



11

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. NOVEMBER 1968 — 68. ÅRGANG

11

Indhold:

Trafikpolitik	2
Præmiering af personaleforslag	3
Den trafikpolitiske og organisatoriske situation ved DSB	4
Direkte jernbaneforbindelse mellem København og Århus	8
Politisk økonomisk orientering	15
Glimt ude fra	16
Personalia	18
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.

Det svenske jernbaneforbund har formuleret et 10-punktsprogram om transportudøvelse. Heraf skal fremhæves forbud mod landevejstransporter med visse tunge godsarter, stop for større længde og vægt af lastbiler, forbud mod lastbiltransporter i weekenden, stærkere beskatning og øget kontrol med lastbiltrafikken samt begrænsning af koncessioner til busdrift i områder, hvor der i forvejen drives tilfredsstillende persontrafik med jernbaner. Alle disse fem punkter har vidtrækkende omfang. De kan også have relation til danske forhold, hvor der, som nævnt andet steds i bladet, er en trafikpolitisk situation præget af transportudøvelsen som et temmeligt liberalt erhverv. I Danmark er det ikke god latin at staten breder over for store områder. I den henseende går opfattelsen på tværs af alle politiske skel. Det vil sige over en bred front uvilje mod statens indblanding i en række forhold, man finder bør være underkastet de frie kræfters spil, selv om samfundets interesser derved tilsidesættes. Hvad jernbanedrift angår er staten imidlertid den, der har måttet stå som garant for befolkningens almindelige muligheder for at kunne transporteres fra sted til sted for en rimelig betaling. Og det offentlige har måttet yde dækning ved etablering af omfattende jernbaneanlæg helt op i vor tid. I den konkurrence, der påføres jernbanerne, er lastbiltrafikken den dominerende faktor. Som jernbanedræber har den en udpræget fordel i den relativt lave investering, som er nødvendig for at etablere sig og drive lastbilkørsel. Mange har nok indset, at der tiltrænges sanering og koordinering af samtlige trafikmidler i transportsektoren. Evnen til at få gang i tingene mangler imidlertid. Der er ingen myndighed, som skærer igennem interesse modsætningerne. Den nuværende regering, såvel som tidligere, har ingen vilje vist til hårdt greb om ondets rod. Ændring i de trafikpolitiske tilstande synes utopiske, dog har man kunnet samles om at gennemgå statsbanernes driftsmæssige resultater med den forudsætning at bortskære urentable banestrækninger fremfor at finde sådanne forslag, der muliggjorde opgaver til forbedring af rentabiliteten. Vi mener ikke, jernbanerne skal opretholdes for disses egen skyld, men vi har den opfattelse, at de på en række områder er forudsætningen for de største trafikale fordele. Konkurrencen må dog ikke føre til, at en dyrere transportform presser sig frem på bekostning af helhedens interesser.

Præmiering af personaleforslag

Forslag fra personalet

Som konsekvens af økonomiministeriets cirkulære af 8. november 1967 om præmiering af rationaliseringsforslag fremsat af medarbejdere i statsinstitutioner har statsbanerne udarbejdet retningslinier til »Forretningsgang ved behandling af forslag fra personalet«.

Af væsentlige ændringer i forhold til den hidtidige forslagsordning skal fremhæves:

1. Der kan fremtidig indsendes forslag vedrørende andre institutioner end den, hvori forslagsstilleren er ansat.
2. Antagne forslag skal som hovedregel præmieres, for mere betydelige forslag med mindst 500 kr. Der er ikke fastsat noget maksimumsbeløb, men for præmier på 1000 kr. og derover skal indstilling dog forelægges statsstyrelsernes centrale samarbejdsudvalg.
3. Mindre betydelige forslag kan som udtryk for styrelsens påskønnelse præmieres med en genstand af værdi under 500 kr.

I forbindelse med revisionen af forslagsordningen er bl.a. foretaget følgende ændringer af forretningsgangen med henblik på præmierede forslag:

Kontantpræmier

Når forslaget har været behandlet på et hovedsamarbejdsudvalgsmøde, foranlediger den pågældende afdeling en check udstedt gennem hovedkassen. Checken og svarskrivelse sendes derefter til forslagsstillerens tjenestested sammen med en følgeskrivelse, hvori den pågældende chef anmodes om at foretage udlevering af præmien.

Genstandspræmier

Når forslaget har været behandlet på et hovedsamarbejdsudvalgsmøde, foranlediger den pågældende afdeling svarskrivelse og gaveliste fremsendt til tjenestestedet sammen med en følgeskrivelse, hvori tjenestestedets chef anmodes om at foretage overrækkelsen af gavelisten.

Når gavelisten efter udfyldning atter returneres til generaldirektoratet, vil præmien blive tilsendt forslagsstilleren.



SÅDAN BEHANDLES



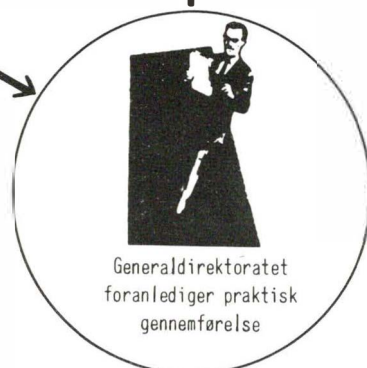
Forslag indsendes



DERES FORSLAG



Forslagsstilleren underrettes



Den trafikpolitiske og organisatoriske situation ved DSB

Efterfølgende bringes et foredrag af DSB's chef for personal- og organisationsafdeling E. Rolsted Jensen, som har været holdt i den internationale jernbane-unions 6. kommission.

Inden jeg fortæller Dem om den trafikpolitiske og organisatoriske situation ved Danske Statsbaner vil det nok være praktisk at give Dem nogle få facts om landets geografi og befolkning.

Danmark omfatter halvøen Jylland og ca. 480 større og mindre øer, hvoraf omkring 100 er beboede og kun 5 af de største forsynet med jernbane. Den samlede kystlinie er ca. 7.500 km, medens landegrænsen kun er 68 km. Danmark er således et udpræget ørige med sø- og luftvejen som korteste forbindelseslinie mellem de vigtigste erhvervs- og befolkningscentre – et forhold der naturligvis har indflydelse på jernbanernes placering i landets trafik som helhed.

Danmark er i geografisk udstrækning det mindste af de nordiske lande med et areal på ialt 43.000 km². Til gengæld er landet det tættest befolkede med ca. 4,8 mill. indbyggere, svarende til en gennemsnitlig befolkningstæthed på 107 indbyggere pr. km², mod fra 11 til 17 i de øvrige nordiske lande. Af arealet er ca. 70 procent opdyrket landbrugsjord og ca. 10 procent er dækket med skov. Landskabet er et udpræget bakke- og fladlandskab, som ikke frembyder større hindringer for samfærdslen. De fleste større byer er dog placeret inderst i langstrakte fjorde med mellemliggende højdedrag, hvilket i flere tilfælde har medført en mindre hensigtsmæssig linieføring for jernbanerne.

Danmarks administrative, kulturelle og erhvervsmæssige centrum er København på øen Sjælland. Byen er med sine 1,4 mill. indbyggere – ca. 30 procent af det samlede befolkningstal – og sin decentrale østlige placering en dominerende faktor i landets trafikstruktur. De største provinsbyer er Århus med ca. 190.000, Odense med ca. 130.000 og Ålborg med ca. 100.000 indbyggere.

Længden af statsbanestrækninger er i dag 2.350 km, hvoraf 84 km er elektrificerede nærbanestrækninger i og omkring København. Herudover driver statsbanerne 8 færgeoverfarter med tilsammen en længde af 208 km, der besjles af 32 færger og skibe. Endvidere driver vi 7.130 km rutebillinier, der trafikeres af 500 rutebiler, og en række last-

bilruter, der trafikeres af 200 lastbiler beregnet til stykgodsbefordring.

Der findes herudover 20 privatbaner, hvis banenet tilsammen er på 880 km, alle sidebaner.

Den trafikpolitiske situation er stærkt præget af, at transportudøvelse er et temmeligt liberalt erhverv her i landet. Kun jernbanedrift, rutekørsel med personer og gods på vejnettet samt ruteflyvning kræver koncession, og selv om der ved myndighedernes overvejelser om etablering af koncession til en ansøger tages et vist hensyn til eksisterende befordringsmidler i den forbindelse, hvor koncessionen ønskes, har en stærk konkurrence mellem f.eks. fragtmandskørsel på landevejen og banernes stykgodsbefordring ikke kunnet undgås. Koncessioneringen af jernbanedrift er uden betydning, i hvert fald har vi endnu ikke været ude for, at nogen har ønsket at drive konkurrerende jernbanevirksomhed.

Al anden kørsel på landevejene er fri, naturligvis bortset fra de rent sikkerhedsmæssige restriktioner, og det er således muligt for enhver, der kan skrabe det minimum af udbetaling, der kræves for at købe en lastbil, at nedsætte sig som vognmand. Søtransporten er helt fri. Det er kun et spørgsmål om tilstrækkelig kapital at etablere skibsforbindelser mellem danske havne.

Det danske vejnet er, selv om vi endnu kun har få stumper motorvej, af en høj standard og vidt forgrenet. Den samlede bestand af automobiler er mere end 1 mill. Den sidste optælling af biler her i landet viser, at der findes 890.000 personbiler svarende til 1 bil for hver 5,5 indbygger, hvilket er nær det europæiske gennemsnit. For så vidt angår antallet af last- og varebiler i forhold til befolkningen, ligger vi højest i Europa, idet vi har 1 last- eller varebil for hver 19,4 indbygger.

Som i de fleste andre vestlige lande er beskatningen af de tunge lastkøretøjer i hvert fald efter banernes opfattelse alt for lempelig, og vi har med stor interesse fulgt bestræbelserne på at påvise, at resultaterne af AASHO-undersøgelserne også har gyldighed under europæiske forhold. Også fra anden side end banerne gives der nu hyppigt udtryk for, at lastbilafgifterne er for små.

Når så yderligere landets beskedne udstrækning og de heraf følgende korte afstande samt den ofte uhensigtsmæssige linieføring af jernbanenet tages i be-

tragtning, vil det forstås, at næsten ingen af betingelserne for at drive virkelig rentabel jernbanedrift er til stede. Det afspejler sig tydeligt i de statistiske og økonomiske resultater.

Betragter vi jernbanernes relative andel i trafikken her i landet i de senere år, er der tale om nedgang. I 1950 befordrede jernbanerne 36 pct., bilerne 47 pct. og skibene 17 pct. af de samlede gods-transporter til lands og til vands målt i ton-kilometer, og i 1965 var jernbanernes andel faldet til 12 pct., bilernes steget til 80 pct. og skibenes faldet til 8 pct. Ved fordelingen af disse tal må det dog tages i betragtning, dels at jernbanerne selv udfører en del stykgodsbefordring pr. lastbil, dels at en betydelig del af de transporterede godsmængder er lokale transporter eller andre transporter, som jernbanerne ikke har mulighed for at befordre overhovedet.

For persontraffikkens vedkommende præsterede jernbanerne i 1950 25 pct. af det totale præsterede antal person-kilometer i Danmark, og i 1965 var procenten faldet til 8, men også her må man være opmærksom på, dels at en del af trafikstigningen falder på befordringer, som ligger uden for jernbanernes naturlige interesseområde, dels at jernbanerne driver omfattende rutebilvirksomhed og derfor skal tilskrives en del af de person-kilometer, som rutebiler som helhed tegner sig for.

De sidste tal for statsbanernes trafikale præstationer er 1.455 mill. ton-kilometer (1950: 1.235) og 3.354 mill. person-kilometer (1950: 3.027), og der er således trods alt tale om fremgang i de absolutte tal for statsbanernes vedkommende. Ser man på indtægterne af person- og gods-befordringen ved danske statsbaner, bemærkes en karakteristisk ting. 1967/68 udgjorde indtægten af personbefordringen 365 mill. kr., medens indtægten af gods-befordringen kun udgjorde 272 mill. kr. Forholdet mellem indtægt af person- og gods-befordringen er altså omvendt af det normale. I denne forbindelse vil jeg i øvrigt nævne et andet karakteristisk forhold, nemlig dette, at vi har en indtægtspost på 86 mill. kr. af befordringen af biler på vore færgeoverfarter.

Da det yderligere må siges, at visse af vore takster er forholdsvis lave – rammerne for taksterne fastsættes af folketinget – vil det næppe være uventet for Dem, at det økonomiske resultat af den samlede drift er dårligt. Det er kun en

Ved chefen for statsbanernes personal- og organisationsafdeling

E. Rolsted Jensen

ringe trøst, at også mange af vore konkurrenter kæmper med økonomiske problemer, hvilket naturligvis også først og fremmest må tilskrives den hårde konkurrence på området. Mange vognmænd klarer sig dårligt. Det ses bl.a. af den store til- og afgang på 400 medlemmer, der årlig er i landsforeningen »Danske Vognmænd«. Også rederier, der har specialiseret sig i indenlandsk skibstransport, kæmper med økonomiske vanskeligheder, og selv om den indenrigske luftfart, der hovedsagelig drives af SAS, er i stærk fremgang, og efterhånden bliver en mere og mere nærgående konkurrent for statsbanerne i den indenrigske persontransport, er det dog endnu således, at denne trafik er økonomisk tvivlsom.

Det regnskabsmæssige resultat af statsbanernes virksomhed i 1967/68 var et driftsmæssigt underskud på 139 mill. kr., og når hertil lægges afskrivningen på 63 mill. kr. og forrentningen på 124 mill. kr., kommer vi op på et samlet underskud på 326 mill. kr. Tendensen har i de senere år været mod stigende underskud.

Kritikere af statsbanedriften, og dem er der mange af, hævder endda, at det reelle underskud er langt større, idet man lægger udgifterne til pension til statsbanernes tjenestemænd og deres efterladte til, ligesom man hævder, at afskrivnings- og forrentningsprocenterne er alt for små. På den anden side påhviler der vor virksomhed en række byrder, der medvirker til at forringe den økonomiske situation. Jeg skal f.eks. pege på, at vore abonnementskorttakster er så lave, at salget næsten virker som en socialforanstaltning, og at vi, som de fleste andre offentlige jernbanevirksomheder, er pålagt transportpligt, som nødvendiggør, at vi opretholder et dyrt beredskab for at imødegå trafikale spidsbelastninger. Jeg kan også pege på det for dem i denne kreds velkendte fænomen, at vi pålægges afskrivnings- og forrentningsbyrder for baneanlæg, om hvilke man helt fra arbejdets påbegyndelse har vidst, at de aldrig ville kunne forrente sig.

For så vidt angår det sidstnævnte problem, er der dog tegn til en noget mere rimelig indstilling over for banerne end tidligere. Der blev for ikke længe siden i folketinget vedtaget en lov om anlæg og drift af tunnelbaner i København. Det er forudsat, at statsbanerne skal drive disse tunnelbaner. Anlæggene bekostes af staten, men stilles vederlagsfrit til rådighed for statsbanerne, som derfor

over driftsbudgettet kun skal afskrive og forrente udgifterne til rullende materiel og senere investeringer til fornyelse og vedligeholdelse af faste anlæg. Jeg er tilbøjelig til at mene, at dette for statsbanerne relativt gunstige resultat har en del at gøre bl.a. med det arbejde, der er udført i 6. kommission for at påvise nødvendigheden af, at de forskellige befordringsmidler får ens udgangsbetingelser at arbejde under. Under alle omstændigheder har vi flittigt benyttet den argumentation, vi har fået gennem 6. kommissions rapporter.

Den situation, jeg har søgt at beskrive, er selvsagt udmattende for alle parter, men den hviler nu nok i særlig grad som et tryk på banerne. Vort jernbanenet er endnu, trods nedlæggelse af især en del privatbaner i de senere år, ret stort i forhold til landets størrelse. Særlig på en række sidebaner er person- og godstrafikken svag, og kun stærkt forenklede driftsformer har kunnet holde liv i disse baner. Vi har nedlagt et betydeligt antal stationer i de senere år, eller har omdannet dem til trinbrætter. Vi har i det hele taget haft en omfattende rationaliseringsproces i gang i vor virksomhed, og resultatet heraf er, som ved de fleste andre europæiske baner, nedgang i personalestyrken.

Der mangler ikke gode råd ude fra. Det har jo altid været sådan, at alle mennesker har forstand på, hvordan man driver jernbaner. I 1962 nedsattes under boligministeriet et såkaldt baneplanudvalg, som havde til opgave at udtale sig om banernes fremtid her i landet. Udvalget afgav betænkning i begyndelsen af indeværende år og foretog heri en vurdering af de enkelte banestrækninger i Danmark, idet de henførte disse til 5 grupper:

Det sikre banenet, der forudsættes opretholdt på langt sigt (1121 km).

Foreløbig sikre banestrækninger, der forudsættes opretholdt i hvert fald 10-20 år (238 km).

Banestrækninger, der bør nedlægges inden for en kort årrække (142 km).

Strækninger, hvis persontrafik bør nedlægges, medens det må nærmere undersøges, hvorvidt de bør opretholdes alle for godstrafik (228 km).

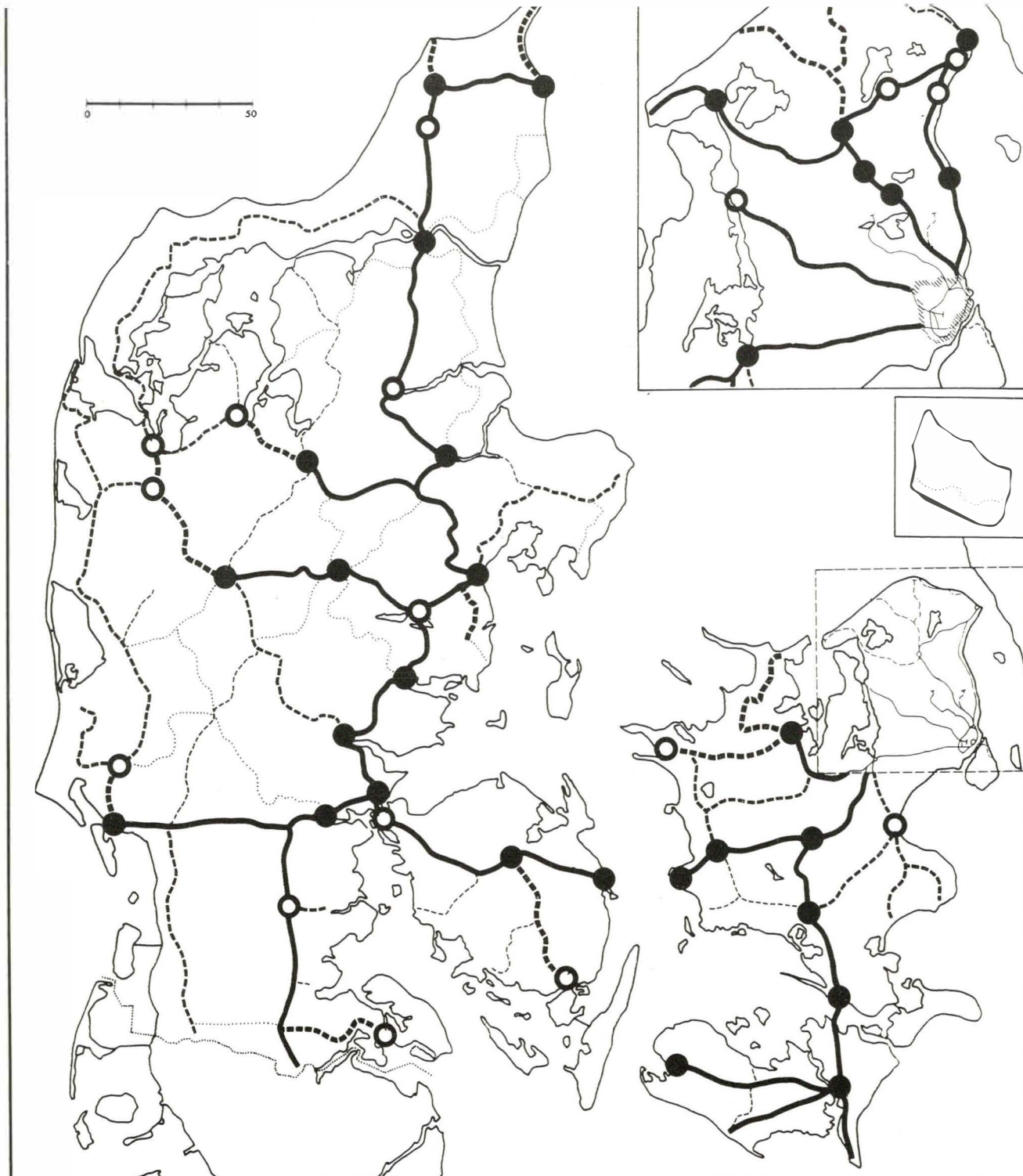
Strækninger, der ikke på grundlag af de foretagne undersøgelser kan henføres til en af de foregående grupper, og som derfor må udskydes til nærmere undersøgelse (512 km).



Den del af banenettet, som efter baneplanudvalgets betænkning skal opretholdes, foreslås udbygget og moderniseret. Der er dog ikke hidtil hverken fra regeringens eller folketingets side taget direkte stilling til udvalgets forslag, men statsbanerne har for så vidt selv taget den tilkastede handske op, idet vi har nedsat et internt udvalg, der skal foretage videregående undersøgelser af bl.a. nogle af de sidebaner, som baneplanudvalget har set mest kritisk på. Når vi mener ikke uden videre at kunne bruge baneplanudvalgets forslag, skyldes det bl.a., at dette udvalg ikke har taget en række interne driftsmæssige og økonomiske forhold, som vi skønner er af betydning for bedømmelsen af strækningernes fremtidige status, men alene har vurderet strækningerne ud fra befolkningsfordeling, erhvervslivets udvikling og eksisterende og beregnede transportmængder. Det interne udvalg skulle allerede i kommende vinter kunne fremkomme med forslag om eventuelle nedlæggninger.

Uafhængigt heraf fortsætter nedlægningen af urentable landstationer, og vi er i øjeblikket ved at opstille et 5-års program herfor omfattende perioden 1970-75.

I den offentlige debat har man i tidens løb ofte været inde på, om man ikke burde søge at skabe lidt orden i det kaos, som synes at herske på transportområdet i Danmark. Foreløbig er denne debat resulteret i, at der i februar 1967 vedtoges en lov om nedsættelse af en trafikkommission med en bred repræsentation fra de berørte interesseområder. Kommissionen skal undersøge, om den gældende lovgivning om jernbaner, biler og luftfart er tilstrækkelig til at sikre samfundet den mest effektive trafikbetjening med de lavest mulige omkostninger, og såfremt kommissionen efter sine undersøgelser finder, at dette ikke eller ikke fuldt ud er tilfældet, at udarbejde forslag til en mere rationel udnyttelse af det indenlandske transportapparat, derunder til en eventuel yderligere udbygning af koordineringen mellem jernbane-, landevejs- og lufttransporten. Kommissionen skal under sit arbejde have opmærksomheden henledt også på de enkelte transportmidlers drift under



KORT 7.6. BANEPLANUDVALGETS FORSLAG TIL DET FREMTIDIGE BANENET

- DET SIKRE BANENET.
- DE FORELØBIGT SIKRE BANESTRÆKNINGER.
- - - BANESTRÆKNINGER DER UNDERSØGES NÆRMERE.
- BANESTRÆKNINGER HVIS PERSONTRAFIK NEDLÆGGES ELLER ER NEDLAGT OG HVIS OPRETHOLDELSE SOM GODSBANER UNDERSØGES NÆRMERE.
- BANESTRÆKNINGER DER NEDLÆGGES.

den gældende lovgivning og kan, såfremt der efter kommissionens skøn foreligger rimelig grund til at antage, at der ved hensigtsmæssig driftsomlægning eller andre foranstaltninger kan opnås økonomiske og trafikale forbedringer af betydning, iværksætte nærmere undersøgelser heraf.

Hvor hurtigt en sådan kommission kan arbejde, hvilke resultater den kan komme til, og om de kan gennemføres, kan man jo kun gisne om på nuværende tidspunkt. Fra statsbanernes side må vi selvsagt fortsætte vore bestræbelser på at rationalisere og effektivisere vort transportapparat og at hverve kunder,

hvor det er muligt. Vore bestræbelser for at skabe øget komfort for de rejsende, øge befordringshastighederne, for at rationalisere godsbeholdningen ved bl.a. indførelse af knudepunktstrafik, hvorunder vi bl.a. søger at etablere et samarbejde med private vogtmænd og speidører, for at indføre containertrafik

o.s.v. er ikke stærkt afvigende fra det, der er igang ved fremmede jernbanestyrelser.

Som jeg vist allerede har antydnet er Sjælland en ø. Skal vi til Fyn eller Jylland (det sidste kalder vi ofte hovedlandet, skønt hovedstaden ligger på Sjælland) må vi sejle. Den korteste sejltid er 50 minutter for statsbanernes bilfærger over Storebælt, men hertil kommer selvfølgelig af og til nogen ventetid. For jernbanerejsende er overførselstiden ca. 1¼ time. Det har i umindelige tider været diskuteret, om man skulle bygge fast forbindelse, bro eller tunnel over bæltets godt 16 km brede vand, og der er fremsat mange projekter bl.a. under en idékonkurrence, som afsluttedes sidste år.

Bygningen af en sådan bro vil afgjort styrke banernes konkurrencevilkår, dels fordi befordringstiderne vil kunne nedsættes væsentligt, dels fordi vor drift vil kunne rationaliseres mærkbart, når færgetrafikken og de tilsluttende store sporanlæg m.v. kan bortfalde.

Når projektet endnu ikke er ført ud i livet, skyldes det ikke så meget tekniske vanskeligheder ved projektet som økonomiske. Den nødvendige investering vil i dag beløbe sig til mere end 3 milliarder kroner, og endnu kan færgetrafikken klare transporterne nogenlunde tilfredsstillende.

Også faste forbindelser over Øresund diskuteres livligt, og mange projekter er fremsat om broer mellem Helsingør-Hälsingborg (ca. 5 km) og København-Malmö (korteste distance ca. 10 km). Sidstnævnte projekt indgår i overvejelser om bygning af en storlufthavn på den flade ø Saltholm midt i Øresund. En dobbeltsporet jernbanetunnel mellem Helsingør og Hälsingborg til befordring af person- og godstog og biltog vil kunne bygges for godt 600 millioner kroner. Dette projekt ser Danske Statsbaner gerne fremmet, og det vil formentlig kunne ske uden forsinkelse af etablering af en ren vejbro København-Malmö.

I løbet af den folketingsssamling, som netop indledes i dag, vil folketinget formentlig drøfte disse store investeringer og muligheder for deres gennemførelse. Det sker bl.a. på grundlag af betænkninger afgivet af Storebæltskommissionen og Øresundskommissionen.

Vore effektiviserings- og rationaliseringsbestræbelser strækker sig også til det organisatoriske område, men først et par ord om den nuværende organisation.

Hovedlinierne i Danske Statsbaners organisatoriske opbygning er fastsat i en lov om statsbanernes styrelse. Generaldirektøren har med ansvar over for ministeren for offentlige arbejder den øverste ledelse af statsbanerne og er foresat for alle øvrige ansatte. Generaldirektoratet i København udgør centralforvaltningen og er opdelt i følgende seks afdelinger: trafikafdeling, personal- og organisationsafdeling, tarif- og regnskabsafdeling, baneafdeling, maskinafdeling samt handelsafdeling. De enkelte afdelingschefer er generaldirektørens nærmeste medarbejdere. Den regionale forvaltning omfatter to distrikter, nemlig 1. distrikt for området øst for Storebælt med hovedsæde i København samt 2. distrikt for området vest for Storebælt med hovedsæde i Århus. Hvert distrikt ledes af en distriktschef, som til sin rådighed har en distriktsadministration bestående af trafiktjeneste, banetjeneste, maskintjeneste og signaltjeneste. Distriktscheferne sorterer direkte under generaldirektøren og forestår den daglige drift af jernbaner og lastbilruter i hvert sit distrikt.

Denne organisationsform, hvis oprindelse går tilbage til 1915, er ikke mere tidssvarende, og der blev derfor i begyndelsen af 1967 nedsat et internt udvalg med repræsentation fra personalet til at undersøge forholdene og eventuelt fremkomme med forslag om en forenkling af den organisatoriske struktur. Hensigten hermed skulle dels være at gøre administrationen billigere, dels at effektivisere ledelsen og gøre den mere slagkraftig, bl.a. for bedre og hurtigere at kunne imødekomme de krav, den hastige udvikling i dag stiller til en transportvirksomhed.

Udvalget fremsatte i en foreløbig rapport forslag om nedlægning af de 2 distriktsledelser og henlægning af driftsopgaverne, dels til de lokale ledere, som altså skulle have større ansvarsbeføjelser, dels til generaldirektoratets respektive fagafdelinger. At dette ikke vil være noget helt lille indgreb fremgår af, at der er beskæftiget ca. 430 personer i de 2 distrikters ledelse.

Udvalget arbejder nu videre ud fra den forudsætning, at de 2 distriktsledelser nedlægges, og et endeligt forslag fra udvalget sammen med et forslag om den nødvendige ændring af statsbanernes styrelseslov ventes forelagt for trafikministeren i løbet af november i år i den hensigt at søge at gennemføre forslaget

pr. 1. april 1969. Det skal tilføjes, uden at jeg kan komme ind på enkeltheder, bl. a. fordi forslaget jo ikke er vedtaget af udvalget endnu, at forslaget bl.a. indebærer en styrkelse af marketings- og salgsapparatet, en udbygning af økonomiområdet, en koncentration af personaleområdet med et integreret EDB-registrerings- og EDB-lønssystem som det centrale, samt en stærk udbygning af planlægningsfunktionerne i det hele taget. En bærende idé i det forslag, der arbejdes med, er, at kommandovejene skal være så korte som mulige og normalt kun omfatte 2 instanser.

Jeg vil endelig kort omtale et forhold, som kan få temmelig store konsekvenser for DSB. Fra trafikministerens side er der fremsat tanker om at omdanne statsbanerne til en koncern bestående af en hovedvirksomhed omfattende bl.a. fjernbanenet, og et antal datterselskaber omfattende f.eks. Københavns nærpersontrafik og statsbanernes nuværende rutebilvæsen. Hensigten hermed skulle være bl.a. at få bedre mulighed for at få et sandt regnskabsmæssigt billede af de enkelte aktiviteter og selvfølgelig for derigennem at få bedre mulighed for at lede disse forretningsmæssigt.

Foreløbig har ministeren udbedt sig udkast til lovforslag om udskillelse som datterselskab under DSB af Københavns nærtrafik og rutebilvæsenet. Der har også været vist nogen politisk interesse for udskillelse af vore færgeoverfarter, men man har dog ikke udbedt sig forslag herom fra statsbanerne endnu. Må jeg i parentes bemærket sige, at vi allerede har ét datterselskab, nemlig »damp«-skibsselskabet Øresund, som DSB ejer sammen med SJ. Denne virksomhed driver rutetrafik på Øresund mellem Danmark og Sverige.

Jeg vil resumere, at DSB's trafikpolitiske situation vel næppe er væsentlig forskellig fra de fleste andre vesteuropæiske baners situation. Den er præget af stærk konkurrence med andre befordringsmidler og af de højst ulige vilkår for de forskellige transportmidler, der også her er til gunst for banerne. Resultatet er en efterhånden uholdbar regnskabsmæssig situation, som vi søger at imødegå ved så kraftige rationaliserings- og andre effektiviseringsbestræbelser, at man næsten kan sige at vor virksomhed er under fuldstændig omdannelse. Om bestræbelserne vil lykkes, ved jeg ikke, men der er behov for at være optimist.

Direkte jernbaneforbindelse mellem København og Århus

Af cand. mag. C. E. Andersen

(fortsat)

Broforbindelsen mellem Røsnæs og Samsø-Svanegrund

Det skitserede anlæg for meget store hastigheder mellem Århus og Svanegrund samt Røsnæs og København kan først udnyttes fuldt ud, hvis forbindelsen senere udbygges som en fast forbindelse hele vejen fra København til Århus.

Distancen fra Røsnæs til Samsø ad korteste vej over vand er 15,2 km i retning mod Vorreshage. Noget vest for Røsnæs er der en syd-nord-gående rende med stejle sider og dybder omkring 60 m i midten. I retning mod Vorreshage er der 900–1000 m mellem 30 m kurverne 3,7 til 4,6 km vest for Røsnæs. I retning mod Ballehage findes 30 m dybdekurverne 3,8 til 4,8 km vest for Røsnæs. Vest herfor er der et område med meget jævn bund. Dybderne er her næsten overalt mellem 15 og 20 m. Nær Samsø er der en rende med op til 30 m dybde; den er 0,5 km bred mellem 20 m kurverne.

Vest for Samsø, mellem øen og Svanegrund, er der meget dybt, endda i stor bredde. Mellem 30 m kurverne er der 1,1 km. De største dybder er over 40 m.

Farvandet er dybt indtil ringe afstand fra Samsøs vestkyst. Der er også dybt til ringe afstand fra Svanegrund.

Man kunne tænke sig at bygge begge forbindelser samtidig. En anden mulighed er at bygge først den ene og derefter den anden, og i så fald kunne det måske synes at være mest logisk at bygge den vestlige først og at etablere en færgeforbindelse mellem Røsnæs og Samsøs vestkyst, f.eks. Ballen.

Færgedistancen ville da blive 17–18 km, regnet til en Røsnæs færgehavn på sydsiden af halvøen lige ved spidsen. Distancen kan reduceres 1–2 km, hvis havnen på Samsø lægges noget sydligere, til gengæld på et mere udsat sted og ved klintkyst, eller hvis Røsnæshavnen anlægges ved Røsnæs Rev, eventuelt ved nordsiden af revet. Men begge beliggenhedsændringer kan ikke komme på tale samtidig, fordi de ikke passer sammen.

Man ser altså, at sejldistancen kan reduceres en del, fra 29–30 km mellem Røsnæs og Svanegrund ifølge den skitserede beliggenhed af Svanegrundshavnen, eller ca. 28 km med lidt sydligere beliggenhed. Der kan altså spares 12–14 km, d.v.s. ca. 7 sømil. Men det betyder ikke ret meget i sejltid for hurtige færges. På den anden side forøges jernbandedistancerne med ca. 11 km. Der kan derfor kun spares mellem 15 og 20 minutter.

De udgifter, der påkræves for at opnå denne tidsgevinst, væsentlig til bygning af broen mellem Svanegrund og Samsø, vil blive større end udgifterne til etableringen af hele jernbaneforbindelsen mellem Århus og Svanegrund og færgeforbindelsen mellem Svanegrund og Røsnæs.

Følgelig må man indstille sig på at udføre den faste forbindelse mellem Røsnæs og Svanegrund via Samsø som et helhedsprojekt, d.v.s. begge broer samtidig.

Både for den østlige og den vestlige farvandskrydsning kan det komme på tale at lave såvel bro- som tunnelforbindelser. Men en sænketunnel under det vestlige farvand vil få temmelig stejle stigninger nær Svanegrund og meget stejle stigninger ved Samsø. Også en tunnel under Samsøbælt vil få ret stejle stigninger nær Samsø. Det vil blive meget vanskeligt at få den fremført under den dybe rende nær Røsnæs. Dette er faktisk kun muligt, hvis man lægger den i en dæmning, der føres op til en vis højde over bunden af den dybe rende.

Tunneler for vejtrafik skal ventileres. Det er meget vanskeligt og dyrt at ventilere lange vej-tunneler. De to tunneler må endog have en række ventilationstårne ført op til havniveauet.

Allerede dette må være tilstrækkeligt til at vise, at kun broforbindelser kan komme på tale.

En fast forbindelse fra Røsnæs' vestende kan føres over Røsnæs Rev til 1,1 km vest fra pynten, idet vanddybden dertil overalt er mindre end 6 m og de fleste steder væsentlig mindre. Herfra kan forbindelsen udføres som en bro retlinet mod Ballehage, dog 1,3 km forinden drejende lidt mere direkte mod vest, hvorved den når frem til et rev med mindre end 6 m vanddybde 0,6 km fra kysten. De sidste 0,5 km til kysten udføres som en dæmning.

Hele distancen over vand i denne linie bliver 15,8 km. Regnes der med 1,1 km dæmning ved Røsnæs og 0,5 km ved Samsø, bliver brostrækningen ca. 14,2 km.

Broen kan over størstedelen af strækningen udføres på konventionel måde. Eller den kan udføres som skråstagsbro.

Over den dybe rende vest for Røsnæs kan den udføres som Lissabon-broen. Denne er nu en hængebro for vejtrafik alene. Men den er konstrueret med henblik på senere at få tilbygget skråstags samt en ekstra længdedrager af hensyn

til afstivning af brobanen, hvorefter broen bliver stærk nok til, at der kan påbygges et ekstra nedre dæk for to jernbanespor. Dette er forberedt allerede ved projekteringen.

Broen byggedes i årene 1962–66, på knap 4 år, som vejbro alene, for at man kunne spare en del af totaludgifterne, indtil jernbanesporene bliver påkrævet, eller rettere sagt indtil man får de fornødne midler.

Lissabon-broen, der kostede ca. 550 mill. kr., hvoraf størstedelen gik til de amerikanske firmaer, har et 1013 m langt hovedspand. Det svarer til bredden af den dybe rende vest for Røsnæs, regnet mellem 30 m kurverne. Det betyder, at man kan bygge en bro lige til Lissabon-broen over denne strækning. Dog vil det formodentlig være økonomisk fordelagtigt at nøjes med et lidt kortere hovedfag.

Desværre foreligger der ikke detaljerede dybdemålinger, som viser rendens tværprofil. Bunden består sandsynligvis af paleocent mergel eller moræneler. I begge tilfælde drejer det sig om bæredygtig bund.

Der må også regnes med muligheden af, at bunden er plastisk ler, ligesom under Lillebæltsbroen.

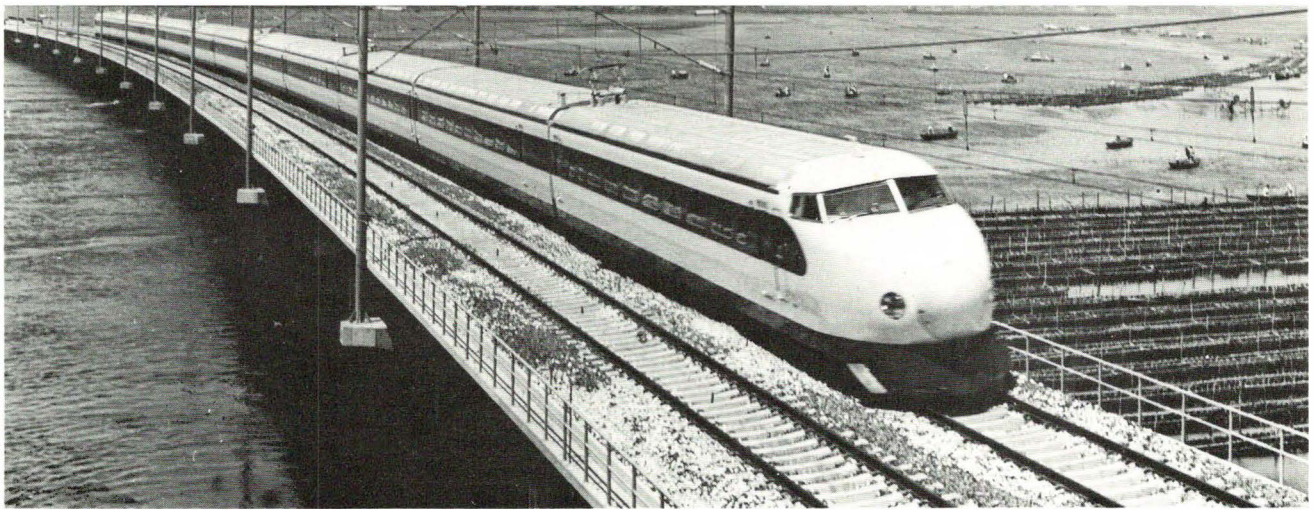
Faget må placeres over den dybe rende, d.v.s. 3,8–4,8 km fra Røsnæs-dæmningen og med midten 4,3 km herfra. Regnes der med, at gennemsejlingshøjden skal være 68 m under de centrale 0,4 km og at hovedfagets længdeprofil skal være parabolisk, må stigningsgradienten være 17‰ på Røsnæs-siden og 5‰ på Samsø-siden, hvis de tilsluttende dæmninger her føres op til henholdsvis 18 og 15 m.

Den vestlige bro kan udgå direkte fra Samsøs vestkyst, eller rettere sagt fra selve klinten lige nord for det sted, hvor vejen fra Pillemark når ned til stranden.

En mindre æstetisk, men til gengæld billigere forbindelse kan nærmest Samsø udføres som en dæmning. Hvis dæmningen føres ud til 6 m dybde, der dog er en ret stor dybde, kan der spares 0,4 km brostrækning.

Broen føres til Svanegrund 0,2 km øst for Svanegrundshavnen, hvor den når frem til kun 5 m vanddybde. Broens længde hertil bliver 3,4 km fra Samsø og 3,0 km fra dæmningen.

Broen kan bygges som skråstagsbro. Fagene må være ret lange af hensyn til den store dybde, derimod ikke af hensyn til de kun få skibe, som skal passere



Den mest trafikerede jernbanestrækning i Japan er hovedlinien mellem Tokyo og Osaka, Japans to største byer. Denne bane har længe været overbelastet, trods sine fire spor. Da man stod overfor at skulle forøge kapaciteten, besluttede man for en halv snes år siden at bygge en helt ny jernbane, uafhængig af det bestående jernbanesystem og udført efter andre standarder, bl.a. med normalspor i stedet for kapspor. Samtidig blev det muligt at indføre nye signal-, sikkerheds- og fjernkontrollsystemer, ja, endog automatisk togbetjening fra en enkelt central. Desuden blev det muligt at køre meget hurtigt, hvilket bl.a. skyldtes, at alle kurveradier blev på mindst 2500 m. Der indførtes elektrisk drift med 25.000 volts vekselstrøm i ledningsnettet. Togmateriellet udrustes med transformatorer, ensrettere og jævnstrømsbanemotorer. Togmateriellet blev udelukkende motorvogne, hvis aksler alle var drevne. Hver vogns 4 banemotorer kunne udvikle 1000 hk. Maksimalhastigheden blev fikseret til 210 km i timen. Men nu udvikles der en ny togkonstruktion, hvis maksimalhastighed i den daglige drift bliver 250 km i timen. Vognene formeres til tog med op til 12 vogne, og i nær fremtid forøges toglængden til at omfatte 16 vogne, idet perronlængderne er dimensioneret herefter. Banen blev taget i brug i 1964. Normalt kører der hver time et tog, der er gennemgående, for så vidt som det kun standser en eller to gange undervejs, og desuden et lokaltog, der standser ca. 10 gange undervejs på den 515 km lange strækning. Gennemsnitshastigheden for de gennemgående tog er ca. 163 km i timen. Banen er blevet en succes i sådan grad, at den nu befares daglig af 55 togpar. Denne succes har bevirket, at man har besluttet at forlænge banen mod vest til Kyushu, og strækningen hertil bliver færdig til drift i 1972. Desuden er det besluttet, at der skal bygges mange flere linier, så der fremkommer et helt nyt jernbanesystem omfattende ialt ca. 4000 km nye strækninger, der vil sammenknytte alle Japans større øer og byer. Denne plan indbefatter endog en ekstra hurtiglinie mellem Tokyo og Osaka, med anden linieføring end den første og lidt kortere, og her vil man endda kunne køre endnu hurtigere, idet de mindste kurveradier bliver 3500 m og normalt endog 4000 m eller mere.

under dem. Broen bør have 33 m gennemsejlingshøjde ligesom Lillebæltsbroen.

Da landtilslutningen på Samsø-siden bliver ovenfor klinterne, i mellem 10 og 15 m højde, skal stigningerne herfra ikke være ret store. Det lavere niveau på Svanegrund nødvendiggør noget længere stigestrækning, hvis der vælges samme gradient.

Længden af begge Samsø-broerne tilsammen bliver 17,6 eller 17,2 km.

Til sammenligning bliver længderne af de projekterede broer over Storebælts Østre Rende og Vestre Rende mellem 7 og 8 km, sammenlagt mellem 14 og 15 km, lidt varierende for de forskellige broprojekter. Ifølge Storebæltsbrobetænkningen af 1960 skal brolængderne over Østre Rende blive 7,34 km og over Vestre Rende 7,06 km, tilsammen 14,4 km. Længden af forbindelsen over Sprogø vil blive 3,3 km. Dæmningsstrækningen fra østbroen til kysten ved Halskov vil blive 0,2 km, og dæmningsstrækningen fra vestbroen til kysten ved Knudshoved vil blive 0,1 km. Hele strækningen fra Sjælland til Fyn er altså 18,0 km.

Mellem de to brotilslutningssteder ved Samsøs østkyst og vestkyst bliver der 7,6 km.

En bane herimellem går uden om alle bebyggelser og større terræn ujævnheder.

En eventuel lokalstation kan anlægges 3,8 km fra kysterne, ved Tranebjerg-Kolby-vejen, ikke langt fra Brundby. Den bliver centralt beliggende for hele Samsø.

Hele anlægget fra Røsnæs til Svanegrund bliver 26,8 km langt.

Det vil koste lidt mere end en broforbindelse mellem Halskov og Knudshoved via Sprogø, fordi brodistancerne forholder sig omtrent som 6 til 5.

Dæmningsforbindelsen over Svanegrund koster så lidt, relativt set, at totalomkostningerne for hele Kattegatsforbindelsen ikke ændres synderligt ved det.

Dæmningsomkostningerne kan illustreres ved, at Rømdæmningen, der er 9 km lang, kostede 19 mill. kr., d.v.s. ca. 2 mill. kr. pr. km, efter prisniveauet 1940-48. Men den udførtes som beskæftigelsesarbejde for ufaglærte arbejdere og uden anvendelse af moderne jordbearbejdningsmaskiner, hvilket påvirkede prisen. - Når man kunne lave denne dæmning af

hensyn til Rømhøjs 700 indbyggere, kan man lige så godt forsvare at lave Svanegrundsdæmningen af hensyn til Samsøs 6.000 indbyggers forbindelse til Jylland samt Jyllands 2.100.000 indbyggers forbindelse til Sjælland.

De udgifter, der kræves til etablering af havneanlæg af hensyn til etablering af ruten med færgeforbindelse over Kattegat, indiceres af, at Halskov-Knudshovedrutens etablering ifølge loven kostede 35 mill. kr. Det var efter prisniveauet i midten af 1950'erne.

Hvis hele hurtigbaneforbindelsen mellem København og Århus + Horsens bringes til udførelse, bliver omkostningerne for planen væsentlig større end for forbindelsen mellem Sjælland og Jylland alene. Men procentisk set bliver det dog ikke til særlig meget ud over bro-omkostningerne. Som baggrund for omkostningerne for alle planens ca. 200 km jernbaneanlæg kan det nævnes, at den 36 km lange nye bane mellem Nykøbing F. og Rødbyhavn, incl. jernbanebroen over Guldborgsund og de storstillede og meget komplicerede jernbaneanlæg i Rødbyhavn, kostede 132 mill. kr., efter 1960-63-prisniveauet.



Jernbanedistancerne og køretiderne mellem København og Århus

Ad en fast forbindelse mellem Røsnæs og Svanegrund bliver totaldistancerne for en jernbane mellem København og Jyllands kyst, udført i den beskrevne linieføring, $115,5 + 26,8 + 19,5 = 161,8$ km. Helt til Århus bliver der $195,7$

Til sammenligning er der ad den nuværende rute København–Kalundborg–Århus 204–205 km. Forskellen er kun 9 km. Men sejldistancen reduceres til mindre end en trediedel.

København–Korsør–Nyborg–Fredericia-forbindelsen er $110,0 + 26,5 + 89,9 + 108,5 = 334,9$ km. Dette er 139,2 km længere.

Bygges der en Storebæltsbro, bliver der fra København H til en ny Nyborg station, eller rettere sagt til sammenløbet af broforbindelsen og den eksisterende jernbane 0,2 km nord for den nuværende Nyborg station, 131,6 km fra København til Nyborg. Derfra er der 89,1 til Fredericia. Fra Fredericia til Århus er der 108,5 km. Det giver sammenlagt 329,2 km.

Den nordlige faste forbindelse bliver altså 133,5 km kortere end den sydlige faste forbindelse.

Det væsentligste er imidlertid ikke afstandsforkortelsen, men at togtrafikken kan afvikles mere frit, og at toghastighederne kan blive langt større ad den nordlige forbindelse end ad den sydlige.

Dersom man regner med, at togene kan køre med samme rejsehastighed som de japanske tog, i nær fremtid 206 km i timen*), trods en standsning eller to undervejs, vil togtiden mellem København og Århus blive godt 56 minutter.

Det er måske lovlig dristigt at regne med, at man nogensinde skal komme til at køre lige så hurtigt i Danmark som i Japan.

Men det kan i hvert fald ikke være utopisk at sigte mod, at køretiden en gang kun bliver 25 pct. længere, d.v.s. 70 eller 71 minutter for gennemgående tog mellem København og Århus.

For tog, der skal standse et par gange

*) Dette tal er baseret på $2\frac{1}{2}$ times køretid mellem Tokyo og Osaka. For tiden er køretiden dog 3 timer og 10 minutter incl. 1 eller 2 standsninger undervejs. Da distancen er 515 km, svarer det til 162 km i timen. Med samme rejsehastighed mellem København og Århus ville køretiden blive 75 minutter.

undervejs, f.eks. i Roskilde eller syd herfor, ved Kalundborg, på Samsø, ved Gylling, i Odder og måske et par steder til, bliver rejsetiden omtrent halvanden time.

Hurtigbanen mellem Tokyo og Osaka blev bygget af hensyn til kapacitetsforøgelse. Hastighedsforøgelsen var oprindeligt ikke tilsigtet, men blev muliggjort ved, at man valgte en ny linieføring, helt uafhængig af den eksisterende bane, og ved at man valgte nye standarder for såvel anlæggene som togmateriellet og sikringssystemet, karakteriseret ved, at alt blev passet sammen.

Banen er blevet en publikumssucces i sådan grad, at man nu har planer om at bygge en helt ny hurtigbane. Dennes linieføring bliver uafhængig af den førstes linieføring, og den bliver noget kortere.

Det er muligt, at køretiden, $2\frac{1}{2}$ time, mellem Tokyo og Osaka refererer til denne bane.

For tiden er man i færd med at bygge forlængelsen fra Osaka mod vest, og her anlægges den nye bane med kurveradier på mindst 4000 m og med sporhældninger m.m., der tillader en kørehastighed af 250 km i timen, mod 210 km i timen på den færdige strækning.

Også det nye togmateriel konstrueres med den forøgede hastighed for øje.

København–Fredericia via Samsø

Med disse perspektiver melder spørgsmålet sig, om der i tilslutning til den eventuelle hurtigbane måske bør bygges en sidegren fra kysten ved Gylling til Horsens banegård.

En sådan baneafgrening kan føres fra en station umiddelbart ved den nuværende kystlinie. Det forudsætter opfyldning af arealer uden for kystlinien, hvor vanddybderne er ubetydelige.

Afgreningen må udføres uden niveauekrydsninger, med en stor bue for den vestgående og en lille bue for den østgående trafik. Banen føres syd om Gylling, videre til Alrø på en dæmning og over Alrø langs nordkysten. Over det lave farvand mellem Alrø og Vørsø må der bygges en lav bro af hensyn til, at vandet ved den smukke Sondrupstrand kan holdes frisk. Banen føres på en dæmning fra Vørsø til Jyllands kyst ved Haldrup. Den føres derpå under Odder–Horsens landevejen, videre ad en dal til Guderup, derpå nord om Vær kirke, under landevejen Århus–Horsens, syd om Hansted, under Skanderborg–Horsens landevejen og derpå over Hansted Å,

hvorefter den løber sammen med hovedbanen fra Århus til Horsens–Fredericia.

Når banen foreslås ført over Alrø i stedet for langs nordkysten af Horsens Fjord, hvor den kunne bygges adskilligt billigere, skyldes det ønsket om at skåne kysten nedenfor de smukke Ulstrup Bakker.

Ad linien via Alrø bliver jernbanedistancen fra Kysten ved Gylling til Horsens banegård 27,0 km som gennemsnit for de to retninger, dog 0,2 km længere for den vestgående trafik og 0,2 km kortere for den østgående trafik.

Hele distancen fra København til Horsens bliver 188,8 km.

Til sammenligning bliver der via den sydlige faste forbindelse med bro over Storebælt $131,6 + 89,1 + 57,1$ km = 277,8 km.

Forskellen bliver altså 89,0 km.

Denne gevinst er meget stor. Derfor må det være nærliggende også at se på, om det kan blive fordelagtigt at køre til Vejle og Fredericia via Samsø fremfor at benytte Sprogørutten.

Afstanden mellem Horsens og Vejle er 31,4 km. Der bliver altså 220,2 km til Vejle via Samsø.

Via Sprogø bliver der $131,6 + 89,1 + 25,7 = 246,4$ km. Det er 26,2 km længere.

Der bliver altså betydeligt kortere distance og langt kortere køretid fra København til Vejle, hvis man benytter den nordlige forbindelse.

Til Fredericia bliver der 245,9 km ad den nordlige forbindelse og ad den sydlige 220,7 km. Forskellen er 25,2 km.

Der bliver altså længere mellem København og Fredericia via en Samsøbro end via en Sprogøbro.

Fra midtvejs mellem Vejle og Fredericia bliver der 0,5 km nærmere til København via Samsø end via Sprogø. Men fra Børkop, 11,9 km fra Fredericia, bliver der 1,4 km længere via Samsø end via Sprogø.

Da det vil blive muligt at køre med meget store hastigheder over størstedelen af den nordlige forbindelse, vil rejsetiderne mellem København og Fredericia blive praktisk taget de samme ad begge forbindelser.

Derimod bliver der væsentlig længere fra København til Fyn via Samsø end via Sprogø. Til Odense bliver der således 306,2 km via Samsøbroen, mod kun 160,4 km via Sprogøbroen. Forskellen bliver altså 145,8 km.



Camille Pissarro: *Et hjørne af haven, Éragny, aften, 1897. 65,5×81 cm. Ordrupgårdsamlingen.*

IMPRESSIONISMEN

Hvorfra kommer ordet »impressionismen«, og hvad betyder det egentlig?

Ligesom andre kunstfagudtryk, der anvendes i flæng, som for eksempel »gotisk« eller »barok«, er det oprindeligt en spotteglose. På fransk betyder »impression« simpelthen »indtryk«, og en impressionistisk kunstner skulle altså blot være en kunstner, der gengiver sit indtryk af naturen. Men ordet er som et fluepapir: det klæber fast til fingrene på den, der vil benytte det. Skønt der er skrevet uhyre meget om impressionismen, er det endnu ikke lykkedes at fremsætte en forklaring, som alle kan enes om. Sandheden er ganske enkelt den, at ordet i sig selv ikke betyder noget, og at enhver kan lægge i det, hvad han vil. Til gengæld kan den nye anvendelse af det dateres med stor nøjagtighed.

Ordet og begrebet opstod i Paris i begyndelsen

af april 1874. Den unge maler Claude Monet havde samlet en kreds af sine jævnaldrende kammerater om sig, og de trådte nu for første gang samlet frem for offentligheden med en udstilling af deres arbejder under den beskedne betegnelse »Det anonyme selskab af malere, billedhuggere og grafikere«. På den udstilling, der omfattede 165 værker af 30 forskellige kunstnere, var det, at Monet blandt andet viste et billede, han havde malt to år i forvejen, og som han først kaldte »Solopgang ved Le Havre«. Han havde malt solens gulrøde skive, der bryder frem gennem morgentågerne og kaster sine reflekser hen over vandet, hvor nogle fiskerbåde anes som gråblå spøgelser i disen. Da der imidlertid ikke var noget som helst, der angav, at denne morgenscene netop udspillede sig i Le Havre og ikke et hvilket som helst andet sted, så rådede

hans venner ham til at ændre titlen for ikke unødigt at irritere og udfordre publikum. Monet nøjedes derfor med at kalde sit billede »Indtryk (impression) af en solopgang«, ligesom allerede mange ældre malere ofte havde talt om at gengive deres »indtryk« ansigt til ansigt med naturen. Det var der altså tilsyneladende ikke noget særlig mærkeligt ved. Nu ville ulykken, at en vittig journalist, der skrev i et humoristisk blad, netop fandt på at slå ned på Monets billede, og udfra det gav han hele udstillingen navnet »Impressionisternes Udstilling«. Navnet blev hængende, sådan som det ofte går, og de kunstnere, der hørte til kredsen om Monet måtte for fremtiden finde sig i at se sig betegnet som »impressionister«.

Hvad var det Monet ville? Han ville male direkte efter naturen, men samtidig ønskede han at *lede* sine indtryk overfor de mest flygtige virkninger, det vil sige, at han ville omforme dem efter sit, rent personlige, behov. En kunstner er nemlig ikke blot passivt modtagende, han er skabende, og maleren skaber, mens han maler.

Selve ordet impressionisme frembringer først og fremmest erindringen om landskaber, lysflimrende, perlemorsglitrende landskaber, broer over floder, sluser og landsbyer langs Seinens bredder, snart svøbt i luftens dis, snart solblændede. Blomstrende haver og juvelskinnende citronlunde, landlege restauranter og forstadsgader. Fra nord til syd, fra

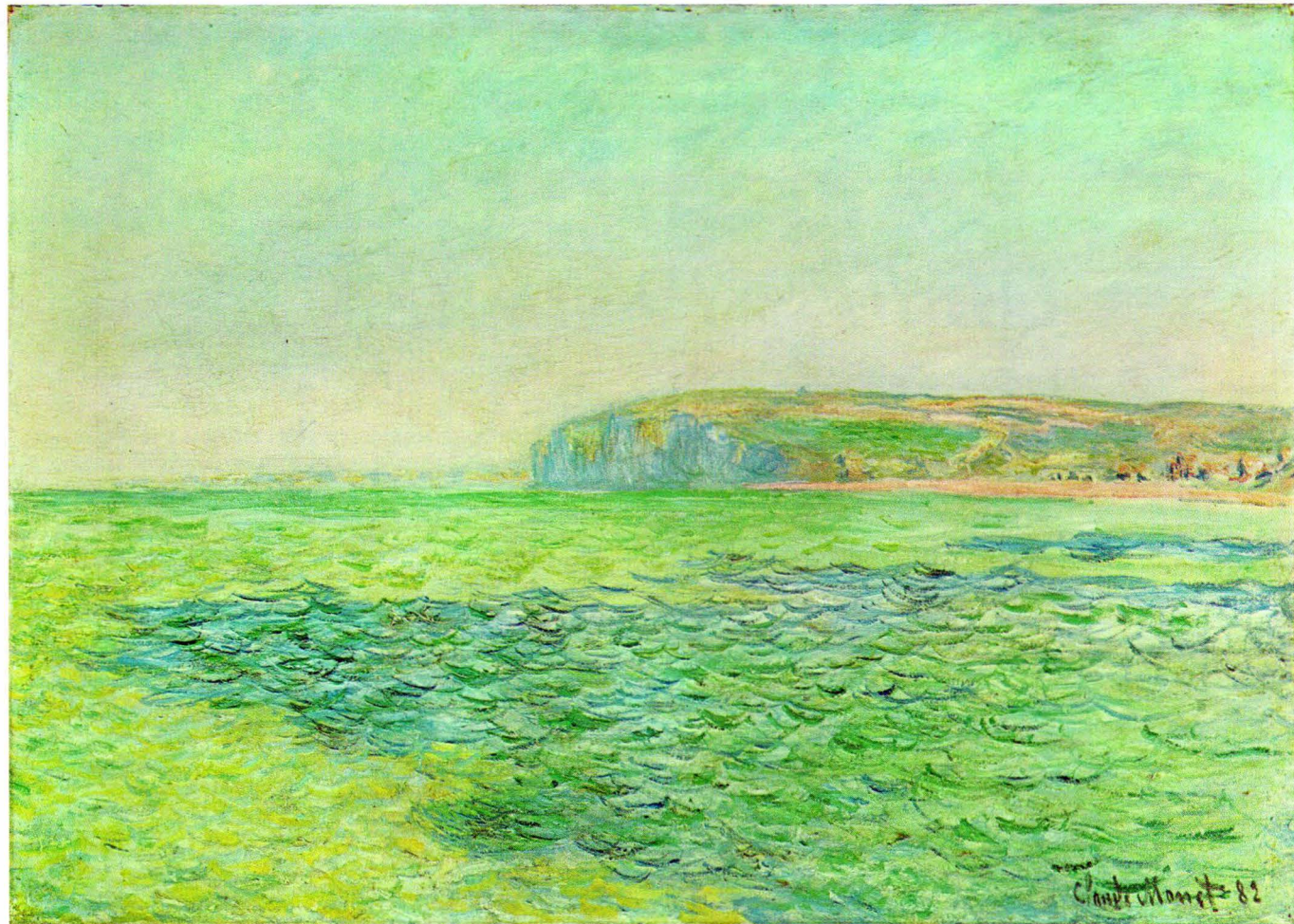
kanalkysten med dens tåger til Middelhavets solsvedne klippekyst har impressionismens malere studeret det franske landskab og bragt det deres forelskede hyldest. Men de er ikke blevet stående ved det. De har frigjort farven og lyset, de har opløst form og rum, og de har gjort det frie penselarbejde til billedets egentlige motiv. Ved at lade lysreflekser og farvemodsætninger være det afgørende i billedet har de åbnet porten til en helt ny kunst.

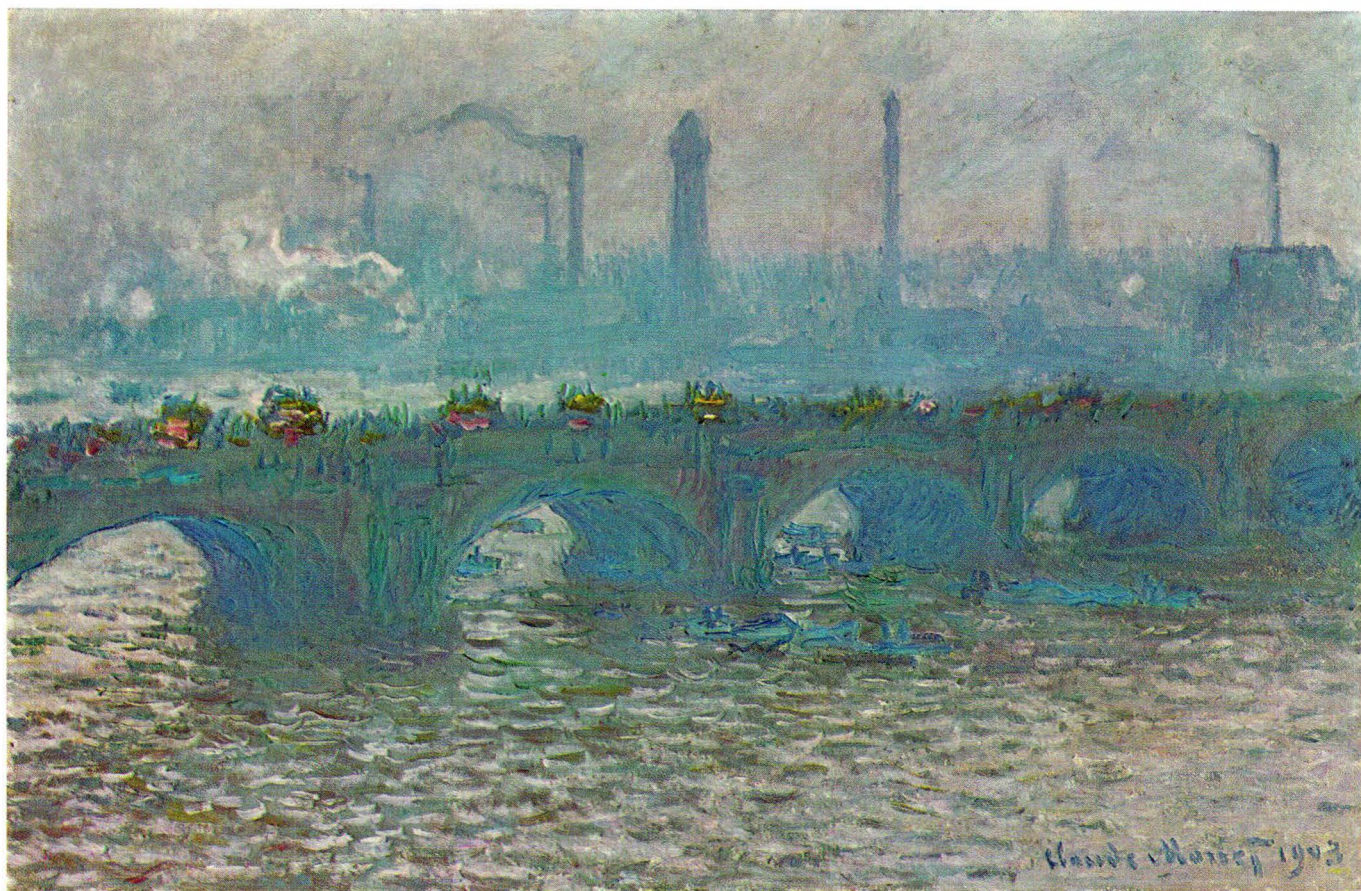
Impressionismen udfolder sig i en yderst kortvarig periode. Fra kort før midten af 1870'erne til kort efter midten af 1880'erne er der endnu tale om et fællesskab i farvesyn og malemåde, men ikke om et fast system. Det, der binder impressionisterne sammen til en gruppe, er forholdet til den officielle malerkunst, »Salonen«, og forholdet til publikum.

Dengang var den toneangivende malerkunst uden forbindelse med dagliglivet og omgivelserne. Billederne på den officielle udstilling, »Salonen«, var et kæmpeopbud af skilderier med motiver fra historien eller fortidens gudeverden. Det man i offentligheden forlangte af en kunstner var, at han skulle beskæftige sig med ophøjede idealer, ikke med den almindelige hverdag eller det øjet direkte så.

Impressionisterne gik imod den officielle kunst. Det der adskilte dem fra deres samtids kunst var dybest set deres manglende evne til at tilegne sig

Claude Monet: Skygger på havet. Klipperne ved Pourville, 1882. 57×80 cm. Ny Carlsberg Glyptotek.





Claude Monet: Waterloo Bridge i London, gråvejr, 1903. 65,5×100,5 cm. Ordrupgårdsamlingen.

tidens vanebundne syn. De var først og fremmest øjemennesker, som i kraft af et medfødt instinkt skar igennem alt, hvad der kun var tradition og vanesyn. De søgte instinktmæssigt ind til det, der for dem var det væsentlige: lyset, farven, bevægelsen. Milde, glade og lidenskabelige farver, en levende, vibrerende penselføring, rytmesans i forbindelse med dristighed — det er de egenskaber, der er fælles for dem. Takket være disse egenskaber og takket være den følsomhed, hvormed de opfattede naturen, førtes de naturligt frem til nye farvesammensætninger, nye kontraster i farverne, der ikke kunne andet end virke rystende og forvirrende på samtiden.

Således bliver impressionismens historie i virkeligheden ikke andet end historien om en lille gruppe kunstnere, et latterligt mindretal i forhold til de tusinder og atter tusinder af højt betalte kunstnere, der hvert år, under publikums jubel, udstillede på Salonen. En halv snes indbyrdes vidt forskellige malere, som ved et tilfælde sluttede sig til hinanden i fælles protest mod den officielle kunst, udstillede sammen i en række år, og derefter atter skiltes. Impressionismen var et bål, som de alle havde båret ved til, men endnu før det var brændt helt ned, forlod de det og gik hver til sit. Ingen, der havde stirret ind i dets flammer undgik dog at få deres nethinder mærket for livstid.

Når talen er om impressionismen, gør man derfor klogt i at undgå generaliseringer og i stedet se på de enkelte kunstnere og de enkelte kunstværker.

Det er så heldigt, at der i Ny Carlsberg Glyptotek og på Ordrupgård findes fremragende billeder af alle disse malere. Ved besøg i de to samlinger har man mulighed for selv at danne sig en mening om dem.

Impressionismens kærnetropper udgøres af Claude Monet, Camille Pissarro og Alfred Sisley. Af dem hver findes der i danske samlinger en halv snes arbejder, når et par i privateje regnes med. Monet er med rette blevet betegnet som »impressionismens fader«. Når man understreger det synsmæssige og det tekniske i hans kunst, kan det være på sin plads at fremhæve, at han engang har skrevet: »Man er ikke kunstner, hvis man ikke bærer sit billede i hovedet, før man udfører det, og hvis man ikke er sikker på sit håndværk og sin billedopbygning. Teknikken varierer, kunsten forbliver den samme. Den er en omskrivning af naturen, i lige høj grad bestemt af vilje og følelse.« Vilje og mod, oprigtighed og lidenskab udmærkede manden.

Desværre findes der hverken på Glyptoteket eller på Ordrupgård et eneste billede af Monet fra de afgørende år omkring 1874, men man kan dog følge, hvordan hans farve fra at være tung og massiv, efterhånden bliver let og gennemsigtig, og hvordan penselarbejdet bliver åndfuldt antydende og alligevel præcist, med de for den fuldt udviklede impressionisme så typiske krumme eller halvmåneformede penselstrøg. Det gælder Glyptotekets mesterværk »Skygger på havet« fra 1882, der er malt



Alfred Sisley: Vandværket i Bougival, 1873. 45×64,5 cm. Ny Carlsberg Glyptotek.

i Pourville. Den klare farve med de dristige kontraster mellem grønt og blåt giver billedet sin lyse, lykkelige tone. Det sidste af Monets billeder i vore samlinger er »Waterloo Bridge« fra 1903 (Ordrupgård). Det hører til de serier, som han begyndte at arbejde på i 90'erne, og hvor han søger at fastholde det samme motiv i forskellige belysninger som et udtryk for de forskellige sindstilstande, i hvilke motivet har sat ham. Sløret af en grå helhedstone, Londons tågedis, brydes farverne i rosa, blåt og grønt. Broen, der går skråt i dybden, deler billedfladen i to felter med drivende røg foroven og strømmende vand forneden.

Ved siden af Monet er det Pissarro og Sisley, der har skabt det impressionistiske landskabsmaleri. Pissarro var den ældste af alle impressionisterne, og i kraft af sin åndelige overlegenhed, der understregedes af et imponerende ydre — med sit lange hvide skæg lignede han en gammeltestamentelig profet — kom han til at indtage en afgørende stilling indenfor kammeraternes kreds. Pissarro står mellem Monet og Sisley som en jordbunden, solid og sanddru kunstner. Naturen, årets gang, lysets skiftet i naturen var det, der først og fremmest optog ham. Til hans ypperste billeder hører Ordrupgårdsamlingens bredt og roligt malte motiv fra kunstnerens have i Éragny fra 1897.

Blandt impressionisterne er Sisley den fine og stilfærdige. Han, der var født i Paris af engelske

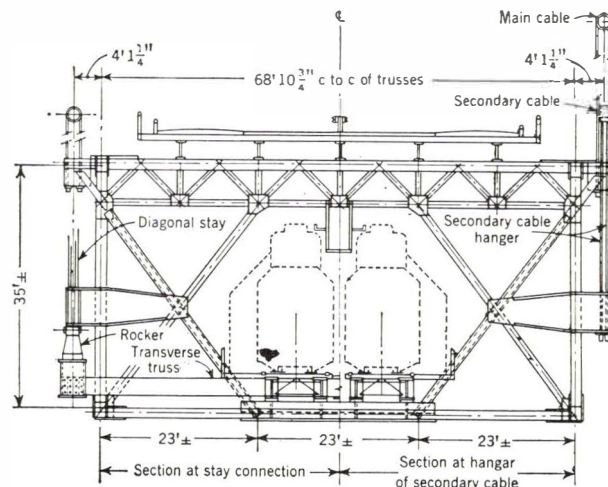
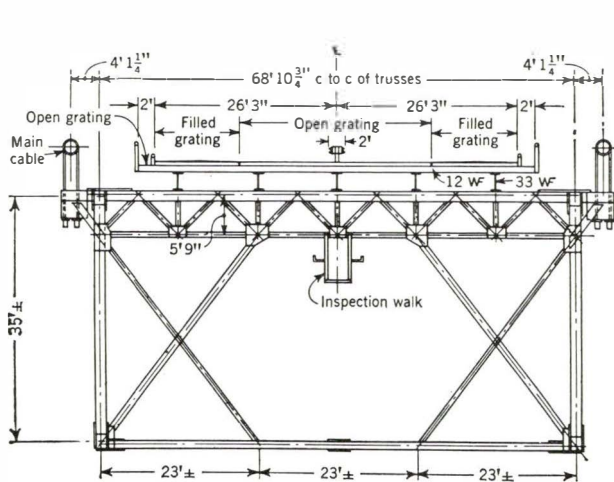
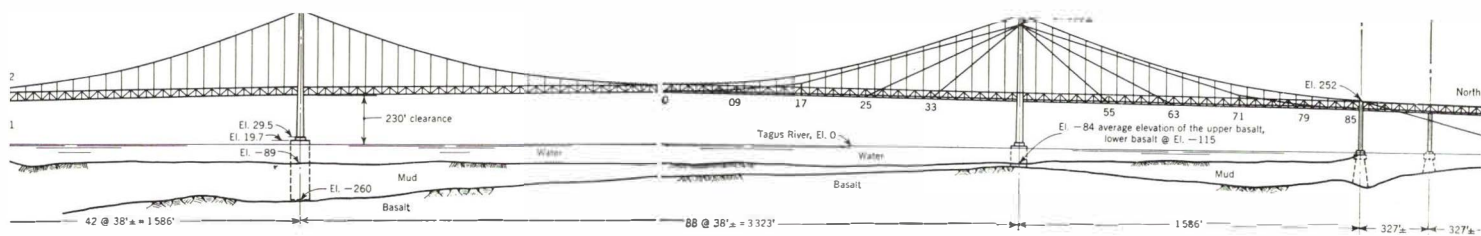
forældre, og som aldrig opnåede at blive fransk statsborger, underlagde sig i løbet af 1870'erne det område, der skulle blive hans kongedømme i kunsten: landskaberne langs Seinen i omegnen af Paris, Marly, Bougival, Argenteuil, Louveciennes — alle disse melodiske navne, hvis klang alene fremkalder syner af forårmorgener med træer, der spejler sig i floden under høje skyhimmel. I Sisleys udvikling er der ingen overraskelser. Stille glider han fra det ene billede til det næste, det er som en sejlads ned ad en rolig flod.

Den dristige Monet, den jordnære Pissarro, den blide Sisley: de tre skabte ved deres fælles anstrengelser det impressionistiske landskabsmaleri. Deres kunst bringer bud fra en tid, hvor malere trods krig og ulykker, trods fattigdom og misken-delse, var i stand til fuldt og helt at glæde sig over de positive værdier i livet. I deres billeder ser vi genskæret af et tabt paradys.

Haavard Rostrup.

Litteratur: Carl V. Petersen: *Impressionismen* (»Tilskue-ren«, marts-maj 1911). — Meir Stein: *Fransk Impres-sionisme*, 1962.

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



Lissabon-broen i sin nuværende form er en hængebro for biltrafik. Men den er konstrueret med henblik på senere ombygning til at blive en kombineret hængebro og skrånstagsbro, med stor styrke og stivhed, hvorefter den bliver en kombineret vej- og jernbanebro med 6 vognbaner og 2 jernbanespor. Tegningerne viser broens to halvdele, den ene i første udbygningsstadium, den anden i fuldt udbygget tilstand.

Broen byggedes i løbet af 45 måneder i årene 1962–66. Den kostede ca. 550 mill. kr., hvortil må bemærkes, at fuldførelsen til at den også bliver en jernbanebro vil forøge omkostningerne en del. Af det nævnte beløb gik ca. 70 pct. til USA. Denne høje procentdel skyldes, at brokonstruktionen, bortset fra pillerne, altså næsten hele brokonstruktionen over vandlinien, er udført af præfabrikerede dele af specialstål, som er fremstillet i USA.

Forbindelsen mellem København og Odense via Samsø-Vejle bliver altså en lige så stor omvej i forhold til forbindelsen via Sprogø, som forbindelsen mellem København og Århus via Sprogø-Vejle er en omvej i forhold til forbindelsen via Samsø, nemlig 133,5 km. Ja, til Odense bliver omvejen via Vejle endog 12,3 km længere, end omvejen til Århus via Vejle er det nu.

Til gengæld berører omvejene via Vejle ca. 1,5 mill. mennesker i Jylland mod kun 0,4 mill. på Fyn.

Hvis banen København-Århus suppleres med sidegrenen fra Gylling til Horsens, bliver det muligt at lade en del tog køre rundt: København-Kalundborg-Horsens-Vejle-Fredericia-Odense-Nyborg-Slagelse-København – og modsat.

Man kunne i øvrigt godt lade nogle af togene mellem Århus og Fredericia køre fra Århus til Horsens via Gylling i stedet for via Skanderborg.

Det implicerer rebroussement ved Gylling. Men de hermed forbundne gener bliver næppe større end generne ved rebroussementerne i Århus, Langå, Fredericia, Tinglev og Esbjerg.

Distancen bliver 60,9 km via Gylling mod 51,4 km via Skanderborg, altså 9,5 km forøgelse.

Til gengæld vil man kunne køre meget hurtigere, dels fordi alle kurveradier kan blive meget større, og dels fordi bane-strækningerne fra Gylling til Horsens og Århus næsten overalt kan fremføres i lavt og jævnt niveau, lige bortset fra, at banen ved Slet skal op i ca. 70 m højde.

Derimod har banen mellem Århus og Horsens via Skanderborg så mange kurver, at det svarer til 4,3 fulde cirkler, og kurverne er endda for en stor del meget snævre. Dertil kommer, at banen har store og stejle stigninger. Bl.a. må den stige fra Århus til Hasselager, fra 6,9 m over havets niveau til 73,5 m højde, 7 km med 10⁰/100 gradient, lige bortset fra en kort strækning af hensyn til, at togene kan standse undervejs og sætte igang igen. Der er endda lavet en bue på banen, for at man kunne holde gradienten på 10⁰/100. Efter et fald til 49,0 m ved Hørning stiger banen til 74,2 m ved Stilling. Skanderborg Sø's vestende passerer i en højde af 27,5 m, og banen stiger herfra til Hovedgård, hvor den når op til 80,3 m højde, altså 53 m stigning.

I »Ingeniøren« for 1919, side 185–194 og 247–250, har baneingeniør J. Falck beskrevet Århus-Fredericia-banens dårligheder og foreslået en helt ny, 17,4 km lang, delstrækning sydøst om Skander-

borg Sø og Skanderborg, mindre af hensyn til distanceforkortelse, kun 2,5 km, end af hensyn til et forbedret højdeprofil.

Alene det, at man kan køre fra Århus til Gylling og dér skifte til tog mod Horsens og omvendt, kan få stor betydning, såfremt der bliver hyppige forbindelser på begge linier.

I vore dage betyder de absolutte stigninger og gradienten ikke nær så meget som tidligere, fordi lokomotiverne nu er langt kraftigere. Til gengæld betyder kurverne mere, fordi man kører hurtigere; og hvis man skal køre med hastigheder omkring 150 eller 200 km i timen, er netop kurverne den begrænsende faktor.

En jernbane Århus-Gylling-Horsens vil både med hensyn til stigningerne og navnlig til kurverne blive langt bedre end jernbanen Århus-Skanderborg-Horsens.

København-Herning-Struer via Skanderborg eller Vejle

Man må da uvilkårligt spørge, om der så også er grund til at bygge en ekstra side gren fra Odder til Skanderborg.

En sådan bane bliver med den på kortet viste linieføring 19,2 km.

Hele distancen København-Skanderborg bliver 191,5 km.

Fortsættelsen til Silkeborg er 30,1 km. Hertil bliver der 221,6 km.

Fra Silkeborg til Herning er der 41,1 km. Der bliver altså 262,7 km fra København til Herning ad denne rute.

Til sammenligning bliver der via Fredericia under forudsætning af, at Storebæltsbroen bygges, 246,4 km København–Vejle + 73,0 km Vejle–Herning = 319,4 km, altså 56,7 km længere. – Dette gælder også alle destinationer nordvest for Herning.

Men i tilfælde af, at man kan køre fra København til Vejle direkte, altså via Samsø–Horsens, bliver der kun 293,2 km til Herning ad denne vej, d.v.s. kun 30,5 km længere end via Skanderborg.

Det er da et åbent spørgsmål, om en jernbane fra Odder til Skanderborg er tilstrækkelig motiveret.

Ruternes oplande og trafik

Forbindelsen mellem København og Vejle er kortere ad Samsørutene end ad Sprogørutene, og Samsørutene muliggør større kørehastighed end Sprogørutene. Følgelig kan Vejle og det centrale Jylland betjenes godt af Samsørutene.

Samsørutene er en omvej for forbindelsen fra Fredericia til København, fordi togene skal ind over Vejle. Forskellen er dog ikke særlig stor, kun ca. 12 pct.

Da det er muligt at køre meget hurtigt hele vejen mellem København og Horsens, bliver reisetiden mellem København og Fredericia nogenlunde lige lang ad begge ruter.

Dette indebærer, at Sydjylland og Sønderjylland kan betjenes lige godt af Samsø- og Sprogøforbindelsen.

Hermed melder problemerne sig om de to ruters naturlige oplande, endvidere deres forventelige trafik, driftsforholdene m.m.

Egentlig havde det været ønskeligt at kunne indlede med at omtale de to ruters relative oplande og potentielle betydning. Men de områder, de hver for sig betjener bedst, fremtræder først, efter at den detaljerede linieføring og distancerne er klarlagt.

Kun den fynske øgruppe, med 9 pct. af Danmarks befolkning, betjenes bedst af den sydlige rute. Sønderjylland og størstedelen af Vejle og Ribe amter med et lignende antal indbyggere betjenes lige godt af begge ruter, uanset om der er færgeforbindelse eller præforbindelse over Samsøbælt og Storebælt. Midt- og Nordjylland med omtrent 4 gange så

mange indbyggere som Fyn eller Sydjylland betjenes bedst af nordruten, endda langt bedre af nordruten end sydruten.

Så kunne man måske vente, at nordruten vil tage en stor del af trafikken fra sydruten. Det er dog ikke sikkert, at den vil tage ret megen trafik fra sydruten, eftersom formodentlig kun en mindre, ja kun en lille del af dennes fjerntrafik, især biltrafikken, stammer fra områderne nord for Vejle.

Men det er sikkert, at nordruten vil overtage størstedelen af den trafik, der nu afvikles af Kalundborg–Juelsminde, Kalundborg–Århus, Odden–Ebeltoft, Hundested–Grenå, København–Århus og København–Ålborg ruterne.

Desuden vil den skabe megen ny trafik, fordi afstandene og rejsetiderne formindskes, bekvemmeligheden forbedres og toghyppigheden øges, og fordi taksterne kan reduceres.

Hvis man kan køre fra København til Århus lige så hurtigt som nu fra København til Helsingør – det varer som regel nøjagtigt en time – vil trafikken utvivlsomt tiltage kolossalt.

Togene kan være lokomotivtog eller motorvognstog; de kan være dieseltog eller elektriske tog. Det er nok vigtige problemer. Men de skal ikke debatteres her.

DSB's fjerntog kører nu på tider efter behov, flest i morgen- og seneftermiddagstimerne. Men det er også muligt at lade dem køre med regelmæssige tidsafstande og til gengæld at variere togenes størrelse efter behov.

Man kan da afsende et gennemgående tog København–Århus hver time. Regnes køretiden til 70 minutter, kan et tog gøre en dobbelttur på 3 timer. Der må være 3 tog i gang til stadighed. Det er det hele.

Desuden kan der ind imellem disse tog indsættes andre tog, der kører til Horsens–Vejle–Fredericia og videre til København via Nyborg–Korsør og omvendt. Disse tog kan standse flere steder undervejs, bl.a. ved krydsningen med vestbanen sydvest for Roskilde, ved Kalundborg, på Samsø og en station ved Jyllands kyst sydøst for Gylling samt eventuelle nye byer ved Høje Tåstrup, sydvest for Roskilde, ved Skimmede, øst for Kalundborg og syd for Århus.

Endelig kan noget tale for, at banen tillige benyttes til hurtige lokale tog mellem Århus og Gylling. Af hensyn til dem

kan der laves stationer ved Ringgadebroen, Kongsvang, Viby, Slet–Tranbjerg, Mårslet, Malling, Assedrup, Odder, Ørting, Gylling.

Eventuelle lokale tog på Røsnæs kan standse ved Kallerup og Ulstrup.

En del af Gylling–Horsens-togene kan standse øst for Horsens; herved kan banen betjene det østlige Horsens og desuden skaffe grundlag for en tiltrængt byudvidelse mod øst.

Hele banestrækningen mellem København og Århus kan da udnyttes som en art S-baneområde for udflyttere fra København og Århus, naturligvis mest for Århusfolk i Jylland og for Københavnerne på Sjælland. Selv til stationen midt på Samsø, 135,1 km fra København og 60,6 km fra Århus, bliver køretiderne så små, at man kan bo der og daglig benytte togene til byen eller rettere sagt byerne, d.v.s. Århus og København.

Hurtigbanen kan i tidens løb medføre, at der udvikles et bebyggelsesbælte nogenlunde uafbrudt fra København til Århus og Horsens.

Dette kan i sin tur bevirke, at Københavns, Århus' og Horsens vækst i andre retninger bedre kan holdes under kontrol, så disse byers interne afstande ikke vil forøges så voldsomt, som de ellers ville blive det.

Hvis banen kan føre til en sådan bebyggelsesudvikling, kan alene grundværdistigningerne betale banens og broernes bygning mange gange.

Dette fremgår af et sammenlignings-eksempel:

Ifølge ejendoms- og personbeskatningsstatistikken, der ligger til grund for skatteåret 1968/69, var den samlede grundværdi af Roskilde kommune 273 mill. kr. for kommunens 27 km², medens det tilsvarende tal for Samsø kun var 51 mill. kr. for øens 112 km².

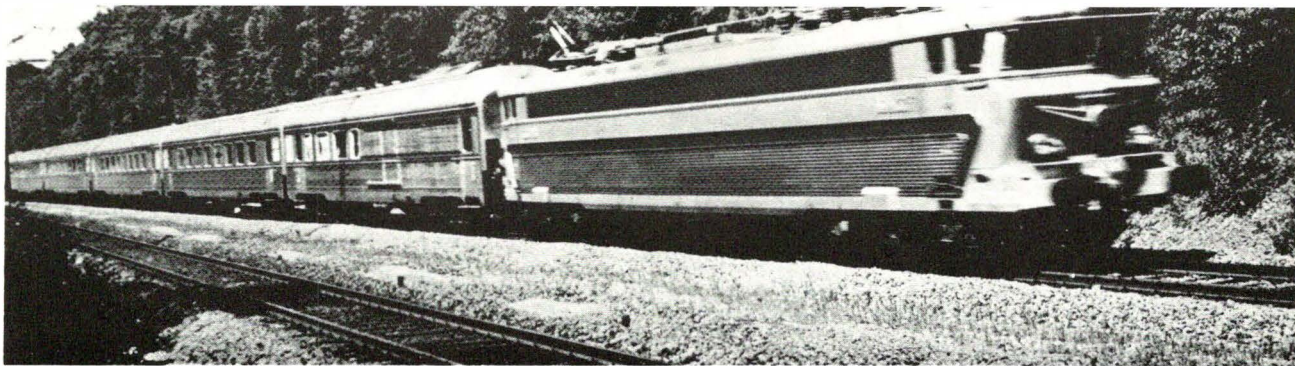
En ny statsby

Skæringen mellem Roskilde–Ringsted-jernbanen og København–Århus-hurtigbanen bliver særlig vigtig.

Her kan der laves en omstigningsstation. De fleste tog på begge baner kan standse her.

Også Køge–Roskilde-banen kan føres hertil og sammenflettes uden niveaukrydsning med sporene til Roskilde.

Desuden kan der udgå rutebiler herfra til store dele af Sjælland, navnlig til Roskilde–Køge-området.



De franske baner konstruerede i 1964-65 4 elektriske lokomotiver af en ny konstruktion med 3-akslede bogier, der hver drives af blot en enkelt banemotor. Disse lokomotiver kan køre både på jævnstrøms elektrificerede baner, endda både ved 1500 volt og 3000 volt, og tillige på vekselstrøms elektrificerede baner, endda både vekselstrøm med $16\frac{2}{3}$ perioder pr. sekund og 50 perioder pr. sekund. Dette indebærer, at de kan køre ikke alene på de franske vekselstrøms elektrificerede baner med sidstnævnte frekvens og 25.000 volt og de schweiziske og tyske baner med førstnævnte frekvens og 15.000 volt, idet strømmen nedtransformeres og ensrettes til banemotorspændingen, medens banemotorenes spænding reguleres ved serier/parallel-strømtilførsel og ved modstande, hvor de befarer Frankrigs 1500 volts jævnstrømsstrækninger, Belgiens 3000 volts jævnstrømsstrækninger, Hollands 1500 volts jævnstrømsstrækninger og Tysklands 15.000 volts jævnstrømsstrækninger.

Disse lokomotiver bruges eller kan bruges bl.a. på strækningen Paris-Bryssel-Amsterdam og Paris-Køln. De hurtigste tog gennemkører den 320 km lange strækning mellem Paris og Bryssel på $2\frac{1}{2}$ time, hvilket svarer til 128 km i timen, en bemærkelsesværdig rejsehastighed under hensyn til, at visse delstrækninger af banen ikke egner sig til hurtigtrafik.

Lokomotiverne har udveksling, der under driften kan omstilles fra 160 til 240 km i timen, dog kun medens lokomotivet holder stille. Disse lokomotiver kan udvikle 3.720 kW, d.v.s. 5.000 hk.

For nylig er der bestilt 6 lokomotiver til af nogenlunde samme type; de er dog lidt kraftigere, idet de kan udvikle 4.470 kW eller 6.000 hk.

De franske baner udvikler nu en lignende lokomotivtype, dog kun til brug på deres egne baner. Den skal fremstilles i 3 versioner, den ene for 1500 volt jævnstrøm, den anden for 50 p/s 25.000 volt vekselstrøm og den tredje for begge strømarter. Der er allerede bestilt et betydeligt antal af disse lokomotiver. De bliver en del tungere, 119 t, og væsentligt kraftigere, 5.520 kW og ca. 7.500 hk. Disse lokomotiver skal være en standardtype til brug, hvor hestekraftbehovet er særlig stort, bl.a. de meget hurtige, tunge eksprestog. Maksimalhastigheden bliver 220 km i timen.

Afstanden fra København hertil ad hurtigbanen bliver 35,8 km. Togene kan gøre turen på ca. 20 minutter fra København.

Til opretholdelse af en regelmæssig trafik med 10 minutter mellem lokal-togene behøves kun 6 eller 7 tog i drift.

Arealerne omkring denne station kan bruges til mange formål. De bør dog udelukkende bruges til statsformål. Der kan oprettes en universitetsby og en statsadministrationsby, desuden beboelsesbyer for studenter og statsemployer, der ikke vil køre de 20 minutter til København.

Som et forbillede for denne by og for trafikforbindelsen til den kan man se hen til den helt nye, store universitetsby nordøst for Tokyo og til den jernbane, der skal bygges af hensyn til denne by. Den skal føres videre til en anden ny by ved Mito nær ved Hondo's østkyst. Togene skal køre mellem disse to byer og Tokyo med en rejsehastighed af 120 km i timen. Til Mito bliver der lige 100 km, og køretiden bliver 50 minutter. Til universitetsbyen bliver der godt halvt så langt, og da banen skal gå gennem det nordlige Tokyo på en lang strækning, bliver køretiden antagelig meget nær 30 minutter. Trods de store hastigheder skal togene køre med tidsafstande ned til 3 minutter. Det muliggøres ved fuldautomatiseret togkontrol.

Foruden denne jernbane med tilhørende nye byer skal der bygges fem andre

lignende jernbaner. De skal føres ud til ca. 100 km afstand fra Tokyo. Togene skal køre direkte igennem med meget store hastigheder eller skal kun standse en enkelt gang undervejs.

Realiseringen af et storstilet bebyggelseskompleks sydvest for Roskilde eller en hel, selvstændig by eller en Roskilde-associeret by her er betinget af baneanlæggene og af tilsvarende motorvejsanlæg.

Det må fremhæves, at hele hurtigbanen fra København til Rønæs kan udføres for et beløb, der kun er lille i sammenligning med, hvad bebyggelsen koster; og det bliver langt mindre, end hvad det ville koste at købe egnede arealer og lave tilsvarende bebyggelser i København.

Alene forskellene med hensyn til udgifterne til arealerhvervelser i København og sydvest for Roskilde vil beløbe sig til mere, end banen koster, hvis man regner med en bybebyggelse svarende til 50.000 indbyggere.

Dette vidner om, at det er økonomisk velmotiveret at bygge banen og byen.

Jernbanekrydsningsstedet sydvest for Roskilde – skal vi kalde stedet Glim – vil ved realiseringen af den skitserede jernbaneplan blive Østdanmarks vigtigste trafikknudepunkt med vigtige baneforbindelser både til Kalundborg-Gylling-Århus, Korsør-Odense-Fredericia, Ringsted-Nykøbing-Rødbyhavn, Køge-Haslev-Næstved, Roskilde-København og direkte til København.

På tilsvarende måde kan jernbanesammenløbet ved Gylling blive Vestdanmarks vigtigste trafikknudepunkt med vigtige baneforbindelser til Kalundborg-Glim-København, Århus-Randers-Ålborg, Horsens-Vejle-Fredericia og eventuelt Skanderborg-Herning-Struer.

Begge steder er der jævnt fremvækst af byer, først som en slags planetbyer i forhold til henholdsvis København og Århus, senere som store og selvstændige byer.

Disse kan eventuelt være helt stats-ejede byer, forbeholdt statsinstitutioner, og med omkringliggende boligbebyggelser for dem, der er beskæftiget i institutionerne.

Glim og Gylling bliver beliggende ikke blot umiddelbart ved jernbanerne, men også ved motorvejene. – Motorvejssystemet skal dog ikke omtales her, fordi det er omtalt udførligt i artiklen »Danmarks nationale hovedtrafikforbindelser og deres sammenknytning« i Dansk Vejtidskrift, september 1965.

Desuden kan både Glim og Gylling blive beliggende umiddelbart ved lufthavne. De kan da også betjenes lufttrafikalt på effektiv måde.

Hurtigbanetrafik og flyvetrafik integreret

Den kommende Tune flyveplads bliver beliggende nær krydsningsstedet mellem København-Århus-hurtigbanen og Ros-

kilde-Ringsted-banen. Eventuelt kan flyvepladsen udbygges i retning mod banen. Uanset om det sker, kan der laves en ekstra station nærmere flyvepladsen, omtrent mellem Vindinge og Tune.

Også nær Kalundborg er der mulighed for at lave en flyveplads, der betjenes af banen, enten i Rørby Mose eller i Saltbæk Vig. Det første område ligger lige ved banen. Det sidste byder på rigelig plads og muliggør meget lange startbaner.

Endelig er der mulighed for at anlægge en flyveplads på halvøen syd for Gylling. Terrænet her er ganske jævnt og næsten ubebygget. En lufthavn kan få 4-5 km lange startbaner i flere retninger og rigeligt spateret fra hinanden.

Umiddelbart ved jernbanen kan der anlægges en kombineret lufthavnsterminalbygning og jernbanestation, beliggende hvor hurtigbanen skærer den nuværende kystlinje.

Gylling-lufthavnen kan tjene dobbeltformål.

Den kan blive en lokal-lufthavn for hele det centrale Jylland.

Samtidig kan den blive en national lufthavn for supersoniske flyvemaskiner, når disse en skønne dag bliver en realitet. De skal have meget lange start- og landingsbaner, og de må ikke komme over byområder i lav højde, helst heller ikke i stor højde.

Det er betegnende, at de supersoniske flyvemaskiner nok skal bruges på ruterne mellem Nordamerika og Europa, men ikke på ruterne over Nordamerika.

Der må vistnok regnes med, at Saltholm måske ikke kan blive anvendelig eller i hvert fald ikke kan blive velegnet som en lufthavn for overlydsflyvemaskiner, som giver megen støj i og ved lufthavnen, selv i betydelige højder og afstande.

Hvis sådanne flyvemaskiner endelig skal benytte Saltholm-lufthavnen, vil de antagelig genere København langt mere end de langsommere jetcflyvemaskiner.

Men de kan benytte Gylling-lufthavnen.

Skønt supersoniske trafikflyvemaskiner er ved at blive en realitet, vil det utvivlsomt vare mange år, før de vil blive anvendt i stor stil til økonomisk civilflyvning.

Det kan derfor ikke komme på tale at udbygge den eventuelle Gylling Næs Lufthavn til trafik med supersoniske flyvemaskiner foreløbig.

Derimod kan det hurtigt blive aktuelt at udbygge den som lokal lufthavn for det centrale Jylland.

Såfremt der bygges en motorvej og en hurtigjernbane direkte mellem København og Århus, vil den få en bedre beliggenhed end den planlagte Hammel Lufthavn, fordi man meget hurtigt kan komme fra Gylling-lufthavnen til Århus og Horsens.

Gylling lufthavnsstation bliver 161,8 km fra København og 33,9 km fra Århus, 27,0 km fra Horsens, 58,4 km fra Vejle og 84,1 km fra Fredericia.

Togene kan køre fra Københavns Hovedbanegård til Gyllings kombinerede jernbanestation og lufthavnsterminal på en time eller mindre.

Fra Århus banegård kan de nå frem på omkring et kvarter. Fra Horsens vil turen ligeledes vare omkring et kvarter. Fra Vejle vil det vare en halv time eller lidt mere, og fra Fredericia godt tre kvarter.

Disse tidsafstande er så små, at det ikke er urealistisk at tænke sig en fremtidig national lufthavn for de supersoniske flyvemaskiner placeret ved Gylling.

Flyvemaskineafgangstiderne må knyttes til togtiderne. Det bør altid angives, hvornår man skal afrejse fra København og Århus.

Gylling Næs Lufthavn kan med tiden blive et kvantitativt supplement til Københavns Lufthavn, d.v.s. formentlig Saltholm-lufthavnen. Desuden kan den blive en reservelufthavn for Københavns Lufthavn, hvis flyvemaskinerne f.eks. i tilfælde af tåge ikke kan lande i København og omvendt.

Man kunne godt tænke sig, at togene Århus-Gylling-Glim-Tune Lufthavn-København fortsætter fra København til Saltholm-lufthavnen og videre til Malmø. Så vil banen Århus-København-Malmø kunne fungere som lufthavnsbane for størstedelen af Danmarks og Skånes befolkning og skabe forbindelser direkte mellem disse tre byområders befolkning og alle de tre lufthavne, samt bringe direkte forbindelse mellem lufthavnene indbyrdes.

Togplanerne

Det er ikke tilstrækkeligt, at lufthavns-trafikanterne kan komme hastigt frem. De må også kunne komme hyppigt frem.

Derfor er det nødvendigt, at der er togforbindelser flere gange i timen, f.eks.

tre gange fra København til Gylling; deraf kan de to fortsætte til Århus og den ene til Horsens. Der kan være ialt 6 ture fra Århus og måske 3 ture fra Fredericia-Vejle-Horsens.

Hvis man tænker sig 2 tog pr. time mellem København og Århus, kræves hertil 6 tog i drift.

Et tog pr. time København-Fredericia kræver 4 tog i drift.

6 lokaltog pr. time mellem Århus og Gylling kræver 9 tog i drift.

6 lokale tog mellem København og krydset ved Glim kræver 6 eller 7 tog i drift.

Hele driftsplanen kræver altså ca. 25 tog i drift.

Hvis de kører med to mands besætning, behøves der kun 50 personer til togene til stadighed.

Det er ganske vist en idealiseret kalkule. Men tallene må dog kunne vise, at planen ikke kræver store driftsudgifter.

Sammenknytning af jernbanetrafik, flyvetrafik, vejtrafik og søtrafik

Planen omfatter jernbaneanlæg, lufthavnsanlæg og vejanlæg. Eventuelt kan den også omfatte søhavnsanlæg, idet der kan laves en havn, som indkiles mellem lufthavnen og banen over Søgrund, hvor der er en dybere rende.

Det vigtige er, at alle disse anlæg forenes til en helhed ved et knudepunkt, hvor de rejsende kan stige om direkte mellem tog, biler og flyvemaskiner, og hvor gods, bl.a. containere, kan omlastes mellem tog, biler, flyvemaskiner og skibe.

Med denne integrering for øje må planen vurderes anderledes end de mange isolerede jernbane-, vej-, flyveplads- og havneanlæg, der nu planlægges Danmark over.

Når man betænker, hvordan den byggetekniske produktivitet forøges år for år, og hvordan de opgaver, der tages op, bliver større år for år, og at der vedblivende skal foretages noget, selv efter årtusindskiftet, må man slutte, at de skitserede projekter en skønne dag kan blive aktuelle, ikke blot hver for sig, men frem for alt i deres samspilende helhed.

Man bør derfor disponere efter deres realisering som et led i Danmarks trafikale helhedsplanlægning – ganske uanset om man måske på grund af gamle vaner vil foretrække at lade andre projekter, såsom Storebæltsbroen, blive realiseret først.

Politisk økonomisk orientering

Økonomisk union i Norden

På det nordiske statsministermøde i Oslo drøftedes spørgsmålet om mulighed for skabelsen af en økonomisk union i Norden. Man venter nu på, at de ni underudvalg, der arbejder med detailplanlægning, skal blive færdig i løbet af denne måned, således at Nordisk Råds session i marts i Stockholm kan bringe afgørende beslutning om denne vanskelige sag.

– Det drejer sig naturligvis i første række om en toldunion og harmoniserende todsatser for handelen uden for EFTA-området. Både industri og landbrug i de respektive lande, ikke mindst Norge, har betænkeligheder. Men meget tyder på, at tiden arbejder for et nordisk erhvervsområde, og at politikerne erkender dette og derfor ønsker en principbeslutning ført igennem. Men det er klart, at der vil blive en årrække med overgangsvanskeligheder. Men foreløbig ser man hen til den kommende session i Nordisk Råd i marts måned 1969.

Kommunalreformen

Ifølge regeringens kommunalreformforslag deles Danmark op i 13 amter. Forslaget bygger for en del på de skitseforslag til en amtskommunal inddeling, som er offentliggjort af kommunalreformkommissionen. Der er dog tale om et oplæg til åben forhandling og fri debat i tinget. Det er ikke usandsynligt, at der vil finde ændringer sted under forslagens gang gennem tinget.

Lovforslaget vil, hvis det gennemføres, få konsekvenser for en række områder og vejforhold, bl.a. vedrørende vejforhold og brandvæsen, folkeskole og valglov. Det vil også betyde, at en række organer lægges ind under amtskommunerne, bl.a. centralbibliotekerne, de tekniske skoler, handelsskolerne m.v. Ministeren udtalte ved forelæggelsen, at målet med forslaget er at skabe bedre udligning mellem de økonomisk dårligst stillede og de velstående egne. *Der bliver tale om gennemførelse af direkte amtskatter fremover.*

Men med hensyn til byrdefordelingen har regeringen endnu ikke truffet sin afgørelse; men forslag herom kan ventes snarest.

Sigte med kommunalreformen er tilige at styrke det lokale selvstyre og gennemføre en yderligere decentralisering i vort folkestyre og forvaltning.

En Østersøbro

I meddelelser fra Erhvervenes Oplysningsråd hedder det bl.a., at der i nær fremtid på et møde i Studiengesellschaft Lolland-Fehmern vil blive fremlagt en analyse om de erhvervsmæssige konsekvenser, som en eventuelt kommende fast forbindelse over Østersøen kan ventes at ville få.

Analysen er udarbejdet af professor Jürgensen, Hamborg, medlem af selskabets styrelse, fhv. minister Per Federspiel, udtaler, at undersøgelsen alene vedrører den tyske side, men at vi får brug for en tilsvarende dansk undersøgelse.

Erfaringerne for, hvad der sker efter en broslagning mellem to tidligere adskilte områder, tyder på, at der sker en erhvervsmæssig vækst, som er nogenlunde ligelig begge steder, men i virkeligheden ved vi grumme lidt konkret om, hvad der erhvervsmæssigt vil ske ved gennemførelsen af et så stort projekt som det, der her er tale om.

Videre siger Per Federspiel, at Studieselskabet har tiltrådt det standpunkt, at en Storebæltsbro går forud for en Øresundsbro. Ændres prioriteringen, så den faste forbindelse over Øresund kommer først, må vi også i Studieselskabet tage vort standpunkt op til revision. Vi vil alene levere et oplæg, et forslag til en privat finansieret broslagning, som når alt er betalt, kan overdrages til den danske stat og den tyske forbundsrepublik.

Kamp mod arbejdsløshedserne

Regeringen søger nu gennem forskellige støtteforanstaltninger at komme de såkaldte ledighedsøer til hjælp. Arbejdsministeren har således fremsat lovforslag om tilskud til omskoling, således at der bl.a. kan gives konsulentbistand til, at omskoling (opskoling) sker på selve virksomhederne.

Endvidere har handelsministeren fremsat lovforslag om særlige investerings-tilskud på op til 25 pct. af omkostninger ved bygninger, maskiner m.v. Endelig har finansministeren fremsat lovforslag om særlige investeringsfradrag for disse egne, udgørende 5 pct. på bygninger om året over en fire-årig periode.

Ændring i prisloven

Regeringen vil forlænge avancestoploven til 1. juli 1969, men der sker visse ændringer, bl.a. vil løn- og huslejestigninger

fremover kunne indregnes i priserne efter 1. januar 1969, ligesom besparelser ved rationalisering kan indgå i forhøjelse af bruttoavancen.

Fra Socialdemokratiets side har man hævdet, at det ikke kan være rimeligt, at rationaliseringsbesparelsernes gevinster alene skal gå i arbejdsgivernes kasser. Industri og handel protesterer imod lovens forlængelse og taler for kræfternes frie spil.

Koordinering af den offentlige planlægning

Regeringen har nedsat et planlægningsudvalg, der skal tage sig af den såkaldte perspektivplanlægning, frem til 1985. Det vil sige, at man i de enkelte ministerier skal analysere udviklingstendenserne og derpå vurdere, hvilke lovgivningsforanstaltninger, man skønner nødvendige. Formålet med planlægningsudvalgets arbejde er derfor i første række at skabe en vejledning for budgettilrettelæggelse og lovgivningsarbejde.

Formand for udvalget er arbejdsminister Dahlgaard, medens yderligere følgende ministre er medlemmer:

Økonomiministeren, bolig-, indenrigs-, trafik- og landbrugsministeren.

Priserne på ejendomme vige

Af en statistik, som er udarbejdet af Statens Ligningsdirektorat, fremgår, at priserne på ejendomme i første halvdel af 1968 er vige, i hvert fald for visse kategoriers vedkommende. Det gælder således beboelsesejendomme uden for de store provinsbyer og hovedstaden, ligesom priserne på landejendomme er blevet billigere. Det drejer sig mange steder om prisfald på fra 1½ til 3½ pct. Dette sidste gælder dog ikke for Nordsjælland.

Statistikken viser tillige, at beboelsesejendomme i hovedstaden og de store byer stadig viser nogen opgang. Derimod fremgår det, at priserne på byggegrunde i Københavns amtsskyldkreds har været stagnerende i perioden fra 1967 til 1968's første halvår.

Ligningsdirektoratets indeks for eenfamiliehuse er for første halvdel af 1968 faldet fra 444 til 443 i København-Frederiksberg-området, medens tallene for Københavns amt viser en opgang til 502. (Index 1950 = 100.)

Glimt ude fra

6

Tjekkoslaviet

Aftalen mellem Sovjetunionen og det besatte Tjekkoslaviet om stationering af tropper er nu afsluttet og underskrevet. De i realiteten skæbnsvangre indrømmelser går ud på, at ca. 70.000 russiske tropper skal stationeres i Tjekkoslaviet på ubestemt tid, selv om det officielt hævdes, at de trækkes tilbage, når der er indtrådt normalisering. Sovjet alene afgør, når en sådan normalisering er indtrådt. Det vil sige, at der fremover vil være russiske tropper i Tjekkoslaviet på linie med, hvad der er tilfældet i Polen, Østtyskland, Ungarn og Bulgarien. Det betyder militærstrategisk en vældig gevinst for den russiske position i Europa. Overenskomsten om troppestationering blev underskrevet af Kosygin og den tjekkoslovakiske ministerpræsident Oldrich Cernik.

Men mødet overværedes endvidere af den tjekkoslovakiske præsident Svoboda, Dubzek og Smerkovsky samt af den sovjetiske udenrigsminister Gromyko og den russiske forsvarsminister Marskal Gretjko.

Stemningen i den tjekkoslovakiske befolkning er præget af sorg og pessimisme. Men det er rørende at være vidne til, at folket slet ikke bebrejder sine ledere noget. Man erkender, at det skete er et diktat, som ingen kunne komme udenom. (Hertil kommer, at den tjekkiske industri efterhånden i den grad trænger til forsyninger af forskellig art, som alene Rusland kan fremskaffe, og det gør situationen endnu mere trykkende, dystert og ulykkelig.)

Ny våbenaftale mellem Ægypten og Sovjet

Da den ægyptiske præsident *Nasser* i sommer aflagde besøg i Sovjet, var det den officielle opfattelse i Vesten, at *Nasser* havde fået afslag af de sovjetiske ledere på sin anmodning om øget våbenhjælp. Det viser sig imidlertid nu, hvor umuligt det er at trænge igennem den mur af tavshed og forstillelse, der omgiver herskerne i Kreml og deres beslutninger. Sagen er nemlig den, at *Nasser* på sit ovenfor nævnte besøg har fået løfte om levering af mægtige mængder af tungt og dyrt krigsmateriel.

Det hævdes med bestemthed, at i løbet af de kommende måneder vil Sovjet levere Ægypten mindst 100–150 hypermoderne overlydsjagere blandt andet af

typen SU-7 samt 500 tanks af typerne T-54 og T-55.

Endvidere vil der blive »stationeret« endnu flere russiske våbenteknikere til opbygning af Ægyptens luftvåben, flåde og hær og radarnet. Hvor mange tusinde teknikere af russisk nationalitet, der nu findes i Ægypten, er uvist. Men mere afgørende er det, at Sovjet, som før berørt, har fået ret til at benytte de ægyptiske middelhavshavne som militærbaser, især for den russiske flåde. Ingen ved, hvor mange russiske U-både og andre krigsfartøjer, der nu er stationeret i det østlige Middelhav, men det er mange. U.S.A. og England har for nylig set sig tvunget til at sende forstærkninger til Middelhavet.

Det hævdes videre i velinformerede kredse, at Sovjet har forpligtet sig til at støtte arabernes partisankamp i form af sabotage og guerilla-kampe mod Israel, og at Sovjet yderligere vil lade så meget militærmateriel tilflyde araberlandene, at det vil være muligt for disse lande inden for to–fem år at generobre de tabte landområder fra seksdageskrigen.

Bag kampen mellem Israel og de arabiske lande tegner sig således en langt større: Kampen om magten i det mellemste Østen. Og her synes Sovjet for alvor at ville sætte sine kræfter ind for at skubbe U.S.A. ud og stække U.S.A.'s sidste allierede i denne region, staten Israel.

Yderligere russisk ekspansion i det mellemste Østen

Russernes besættelse af Tjekkoslaviet har vakt megen uro både i Rumænien og Jugoslavien, og nøgterne iagttagere anser det ikke for usandsynligt, at Sovjet ruger over planer om fremstød også mod disse lande for at trænge frem mod det østlige Middelhav, hvor Sovjet nu i kraft af alliance med de arabiske stater, især Ægypten, har opnået flådebase og i det hele en militær magtposition, der ryster U.S.A. og England, der har mistet kontrollen over den arabiske verden, hvor de for blot få år siden dominerede både militært og økonomisk.

Frankrig

Den franske nationalforsamling har vedtaget den store universitetsreform. Det betyder, at universiteterne i Frankrig får et vist selvstyre, bl.a. får studenterne medindflydelse. Ejendommeligt nok sy-

nes de Gaulle at have givet studenterne ret til også at drive en vis politisk virksomhed på universiteterne. Men den må dog ikke genere universitetets arbejde. Hvert universitet skal fremover styres af et råd, af professorer, administratorer og studenter, d.v.s. at de sidstnævntes stemme skal høres, når studieordninger tilrettelægges. Reformen mødtes med skepsis hos mange af de Gaulles folk, men de stemte for den, fordi generalen simpelt hen krævede det. Så stor er hans autoritet!

Partikongresser i England

Både arbejderpartiet og de konservative i Storbritannien har afholdt partikongresser. Det er karakteristisk, at begge kongresser prægedes af stor uro, idet yderfløjene i begge partier opponerede mod lederskabet. *Wilson* og hans finansminister *Jenkins* måtte opleve at se deres pris- og lønstoppolitik nedstemt med knusende majoritet af kongressens fagforeningsfløj. Men på den anden side viser det *Wilson*'s personlige styrke, at han turde gå hele kongressen imod og rent ud sige, at regeringens stramme økonomiske politik vil blive fastholdt, uanset, hvad kongressen vedtog, og at der ingen lettelse ville blive i finanspolitikken, ligesom al tale om frigivelse af lønstoppet ville blive pure afvist. Det var en dristig statsmandstale.

På den konservative partikongress kom det til sammenstød mellem lederen *Edward Heath* og højreekstemisten og racisten *Enoch Powell*, der krævede total stop for farvet immigration. Han hævdede, at Englands folkekarakter ville ændres, hvis man ikke standsede de farvedes indvandring i Storbritannien.

Men kongressen afviste racediskriminationen, men man gav dog *Powell* den indrømmelse i resolutionsforslaget, at man gik ind for en begrænsning og skærpet kontrol med immigrationen af farvede.

Powell krævede imidlertid også en helt ny kurs i den officielle økonomiske politik, som de konservative står for. Han vil afskaffe al egnsudviklings- og investeringsstøtte, og i det hele al statsstøtte til erhvervslivet, der må stå på egne ben, ligesom han krævede U-landshjælpen afskaffet. Derved ville staten, sagde han, spare 18 milliarder kr., og indkomstskatterne ville kunne nedsættes til under 20 pct.

LO's Jubilæumsfond

Ifølge Jubilæumsfondens fundats skal hvert års renteindtægt udloddes i portioner à 200 kr., der efter ansøgning kan bevilges til medlemmer af de organisationer, der er tilsluttet Landsorganisationen i Danmark, til hjælp ved deltagelse i *kursus i organisationskundskab*, herunder *tillige socialøkonomiske kurser*, der arrangeres af *Arbejdernes Oplysningsforbund*, eller *fagbevægelsen* og dermed beslægtede institutioner såvel her i landet som i udlandet.

Vi beder forbundene understrege, at det *ikke* er fondens opgave at yde støtte til kurser, der sigter på at give ansøgeren *teoretisk uddannelse* inden for den pågældendes erhverv som f.eks. maskinist-skole o.lign.

Under ganske særlige omstændigheder kan der efter fondsbestyrelsens skøn tildeles en enkelt ansøger indtil 5 portioner for et og samme kursus.

Ansøgere, der ikke tidligere har fået bevilget legater af fonden, har fortrinsret.

De medlemmer, der ønsker at søge et af de omtalte legater, kan rekvirere ansøgningsblanket ved henvendelse til Landsorganisationen i Danmark, Rosenørns Allé 14, 3., 1970 V.

Når skemaet er udfyldt, og der er vedlagt dokumentation for, at ansøgeren har sikret sig adgang til det pågældende kursus, *indsendes det snarest muligt til medlemmets forbund*, der forsyner skemaet med de fornødne påtegninger og videresender det til Jubilæumsfondens.

Vi understreger, *at ansøgninger, der ikke er bilagt skriftlig bekræftelse for, at den pågældende har sikret sig plads på det omhandlede kursus*, ligesom *ansøgninger, der ikke indgår inden udgangen af februar måned, ikke vil kunne komme i betragtning*.

Vi gør yderligere opmærksom på, at *samtlige spørgsmål skal være besvarede*, idet ansøgningen ellers *ikke vil blive behandlet*.

Vi henviser iøvrigt eventuelle ansøgere, der er *under 30 år*, til *LO's Ungdomsfond*.

Ansøgerne kan ikke forvente at få svar før efter den 1. marts og såfremt fondens svar ikke foreligger inden den 15. marts, har andragendet ikke kunnet bevilges.

Vi beder venligst de tilsluttede forbund om på egnede måde, at gøre deres medlemmer bekendt med foranstående,

Kontakt på arbejdspladsen?

Dette spørgsmål stilles af Arbejderbevægelsens Informations-Central til arbejdspladsernes folk.

Baggrunden er den, at Informations-Centralen er i fuld gang med at videreudbygge sit informationsapparat, der for tiden omfatter omkring 5000 kontaktfolk på landets arbejdspladser.

Hvad går det så ud på?

Hovedsigtet er, at der på hvert eneste arbejdssted landet over bør være en kontaktperson eller kontaktkvinde, som regelmæssigt og gratis får tilsendt forskelligt informationsmateriale – dels til egen orientering og dels til fordeling blandt kolleger.

Informationsmateriale består af pjecer og folders omhandlende tidens aktuelle samfundsproblemer, det være sig faglige som politiske.

Materialet, som fremstilles af LO, Erhvervsrådet, SNT og AIC, er lagt an på at give en nøgtern og saglig orientering om det pågældende emne.

Foruden at være en betydningsfuld stimulan til såvel samtaler og diskussioner på arbejdspladsen og i foreningerne, er en del af materialet velegnet til opslagsmateriale, når spørgsmål stilles af arbejdskammeraterne.

Blandt de mange folders, AIC i den seneste tid har udsendt, har indholdet omhandlet redegørelser om: Boligsikringen, Sygeforsikringen, Den nye A. Kasse-lov, Aktionsprogram for fuld beskæftigelse og Tjenestemandssystemet.

Man bliver kontaktperson eller kontaktkvinde ved at indsende navn, adresse og arbejdsplads til AIC, Rosenørns Allé 12, 5., eller ved at ringe (01) 35 28 33.

Er der kontakt til din arbejdsplads? Hvis ikke – ring eller skriv straks til AIC.

★

★

★

og at indsende eventuelle ansøgninger hertil inden den 1. marts, ligesom vi beder forbundene om, at forsyne hver enkelt ansøgning med en påtegning om forbundets indstilling til ansøgeren.

Om at komme frem i verden –

L. Dunn: En bog om skibe, G. A. Oliver: En bog om biler, J. B. Snell: En bog om lokomotiver, J. W. R. Taylor: En bog om fly. Høst & Søns Forlag. Indb. pr. bog kr. 19,70.

Mellem år og dag er der kommet flere bøger på dansk om emnerne fly, skibe, lokomotiver og biler, men så righoldig en litteratur, som f.eks. englænderne har om disse emner, har vi ikke på dansk. Nu får vi imidlertid lagt fire nye bøger frem om transportmidlerne – alle skrevet af engelske specialister, der ved, hvad det drejer sig om.

Hver bog har en kort, men sigende indledning om historien bag udviklingen og teknikken, og derefter en billedet med meget minutiøse og omhyggeligt udformede tegninger, fornemt trykt i mange farver. Til tegningerne, der må kunne få det til at give ikke mindst i modelbyggere, hører tekst om baggrunden for de pågældende lokomotiver, fly, skib eller automobil.

Signalposten

Jernbanetidsskriftet *Signalposten* udgives af foreningen Jernbanehistorisk Selskab og Dansk Model-Jernbane Klub. Hovedvægten i indholdet ligger på jernbaner – i virkelighed og i model, såvel det historiske som det moderne, men også anden skinnetransport og færger er indenfor vort interesseområde.

Vi søger i hvert nummer at variere stoffet således, at der bliver lidt fra de forskellige områder hver gang. For tiden kører følgende faste rubrikker: Nedlagte baner, Sikringsanlæg på modelbanen, Den gamle post, ADAM's hjørne (modelbygning) og Det sjællandske Jernbanselskabs ældste lokomotiver.

Signalposten udsendes 6 gange årlig, hvert nummer er på mindst 20 sider tekst og illustrationer + omslag, og det udsendes i lukket kuvert.

Abonnementprisen er kr. 25,- for 4. årgang (1968) incl. moms, frit tilsendt – og denne pris kommer også til at gælde for 5. årgang (1969).

Frimærkeklubben DSB

Frimærkeklubben DSB har skiftet formand, idet klubbens 1. formand John E. Larsen (Herlev station), Sdr. Fasanvej 80 A, København Valby atter har overtaget posten som formand for klubbens 200 medlemmer.

Danske Jernbanemænds Turistorganisation kan atter i 1969 i samarbejde med vore broderorganisationer i Norge og Sverige tilbyde vinterophold i det fineste højjfeldsterræn til meget fordelagtige priser. Da deltagerantallet er begrænset til nedenstående højeste antal deltagere på hvert hold, tilrådes det at indsende anmeldelse i god tid før anmeldelsesfristens udløb. Det bedes samtidig anført, om sovevognspladser ønskes, da disse må bestilles lang tid forud for afrejsedagen.

Skiture i Norge. – Bergensbanen.

NJT's feriehjem i Holu ved Ål station på Bergensbanen. Feriehjemmet ligger i udpræget højjfeldsterræn, dog beskyttet af granskove i de omkringliggende dalstrøg, så det selv under blæsende vejrforhold er muligt at være ude.

Under opholdet vil De få lejlighed til at være sammen med kolleger fra Norge og Sverige, og disse mere skivante kolleger vil være behjælpelige med råd og dåd.

Undervejs er deltagerne på egen kost.

Udrejse: Lørdage fra København H kl. 21.25, hjemkomst mandag kl. 8.55.

Rejse 106 ugen 23/2– 2/3, antal pladser: 5.

Rejse 107 ugen 2/3– 9/3, antal pladser: 10.

Rejse 108 ugen 9/3–16/3, antal pladser: 10.

For en uges ophold, heri inkluderet busbefordring til og fra Ål station: *Pris 245 kr.* (Børn under 12 år halv pris).

Billetpris Hbg–Ål og retur for pårørende med rabatkort ca. 197 kr. (+ evt. sovevognsbilletter 28 kr. pr. køje).

Anmeldelse udbedes senest 5 uger før de pågældende afrejsedage.

Dovrebanen.

I Hövringen ved Otta station, hvor vi har et af Norges bedste skisportsterræner, vil vi atter i 1969 kunne tilbyde vore deltagere en uges ophold i den bedste tid af vinteren med fint føre og som regel begunstiget af strålende sol. Vi har sikret os plads på Laurgårdsetter, som har fået ny tilbygning og i øvrigt er moderniseret med stor smuk pejsesal og dansesal.

Udrejse: Lørdage fra København H kl. 21.25, hjemkomst mandag kl. 8.55.

Rejse nr. 109 ugen 2/3–9/3.

Der medfølger på denne rejse rejseleder, som vil arrangere skiture for deltagerne under hensyntagen til kondition og øvelse. For en uges ophold, heri inkluderet busbefordring til og fra Otta station: *Pris 290 kr.* (Børn under 12 år halv pris).

Undervejs er deltagerne på egen kost.

Billetpris Hälsingborg–Otta og retur for pårørende med rabatkort: *212 kr.* (+ evt. sovevognsbilletter 28 kr. pr. køje).

Rapham ved Otta station.

NSB's personale har åbnet et nyt feriehjem i september 1967 – 1000 m o.h. – ca. ½ times bustur fra stationen.

Det er udstyret som et moderne højjfeldshotel med spisesal, pejsestue og saloner. Alle værelser med dush. Vi har fået tilbud om plads i februar 1969.

Rejse 101 ugen 2/2– 9/2.

Rejse 102 ugen 9/2–16/2.

Pris 300 kr. pr. person for en uges ophold med enkeltværelse og *275 kr.* med dobbeltværelse..

Børn, som deler værelse med forældrene – under 12 år – ½ pris, mellem 12–18 år ½ pris.

Anmeldelse senest 5 uger før pågældende afrejsedag.

Individuel ophold (når plads haves) koster for en uges ophold med enkeltværelse 346 kr. og med dobbeltværelse 320 kr. pr. person.

Skiture i Sverige.

Udrejse: Fredag fra København H kl. 20.57 (sovevogn) lørdag i Stockholm an. kl. 9.15. Stockholm af. kl. 16.25 (sovevogn), søndag i Björkliden kl. 13.02.

Hjemrejse: Søndag fra Björkliden kl. 7.53 via Ånge–Kolbäck–Flen–Hässleholm (sovevogn), mandag i København H kl. 15.35.

Rejse 110 9/3–16/3 (7 dage). *Pris 275 kr.*

Billetpris Malmö/Hälsingborg–Björkliden og retur for pårørende med rabatkort ca. *230 kr.* (+ evt. sovevognsbilletter 28 kr. pr. køje). – Undervejs er deltagerne på egen kost.

Anmeldelse udbedes senest 5 uger før den pågældende afrejsedag.

Anmeldelse bedes indsendt til *Danske Jernbanemænds Turistorganisation, Bernstorffsgade 18, København V*, hvorefter nærmere om afrejse m.m. vil blive tilsendt.

Tak

Min hjerteligste tak for deltagelsen mod os ved min mand, pens. lokomotivfører Kristian Pedersen's sygdom, død og begravelse samt for fanevagten ved jordefærden. *Ellen Pedersen,*

Thunøgade 24, Århus C.

Byttelejlighed

Slagelse – København

Haves i Slagelse: God moderne 2½ værelses med centralvarme, toilet med badekar og bruser, altan vendende mod sydvest. Leje pr. måned kr. 540 incl. varme. Indskud ca. kr. 4.000.

Ønskes i København (helst nære omegn): tilsvarende lejlighed.

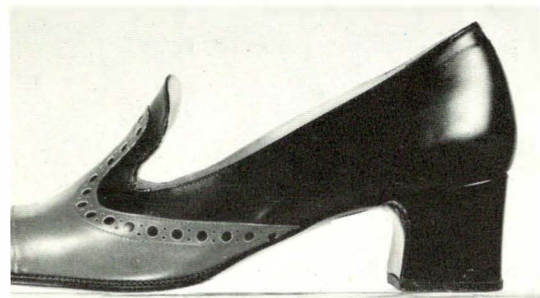
Henv.: Politibetjent Buchard Nielsen, politistation 3, tlf. PA1æ 1448, lokal 12.

★

DAMERNES DAG



en knælange støvle skinner, som var den udført i lak, en materialet er patineret kalveskind, der er vjglanspoleret. Hælen er høj (5 cm) og skindbetrukken. a Dansk Skomoderåd.



Kommentar til efterårs-moden

Nej – der er ikke rigtigt noget at råbe hurra for, når det nye tøj skal tages i øjesyn. Farverne er beherskede, det samme er facon'erne. Stofferne er til gengæld så gode som nogensinde, ikke mindst i tweed, flannel og jersey. Det er selvfølgelig konkurrencen fra kunstfiberfronten, der tvinger uld-folkene til at lægge sig i selen. Fårene selv tænker sikkert ikke så meget på den side af sagen.

Det er vedtaget, at rødt og sort bliver hovedfarverne, både hver for sig og til sammen. Desuden er der rødt/marine, sort/hvidt og en række variationer over temaer i gråt, brunt og beige. Hvor længe er det siden, vi matchede grønt med blå, orange med lilla o. s. v.? Og tilmed følte os meget dristige i disse »skæve« farvesammensætninger.

Der er *tern* til både yngste og ældste evadatter. Skotskternede nederdele med skarpe læg er sikret vinterens popularitet sammen med rundskårne flannels ditto. Og enhver har lov at føre sig frem i buksenederdel, som ikke er forbeholdt de unge, men snarere de slanke, hvis ikke der følger langskødet jakke med.

Mange frakker og kostumer har pelsbesætning. Ofte i pompøs ræv på kraven, der når ud på skuldrene og har revers, der dækker forbreden. Flot, men farligt, hvis man selv har en godt tegnet silhuet under frakken.

Den lille sorte kjole i helsilke eller tynd uldjersey er det store køb i vinter, gerne med perlebroderi eller pailletbesætning, eller store funkende similiknapper.

Til *detaillerne* hører mørke eller helt sorte strømper, som det ikke bliver svært at vænne sig til. Der var mange, der

Der skal være mindst et par laksko i garderoben til vinter!

Det siger i hvert fald skofolkene.

En høj pløs går op over fristen og fremhæves yderligere af et stort sølvspænde. Hælhøjde 5,5 cm.

Golfstikninger er atter vigtigste modedetaille, her yderligere understreget ved farvesammensætningen rød/sort. Bemærk den udlagte (»randsyede«) sål, som går igen i mange modeller.

aldrig nåede at vænne sig til de helt lyse, melfarvede strømper. Desuden lange, raslende halskæder i oxyderede eller forgyldte metaller. De må gerne nå til bæltstedet, hvis man ellers kan holde styr på dem og ikke dypper dem i suppen etc. Til dagens billede hører også bæltter eller i det mindste bælte-effekter, og til de helt slanke er der skindbæltter så høje, at de er lige ved at kunne fungere som bh'er samtidig.

Endelig er der den strikkede, lange vest, lånt fra hippiernes tøj. Den vil være i gang på mange strikkepinde allerede nu ...

De brede sko

Nu bliver skoene ikke større. Kulminationen er nået, og om en sæson eller halvanden begynder tendensen så småt at gå i modsatte retning. Men der er forhåbentlig år til, vi genser stilethæle og spidse skonæser.

På dagens sko er tåpartiet ikke alene bredt og højt, men sålen er udlagt (se foto), så skoen syner endnu større. Det skal fabrikanterne nu ikke takkes for. Normal hælhøjde er 4–5 cm på dagsko og 6–7 cm på aftensko. Materialerne er de traditionelle minus ruskind, der ikke rigtigt er taget i brug til andet end bløde moccasiner.

Modellerne er saglige, gode at gå i, og der bliver god plads, selv om man sticker i de uldne hjemmestrikkede stømper. De hører nemlig også med i det lune vinterbillede. Farverne er moderate og afstemte, så de kan gå til mere end én bestemt kjole. Man tror ikke, der i øjeblikket er mange, der har råd til at anskaffe sig sko i mange forskellige farver. Sikkert klogt og realistisk set.

