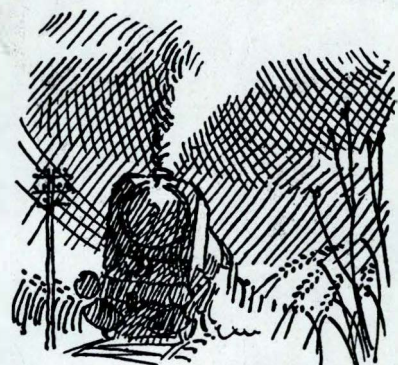




19

DANSK  
LOKOMOTIV  
TIDENDE

## Repræsentantskabsmøde i NJU



# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

5. OKTOBER 1966 — 66. ÅRGANG

19

### Indhold:

Repræsentantskabsmøde i NJU	2
Vietnam	4
Indonesien	5
Reklame: At råbe med høj røst	6
Et bybanesystem for hele Ørestaden	7
Franco-Crosti-kedlen	11
Personalia	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.

I slutningen af august samledes en række nordiske repræsentanter for jernbanemændene til møde i Nordisk Jernbanemands Union. Repræsentantskabsmødet var efter ordinær tur henlagt til Sverige. Jønkøping en smilende, men blæsende ramme som værtsby, for de par dage mødet strakte sig over.

I sin beretning over sekretariatets virksomhed for den afviklede 3 års periode sagde præsidenten, E. Greve Petersen, blandt andet: at vi snart nærmer os 50-årsdagen for NJU's-virksomhed. Tiden har vist, at vi i NJU gennem 48 år har haft et godt udbytte af det nordiske samarbejde. I den periode, som afsluttes med dette repræsentantskabsmøde, er vi gået langt udover Nordens grænser i arbejdet med støtte til de teknisk underudviklede lande. Udviklingen tvinger os til at tage del i problemernes behandling såvel i det nordiske som det internationale arbejde. Vor egen kursusvirksomhed tillægger vi den største betydning, og det er vort håb at kunne øge deltagerantallet i disse årligt tilbagevendende kursus. Siden sidste repræsentantskabsmøde i 1963 er det samlede medlemstal gået ca. 7500 tilbage.

Af den danske rapport, som fremlagdes af Egon Rasmussen, DJF, fremgik, at tjenestemandslønningerne er næsten flerdoblet siden 1958. For staten er der de største vanskeligheder med at skaffe sig den fornødne arbejdskraft i de lavere lønningsklasser. I den nedsatte tjenestemandskommission skal man finde frem til ny lønklassificering, og der arbejdes på indstilling herom, som kan fremlægges til 1. april 1967. I øvrigt er hele tjenestemandssystemet i støbeskeen, og modsat tidligere har politikerne indtaget det standpunkt, at tjenestemandsbegrebet bør fastholdes. Der arbejdes fremdeles med pensionsproblemerne. Fra 1970 påregnes en folkepension omkring 6-7000 kr., og samtidig er ATP-ordningen under udbygning. Det er et vanskeligt spørgsmål at finde en form hvorunder tjenestemændene får del i disse pensionsområder, eftersom der findes store grupper, der oppebærer så meget i tjenestemandspension, at denne sammenlagt med de to allerede nævnte pensionsordninger ville overstige lønnen som aktiv tjenestemand betydeligt.

Som et billede på virkningerne af den stærke rationalisering var den svenske rapport meget oplysende. Svenska Järnvägsmannaförbundets højeste

medlemstal var 70000. Nu ligger det for tiden helt nede på 48000, og man venter at det falder til ca. 40000. Jernbanernes totale længde er skrumpet ind fra 17000 km til 12500 km. Over en treårig periode regnet fra 1. februar 1967 skal arbejdstiden aftrappingsvis forkortes fra de gældende 45 timer pr. uge til 42 timer pr. uge fra 1. januar 1969.

Norge har et højaktuelt problem i spørgsmålet om ændring af NSB's organisationsopbygning. En komite har givet en indstilling, som organisationerne ikke finder god. Man er i den forbindelse bange for, at den eksisterende samarbejdsudvalgsordning skal blive forringet. Efter de borgerlige politiske partiers overtagelse af regeringsmagten har det i nabolandene forlydt, at økonomiske forhold havde ændret sig til gunst for lønmodtagerne. De norske repræsentanter kunne imidlertid under repræsentantskabsmødet oplyse, at man har stærke pristigninger. Kronens værdi har ikke holdt under det borgerlige styre, og regeringen lægger op til en strammere økonomisk politik.

Efter beslutning om en kontingentændring fra 20 sv. øre til 40 sv. øre pr. medlem pr. år blev sekretariatet overført til Norge for den kommende treårsperiode, og til sekretariatsmedlemmer og suppleanter for disse valgtes efter forslag fra de respektive lande:

#### Danmark:

Repræsentanter:  
Egon Rasmussen  
E. Greve Petersen  
Suppleanter:  
Ejvind Madsen  
Georg Larsen  
H. P. Pedersen

#### Norge:

Emil Edvardsen  
Egil Halvorsen  
Oluf Anfinsen  
O. Wessel Larsen  
O. Habberstad  
Kr. Vik Andersen

#### Finland:

Onni Koski  
Sulo Koskela  
Pekka Oivio  
Unto Keijonen  
Raimo Lindell  
A. O. Jaakonsalo

#### Sverige:

Gustaf Kolare  
Evert Svensson  
Gunnar Weidenfors  
Lars Linderstål  
Ingvar Olsson  
Åke Waimon

Kursusvirksomheden under Nordisk Jernbanemands Union ønskes opretholdt og udvidet. De erfaringer, man hidtil har haft, er så gode, at der er almindelig enighed om at fortsætte denne nyttige oplysningsvirksomhed, som samtidig udbygger forståelsen mellem de nordiske jernbanekolleger. Kursus for 1967 henlægges til Danmark og skal efter de foreløbige planer afholdes på DLF's feriehem.

*Det afgående præsidium. Fra venstre sekretær Børge Aanæs, Dansk Jernbane Forbund, DLF's formand, E. Greve Petersen og forretningsfører Egon Rasmussen, Dansk Jernbane Forbund.*



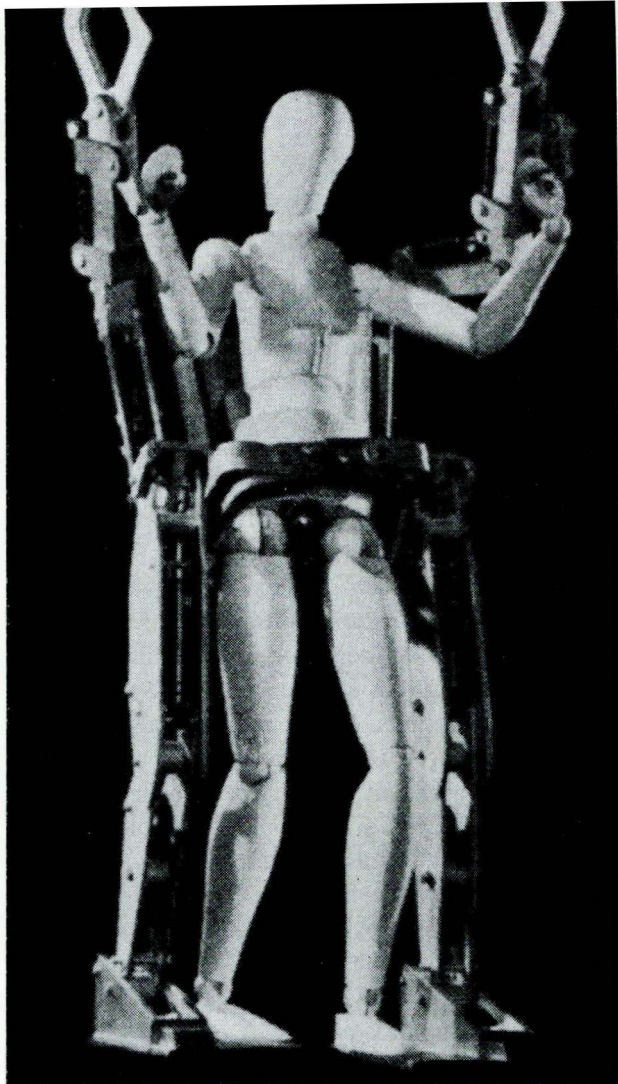
# VIETNAM

4

*Vietcong-hæren*, der kæmper mod de amerikanske og sydvietnamesiske styrker i de indo-kinesiske jungler, har indsat små afdelinger af særligt trænedede specialister, der ikke anvendes som almindelige soldater. De holder til i trætoppene. De har gennemgået en lang uddannelse som skarpskytter, og det drejer sig udelukkende om folk, der har vist særlige evner med en riffel i hånden. Deres våben er meget kostbare, russisk eller tsekkisk fabrikerede rifler med kikkertsigte. Disse skarpskytter har ordre til ikke at sigte på almindelige soldater, med mindre det gælder deres eget liv. De skal derimod skyde på (fortrinsvis) amerikanske officerer og specialister, der betjener radioanlæg, og det forventes, at de dræber en mand pr. affyret kugle. De er allesammen frivillige. De er optrænede til at bevæge sig i ethvert terræn uden forbindelse med faste enheder. De er udstyrede med klatre-fodkroge og tilstrækkelige risrationer (af ukogt ris) til at opholde sig i en trætop en uge i træk, og de er alle sammen eksperter i camouflager. Deres våben er forsynede med lyddæmpere. Efter krigen får



*Fangen viet-cong-soldat under behandling.*



*»Hardiman« – en dragt, som sætter en mand i stand til at løfte 1500 kg.*

de jord, som staten (hvis den vinder) stiller til deres rådighed som fri ejendom.

Enkelte af disse skarpskytter er faldet i amerikanernes hænder. Men de fleste foretrækker at dræbe sig selv, når de ser sig opdagede.

Blandt de mange produkter, den amerikanske våbenindustri for tiden beskæftiger sig med at fremstille eller i færd med at udvikle, er også et gevær med to løb, det ene placeret over det andet. Denne specialriffel kan med sit øverste løb affyre salver af ganske små stålpile, *flechetter*, medens dødbringende minigranater beregnet til personmål, afskydes via det underste løb.

Et andet resultat af militærteknikernes fantasi er en robot, en kunstig vægtløfter, der har næsten menneskelig form og som kan »tages på« af soldater eller civile, som skal udføre kraftpræstationer af den ene eller den anden art. Denne robot produceres på fællesbestillinger fra hæren og flåden af den store General Electric-koncern. Apparatet fastspændes til brugerens person ved fødderne, midjen og underarmene, og den sætter ham i stand til at løfte indtil 1500 kg, – f. eks. en bombe, der skal anbringes på et vognlad eller i en flyvemaskine.

# INDONESIEN



*Indonesiens Sukarno har af sine tidligere herligheder nu kun tilbage to paladser samt fire koner – Fatmawati, Titi, Dewi og Hartini.*

Indonesiens nye, stærke mand, den 48-årige general *Suharto*, har overtaget styret i en stat, hvis økonomi befinder sig i en katastrofal forfatning. Landet har en gæld til udlandet på ca. 2,4 billioner dollars, og dets eksport indbringer kun halvdelen af, hvad forrentningen af denne kæmpemæssige gæld beløber sig til. Det har ingen valutareserver, og det har ikke længere nogen udenlandsk kredit at tære på. *Rupiah'en*, landets mønt, er bogstaveligt talt ikke det papir værd, den trykkes på. I de første seks måneder af indeværende år er leveomkostningerne femdoblet, og der synes ikke at være meget håb om at stoppe inflationen. Tvungne skatter er et ukendt begreb i Indonesien, og regeringen er derfor henvist til at trykke nye sedler, når den mangler penge, – hvad den altid gør.

Den detroniserede landsfader, præsident *Bung Sukarno*, har åbenbart ødt, hvad der var at øde i det statssamfund, han overtog efter hollænderne (ca. 5000 større og mindre øer). Han byggede paladser og brugte millioner på sine mange kvinder. Landets produktive apparatur er forfaldent, der mangler penge til indkøb af nye maskiner, og produktionen af varer til hjemligt forbrug og til eksport er i øjeblikket ca. 30 procent af hvad den var for fem år siden.

Men 80 procent af Indonesiens befolkning er bønder og fiskere. De lever i dag, som de altid har gjort, – af det, de selv kan skaffe sig til livets ophold, til byttehandler, til bestiklinger osv. Folk i byerne har det sværere. Et unormalt stort antal byboere har et eller andet officielt job og hæver hver måned en fast løn, men da pengene intet er værd, laver de en eller anden form for forretning ved siden af. Mange kontorfunktionærer kommer på deres arbejdsplads om morgenen, skriver deres navne på mødelisten og bruger i øvrigt deres dag til at tjene en skilling ved siden af (bl. a. ved at sælge, hvad de kan hugge fra kontorerne, på det sorte marked). Buschauffører tapper deres vogne for benzin og driver privat passagerkørsel med ældgamle taxa-biler. Soldater fra den 500.000 mand store hær laver private vejspærringer og kræver betaling for at lade private køretøjer slippe forbi, lærere ved statens skoler, hvor undervisningen officielt er gratis, lader sig betale af eleverne.

Men general *Suharto* synes at være en hård og dygtig administrator, som har i sinde at gøre, hvad han kan for at bringe orden i tingene. Hans to nærmeste medarbejdere er vice-minister-præsidenterne *Adam Malik* og *Sultanen af Jogjakarta, Hamengku Buwono IX*, der begge har studeret ved vestlige universiteter og har gode, internationale forbindelser. *Sultanen*, der er økonomiminister i den nye indonesiske regering, fløj for nogle uger siden til Tokio. Han opnåede en japansk kredit på 30 mill. dollars til indkøb af maskiner og reservedele til det næsten lammede produktionsapparat. Og *Malik*, der har landets udenrigspolitik under sig, har nu skabt fred mellem Indonesien og Malaysia.



*Hartini.*

# Reklame: At råbe med høj røst

Af Erik Stubtoft

6 Det er så ofte fremhævet, at reklamen er et effektivt led til fremme af den frie konkurrence, men det er vel et stort spørgsmål, om ikke netop reklamen hindrer den frie konkurrence i at udfolde sig? Tag f.eks. et område som vaskemidlerne. Vi ved alle, at de er opbygget omkring praktisk taget ensartede opskrifter, men ved reklamens hjælp lykkes det at lokke forbrugerne bort fra prissammenligninger og i stedet deltage i konkurrencer, lotterier eller lidet underbygget tillid til påstanden om »hvid-hvidere-hvidest«.

Reklamen er nødvendig, siger reklamefolkene, og det kan man da udmærket give dem ret i. Hvad man ikke kan give dem ret i, er, at det er nødvendigt med de nuværende reklamemetoder, der mere går ud på at lokke end at oplyse.

Vi hører gang på gang fra reklamens side, at man meget gerne vil medvirke til at fjerne vildskud og give forbrugerne oplysninger, men reklameindustrien skal naturligvis handle på fabrikanternes bud, og det er vel ikke unaturligt, om der sættes særligt meget ind på reklamen, hvor der er størst mulighed for at skære en god avance, eller hvor varen ikke i sig selv virker tilstrækkeligt tiltrækkende.

## »Brug Rexona«!

»Både hjerte og hjerne er veje til viljen – og hjertet er den sikreste!« siger en af reklamens forkæmpere. Når *Rexona* har sine annoncer om danseskolens Hanne, som ingen byder op til dans, før veninden hvisker: »Brug Rexona«, så er det en af de styggeste måder at udnytte underlegenhedsfølelserne på. En sådan udnyttelse af psykologien i reklamens tjeneste hører utvivlsomt til den farligste side af reklamen, og man må være dybt bekymret, når man ser, hvorledes reklamen nu også er ved at trænge ind i valgkampen mellem partierne.

Det forlyder, at det norske Højre i sidste valgkamp forærede sine medlemmer den amerikanske bog »How to make a president«, og man forstår, at folketingsmedlemmerne efterhånden skal til at sælge sig selv og deres ideer på samme måde, som fabrikanten sælger sin tandpasta.

## Reklamen skal diskuteres!

Dette er blot eksempler på, hvordan Forbrugerkampagnens bogmateriale tager problemet om reklamen op til behandling. Der kunne nævnes adskillige andre eksempler på, hvilke argumenter der kan tages i anvendelse for og imod reklame, og der kunne nævnes utallige eksempler på, at forbrugerne ligger under for et pres fra reklamens side.

I forbindelse med de studiekredse og foredragsrækker, som Forbrugerkampagnen, der jo er AOF's og Det kooperative Fællesforbunds hjælp til forbrugerne til at diskutere med om vigtige forbrugerproblemer, igangsætter, vil reklamen blive gjort til genstand for grundige drøftelser. Det trænger vi også til – alt for længe har forbrugerne affundet sig med, at når reklamefolkene slynger noget ud, så er det sandt. Når der bliver sagt, at 9 af 10 filmstjerner bruger LUX – ja, så gør de det! Men når der bliver sagt, at 9 ud af 10 reklamefolk bruger LUSK – så er det dog for groft!

## Hvad er reklame?

Ja, det må vel være på sin plads at definere, hvad det egentlig er. Ordet stammer fra latin og betyder: *at råbe med høj høst*. Og det tør vel antydes, at er der noget reklamen har efterlevet, så er det netop denne definition af ordet. En mere dyberegående definition af ordet siger: *en organiseret, psykologisk massepåvirkning af mennesker for at få disse til af fri vilje at handle i en ønsket retning*. Også denne definition passer som den berømte fod i hosen.

## Forbrugernes ønsker.

Overfor reklamen hævder forbrugernes talsmænd, at forbrugerne ønsker oplysning om varer, deklARATIONER og et opinionsnævn, som skal tage sig af de vildskud, reklamefolkene fostrer gang på gang. Gør forbrugerne egentlig det? Kan fru Hansen og hr. Nielsen ikke ligefrem lide at svælge reklamer ned, at spille på lotterierne, at indsende kuponer, og hvad der ellers foregår. Lad os få en drøftelse, hvor forbrugerne *selv* diskuterer, og hvor en gennemgribende debat måske kan føre til ændret syn på hele dette ømtålelige spørgsmål. Det vil måske tillige bane vej for en fornuftigere debat om reklame i fjernsynet.

Spørgsmålet om øget forbrugeroplysning også i TV er kommet ind i en afgørende fase. Det er meget spændende, om det f.eks. skal lykkes Forbrugerrådet at komme igennem med sine synspunkter herom, og man må vel sige, at dette er af afgørende betydning for hele den kommende tids forbrugsudvikling.

## Store udgifter til reklame.

Tilbage bliver at konstatere, hvad reklamen koster, og hvad forbrugeroplysningen koster. I 1965 var de samlede udgifter herhjemme til reklame ca. 1.050 mill. kr., medens forbrugeroplysningen kostede 2,7 mill. kr. – hvoraf kun 1,6 mill. kr. var statsmidler. – Og så fik staten endda 90.000 kr. tilbage i form af oms og papirafgift for bladet TÆNK!

# Et bybanesystem for hele Ørestaden

Af cand. mag. C. E. Andersen

(fortsat)

Dertil kommer lufthavnstrafikken samt den helt lokale trafik på strækningen mellem København og Malmø.

Trafikken på en sådan bybane, der kan blive Ørestadens arterie, vil blive meget stor, vel næsten som trafikken mellem København og Hellerup. Thi Nordbanens og Kystbanens samlede antal rejsende med S-tog, motortog og lokomotivtog var nemlig tilsammen 30,2 mill. i 1963/64 mellem alle de københavns-

Bybaner kan udføres efter mange og højst forskellige principper, f.eks. som en- og toskinne-hængebaner, som bjælkebaner eller som konventionelle jernbaner, enten på brokonstruktioner eller i gadeniveauet eller i tunneler.

På alle disse former for baner kan der bruges stålflangehjul eller luftgummihjul; i sidste tilfælde må der bruges en eller anden form for sidestyring.

Bybanerne udføres i nogle tilfælde ved ombygning af sporvejslinierne. I andre tilfælde udføres de som helt selvstændige bybaner. I atter andre tilfælde bygges de efter samme standarder som lokalbanerne og fjernbanerne og delvis eller helt knyttet sammen med dem.

Den sporvognstekniske udvikling i de seneste år har bevirket, at man nu i et meget stort antal byer, navnlig i de mellemeuropæiske lande, bygger eller forbereder bybanesystemer på basis af de foreliggende sporvejsystemer.

Som et eksempel på denne praksis kan nævnes Bryssel, hvor man har opgivet planen om at anlægge et helt selvstændigt bybanesystem af den klassiske type og i stedet etablerer et meget omfattende sporvejsbybanesystem.

Dette får 19 km tunnelstrækninger og 151 km strækninger i gadeniveauet, men deraf en meget stor del i egen tracé, f.eks. på viadukter, navnlig i inderbyen. Man vil hertil benytte det bedste af det forhåndenværende sporvejsmateriel, vogne, der er 2,20 m brede. Men alle de faste anlæg udføres således, at der senere kan indsættes 2,70 m brede vogne.

Som et andet eksempel kan nævnes Frankfurt, hvor man ifølge en langsigtet plan lidt efter lidt vil ombygge hele sporvejsystemet til et bybanesystem på egen tracé. En del sporvejslinier skal dog samtidig nedlægges. Alle strækningerne i inderbyen vil hurtigt blive konverteret til tunnelstrækninger. I alt skal der bygges 32 km tunnellinier, og hele bybanenettets længde bliver 128 km.

Der skal bruges bybanevogne, som bliver 2,65 brede. Disse kan bruges både i forbindelse med høje perroner og gadeholdepladser, og de kan derfor benyttes såvel på tunnelstrækningerne som på sporvejsstrækningerne i de perifere gader. De ligner vore »Düsseldorfer«, men er længere, bredere, sværere, kraftigere, hurtigere, og de er mere komfortabelt indrettet. De kan køre i kurver med kun 25 m radius. Men på driftsstrækningerne holdes kurveradiene dog på mindst 35 m. Det er endnu mindre kurveradii end i Paris, hvor minimum er 40 m.

I Stuttgart bygges nu et bybanesystem, hvortil der bruges moderne egentlige sporvogne, dog med stor bredde. Anlæggene udføres med stigningsgradier på op til 7,2 pct. på rampestrækninger og 6-7 pct. på lange forstadsstrækninger.

ske stationer på den ene side og på den anden side Nord- og Kystbanen uden for Hellerup til og med Hillerød, Fredensborg og Helsingør, men ekskl. fjerntrafikken udover Helsingør.

## Bybanen mellem Saltholm og Skåne.

Bybanen fra København til Saltholm må altså forlænges til Malmø. Krydsningen ved Flinterenden kan udføres enten som bro- eller tunnelanlæg. I begge til-

Da de moderne sporvogne har fremragende køreegenskaber, indsættes de mange steder på omegns- og oplandsbaner, hvor man tidligere har benyttet egentligt jernbanetogmateriel. Som eksempel herpå kan nævnes banerne mellem Düsseldorfs centrale bydele og Duisburg og Krefeld, d.v.s. strækninger næsten som fra København til Roskilde eller Malmø ad en direkte bybanelinie.

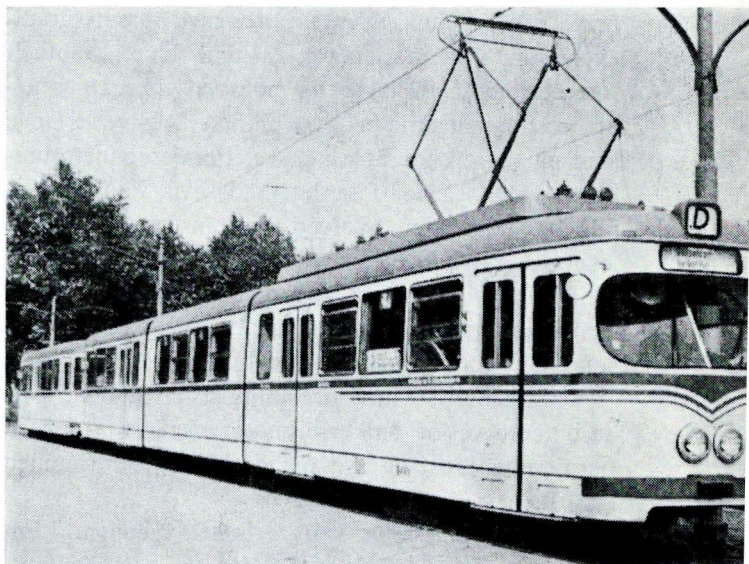
Billedet viser et sådant sporvognstog, bestående af en treleddet »Düsseldorfer« og en selvstændig bivogn. Den midterste del af ledvognen har køkken og spisesalon af hensyn til de lange ture.

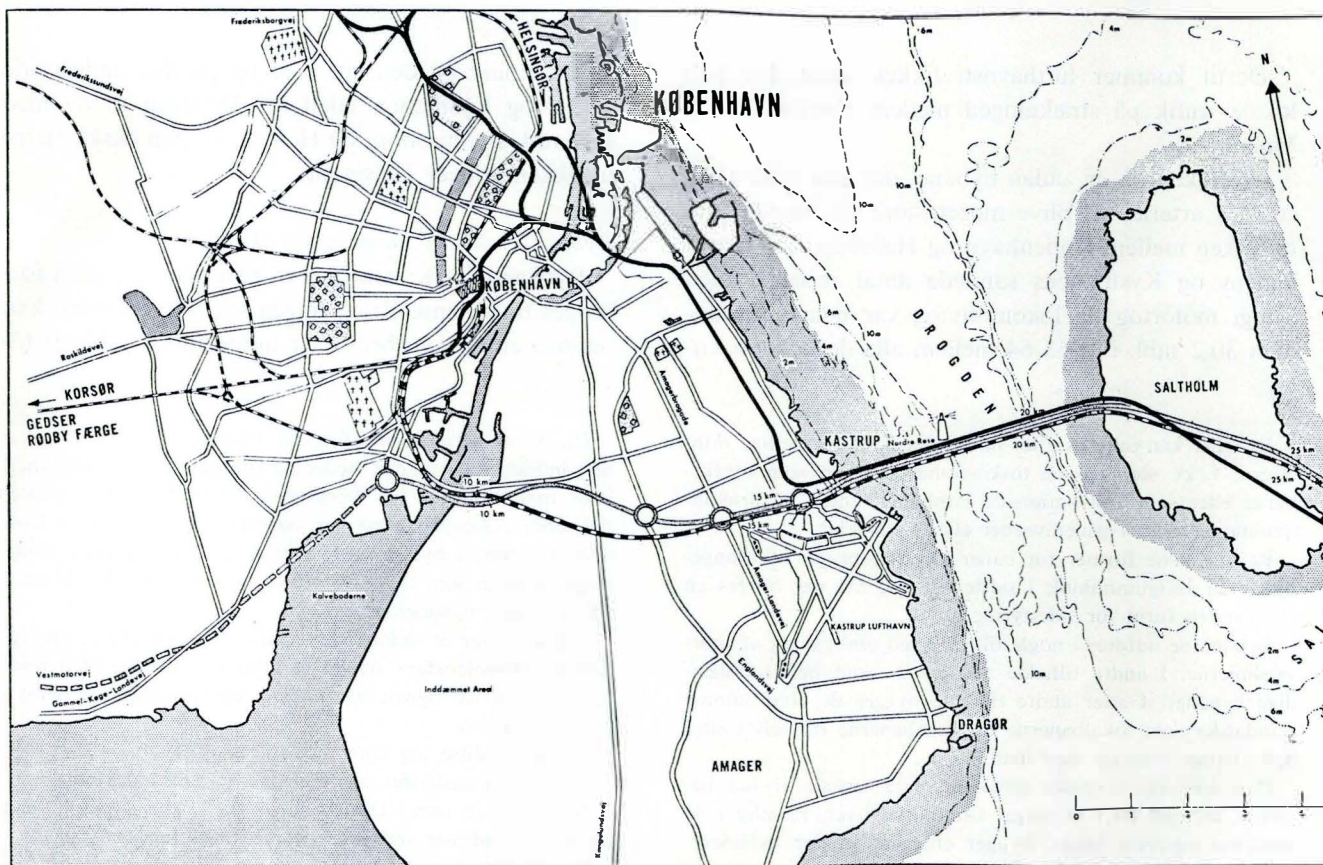
En del af disse tog kører uden konduktør.

Mannheim anskaffer nu femleddede »Düsseldorfer«.

Nogle steder, som i Dortmund og Karlsruhe, forsøger man sig med at udruste sporvognene med radiotelefonanlæg.

Bybanesystemer, der baseres på sporvejsystemerne, findes, bygges eller planlægges i følgende byer i Europa: Amsterdam, Antwerpen, Basel, Bielefeld, Bremen, Bryssel, Budapest, Charleroi, Dortmund, Duisburg, Düsseldorf, Essen, Frankfurt, Gent, Göteborg, Haag, Hannover, Köln, Milano, München, Nürnberg, Prag, Stuttgart, Zürich og Wien. Uden for Europa eksisterer der lignende bybanesystemer i Boston, Melbourne, Newark, Philadelphia, og i San Francisco skal der bygges toetagestunneler for bybaner nederst og sporveje øverst.





En bybaneforbindelse mellem Ørestads-kompleksets to vigtigste trafikcentre, Rådhuspladsen i København og Hamngatan i Malmø kan forlænges under Hovedbanegården i København og forbi Centralstationen i Malmø til de eksisterende lokalbaneanlæg. Tegningen viser desuden den af Øresundsbrokommissionen foreslåede fjernbane fra Hovedbanegården og Godsbanegården mod nord og syd og øst om Malmø bykomplekset, derpå mod nord og vest til Godsbanegården og Centralstationen.

Et alternativ hertil er en fjernbaneforbindelse direkte gennem København ad Boulevardbanen og Kystbanen til en bro eller tunnel. Et tredje alternativ er en forbindelse fra Boulevardbanen via Østerport station, her i et lavere niveau end de øvrige spor, og via den gamle gade, til en tunnel under havnen. Da en fjernbane ikke kan have nær så store stigningsgradierer som en bybane, må en fjernbane have en længere bro som den 2,7 km lange bro over Kalvebod Strand, der kræves for den sydlige forbindelse. Fjernbanen kan føres videre fra det

fælde kan baneanlæggene udføres med samme graderer som motorvejsanlæg i samme linie, eventuelt som et kombineret bane- og motorvejsanlæg. Tunnel- og brostrækningerne behøver da ikke at blive så lange som på tilsvarende anlæg på en fjernjernbaneforbindelse. Dette gælder i særlig grad, hvis Flinterenden uddybes betydeligt, hvorved gennemstrømningsprofilen for den dybe del forøges væsentligt. Allerede hensynet til det ønskelige i, at moderne stortankskibe og fremtidens endnu større tankskibe kan passere Øresund, taler for en forøgelse af dybden.

Ved Skånekysten må der anlægges en station, hvor en bymotorvej og omkørselsmotorvejen, evt. også en fjernjernbane øst og syd om Malmø, løber sammen fra øst.

Bybaneforbindelsen kan fortsættes gennem Limhamn, over Strandengene langs den eksisterende gods-

bane, helst som åben udgravning midt i en bred motorgade til udkanten af det egentlige Malmø, og derpå som tunnelstøbning i slotskanalen og Västres Hamnkanalen til Hamngatan.

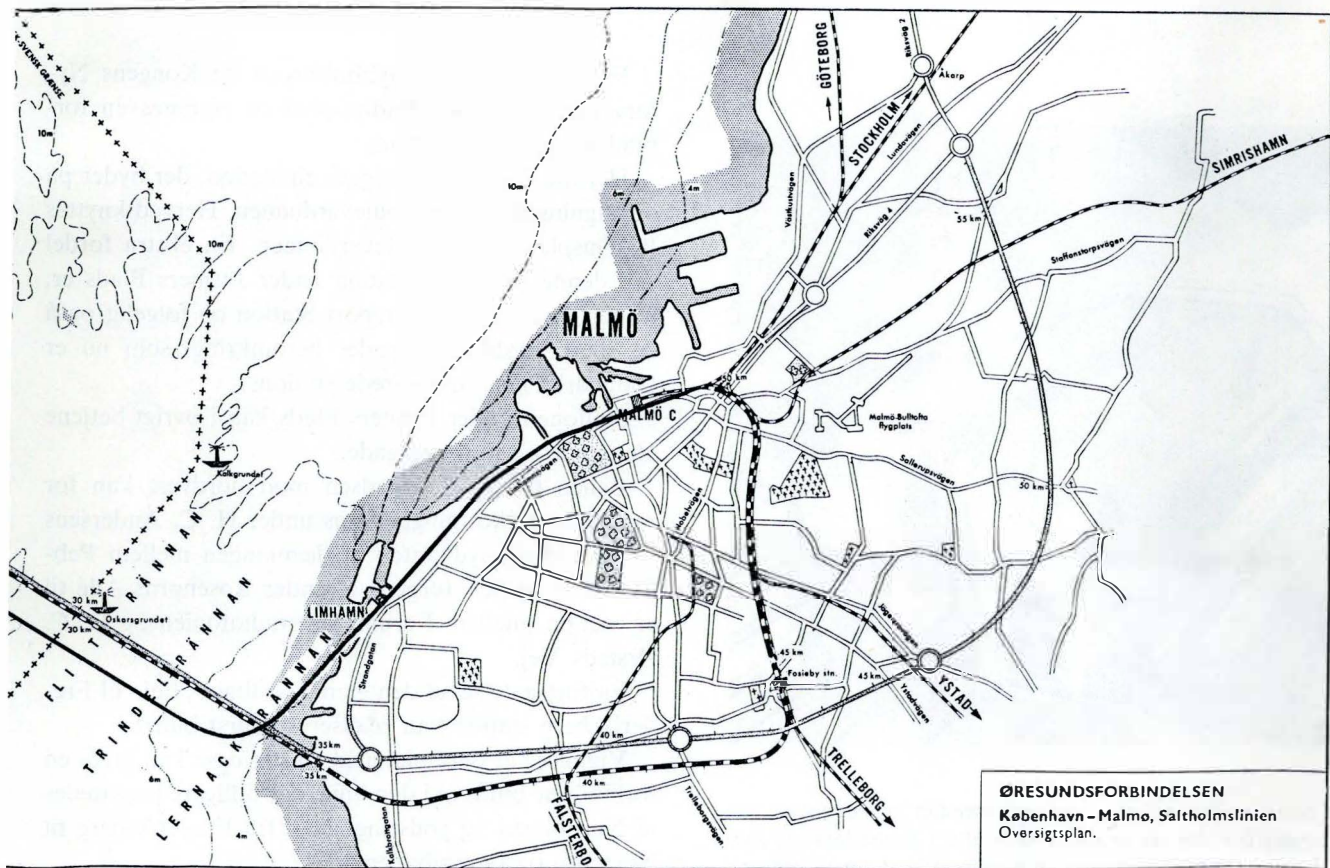
En række stationer undervejs kan få stor betydning for byudviklingen heromkring, ja, kan skabe grundlag for, at Malmø-Limhamn-området efterhånden udvikles til at blive en båndby, som forøvrigt også kan udvikles i modsat retning til Lund eller helt til Esløv.

Hovedstationen anlægges under Hamngatan, d.v.s. tæt ved Stortorget og Centralstationen.

Banen kan videreføres i Østre Hamnkanalen og føres op langs Centralstationens sydligste spor, evt. under nogle af disse og derpå til banerne mod øst.

Herved kan bybanen mellem Københavns og Malmøs cityområder grene sig i en vifte af baner mod øst i Skåne, ganske som mod vest på Sjælland.





ØRESUNDSFORBINDELSEN  
København - Malmø, Saltholmslinien  
Oversigtsplan.

føres omtrent direkte herimellem, via Kongens Nytorv, trafikhavnen, lufthavnen, Saltholm og Limhamn. Denne bybaneforbindelse ved Dybbølsbroen og Frihamnsbroen.

løber sydøst til en bro over Kalvebod Strand, videre forbi lufthavnen, under Drogden, over Saltholm, under eller over Flinterengen og Helsingør og Hålsingborg.

Den nye forbindelse vil have en banebredde på 1,4 m og en radius til kastellet og den herigennem forløbende gennemkørsel, men her i et lavere niveau langt under havnen vil den blive meget længere end bybanetunnelen i Nyhavn-Trangrav-linien, men behøver dog ikke at blive nær så lang som den gamle forbindelse fra Amagerbanens tracé og dermed til de allerede beskrevne linier.

En forbindelse til den planlagte storlufthavn ved Svedala kan få speciel betydning.

Nye stationer ved krydsningerne med motorvejene mod nordøst og nord kan i samspil med store parkeringsanlæg skabe grundlag for kombineret bil- og togtrafik.

Forbindelsen mellem København og Malmø bør elektrificeres med 1500 volt jævnstrøm af hensyn til Storkøbenhavns bybanesystem og lufthavnsforbindelsen. Da jernbanerne fra Malmø Centralstation er elektrificeret med 15.000 volt vekselstrøm, må der til disse togforbindelser, som fortsætter på disse banestrækninger, bruges materiel, der kan køre både ved jævnstrøm og vekselstrøm.

De tre bybanelinier, der løber sammen på Kongens Nytorv, kan bruges i samspil til gennemgående togforbindelser på mange forskellige måder. Man kan

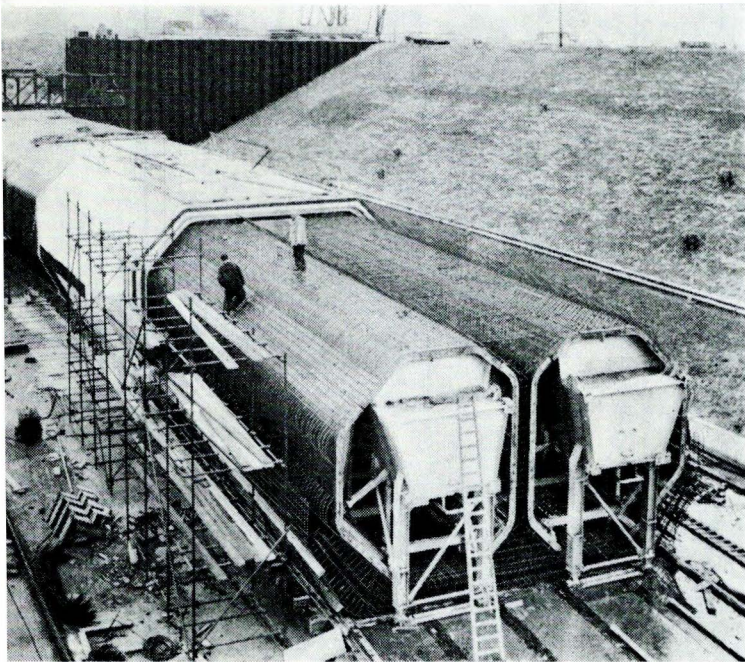
f.eks. lade lokaltogene fra Holte, men ikke de gennemgående tog fra Hillerød, samt de gennemgående bybanetog fra Roskilde, men ikke lokaltogene fra Tåstrup, fortsætte til Kastrup-Malmø, de første som lokaltog, de sidste som gennemgående tog.

Den skitserede plan, der omfatter tre »halve« banelinier, sammenløbende under Kongens Nytorv, skaber grundlag for drift på tre »hele«, gennemgående forbindelser.

Den kan tjene hele Storkøbenhavn så effektivt, at man må stille spørgsmålet: Behøver København da flere bybaner?

*En ekstra linie gennem det centrale København, vinkelret på den første linie.*

Det kan måske med tiden blive aktuelt at udvide systemet til en linie mere eller to »halve« linier.



Som et eksempel på et helt selvstændigt bybanesystem kan omtales det, der nu er under udførelse i Rotterdam, og som vil blive taget i brug i meget nær fremtid. I første omgang bygges der en linie fra Centralbanegården mod syd under Rhinen-Maas til de nye, store forstadsområder længere mod syd. Den skal senere forlænges mod sydvest. Desuden skal der bygges en tværlinie i de nordlige bykvarterer. Den første strækning bliver 7,5 km lang. Heraf udføres ca. 4,5 km som højbanestrækning og ca. 3,0 km som tunnelstrækning.

Tunnelstrækningerne under land udføres på omtrent samme måde som under floden. Der udgraves en kanal, som fyldes med vand, og herind bugseres færdigstøbte tunnelelementer, som nedsænkes og sammenføjes, hvorefter der fyldes jord over.

En sådan byggemetode kunne muligvis udnyttes med fordel ved en eventuel bybane- og bygadeforbindelse fra Kongens Nytorv i Nyhavn-Trangrav-linien til Kløvermarken, som led i en forbindelse til Amagerbanens tracé og dermed lufthavnen.

Foruden de i en anden billedtekst nævnte bybaner på sporvejsbasis findes eller bygges eller planlægges der bybaner af konventionelle eller specielle typer i følgende byer i Europa: Athen, Baku, Barcelona, Berlin, (Øst + Vest), Bern-Zollikofen, Birkenhead, Birmingham, en ny by nær Buckingham, Budapest, Charkov, Coventry, Danzig-Gdynia, Dresden, Düsseldorf, Frankfurt, Genua, Glasgow, Gorki, Hamburg, Helsingfors, Kiev, København, Leeds, Leicester, Leningrad, Liège, Lissabon, Liverpool, London, Lyon, Madrid, Manchester, Marseille, Milano, Moskva, München, Neapel, Newcastle-Tynemouth-bykomplekset, Oslo, Paris, Randstad (Hollands storbyer), Rom, Rotterdam, Ruhr-byerne, Saloniki, en ny by mellem Southampton og Portsmouth og sammenbygget med dem, Stockholm, Torino, Venezia, så mærkeligt det kan lyde, Warszawa, Wien, Wuppertal.

Fra linien mellem Dybbølsbroen og Kongens Nytorv kan der under Rådhuspladsen afgrænses en forbindelse til Jarmers Plads.

Herunder må der anlægges en station, der byder på omstigning til og fra Boulevardbanen. Herved knyttes Rådhuspladsen til Boulevardbanen. En ekstra fordel ved denne krydsningsstation under Jarmers Plads er, at den kan aflaste Nørreport Station og følgelig også de stærkt trafikerede gader heromkring, som nu er Danmarks mest trafikerede station.

Stationen under Jarmers Plads kan i øvrigt betjene Voldgade og Farimagsgade.

Banen fra Rådhuspladsen mod nordvest kan for moderate omkostninger føres under H. C. Andersens Boulevard og sydkanten af dæmningen mellem Pebblingesøen og Sct. Jørgensø, under Rosenørns Allé til en station imellem Forum-Statsradiofonien og H. C. Ørstedes Vej.

En fortsættelse ad den gamle vestbanes linie til Frederiksberg station kan realiseres yderst billigt.

Vigtigere er det imidlertid, at der også kan laves en forbindelse omtrent i den linie, der tidligere benyttedes af Nordbanen og godsringbanen fra Frederiksberg til Nørrebro og Farumbanen.

Fra Farumbanen kan der føres en sidegren langs Rødskløvervej gennem ubebyggede arealer til Vangedevej-Søborg Hovedgade-Gladsaxevej-gaflen, hvor der kan anlægges en station. Disse anlæg kan få meget stor betydning for trafikken mellem de indre dele af Gladsaxe kommune og Københavns City.

Hvis der i tilslutning til en station ved Borups Allé og Bispeengen bygges store parkeringsanlæg og en rutebilstation, kan trafikanterne ad den kommende motorvejsforbindelse fra Farum benytte S-togssystemet omkring i København, idet der herved skabes grundlag for princippet »drive and ride«.

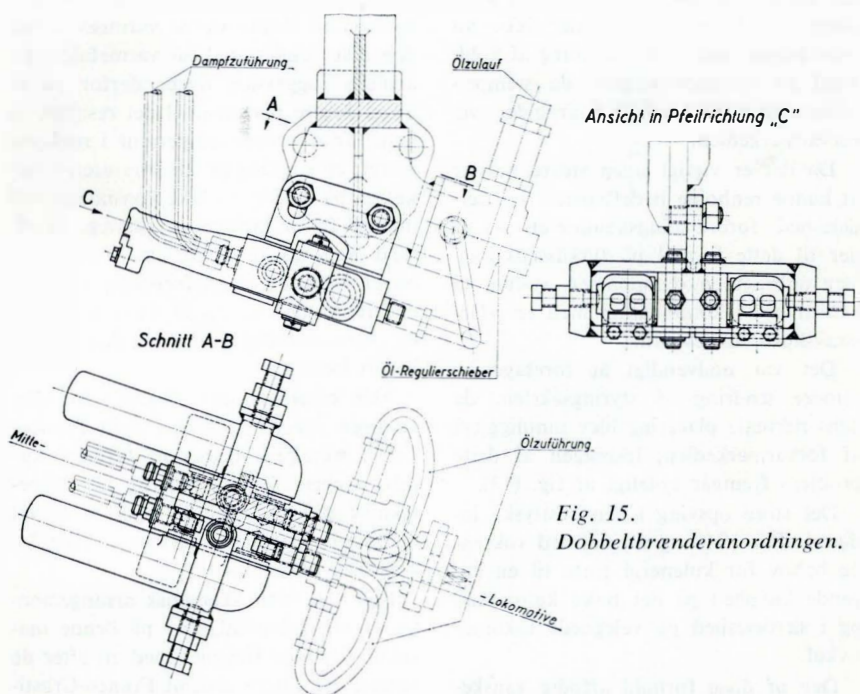
Da de store frie arealer ved Bispeengen nu bliver bebygget, kan det måske knibe at få arealer til rådighed til store parkeringsanlæg nær stationen ved Borups Allé-Bispeengen.

Man kan imidlertid ret let føre en sidegren af banen langs med motorvejen til Frederikssundsvej på det sted, hvor denne krydser Borups Allé-Hareskovvej. Umiddelbart herved er der plads til store parkeringsanlæg på de endnu frie arealer ved Borups Allé-Frederikssundsvej-Bellahøjvej.

Denne bane kan eventuelt forlænges under Frederikssundsvej til Brønshøj Torv. Jfr. den planlagte bybane fra Nørrebro station til Brønshøj-Husum.

(Fortsættes)





efter behov kan foretages; flammen slår tilbage i den med ildfaste sten udmurede fyrkasse, vender rundt over murbuen og går fremad gennem forbrændingskammeret og ud i langkedlen.

Forbrændingsluften bliver suget gennem et stengitter under fyrkassen og reguleres med en fremadvendt luftklap. Sekundærluften indtræder som sædvanligt gennem fyrdøren.

På grund af det store indhold af svovl i olien, tilstræbte man en noget højere

spildegasttemperatur i røggammeret (3).

Da man derfor kunne forvente en endnu højere overhedningstemperatur ifølge Franco-Crosti-princippet, end der i forvejen køres med i de øvrige oliefyrede lokomotiver, er der af forsigtighedsgrunde skaffet mulighed for indsprøjtning af fordampningsberedt vand bag overhederen, så temperaturen kan begrænses noget ved høj kedelanstrenelse.

De efterfølgende kurver viser resulta-

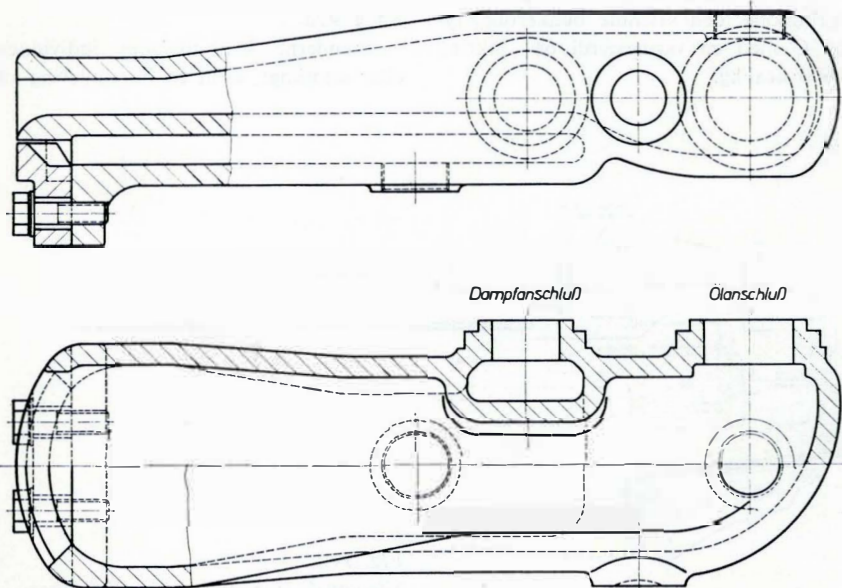


Fig. 16. Oliebründer med dampforstøvning.

terne af de meget grundige prøver, som dette lokomotiv måtte gennemgå, og som i høj grad tjener til at understrege Franco-Crosti-kedlens termiske overlegenhed.

I fig. (17) viser de opadgående kurver fordelingen af trykket i udgangshætten med de 4 dyser, og i samklang hermed viser de nedadrettede kurver undertrykket i fyrkassen og de forskellige røggammer i afhængighed af kedlens dampydelse.

Man ser heraf, i hvor høj grad den ændrede strømretning af røggassen gennem de 3 røggammer og forvarmerkedlen giver sig udtryk i de usædvanligt høje modtryk i udgangshætten og det over 400 mm vandsøjle visende undertryk i røggammer (3) uden derfor at gøre sin indflydelse gældende på det samlede resultat; påfaldende er også den udlignende virkning af udstødet fra hovedmaskineriet, der således bevirker en mere ensartet sugning i oliefyret.

I fig. (18), der viser kurverne for damp- og røggasttemperaturene, er først og fremmest fødevandets temperaturforløb bemærkelsesværdigt, idet der allerede ved lav belastning opnås en temperatur på 150° C. stigende til 180° C., som er henved det dobbelte af, hvad der kan fås ved blandingsforvarmeren alene. Temperaturen i røggammer (3), der er af særlig betydning for bedømmelsen af hele anlæggets virkningsgrad, ligger med sine 140°–260° C. på det sikre område over dugpunktet for de i spildegassen forekommende vanddampe.

Overhedningstemperaturen på 440° C. max. ligger yderst gunstigt. Den førnævnte indretning til nedkøling af den overhedede damp har vist sig at være af stor praktisk betydning, da temperaturen indtil 460°, der opstod under forceret kørsel, let kunne nedreguleres til de ønskede 430° C.

Et kriterium for den rigtige forbrænding fremgår af de i fig. (19) viste røggasanalyser i røggammer 1, altså efter afslutningen af forbrændingen, og de tilsvarende luftoverskudsværdier, der ligger omkring 1,5 og 1,9 ved normal kedelbelastning. De gunstige CO- og H<sub>2</sub>-værdier viser, at lokomotivet kan køres helt røgfrit i hele ydelsesområdet, hvad naturligvis har en for den øjeblikkeligt krævede kedelydelse tilsvarende rigtige indstilling af luftklapperne som forudsætning.

Kedlens termiske virkningsgrad uden medvirken af blandingsforvarmeren

fremgår af kurverne i fig. (20). Den i dampen nyttiggjorte varme ligger mellem en højsteværdi på 77 % ved halv og 72,5 % ved fuld kedelbelastning og er fremstillet i kurve 1, som viser et bemærkelsesværdigt fladt forløb over hele området. Tages blandingsforvarmerens indflydelse med, forløber virkningsgradskurven fra 91 % til 89 % under ellers samme betingelser. Varmetabene i kedlen fordeler sig mellem 1 % og 2 % (kurve 2) takket være den gode isolation. Røggastabene svinger mellem 17 og 19 % (kurve 3) og samtidigt hermed ligger tabet hidrørende fra det i røggassen indeholdte CO omkring 2,5 % (kurve 4). Resttabene omkring 1,5-4,5 % går på den uforbrændte olie og andre medvirkende årsagers konto.

Den næste fig. (21) viser forbrugstallene for damp og olie pr. effektenhed i sammenligning med ydelse- og trækkræfter forløbet gældende for en nominel dampydelse på 10 t/time. Det specifikke dampforbrug ligger takket være den gode overhedning omkring 6 kg/HK-time, og det specifikke olieforbrug ligger med sin gunstigste værdi på 0,68 kg/HK varmenhed beregnet i forhold til oliens varmenhed (9600 kcal/kg).

Af særlig oplysende værdi er det i fig. (22) viste kurvefelt for lokomotivets effektive virkningsgrad. Ifølge dette når lokomotivet sin højeste virkningsgrad på 9,75 % ved ydelser mellem 850 og 1000 »trækkrogs«-hestekræfter målt ved hastigheder mellem 30 og 50 km/t. Selv 9,5 % omfatter allerede området ved indtil 60 km/t og ydelser omkring 1200 HK faldende til 9 % omkring 1350 HK.

Temperaturen af røggassen, når denne forlader kedlen henholdsvis forvarmerkedlen, bestemmer varmetabet og giver ligeledes en målestok for forvarmerens virksomhed. Fig. (23) giver en sammenligning af disse forhold gældende for et O1-lok. med normalkedel og oliefyring, det kulfyrede krigslok. 52.891 med en Heint-blandingsforvarmer (en østrigsk konstruktion), et kulfyret lok. 50.4001 med Franco-Crosti-kedel og endeligt vort oliefyrede lok. 50.4011. Ganske vist ligger kurven for 50.4011 lidt over den for 50.4001 gældende; årsagen er den, at ville man holde sluttemperaturen ens i begge maskiner, ville man for små kedelydelser komme under dugpunkttemperaturen hvad der, som før nævnt, har en stigende indflydelse på den af røggassen fremkaldte korrosion.

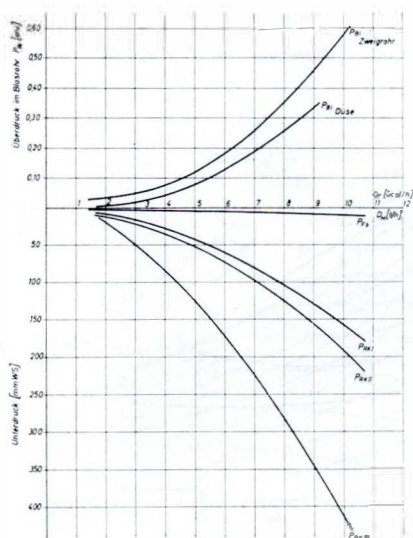


Fig. 17.

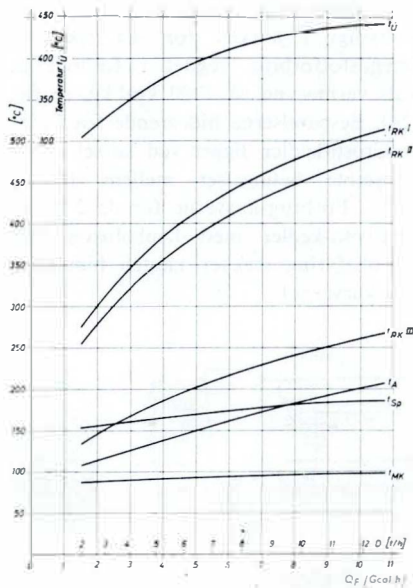


Fig. 18.

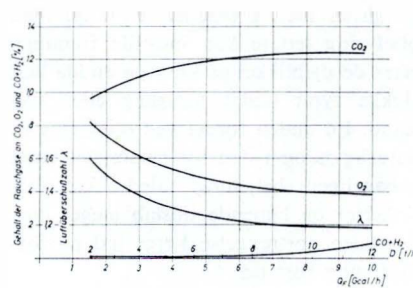


Fig. 19.

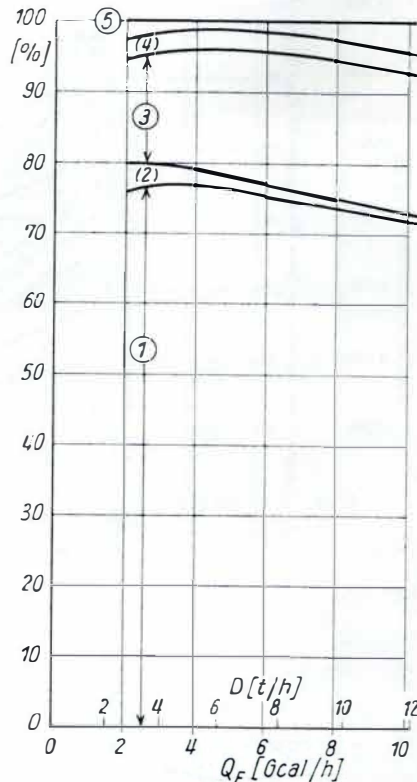


Fig. 20.

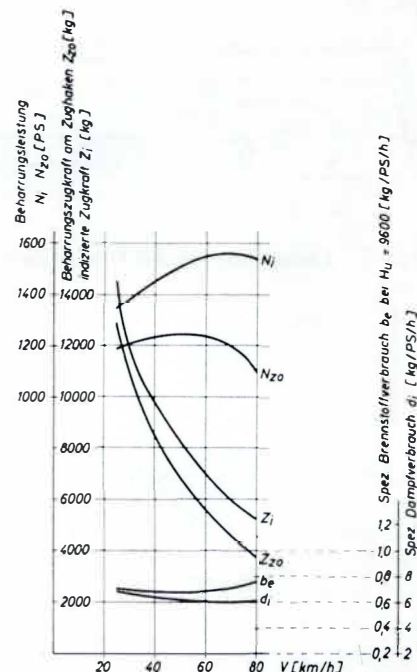


Fig. 21.

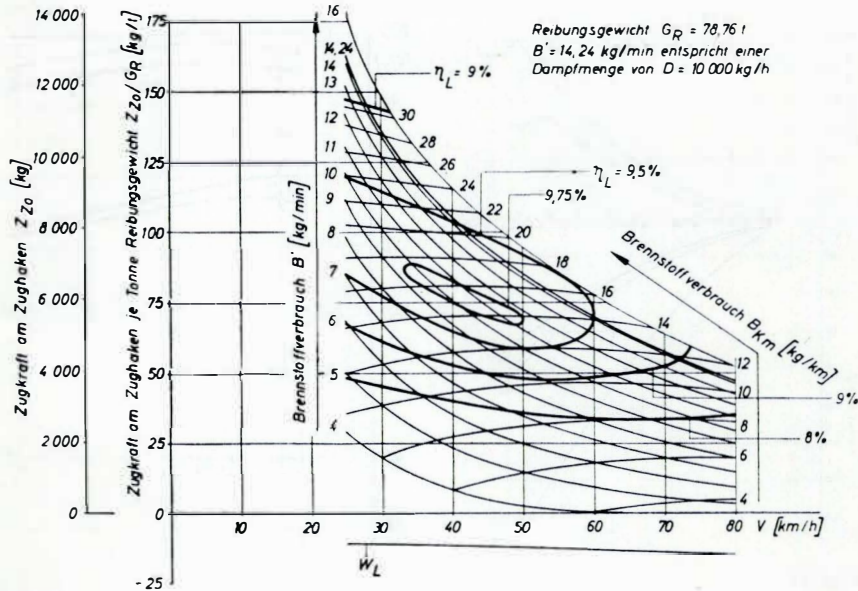


Fig. 22.

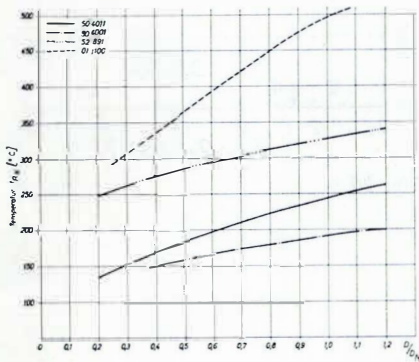


Fig. 23.

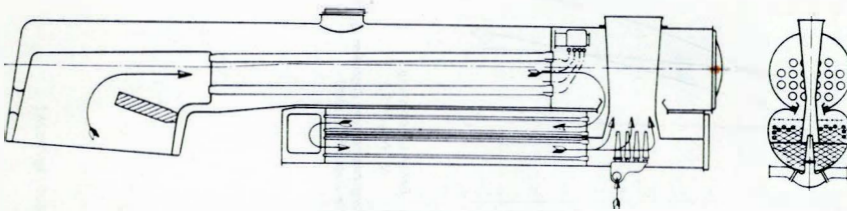


Fig. 25. Franco-Crosti-kedel med dobbelt omløb af røggas.

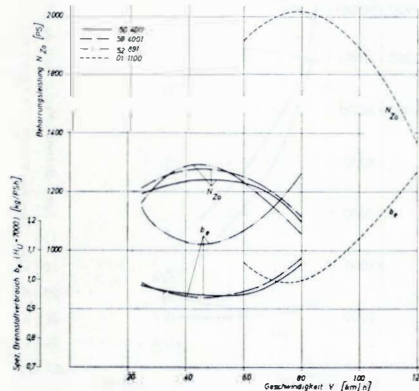


Fig. 24.

Den termiske overlegenhed af 50.401 som helhed i sammenligning med normal-lokomotiver med kulfyring viser sig eentydigt i kurven for det specifikke brændstofforbrug regnet i forhold til kuls varmeevne på 7000 kcal/kg, se fig. (24). Bespargelserne hidrørende fra Franco-Crosti-kedlen ligger ved kørsel under konstante betingelser mellem 15 og 17 %. Forbrugskurverne for de 2 Franco-Crosti-kedler med henholdsvis kul- og oliefyring dækker næsten hinanden. (De-kurverne).

I den daglige drift kommer desuden besparelser hidrørende fra mindre stilstandstab med i billedet, da man med oliefyring lettere kan indstille flammen efter de øjeblikkelige krav og endda helt slukke fyret under tomgang eller stilstand. En anden fordel ved oliefyring er naturligvis også den for personalet langt behageligere betjening; således kan forsinkelser og lignende tidstab meget hurtigt uden anstrengelse køres ind på forbløffende kort tid.

Til sidst skal lige omtales det i fig. (25) viste projekt til en videre udvikling af Franco-Crosti-kedlen, således som den mest hensigtsmæssige løsning kunne tænkes udformet på grundlag af årelange forsøg og erfaringer.

Røggassen bliver her ledt ind i en 2-delt forvarmerkedel, i hvis øverste del vandcirkulationen er trægest; i røggaskammer (3) vender røggassen retning og strømmer endnu en gang gennem forvarmerkedlens nederste del fremefter til et 4' røggaskammer, der har tilslutning til en på sin sædvanlige plads anbragte skorsten. I den underste del af forvarmerkedlen vil fødevandet i mere udtalt grad bevæge sig i modstrøm til røggassen.

Da gennemstrømningsarealet ved denne gasføring må gøres større, får hele det forreste røggaskammerparti det viste 8-talformede tværsnit, hvad dog rent fremstillingsmæssigt ikke vil volde større vanskeligheder.

En sådan forvarmerkedel ville foruden de nævnte forbedrede strømningsforhold byde på yderligere fordele; således vil ubehaget ved nedslående røg og damp fra den hidtil anvendte sideskorsten helt undgås. Problemet med røgens bortledning ved henstand i remisen vil også helt falde bort. Spildedampledningen, der nu nødvendigvis er temmelig lang og derfor kan give anledning til kondensation og dermed tæring af røggaskammer (3), kan igen gøres ganske kort; det derved frigjorte modtryk i udgangshætten kan således udnyttes til overvindelse af den noget større modstand i den 2-delte forvarmerkedel.

Til slut kan også nævnes, at det frie gas-gennemstrømningsareal endnu en gang kan tilpasses det aftagende gasvolumen i det øverste og nederste rørbundt.

Dette projekt, der er udarbejdet hos Henschels lok.-afdeling, viser da også tydeligt, at de tekniske muligheder, der ligger i Franco-Crosti-kedlens princip, aldeles ikke er udtømt og kunne for så vidt danne grundlaget for en »strukturændring« indenfor dampsektoren, en tanke der måske kan forekomme lidt urealistisk i betragtning af den store tilbagegang i anvendelsen af damplokomotivet som fremføringsmiddel.

P. Juul Brask.

# PERSONALIA

## Overgået til anden stilling pr. 1/9 1966.

Lokomotivfører (15. lkl.), Fa, til lokomotivmester (15. lkl.), Fa.

E. Maagaard Christensen.

## Forfremmelse til lokomotivmester

### i 15. lkl. pr. 1/9 1966.

Lokomotivfører (12. lkl.):

L. W. Rasmussen, Århus, i Randers.

H. U. Rasmussen, Århus, i Fredericia.

## Forfremmelse til lokomotivfører i 15. lkl. pr. 1/10 1966.

Lokomotivfører (12. lkl.):

C. J. Kongsted, Gb.

C. R. Nielsen, Gb.

J. W. Deleuran, Fa.

E. Grandt, Gb.

## Forfremmelse til elektrofører i 12. lkl. pr. 1/9 1966.

Elektrofører T. U. Nielsen, Av. (10. lkl.).

## Afskediget efter ansøgning

Lokomotivinstruktør Peder Johannes Persson, Hgl., (18. lkl) pr. 1/9 1966.

Lokomotivfører H. M. Kristensen, Ar., (15. lkl.) pr. 31/12 1966.

Begge på grund af alder, med pension.

## Død

Pensioneret lokomotivfører Niels Jørgen Nielsen, Od., (12. lkl.), 20/8 1966.

## Ordensdekorationer

Lokomotivinstruktør (18. lkl.):

P. J. Persson, Hgl., R. af D., (22/8 1966).

## Påskønnelse

Gdt. har udtalt sin bedste tak og påskønnelse over for lokomotivfører A. V. Nielsen, Gb., i anledning af, at han den 21/6 1966 på Slagelse st. som fører af tog 71 ved resolut handle måde afværgede en faresituation. Der er udbetalt ham en dusør.

## Hjertelig tak

Må jeg på denne måde, fremføre en varm tak for al den opmærksomhed, der er strømmet mig imøde efter mit uheld og under min lange fraværelse på arbejdspladsen.

Tak til foresatte og afdelingsbestyrelsen.

Tak til medlemmerne for den overvældende flotte opmuntring jeg har modtaget.

Med et forhåbentlig snarlig gensyn.

Venlig hilsen.

N. O. Dinesen.

## Jubilæum

Lokomotivfører B. W. Nielsen, Næstved, kan 1. november fejre 25 års jubilæum ved Danske Statsbaner.

B. W., som jubilaren kaldes i daglig tale, har det meste af sin jernbanetid været knyttet til Næstved mdt.

B. W. Nielsen er kendt som en samvittighedsfuld lokomotivfører, et udpræget humørmenneske, der altid har smil på læben, og mange har glædet sig over arbejdssamværet i den forløbne tid.

Sammen med gode venner, som vil hyldede dig på din jubilæumsdag, sender afdelingen sine bedste ønsker for dig og din familie.

## Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

R. S. Mortensen,  
lokomotivfører, Struer.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Børge E. Andersen (Egholm),  
elektrofører, Enghave.

## Søges

Til komplettering af samling søges et pænt eksemplar – helst uden indførte rettelser – af »Tjenestekøreplanens indledende Beinærkninger (TIB)« af 15/11 1940.

Henvendelse til aing. J. Steffensen, 1. distrikt, signaltjenesten. Tlf. (01) 14 04 00, lokal 2601, eller DSB fjerntelefon 1-2601.

## Lokomotivmændenes Jubilæumsforening

### 1. distrikt.

Det meddeles medlemmerne af ovenstående forening, at den årlige festlighed, vil blive afholdt torsdag den 3. november kl. 12,30 i Selskabslokalerne »Folkets Hus«, Enghavevej.

Tilmeldingslister vil blive ophængt på stuerne, endvidere kan tilmelding foretages telefonisk på 12 37 62. (Sidste dag den 31. oktober).

Bestyrelsen bestræber sig på at gøre dagen så festlig som mulig.

P. F. V.

Preben Wichmann.

# PÅ SPORET

En af ringlinierne på Moskvas undergrundsbane er nu blevet fuldautomatisk. Et indbygget anlæg i førerkabinerne reagerer på alle lyssignaler, starter og standser toget og regulerer farten. Motorvognsføreren skal intet foretage sig, men er dog med som en ekstra sikkerhedsforanstaltning. Efter den nye automatik kan antallet af tog sættes op fra 36–38 til 48–50 i timen, og tidsintervallet mellem togene er nedsat til 70–75 sekunder.

\*

Italiens statsbaner har indført rabatsatser, hvorefter grupperejser på 10 personer opnår 30 pct. rabat, grupper på 25 personer 40 pct. rabat og 50 pct. på grupperejser med mindst 400 personer.

\*

Tyve lande har sluttet kontrakt med Sovjet om levering af jernbanemateriel. Der skal bl.a. leveres diesellok til østbloklønde, Tyrkiet, den arabiske republik og Irak. Finland har bestilt 60 ton tankvogne, og Canada har givet ordrer på sporlægningsmaskiner og -svejsapparat.

\*

Hamburgs S-bane er blevet forlænget 3,6 km på strækningen Langenfelde–Elbgaustrasse på den planlagte linie til Pinneberg, der ventes fuldført i hele sin længde i 1967. Strækningen har enkeltspor, men vil senere blive udbygget til dobbeltspor.

\*

Ætapiopien har fået nye frimærker med jernbanemotiver. Et 30 cents mærke viser et moderne diesellok, som kører over en bro, mens et 35 cents mærke viser hovedbanegården i Addis Abeba. Alle de nye mærker har i højre hjørne en medaljon med billede af kejser Ras Tafari.

\*

Den nye Schelde-tunnel ved Antwerpen bliver ikke alene for biltrafik, men får også plads til dobbeltsporet jernbane. Det er banelinien fra Gent, som nu slutter ved Schelde, der skal føres ned under floden og videre gennem det gamle fæstningsterræn til Antwerpen centrum.

## Rettelse

I sidste nummer af DLT side 15 er der i emolumentskemaet indsneget sig en fejl for kørepengesatsen i 18. og 15. lkl. Det skal retteligt være 1.15 kr.

## Hvad tror præsten?

De kender sikkert pastor Krogager – manden bag Tjæreborgrejserne. Eller Johannes Møllehave – præsten, der skriver revytekster til ABC-teatret. Måske husker De navnet Gottschalk-Hansen, fordi De hører folketingsdebat eller har »set« fjernsynsdiskussionen om børneopdragelse med eller uden klø.

Men hvis De ikke netop bor i et af de pågældende præsters kirkesogne eller sidder bag lås og slå (pastor Møllehave er nyudnævnt fængselspræst) kender De ikke disse mænd i kjole og krave.

En religions-sociologisk undersøgelse i Storkøbenhavn har vist, at næsten ingen mennesker er ateister. De fleste har på bunden af hjertet en eller anden privat Vorherre, som de kontakter uden præstens bistand, når de har behov derfor.

Præsten er ikke rigtig på mode. Digterpræsten Preben Thomsen var på vej til at blive en modepræst, men så trak han

sig tilbage til en landlig præstegård og kirke, inden det gik så galt.

Det er ikke alene om søndagen, at besøget i kirken er ringe, hvad følgende kan bekræfte:

En ung præst i et tætbeboet kvarter med talrige børnefødsler og deraf følgende barnedåber inviterede til forældre- og fadderkomsammen en hverdagsaften i sin kirke.

Der kom otte.

Tre hele ægtepar og to »halve«, der ikke kunne klare babysitterproblemet med fremmed hjælp.

Præsten fortalte om kirken og dens funktioner, om sognet og dets historie samt om sig selv og sit daglige arbejde. Altsammen på en jævn, ligefrem måde.

Er det salmesangen, der skræmmer?

Lader De fleste forældre deres børn døbe mere af overtro end af tro? Fordi de nu engang vil børnene det bedste – og hvis der nu alligevel er noget om det.

## Et nyt husråd

Gigt kan der ikke siges noget godt om. Det er smertefuldt, arbejdshæmmende og næsten ikke til at slippe af med. Varme er godt, træk er skidt. Somme tider er hvile det bedste, somme tider aktivitet. Et husråd af nyere dato er anskaffelse af et stykke skumgummi til madrassen. Det holder varm, koster ikke meget og er da et forsøg værd.

## Plads til fødderne

Der skal nok stadig være spidsnæsede sko at finde i forretningerne, men nu er de for alvor blevet gammeldags. Ved Dansk Skomoderåds efterårsopvisning sås herligt brednæsede, lavhælede sko og støvler – en fryd for både øje og fod.

Hælhøjden er meget moderat, hvilket desværre ikke pynter på læggen – men måske på ansigtsudtrykket!

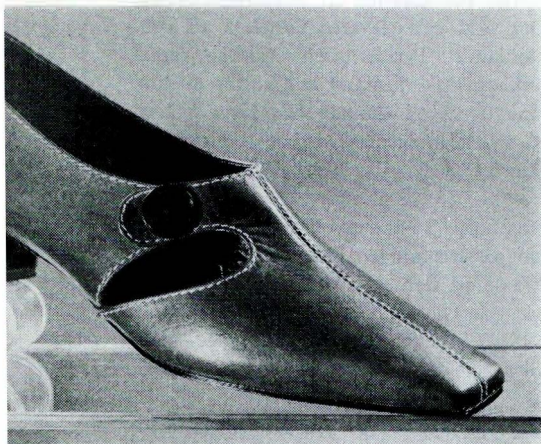
Skonæserne er bredt ovale eller firkantede og så høje, at der er god plads til de fem tæer, enhver normal fod er udstyret med.

Nyt i skindsorter er lak, ruskind, guld- og sølv. Meget gerne i to farver. Både lak og ruskind er i fin-fin kvalitet og i grunden letere at holde end sko af kalveskind eller chevreau.

Mange modeller går højt op om foden og sidder fortræffeligt. Kun til de unge ses den meget udringede ballerina-sko, en succes fra i fjor, som man ikke vil give slip på.

Al slags pynt er tilladt, f.eks. sløjfer i reps, tværremme, ankelremme og spænder.

Vi kommer til at gå godt i vinter. Der er ingen grund til at snobbe for udenlandske sko. Vi er godt med herhjemme og eksporterer iøvrigt til mange lande, ikke mindst til USA.



1.

Egentlig en daglig sko, men den er elegant nok til at fungere som aften-sko ved den mere afslappede form for selskabelighed. Sluttes højt om foden, har skindbetrukket hæl samt pynteknap, der åbenbart er hentet fra herreskræderen!

2

Støvler til vinter kommer vi ikke udenom. Tænk bare på sidste års kuldegrader med sne og sjap. To farver nubuck (et blødt, næsten ruskind-sagtigt skind) er sat sammen i denne særdeles »gangbare« model. Hælen er lav: 25 mm.

3

Nådadada for en sko! Her er alle sæsonens nyheder samlet i een model. Vi remser op: anvendelse af lak, to skindsorter, plateauløst, lav, lige hæl og besætning med tværremme – og det allerbedste: god mod foden. Alle modeller fra Dansk Skomoderåd.