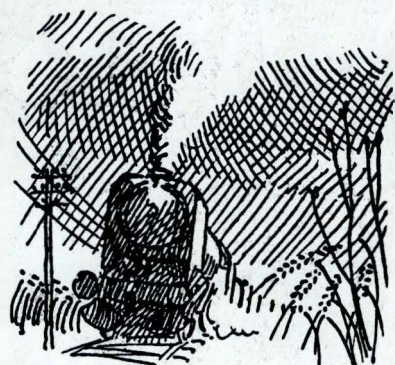




18

DANSK  
LOKOMOTIV  
TIDENDE

## Feriehjemmet som kursusejendom



# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

20. SEPTEMBER 1966 — 66. ÅRGANG

18

### Indhold:

Feriehjemmet som kursusejendom ..	2
Lønninger fra 1. oktober 1966 .....	3
Franco-Crosti-kedlen .....	4
Et bybanesystem for hele Ørestaden	7
Sjove gamle amerikanere V .....	11
SR & SIR .....	12
Landsoplysningsudvalget — Medlems- og formandskursus .....	13
Personalia .....	14
Emolumenter m.v. ....	15
Damernes Dag .....	16

### Redaktører:

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

### Redaktion og ekspedition:

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

Frederiksberg Bogtrykkeri  
Howitzvej 49.

Efter en omfattende istandsættelse og installation af centralvarme i alle bygningerne står feriehomeet nu klar til at benyttes efter planerne som kursus-ejendom uden for feriesæsonen. Vejen dertil har været belastet af en lang række vanskeligheder, som nåede sit højdepunkt med afstemningen om det af en tidligere hovedbestyrelse udarbejdede forslag til modernisering og udvidelse med henblik på en effektiv udnyttelse af feriehomeet over hele året og dermed en rentabel drift. Forslaget led som bekendt en krank skæbne og måtte tages af bordet. Hovedbestyrelsen skulle således begynde forfra i overvejelserne med at indrette feriehomeet på en for fremtiden akseptabel drift.

Det stod ganske klart, at den hidtil anvendte driftsform måtte forlades, idet man ellers kunne se i øjnene at skulle afhænde feriehomeet. Rigtigt udformet og benyttet stod her et aktiv, det ville være tåbeligt at give afkald på med de økonomiske relationer bragt i et fornuftigt leje, og det ville samtidig uanset ændrede ferievaneer være uklogt at forledes til tro på, at ferievaneerne ikke fremover skulle støtte mulighederne for hjemmets benyttelse som feriested.

At køre videre i den gamle skure lod sig altså ikke gøre. Det var kongressen også klar over, og der kunne regnes med almindelig tilslutning til istandsættelse uden udvidelse, installation af centralvarme og indretning af lokalerne, så feriehomeet kunne udlejes til kursus og lign. og hvorved opnåedes indtægter hele året rundt. Denne opgave er nu løst, og der er allerede så megen interesse for benyttelse af feriehomeet, at der uden forhåndsreklame om dets eksistens er udlejet til organisationer og institutioner, med hvem vi håber på fortsat samarbejde ved brug af kursus-ejendommen fremover.

I det såkaldte store anneks er nedlagt en række værelser og i stedet er indrettet 3 studiekredslokaler som hver kan rumme 16 kursister. Opdelingen i 3 lokaler sker ved foldedøre, således at man kan etablere en foredragssal. Uden alt for stor omkostninger har man skabt nogle gode lokaler til det beregnede formål. Køkkenregionen er også undergået en gennemgribende modernisering. Det ældgamle kulkomfur er afløst af et elektrisk, ligesom en række moderne hjælpemidler inden for området er taget i brug. Endelig bør tilføjes, at feriehomeet er blevet tilsluttet det kommunale vandværk, således at der bliver tilstrækkeligt vand til det øgede behov. Der udsendes en tryksag til en lang række

# Lønninger fra 1. oktober 1966

Lønkl.	Grundløn + alders- tillæg 1	124 por- tioner over- enskomst- tillæg 2	Tillæg 1. april 1963 3	Dyrtidstillæg 19 % af 1+2+3 4	Bruttoløn 1+2+3+4 5	4 % pensions- bidrag af bruttolønnen 6	Nettoløn 7	1 1/2 % ferie- godt- gørelse af nettoløn 8
7.	12.120	5952	1728	3762,00	23.562,00	942,48	22.619,52	339,29
	12.480	5952	1728	3830,40	23.990,40	959,62	23.030,78	345,46
	12.840	5952	1872	3926,16	24.590,16	983,61	23.606,55	354,10
	13.200	5952	1872	3994,56	25.018,56	1000,75	24.017,81	360,27
	13.560	5952	2016	4090,32	25.618,32	1024,74	24.593,58	368,90
	13.920	5952	2016	4158,72	26.046,72	1041,87	25.004,85	375,07
10.	13.200	5952	1872	3994,56	25.018,56	1000,75	24.017,81	360,27
	13.560	5952	2016	4090,32	25.618,32	1024,74	24.593,58	368,90
	13.920	5952	2016	4158,72	26.046,72	1041,87	25.004,85	375,07
	14.520	5952	2160	4300,08	26.932,08	1077,29	25.854,79	387,82
	15.120	5952	2160	4414,08	27.646,08	1105,85	26.540,23	398,10
12.	13.680	5952	2016	4113,12	25.761,12	1030,45	24.730,67	370,96
	14.280	5952	2016	4227,12	26.475,12	1059,01	25.416,11	381,24
	14.880	5952	2160	4368,48	27.360,48	1094,42	26.266,06	393,99
	15.480	7440	2160	4765,20	29.845,20	1193,81	28.651,39	429,77
	16.080	7440	2304	4906,56	30.730,56	1229,23	29.501,33	442,52
15.	14.940	5952	2160	4379,88	27.431,88	1097,28	26.334,60	395,02
	16.020	7440	2304	4895,16	30.659,16	1226,37	29.432,79	441,49
	17.100	7440	2448	5127,72	32.115,72	1284,63	30.831,09	462,47
	18.180	7440	2592	5360,28	33.572,28	1342,90	32.229,38	483,44
18.	17.820	7440	2592	5291,88	33.143,88	1325,76	31.818,12	477,27
	19.260	8928	2736	5875,56	36.799,56	1471,99	35.327,57	529,91
	20.700	8928	3024	6203,88	38.855,88	1554,24	37.301,64	559,52

organisationer og institutioner, og i denne fortælles om kursusejendommens eksistens og dens muligheder for benyttelse til kursusformål.

Som indledningsvis nævnt var vejen, indtil det endelige resultat nåedes, beredt af mange vanskeligheder; men det må håbes, at resultatet bliver så meget bedre. Den økonomiske indsats har, trods ændringernes relativt mindre omfang, alligevel nået en størrelsesorden af godt 600.000 kr., der skal inddækkes dels af prioritering og dels af de 600,- kr. andele, som en række medlemmer har tegnet.

Det ville imidlertid have været en større tilfredsstillelse at have set mange flere medlemmer tegne sig for en andel af denne størrelse. En ikke ringe fremtidig renteomkostning kunne derigennem spares, hvilket igen ville være med til at nedsætte kostprisen for ophold. Det er fortsat muligt at medvirke til ferie-hjemmets stabilisering ved tegning af andele, hvorfor medlemmerne ikke skal holde sig tilbage.

Med stigningen i reguleringspristallet for juli 1966 til 119 sker der en 3 pct. forhøjelse af lønninger og pensioner i h.t. § 87 i lønningensloven af 1958. Herefter udgør det samlede dyrtidstillæg på basis af denne regulering ialt 19 pct. Honorarer og bestillingstillæg forhøjes ligeledes, idet disse ændres med 7,2 pct., således at beregningsprocenten udgør 185,6 pct. Slutbeløbet udregnes således: (Grundhonorar + 40 pct.) × 185,6 pct.

Grundbeløbet for de i normerings- og klassificeringsloven hjemlede bestillingstillæg og for de på finanslovens honorarkonti opførte honorarer er pr. 1. april 1966 forhøjet med 40 pct.

Til de anførte beløbsstørrelser i ovenstående oversigts kolonne 7 skal lægges stedtillæg efter sats a 1356 kr., b 924 kr., c 708 kr., d 540 kr. og e 240 kr.

Alt dette har virkning fra 1. oktober 1966. De særlige ydelser reguleres også. Vi henviser til rettelsesbladet til lommebogen bag i bladet.

# Franco-Crosti-kedlen

(fortsat)

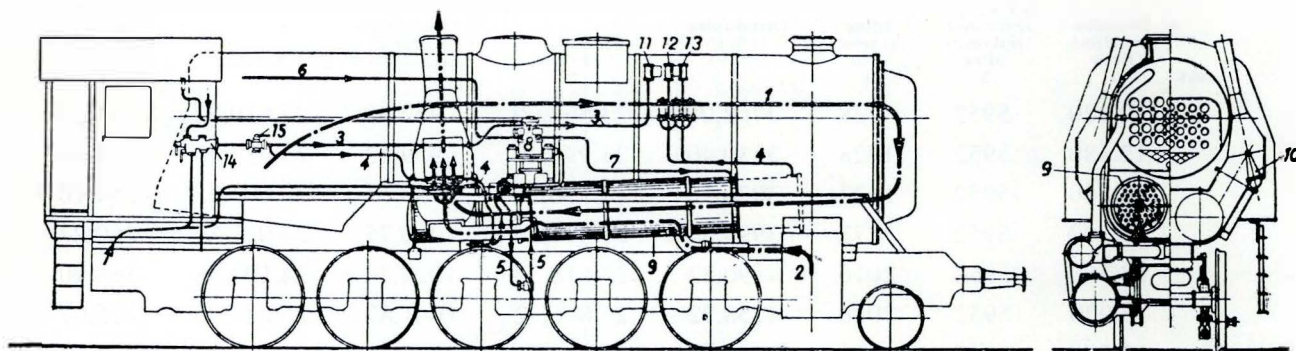


Fig. 8. Skematisk fremstilling af Franco-Crosti-Forvarmeren.

kedler (9) gennem en i røggammerdøren indbygget afbøjningskanal; til dette formål er røggammeret omdannet foroven til en afrundet kasseform, der er forlænget nedefter for tilslutning af de 2 forvarmerkedler; røggammeret er desuden lige under udmundningen af lokomotivkedlens kedelrør delt op af en vandretliggende plade, der samtidigt med at den tvinger røggassen til at strømme til den øverste åbning af røggammerdørens afbøjningskanal tillige tjener som aflejringsflade for røggammersmuld, se fig. (9).

Den normale skorsten er forsynet med et dæksel, der under driften lukker skorstenen hermetisk til; kun under opfyring, når hjælpeblæseren er i funktion, er dækslet vippet til side.

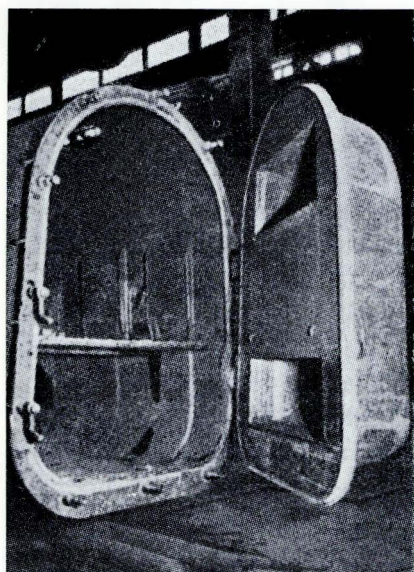


Fig. 9. Røggammer fra lokomotiv serie 4290 med Franco-Crosti-Forvarmer.

Den forreste ende af de 2 forvarmerkedler er som sagt tilsluttet det nedad forlængede røggammer, medens de modsatte ender er forbundet med et fælles røggammer under lokomotivkedlen umiddelbart foran fyrkassen.

Fra dette røggammer afgrener sig de 2 sideskorstene op langs rundkedlen, og er af hensyn til udsynet fra førerhuset tildannet med et aflangt tværsnit.

Spilledampkappen om de 2 forvarmerkedler er med hver sin dampkanal tilsluttet hver af sideskorstenenes udgangshætter (10), der er delt op i 3 dyser i række, en udformning, der foruden at give en bedre virkningsgrad tillige betinger den fladtrykte form af skorstenen.

Cylinderspilledampen (2) bliver, inden den når frem til forvarmerdampkappen, ligeligt fordelt i et fælles mellemkammer, således at spilledampens udstødning kan foregå samtidigt og derved frembringe en jævn lufttilførsel til fyret.

Både røggammer og spilledampkappe samt de forreste ender af forvarmerkedlerne er varmeisolerede med asbestpuder, ligesom rørbundterne i forvarmerkedlerne, når en rensning af disse skal foretages, kan trækkes fremefter gennem røggammeret.

Påsætning af fødevandet kan foretages på 3 følgende måder:

- 1) Med stempelpumpen (8) over ledning (5) og forvarmerfødeventilerne gennem forvarmerkedlerne (9) og lokomotivkedlens fødeventiler (12) og (13).

Stempelfødepumpen får friskdamp gennem ledningen (6), og dens spilledamp bliver tilført forvarmerkedlernes dampkappe gennem ledning (7).

- 2) Med injektoren (14) over ledningen (4) og forvarmerfødeventilerne gennem forvarmerkedlerne (9) til lokomotivkedlens fødeventiler (12) og (13).

- 3) Med injektoren (14) over en skifteventil (15) gennem ledning (3) umiddelbart til en kedelfødeventil (11).

Denne 3. mulighed er kun tænkt som en nødforanstaltning, og skiftehanen (15), der ikke kan betjenes på førerpladsen, er derfor plomberet under normal drift.

Begge forvarmerkedlerne virker, da de opvarmes af den fra lokomotivkedlen kommende røggas, som en med lokomotivkedlen sammenhørende part, så længe påsætning af fødevand foretages, og de vil derfor stå under fuldt kedeltryk.

Afbrydes vandpåsætningen, danner de derimod, da deres respektive vandrum nu ikke står i forbindelse med lokomotivkedlen, 2 adskilte enheder, i hvilke der særlig ved stor kedelanstrengelse kan opstå en vis fordampning.

Et overtryk i forvarmerkedlerne vil da, hvis ellers de indskudte ventiler er i orden, kun være begrænset af lokomotivkedlens sikkerhedsventiler; er derimod af en eller anden grund kedelfødeventilerne lukket, vil et overtryk i forvarmerkedlerne overhovedet ikke være begrænset; af sikkerhedsgrunde er derfor hver forvarmerkedel beskyttet med 2 sikkerhedsventiler, der er anbragt mellem forvarmerkedlerne og lokomotivkedlens fødeventiler.

Da forvarmerkedlerne som sagt under vandpåsætningen står under samme tryk som lokomotivkedlen, bliver fødevandet derfor opvarmet til den af lokomotivkedeltrykket betingede temperatur, d.v.s. langt over 100° C.

Forsøgskørsel har da også vist, at der kunne opnås temperaturer af fødevandet på 150° C., og at røggassen, som ved indstrømningen i forvarmerkedlerne var oppe på 400–450° C., blev afkølet helt ned til 175° C. målt i fællesrøggammeret for de 2 sideskorstene.

Man var altså i stand til at opnå en effektiv kulbesparelse på omkring 14 % i forhold til lokomotiver af samme størrelse med det konventionelle forvarmeranlæg.

Med de praktiske driftsresultater har samtidig vist, at en lokomotivkedel udstyret med spildegasforvarmer med hensyn til nyttevirkningen af et sådant anlæg i høj grad er afhængigt af lokomotivkedlens belastningsforhold; jo lavere en kedel med stor påbygget hjælpehedeflade bliver belastet, desmindre virksom kan denne hedeflade blive; det kan endda ved under- eller delbelastning føre til, at der ikke kan dannes et tilstrækkeligt stort varmefald, røggas-fødevand, i den sidste del af forvarmerkedlerne.

Ved spildedampforvarmeranlæg er forholdet derimod omvendt, idet der ved mindre dampydelse står et forholdsvis større varmeoverskud til rådighed i spildedampen end ved fuld belastning.

Opgaven er med andre ord at tilpasse de enkelte komponenter i det samlede lokomotivkedel-fødevandsforvarmeranlæg således, at de optimale ydelser kan tilfredsstilles ved de mest anvendte belastningsområder og ikke blot ved spidsbelastning.

For at høste mere erfaring i denne henseende, bestemte man sig derfor til at gå videre i sagen, så meget mere som nødvendigheden af i de kommende år at udskifte et større antal af 50-seriens kedler, der var fremstillet af det ret ømfindtlige 47K-stål, med nye, gav anledning til fra grunden at bygge en Franco-Crosti-kegel med samme ydelse, som den oprindelige normalkegel kunne give (10 t damp pr. time).

De siden 1950 indførte byggeregler for moderne damplokomotivkonstruktion, hvor navnlig betoningen af fyrkassens strålingshedeflader er et af de fremherskende træk, syntes på forhånd at afgive betingelser for en vellykket afstemning af de respektive hedeflader.

Det blev kedlen på 50.1412, hvorpå alle de nye erfaringer skulle virkeliggøres.

Denne maskine, se fig. (10), der er blevet prototypen for et stort antal af denne series ombygningsprogram, betegner samtidig en af de metoder, man går ind for ved tilpasningen til den nu indledte »strukturændring« af forbundsbanernes fremføringsmidler, og vil derfor i det følgende blive genstand for en nærmere omtale.

Ristefladen på den oprindelige udgangstype, serie 50, var af hensyn til forbrænding af kul med lav brændværdi dimensioneret forholdsvis stor (3,89 m<sup>2</sup>) sammenlignet med de øvrige enhedslokomotiver; man var derfor i stand til på 50.1412 at give dette lokomotiv en risteflade med et 22 % mindre areal (3,05 m<sup>2</sup>); den blev endda gjort mindre end den på den nye serie 23, da maskinen ifølge sin karakter som godstogslokomotiv kunne forventes at køre i lange perioder med delbelastning.

Den værdifulde fyrkassenedeflade er derimod i sammenligning med serie 50 blevet forøget omkring 9 % ved tilføjesen af et forbrændingskammer.

I forhold til 42.90-prøvelokomotivet blev fordampningshedefladen formindsket med 18 %, ligesom hedefladen i forvarmerkedlerne endog kunne gøres henved 30 % mindre.

Som et resultat af disse reduktioner er den samlede hedeflade – uden overheder – således omkring 23 % mindre overfor en kun 16 % lavere dampeevne sammenlignet med 42.90.

Denne for formålet mere hensigtsmæssige afstemning af de virksomme hede-

flader kommer særligt til udtryk i forbindelse med overhederen, hvis 52,1 m<sup>2</sup> hedeflade, der således er henved 25 % mindre end på serie 50, dog kan yde en overhedningstemperatur på over 400° C.

Ved forsøgskørsler har det nu tilmed vist sig, at den forlangte grænseydelse på 10 t damp/time let kan overskrides med omkring 20 %, så at man ved den efterfølgende seriebygning af erstatningskedler til serie 50 kan gå yderligere ned med samlede hedeflade; den procentvise andel af strålingshedefladen får således en større indflydelse, da fyrkasse og rist bliver uændret.

Fig. (1) viser kedlen på 50.1412; ser man nærmere til, afsløres de kendetegn, der er karakteristisk for de nye konstruktive retningslinier: det store vandrum omkring fyrkassen stigende med 140 mm i bredden, det koniske kedelsvøb i overgangen fra langkedel til fyrkassens »støvleknægt«-plade, hvilket er af betydning for en livlig vandcirkulation om strålingshedefladen, og dertil svejste samlinger overalt.

Som figuren viser, var det derfor tilstrækkeligt med en enkelt forvarmekedel, der således kunne anbringes under langkedlen i dennes symmetriplan.

Man opnåede herved en væsentlig forenkling af den samlede opbygning, der for mandskabet betyder en stor lettelse i den daglige drift, ligesom også hele maskinens udseende må siges at have vundet herved.

Af hensyn til aftrækshæterne i remisen var det nødvendigt at bibeholde hjælpekorstenen (9), der kan lukkes med et dæksel betjent med trykluft fra førerhuset.

Fra røggammeret (2), der står i forbindelse med lokomotivkedlens røggammer (1) gennem 2 aflange kanaler (7), strømmer røggassen gennem spildegasforvarmerens rørbundt (10) til det bageste røggammer (3), hvorfra røggassen, som snit A-A viser, bliver tvunget til

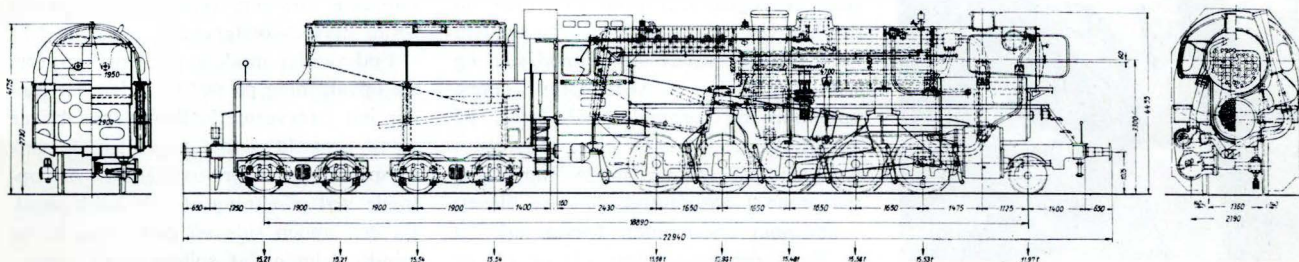


Fig. 10. Skematisk fremstilling af lokomotiv serie 501412.

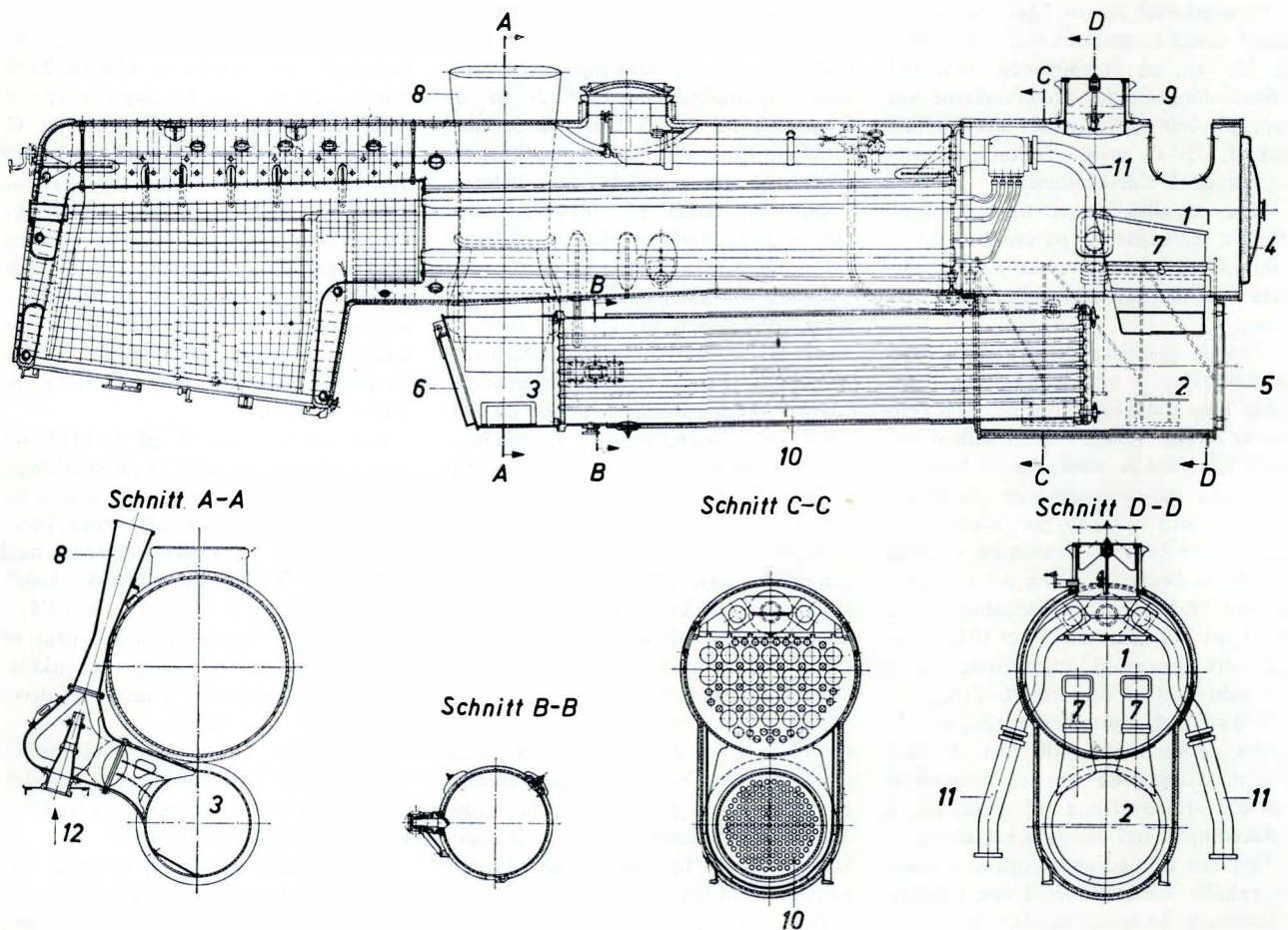


Fig. 11.  
Kedlen til lokomotiv af serie 501412.

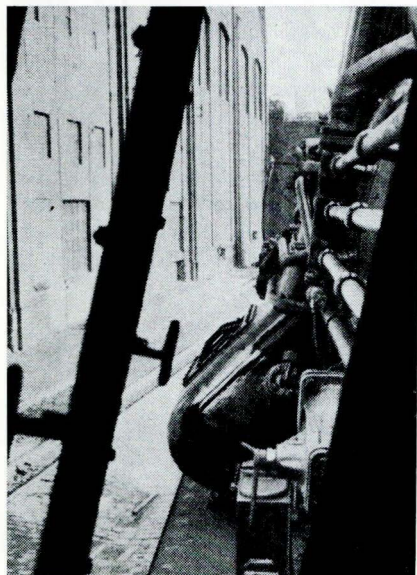


Fig. 12. Udsigt fra førerhuset.

siden gennem et af 2 strømplader opdelt kanalstykke ud i »udgangshættekammeret« med skorstenen (8).

Spildedampledningen fra hovedmaskineriet er tilsluttet direkte til udgangshætten (12) med 4 dyser i række, hvis mundingsdiameter er 60 mm og, som det fremgår af fig. (12), er udsynet fra fyrbøderens plads ikke hæmmet af den langs rundkedelen anbragte skorsten.

Røgekammeret (3) er tilgængeligt gennem en opadvippende dør, hvis vægt er udlignet med en fjeder (ikke vist).

Forvarmerens rørbundt kan ved denne maskine trækkes fremefter i sin helhed gennem røgekammerdøren (5); men da det har vist sig, at tættefladerne mellem rør og vægge sætter sig til med sten og slamaflejringer, vanskeliggøres denne operation, og rørbundtet vil derfor på de efterfølgende serier blive indsvæjst i væggene på samme måde som også røgrørene i lokomotivkedlen er blevet; denne som røgekammer, forvarmerkedel og de 2 røgekammerdøre (4) og (5) er fuldt isoleret med glasuldmatte.

Som tidligere omtalt, blev forvarmerkedlerne på lok. 42.90 forsynet med en dampkappe, hvorigennem al spildedampen fra hovedmaskinen blev ført, for derved at genvinde noget af den i spildedampen indeholdte varme; dette arrangement forårsagede imidlertid en uønsket forøgelse af modtrykket samtidigt med, at de i spildedampen indeholdte oliesterer aflejrede sig på dampkappens inderside, hvorved der opstod en forringelse af varmeudvekslingen. Man har derfor forladt denne foranstaltning og i stedet foran forvarmerkedlen anbragt en normal spildedampforvarmer af den indirekte virkende type i en udsparring foran hjælpeskorstenen.

Føde vandet modtager således en første opvarmning på 90° C. inden det træder ind i forvarmerkedlen; denne bliver så til gengæld skånet noget for de varmespændinger, der uvilkårligt vil optræde ved påsætning af helt koldt vand. På den anden side vil dette føre til en mindre stigning af spiledagassens temperatur i røgekammer (3), et forhold, der

# Et bybanesystem for hele Ørestaden

Af cand. mag. C. E. Andersen

(fortsat)

Banen føres videre under den brede Østre Allé's sydside i åben eller overdækket udgravning, idet den kan erstatte sporvejslinien her.

Ved Idrætsparken kan der anlægges en station til brug på sommersøndage, Grundlovsdag, 1. maj og aftener, hvor der er store sportskampe.

Under Triangelen må der bygges en station, der kan få meget stor betydning for størstedelen af Østerbro.

Banen føres videre under sporvognsremisen og et enkelt hus eller to ved Ryesgade og Sortedamsdosseringen til nordøstsiden af Sortedamssøen, hvor en tunnelstøbning for banen kan udføres meget billigt.

Ved Lille Triangel kan der anlægges en station.

Banen føres videre som overdækket udgravning i sydvestsiden af Dag Hammerskjölds Allé og kanten af Østre Anlæg og derpå umiddelbart langs sydsiden af Østerportviadukten. Her må der anlægges en omstigningsstation.

Banen føres videre til St. Kongensgade og Borgergade. En station kan anlægges ved Sølvgade (Marmorkirken).

Ved Gothersgade drejes banen til Kongens Nytorv. Da næsten alle husene mellem Gothersgade, Grønne-  
gade og Ny Adelgade er saneringsmodne, behøver banen kun at føres under Store Nordiske Telegraf-selskabs bygning for at nå frem til nordøstsiden af Kongens Nytorv.

Stationen under Kongens Nytorv tænkes udført som rebroussements-station. Dette er principielt en ulempe. Men til gengæld opnås derved, at banerne fra Borgergade-kvarteret og inderbyen begge kan føres direkte videre i Nyhavnslinien til trafikhavnen og fortsatte til Christianshavn-Østamager. Men herom senere.

## Forbindelsen under den gamle by

Rebroussements-forbindelsen fra Kongens Nytorv (og eventuelt et direkte spor for den sydgående trafik fra Borgergade) kan bedst føres gennem inderbyen i linien Sværtegade-Kronprinsessegade-Valkendorfs-gade-Nygade-Frederiksberggade til Rådhuspladsen. Der anlægges station under Købmagergade, Nytorv og Rådhuspladsen.

En alternativ forbindelse kan føres fra Kongens Nytorv via Amagertorv til Nytorv-Rådhuspladsen. Den er dårligere i henseende til linieføring, men til gengæld skaber den grundlag for en station under Amagertorv. Desuden muliggør den tilslutning af en bybaneforbindelse fra Slotsholmskanalen ud for Christiansborg og Privatbanken, d.v.s. fra Christianshavns Torv. En for-længelse af en sådan forbindelse under Amagerbro-

gade vil imidlertid blive umådelig dyr. Den vil medføre en stærkt forøget aktivitet omkring Amagerbrogade, og den kan ikke fremme byudviklingen på Amagers vestlige og østlige områder eller skabe grundlag for effektiv udnyttelse af de potentielle landvindingsområder uden for den nuværende kystlinie.

Banelægget under Rådhuspladsen udformes således, at muligheden holdes åben for senere at føre en bane til den fra Rosenørns Allé-H. C. Andersens Boulevard.

Banen føres under Tivoli og Hovedbanegården, her under selve perronsporene af hensyn til bekvemme omstigningsforhold og her med sporfordobling.

Banen fortsættes til Halmtorvet. Herunder kan anlægges en station. Den kan blive trafikcentret for det kommende City Vest.

Sporanlæggene her kan udføres på sådan måde, at banen senere kan optage en S-bane linie fra Vest-amager ad den kommende tunnel under Sydhavnen, idet denne ikke behøver at gøres væsentlig bredere for at give plads for to bybanespor i supplement til Sø-ring-motorgadens mange vognbaner. Stigningsgradi-  
enterne for motorgaden og bybanen kan være ens, 30-35<sup>0</sup>/100.

Hovedforbindelsen foreslås imidlertid ført frem under Kødbyen, som vist nok ikke agtes bevaret i det lange løb, til Rundkørslen ved nordenden af Dybbølsbroen.

Under denne plads må der anlægges en station.

Banen føres under Ingerslevsgade og det eksisterende vestgående S-banespor og op til det brede areal mellem S-banens 2 spor mellem Dybbølsbroen og Enghavebroen, som nu benyttes til lagerplads og opstillingsspor for S-tog, der skal på værksted.

Her løber banen sammen med S-banen til og fra Valby og dermed de forhåndenværende linier til Tåstrup og Ballerup.

Desuden kan der føres en forbindelse op til et højere niveau og ad en jernbaneviadukt nær Enghavevejbroen og videre parallelt med Enghavevej, fortsættende som den planlagte Køge Bugt-S-bane.

Til sportilslutningen ved Enghavevejbroen kræves dog en betydelig stigning og følgelig en lang stige-strækning. Hvorvidt den kan realiseres, afhænger derfor af, hvor meget S-togsopstillingssporene vest for S-togsværkstedet kan forkortes. Tidligere var de kortere end nu, og den benyttede arealstriben mellem de to S-togsspor var da tilsvarende længere.

En sidegren af Køge Bugt-banen kan føres fra Tre-kronergade under udnyttelse af det eksisterende gods-baneterræn til Vigerslev Allé og derpå langs denne,

f.eks. til Vigerslevvej-Folehaven eller et sted længere mod vest, hvor der kan anlægges en rutebilholdeplads og parkeringsplads af hensyn til de trafikanter på den kommende vestmotorvej, som ved udnyttelse af disse faciliteter vil kunne benytte S-banesystemet omkring i København. Måske bør banen fortsættes umiddelbart langs motorvejen af hensyn til den fremtidige udbygning af hele København-Roskilde-Køge-området.

Den nye vestmotorvej skal føres til nordenden af Vallensbæk Mose, hvorfra den skal fortsætte mod nordvest i en gren til Roskilde-Tåstrup motorvejen og en anden mod Amager-Køge motorvejen. Ved denne vejgaffel kan der blive plads til store parkeringsanlæg i tilslutning til en S-banestation, hvorved motorvejs-fjerntrafikken kan sluttes til S-banesystemet. Det kan navnlig få betydning for rutebiltrafikken.

Såfremt der skal føres en ny S-bane så langt mod vest, vil der være vægtige grunde til at føre den helt til Tåstrup-Køge landevejen i nærheden af Ishøj af hensyn til de opvoksende bybebyggelser her. Eventuelt kan man holde muligheden åben for med tiden at forlænge den til Tune og videre til Køge-Roskilde jernbanen og dermed til Roskilde. Herved kan hele området mellem København, Køge og Roskilde blive betjent af S-bane systemet.

Næsten hele den 10 km lange strækning fra Hellerup til Enghavevej kan bygges overordentligt billigt. Men den 2 km lange del-strækning mellem Kongens Nytorv og Halmtorvet vil blive meget dyr. Denne strækning vil dog kun koste ganske lidt i forhold til, hvad det hidtil debatterede bybanesystem vil koste, eftersom det bl.a. omfatter 26,5 km tunnelstrækninger under den indre by, Østerbro, Nørrebro, Frederiksberg, Christianshavn, Sundby o.s.v.

### **En sidegren til ruteskibshavnen og lufthavnen, eventuelt senere helt til Malmø**

Banestrækningen fra Hellerup til Kongens Nytorv og fra Enghavevej til Kongens Nytorv kan hver for sig opfattes som delstrækninger af en sammenhængende linie. Desuden kan de hver for sig opfattes som delstrækninger af linier, der fortsætter fra Kongens Nytorv til trafikhavnen, Christianshavn og videre frem. Fra Kongens Nytorv til havneløbet kan Nyhavnsbassinet udnyttes. Det vil være en let og billig sag at lukke bassinet midlertidigt og derpå tørpumpe og udgrave det, hvorefter der kan udstøbes tunnelanlæg i bunden. Vandet kan derefter ledes ind igen, eller der kan laves gadeanlæg, parkeringsanlæg eller haveanlæg ovenover, hvis man skulle foretrække det. Jfr. hermed Sect.

Annæ Plads, der tidligere har været en hovedkanal lignende Nyhavn.

Eventuelt kan der laves et vældigt garageanlæg oven over baneanlæggene, men under gade-park-vand-niveauet, altså et anlæg, der svarer til de planlagte garageanlæg under Grønttorvet og under Sect. Jørgens Sø. Derved kan Nyhavnskomplekset bringe store og vedvarende indtægter, og tillige kan det forbedre gade-trafikforholdene på og omkring Kongens Nytorv på mirakuløs måde.

Det pågældende garageanlæg kan iøvrigt forbindes med en gadgetunnel, der gaffler sig omkring baneanlæggene og føres under havneløbet i en tunnel for både jernbane- og vejtrafik til Christianshavn-Amager. Men deom senere.

Ved Holbergsgade-Toldbodgade-Havnegade-Kvæsthusbroen må der anlægges en station. Den kan få meget stor betydning ved, at den bl.a. kan tjene de rejsende, der benytter ruteskibene til og fra Havnegade-kvarteret.

I 1964 befordrede Dampskibsselskabet af 1866 ikke mindre end 420.000 passagerer til og fra Bornholm. DFDS befordrede samme år 557.000 passagerer mellem København og Jylland og 205.000 mellem København og udlandet, de fleste til og fra Norge, d.v.s. med skibe, der lagde til i nærheden. Øresunds-selskabet befordrede 2.301.000 mellem København og Skåne. Desuden befordredes et betydeligt antal til og fra Havnegade med andre selskabers skibe, navnlig Centrumliniens og Vikingliniens skibe. Det samlede antal skibstrafikanter fra og til trafikhavnen må derfor have været henimod 5.000.000.

Til sammenligning kan nævnes, at Farumbanens samlede trafik til og fra København i 1963-64 var 1.763.000.

På en tællingsdag i 1964 var der 7.200 trafikanter til og fra Nørrebro station, hvilket svarer til omkring 2,6 mill. på et år.

Disse tal tyder på, at en bybaneforbindelse til trafikhavnen vil få mere trafik end en bybane til Nørrebro station og Farumbanen.

I øvrigt kan det til sammenligning anføres, at antallet af passagerer, der benyttede Korsør-Nyborg ruten i året 1964-65, var 2.746.000, altså ikke nær så mange som dem, der benyttede skibruterne fra Havnegade.

Stationen ved Havnegade må anlægges i stor dybde af hensyn til en (senere) fortsættelse under havneløbet, hvor gennemsejlingsdybden må kunne forøges til 10-11 m. Regnes der med, at skinnerne skal kunne



ligge i kote  $\pm$  17 m på Havnegade-stationen og i kote  $\pm$  5 m under Kongens Nytorv, må niveauforskellen være 12 m. Da der kun kan blive omkring 400 m mellem de horisontale stationsspor, må gradienten blive omkring 30<sup>0</sup>/<sub>100</sub>. Dette er dog ikke særlig meget for en bybane.

I havneløbet må der udsprænges en grøft i kalkbunden, hvori færdigstøbte tunnelelementer nedsænkes.

På Christianshavns-siden kan Trangraven udnyttes på samme måde som Nyhavn, d.v.s. tørlægges midlertidigt og uddybes ved hjælp af gravemaskiner, så tunnelbanen kan udstøbes uden store gener for gade-trafikken.

Forbindelsen under havnen på dette sted vil da kun komme til at koste ganske lidt i sammenligning med, hvad det vil koste at bygge den 2700 m lange bro med lille gradient, der ifølge betænkningen om Øresundsforbindelserne skal bygges over Kalvebod Strand af hensyn til fjerntrafikforbindelsen mellem København og Malmø.

På Arsenaløen må der anlægges en station. Den kan formentlig få bedst beliggenhed ved enden af Kronprinsessegade eller lidt øst herfor af hensyn til denne gades fortsættelse og til at holde banens stigningsgradient nede på 35<sup>0</sup>/<sub>100</sub> eller mindre samt til stationens placering på de nu ubebyggede arealer.

De store statsejede arealer heromkring kan blive meget værdifulde, hvis den korte, hurtige trafikforbindelse til Kongens Nytorv bliver en realitet.

I denne sammenhæng kan det bemærkes, at tunnelen under havneløbet og i bunden af Nyhavn og Trangraven eventuelt kan udføres som en kombineret bybane- og gadetunnel som en forlængelse af Gothersgade- og Borbergadelinien. Jfr. i øvrigt den projekterede tunnel under Lyngbyvej som led i forbindelsen til Borberggade.

I Nyhavn-Trangrav linien kan en havnetunnel udføres billigt, langt billigere end noget som helst andet sted, såsom ved Knippelsbro, Langebro eller under Sydhavnen. Dog vil eventuelle sidegrene til selve havnegaderne blive dyre.

Bybanen og motorgaden må føres videre ind i en af de gamle fæstningsbastionsgårde, derpå gennem Volden (af æstetiske grunde helst uden at skade voldkronen) og over voldgraven på et sted, hvor den kun er ca. 50 m bred. Herved når forbindelsen frem til Kløvermarken.

Også her kan udstrakte, statsejede arealer blive meget værdifulde, hvis de korte, hurtige trafikforbindel-

ser til Kongens Nytorv etableres. Da det på begge sider af voldområdet tilsammen drejer sig om ca. en kvadratkilometer statsejede arealer, d.v.s. nogenlunde lige så meget som arealet af det gamle København, må man forvente, at grundværdistigningen alene af disse arealer vil kunne dække alle omkostningerne, som er forbundet med realiseringen af trafikforbindelsen, og at der endda kan blive et stort overskud i tilgift.

Ved Vermlandsgade-Prags Boulevard-Holmbladsgade må der anlægges en station. Den kan få meget stor lokal betydning for dette nu så afsides hjørne af Amager.

Banen kan fortsættes som tunnel-bybane på langs under Østrigsgade-Backersvej-Kastrupvej.

Men det vil blive langt billigere og vil tillige bringe langt større trafikale perspektiver at fremføre den i Amagerbanens tracé i en åben udgravning midt i en bred motorgade, d.v.s. et hurtigtrafikanlæg lignende visse kombinerede bybaner og bymotorgader i Chicago, Toronto og Boston.

Der kan anlægges stationer ved Øresundsvej, Italiensvej, Greisvej, Saltværksvej og ved Kastrup Lufthavn.

Det kan indvendes, at stationerne ligger lidt østligt. Men på den anden side vil placeringen af banen her skabe grundlag for arealer, som kan indvindes ved sandpumpning nær den nuværende kystlinie, og som vil få meget stor værdi, hvorved baneanlæggene indirekte kan betales.

Afstanden mellem Kongens Nytorv og Kastrup Lufthavn bliver godt 7 km.

Gennemgående tog vil kunne gøre turen på blot 6 eller måske endog kun 5 minutter.

Stationen ved lufthavnen vil få meget stor betydning. Den vil bl.a. kunne udnyttes af de 10-15.000 mennesker, som daglig har ærinde eller mere eller mindre arbejde i lufthavnen. Desuden vil størstedelen af lufthavnstrafikanterne kunne benytte bybanen i forbindelse med en station her. Disses antal androg i 1965 ca. 3,5 mill. ankomende + afgående, hvoraf dog de 1,3 mill. var transitrejsende. Antallet er imidlertid hastigt stigende. I 1963 var det samlede antal rejsende 2.574.000, og i 1964 2.964.000. Heraf var 264.000 indenrigsrejsende, 1.493.000 udenrigsrejsende og 1.207.000 transitrejsende.

Til sammenligning kan det nævnes, at det samlede antal DSB-rejsende i fjerntrafikken, d.v.s. udover Roskilde og Helsingør fra og til samtlige københavnske stationer i 1963-64 var 4.283.000, altså en del flere; men denne trafik er langsomt aftagende.

Ved en tælling den 17. september 1964 viste der sig at være ca. 13.000 ankommende og 15.000 afgående rejsende med S-togene til og fra Københavns Hovedbanegård. Dette tyder på, at det samlede antal bybanerejsende her beløber sig til mellem 10 og 11 mill. pr. år.

Regnes der med mellem 3 og 4 mill. fjernrejsende til og fra Hovedbanegården, bliver det samlede antal årlige trafikanter ca. 14 mill.

En station ved Kastrup lufthavn vil ikke i den overskuelige fremtid få så mange trafikanter. Men det vil vel næppe være utopisk at regne med, at den får omkring halvt så mange.

Lufthavnen bør muligvis flyttes til Saltholm. Planen herom er af gammel dato, først fremsat i »Jernbanetidende« 15. marts 1955; nu ser det ud til, at man må regne med den som en fremtidsmulighed. Det må være en betingelse for Lufthavnens flytning til Saltholm, at bybanen føres videre hertil.

Da en bybanetunnel under Drogden kan udføres med 35<sup>0</sup>/<sub>00</sub> gradient ligesom en motorvej, behøver den fornødne tunnels længde kun at blive 2460 m ligesom motorvejstunnelen. Til sammenligning kræver en fjernbaneforbindelse 3600 m tunnellængde for at krydse Drogden, fordi gradienten må være meget mindre. Begge tal refererer til Øresundskommissionens betænkning.

### **Behovet for en bybaneforbindelse mellem København og Malmø**

Hermed melder problemet sig, om der måske også bør etableres en tilsvarende forbindelse fra Malmø til Lufthavnen på Saltholm eller ved Kastrup.

Samtidig melder problemerne sig, hvorvidt der er eller bliver behov for en bybaneforbindelse for trafikken mellem København og Malmø's lokaltrafikknudepunkter, og for den sags skyld også deres fjernbanegårde.

Man kan kombinere en sådan bybaneforbindelse med bybaneforbindelserne fra København og Malmø til Lufthavnen, hvorved den kan tjene dobbelt formål.

Spørgsmålet er da allerførst: Kan der forventes så megen trafik på en sådan bane, at der bliver vægtige grunde til at bygge og drive den?

1964 befordredes der med alle ruteskibene mellem Københavns-egnen, fra Dragør til Bellevue, og svenske havne, hvoraf Malmø, Limhamn og Landskrona dominerede fuldstændig, sammenlagt 8.070.000 passagerer. Af disse var kun en lille del bilister, eftersom der kun overførtes 147.000 biler.

Samme år overførtes der med ruteskibene over det nordlige Øresund 10.531.000 passagerer, næsten alle mellem Helsingør-Hälsingborg. En betydelig del af dem var bilrejsende, idet der her overførtes 654.000 biler.

På alle ruterne mellem Sjælland og Skåne samt enkelte andre steder i Sverige overførtes der sammenlagt ca. 18,6 mill. passagerer. Deraf var formodentlig mellem 4 og 5 millioner bilrejsende med de ca. 800.000 overførte biler og fjerntogsrejsende eller rettere sagt rejsende med fjerntogsforbindelserne med de tre daglige togpar mellem København og Oslo og de ca. seks togpar mellem København og Stockholm via Helsingør-Hälsingborg. Størstedelen af disse togrejsende kunne forøvrigt med fordel rejse direkte mellem København og Malmø, hvis der var en bybane herimellem.

På dette grundlag må det antages, at mellem 10 og 14 mill. af de mellem 18 og 19 mill. rejsende over Øresund i 1964 ville have benyttet en bybane mellem København og Malmø, hvis en sådan havde eksisteret allerede dengang.

Øresundstrafikkens passagererantal er imidlertid hastigt stigende.

Dertil kommer, at en bybane via Øresund umiddelbart vil medføre en forøgelse af trafikken omfang, dels fordi den vil byde på større rejsebequemmelighed, for så vidt som der ikke behøves omstigning undervejs, dels fordi den vil byde på forbindelse direkte mellem en mængde stationer i alle dele af byområderne vest og øst for Øresund, dels fordi den kan byde på hyppige forbindelser, dels fordi den vil muliggøre kortere rejsetid. Det vil kun vare omkring 30 minutter at køre med bybanetog mellem stationerne i det centrale København og Malmø Centralstation/Stortorget. Derimod varer alene sejlturen mellem Københavns havn og Malmø Havn sædvanligvis 95 min. Med flyvebådene varer turen ganske vist kun 35-40 minutter. Den effektive rejsetid mellem Københavns og Malmø's lokaltrafikcentre under hensyn til omstignings- og ventetider i havnene er vel nu omkring 150 min. i de allerfleste tilfælde. Bruttorejsetiden vil altså blive formindsket til omkring en femtedel.

Når man betænker, hvor megen lokaltrafik, der er allerede nu mellem de to langt mindre byer Helsingør og Hälsingborg (formodentlig som følge af, at overfartstiden kun er 25 min., og at der er forbindelser med korte tidsforskelle), må man forvente en vældig lokaltrafik på en bybane mellem København og Malmø, direkte mellem disse byers centre. (Fortsættes)

# Sjove gamle amerikanere V

Af Viggo Pedersen

Skønt »DeWitt Clinton«, Amerikas femte lokomotiv, ikke fra nogen som helst synsvinkel var nogen rekord-sætter, var denne dampers konstruktør, John Jervis, alligevel ikke til at kimse ad. Som chefmaskinist hos Deleware & Hudson Banerne havde han bestilt de fire første dampere fra England. Ingen af disse maskiner fik nogen sinde succes, men Jervis, som kunne se, hvori deres fejl bestod, var straks fra starten damp-tilhænger.

Det næste lokomotiv, som Jervis tegnede efter »Clinton« var damperen »Eksperimentet«, undertiden kaldet »Broder Jonathan«. Jervis havde været skuffet over de importerede engelske maskiners stivhed og tyngde, og han konstruerede nu et lokomotiv med en firehjulet »forvogn« fæstnet til damprens ramme med en tap eller akse, og maskinen havde kun to drivhjul. Det gav den langt større smidighed i skarpe kurver og tillige en bedre vægtfordeling.

»Eksperimentet« var langt det bedste af seks forskellige dampere bygget i USA i 1832, og det var den første, der kom op på en hastighed af 1,6 km i minuttet! »Eksperimentet« var også langt bedre end nogen af de importerede engelske maskiner. En rapport vil i øvrigt vide, at Jervis »snuppede« adskilligt til sin konstruktion fra en af selskabets oplødsede englændere, men det er vel en konstruktørs og opfinders ret . . .

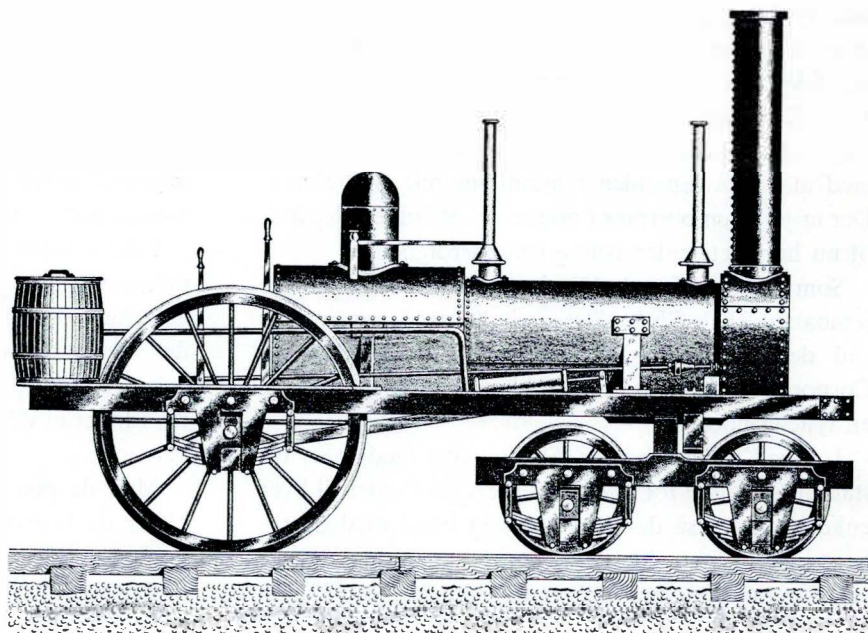
David Matthew, der havde været tilsynsførende ved bygningen af »DeWitt Clinton« i sin egenskab af konstruktør på West Point Støberiet, blev også den første fører af »Eksperimentet«. Han skrev: »Med denne

damp har jeg kørt 22,4 kilometer på 30 minutter, idet jeg under turen standsede een gang for at få påfyldt vand. Det er den hurtigste maskine, jeg nogen sinde har kørt med eller set køre, og den arbejder med den største effektivitet«.

Efter en sådan imponerende prøvekørsel blev »Eksperimentet« mere efterlignet end kritiseret, og det blev en slags prototype for senere amerikanskbyggede dampere. »Eksperimentet« kunne tilsidst køre med en fart af 128 kilometer i timen (!), og det virker helt fantastisk, når man tænker på, at denne fart blev nået 66 år før, det første automobil blev bygget.

Trods sin store hastighed var det mest epokegørende ved konstruktionen nu alligevel de fire ledehjul eller »Bogien«, som amerikanerne kaldte den lille forløber, det mest revolutionerende ved konstruktionen, og den går da også igen i næsten alle de bagefter byggede maskiner. Det var dette konstruktionsprincip, der gjorde det muligt at bygge stadig større maskiner, uden at de blev ubrugelige på grund af en stivhed og længde, der ikke ville tillade dem at passere selv svage kurver.

John Jervis hyldes og mindes med rette blandt amerikanske damp pionerer som en af de største. Han overbeviste tvivlerne – og dem var der stadig nogle af på hans tid – om, at de hestetrukne togs epoke for alvor var slut. Dampen havde holdt sit indtog, og den var kommet for at blive. I hvert fald for en meget, meget lang årrække. I amerikanske lokomotivmuseer og jernbanemuseer findes mange mindre om den berømte John Jervis. Amerikanske togentusiaster studerer dem med rette med den største ærbødighed.



»The Experiment« også kaldet »Brother Jonathan« var det første lokomotiv i Amerika, som kom op på en hastighed af 1,6 km i minuttet.

# De skal lære at tale tydeligt

12

Klager fra publikum, der ikke forstår, hvad der siges i perronernes højtalere, årsag til ansættelse af radiokommentator som sproglærer ved britiske jernbaner.

De britiske jernbaner har indledt et forsøg, der meget ligner det, som professor Higgins i »My Fair Lady« foretager med Liza Doolittles sprog og stemmeføring. »Ofrene« i forsøget er de kvindelige og mandlige funktionærer, der over højtaleranlæggene på de britiske jernbanestationer giver oplysninger om togenes ankomst og afgang, forsinkelser osv.

Efter en årrække, hvor det hele er gået på bedste beskub, og hvor passagerernes klager over uforståeligheden har været utallige, har jernbanerne nu besluttet, at »de talende køreplaner« skal have undervisning i, hvordan man bruger tunge, læber og tænder.

Det er ikke blot forskræmt udenlandske rejsende i England, som er forvirrede over den kaskade af helt uforståelige stednavne, der vælter ned over dem fra perronernes højtalere, hver gang, der ventes et tog eller et tog lige er kommet. Adskillige indfødte forstår heller ikke ret meget af det, der bliver sagt.

Som »London Times« bemærkede forleden i en artikel om sagen kan selv det mest engelsktrænede øre have svært ved at fatte, at det næste tog, som over højtaleren annonceres til så fremmedartede steder som »Bedding, Bath og Bristle« faktisk blot er toget til Reading, Bath eller Bristol.

På Londons underjordiske perroner er der i forvejen store problemer på grund af dårlig akustik og den intense trafikals rumlen ad skinnerne under jorden. Den undskyldning gælder ikke på landstationerne, hvor man til gengæld ofte har det problem, at en portør, der taler egnens dialekt, tit må vikariere som »speaker«. Kommer en skotte til Sydengland eller en sydengländer til Skotland, har man så straks besværet med at forstå hinanden i mumle-mumle højtaleren. Der er jo ingen portører i nogen del af landet, der indtil nu har fået undervisning i talemåder.

Som sin »professor Higgins« valgte det engelske jernbaneselskab *Philip Slessor*, tidligere kommentator ved det britiske radioselskab British Broadcasting Corporation, en mand med en honningsød stemme og en tydelig diktion.

I de sidste uger har hr. Slessor kørt med toget fra station til station for at indtale perronbeskeder til hver enkelt station, så der kan køres et bånd med de tilbagevendende meddelelser om afgang, ankomster etc. Samtidig har han oplært tre af banernes ansatte,

Under fremførelse af tog på en strækning med automatiske linieblokanlæg har lokomotivføreren observeret signal »kør« ind til en togfølgestation. Signalet ændres til »stop«, men så sent, at toget først kan bringes til standsning efter passage af signalet.

Vil signalapparatet registrere, og i givet fald hvordan, at stationen har taget signalet for tidligt tilbage og foretaget kunstig togvejsopløsning?

*N. O. Dinesen.*

*Svar:* Selve den betjeningshandling, som skal til for at stille indkørselssignalet på »stop«, vil ikke blive registreret af signalapparatet, hvorimod man på visse signalapparater kan se, at kunstig togvejsopløsning har været anvendt. På elektromekaniske centralapparater (findes f.eks. i Hellerup, Vanløse og Østerport) skal stationsbestyreren bryde en plombe, før kunstig togvejsopløsning kan foretages. På relæsikringsanlæg (findes f.eks. i Lyngby og på København H post 6) er den pågældende trykknop derimod ikke plomberet, men togvejsopløsningen vil først indtræffe efter ca. 1 minuts forløb. På nogle få relæsikringsanlæg findes et tælleværk, som registrerer, at trykknappen for kunstig togvejsopløsning har været anvendt.

\* \* \* \* \*

så de skulle være i stand til at optræne deres mikrofontalende kolleger rundt omkring.

Philip Slessors job har vist sig at være andet end blot det at lære indfødte at tale deres eget sprog ordentligt og tydeligt: En dag optog han stemmeprøver på syv jernbanefolk, som plejede at være ved mikrofonerne til perronernes højtalere på diverse stationer. Af de syv var kun een indfødte englænder, resten var udlændinge, der havde fået arbejds- og opholdstilladelse i England og derefter ansættelse ved jernbanerne.

»Det engelsk, de mennesker talte«, var ikke absolut uforståeligt for indfødte englændere«, bemærker mr. Slessor tørt – og så har han nok ikke sagt for meget.

I det tilfælde, at det var en udlænding, der sad ved mikrofonen, drejede det sig først og fremmest om at lære ham den helt korrekte udtale og herunder som det vigtigste, hvor trykket skulle lægges. Det blev tit anbragt forkert, når en lang meddelelse skulle afleveres i løbet af de få sekunder inden et togs ankomst til perronen.

Med de penge, der er investeret i en sproglærer, håber de britiske jernbaner, at stadig flere rejsende kommer med det rigtige tog til den rigtige tid til det rigtige sted . . .

*VIP*

# Landsoplysningsudvalget

## Efrefrærets virksomhed

Det var med beklagelse, man på landsoplysningsudvalgets konstituerende møde, fredag den 19. august, måtte tage til efterretning, at udvalgets fungerende formand, hovedkasserer G. A. Rasmussen ikke ønskede at modtage genvalg.

Alle, der har haft berøring med G. A. Rasmussen i oplysningsarbejdet, ved med hvilken ildhu han går op i netop denne side af foreningens virke, og det ville så afgjort have været et stort tab, hvis han helt havde forladt udvalgets arbejde.

Denne slutning er man åbenbart også kommet til i hovedbestyrelsen, idet man derfra, som repræsentanter til det nye udvalg, har valgt ham, samt Poul Busk, der også i en årrække har haft sæde i udvalget.

Nu må det vel siges at være en naturlig ting, når hovedbestyrelsen vælger folk, der igennem flere år har været engageret i oplysningsarbejdet, idet man ydermere har måttet tage i betragtning, at alle de kongresvalgte er ubeskrevne blade.

En af novicerne er i særlig grad glad for den hjælp og støtte, der her kan hentes, da man på mødet viste undertegnede den store tillid at vælge mig til landsoplysningsudvalgets nye formand, en tillid jeg efter bedste evne vil søge at leve op til, og det er mit håb, at den good will mine forgængere har forstået at skabe hos tillidsmænd og medlemmer landet over, vil overgå til mig.

Til udvalgets sekretær valgtes enstemmigt G. A. Rasmussen.

Linierne for det fremtidige oplysningsarbejde blev trukket op, og der var enighed om, at de nyskabelser, der blandt andet på kursusvirksomhedens område er sket, skulle følges op.

I øvrigt vil det nye udvalg på samme måde som tidligere udvalg har gjort, stå til rådighed med al den hjælp og vejledning, som kunne ønskes i det lokale oplysningsarbejde.

Det er ikke på nuværende tidspunkt muligt at fremlægge et detaillert program for vore tanker og ideer, men til orientering for interesserede kan oplyses, at der i tiden 17. til 19. oktober vil blive afholdt kursus for nye medlemmer, og fra 19. til 21. oktober vil afdelingsformændene og hovedbestyrelsesmedlemmerne blive kaldt til kursus.

Begge kurser vil blive afholdt på feriehuset, og for de nye medlemmers vedkommende vil det blive en orientering om deres nye organisation samt den nye arbejdsplads.

På formandskurset er det vor tanke, at problemerne omkring samarbejdsudvalgene skal til debat.

Der vil også i foråret 1967 søges gennemført et kursus for medlemmer og tillidsmænd.

Til slut vil vi bringe en opfordring til alle om med interesse at tilslutte sig det oplysningsarbejde, der igangsættes, for derigennem at styrke vor organisation.

Vel mødt til oplysningsarbejdet.

p.u.v.

Jørn Thillemann.

### **Kursus for nye medlemmer på feriehuset fra den 17. til 19. oktober**

Landsoplysningsudvalget indbyder 40 nye medlemmer til weekend-kursus på feriehuset.

Ankomst den 17. oktober kl. 12.00.

Afrejse den 19. oktober kl. 14.00.

Du får en orientering om din nye arbejdsplads – DSB – Og din nye organisation – Dansk Lokomotivmands Forening –

Foredragsholdere bliver:

Afdelingschef Risbjerg Thomsen, Maskinafdelingen.

»DSB's rullende materiale«.

Afdelingschef E. Rolsted Jensen, Personaleafdelingen.

»DSB, din fremtidige arbejdsplads«.

DLF's formand E. Greve Petersen.

»DLF, din fremtidige organisation«.

Orientering om sygeregler, tjenestetidsregler, lønbestemmelser, forsikringsforeninger, sygekasse m.v.

Meld dig nu! Landsoplysningsudvalget afholder udgifterne ved opholdet og din tjenestefrihed. Og du får chancen for at se den ejendom, du er medejer af på Røsnæs.

Indtegning hos: Jørn Thillemann, Avedøregårdsvej 71, Hvidovre.

### **Kursus for tillidsmænd på feriehuset fra den 19. til 21. oktober**

Afdelingsformændene og hovedbestyrelsesmedlemmerne indbydes til weekend-kursus med ankomst den 19. oktober kl. 12.00 og afrejse den 21. oktober kl. 14.00.

»Tjenestemandstatus og organisationsstruktur«

Med interessante indledninger og diskussioner.

Programmet er ikke helt klar endnu, og vil blive tilsendt personligt. Reserver dagene.

Landsoplysningsudvalget.

*Overraskelse til 2 milliarder kroner  
Den voldsomt øgede europæiske samhandel har ved kæmpemæssig transitttrafik skabt problemer for Schweiz  
Ny hovedlinje og tunnel må bygges ved siden af Sct. Gotthard*

Forbundsbanerne i Schweiz arbejder med sit hidtil største moderniserings- og udvidelsesprogram, som ventes afsluttet i 1972, og som er en følge af landets geografiske beliggenhed med en hastigt voksende transitttrafik. Navnlig årene efter den anden verdenskrig kuldkastede alle prognoser fra trafikekspertene. I dag er togtætheden 75 pct. højere end i 1938 og ca. 50 pct. over trafikken i 1946. Hvad godstrafikken angår er den 175 pct. større end den transporterede godsmængde i 1946.

Denne ganske uventede udvikling, i forbindelse med en forøget samhandel i Vesteuropa, gjorde det nødvendigt for de schweiziske baner at udarbejde et langsigtet bygge- og udvidelsesprogram. Man koncentrerer sig i første omgang om at udbygge enkeltsporede strækninger mtd dobbeltspor. Nyanlæggene kostede i årene 1956-62 banerne 357 mill. frc., men i planerne indtil 1972, hvori indgår omfattende fornyelser, bl.a. af banelegemets overbygning, forbedringer og overskæringer, regner man med en udgift på 1,155 milliarder frc.

Rangerbanegårde vil blive udvidet, bestående linier og sikringsanlæg moderniseret, man bygger nye centralstyringsanlæg, fuldautomatisk linieblok og et nyt fjernskriftersystem, samtidig med, at driften rationaliseres.

Det væsentlige i hele planen er en omlægning af togtrafikken nord-syd og øst-vest gennem landet og en udvidelse af de vigtigste rangerbanegårde og grænsestationerne, over hvilke tre fjerdedele af hele godstrafikken, import, eksport og transit, bliver afviklet. Hertil kommer også særlige ændringer bl.a. af Sct. Gotthardsbanen og dens sidelinier.

Ganske særlig interesse har projektet om en ny Gotthard-linje og tunnel. Denne bane skal føres uden om opkørselsbanen til den kendte tunnel og gå i lige linie fra stationen Erstfeld til Biasca, en strækning på 58 km, og som bliver 30 km kortere end den nuværende Gotthard-linje gennem den gamle tunnel. Toghastigheden gennem den nye sættes til 140 km i timen, hvorved eksprestog vil opnå en tidsgevinst på 40-45 minutter og godstog op til 60 minutter.

Forberedelserne til dette vældige projekt og selve arbejdet med bygning af jernbanen og den nye tunnel ventes at ville tage 12-13 år, men alle planer ligger klar, så man nu kan gå i gang med de indledende arbejder.

Følgende rangerbanegårde er med i udvidelsesprogrammet: Basel, Biel, Brig, Chiasso, Lausanne, Olten, Schaffhausen og Zürich, men ved den foreløbige plans afslutning i 1972 venter man kun at have stationerne i Basel, Chiasso, Lausanne og Schaffhausen færdige. En vidtgående automatisering vil blive taget i anvendelse.

Dette gælder også de øvrige stationer og personbanegården i Bern, som man begyndte at ombygge og modernisere i 1957, men først bliver færdig med i 1969.

Rundt om på de schweiziske bane-strækninger bliver det nødvendigt at opføre store akvadukter og dæmninger, det såkaldte kunstbyggeri, for at gennemføre de nye banelinier i de bjergfyldte distrikter.

Modsat situationen i andre lande, hvor jernbaneledelserne de fleste steder må rationalisere driften for at nedbringe udgiften, må Schweiz nu ofre milliardbeløb for at kunne klare den enorme togtrafik, der er blevet langt større, end eksperterne havde drømt om.

*400.000 nye rejsende daglig  
i London 1980.*

Den engelske jernbaneledelse har opstillet en prognose over de rejsendes antal i London-området omkring 1980. Man regner da med, at 400.000 nye rejsende hver dag skal befordres fra Londons omegn ind til arbejde i byen og hjem igen om aftenen.

Der er allerede truffet omfattende forholdsregler til at kunne klare den kolosale mertrafik. Visse forstadsbaner skal udbygges, elektrificering fortsættes, nye togenheder og personvogne af større konstruktion vil blive indsat samtidig med længere tog. British Railways syd-region er også ved at udarbejde køreplaner med henblik på en sådan trafik.

Togene ud til Londons forstæder skal gøres hurtigere og mere komfortable, så de kan konkurrere med private trafikforetagender. Man anslår den kommende gennemsnitsfart til 80-100 km i timen, og det er meningen, at der skal være siddepladser til alle indehavere af rejsekort.

## PERSONALIA

### **Forfremmelse til lokomotivinstruktør (18. lkl.) pr. 1/9-1966.**

Lokomotivfører (15. lkl.):  
E. E. Sørensen, Helgoland, i Helgoland.

### **Forfremmelse til lokomotivfører i 15. lkl. efter ansøgning pr. 1/7-1966.**

Lokomotivførere (12. lkl.):  
Knud H. Pedersen, Århus, i Århus.  
P. S. Rasmussen, Århus, i Århus.  
E. W. Andersen, Århus, i Århus.  
H. S. Rasmussen, Århus, i Århus.  
E. Kjeldahl, Århus, i Århus.  
Kaj E. Jensen, Århus, i Århus.

### **Forflyttelse efter ansøgning pr. 3/6-1966.**

Lokomotivførerne (12. lkl.):  
H. V. N. Jensen, Korsør, til Fredericia.  
J. F. Nielsen, Korsør, til Fredericia.  
N. C. Jensen, Korsør, til Fredericia.  
N. J. Clausen, Århus, til Fredericia.  
T. L. Hansen, Korsør, til Esbjerg (15/6-1966).  
G. S. Hansen, Helgoland, til Århus (1-afl.) (1/7-1966).  
F. E. Horn, Gb, til Helgoland (1/7-1966).

### **Forflyttelse efter ansøgning pr. 15/6-1966.**

F. A. Jensen, Roskilde, til Esbjerg, og  
K. H. Kastberg, Gb, til Roskilde.

### **Forflyttelse pr. 15/7-1966.**

Lokomotivfører (12. lkl.):  
E. Sparre, Slagelse, til Korsør.

### **Ansæt til tjeneste med station som hidtil efter ansøgning pr. 1/7-1966.**

Lokomotivfører (12. lkl.):  
H. E. W. Thorsen, Århus, (12. lkl.) (1-afl.)

### **Trådt uden for nummer efter ansøgning fra 15/9-1966 til 14/9-1967.**

Lokomotivfører (12. lkl.):  
B. W. Gutte, Gb.

### **Afskediget efter ansøgning pr. 30/9-1966.**

Lokomotivførerne (12. lkl.):  
E. V. Buch, Næstved.  
J. R. Petersen, Gb.  
S. A. T. Petersen, Århus, alle på grund af alder med pension.

**Afskediget.**

Lokomotivfører (15. lkl.):

O. T. Bjurner, Gb, på grund af svagelighed med pension (31/8-1966).

H. P. M. B. Hansen, Gb, efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31/8-1966).

**Døde.**

Lokomotivfører (15. lkl.) R. L. Andersen, Gb (6/6-1966).

Lokomotivfører (12. lkl.) N. L. Andersen, Nyborg (7/6-1966).

Lokomotivfører H. B. Jensen, Ålborg (15. lkl.) (24/7-1966).

**Jubilæum.**

Lokomotivfører N. E. K. Larsen, Odense, kan lørdag den 1. oktober fejre 25 års jubilæum.

Jubilaren søgte til Odense fra Ringkøbing ved D.S.B.'s overtagelse af syd-fynske baner i 1949, han var således med til at stifte Odense lokomotivfører-afdeling og har været afdelingens kasserer siden, hvilket bliver udført med pinlig orden i såvel regnskaber og hans daglige arbejde. Mange unge aspiranter har nydt godt af hans erfaring som lokomotivfører i motordriften.

Ordet tak bliver sjældent brugt over

for en tillidsmands veludførte arbejde, men i dagens anledning vil vi benytte lejligheden til at sige tak, dels for dit arbejde for afdelingen og din måde at være på.

Afdelingen ønsker hjertelig til lykke på jubilæumsdagen samt alt godt i tiden fremover.

P. J.

**Opmærksomhed frabedes.**

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

T. Junget,  
lokomotivfører, Fredericia.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

T. P. Jensen (Bo),  
lokomotivfører, Struer.

Al eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst; er bortrejst.

lokomotivfører, København Gb.  
R. C. Hansen,

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

A. K. Poulsen,  
lokomotivfører, Esbjerg.

**Funktionsvederlag pr. dag**

Funktion udført af	Funktion udført i		
	15. lkl.	18. lkl.	21. lkl.
12. lkl. grundløn	457.742 ø.	2022.674 ø.	3247.233 ø.
12. « 1. tillæg	262.126 ø.	1827.058 ø.	3051.616 ø.
12. « 2. «	164.384 ø.	1584.493 ø.	2809.052 ø.
12. « 3. «	223.003 ø.	903.748 ø.	2128.307 ø.
12. « 4. «	379.496 ø.	661.184 ø.	1885.742 ø.
15. « grundløn	—	1564.932 ø.	2789.490 ø.
15. « 1. tillæg	—	680.745 ø.	1905.304 ø.
15. « 2. «	—	295.890 ø.	1506.247 ø.
15. « 3. «	—	884.186 ø.	1107.189 ø.

**Emolumenter og funktionsvederlag**

Fra 1. oktober 1966 sker som følge af pristalsstigningen ændringer i ydelserne i emolumenter og funktionsvederlag. Disse ændringer fremgår af hosstående rettelsesblade til foreningens lommebog side 14 og 15.

**Emolumenter**

Ydelsens art		Lokomotivpersonale				
		18. lkl.	15. lkl.	12. lkl.	10. lkl.	7. lkl.
Time- og dagp.	Timepenge .....	1,35	1,35	1,25	1,25	1,25
	Fulde dagpenge .....	25,25	25,25	23,25	23,25	23,25
	Hertil nattillæg .....	30,90	30,90	27,05	27,05	27,05
	Tillæg for 1.—4. dag .....	11,35	11,35	8,95	8,95	8,95
	Nedsatte dagpenge .....	17,75	17,75	17,05	17,05	17,05
	Hertil nattillæg .....	11,55	11,55	9,80	9,80	9,80
Kørepenge .....	1,16	1,16	0,96	0,96	0,96	
Rangergodtgørelse .....	—	0,58	0,48	0,48	0,48	
Overarbejdspenge .....	—	20,51	18,66	17,53	16,61	
Godtgørelse for mistede fridage	—	164,00	149,00	140,00	132,00	
Natpenge	Kl. 18—21	1,07	1,07	1,07	1,07	1,07
	Kl. 21—6	2,14	2,14	2,14	2,14	2,14
For tjeneste fra lørdag kl. 14 til søndag kl. 24 samt skæve helligdage 0-24		1,71	1,71	1,71	1,71	1,71
For mere end 3-delt tjeneste...		2,28	2,28	2,28	2,28	2,28
For delt tjeneste udov. 12. time		1,07	1,07	1,07	1,07	1,07

## Siden sidst . . .

Er det muligt at påkalde sig lidt opmærksomhed i en tid, hvor sukkeret stiger, melet falder og landets tronfølgere forlover sig? Ikke mindst den sidste begivenhed kan være svær at konkurrere med. Forhåbentlig når sindene at falde lidt til ro inden bryllupsfestlighederne i maj. Så bliver det atter Danmarks tur til at skabe årets brudekjole, hvem der så måtte få det ærefulde hverv betroet. Der bliver noget at se hen til. Mon ikke samtlige fjernsynsskærme i Danmark bliver flittigt poleret til den store dag?

Vi glæder os.

## For de sjældne få

Det er da lige til at falde i svime over, at man kan få en pels til en kvart million, hvis man altså har råd og sind til det.

En kåbe af verdens dyreste skind – chinchilla – kan her i landet erhverves for den nette sum af 250.000 kr. – og det er endda billigt. I U.S.A., der er rig på millionærer, koster den endnu mere. Slidstærk er den ikke, og heller ikke særlig smuk, men forrygende let og blød. En svanedunskvast er som en betonklods i

sammenligning. Har man én gang været så heldig at føle på en chinchilla, glemmer man det aldrig – og *det* behøver ikke at koste en øre, hvis man er rigtig heldig.

Men vil De alligevel ikke hellere have f.eks. 500 overfrakker à 500 kr., hvis De skulle vælge. Eller er det også for meget af det gode?

## Ryg og rejs

Det var et ordentlig brag, der lød, da den populære duo Kås-Ryg revnede og gik i stumper og stykker. Og sørgeligt var det, for de var ustyrlig morsomme og klædte hinanden.

Lagde De mærke til motiveringen for bruddet?

At så nært et samarbejde mellem to stærke temperamenter *måtte* gå galt på et eller andet tidspunkt. Seks – eller otte – år var lang tid at holde ud.

Der må være noget særligt ved teaterluften, siden samarbejde er så opslidende. Tænk engang, hvordan det ville være, hvis det samme forhold gjorde sig gældende på arbejdspladserne – eller i ægteskabet. Godt, at flertallet kan indstille sig på forsonligt samarbejde udover en seks-otte år. Det giver ro i billedet.

## Så er der sko til alle

Men denne gang kun tips om børneskoene, som for pigeskoenes vedkommende ofte er kopier af de voksne (se billedet).

Det er ikke let at købe rigtige børnesko.

Derfor har *Dansk Skomoderåd* udgivet en lille vejledning, som De bør sikre Dem i Deres skotøjsforretning næste gang, De aflægger besøg.

Det er ikke nok at efterprøve skoens længde og bredde. Læg mærke til højden over tæer og vrist samt bagkappens højde. Og husk, at børnesko kan blive for små i løbet af 10–15 uger. Der er grænser for, *hvor* store man kan købe dem til barnet. Sko er lidt af en belastning på budgettet hos en stor familie.

Og desværre kan det ikke anbefales at lade sko gå i arv fra barn til barn, selvom de ikke er slidt helt op. Hvert barn har sin måde at gå en sko til, som ikke stemmer med næste barns fodslag.

Modemæssigt set er der udsigt til bredere læst med ekstra højde over tæerne og moderat hælhøjde og -bredde. Det pjankede kommer til udtryk i form af sløjfer, tværremme og spænder. Skindsorterne er de traditionelle plus masser af *ruskind* og *lak*. For lakkens vedkommende gælder heldigvis det samme som for ruskind: en langt større bestandighed over for slid og alskens vejr og føre.

## Strygefrit på en anden facon

Det er ikke kun kunststofferne, der kan behandles, så de (næsten) ikke skal stryges. En ægte helsilke-dupion af den gode gammeldags kvalitet er som skabt til selbskabskjole. De kan trygt sætte Dem til bords og deltage i en middag med otte retter og bagefter rejse Dem og med elegante håndbevægelser vifte siddefolderne ud i nederdelen – væk er de, og De kan med god samvittighed træde dansen. Én ting er dog farligt:

Stolesæder med plastic-betræk. Det kan skæmme selv det bedste stof, fordi det ikke kan »ånde«.

---

*Det kunne for den sags skyld godt være tre voksenmodeller, der ses på billedet, men det er nu »danske sko til den store skolepige! Sammensætning af to farver samt remme og spænder er hovedsagen for både store og små foder.*

