalen var på kun 1200 Mark og selskabet ejede ingen vogne. Der blev dog samlet spisevogne sammen fra 7 forskellige selskaber,

medens sovevogne blev overtaget fra de Preussischen Staatsbahn og Internationalen Speisewagen-Gesellschaft (ISG). Først i 1922 havde »Mitropa« kræfter til at begynde et nybygningsprogram.

I de følgende år blev der bygget en række nye spise- og sovevogne og »Mitropa«-vognene blev daglige gæster i en række lande.

1939 begyndte igen en ny verdenskrig og da denne sluttede i 1945 stod »Mitropa« næsten med lige så tomme hænder som i 1917. Af en vognpark på ialt 389 spise- og 377 sovevogne var 52,5% totalt ødelagt. De øvrige vogne var spredt for alle vinde og de vogne der kunne benyttes var enten beslaglagt eller blev benyttet af de allierede besættelsesmagter i Tyskland.

»Mitropa« var således reelt uden

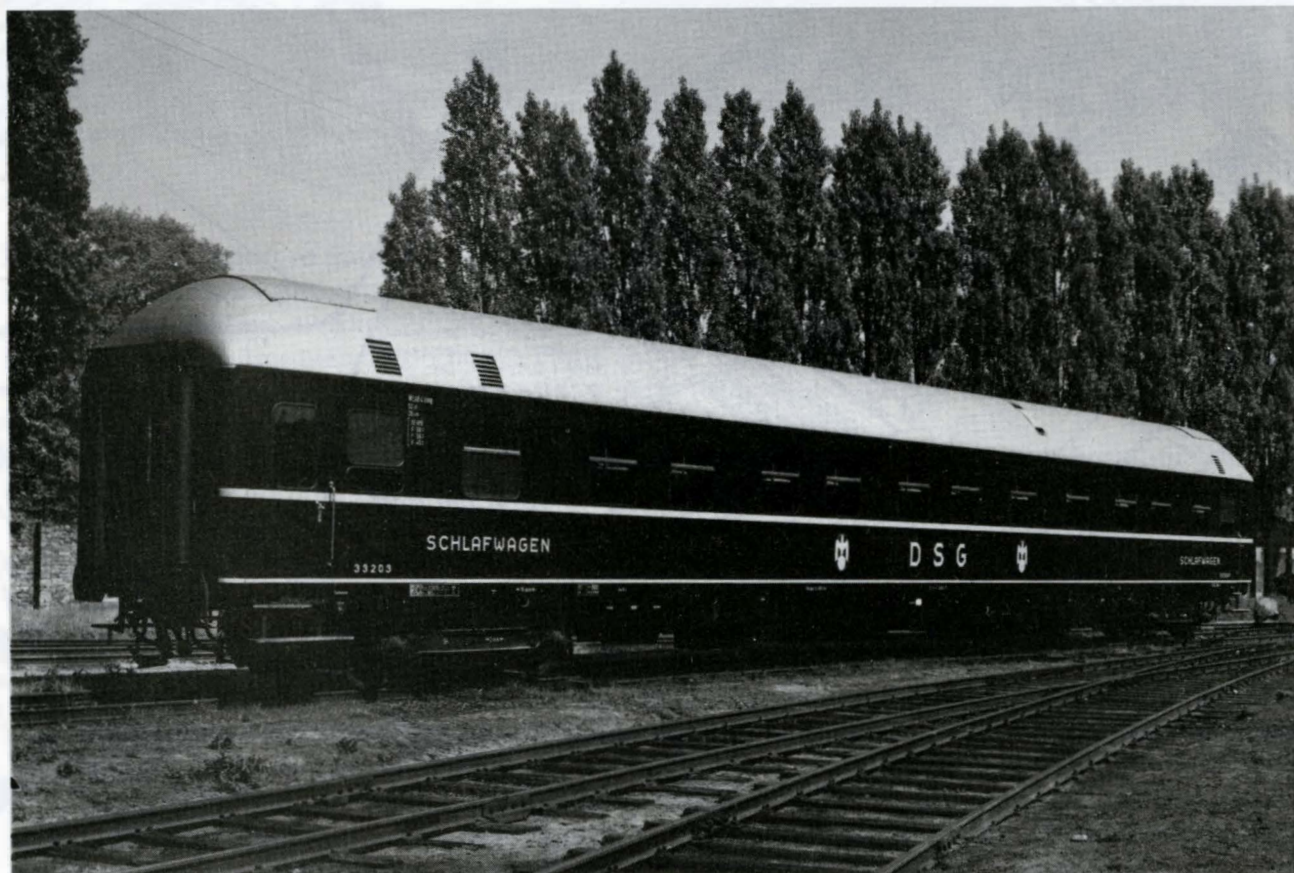
sove- og spisevogne og Tyskland var delt i 4 besættelseszoner.

Det tog dog kun 4 uger efter krigens afslutning før »Mitropa Direktion West« var startet. Dette selskab skulle operere i den amerikanske og franske besættelseszone.

I de første troppetog bl.a. mellem Frankfurt-Ost og Bremerhaven.

De første sovevogne for civile rejsende i Tyskland efter den anden verdenskrig blev indsat den 2. maj 1947 mellem Frankfurt/Main og Wesermünde og den første spisevogn kørte dagen efter mellem Frankfurt/Main og München.

I den britiske besættelseszone gik det endnu dårligere med »Mitropa« end i den amerikanske, idet selskabet blev opløst i 1945 og arbejdet blev videreført under navnet E.S.G. og underlagt Jernbanedi-



rektionen i Hamburg. Det første vognløb for civile blev en spisevogn der i maj 1948 blev indsat mellem Hamburg og Köln.

I den russiske besættelseszone blev »Mitropa« videreført under samme navn og firmamærke. »Mitropa«-vogne ses nu bl.a. daglig på strækningen Berlin-København.

Efter oprettelsen af den tyske forbundsrepublik i 1949 blev det nødvendigt at starte et nyt selskab bestående af »ESG« fra den engelske zone samt dele af det gamle »Mitropa«.

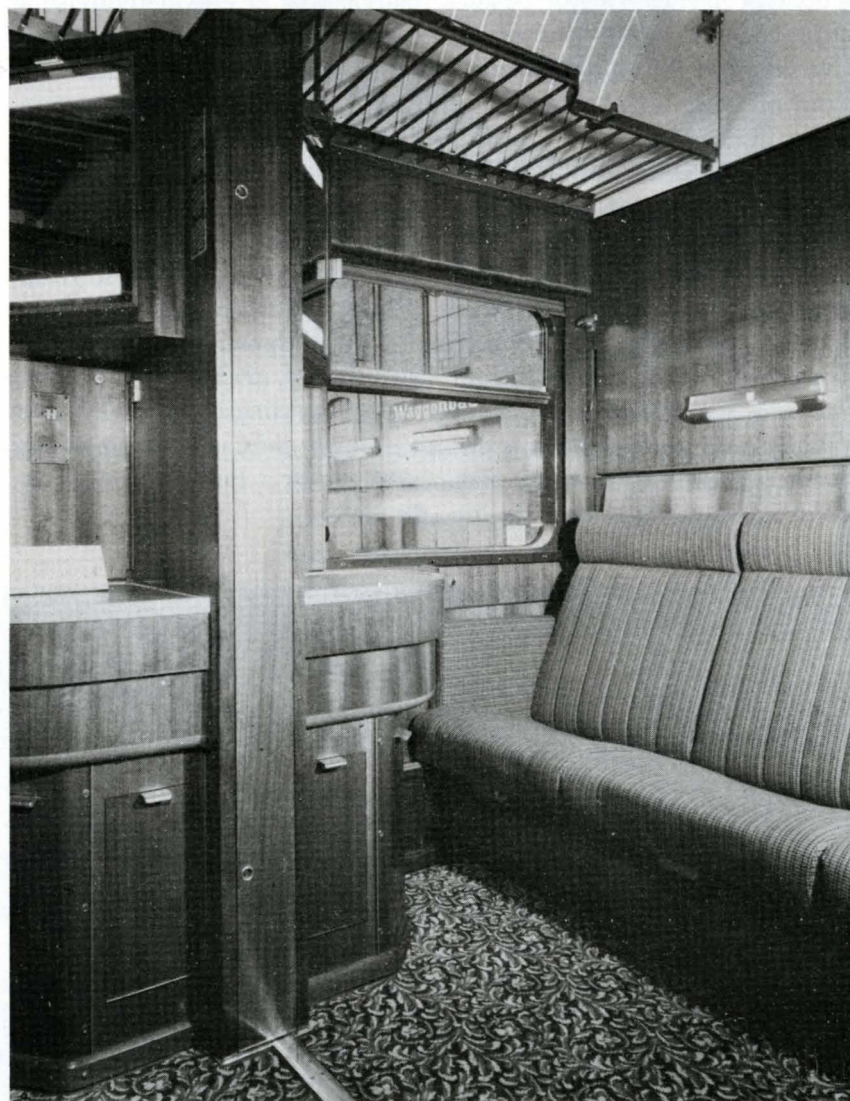
Den 1. april 1950 startede DSG med det beskedne tildelte vognantal. På grund af det meget store behov for sove- og spisevogne blev dog 32 af de under krigen ødelagte vogne genopbygget.

En god udgangsposition for selskabet var det dog, at de i 1950 fik overdraget 40 nybyggede sovevogne som var bestilt af »Mitropa Direktion West«. Disse vogne vakte berettiget opsigt såvel i som udenfor Tyskland, idet vognene var indrettet med 20 små ensengskupeer og sengene var placeret i vognens længderetning.

Vognene blev meget værdsat og flittig benyttet af de amerikanske tropper i Europa, men betragtes ikke i dag – 25 år efter – som sidste skrig i modeverdenen.

Fra 1950 gik det stærkt fremad og fra 1959 til 1968 blev der bl.a. leveret ialt 117 nye sovevogne, heraf er ca. 60 udstyret med dusche.

De gamle sovevogne er forlængst udrangeret og DSG står i dag med en sovevognspark på ialt 185 med en gennemsnitsalder på ca. 10 år og 300 spise- og restaurationsvogne med en gennemsnitsalder på ca. 10 år og 300 spise- og restaurationsvogne med en gennemsnitsalder på ca. 11 år.



Mange fremtidsperspektiver under debat på LO's kongres

16

En LO-kongres, der har ca. 1.000 delegerede fra medlemsforbund og fællesorganisationer samt et stort antal gæster fra inden- og udenlandske organisationer, er altid en stor faglig begivenhed.

Ved kongressen skal man både skue bagud og drøfte den udvikling, der er gennemløbet, og søge at tilrettelægge en række aktiviteter og en faglig politik for den kommende periode.

Ikke mindst i den nuværende situation, midt i en beskæftigelseskrise og efter en overenskomstafslutning, der endte på Christiansborg, vil de delegeredes drøftelser af disse problemer – og de beslutninger – der tages på kongressen, have interesse for såvel lønmodtagerne som hele befolkningen.

Stort forarbejde

Også før denne kongres, der for første gang holdes i Ålborghallen, er der udført et stort forarbejde på en række områder som baggrund for de hovedemner, der skal drøftes på kongressen, og som de delegerede skal tage stilling til.

Blandt de hovedemner, der kommer op på kongressen, er som nævnt en status over den løn- og

arbejdsfaglige udvikling for fagbevægelsens medlemmer op til i dag. LO's økonomiske afdeling har i den anledning ladet udarbejde en »status-pjece« med undertitlen »Fra helhedsløsning til helhedsplan«. Pjecen, der i tabeller og kurver vil illustrere bl.a. lønudviklingen de forløbne år, er en status over udviklingen fra helhedsløsningen i 1963 frem til helhedsplanen 1975.

Skatteforslag

Et andet hovedtema under kongresdrøftelserne den 12.–16. maj bliver LO's skatteudvalgs debatoplæg til et fremtidigt skattesystem. Debatoplægget er en videreførelse af udvalgets såkaldte delbetænkning, som sidste efterår blev offentliggjort i forbindelse med skattereformdrøftelserne i folketetinget.

Udvalgets endelige betænkning, der ligeledes udsendes i pjeciform, vil indeholde en række væsentlige forslag til en forenkling af selvangivelsen og et mere retfærdigt skattesystem for lønmodtagerne. Udvalgets forslag, der har været drøftet i LO's forretningsudvalg, vil blive et væsentligt indslag i den fremtidige skattedebat i faglige og politiske kredse.

Handlingsprogram

Arbejds miljøproblemerne bliver et andet væsentligt kongres-tema, på baggrund af de seneste års stigende interesse i befolkningen for at skabe det bedst mulige miljø på arbejdspladsen.

Også her er der gjort et stort forarbejde, idet der landet over i de lokale faglige organisationer er arbejdet i debatgrupper med forslag til et fagbevægelsens handlingsprogram om arbejdsmiljø. De mange lokale ønsker og forslag er ved en LO-konference i april blevet samordnet til et fælles forslag til miljøprogram, der forelægges på kongressen i Ålborg.

Forsøgsordning

For yderligere at styrke det lokale faglige arbejde skal kongressen drøfte et forslag fra LO's forretningsudvalg om etablering af en forsøgsordning med LO-ansatte distriktssekretærer i enkelte amter af landet.

En sådan ordning med lokale »LO-sekretærer« har i flere år været gennemført i Sverige med stor succes. De nye distriktssekretærer skal være et mellemlid mellem LO



og de lokale fællesorganisationer og søge aktiveret den faglige virksomhed på lokalt plan bedst muligt.

Økonomien

En række økonomiske spørgsmål skal også drøftes på LO-kongressen. Det gælder dels den fremtidige økonomiske støtte fra fagbevægelsen til a-pressen, og dels spørgsmålet om et højere medlemskontingent fra forbundene til LO.

Blandt forslagene af økonomisk karakter er også 3 mindre forbunds forslag om etablering af en fælles *strejkefond* i LO-regi. Det er indstillet fra LO-ledelsens side, at en sådan fond ikke vedtages på kongressen, men eventuelt ved en senere lejlighed, efter et forudgående udvalgsarbejde herom.

Blandt forbundsforslagene er også spørgsmålet om en øget repræsentation fra Fællesorganisationerne på LO-kongresserne og et forslag om, at A-kassernes Samvirke fremtidigt får repræsentation i LO's forretningsudvalg.

Det særlige LO-lovudvalg har desuden foretaget en modernisering af selve teksten i LO's love, der også forelægges kongressen.

I LO-formanden *Thomas Nielsens* beretning for fagbevægelsens virke de forløbne fire år vil bl.a. indgå oplysninger om udviklingen i medlemstallet fra 1971 til 1975. Der er her sket en medlemsfremgang på ca. 60.000 til 953.318 pr. 1. januar i år. Det kan tilføjes, at LO-forbundenes samlede medlemstal er endnu tættere på 1 mill., idet HK's medlemstal er opgjort pr. 1. april 1974. Siden da har forbundet fået yderligere over 20.000 medlemmer, så millionen vil blive passeret inden for den nærmeste fremtid.

Blandt øvrige indslag i kongressen bliver premieren på en 30 minutters ØD-film i farver.

det koster dig
kun 62 øre
hver 14. dag
at få viden om
hvad der sker
inden for fag-
bevægelsen...



Du bliver naturligvis i forvejen udmærket orienteret om, hvad der sker i dit eget forbund. Det sørger dit fagblad for. Men hvad med den tværfaglige orientering? Ved du nok om, hvad der foregår i den øvrige del af fagbevægelsen. I LO-Bladet kan du læse om det.

ja

jeg vil gerne have LO-Bladet leveret pr. post hver 14. dag i 1975 for kr. 15,-

Navn

Gade

Postnummer

By

Kuponen sendes til Landsorganisationen i Danmark, LO-Bladets ekspedition, Rosenørns Allé 14, 1970 København V.

Grosserer A. Collstrops Rejselegat

I juni måned 1975 vil der kunne uddeles legatportioner af Grosserer A. Collstrop's Rejselegat, hvis bestyrelse for tiden er:

Generaldirektør Povl Hjelt, DSB, Sølvgade 40, 1349 København K.

Direktør Poul Hjortkjær, Danske Privatbaners Fælleskontor, Kronprinsensgade 2, 1114 København K.

Telefondirektør Johs. Rosbæk, Nørregade 21, 1199 København K, og

Direktør Sv. Albrechtsen, SE-AS, 4690 Haslev.

Legatportionerne kan i henhold til fundatsen kun tilstås ansatte ved DSB, Danske Privatbaner, Danske Telefonselskaber og Danske Elektricitetsselskaber til anvendelse til *studierejser til dygtiggørelse i deres tjeneste*, og portionernes størrelse vil i hvert enkelt tilfælde blive fastsat af bestyrelsen.

Beløbet, der er til rådighed, er på ca. 18.500 kr.

Ansøgninger må indgives *inden den 15. maj 1975* til DSB, velfærds- og uddannelseskontoret, Kalvebod Brygge 34, 4., 1560 København V, hvor også ansøgningsblanketter kan fås. (Tlf. (01) 14 04 00, lokal 2824).

Lanternen

Den årlige skovtur afholdes den 24. maj. Afgang fra Kh kl. 15.23 (spor 4). Ankomst til Kh kl. 23.47.

Festmiddag:
Rejecocktail.
Wienerschnitzel.
Islagkage.
Kaffe.
Diverse vine.

Bestyrelsen.

Rejse til Sovjetunionen

Igen i år arrangerer DSB rbu Nørre af den transsibiriske jernbane en rejse til Irkutsk med besøg ved Baikal-søen.

Mere end 5000 km kørsel ad den transsibiriske jernbane fra Moskva over Sovjetunionens endeløse vidder – en rejse med et skær af eventyr over sig.

At hele togrejsen foregår i sovevogn siger sig selv.

Tur 1 varer fra 16/5–27/5 1975.

Tur 2 varer fra 30/8–10/9 1975.

På begge rejser flyves der København–Moskva og retur samt Irkutsk–Moskva. Endvidere flyves der på udflugt fra Irkutsk til Bratsk og retur. I Bratsk besøges eet af Sovjetunionens største kraftværker.

Herudover er der ophold i Irkutsk – 3 dage – Novosibirsk – 2 dage – og i Moskva 1 dag.

Pris: 2849,- kr. for hele rejsen inklusive ophold med fuld forplejning – også under togrejsen.

Udflugter i alle opholdsbyer – også udflugt til Baikalsøen – transfers ved samtlige ankomster og afrejser i Sovjetunionen samt såvel sovjetisk som dansk rejseledelse.

Nærmere program og indtegnning i Danske Statsbaners rejsebureau Nørre – Frederiksborggade 42 – 1360 K – telefon (01) 13 34 42, hvor hr. Niels Kristensen eller hr. Jens Rasmussen er kontakt-personer for disse rejser.

Efterlysning

Er der blandt lokomotivmændene mulighed for køb (evt. lån) af »Damplokomotivet og dets betjening« (tekst og planer).

Jens Chr. Bach,
Stadionvej 131, st. th.,
2600 Glostrup.

PERSONALIA

Forfremmelse til lokomotivfører (17. lrm.) pr. 1-3-1975

Lokomotivfører (13. lrm.) S. N. Carlsen, ddt Fa i ddt Kø

Overgået til stillingen som kontorassistent (3. lrm.) efter ansøgning pr. 1-3-1975

Elektrofører (13. lrm.) J. Olsen ddt Kh i Vukt

Afsked på grund af svagelighed pr. 30-4-1975
Lkf. (15. lrm.) K. E. B. Pedersen, ddt Ng.

Dødsfald

Lokomotivfører B. E. Bertelsen, Laur. Jensensgade 2, Gedser, er afgået ved døden d. 21-3-1975.

Pens. lok.fører H. Winther Jensen, Varbergvej 61, st. tv., 6100 Haderslev, er afgået ved døden d. 16-3-1975.

Pens. lokomotivfører H. Enevoldsen, Nørre Alle 41, Kbh., er afgået ved døden d. 9-3-1975.

Pens. lokomotivfører K. P. V. Hansen, Dybbølsgade 9, Kbh., er afgået ved døden d. 11-3-1975.

Pens. lokomotivfører H. V. Jensen, Vollsmose Allé 108, Odense, er afgået ved døden d. 14-3-1975.

Pens. lokomotivfører A. N. Libner, Skolevangen 5, Brønshøj, er afgået ved døden d. 19-2-1975.

Opmærksomhed frabedes

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

A. Schmidt,
Lokomotivfører Hg.

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lokomotivfører V. E. (Riber) Andersen,
Gb.

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lokomotivfører V. H. Løwer, Gb.

Foreningen af pensionister ved DSB

afholder generalforsamling *tirsdag den 27. maj kl. 13.30* i »Den røde Okse«, Klostergade 28, Aarhus.

Dagsorden ifølge lovene.
Gratis eftermiddagskaffe.

Bestyrelsen.

Adressefortegnelse

Københavns Godsbanegård: Lokomotivfører P. J. J. Busk, Bremensgade 64, st., 2300 København S. Tlf. 59 30 93.
Kasserer: Lokomotivfører P. K. Kristensen, Banefløjen 8, 2, 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. O. Christensen Bastbjerg 13, 2690 Karlslunde. Tlf. (03) 15 20 62.
Kasserer: V. F. Jensen, Lindevangshuse 24, 2, 2630 Tåstrup. Tlf. (01) 99 82 77.

Roskilde: Lokomotivfører A. Hauschildt, Harevang 19, 4000 Roskilde. Tlf. (03) 35 12 42.
Kasserer: Lokomotivfører Aa. Preisler, Sv. Estridsensvej 11, 4000. Tlf. (03) 35 55 40.

Helsingør: Lokomotivassistent M.B. Rasmussen, Margeritten 2 F, 2620 Albertslund. Tlf. (01) 64 67 33. Pr. 1/5: 02 område.
Kasserer: Lokomotivfører E. H. Sørensen Blichersvej 93, 3000.

Næstved: Lokomotivfører B. I. Sørensen, Præstøvej 109 C, 1. th., 4700. Tlf. (03) 72 80 20.
Kasserer: Lokomotivfører J. Ourø Jensen, Præstøvej 177, 4700. Tlf. (03) 72 48 45.

Gedser: Lokomotivfører J. O. Jensen, Ø. Alle 7, 4874.
Kasserer: Lokomotivfører P. O. Fischer, Langgade 8 A, 4874.

Rødby Færge: Lokomotivfører S. G. Lund Pedersen, Svanevej 14, 4970. Rødby Havn. Tlf. (03) 90 54 60.
Kasserer: Lokomotivfører K. E. Jensen Svanevej 33, 4970 Rødby Havn.

Kalundborg: Lokomotivfører E. J. V. Høtoft, Bredekildevej 77, 4400.
Kasserer: Lokomotivfører K. O. Jensen, Nyvangsvej 2, 4400. Tlf. (03) 51 17 16.

Korsør: Lokomotivfører S. Juul Madsen, Thiesens Allé 29, 1., 4220. Tlf. (03) 57 24 74.
Kasserer: Lokomotivfører B. R. Hansen, Æblehaven 9, 4220. Tlf. (03) 57 30 09.

Nyborg: Lokomotivfører A.K. Johansen, Egeravnget 118 Skovparken, 5800 Nyborg. Tlf. (09) 31 27 70.
Kasserer: Lokomotivfører K.B. Rasmussen, Majsvej 69, 5800 Nyborg. 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. Tlf. (09) 13 63 28.

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, 1., 7000. Tlf. (05) 92 46 37.

Padborg: Lokomotivfører T. Nielsen, Svankjærvej 3, 6340 Kruså. Tlf. (04) 67 32 17.
Kasserer: Lokomotivfører Chr. Kraushaar, Uffesvej 9, 6330 Padborg. Tlf. (04) 67 10 28.

Haderslev: Lokomotivfører A. C. Dinesen, Næsvej 42, Nr. Vilstrup 6100. Tlf. (04) 58 24 12.

Tønder: Lokomotivfører P. F. Behr, Horupsgade 41, 6270. Tlf. (04) 72 16 76.
Kasserer: Lokomotivfører E. Jensen, Frilandsvej 11, 6270. Tlf. (04) 72 16 05.

Esbjerg: Lokomotivfører V. Dörner, N. J. Poulsensvej 4, st., 6700. Tlf. (05) 12 49 56.
Kasserer: Lokomotivfører H. M. Barlo, Strandbygade 58, 3. th., 6700. Tlf. (05) 12 90 58.

Struer: Lokomotivfører B. S. Kristensen, Hjørnvej 58, 7600. Tlf. (07) 85 06 12.
Kasserer: Lokomotivfører K. R. Christensen, Nygade 2a, 7600.

Frederikshavn: S. A. A. Hansen, Lundevej 36, 9900.
Kasserer: Lokomotivfører H. Lund, Lindegårdsvej 53 st.th. 9900.

Ålborg: Lokomotivfører Finn C. Christensen, Købkesvej 14, 9000. Tlf. (08) 12 16 91.
Kasserer: Lokomotivfører P. G. Pedersen, Konvalvej 9, 9000. Tlf. (08) 13 32 65.

Randers: Lokomotivfører N. Larsen, Rindsvej 31, 8900. Tlf. (06) 43 47 28.
Kasserer: Lokomotivfører P. S. Henriksen, Rosenborg Allé 9, 8900. Tlf. (06) 42 56 67.

Åbyhøjgård 21², 8230 Åbyhøj.
Tlf. (06) 15 48 87.

Kasserer: Lokomotivfører E. A. Lønquist, Rosenvangs Allé 20, 8260 Viby J. Tlf. (06) 14 09 99.

Viborg: Lokomotivfører Aage Thomsen, B. S. Ingemannsvej 20², 8800 Viborg. Tlf. (06) 62 47 86.
Kasserer: Lokomotivfører C. J. Nissen, Jernbanegade 7, 8800 Viborg. Tlf. (06) 62 10 68.

Herning: Lokomotivfører Aage Lauridsen, Silkeborgvej 47, 7400. Tlf. (07) 12 44 83.
Kasserer: Lokomotivfører O. Bruno, Haraldsgade 19, 7400. Tlf. (07) 12 20 05.

Flytning

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

Artiklers indsendelse

Artikler eller notitser, som ønskes optaget i medlemsbladet, skal forelægge 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.



DEN FILOSOFISKE TEGNER

Kunstneres søgen efter identitet i 1960'erne blev præget af to udtryksformer: den, der har sværet ved at kommunikere - godt for kunstmagister, som så kan skrive bunket om "verdens fornyende kvalitet ved kunstnerens naturkraft-agtige leg med stoffet o.s.v. o.s.v." og den, der har let ved at kommunikere på manges vegne - godt navnlig for

