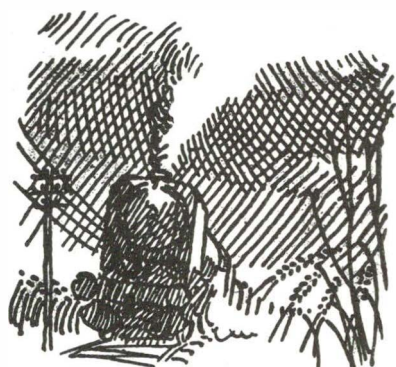


A blue-toned photograph of a railway track receding into the distance. The tracks are flanked by gravel and cross-ties, creating a strong sense of perspective. In the upper right corner, the number '10' is printed in a bold, black, serif font.

10

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE

10. OKTOBER 1968 — 68. ÅRGANG

10

Indhold:

Noget at leve op til	2
Norsk Lokomotivmannsforbund	
75 år	3
Emil Edwardsen død	3
T-baneforgivning	4
Spejlbillede af en lokomotivmandsliv	6
Direkte jernbaneforbindelse mellem	
København og Århus	8
Politisk økonomisk orientering	15
Udlandsrevy	16
Godkendt emballage	17
Humanitært fond	18
Funktionsvederlag	18
Personalialia	19
Damernes Dag	20

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.

Der er overalt i befolkningen en klar forståelse af, at der må uddannelse til for at kunne opfylde arbejdspladsens krav. Det gælder om ikke blot at være à jour med de uddannelsesmæssige forudsætninger for at kunne opfylde kravene. Det gælder om at være et hestehoved foran.

Fagbevægelsen har gennem hele sin historie forstået, at uddannelse var nøglen til bedre økonomiske og sociale vilkår, først og fremmest gennem en alsidig og effektiv uddannelse af tillidsmænd. Ikke blot en uddannelse sigtende på fagets snævre grænser, men også en uddannelse der favner samfundets politiske, økonomiske, sociale problemer m.v. Dermed ville man gøre dem mere ligeberettigede med modparten i viden, når de vitale medlemsinteresser var til behandling.

Gennem mange år er det store beløb, som er anvendt til dette livsnødvendige formål; men alt som problemerne bliver mere komplicerede i et moderne samfund kræves også en langt stærkere økonomisk indsats. Den økonomiske ramme, der hos det enkelte fagforbund er normen for udstrækningen af forbundets oplysende arbejde, er af højst forskellig størrelse, nogle steder endog problematisk, fordi man ikke rigtigt vurderer betydningen af et vidt- og dybtgående oplysningsarbejde.

Vor forening har gennem landsoplysningsudvalgets virke søgt at leve op til de høje mål, et effektivt oplysningsarbejde er udtryk for. I en årrække er dette arbejde udført med ildhu og dygtighed af dem, som er valgt til at forme tingene, og mange medlemmer og tillidsmænd har i disse år fået et uddannelsesmæssigt grundlag, som er til megen nytte i organisationsarbejdet.

Imidlertid er der behov for en mere omfattende virksomhed end den, studiefondens økonomiske baggrund tillader. Det står klart for de, som skal administrere fondens midler og omsætte dem i viden, at der må en ændring til, såfremt der skal være mening i at holde sig à jour med eller være et hestehoved foran udviklingen. Vel skal vi søge veje for, at f.eks. staten kommer ind i billedet, men vi må også selv gøre en indsats. Derfor er det gavnligt med overvejelse af en forøgelse af studiefondens midler. Dette er bl.a. vejen til styrkelse af vore faglige interesser.

Norsk Lokomotivmannsforbund 75 år



Oluf Anfinsen

Den 22. oktober er det 75 år siden, Norges Lands Lokomotivpersonalets Forening – senere endret til Norsk Lokomotivmannsforbund – ble stiftet.

Det var formannen i Vestbanenes Lokomotivpersonales forening – lokomotivfører Karl Andersen, Kongsberg, som var initiativtager. Han ble også forbundets første formann.

Medlemstallet ved stiftelsen var 333.

Helt fra 1919 har forbundet vært tilsluttet Landsorganisasjonen, og var et av de første forbund av statsfunksjonærer som tilmeldte seg Landsorganisasjonen.

Har vært tilmeldt Statstjenestemannskartellet fra dette ble stiftet.

Fra tid til annen har spørsmålet om sammenslutning med Norsk Jernbaneforbund vært reist uten at det har gitt noe resultat. Samarbeidet har imidlertid i mange år vært utmerket.

Av internasjonale organisasjoner er forbundet tilsluttet I.T.F. og Nordiske Jernbanemenns Union.

Forbundet har i alle år støttet sterkt opp om Det norske arbeiderparti og ytet store økonomiske stønader både ved Stortings- og kommunevalg.

I de 75 år som er gått siden stiftelsen har forbundet vært engasjert i mange og store saker.

Naturlig har lønns- og arbeidstidsspørsmål stått i forgrunnen.

Forbundet har også vært sterkt engasjert i yrkesmessige og sociale spørsmål, rasjonaliseringen ved bedriften, demokrati på arbeidsplassen m. m.

Allerede i 1919 opprettet forbundet egen begraveskasse. Denne har gjennomgått store endringer og har endret navnet til Norsk Lokomotivmannsforbunds Stønadskasse. Kassen yter bidrag ved medlem, hustru og barns død, samt ved invaliditet etter ulykke i tjenesten. Største utbetaling er kr. 10.000,- som utbetales ved medlems død før 55 år.

Forbundets medlemsblad »Lokomotivmanns Tidende« utkom med sitt første nummer i august måned 1906. Bladet utkommer med ett nummer hver måned.

Forbundet driver et utstrakt opplysningsarbeide. I de senere år har ca. kr. 15,- pr. medlem pr. år vært nytt til opplysningsarbeidet.

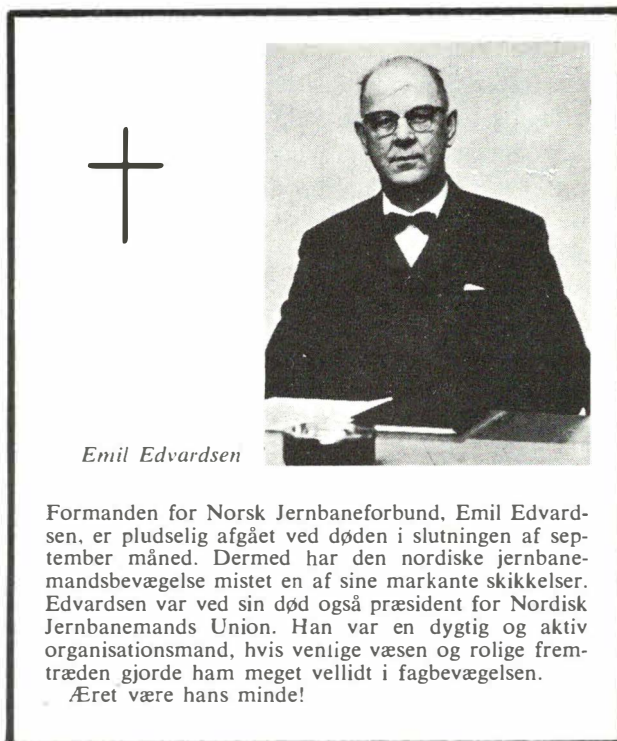
Forbundet og dets avdelinger har nedlagt et stort arbeide for å skaffe medlemmene varierte feriemuligheter. I 1967 ble således Jernbanepersonalets Feriehjem Rapham åpnet. Et bygg som koster 5 millioner kroner og hvor et fjellareal på 250 mål er ervervet. Feriehjemmet er bygget i fellesskap med Statsbanene og Norsk Jernbaneforbund.

Medlemstallet i forbundet, som i 1954 var ca. 2400, er på grunn av rasjonalisering og teknisk utvikling gått nedover. I jubileumsåret er medlemstallet 1875.

Forbundet står i jubileumsåret foran mange og store oppgaver. Ikke minst på grunn av den rasjonalisering bedriften fremdeles er inne i og den riven- de tekniske utvikling man er vidne til.

I forbundets jubileumsår har Statsbanene fått tilført en ny lokomotivtype med et stort jettfly's styrke.

Forbundets tillitsmenn i jubileumsåret er Oluf Anfinsen, formann, og K. Vik Andersen, nestformann.



Emil Edvardsen

Formanden for Norsk Jernbaneforbund, Emil Edvardsen, er pludselig afgået ved døden i slutningen af september måned. Dermed har den nordiske jernbanemannsbevægelse mistet en af sine markante skikkelser. Edvardsen var ved sin død også præsident for Nordisk Jernbanemanns Union. Han var en dygtig og aktiv organisationsmand, hvis venlige væsen og rolige fremtræden gjorde ham meget vellidt i fagbevægelsen.

Æret være hans minde!

T-baneformgivning

Af Tage W. Jensen

Det énmandsbetjente, automatiske t-banetog, der nu kører i London, er et produkt af teknikere og formgivere. Sidstnævnte har hidtil været mindst omtalt – måske fordi deres arbejde »kun« angår mennesket?

Ubemærketheden er påfaldende, fordi t-baner er storbybaner, konstrueret til at betjene særlig mange, travle mennesker så hurtigt og bekvemt som mulig under overtrafikerede gader. Det er t-banens opgave.

Størst mulig hensigtsmæssighed i alle t-banens bestanddele – fra let læselige skilte og praktiske affalds-kurve til gennemtænkte stations-planer og kontrol-apparater – foruden selve det rullende og signaltekniske materiel er tilsammen en formgivningsopgave, som t-banepioniererne i London Transport indså nødvendigheden af at løse allerede for 50 år siden.

Så forudseende var ophavsmændene til verdens første t-bane, at princippet i den design-politik, som blev udformet dengang, stadig følges – og vel at mærke nu har medvirket til åbning af verdens første automatiske t-bane med fuldautomatisk billet salg og -kontrol, Victoria linjen, en af de mest moderne t-baner i dag og stadium på vejen til nye forenklinger til gavn for mennesker i storbyen.

LT råder over en design-gruppe, som tæller nogle af Englands mest fremragende formgivningsekspertter – bl. a. Eric Ottaway, K. J. H. Seymour, professor Misha Black samt LT's publicitymand, Harold Hutchinson.

Gruppen tilgodeser »menneskelige faktorer« i den tekniske udvikling.

Intet mekanisk vidunder får »grønt lys« uden at være tilpasset menneskets behov, d. v. s. både de rejsendes og personalets. Teknik for teknikens skyld eller arkitektur for arkitektens skyld har med rette trange kår her.

Det var således LT-formgivere, der anviste hensigtsmæssige betjeningsforhold i elektroførerens rum, især vinduernes format, sædet og placering af de instrumenter m. v., som får indflydelse på førerens siddestilling. Se billede 3.

Det var formgivere, der fandt frem til de automatiske billetkontrolapparaters udseende. Selve den mekaniske funktion – at få maskinen til at modtage billetten og kontrollere den – var et job for elektronik-ingeniører, men faktorer som at angive lågernes placering, deres vidde samt den bedste, d. v. s. behageligste og nemmeste, måde for den rejsende at indstikke billetten i maskinen, var formgivningsarbejde. Det er nemlig langt fra givet, at teknikere også er gode formgivere!



1.



2.

1. Hver station på Victoria linjen får eget »bomærke« udført i flerfarvede fliser på væggen. Euston's motiv: Hovedindgangen til British Museum i det nærliggende Bloomsbury-kvarter.

2. Riflede fliser på perronkanten giver ståfast underlag for af- eller påstigende rejsende – formgiveres idé.

3. Formgivere bestemte vinduernes format, instrumenters placering m. v. i forhold til elektroførerens sæde, der på dette billede ses sammenklappet på førerrummets bagvæg.

4. Kupésædernes armlæn er et lille design-mesterværk: det er i to plan, så passageren på hver side kan finde støtte for albuerne – samtidig.

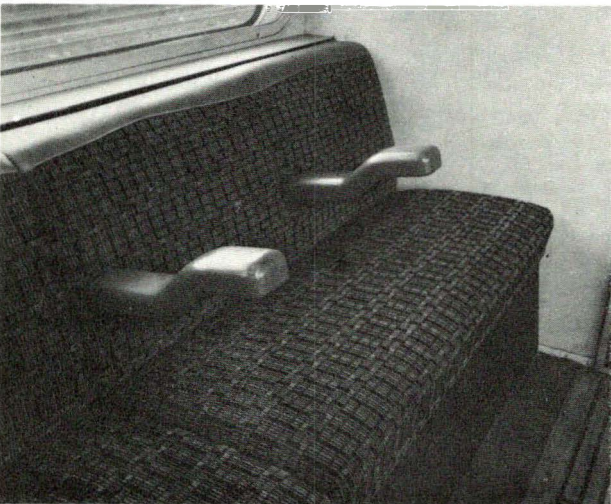
På billedet fra Euston station – en af stationerne på Victoria linjen – ser De riflede fliser ved perronkanten, der således hindrer passagererne i at glide og falde ved uheldig af- eller påstigning. Dette »lille« punkt er typisk for en formgivet løsning af en perrons flisebeklædning. Billede 2.

De meget rummelige affaldscurve med skrå åbninger, der også ses på billede 2 (under LT's bomærke med Euston-navnet) er også formgiverens indsats.

Som noget helt nyt indfører LT lokale »bomærker« på Victoria linjens stationer – hver station får sit motiv. Billede 1. Motiverne har relation til stationernes navne eller til de by-områder, hvori stationerne ligger. Euston har inspireret designeren, Tom Eckersley, til motivet på billedet, hovedindgangen til British Museum, som ligger i det tilstødende Bloomsbury-kvarter.



3.



4.

Motiverne udføres i flerfarvede fliser på væggen bag perronbænkene (skimtes i nicher, billede 2) – let at se fra kupeerne, let at genkende, let at huske.

Kupésædernes armlæn er et lille mesterværk i design-kunst. Billede 4. Det er et to-plans armlæn, således, at passageren på hver side af armlænet kan finde støtte for albuerne på ét og samme armlæn – samtidig! Ingen kamp her om armlænet, tak – for d'herrer formgivere har været så venlige at tænke på albuer til begge sider!

I kupeens hvælvede loft har formgivere fundet på at indbygge rektangulære lysreklamefelter, der bidrager meget til det i forvejen lyse, hyggelige interiør, som gør rejserne i »røret« nede i jorden næsten festlige. I den forbindelse er det passende at huske, at t-banens nette udseende altid har virket lige indbydende på alle slags rejsende.

LT's berømte rutekort, kendt af enhver London-turist, udviklede sig fra et ordinært bykort med indtegnede ruter og stationer. Det nuværende, stiliserede kort regnes af mange eksperter for at være en »grafisk klassiker«. I sin enkelhed viser diagrammet i det midste, hvor godt LT's formgivere sætter sig ind i de rejsendes behov for klar oplysning, så rejsen med t-banen virkelig kan forløbe så hurtig og nem som mulig.

Reklamefolk og formgivere kender endnu en »klassisk« detaille fra LT's pionérindsats for at »forene teknisk nyskabelse med høj standard i industriel og konstruktiv formgivning og arkitektur« – citatet refererer til baggrunden for The Royal Society of Arts' Presidential Medal, som LT fik tildelt i 1965. Detallen: I 1916 – midt under verdenskrig I – bestilte LT en ny bogstavtype hos en af landets førende skrifttegnere, Edward Johnston. Skriften skulle bruges udelukkende af LT. Johnston tegnede den klare, let læselige grotesk, som blev forløber for mange lignende skrifter både i England og i udlandet og som brød med Victoria-tidens »overtegnede« typografi. Skriften, som skulle anvendes på alle LT's officielle skilte og tavler og med tiden blev brugt – stadig bruges – i meget af LT's reklametyposografi m. v., blev tilmed forbillende for Eric Gill, der skabte en af de nu mest anvendte groteskskrifter: Gill Sans-serien.

I de rejsendes øjne var skriften naturligvis med til at forme t-banens »ansigt«.

Hvem skulle tro, at t-baner og typografi kunne få betydning for hinanden? Kun mænd, der forstod, at selve livet er bevægelse . . . og rigtig formgivne jernbaner yder et væsentligt bidrag til den side af tilværelsen, der kaldes: transport.

»Nøglen« til LT's formgivningsafdeling skal findes i begrundelsen for den nuværende afdelings oprettelse for fem år siden: *at fremme nye tankebaner.*

Det er ikke et forsøg på ordspil med jern- og tankebaner, for mens t-banens oprindelige design-politik – at skabe det mest hensigtsmæssige system i alle led – selvfølgelig efterleves fortsat, blev faren for en vis vanetænkning åbenbar for ledelsen. Årsagen var:

Med afslutningen af arbejdet på Victoria linjen i løbet af de kommende uger efter den officielle indvielse vil LT have skabt helt nye teknologiske veje for jernbanedrift og står over for indkøb af mere og mere virkelig nyt materiel. Dertil hører en virkelig ny indstilling, nye ideer, nye tanker i formgivningsarbejdet. Således ser LT fremtiden i møde.

Spejlbillede af en lokomotivmands liv

På en af Jernbanemuseets boghylder vil man blandt de mange forskelligartede bøger, der ved deres indhold bringer bud om forhold inden for jernbanens historie, også kunne finde en, der ikke alene ved sin størrelse, men også ved sit ret usædvanlige emne, vil påkalde opmærksomheden.

Ved et besøg i værkstedet i Nyborg for mange år siden, fik den daværende direktør for regnskabs- og tarifafdelingen – N. J. Andersen – bogen forevist, og direktør Andersen udtalte da, at denne bog burde engang have sin plads i et kommende jernbanemuseum.

Og således er det da også sket.

Det drejer sig om en foliant – stor i format og stor i tykkelse og indbundet med en solid læderryg og således også tung i vægt.

Bogens indhold er fra første og omtrent til sidste side håndskrevet af samme mand og er tillige interessant derved, at den fortæller om skriverens personlige tjenstlige og økonomiske forhold fra den dag, han tiltrådte sin arbejdsplads ved statsbanerne og lige til han døde 59 år efter.

Forfatteren af denne bog er Gjerløv Laurits Marius Sørensen Høegh. Hans personalia ser i store træk således ud:

Født d. 18. juli 1873.

Ansæt som:

Lærling i værkstedet i Frederikshavn d. 10/1 1888.

Fyrbøder i Frederikshavn d. 1/2 1894.

Lokomotivfører i København d. 1/8 1900.

Lokomotivmester i Nyborg d. 1/2 1921.

Lokomotivmester i Vamdrup d. 1/8 1923.

Lokomotivmester i Korsør d. 1/2 1930.

Afsked fra DSB d. 30/11 1935.

Det morsomme og interessante ved bogen er, dels at den er skrevet i hånden med en nydelig skrift – de lærte at skrive i skolerne i gamle dage – og dels ved, at den side for side og måned for måned og opsummeret år for år bringer en oversigt over Høeghs lønningsforhold gennem tiden.

Her vil man blandt andet bemærke, at i finansåret 1894/95 var hans indkomst kr. 1140,92 med en kørsel på 4597 mil, d. v. s. 34.478 km. Den tilsvarende løn i dag for en ansat i samme position uden for statsbanernes maskinafdeling ville være ca. kr. 28.044.

Ved århundredskiftet, finansåret 1899/1900, var Høeghs indkomst kr. 1715, der svarer til en nutidsløn af ca. 29.616 kroner. I samme år har han indkørt 5130 mil, lig med 38.477 km. Her bemærker fyr-

bøder Høegh endvidere, at statsbanernes maskinafdeling fra og med den 1. april 1899 indfører metrisk mål og vægt. For hele hans hidtidige tjenestetid opgiver han samtidig summen af kørte kilometer til 201.047.

Og således kan vi følge den unge lokomotivmands lønningsforhold år for år. Vi ser, hvorledes han avancerer støt og roligt fra den ene stilling og fra den ene lønningsklasse til den anden, stadig højere op, indtil han i 1921 bliver lokomotivmester og i denne egenskab gør tjeneste i Nyborg, hvor han altså træffer direktør Andersen.

Det fremgår af bogen, at Høegh var en nøjeregnende og pålidelig mand, hvilket sikkert ikke har været uden indflydelse på hans foresattes indtryk af ham og af hans deraf følgende avancement inden for etaten.

I sin slutstilling og ved sin afsked i 1935 oppebar han en løn af kr. 5917 minus forskellige afdrag kr. 757, restbeløb på kr. 5159 til ham selv. En lokomotivmester i 18. lønningsklasse i Korsør vil på sidste løntrin i dag have en indkomst på ca. 45.380 kr.

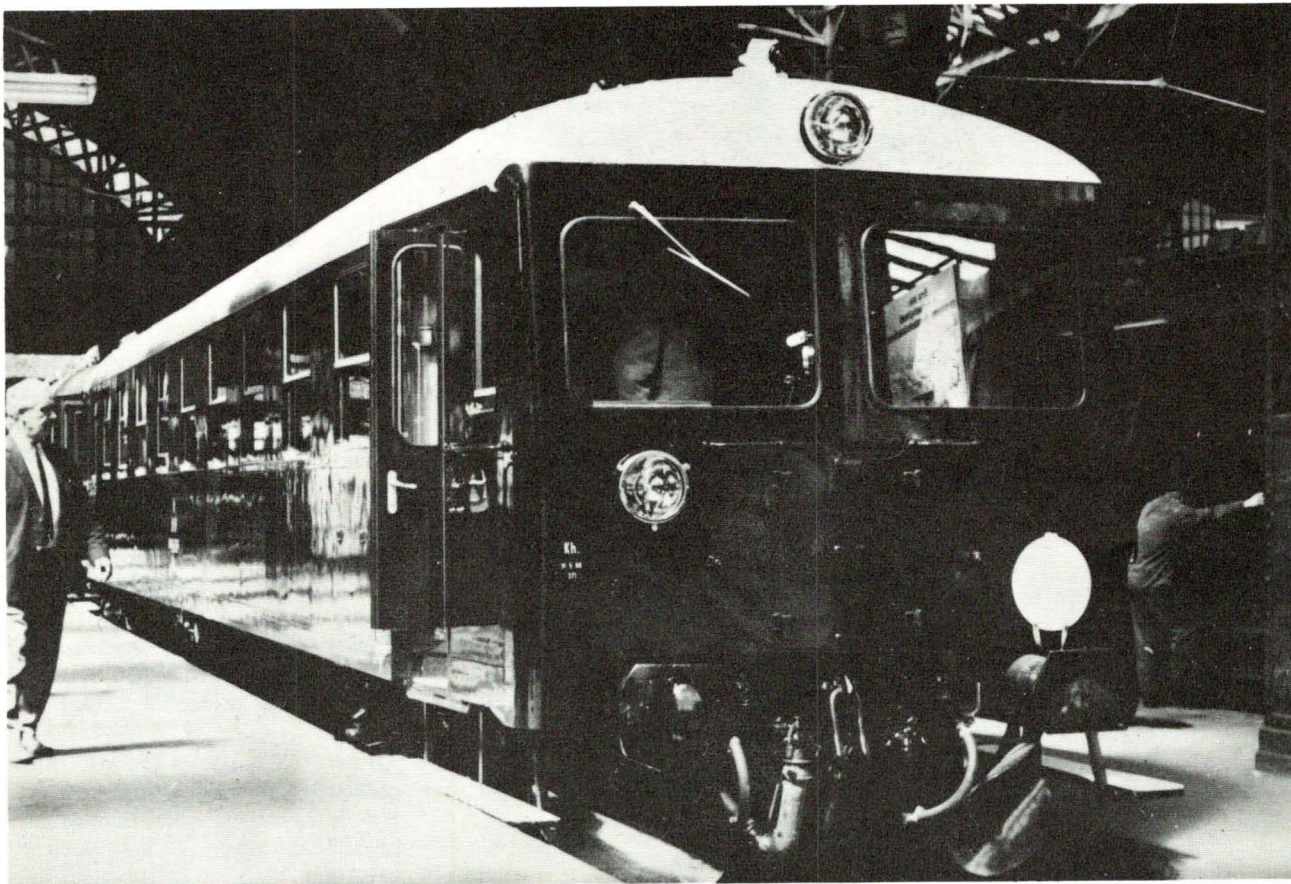
Og herefter træder forfatteren over i pensionisternes rækker. Også efter sin retræte som aktiv jernbanemand fortsætter han sine økonomiske opstillinger. Vi ser, at han begynder med en årlig pension på kr. 4527 i 1935 og slutter med kr. 7789 i 1947. I dag ved vi, at pensionisternes kår heldigvis har undergået en forandring til det bedre, således at Høegh, om han havde levet, nu havde haft en pension, der havde været betydeligt højere, end den løn, han oppebar på sin højeste aktive post som lokomotivmester. Men dette paradoksale forhold skyldes jo, som vi alle ved, vor tids ulyksalige inflationstendens; men det er jo en helt anden historie.

Vi får ved at blade i den store bog et indtryk af en gammel lokomotivmands, i begyndelsen nøjsomme og slidsomme, men fremadstræbende liv, og man må uvilkårlig respektere hans flid og interesse ved dag ud og dag ind at føre disse førnævnte forhold, bogstavelig talt, til protokols.

Som en kuriøs bemærkning ser man, at der efter omtalen af udgangen af driftsåret 1918/19 skrives følgende: »Indtil den 1. Februar – 25 Aars Lokomotivtjeneste – er kørt ialt 941.962 Km lig med 125.595 Mil, svarende til Jordan rundt mellem 23 og 24 Gange«.

At Høegh også var interesseret i, hvad der hændte uden for jernbanens område ses af, at bogen er illustreret med forskellige indklæbede mærker, såsom

Styrevogn litra BHS



Man skulle egentlig have troet, at MO-vognene nærmede sig tidspunktet for udrangering. Man må imidlertid revidere sin tro herpå, belært af den kendsgerning, at statsbanerne ombygger 10 CL-vogne til styrevogne med litrabetegnelsen BHS. De er nemlig beregnet til at køre i MO-tog. Man kan således slutte heraf, at der i hvert fald vil være MO-vogne på danske jernbanestrækninger endnu en halv snes år, såfremt man lægger den nuværende moderniseringstakt til grund. BHS-vognene har et tiltalende interiør, og pladsmæssigt er de et fremskridt, idet der kun er 2 siddepladser

til hver side af vognenes midtergang. I forhold til CL-vognen er antal siddepladser reduceret omkring en femtedel.

For lokomotivpersonalet er førerrummet en god arbejdsplads. I sammenligning med MO-vognenes førerrum en vældig forbedring. Der er også en anderledes indstilling i maskinafdelingen i dag, modsætningsvis den der i sin tid var, da MO-vognene indførtes, og man faktisk indrettede førerrummet med den forudsætning, at føreren under kørsel skulle stå op. Det gik dog anderledes.



»Protest mod Salg af de vestindiske Øer«. Et andet mærke siger, at han har stemt ved rigsdagsvalget den 23. marts 1943 (under besættelsen). Endvidere findes der diverse evakueringskort, legitimationskort m. m., papirer som vi ældre husker dem fra »de forbandede år« 1940/45.

Bogen slutter med nogle ord, ført af en anden hånd. Der står: »Min Fader afgik ved Døden uden

forudgaaende Sygdom den 26. April 1947 Kl. ca. 7.
Svend A. Høegh.«

Regnskabsdirektør N. J. U. Andersens forståelse af denne bogs egenart, må også vi – nutidens jernbanemænd – dele og være taknemlig for, at disse blade af livets bog for en gammel lokomotivmand er blevet bevaret fra glemsel eller tilintetgørelse.

E. L. Parbøl.

Direkte jernbaneforbindelse mellem København og Århus

Af cand. mag. C. E. Andersen

(fortsat)

Bilvejene og jernbanerne fra Svanegrundhavnen til Århus

For at de to færgenhavne kan benyttes, må der laves veje og jernbaner fra havnene til de eksisterende veje og jernbaner.

Vejtrafikanlæggene er omtalt udførligt i »Auto«*) og »Dansk Vejtidskrift«**). Da nærværende fremstilling specielt angår de jernbanemæssige muligheder, som forbindelsen skaber grundlag for, skal kun jernbaneanlæggene omtales her.

I »Dansk Lokomotiv Tidende«***) og »Jernbanetidende«****) er rutens jernbaneanlæg beskrevet detaljeret allerede midt i 1950'erne. Men siden da er der sket en rivende teknisk udvikling, bl.a. med hensyn til jernbanetraffic ved meget store hastigheder. Sådan hurtigtrafic åbner helt nye muligheder. Men det er en forudsætning herfor, at jernbanerne får meget store radier på hele strækningen mellem København og Århus. Derfor er strækningen, altså også over Sjælland, behandlet under hensyn til de nye perspektiver.

Der må bygges en dæmning for både vejen og jernbanen over Svanegrund og Søgrund til Jyllands kyst. Det drejer sig om en temmelig lang strækning. Men den kan udføres billigt, fordi dybderne er ganske små.

På Svanegrund er dybden næsten overalt mellem 3 og 0 m. På en lang strækning er Svanegrund over havets niveau ved lavvande. Mellem Svanegrund og Søgrund er der en rende med ca. 5 m dybde i den bedste dæmningslinie. Over Søgrund er dybderne næsten overalt mellem 3 og 1 m.

Rutedistancen mellem Svanegrundhavnen og Jyllands kyst 2,2 km sydøst for Gylling Kirke bliver 19,3 km.

Jernbanen må føres videre herfra til Århus.

Fra dæmningstilslutningsstedet ved kysten til Odder bliver der 10,5 km.

Den nuværende jernbane mellem Odder og Århus er 27 km. Men denne bane kan ikke bruges til svær og hurtig trafik. Det er endda ikke tilstrækkeligt at forstærke den, fordi den har for mange kurver med små radier. I stedet må der bygges en helt ny jernbane. Banetracéen til Odder kan delvis benyttes omtrent til Malling. På korte strækninger må den dog forskydes lidt af hensyn til større kurveradier. Fra Malling må der anlægges en helt ny jernbane til Viby, 5,3 km fra Århus H, hvorfra den eksisterende tracé kan benyttes.

Længden af jernbanen fra Odder til Århus H bliver 23,4 km.

Hele distancen mellem Svanegrund færgenhavn og Århus bliver $19,3 + 10,5 + 23,4 \text{ km} = 53,2 \text{ km}$.

Mellem Viby og Slet bliver der en kurve med ca. 2000 m kurveradius. Det er tilstrækkeligt for hastigheder op til ca. 190 km i timen. Alle andre kurver får endnu større radier. Følgelig kan der køres hurtigt overalt på den nye bane, lige bortset fra strækningen gennem Århus.

Jernbane over Røsnæs

På Sjællandssiden må der bygges en jernbane fra Røsnæs færgenhavn til jernbaneanlæggene i eller ved Kalundborg.

Man kunne a priori vente, at det er umuligt at bygge en jernbane på langs over Røsnæs, som er meget bakket, og som i næsten hele sin længde har højder på op til 50–60 m. Desuden er det umuligt at føre en jernbane fra Røsnæs gennem Kalundborgs vestlige bebyggelser til den nuværende banegård.

Men det er muligt at afgrene en jernbane fra den eksisterende jernbane 2,5–3,0 km øst for Kalundborg station og føre denne bane i en bue mod nordvest. Den kan passere den nuværende landevej 0,9 øm øst for Slagelse-landevejens indføring.

Jernbanen kan fortsætte nordøst om den nuværende bebyggelsesfront og videre langs foden af bakkerne nord for Kalundborg gennem jævnt terræn. Banen kan fremføres i lavt niveau til Kallerup. Herefter kan den stige jævnt, til ca. 30 m kotehøjde. Derpå kan den følge et dalstrøg, hvis dannelse beror på, at Røsnæs i virkeligheden består af to randmoræner med en dal imellem, som end-

da er udjævnet ved materialetilførsel fra siderne og vanderosion på langs.

Ved Krogebæk begynder banen atter at falde, følgende en smal erosionsdal, til den yderste del af Røsnæs, der ligger nær havets niveau.

Banen får da, så overraskende det kan lyde, både et meget fint længdeprofil og en meget fin linieføring i terrænet.

Hvor banen krydser hovedlandevejen, 1,7 km i luftlinie øst for den nuværende Kalundborg station, kan der bygges en ny Kalundborg station. Det er 1,0–1,5 km vest for sammenløbet af banen fra Røsnæs og banen fra den nuværende Kalundborg station. En anden mulighed er at anlægge stationen lige øst for banernes sammenløb.

Jernbandedistancen mellem Røsnæs og Kalundborg–København-banen, regnet fra 2,5 km øst for Kalundborg station, bliver 18,9 km.

Da banestrækningen Kalundborg–København nu er 110,6 km, bliver der 127,0 km fra Røsnæs til København.

Afstande og rejsetider for hele ruten mellem København og Århus

Hele ruten mellem København og Århus bliver altså $127,0 + 30,0 + 53,2 \text{ km} = 210,2 \text{ km}$.

Til sammenligning er der ad den nuværende rute mellem København og Århus via Kalundborg $110,6 + 94,0$, d.v.s. mellem 204 og 205 km. Det er lidt kortere. Men denne rute har tre gange så lang færgestrækning.

Mellem København og Århus via Korsør–Nyborg–Fredericia er der $110,0 + 26,5 + 89,9 + 108,5 = 334,9 \text{ km}$.

Via Røsnæs–Svanegrund bliver der ca. 125 km kortere. Afstandsforkortelsen er altså meget stor, selvom sejlstrækningen er ca. 3 km længere end Korsør–Nyborg-færgeruten.

Den store afstandsforkortelse er meget betydningsfuld.

Det er imidlertid lige så vigtigt, at færgernes sejlhastighed og navnlig togenes kørehastigheder kan blive større på den nordlige rute.

Strækningen Kalundborg–Røsnæs kan nu gennemkøres på ca. 1 time 10 minutter med lyntog og 1 time 25 minutter med eksprestog. Strækningen Århus–Svanegrund kan køres på ca. 30 minutter med lyntog og ca. 35 minutter med eksprestog. Regnes der med 5 minutters for eksprestogene i færgenhavnene, bliver den totale rejsetid $70 + 5 + 65 + 30$

*) Nr. 12 1955, s. 24–30

***) Nr. 9 1965, s. 204–216

****) Nr. 11 1954, s. 129–132

Nr. 12 1954, s. 141–144

Nr. 13 1954, s. 153–156

Nr. 14 1954, s. 165–168

Nr. 22 1954, s. 261–264

Nr. 13 1955, s. 149–152

Nr. 14 1955, s. 161–164

Nr. 24 1955, s. 281–288

Nr. 1 1956, s. 5–8

Nr. 2 1956, s. 17–20

Nr. 4 1956, s. 41–44

Nr. 5 1956, s. 53–56

Nr. 9–10 1956, s. 108–111

*****) Nr. 13 1956, s. 7–10

Nr. 14–15 1956, s. 7–10

minutter = 170 minutter for lyntogene og ca. $85 + 25 + 65 + 35 = 210$ minutter for eksprestogene.

Til sammenligning med disse mulige rejsetider er totaltiden for forbindelserne i dagtimerne nu fra København via Kalundborg til Århus Havn 4 timer 29 minutter til 4 timer 41 minutter. Regnet til Århus banegård er rejsetiden gerne 10 minutter større.

Tiden for de lyntog mellem København og Århus via Korsør-Nyborg-Fredericia, der ikke standser mellem Nyborg og Århus, er fra 4 timer 19 minutter til 4 timer 24 minutter. De øvrige lyntog bruger gerne omkring 5 timer. Det hurtigste af eksprestogene bruger 5 timer 20 minutter. Men som regel bruger eksprestogene væsentlig længere tid.

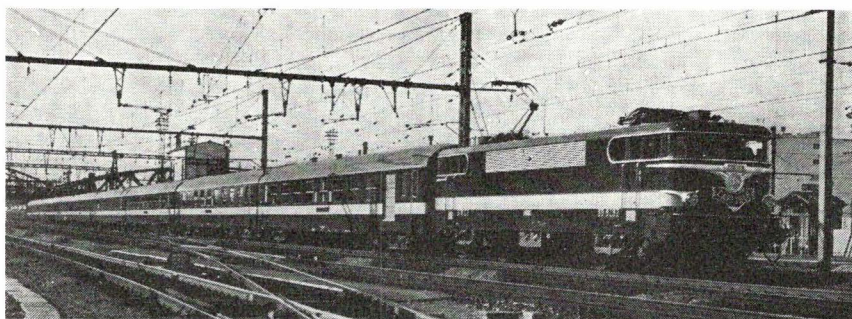
Det ses, at der kan opnås meget betydelige tidsgevinster ved etableringen af de direkte forbindelser mellem Sjælland og Jylland via færgeruten Røsnæs-Svanegrund. Der kan ved eksprestogsdrift vindes $1\frac{1}{4}$ time i forhold til de nuværende rejsetider med Kalundborg-Århusfærgerne og de tilsluttende eksprestogsforbindelser mellem Kalundborg og København. Ved lyntogsdrift kan der vindes halvanden time i forhold til tiden for de gennemgående lyntog via Fredericia. I forhold til de hyppigt standsende lyntog og eksprestogene bliver tidsgevinsterne fra 2 til 3 timer.

Dette indebærer, at den direkte rute København-Århus med færgeforbindelse mellem Røsnæs og Svanegrund kan bringe større tidsgevinster end en fast forbindelse over eller under Storebælt mellem Korsør og Nyborg, som ikke kan bringe større tidsgevinster end den tid, færgeruten + færgehavnsopholdene varer.

Dog bør det holdes for øje, at den nordlige forbindelse i den skitserede udbygningstilstand kun tjener ca. to trediedele af Vestdanmarks befolkning.

Den nordlige forbindelse vil utvivlsomt få meget større trafik end den sydlige. Den bliver altså den vigtigste.

Skønt nærværende fremstilling kun angår jernbanetrafikken, må man ikke overse, at forbindelsen også skal tjene biltrafikken. Da biltrafikken er mere fleksibel end togtrafikken, må man forvente, at navnlig biltrafikken vil benytte den nordlige rute. For biltrafikkanterne betyder det endnu mere end for togtrafikkanterne, at rejselængderne reduceres med mere end 100 km.



Europas hurtigste tog.

De franske statsbaner udførte i 1950'erne en lang række prøvekørsler med store toghastigheder, navnlig for at undersøge forskellige lokomotivtypers egnethed og for at prøve nye detailkonstruktioner, bl.a. strømaftagerne. To forskellige lokomotivtyper opnåede hastigheder op til 331 km i timen.

Disse eksperimenter har ført til, at også de praktiske toghastigheder er blevet sat op. Mellem Les Aubrais ved Orleans og Vierzon, en næsten lige strækning, er det nu tilladt at køre 200 km i timen.

Det hurtigste tog, der passerer denne strækning, er »Capitole«. Det kører fra Paris til Toulouse om aftenen, og returoget kører samtidig. Distancen er 713 km. Begge tog gør turen på præcis 6 timer incl. standsninger. Det svarer til en rejsehastighed af 119 km i timen. Dette er højst bemærkelsesværdigt, fordi strækningen mellem Limoges og Toulouse passerer kanten af det centralfranske højland, hvorfor banen har mange kurver med radier, der er mindre end 500 m. Derimod er strækningen mellem Paris og Limoges gunstig for hurtigkørsel. Aftnetoget fra Paris kl. 18, der ikke standser før Limoges, er fremme i denne by 20,54. Køretiden er altså 2 timer 54 minutter for den 400 km lange tur. Det svarer til 138 km i timen.

Togene består af almindelige eksprestogsvogne af nyeste konstruktion. De trækkes af jævnstrømslokomotiver af type 9200. To af disse standardlokomotiver, nr. 9281 og 9288, har udveksling for 200 km i timen, hvilket dog kun kan udnyttes mellem Les Aubrais og Vierzon. To andre, nr. 9291 og 9292, har udveksling for 250 km i timen. Denne store hastighed tillades dog ingen steder i den normale drift – endnu.

Det hele kan imidlertid opfattes som et driftseksperiment med henblik på forøgelse af de praktiske rejsehastigheder på alle Frankrigs jernbaner i de kommende år og nogle steder til endnu større hastigheder end nu mellem Les Aubrais og Vierzon.

Allerede nu går en meget betydelig del af biltrafikken mellem Østdanmark og Vestdanmark over Kattegat.

I første halvdel af 1968 overførtes på Korsør-Nyborg og Halsskov-Knudshoved-ruten 767.000 biler.

På Kalundborg-Århus-ruten overførtes 96.000. På Kalundborg-Juelsminde-ruten overførtes 127.000, på Odden-Ebeltoft-ruten 189.000 og Hundested-Grenå-ruten 131.000, sammenlagt 543.000, d.v.s. 41,4 pct. af hele trafikken. Odden-Ebeltoft-ruten får snart 2 nye færger i supplement til de to nuværende. Det medfører utvivlsomt en yderligere forøgelse af trafikken på nordruterne.

Til sammenligning var tallene for første halvår af 1967 henholdsvis: Korsør-Nyborg + Halsskov-Knudshoved 723.000, Kalundborg-Århus 91.000, Kalundborg-Juelsminde 137.500, Odden-Ebeltoft 163.000, Grenå-Hundested 130.500, ialt 522.500 på de nordlige færgeruter, d.v.s. 40,0 pct. Desuden overførtes 3.000 biler mellem København og Århus samt København og Ålborg.

Så vidt bilerne, og vel at mærke både person- og lastbilerne. Ser man på persontrafikken, fordeler tallene sig noget anderledes.

I første halvdel af 1967 overførtes der 3.316.000 passagerer med Korsør-Nyborg og Halsskov-Knudshoved-ruten, 496.000 med Kalundborg-Århus-ruten, 306.000 med Kalundborg-Juelsminde-ruten, 397.000 med Odden-Ebeltoft-ruten og 384.000 med Hundested-Grenå-ruten. Det giver sammenlagt 1.583.000 for de nordlige færgeruter. DFDS's rute-skibe mellem København og Århus samt København og Ålborg befordrede 232.000. Nævnes bør også tallene for lufttrafikken mellem København og Billund, Karup, Tirstrup, Ålborg. Det kan vel ikke være helt galt at skønne, at de kan sættes til 55 pct. af tallene for hele 1966. I så fald kommer man til 210.000.

Dermed beløber tallene for nordruterne sig til 2.025.000. Det er kun 38 pct. af det samlede antal rejsende mellem Øst- og Vestdanmark (ekskl. den lokale Lolland-Langeland-rute). Men de nordlige forbindelsers andel er stigende.

Disse trafikalt giver umiddelbart fingerpeg om, hvor stor trafikken vil blive på en færgerute mellem Røsnæs og Svanegrund og på hele ruten mellem København og Århus, fordi den vil overtage størstedelen af den eksisterende trafik på de nordlige ruter.

1214 SILKEBORG

DANMARK 1:100 000





Car Jageren Persel

— eller bruger fingrene. En gammel bordkniv er også glimrende at sætte farve på med. Det er nemlig ganske ligegyldigt, hvad en kunstner bruger som redskaber og hvilke materialer han anvender, bare han ved hvad han gør — og kan hvad han vil. I kunsten er det kun resultatet der tæller.

Henry Heerup, der både er maler og billedhugger, har i en menneskealder bevist at det er den kunstneriske skaberkraft og fantasi, der betyder noget, og ikke redskabernes finhed eller materialernes værdi i penge.

Heerup har en have i Rødovre i Københavns



vestlige udkant, hvor han laver det meste af sit arbejde. Haven ligner ikke de nette små villahaver i kvarteret derude, men er en jungle, tilgroet med de skønneste, vildtvoksende planter. Rundt om i det grønne står tilhuggede og ubehandlede sten, og midt i det hele et vejrbidt, hjemmelavet staffeli, banket sammen af frønnede brædder og møbelruiner.

Om sommeren maler Heerup sine billeder. Han gør det i det fri, helst sent på eftermiddagen. Om vinteren hugger han sine stenfigurer — også udenørs. Det hårde legemlige arbejde med stenen gør at han nok skal holde varmen, selv i frostvejr.

Bagest i haven står et par bedagede skure med færdige billeder og en mængde ting, de fleste ville kalde ragelse. Heerup elsker skrammel, fordi han ser skønheden, der kan være gemt i sager andre



forlængst har kasseret. I mange år lavede han festlige skulpturer af disse sager, han fandt på sine cykelture rundt i København — »Skraldeskulpturer« kaldte han dem selv. For eksempel lavede han en gang af en kasseret træstolpe og en havareret grammofontragt, han satte ovenpå som hat en herlig figur han kaldte »Grammofonmanden«. Lidt farver og forskelligt gehæng: en stump rusten kæde, en bjælde, en lille blomstervase — og et henrivende kunstværk var opstået så at sige af ingenting.

I dag laver Heerup sjældent skraldeskulpturer mere, men deler sin tid mellem stenhuggeriet og malerkunsten.

Mon ikke mange spørger sig selv: hvor begynder



en maler, når han laver et billede, og hvordan bærer han sig ad undervejs?

De fleste malere vil sikkert frabede sig tilskuere, når de arbejder. Også Heerup. Men han gik som den rare mand han er, med til at lade sig fotografere under arbejdet. Billedserien på disse sider forklarer selvsagt ikke, hvad kunst er, men giver dog et glimt af, hvordan et kunstværk kan blive til.

Billedet er lavet i august 1968, men historien bag det er både gammel og ny. Motivet hedder »Leda og Svanen«. Den gamle historie stammer fra oldtidens Grækenland, hvis sagnverden var fuld af ejendommelige gudeskikkelser med et indviklet privatliv. Leda var en ætolisk prinsesse, gift med kong Tyndareos fra Amyklai. Den højeste af de græske guder, der hed Zeus, forelskede sig i Leda og fandt ud af at han uforstyrret af ægtemanden



kunne besøge hende, hvis han forvandlede sig til en svane. Han parrede sig med hende, og resultatet blev, at hun nedkom med to æg. Af det ene udklækkedes en datter, den skønne Helena, der blev årsag til voldsomme begivenheder i Grækenlands sagnverden; af det andet æg kom de heltmodige og gode tvillingsønner Kastor og Polydeukes, der var uadskillelige selv i døden: da den ene af dem døde, gav guderne dem lov til at skiftes til at besøge hinanden i de levendes rige og i dødsriget.

Ledamotivet har været brugt af talløse kunstnere, og hver kunstner har udført det på *sin* måde.

Den nye historie stammer fra en dag for nylig, da Heerup som sædvanlig cyklede langs Damhus-



søen på vejen til haven. En kæmpe stor svane havde lagt sig til hvile midt på cykelstien, og synet af det flotte dyr gav ham lyst til at male et billede af en svane. Han valgte at forene sin cyklistoplevelse med det gamle græske sagn.

Heerups erfaring som kunstner og håndværker er vældig. Selve færdiggørelsen i oliemaling af billedet, der er opstået i hans fantasi, ser derfor let og ligetil ud som alt arbejde gør, når det udføres dygtigt. Før han begynder at male, laver han undertiden et udkast til billedet på en lap papir. Når han skal i gang med selve maleriet, tager han — i dette tilfælde — en hård masonitplade, vender den ru bagside udad, grunder med linolie, slår ramme på — og maler.



Med hvid oliefarve, der er fortyndet i terpentiner, tegner han omridsene af billedets figurer. Tegningen er ikke helt magen til udkastet: de to ænder bliver til én, pigen og cyklen kommer helt med i billedet. Og så begynder farverne at dukke op. Først maler han himlen grøn, veronesegrøn hedder denne farve efter den italienske maler Paolo Veronese, der levede i Verona i 1500-tallet. Derefter kommer Damhussøens blå vande, der bliver koboltblå. Svanens næb får en hidsig kadmiumrød. Disse farver bliver malet med pensel. Så kommer turen til svanen, der skal være brillantgul for virkningens skyld. En maler er ikke bundet af tingenes »rigtige« farver og former, men kan gøre hvad han mest har lyst til. Det er det, man kalder den kunstneriske frihed. Heerup trykker den brillantgule direkte fra tuben ud på masonitpladen og gnider



farvestoffet ud med fingrene. Undervejs i den gule standser han og begynder i stedet med fingrene at male pigens hår med kraplak, en fyldig violetrød farve, der er gennemskinnelig, så masonittens brune anes i den. Efter håret kommer turen til pigens krop. Med en bred kniv blander han i en gammel keramikskål, der fungerer som palet, de tre farver hvid, koboltblå og kadmiumrød, til han er tilfreds med blandingen, som han smører på med kniven i et groft, tykt lag, der tager godt mod lyset. Efter at pigens hud er færdig, maler han resten af svanen med fingrene: et brus af strålende gult, forneden afsluttet af et par ildrøde fødder. De bliver nu for røde og maleren bryder den kulørte virkning ved



at dække dem delvis med kraplak, ligesom han tidligere har dæmpet det skingrende røde næb.

Nu skal pigens krop have glanslys for at give den runding. Det sker ved at give hendes omrids en gang hvid blandet med kadmiumrød. Og så er det cykelhjulenes tur. De bliver malet med forskellige blandinger af hvid og koboltblå, og sorte konturer afslutter dem. Anden forneden bliver fyldt ud med sort, blandet i hvid, og indrammet af en sort kontur. Også i andens farve skimtes den varme brune tone fra masonitten.

Jordbundens græs laves af veronesegrøn, kromoxydgrøn og brillantgul i forskellige sammensætninger. For at få liv i græsset maler Heerup med mægtige bogstaver og tal sit navn og året med



kromoxydgrøn. Nu mangler der blot lidt afsluttende virkemidler. Anden får et øje, der er blå med en rød prik i, pigens en rød brystvorte, sat på med fingerspids. Og nu er billedet færdigt. Næsten. For til allersidst kommer et par tilføjelser, der kan findes på forsidens gengivelse af maleriet.

Henning S. Møller.

Tegningen er fra 2. august 1968 og måler 11,2×14 cm. Maleriet er lavet 12—14. august 1968 og måler med rammen 71×80,5 cm. Overskriften er tegnet af Heerup.

Bøger: Preben Wilmann: Henry Heerup. 1962. — Else Kai Sass: Kunstforståelse. 1967.

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



Men samtidig vil den bringe trafikforbedringer for ca. to trediedele af Vestdanmarks befolkning, endda meget store forbedringer, idet man vil kunne rejse langt hurtigere – og tillige billigere – mellem Jylland og Sjælland end nu, såvel med tog som biler. Derved vil ruten fremkalde en vældig forøgelse af trafikken mellem Vest- og Østdanmark.

De eksisterende baner muliggør ikke uafbrudt kørsel med meget store hastigheder

Da de nye jernbanestrækninger får meget store kurveradier hele vejen fra Århus til Svanegrund og tillige fra Røsnæs til lidt øst for Kalundborg, muliggøres meget store toghastigheder på omtrent halvdelen af ruten. Derimod tillader strækningen fra Kalundborg ikke særlig store hastigheder, og den kan heller ikke udbygges hertil undtagen på så korte strækninger, at der ikke skabes grundlag for jævn kørsel med høje hastigheder.

Også om størstedelen af DSB's hovedlinier i øvrigt, bl.a. strækningen mellem Nyborg og Århus, gælder det, at de ikke egner sig for høje, regelmæssige toghastigheder.

Traktionsudvalget, der i årene 1951–56 beskæftigede sig med problemerne angående de følgende tiders trækraft, særlig elektrisk drift kontra dieseldrift, beskæftigede sig en del med de fremtidige hastigheder, fordi disse måtte komme til at influere på hestekraftsbehovet, og fordi elektriske tog principielt er fordelagtige ved meget store hastigheder, hvor der er stort hestekraftsbehov uden særlig stort adhæsiionsbehov, medens på den anden side diesellokomotiver er fordelagtige, hvor man ikke skal bruge særlig mange hestekræfter, og hvor adhæsiionsvægten er af betydning, altså navnlig ved igangsætning af tunge tog. Medens et 6-akslet diesellokomotiv med 120 t vægt kan udvikle 2500–3000 hk, kan et typisk 4-akslet el-lokomotiv med ca. 80 t vægt udvikle ca. 5000–6000 hk varigt, omend kun ved store hastigheder på grund af den moderate adhæsiionsvægt.

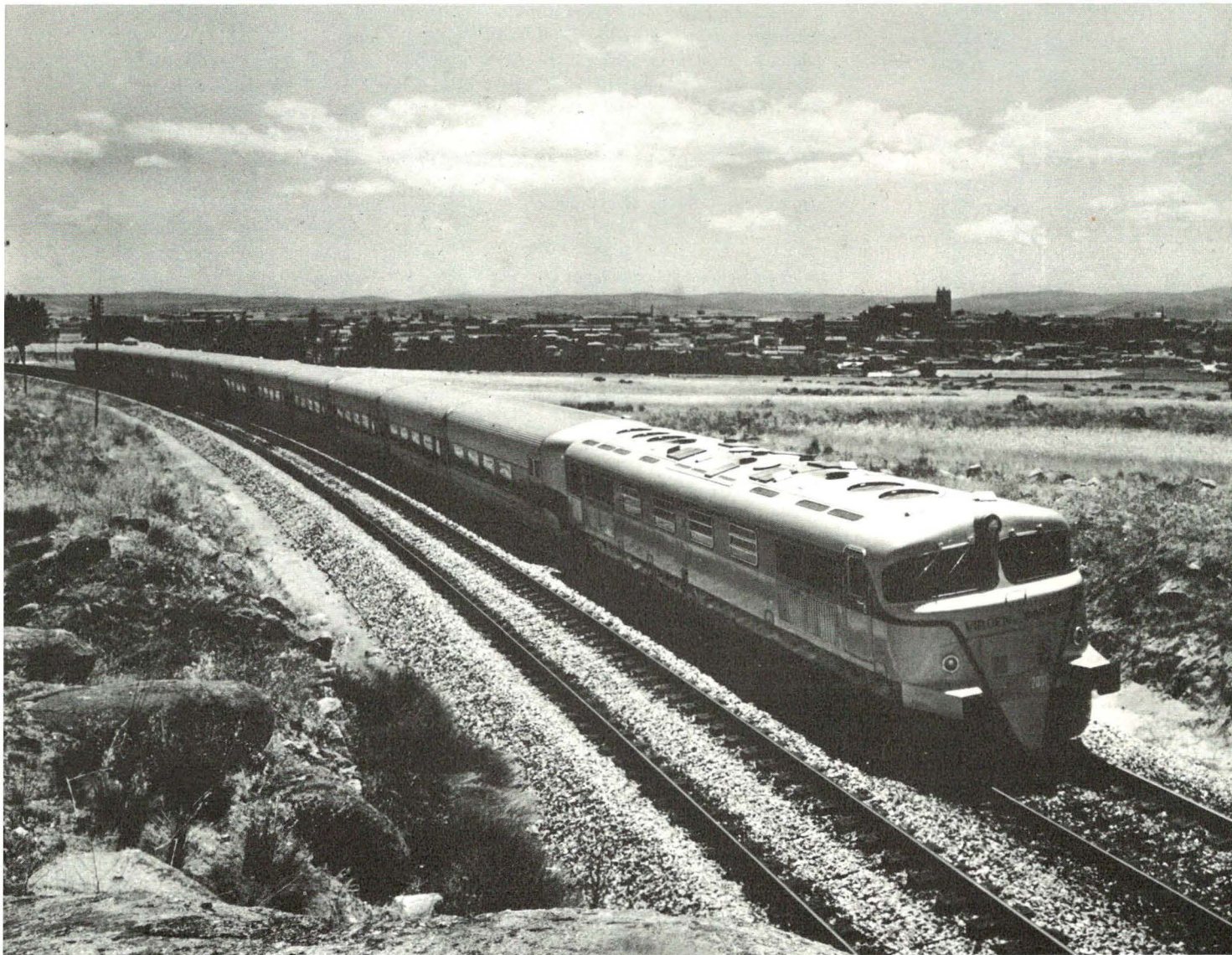
Traktionsudvalget kom til det resultat, at der kunne opnås betydelige tidsgevinster ved en forøgelse af kørehastigheden fra de nuværende 100–120 km i timen til 140 km i timen, medens der på den anden side ikke ville kunne opnås nogen væsentlig tidsgevinst ved at forøge hastigheden fra 140 til 160 km i timen. Dette

skyldes hovedsageligt, at baneanlæggene mange steder har for små kurveradier på linierne og navnlig på gennemkørselsstationerne, selv hvor man kan undgå at benytte sporskifterne. Dertil kommer, at sporene ikke kan hælde eller i hvert fald ikke kan hælde ret meget på stationerne, når der skal være sporskifteforbindelser mellem sporene indbyrdes.

Traktionsudvalgets undersøgelser af de opnåelige maksimalhastigheder, praktiske kørehastigheder og rejsehastigheder var meget grundige. Hovedresultaterne er gengivet på side 114–127. Da der har verseret udtalelser om, at en Storebæltsbro kan muliggøre en reduktion af rejseløbetiden mellem København og Århus til ca. halvdelen af de nuværende rejseløbetider, må det være på sin plads at citere konklusionen af traktionsudvalgets redegørelse:

»En forøgelse af den nugældende maksimalhastighed på disse strækningsafsnit vil derfor kun kræve forøgelse af overgangskurvelængder og overhøjder samt udflytning af de fremskudte signaler (som følge af den større bremselængde). Udgiften hertil er for stambanerne samt banen Ringsted–Gedser beregnet til ca. 4 mill. kr. ved en forøgelse af maksimalhastigheden til 140 km i timen og 5 à 5,5 mill. kr. ved en forøgelse til 160 km i timen, men ved disse arbejder alene vil man ikke kunne opnå en ubrudt maksimalhastighed på 140 henholdsvis 160 km i timen over banernes hele længde. Foruden de allerede forekommende permanente hastighedsnedsættelser til 100 km i timen eller lavere vil der være et langt større antal steder, hvor hastigheden må begrænses til 120 eller 140 km i timen, og derved mister den højere maksimalhastighed på de mellemliggende strækninger meget af sin værdi, da der sjældent bliver tid til at nå op på den, førend toget nærmer sig den næste hastighedsnedsættelse. En undgåelse af alle disse hastighedsnedsættelser vil kræve omlægning af banelegemet på vedkommende steder og medføre udgifter af en rel. anden størrelsesorden end de foran nævnte beløb.

Som følge af dette forhold forekommer det usandsynligt, at der foreløbig vil kunne blive tale om at anvende maksimalhastigheden 160 km i timen på stambanerne. Dette må være forbeholdt en fjernere fremtid. Derimod vil en maksimalhastighed på 140 km i timen trods foreløbig nødvendig hastighedsnedsæt-



I Spanien udvikledes kort efter krigen et ejendommeligt togsystem, Talgo-systemet. Det er baseret på, at hver vognkasse har en enkelt, fast aksel under bagenden, medens forenden hviler på den foranværende vogns bagende. Den forreste vogn må dog have en foraksel eller en bogie, ligesom almindelige vogne. Hjulene sidder løst på akslerne, d.v.s. de kan rotere uafhængigt af akslen og følgelig også uafhængigt af hinanden. På almindelige jernbanetog sidder hjulene fast på akslerne og tvinges derved til at rotere med ens omdrejningshastighed. Hjulene er lidt koniske inden for sikkerhedsflangen. Herved ændres den effektive hjuldiameter lidt, når hjulene forskubbes sideværts i spillerummet mellem skinnerne og på skinnerne, altså når det ene hjul er nær ved at løbe an med flangen mod den ene skinne. Hjulene er derfor, netop fordi de sidder fast på akslen, tilbøjelige til at trække i den ene side; derved kommer bogien til at beskrive en regelmæssig kurvebevægelse. Derimod styres Talgotogenes hjul og aksler faktisk ved at blive trukket frem og igennem kurverne. Følgelig kan sådanne tog køre godt på unøjagtigt placerede skinner og på kurvede banestrækninger; og de kan køre meget hurtigt på spor af almindelig standard. Til gengæld kan de kun køre i een retning. Dog kan de køre baglæns med rangerhastigheder.

Billedet viser et moderne spansk Talgotog. Det er overordentlig let og lavt; det har gennemgang mellem vognkasserne i stor bredde, så de korte vognkasser tilsammen næsten virker som en enkelt, meget lang vogn. Lokomotivet er af normal konstruktion med to bogier. Det har to 12-cylindrede Maybach-Mercedes dieselmotorer, der tilsammen udvikler 2400 hk; der er hydraulisk kraftoverføring til hjulene. Lokomotivet svarer for så vidt til de to motorvogne i DSB's nyeste lyntog. Højden er kun 3,29 m, næsten som bredden, der er 3,20 m. Vægten er 74 t. Maksimumshastigheden er 140 km. Det er ikke særlig meget; men toget er specielt beregnet til at køre med sådanne hastigheder på dårlige spor og kurvede strækninger.

Der udvikles nu Talgotog for 180 km i timen. Desuden udvikles der en speciel aksel-hjul-konstruktion, som gør det muligt at ændre afstanden mellem hjulene på en aksel i løbet af et øjeblik. Togene egner sig derfor til trafik, hvor der skal køres på forskellige sporvidder, f.eks. både på Spaniens bredsporede jernbaner og Frankrigs normalsporede baner. I nær fremtid vil man lade sådanne tog passere den spansk-franske grænse. Der bliver indsat Talgotog, som skal køre helt igennem fra Madrid til Paris – på kun 13 timer.

telser kunne udnyttes effektivt på stambanerne, når man har det dertil fornødne kraftige traktionsmateriel samt tilsvarende vognmateriel i tilstrækkeligt omfang, hvorom nærmere i det følgende. En forøgelse af maksimalhastigheden til 140 km i timen er derfor en mulighed, som bør tages i betragtning ved indførelsen af de nye traktionsmidler; det foran kalkulerede køreledningsnet skulle i øvrigt kunne anvendes uforandret til denne maksimalhastighed.◀

Allerede nu har DSB lyntog og lokomotiver, der kan køre 140 km i timen uden besvær, og det er endda stedvis tilfaldt at køre så hurtigt på kortere strækninger. Dette indebærer, at man er ved at være oppe på de højeste hastigheder, der kan give effektive tidsbesparelser på de eksisterende baneanlæg.

Det vil blive meget dyrt at anlægge en helt ny jernbaneforbindelse for virkelig hurtig trafik fra København til År-

hus via Korsør-Nyborg. Eller rettere sagt, det er simpelthen teknisk urealistisk at bygge en bane for virkelig hurtig trafik mellem Odense og Århus. Derfor kan rejsetiden ikke reduceres ret meget undtagen på strækningen mellem Korsør og Nyborg eller Odense.

Mellem Korsør og Nyborg kan man bygge en bro til erstatning af færgefarten. Derved kan der spares en del tid rent lokalt. For lyntogene kan der spares ca. 70 minutter og for andre tog omkring 90 minutter.

En bro hjælper kun på ca. 7 pct. af hele strækningen mellem København og Århus.

Udbygning af den direkte jernbane mellem Århus og København til hurtigtrafik

Hvis der anlægges en ny jernbane fra Århus, eller rettere sagt fra Viby, til Svanegrunds østside og en anden ny jernbanestrækning fra Røsnæs' vestende

til den eksisterende bane øst for Kalundborg, og hvis disse baner udføres for virkelig store kørehastigheder, melder problemet sig, om der eventuelt også kan anlægges en jernbane for meget store hastigheder mellem Kalundborg og København.

Den eksisterende jernbane her er helt uegnet for hurtig kørsel. I øvrigt har den kun et enkelt spor mellem Kalundborg og Lejre, og strækningen mellem Roskilde og København er stærkt belastet, i hvert fald på visse tider af døgnet; tilmed er togene mod København ikke altid præcise.

Men der kan bygges en accessorisk jernbane i supplement til den bestående mellem København og Kalundborg. Den kan i første omgang udbygges som en enkeltsporet bane. Men den må da udføres således, at den senere kan udbygges som tosporet jernbane.

Den kan i øvrigt bygges stykkevis.

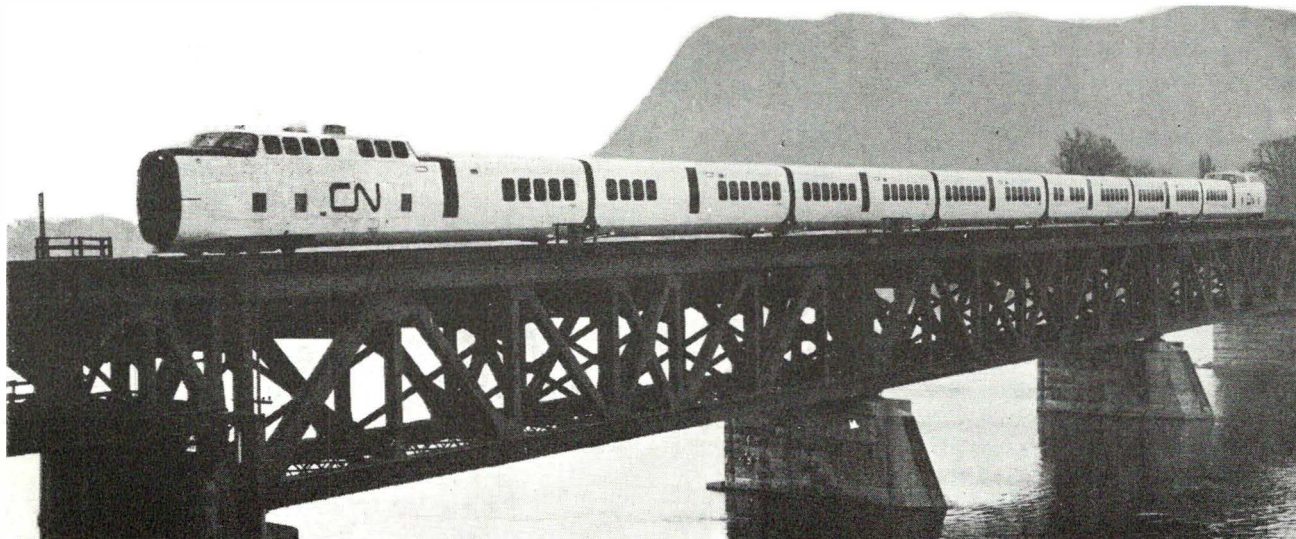
I Canada er jernbanepersontrafikken gået stærkt tilbage på grund af lufttrafikken, ganske som i USA. Betydende nok forsøger flyveindustrien at genoplive jernbanetrafikken eller i hvert fald at levere revolutionerende nyt materiel til jernbanerne. Et samarbejde mellem United Aircraft Co. of Canada og Pratt and Whitney's flyvemotorfabrik i USA samt vognfabriken Pullman Standard i USA er resulteret i udviklingen af en radikal ny togkonstruktion. Canadian National Railway har lige fået leveret 5 togsæt.

Disse består hver af 7 sammenbyggede vognenheder, hvoraf endevognene er motorvogne med 2-akslede bogier, medens de øvrige vogne bæres mellem vognenderne af enkeltakslede bogier, som i kurver indstiller sig på sådan måde, at vinklen mellem vognene altid er halveret. Disse bogier eller aksler understøtter vognkasserne via et bøjlesystem, der når op over vognkassernes tyngdepunkt, så vognkasserne ved gennemkørsel af kurver med større fart end svarende til sporhældningen svinger ud som et pendul, omend naturligvis svingningsdæmpet.

Hver af motorvognene har 5 flyvemaskinegasturbiner, hvoraf den ene driver hjælpemaskiner, medens de andre, to for hver bogie, driver akslerne ved mekanisk kraftoverføring. Gasturbinerne, der er ca. 1½ m lange og ½ m i diameter, er anbragt under vognulvet. De fylder og vejer kun lidt. Men de kan hver udvikle 450 hk varigt og 650 hk i korte perioder. Hele vognsættet vejer 176 t med passagerer. Det byder på plads til 302 passagerer + 24 i restaurantafdelingen, der befinder sig i en ekstra øvre etage i den ene motorvogn, svarende til, at der findes en luksus-salonafdeling i den øvre etage af den anden vogn. Der er så bred passage mellem de enkelte vognkasser, at toget indvendig virker som en helhed. Flere togsæt kan formeres til større tog og fjernstyres.

Togene skal køre mellem Montreal og Toronto, 540 km, på 4 timer, hvilket svarer til en rejsehastighed af 135 km i timen.

Til New York-New Haven-Hartford Railroad er der leveret to lignende togsæt, som dog kun består af 2 motorvogne og 1 mellemvogn. Med dem har man opnået hastigheder af omkring 250 km i timen.



Fra Tømmerup ved Kalundborg til lidt øst for Svebølle kan den fremføres langs den nuværende bane.

Banens kurver fra Avnsø til henimod Jyderup er for snævre til hurtigkørsel, så her må hurtigbanen have større kurveradier, og den må derfor fremføres i nogen afstand fra den gamle bane og syd for denne på ca. 6 km strækning.

Den nye bane bliver 0,5 km kortere end den gamle. Det motiverer naturligvis ikke dens bygning. Formålet med den er, at der skal kunne køres hurtigt her ligesom på de tilstødende strækninger.

Fra Jyderup til lidt øst for Knabstrup kan hurtigbanen fremføres umiddelbart langs sydsiden af den nuværende bane.

Men hurtigbanen drejer ikke mod Holbæk; den fortsætter fra ca. 1,7 km øst for Knabstrup lige ud ad en linie lidt syd for Kalundborg–Jyderup–Knabstrup–Kvanløse–Elverdamsvejen. Umiddelbart syd for Skimmede station føres banen over Holbæk–Tølløse–København jernbanen. Derpå drejer den i sydlig bue lidt skråt i forhold til højdekurverne ved vestsiden af Elverdamsåen og krydser denne mellem Soderup og Sonnerup. Den når frem til den eksisterende bane knap 1 km vest for Hvalsø, men krydser den for at komme over til sydsiden.

Den nye banestræknings længde bliver, når den regnes fra 1,7 km øst for Knabstrup til Hvalsø station, 19,7 km. Ad den forhåndenværende bane, som går i en bue til Holbæk, er der 29,4 km.

Den nye banestrækning bliver altså 9,7 km kortere. Dette betyder i og for sig ikke særlig meget. Det væsentlige er, at den nye bane undgår stationerne og får en sådan linieføring, at der kan køres hurtigt på den. Derfor er den uomgængelig nødvendig. Holbæk station med de meget skarpe kurver ville simpelthen være en hindring for hurtigtrafikken.

Fra Hvalsø følger hurtigbanen den gamle bane til Lejre og videre frem til krydsning ved Roskilde–Ringsted-landevejen ved Glim.

Banen kan herefter føres til Lejre–Roskilde-banen, som har to spor, der delvis er beliggende i nogen afstand fra hinanden, hvorfor en sammenfletning kan etableres nogenlunde let.

Det endelige mål må imidlertid blive en hurtigbane helt til København, undgående Roskilde station. Derfor må der med tiden bygges en ny bane, der afgrænses fra Kalundborg–Roskilde-banen 0,5 km øst for Glim, og som fortsætter lige

ud, 0,7 km længere fremme krydser den Roskilde–Ringsted-banen og et par km østligere tillige Køge–Roskilde-banen. Den fortsættes i en svag S-kurve lidt syd om Kamstrup, videre mellem Vindinge og Hedehusene i nord og Tune og Reerslev i syd til Roskilde–København-banen, som den når frem til midt mellem Hedehusene og Tåstrup, 3,8 km vest for Tåstrup.

Den nye banes længde bliver 14,2 km. Den muliggør udpræget hurtigkørsel. Distancen bliver forøvrigt 1,3 km kortere end via Roskilde.

Fra Tåstrup til København kan de eksisterende fjerntrafikspor benyttes, så fremt der udføres et sporudfletningsanlæg vest for Tåstrup. Men da det samlede antal tog utvivlsomt bliver meget stort, hvis hurtigbanen realiseres, må der nok på et eller andet tidspunkt bygges et ekstra spor for de østgående tog og formodentlig også et ekstra spor for de vestgående tog på strækningen fra Tåstrup til København. Det vil imidlertid blive meget vanskeligt og dyrt, fordi der faktisk ikke er plads ved Glostrup, Valby og Enghave.

Hurtigbanen må have helt anderledes signal- og kontrolsystemer end DSB's baner iøvrigt. Den må have fuld signalvisning i togene og eventuelt fuldautomatisk togkontrol ligesom f.eks. på Japans hurtigbane og San Franciscos bybane.

Dette taler for at udbygge banen som selvstændig bane på hele strækningen mellem Århus og København.

Distancer og køretider mellem København og Århus

Distancerne bliver: Fra København 17,5 km til Tåstrup, derfra 3,8 km til begyndelsen af omkørselsbanen, 13,5 km herfra til krydsningen med Korsørbanen, 0,7 km til sammenløbet med Kalundborg-banen, 0,5 km til vejkrydsningen ved Glim, 3,5 km til Lejre, 7,5 km til Hvalsø, 21,4 km til Knabstrup, 7,1 km til Jyderup, 7,2 km til Svebølle, 10,9 km til afgreningen fra banen, som er 2,5 km øst for Kalundborg station. Det giver sammenlagt 96,6 km. Det må i denne forbindelse bemærkes, at de tre helt nye banestrækninger bringer besparelser på 1,3 km, 9,7 km, 0,5 km, sammenlagt 11,5 km. Til krydsningen ved landevejen øst for Kalundborg station bliver der yderligere 1,0 km. Derfra til Røsnæs bliver der 17,9 km.

Hele distancen mellem København og Røsnæs bliver 115,5 km.

Strækningen kan gennemkøres meget hurtigt.

I Japan kører togene på den nye jernbane mellem Tokyo og Osaka 514–515 km på 3 timer 10 minutter incl. en standsning. I nær fremtid vil hastigheden endda blive forøget og køretiden nedsat til 2 timer 30 minutter. Dette svarer til 206 km i timen som rejsehastighed.

Uden standsning undervejs ville rejsehastigheden antagelig blive omkring 210 km i timen.

Hvis man tænker sig, at togene kører fra København til Røsnæs med samme hastighed, vil turen vare 33½ minut.

Strækningen mellem Svanegrund og Århus, 53,2 km, kan med samme rejsehastighed gennemkøres på 15½ minut.

Dette giver altså sammenlagt 49 minutters køretid.

Regnes der med, at færgerne bruger 66 minutter mellem Røsnæs og Svanegrund, og at der går 2–3 minutter tabt i hver færgehavn, bliver den samlede rejsetid 140 minutter.

Man nærmer sig altså de 2 timer.

Alt dette er naturligvis teori, bl.a. fordi der ikke vil være økonomisk grundlag for at køre så hurtigt på så korte strækninger.

Men det fremførte kan dog illustrere, at det kan blive muligt at rejse hurtigere fra København til Århus via Røsnæs–Svanegrund-færgeruten end via Korsør–Nyborg–Fredericia, selv om der bygges en Storebæltsbro.

Den nordlige forbindelse med en færgerute mellem Røsnæs og Svanegrund kan etableres for en lille brøkdels af, hvad en bro mellem Korsør og Nyborg vil koste.

Alligevel kan den bringe større tidsgevinster, end Storebæltsbroen kan bringe for de rejsende mellem København–Sjælland på den ene side og Midt- og Nordjylland på den anden side. d.v.s. tre fjerdedele af Danmarks befolkning.

Selv om man bygger den sydlige Storebæltsbro snarest, må man som næste mål søge at etablere den nordlige rute for at reducere rejsetiderne mellem Sjælland og Jylland for togene og navnlig for bilerne.

Den må etableres først med færgeforbindelse mellem Røsnæs og Svanegrund. Senere må den udbygges med broer mellem Samsø og Svanegrund samt en jernbane over Samsø.

Politisk økonomisk orientering

Fuld beskæftigelse

Regeringens økonomiminister *P. Nyboe Andersen* tager i et interview med »Berl. Tid.« afstand fra tanken om, at regeringen under alle omstændigheder og forudsætninger skulle være forpligtet til at opretholde fuld beskæftigelse. Han påpeger, at det forhold, at det private arbejdsmarked frit kan aftale lønniveauet, øver direkte indflydelse på mulighederne for fuld beskæftigelse. Og man kan ikke, hævdede økonomiministeren, sige, at det er regeringens pligt at sikre økonomisk vækst og fuld beskæftigelse på et hvilket som helst omkostningsniveau.

Ekspansiv økonomisk politik på et for højt omkostningsniveau kan kun resultere i inflation, underskud på betalingsbalancen m. v. En sådan politik kan føres i nogle år; men man kan ikke blive ved. Det viser erfaringerne fra 1960'erne, sagde ministeren, og det er der, vi står.

LO's syn på beskæftigelsessituationen

LO er betænkelig ved de høje skatter og afgifter. Man går ind for en lempelse i første omgang af moms'en for at øge forbruget på hjemmemarkedet og dermed også stimulere beskæftigelsen.

Man er i LO også betænkelig ved at anskue beskæftigelsesspørgsmålet udelukkende ud fra økonomiske aspekter, herunder især spørgsmålet om overskud på betalingsbalancen. Menneskelige hensyn må veje tungere i denne forbindelse, hævder LO.

Man kritiserer også, at de pengepolitiske lempelser (diskontonedsættelsen) er kommet for langsomt, og at man kunne have øget investeringerne langt mere ved straks at have taget skridtet fuldt ud med en nedsættelse på 1½ %.

Hans Rasmussen kritiserer LO's tanke om aktieopkøb

I en tale på årsmødet i Socialdemokratiet udtalte forbundsformand Hans Rasmussen, at han gerne ville give penge til et fond, bygget op på dyrtidsportioner, hvis der var nogen mulighed for ad denne vej at indføre økonomisk demokrati. Men det tror jeg ikke, der er, erklærede Hans Rasmussen. Det er nemlig umuligt at købe kapitalen ud. Det, der skal til, er politisk magt. Det drejer sig om magten i folkettinget.

LO-formanden Thomas Nielsen siger imidlertid, at han stadig er tilhænger af tanken, og han har fået tilslutning fra flere sider, bl. a. fra HK-formanden.

Forslag om regulær soldaterløn

Det såkaldte Højby-udvalg, der i flere år har arbejdet med lønforhold og arbejdsklima inden for forsvaret, har foreslået en soldaterløn på 1800 kr. om måneden, det vil sige kr. 66,31 pr. dag, hvorved merudgiften til disse lønninger vil stige med 448 millioner kr. årligt.

Man erkender dog, at statsfinanserne ikke i øjeblikket tåler en så stor belastning. Men man mener alligevel, at en sådan ordning ville fremme de unges positive indstilling til forsvaret.

Man foreslår en trinvis udvikling henimod det mål, som er foreslået i betænkningen.

Vismændene

Vismændenes rapport udtaler, at det ikke vil være forsvarligt med en øjeblikkelig nedsættelse af skatter eller moms. Vismændene henviser især til, at der må ske sådanne indkomstpolitiske foranstaltninger, at disse sikrer, at konkurrenceevnen over for udlandet opretholdes eller forbedres.

Man mener også, at betalingsbalancen ikke tåler at forringes, men tværtimod bør bedres betydeligt, før man tør give lempelser i finanspolitikken (skatter og afgifter).

Fuld beskæftigelse, siger vismændene, kan kun genskabes, hvis stigningerne i omkostningerne her i landet bliver afsvækket væsentligt i forhold til udlandet.

Gallup-tallene

Gallups sidste opgørelse, som »Berl. Tid.« har offentliggjort om de politiske partiers stilling, viser fortsat fremgang for Socialdemokratiet, stilstand for de konservative, dog med tendens til en meget lille fremgang. For Venstre, der for få måneder siden havde 19 %, er procenten gået helt ned til 16,7 %. De radikale har nogenlunde holdt stillingen med godt 14 %, men må dog notere en mindre tilbagegang.

Tallene ser, afrundet, således ud:

A: Socialdemokratiet	38 %
B: Radikale Venstre	14 %
C: Konservative	21 %
D: Venstre	17 %
F: Socialistisk Folkeparti	7 %

Valget januar 1968:

A: Socialdemokratiet	34,2 %
B: Radikale Venstre	15,0 %
C: Konservative	20,4 %
D: Venstre	18,6 %
F: Socialistisk Folkeparti	6,1 %

Opposition imod afgørelser i finansudvalget

Finansudvalget havde for nylig samråd med statsminister *Baunsgård* og landbrugsminister *Peter Larsen* om landbrugsforhold. Sagen drejede sig om 125 mill. kr., som regeringen ønskede at bevilge landbruget, fordi hjemmemarkedspriserne ikke forhøjes før marts 1969.

De socialdemokratiske medlemmer krævede, at sagen burde behandles i Folketinget, og man ønskede lovforslag om de 125 mill. kr.

Dette afvistes, og fremstillingen gik igennem med regeringspartiernes stemmer. Imod stemte socialdemokrater og SF'ere.

Valutastillingen forbedret

Juli måneds forbedring af valutastillingen fortsatte i august. For Nationalbanken var den formelle forringelse 166 mill. kr., medens der for de private banker har været en fremgang på 215 mill. kr., hvilket betyder, at valutastillingen alt i alt er forbedret med 50 mill. kr. Herefter er den samlede valutabeholdning kommet op på 2750 mill. kr.

Finanseksperter regner nøgternt med, at valutaudviklingen nu er ved at komme ind i rolige, smulte vande. Fremtiden vil vise, om denne antagelse holder stik.

Socialdemokratiet og valgretsalderen

Fhv. statsminister Krag siger herom: – Der skal ikke herske tvivl om, at også jeg ønsker en valgretsalder på 18 år. Men Socialdemokratiet har netop udsendt en pjece til partiforeningerne for at høre deres mening om dette spørgsmål, og jeg synes, at det ville være mod enhver form for demokrati, hvis vi i dag på årsmødet vedtager 18 års valgretsalder, før vi har hørt partiforeningerne.

Nye danske U-landsprojekter

Styrelsen for teknisk samarbejde med U-landene vil nu søge finansudvalgets tilslutning til et projekt om dansk bistand til den fagtekniske uddannelse i Kenya. Det drejer sig om et beløb på en halv snes mill. kr. Man vil etablere et fagteknisk uddannelsescenter i Kisuna.

Endelig indstillede styrelsen, at der ydedes Malawi et statslån på 15 mill. kr. bl. a. til et sundhedscenter og til gadebelysning i Blantyre.

Endvidere vil man søge finansudvalgets tilslutning til et forslag om en bevilling på 15,6 mill. kr. til opførelsen af et seminarium i Tanzania.

Udlandsrevy

Richard Nixon kræver oprustning af NATO

Den republikanske præsidentkandidat, Richard Nixon, der ifølge amerikanske opinionsundersøgelser fører stort i valgkampen, har i en tale erklæret, at det er indlysende, at Sovjetunionen ikke har opgivet sin ekspansionspolitik. Talen blev holdt til veteraner fra 2. verdenskrig. Præsidentkandidaten krævede oprustning af NATO, og han ønskede, at man udsatte beslutninger omkring problemet om spredning af atomvåben. Han hentydede dermed til ratifikationsbestræbelserne vedrørende en ny atomaftale mellem stormagterne. Han lagde ikke skjul på, at det var invaderingen af Tjekkoslaviet, der havde fyldt ham med betænkelighed i denne sag.

Nixon ønskede at se tiden an for at orientere sig om Sovjets videre kurs, især i Øst- og Centraleuropa. Nixon kritiserede den svækkelse af NATO, der har fundet sted i de senere år. Men han krævede endvidere – ligesom Johnson, at Vesteuropa selv måtte yde væsentlige bidrag til sikkerhedsopbygningen mod Sovjet, og ikke lade U.S.A. bære den overvejende militære byrde.

– Vesttyskland har just meddelt, at de ikke efter russernes indmarch i Tjekkoslaviet vil underskrive atomaftalen, hvorefter Vesttyskland for bestandig skulle fraskrive sig ret til udvikling af atomvåben.

NATO efter Sovjets invasion

Det er givet, at Vesttyskland presser hårdt på for at få øget garantien for sin sikkerhed, efter at russernes divisioner er placeret tæt op til den bayerske grænse ved Tjekkoslaviet.

Det har endvidere chokeret mange NATO-lande, at den sovjetiske indmarch i Tjekkoslaviet kom bag på NATO's efterretningstjeneste, og der er rejst krav i næsten alle NATO-lande om en generel kritisk analyse af hele efterretnings- og varselssystemerne.

Det har også vakt bekymring, at Østrig rent strategisk nu ligger langt mere udsat end før russernes invadering af Tjekkoslaviet, idet dette lille land ligger som en lomme, der kiler sig ind i det sovjetiske magtimperium. (Der er dog også megen uvilje i vide kredse mod en oprustning af NATO-landene).

Meddelelsen om talrige flygtninge, især tjekkiske jøder, har vakt uro, og endelig kommer meddelelse om, at ad-

skillige højstående officerer i den tjekkiske hær har begået selvmord i fortvivelse over hele situationen, og i græmmelse over, at deres hær bragtes til kapitulation, uden at et eneste skud blev løsnet af de regulære tropper.

Skærpet kurs i Tjekkoslaviet

Den tjekkiske nationalforsamling har under stærkt pres fra Moskva vedtaget to love, der er meget ydmygende for de liberale kræfter i landet. Man har vedtaget at indføre censur, således at de i foråret proklamerede rettigheder om fuld ytringsfrihed i presse og TV dermed er bortfaldet. Endvidere måtte forsamlingen på diktat fra Moskva forbyde oprettelse af nye partier. Samtidig måtte ministerpræsident *Oldrich Cernick* i Moskva underskrive en handelstraktat, der klart skulle vise tjekkerne, at al råvareleverance, såsom olie, malm og naturgas, der er livsnødvendigt for industri og beskæftigelse, skulle leveres af Sovjet, hvis jerngreb om økonomien nu er absolut.

Det svenske rigsdagsvalg

Valget i Sverige gav Socialdemokratiet betydelig fremgang, og partiet erobrede det absolutte flertal i andet kammer. Statsminister Tage Erlander erklærede, at sejrns omfang i nogen grad var kommet bag på ham. Men han mente, at ikke alene den udenrigspolitiske situation omkring Tjekkoslaviet havde været grund til, at vælgerne flokkedes om hans parti. Erlander hævdede, at sejren først og fremmest var kommet, fordi flertallet i befolkningen havde troen på, at Socialdemokratiet ville være i stand til at løse de problemer, der meldte sig i tiåret 1970–1980.

Fællesmarkedet

Den vesttyske økonomiminister *Schiller* er af den opfattelse – efter et besøg i Storbritannien, at den britiske regering er ved at forlige sig med tanken om en gradvis tilslutning til Fællesmarkedet gennem særlige handelsarrangementer. Den tyske forbundsregering har udarbejdet planer for sådanne handelsaftaler, hvorved der skulle banes vej for gensidige toldsænkninger på 30 % foruden dem, der søges gennemført i henhold til den såkaldte Kennedy-runde.

– Men hvad der også er vigtigt – ikke mindst for danske interesser – er, at de nævnte planer også inkluderer visse sær aftaler for landbrugsvarer og andre markedsartikler.

Der ventes derfor med interesse på, om det vil lykkes Vesttyskland at formå Frankrig til at gå med til en udvidelse af Fællesmarkedet, når Storbritannien på forhånd accepterer særarrangementer af den ovenfor nævnte art.

Ny mistillid til sterling afværget

Det har på ny været nødvendigt at yde Bank of England en ny kredit på ikke mindre end 2 milliarder dollars til støtte for det engelske pund, der atter er i vanskeligheder. Pundtilgodehavender kræves i stort omfang vekslet til anden valuta eller guld, og det betyder naturligvis en svækkelse af pundet, hvis kursstabilitet derfor søges bedret ved et stort lån ydet af en gruppe lande, bl. a. U.S.A., Vesttyskland, Schweiz, Sverige, Holland, Danmark, Canada m.fl. Gennem dette lån i dollars vil England kunne betale, når kreditorer kræver deres tilgodehavender i sterling vekslet med dollars.

Bedring i engelsk økonomi

Samtidig med meddelelsen om bedring af betalingsbalancen i England og om den engelske diskontonedsættelse kommer underretning om, at ledigheden i Storbritannien er faldet med 14.000, men der er dog stadig 547.000 ledige.

Regeringen er imidlertid meget tilbageholdende med lettelser, der kan føre til forbrugsudvidelser og inflationstendenser. Man ønsker et meget betydeligt overskud på betalingsbalancen, før man vil nedsætte skatter og afgifter og ophæve pris- og lønstoppet. Det er da også typisk, at *Bank of England* samtidig med diskontonedsættelsen erklærer, at kreditrestriktionerne vil blive opretholdt.

D-marken

– På en pressekonference i København for nylig erklærede en af den tyske Bundesbanks direktører, *O. Emmiger*, at en opskrivning af D-marken var utænkelig i øjeblikket, fordi der kun er et meget lille overskud på den vesttyske betalingsbalance, når man medtager kapitaleksporten.

Han udtalte, at rygterne om opskrivningen af D-marken var spredt af britiske dagblade, og han understregede, at den engelske finansminister kategorisk havde afvist, at den engelske regering på nogen måde skulle have inspireret til disse rygter.

Præsidenten for den vesttyske centralbank, *Karl Blessing*, afviser enhver tanke om revaluering af D-marken.

Fremtidigt kører vi med »godkendt emballage«

Transportudstilling på Københavns hovedbanegård



Emballageinstituttets formand,
direktør E. Tuxen.

I hovedbanegårdens tunnelgang, der fører fra afgangshallen til sporene 7 og 8, åbnedes den 17. september en udstilling til illustrering af, hvad man fremtidigt her i landet skal forstå ved begrebet »Godkendt Emballage«.

Som bekendt har den svenske jernbanestyrelse allerede i 1952, da plasticemballage blev moderne og for alvor begyndte at slå f.eks. træ-emballeringen ud, indført et såkaldt »konfirmerende, godkendende stempel«, der i starten især anvendes på gennemprøvede plasticbeholdere til besværlige væsker som syre osv. Senere har den svenske jernbanestyrelses emballagelaboratorium systematisk afprøvet næsten enhver art af forsendelsesemballage til snart sagt alle arter af gods, der transporteres med bane og biler (og i øvrigt også med fly). Det er klart, at disse emballageafprøvninger i høj grad har været bestemmende for emballagefabrikernes produktionsprogrammer, og man er i svensk erhvervs-

liv efterhånden nået frem til en klar erkendelse af, at anvendelsen af godkendt emballage i høj grad betaler sig på langt sigt – selv om den godkendte emballage i visse tilfælde absolut ikke er den billigste. Til gengæld påtager banerne sig den fulde garanti for en forsendelse, hvis emballering bærer godkendelsesstempet.

Det vil erindres, at »Dansk Lokomotiv Tidende« sidste år i en artikel bragte en udførlig omtale af de stød-forsøg, som bl.a. civilingeniør *Palle Jacobsen* foretog på det danske emballageinstitut i Jemtelandsgade. Forsøgene fandt sted i forståelse med de danske statsbaners transporttekniske ledelse, og udstillingen i en af hovedbanegårdens tunneler var også arrangeret i et samarbejde mellem DSB og emballageinstituttet.

Et par hundrede særligt indbudte, heriblandt repræsentanter for banernes største kunder, beså med megen interesse en serie af gennemprøvede og altså nu godkendte forpackninger – til støvsugere, badekar, lange hornholmerure, glasvarer og meget andet. »Godkendt – så er der ingen tvivl!« – hed det i *slogans* over de accepterede emballager. Primært: *ingen* tvivl om, at varen er pakket så solidt som gørligt – sekundært: *hvis* der alligevel skule opstå skader under baneforsendelsen, betaler statsbanerne erstatning.

Formanden for det danske emballageinstitut, direktør *E. Tuxen*, sagde i sin velkomsttale ved udstillings-åbningen, at man nu alvorligt må overveje, om erhvervslevet og samfundet som helhed fortsat har råd til, at der sker transportbeskadigelser på danske produkter til et beløb på 50–100 mill. kr. årligt. Denne beskadigelses-indvirkning foregår samtidigt med, at mange danske produkter er emballeret unødvendigt dyrt, på grund af for ringe kendskab til transportpåvirkninger, produktskrøbelighed og beskyttelsesegenskaber hos emballagen.

Af hensyn til danske produkters renommé – sagde direktøren – har vi ikke råd til at emballere for dårligt, og af hensyn til vor økonomi kan vi ikke tillade os at emballere hverken for dårligt eller for dyrt!

Som bekendt nedsattes i 1965 et transportudvalg, hvis medlemmer repræsenterede transportselskaberne og en række emballageforbrugende og emballageproducerende virksomheder. Som en følge af dette udvalgs arbejde har DSB nu i samarbejde med emballageinstituttet etableret en godkendelsesordning efter

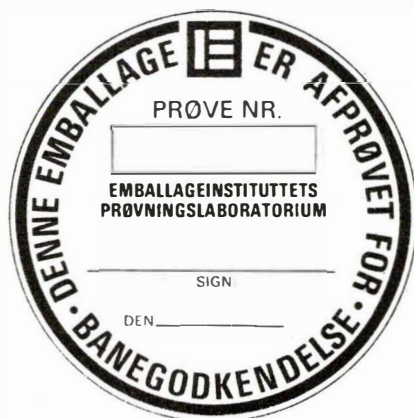


svensk forbillede. Denne ordning er baseret på en laboratiemæssig afprøvning, der fastslår emballagens transportegnethed (eller mangel herpå). Det fastslås klart, hvorvidt en emballage er tilstrækkelig holdbar og beskyttende overfor indholdet til at kunne anvendes sikkert til baneforsendelse. Godkendelsesordningen sikrer, at afsender og modtager holdes skadesløse ved beskadigelse af varer pakket i godkendt emballage.

Det initiativ, som DSB har taget ved etablering af denne nye form for service, følges nu op gennem en landsomfattende, systematisk registrering af alle skader, der sker på varer under banetransport. Man venter herved at kunne afgøre, hvilke forhold ved emballering og håndtering af forsendelser, der har betydning for skadernes opståen. (Herunder rangeringspraktik). Man regner yderligere med, at denne landsdækkende undersøgelse vil kunne belyse værdien af den nu etablerede forhåndsgodkendelse.

Under en reception i DSB Kino, umiddelbart efter udstillingens åbning, talte direktør ved de svenske statsbaner *Tage Thorhag* samt afdelingschef i DSB *P. J. Hjelt*.

Virius.



Humanitært fond

Efter sammenlægningen af de kooperative forsikringsforeninger har det været nødvendigt at ændre vedtægterne for *Jernbanemændenes kooperative Forsikringsforeningers* Fond, idet fondens vedtægter var bygget op omkring forsikringsforeningernes organisation.

I den anledning har der den 13. september 1968 været afholdt repræsentantskabsmøde, hvor et udkast til ændrede vedtægter blev forelagt.

Efter forslaget sker der ingen principielle ændringer i fondens formål, men ændringerne tager alene sigte på en indpasning efter forsikringsvirksomhedernes nuværende struktur samt en smidigere arbejdsform for fonden.

Forslaget til ændrede vedtægter, der enstemmigt vedtaget, lyder således:

§ 1.

Fondens formål er at støtte humanitære opgaver og bl. a. virke for oprettelse af syge- og plejehjem for medlemmer (og ægtefæller) af

1. Dansk Jernbane Forbund.
2. Jernbaneforeningen.
3. Fællesorganisationen DSB.
4. Dansk Lokomotivmands Forening.

Fonden ledes af Forsikringsagenturföreningen og »Vejlekassen«.

§ 2.

Fondens midler søges tilvejebragt ved tilskud fra forsikringsforeningerne og jernbaneorganisationerne samt ved gaver, faste månedlige bidrag eller på anden måde.

§ 3.

Fondens bestyrelse er den til enhver tid værende bestyrelse for »Vejlekassen«.

Bestyrelsen vælger i eller uden for sin midte en kasserer.

§ 4.

Fondens øverste myndighed er et repræsentantskab.

Repræsentantskabet består af de valgte repræsentanter til »Vejlekassen« og Forsikringsagenturföreningen.

Repræsentantskabet bestemmer de almindelige retningslinier for fondens virksomhed.

Repræsentantskabsmødets dagsorden skal omfatte:

- a) Beretning for den forløbne periode siden sidste repræsentantskabsmøde.
- b) Regnskab.
- c) Beslutninger af større rækkevidde,

herunder eventuelt køb af ejendom, varig anbringelse af fondens midler m. v.

Repræsentantskabsmøde afholdes i forbindelse med repræsentantskabsmøde i »Vejlekassen« og Forsikringsagenturföreningen.

§ 5.

Fondens regnskaber revideres af »Vejlekassen«s revisorer.

§ 6.

Beslutning om fondens ophævelse kan kun træffes, når mindst $\frac{2}{3}$ af repræsentantskabets medlemmer stemmer derfor.

Samtidig træffes bestemmelse om fordelingen af fondens formue, der skal anvendes til sociale formål blandt jernbanemænd.

Fondens regnskab for 1967 viser en støt fremgang. *Indtægterne* udgjorde 25.990,90 kr., hvoraf 19.495,00 kr. er indgået ved gaver, der er ydet enten som faste månedlige bidrag trukket i løn eller pension eller som engangsbeløb af størrelsesorden fra 25 kr. til 1000 kr. Foreningen af pensionister ved DSB har to gange i årets løb overrakt fonden 1000 kr.

Udgifterne har været meget beskedne, nemlig depotafgift 66,28 kr. og kurtage ved køb af obligationer 43,20 kr.

Fondens *formue* udgjorde pr. 31. december 1967 kr. 105.091,39.

En oversigt over fondens vækst siden starten i 1963 vil illustrere fremgangen:

I 1963 var formuen	12.616,26 kr.
- 1964 - -	33.185,60 -
- 1965 - -	47.243,74 -
- 1966 - -	79.209,97 -
- 1967 - -	105.091,39 -

123 faste bidragydere sikrer hver måned fondens vækst med 1350 kr. Renteindtægten af obligationsbeholdningen pr. 1.9.1968 vil årligt udgøre 10.196 kr., hvortil må lægges eventuel kursgevinst ved udtrækning af obligationer. Endelig modtages der stadig bidrag fra enkeltpersoner og foreninger, som derved støtter tanken om optagelse af humanitært arbejde blandt jernbanemænd.

Bidrag til fonden (over 100 kr. - højst 1000 kr. pr. år kan fradrages på selvangivelsen) kan indbetales

enten ved et månedligt beløb, der indeholdes i løn eller pension (mindst 10 kr. pr. måned),

eller på fondens postkonto 13 91 56, Jernbanemændenes kooperative Forsikringsforeningers Fond, Kassereren, Solsortevej 7, 4130 Viby, Sjælland.

Nærmere oplysninger kan fås ved henvendelse til fondens kasserer, trafikkontrollør E. W. Hauge, Jernbaneforeningen, Trommesalen 2, 5., 1614 København V., (tjenestepost: København H), tlf. (01) 11 13 14.

Byttelejlighed

Ålborg-København.

Haves i Ålborg: Stor moderne 2 værelses lejlighed med 2 kamre, stort elspisekøkken og altan, ca. 98 m², mdl. leje uden boligsikring kr. 531,00 incl. varme, indskud ca. kr. 4.680.

Ønskes i København eller omegn: 2½ værelses, mindst.

Statsbanepersonalets sygekasse

Interesseret kan få regnskabet for 1967/68 tilsendt ved henvendelse til sygekassens kontor.

Henv.: Politibetjent Leif Bjørn Mortensen, politistation 3, tlf. PA1æ 1448, lokal 12.

Funktionsvederlag pr. dag (fra 1/10 1968)

Funktion udført af	Funktion udført i		
	15. lkl.	18. lkl.	21. lkl.
12.lkl. grundløn	503.901 ø.	2351.540 ø.	3824.482 ø.
12. « 1. tillæg	288.559 ø.	2136.197 ø.	3609.140 ø.
12. « 2. «	164.384 ø.	1869.173 ø.	3342.115 ø.
12. « 3. «	245.490 ø.	994.882 ø.	2467.825 ø.
12. « 4. «	417.764 ø.	727.858 ø.	2200.800 ø.
15. « grundløn	-	1847.638 ø.	3320.581 ø.
15. « 1. tillæg	-	749.392 ø.	2222.334 ø.
15. « 2. «	-	310.093 ø.	1783.036 ø.
15. « 3. «	-	1098.247 ø.	1343.737 ø.

Rettelsesblad til lommebogens side 15

PERSONALIA

Forfremmelse til lokomotivassistenter pr. 1/8-1968.

Lokomotivmedhjælperne:

W. B. Jørgensen, Ro. mdt. i Ro. mdt.
C. E. Pedersen, Es. mdt. i Ro. mdt.
B. F. Skriver, Ro. mdt. i Ro. mdt.
O. Andersen, Kø. mdt. i Kø. mdt.
E. Vestenbæk, Gb. mdt. i Gb. mdt.

Forfremmelse til lokomotivassistenter pr. 1/10-1968.

Lokomotivmedhjælperne:

F. T. Jensen, Fa. mdt. i Fa. mdt.
E. G. Tranders, Næ. mdt. i Næ. mdt.
O. J. H. Olsen, Gb. mdt. i Gb. mdt.
F. Brund, Ar. mdt. i Ar. mdt.
O. P. Schrøder, Ar. mdt. i Ar. mdt.
P. H. Hansen, Rf. mdt. i Rf. mdt.
S. B. Frederiksen, Av. mdt. i Av. mdt.
K. Mortensen, Fa. mdt. i Fa. mdt.
Kurt Nielsen, Ar. mdt. i Ar. mdt.
K. Meier Jensen, Ar. mdt. i Ar. mdt.
K. H. Jonasson, Fa. mdt. i Fa. mdt.
K. H. Petersen, Fa. mdt. i Fa. mdt.

Forfremmelse til lokomotivfører (15. lkl.) ef. ans. pr. 1/6-1968.

Lokomotivførerne:

A. Østerlund Møller (12. lkl.), Pa. mdt.
i Pa. mdt.
E. M. Pedersen (12. lkl.), Str. mdt. i Str.
mdt.
O. Mikkelsen (12. lkl.), Str. mdt. i Str.
mdt.

Forfremmelse til lokomotivfører (15. lkl.) ef. ans. pr. 1/9-1968.

Lokomotivfører M. Jusjong (12. lkl.),
Str. mdt. i Str. mdt.

Forfremmelse til lokomotivfører (15. lkl.) ef. ans. pr. 1/10-1968.

Lokomotivfører S. Hansen (12. lkl.), Fa.
mdt. i Fa. mdt.

Forfremmelse til kst. lokomotivfører (15. lkl.) ef. ans. pr. 1/4-1968.

Lokomotivfører A. C. Vinsten (12. lkl.),
Hgl. mdt. i Hgl. mdt.

Forfremmelse til kst. lokomotivførere (15. lkl.) ef. ans. pr. 1/6-1968.

Lokomotivførerne:

B. L. Banke (12. lkl.), Fa. mdt. i Fa.
mdt.

J. Christensen (12. lkl.), Fa. mdt. i Fa.
mdt.

F. F. R. Holleufer (12. lkl.), Fa. mdt. i
Fa. mdt.

A. O. Honoré (12. lkl.), Fa. mdt. i Fa.
mdt.

B. E. Poulsen (12. lkl.), Fa. mdt. i Fa.
mdt.

L. J. Jespersen (12. lkl.), Ar. mdt. i Ar.
mdt.

J. E. Jørgensen (12. lkl.), Ar. mdt. i Ar.
mdt.

H. P. H. Hansen (12. lkl.), Ar. mdt. i
Ar. mdt.

O. S. Nielsen (12. lkl.), Rd. mdt. i Ar.
mdt.

A. Jacobsen (12. lkl.), Rd. mdt. i Ar. mdt.
N. S. Røgild (12. lkl.), Rd. mdt. i Ar.
mdt.

B. G. Christensen (12. lkl.), Rd. mdt. i
Ar. mdt.

Forfremmelse til lokomotivinstruktør (15. lkl.) ef. ans. pr. 1/4-1968.

Lokomotivfører B. E. Bigum (15. lkl.),
Gb. mdt. i Gb. mdt.

Forfremmelse til lokomotivinstruktører (18. lkl.) ef. ans. pr. 1/4-1968.

Lokomotivinstruktørerne:

T. Viberg (15. lkl.), Av. mdt. i Av. mdt.
E. N. Olesen (15. lkl.), Fa. mdt. i Fa.
mdt.

Forflyttelse pr. 1/9-1968 efter ansøgning.

Lokomotivførerne:

K. E. Jensen (Bjergby) (15. lkl.), Gb.
mdt. til Rf. mdt.

R. Madsen (15. lkl.), Fa. mdt. til Ng.
mdt.

Forflyttelse pr. 1/10-1968 efter ansøgning.

Lokomotivfører K. H. Madsen (15. lkl.),
Rf. mdt. til Gb. mdt.

Afsked efter ansøgning pr. 30/9-1968.

Lokomotivfører J. H. Sørensen (15. lkl.),
Ar. mdt. gr. svag m/ pension.

Afsked efter ansøgning pr. 30/9-1968.

Lokomotivfører M. Sørensen (Odsbo)
(15. lkl.), Fa. mdt. gr. alder m/ pension.

Navneændring pr. 24/6-1968.

Lokomotivfører (12. lkl.), Fa. mdt. L. H.
Petersen til L. Heino.

Genindmeldt pr. 1/9-1968.

Lokomotivfører N. S. Røgild (15. lkl.),
Ar mdt.

Opmærksomhed frabedes.

Al opmærksomhed i anledning af mit
jubilæum frabedes venligst.

C. W. E. B. Jørgensen,
lokomotivfører, Ng. mdt.

Al opmærksomhed i anledning af mit
jubilæum frabedes venligst.

Aage Petersen,
lokomotivfører, Fa. mdt.

Al opmærksomhed i anledning af mit
jubilæum frabedes venligst.

W. C. Thomsen,
lokomotivfører, Kbh. Gb.

Al opmærksomhed i anledning af mit
jubilæum frabedes venligst.

H. A. Nielsen,
lokomotivfører, Brande.

Dødsfald.

Pens. lokomotivfører E. Jørgensen, Hor-
sens, er afdøet ved døden 17/6-1968.

Pens. lokomotivfører K. G. L. Larsen,
Nyborg, er afdøet ved døden 6/7-1968.

Pens. lokomotivfører C. S. N. Sandberg,
København, er afdøet ved døden 24./8-
1968.

Pens. lokomotivfører A. C. Andersen,
Struer, er afdøet ved døden 12/9-1968.

Jubilæumsforeningen i 1. distrikt

Jubilæumsforeningen afholder sin årlige
festlighed for at fejre årets jubilarer
under kammeratlige og hyggelige former
mandag d. 28. oktober 1968 kl. 12.00 i
selskabslokalerne, »Folkets Hus«, Eng-
havevej. NB. Indgang B, Rejsbygade.

Der vil samtidig blive afholdt en kort
generalforsamling, hvor modtagne for-
slag vil blive behandlet; endvidere er der
valg af ny bestyrelse og revisorer. Det er
en selvfølge, at vore pensionerede med-
lemmer er særdeles hjertelig velkomne.
Indtegningslister vil blive fremlagt på
stuerne og er bindende, slutter torsdag d.
24. oktober; endvidere kan telefonisk
indtegning foregå hos undertegnede.

Deltagerpris kr. 65,00. Bestyrelsen hå-
ber god tilslutning og ønsker: Vel mødt.

P.f.v.

Preben Wichmann,
Puggårdsgade 8,
tlf. 12 37 62.

DAMERNES DAG

20

Snak om en ting

Det bedste siges at være det godes værste fjende. Der var engang, hvor hele Danmark snakkede om Conrad og Axel, fordi de var gledet i smørret og selv mente, at det kunne være lige fedt. Man fik via et billedblad lov til at kigge ind i Conrads køleskab for at kunne kon-

statere, at der lå skam kun smør. Et par uger senere stod Conrad i Tivolis koncertsal og stegte sild i rent svinefedt, mens han lo så smørret, og sådan kunne man blive ved, og det gør han sikkert også. Men hvor er mesterkokken egentligt blevet af med sit »sig navnet ...«? For margarinens øvrige egenskaber ufortalt (dem kender de fleste husmødre i

forvejen), er der jo også prisen at tage hensyn til ...

For den, der har el-ovn med grill-element, er det en smal sag lynhurtigt at varme ovnen op til bagetemperatur blot ved at tænde for grill'en. Men enten man bager i smør eller margarine er det rasende vigtigt at huske omskiftningen fra grill til almindelig ovnvarme, når pladen sættes ind. Ellers kan man tage den ud igen efter kort tid og kassere resultatet. Med venlig hilsen fra to sorte franskbrød ...

Grønne, gule og røde peberfrugter varierer ikke så voldsomt i smag som i farve. Men selvfølgelig kan man smage forskel og finde ud af, at den grønne er mest fremtrædende i den lidt bitre, men friske og særprægede retning. Som bekendt er det kun hylstret, man bruger. Det er solidt og går ikke så let i stykker som f. eks. tomater, der også udhules og rettes an med fyld. Når kernerne er fjernet, er der plads til en god fars eller champignonsstuvning. En helt anden snak er peberfrugter fyldt med danablu, rørt op med fløde eller ren flødeost. Derpå en tur i køleskabet, så massen stivner, og frugten er nem at skære i ikke for tynde skiver. Eller man lader helt være med at fylde noget i, men skærer blot dekorative firkløverformede ringe ud og lægger rundt om på ostefadet ...

Der var blommer på mange stande på vort lokale grønttorv. Størst, smukkest og dyrest var de meget velsmagende Kirkes, der kostede dobbelt så meget som de mere almindelige Viktoriablonner. En prisbevidst kunde spurgte, om Kirkes-blommerne ville falde i pris i ugens løb og fik svaret: - Desværre, lille frue. Vi skal jo også have solgt de andre blommer ... Og så købte kunden et kilo af de andre ...

Selv om der er tempo over tingene i vore dage, er det ikke alt, der går lige hurtigt. F. eks. har det taget tyve år at skabe et nyt kunstfiberprodukt ved navn qiana. Nu skal det i gang i tekstilfabrikationen, og det kan ikke gå hurtigt nok, når man hører dets egenskaber: det har helsilkens karakter og egenskaber. Det kan farves og imprægneres, tåler vask og rensning, ændrer ikke facon og skifter ikke farve. Og allerbedst er vel, at det i modsætning til alle andre kunstfiberprodukter er fugtighedsabsorbende ...



To typer frisurer dominerer modebilledet. Fælles for dem begge er, at de - tilsyneladende - ikke kræver frisørens bistand i overvældende grad. Korthårsfrisuren skal dog hyppigt klippes og i tyndt, fint hår vil en permanent ikke være af vejen. Til piger med langt hår er der variationer uden tal med knude i nakken, knold på issen, snoet hestehale osv. Håret skal under alle omstændigheder væk fra ansigtet, enten dette er smalt eller bredt. Der er intet i vejen for, at man kan have kort hår om dagen og hårpisk ned ad ryggen om aftenen. Man køber blot en hestehale eller chignon og følger til sit eget hår med samlestedet skjult af en sløjfe eller et hårsmykke.

