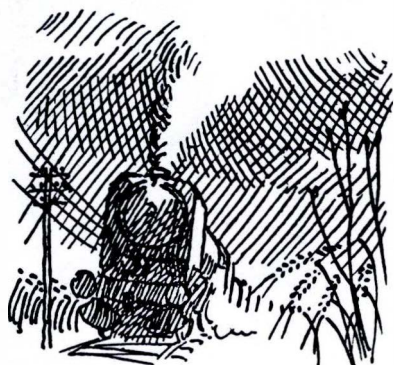


DANSK  
LOKOMOTIV  
TIDENDE





## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. MARTS 1968 — 68. ÅRGANG

3

### Indhold:

Jernbanens fremtid .....	2
Jernbanens brandslukningstog .....	3
Fængslets sidste fange .....	6
En hurtigbaneforbindelse mellem Kø- benhavn og lufthavnen .....	9
SR & SIR — Spørgsmål og svar .....	13
Trafikanalyser og gisninger .....	14
General Charles de Gaulle og ara- bernes olie .....	16
Fra medlemskredsen: Personaletrafik 1968 .....	18
Personalía .....	19
Damernes Dag .....	20

### Redaktører:

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

Redaktion og ekspedition:  
Hellerupvej 44, Hellerup.  
Telefon Hell. 7269.  
Kontortid 9–16.  
Lørdag lukket.

Frederiksberg Bogtrykkeri  
Howitzvej 49.

Udviklingen rider hurtigt, og vort århundrede har gennemløbet en udvikling af usædvanligt omfang og hastighed også på trafikområdet. Da man, rundt regnet for 150 år siden tog de spæde skridt til jernbanedrift — og i mange år efter — ville ingen i deres vildeste fantasi tro, at man efter godt hundrede års forløb skulle begynde at afvikle jernbanerne. Kendsgerningerne taler for sig selv. Men hvorfor? Ikke alene fordi de konkurrerende trafikmidler har været overlegne i fleksibilitet, og for flyvningens vedkommende hurtigere, men også fordi der mangler en effektiv regulator på anvendelsen af de forskellige trafikformer, så man får en benyttelse af dem og et tilbud fra dem, som samfundsmæssigt giver størst nyttevirkning. Danske jernbaner er lige så betrængt som mange andre landes i de såkaldte kapitalistiske samfund, fordi der savnes en koordination af trafikmidlerne. Man forsøger nu at råde bod derpå. En trafikkommission er nedsat i 1967, men er, som så meget andet, ikke kommet rigtig i gang på grund af det tidsspildende folketingsvalg i januar 1968. Et baneplansudvalg har imidlertid siden 1961 arbejdet med at finde et grundlag for jernbanernes muligheder her i landet i fremtiden og er nået til udgivelse af en betænkning om sit arbejde. Det er ikke muligt på denne side at give en udtømmende og fyldestgørende oversigt over dette udvalgs arbejde og den konklusion, det er kommet til. Betænkningen efterlader imidlertid uundgåeligt indtrykket af mangel på en række grundige trafiktekniske og -økonomiske analyser som basis for reel standpunkttagen til problemernes løsning. For jernbanernes eget vedkommende har dog foreligget et fyldigt statistisk materiale, som er indgået i udvalgsarbejdet. Dernæst bør peges på, at det fra jernbanesynspunkt er en svaghed ved udvalgsoplæget, at konklusionen er defensiv i den forstand, at man går ud fra, at jernbanerne kun skal klare visse begrænsede opgaver, modsætningsvis et offensivt oplæg, som klart tilkendegav et offentligt trafikapparats adgang til at erhverve og formidle trafik på forretningsmæssige vilkår, og at skabe et behov gennem et effektivt salgs- og reklamearbejde. Et offentligt trafikapparat har også takstregulerende virkning, hvilket fremgår af den kendsgerning, at priser hos private transportfirmaer sættes i vejret, hvor jernbaner nedlægges. Det er derfor hensigtsmæssigt, at transportbehovet fortsat dækkes af det offentlige, hvor jernbaner evt. nedlægges.

# Jernbanens brandslukningstog

Af E. L. Parbøl

Jernbanens brandslukningstog var en foreteelse, som man i forrige tider lagde stor vægt på. Vore dages overalt dominerende motorisering har bevirket, at transport af brandvæsenets materiel ikke mere er påkrævet og berettiget.

Eftersom Københavns Brandvæsen på den tid, der her er tale om, d.v.s. fra ca. 1870 til 1930, var det største og bedst udstyrede, både teknisk og personale-mæssigt set, var det naturligt, at myndighederne sluttede aftaler med hovedstadens brandkorps om hjælp i katastrofesituationer.

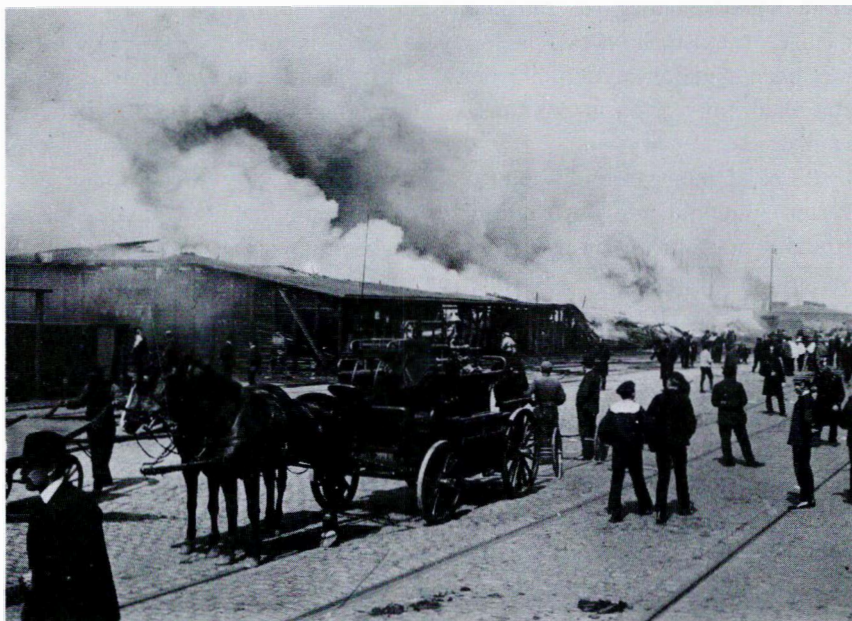
Allerede i 1868 aftaltes der assistance med mange provinsbyer. Og blandt andet var der i 1899 med kirkeministeriet truffet en speciel overenskomst om hjælp i tilfælde af brand i Roskilde Domkirke, hvorved en siden 1885 bestående aftale blev lovlig stadfæstet, ligesom der også i 1918 blev truffet en lignende aftale mellem Indenrigsministeriet og statsbanerne, hvad angik de staten tilhørende bygninger i Nordsjælland som Kronborg Slot, Usserød militære klædefabrik, Eremitageslottet, Sorgenfri Slot og Avedørelejren. Forinden var der i 1893 sluttet overenskomst om, at der på statskassens regning skulle ydes hjælp af Københavns Brandvæsen i tilfælde af ildsvåde i Frederiksborg og Fredensborg slotte.

Så tidligt som i 1864 anskaffede Københavns Brandvæsen en dampsprøjte købt i England. Selv om dette køretøj var af nyeste model og vakte enorm opsigt, når det under damp og forspændt 2 vældige heste kørte over byens toppede brosten. Ganske vist vakte det en vis kritik, at sprøjtemandskabet ved en brand først

skulle til at flække pindebrænde til opfyringen, og at sprøjten ved en anden lejlighed havde medført så få kul, at fyrbøderen måtte hen og banke en hørkræmmer op, inden der rigtig kunne komme gang i dampmaskinen.

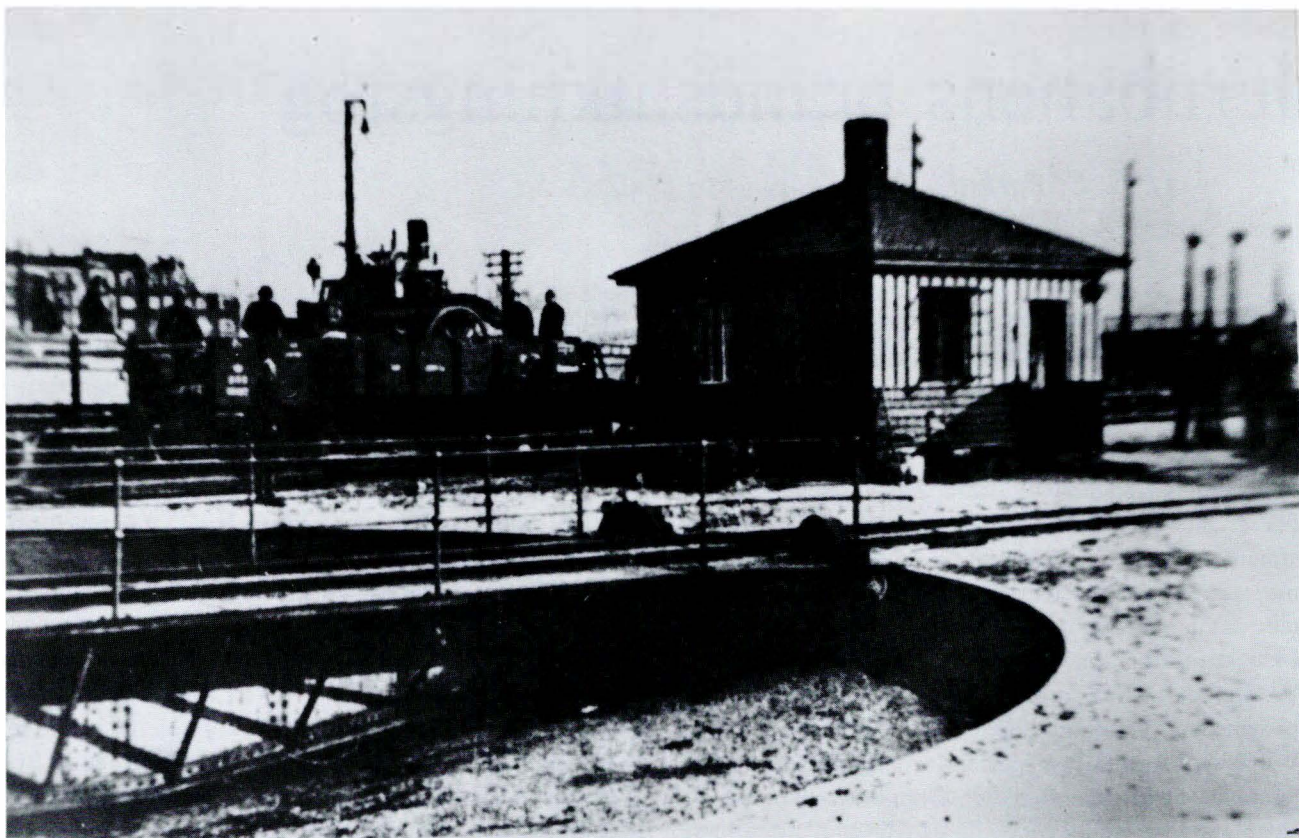
Sådant var naturligvis børnesydomme. Snart blev dampsprøjten af en sådan konstruktion, at den ved sin egen kraft var i stand til at sende store vandmasser ind i de flammende bål, selv ved brande i høje bygninger. En dampsprøjte med sin tender, d.v.s. slangevogn samt en af de ca. 20 meter lange stiger er en absolut stor og værdifuld forøgelse af en provinsbys måske knapt så moderne materiel. Men køretøjerne skulle jo transporteres fra København til den pågældende by, og derfor havde statsbanerne et transporttog stående parat på Københavns banegård. Toget bestod af 3 åbne godsvogne af litra P, en lukket Q-vogn til hestene og en toakslet kupévogn til det ledsagende brandmandskab. Ved slukningstogets ankomst til banegården blev hestene spændt fra og ført op i Q-vognen, hvor hvert par heste under kørselen var under opsyn af dets kusk. De tunge køretøjer blev trukket op i godsvognene ved hjælp af taljer, og mellem vognene var anbragt u-formede jern, som dannede overgangsbro fra vogn til vogn. Først indlæssedes stigen, derefter dampsprøjten og sluttelig tenderen. Udlæsningen foregik i modsat rækkefølge.

Fra det øjeblik der var givet alarm til udrykning og til toget var køreklart medgik som regel kun et kvarterstid. Så snart brandvæsenet var blevet alarmeret, anmeldtes udrykningen til statsbanerne, der omgående



Københavns Brandvæsen i aktion.





*Brandtog under indladning ved ilgodsvarehuset.*

sørgede for lokomotiv til det altid parat holdende brandtog. For at vedligeholde mandskabets træning i hurtig ud- og indladning afholdtes der øvelser dermed hver fredag morgen klokken 6 i sommerhalvåret. Siden 1910 deltes øvelserne skiftevis mellem de tre banegården nærmest beliggende brandstationer H, hovedbrandstationen, C, Christianshavn og F, Fælledvejens stationer.

Den første af disse prøver afholdtes den 25. juni 1894 ved den daværende godsbanegårds kvægrampe, der lå omtrent der, hvor vi i dag finder Vesterport station og med indkørsel fra Gl. Kongevej.

I disse her omhandlede år var det iøvrigt ret vanskeligt at modtage og udføre en alarmering på grund af den gamle banegårds indskrænkede sporplads og dårlige arbejdsforhold i det hele taget; især hvis alarmeringen skete om natten, når der af tjenstgørende på stationen kun var en inspektionsassistent og en nattevagt.

På et af banegårdens kontorer opbevaredes 4 kuverter indeholdende instruktion til togføreren for brandtoget. En kuverts indhold var den nærmere instruks for forholdene i Roskilde, en anden vedrørte Hillerød og de to andre vedrørte Fredensborg og Helsingør, idet brandtogene da nærmest var bestemt for brande i disse byers kirker og slotte.

Når alarmering indløb til Københavns banegård sent om natten fik assistenten travlt. Han skulle nemlig 1) rekvirere maskine, 2) lægge plan for særtoget, 3) anordne det for strækningen, 4) fremtage det omtalte brev til togføreren samt vognnøgler, 5) begive sig over til indlæsningsrampen, 6) på vej derhen ved mange stærke slag på stationsklokken at tilkalde nattevagt-

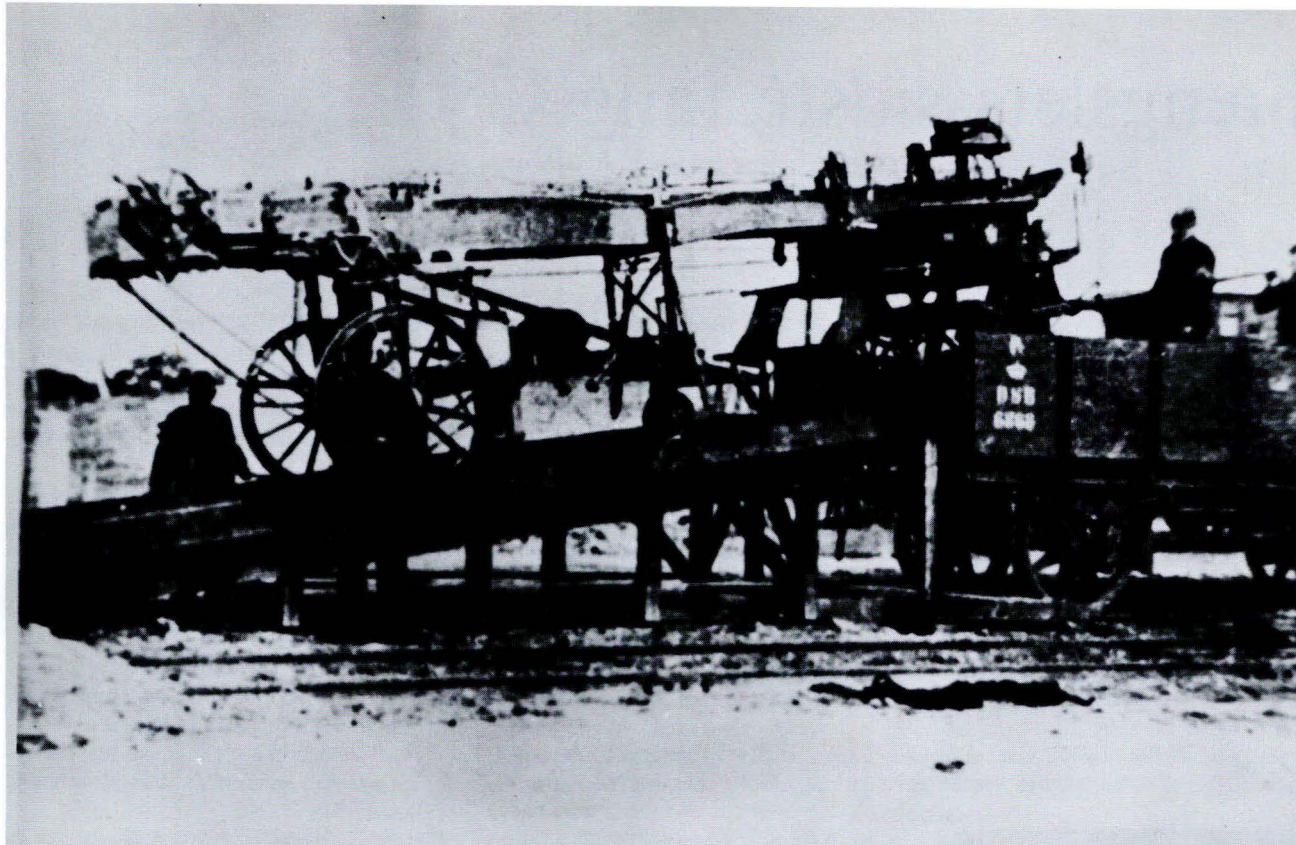
ten, der skulle melde sig i telegrafkontoret for eventuel budgang, 7) tænde de elektriske buelamper ved rampen, 8) vække staldvagten ved bankning på vinduet i den nordlige gavl nærmest hjørnet og give ham ordre til at udtage en rangerhest, 9) åbne leddet ud til Gl. Kongevej, 10) lede læsningen og rangeringen. Brandmændene måtte i to rækker trække den tunge dampsprøjte op i vognen og derefter placere hestene på plads, 11) lede toget ud af stationen og 12) eventuelt gøre tjeneste som togfører. Alt krævede en nøje indsigt i og fortrolighed med arbejdet.

Ved en brand i 1904 i Lillerød afgik toget kun 23 minutter efter alarmen. Senere blev indlæsningsforholdene dog noget bedre.

Fra april 1907 skete indladningen ad en rampe vis-a-vis den gamle hovedbanegårds ankomstsider, og i 1908 flyttede man til det da nedlagte havnespor, der gik tværs over Vesterbrogade tæt ved Frihedsstøtten. Grunden dertil var, at Københavns Brandvæsen nu havde fået stiger af en længde på 20,5 meter, og der var nu opstået visse vanskeligheder, når man skulle manøvrere ved rampen. I 1912 fik man igen en ny rampe ved den nuværende godsbanegårds ilgodspakhus nærmest beregnet for tog mod vest. Den gamle rampe bibeholdtes for nordgående tog.

Da Boulevardbanen toges i brug i 1917, blev denne sidste rampe nedlagt. Endnu en rampe blev bygget i 1925, nemlig på Otto Bussesvej ved centralværkstedet. Her holdt man nu til indtil 1930, da Københavns Brandvæsen nu var blevet så stærkt motoriseret, at man fandt det mest praktisk at køre til brandstedet ad landevejen.





*Rampe ved ilgodsvarehuset. Stigen indlades.*

Københavns Brandvæsen har i de mange forløbne år assisteret ved mange brande rundt om, og statsbanernes brandtog har som følge heraf også været i stadig virksomhed.

Man kan blandt andet nævne i 1895 Skovshoved Hotels brand. I 1901 var en meget stor brand i Kalundborg, den største i byens historie. Et terræn på 8-10 tønder land stod i flammer. To tømmerstabler, 30000 tdr. kul, mængder af korn, 10 fabriksbygninger og 10 beboelsesejendomme gik op i luer. Det blev nødvendigt at afsende 2 brandtog fra København med dampsprøjtehjælp.

I 1909 sendtes dampsprøjte m.m. til Aldershvile Slot i Bagsværd, der nedbrændte fuldstændig. Og samme år indløb den alarmerende melding, at Fredensborg Slot stod i flammer. Brandtoget afsendtes omgående, men ved ankomsten til Fredensborg fik mandskabet den meget beroligende meddelelse, at det var blind alarm, og det hele kun tænkt som en øvelse.

I 1912. Lyngby Sukkerhus brand.

I 1914. Fabriksbrand i Sorø.

1917. På Boulevardbanens indvielsesdag skete det uheld mellem stationerne Nørreport og Østerport, at en hovedvandledning i tunnelen sprang, hvorved store vandmasser væltede ud. Københavns Brandvæsen blev tilkaldt, men kunne intet udrette oppe fra gaden. En dampsprøjte blev derfor sendt til rampen på godsbanegården og dér læsset på en åben godsvogn, som i særtog blev sendt ind i tunnelen. Sprøjten fik ret hurtigt vandet opsuget og lækken stoppet.

I 1919. Kornlager i brand i Frederikssund.

1919, den 1. november klokken 19.54 anmodedes Københavns Brandvæsen om assistance i Køge, hvor

der var udbrudt brand i en tobaksfabrik. Station F.s stige, dampsprøjte og tender indladt i tog kl. 20.21, men blev på grund af en utæthed i vacuumbremssystemet sinket i afgang til kl. 20.43. Ved Vigerslev blokpost kl. 20.57. Stop for brandtoget, da et tog fra Kalundborg skulle frem mod byen, men som nu var stoppet op ved indkørselssignalet. Brandtoget fik derefter fri bane og passerede blokposten. Kort derefter sker der det kendte uheld ved Vigerslev, hvor et tog fra Korsør kører op i det foran værende Kalundborgtog. Brandtoget stopper op, og brandfolkene deltager med deres forhåndenværende materiel i redningsarbejdet og bliver på stedet til Falcks Redningskorps og statsbanernes hjælpetog når frem. Brandtoget returnerer til godsbanegården med ankomst kl. 1 nat.

1919, 10. november. Assistance ved brand i Frederikssund.

1920, 21. marts. Assistance ved brand i Kalundborg.

Fra dette tidspunkt og til 1930 kun øvelsesudrykninger. Og med den omsiggribende motorisering inden for alle områder er dermed brandvæsenets udrykning med jernbane »en saga blott«.

Som et afsluttende supplement kan til foranstående tilføjes, at der i 1910 blev afsluttet en overenskomst mellem DSB og Falcks Redningskorps i København om assistance ved indtræffende jernbanekatastrofer. Også her afholdtes indladringsøvelser. Den første foregik den 4. august 1910, hvor man konstaterede korpsets effektivitet. I løbet af kun 8 minutter var indladet 2 ambulancevogne og en vogn med materiel i det på Københavns godsbanegård ventende »Hjælpetog«. Men også denne transportmåde er tiden nu løbet fra.



# Fængslets sidste fange

I store dele af den vestlige verden var det ventet, at festlighederne i anledning af 50 året for den russiske revolution ville have omfattet løsladelsen af den nu 73-årige krigsforbryder *Rudolf Hess* fra Spandau-fængslet i Berlin.

Men det skete ikke. I stor målestok meddelte Kreml i overstadigt festhumør amnesti til flere tusinde fanger – også politiske – i russiske fængsler. Om Hess har russerne åbenbart ikke ændret opfattelse. Han skal blive i sin celle i det nu ellers så tomme Spandau-fængsel, indtil han dør.

En appel fornylig til Kreml fra 72 fremtrædende litterære og videnskabelige personligheder i den vestlige verden gav

heller ikke resultat. I appellen hed det, at »det er uværdigt for den anden verdenskrigs sejrherre at opretholde Spandau-fængslet kun for at det kan være rammen om en gammel mands langsomme død.

Blandt underskriverne var Nobelpristageren Otto Hahn, biskop Johannes Lilje og den tidligere franske Tysklandsambassadør Francios Poncet.

## Alene tilbage

I godt et år har Hess været fængslets eneste fange. I den uhyggelige bygning fra det 19. århundrede bevogtes han alene af 660 soldater. Manden, der en-

gang var Hitlers stedfortræder, lå på briksen i sin tarvelige celle og hørte, at porten faldt i bag de to løsladte krigsforbrydere, der indtil den 30. september 1967 havde »gjort ham selskab« i fængslet.

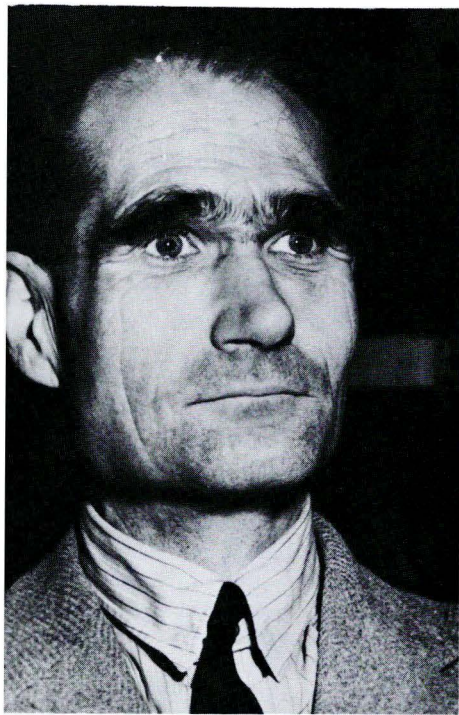
Da Hess om morgenen hørte fængselsporten smække, betød det, at Hitlers ungdomsleder, Baldur von Schirach, og nazi-regimets minister for krigsproduktionen, Albert Speer, var sat på fri fod på vej hjem til deres familier.

Begge de to mænd havde afsonet de domme på 20 års fængsel, som de var idømt ved Nürnberg-processen i 1946.

Forinden han blev sluppet løs, var von Schirachs erindringer blevet offentlig-







*Rudolf Hess. Billedet er fra efteråret 1945*

*Vagtskifte ved Spandau-fængslet. Til venstre det russiske vagthold, til højre det amerikanske, som afløses af russerne*

*Spandau-fængslet set ude fra. Det er ikke hyggeligere at beskue end andre fængselsbygninger*

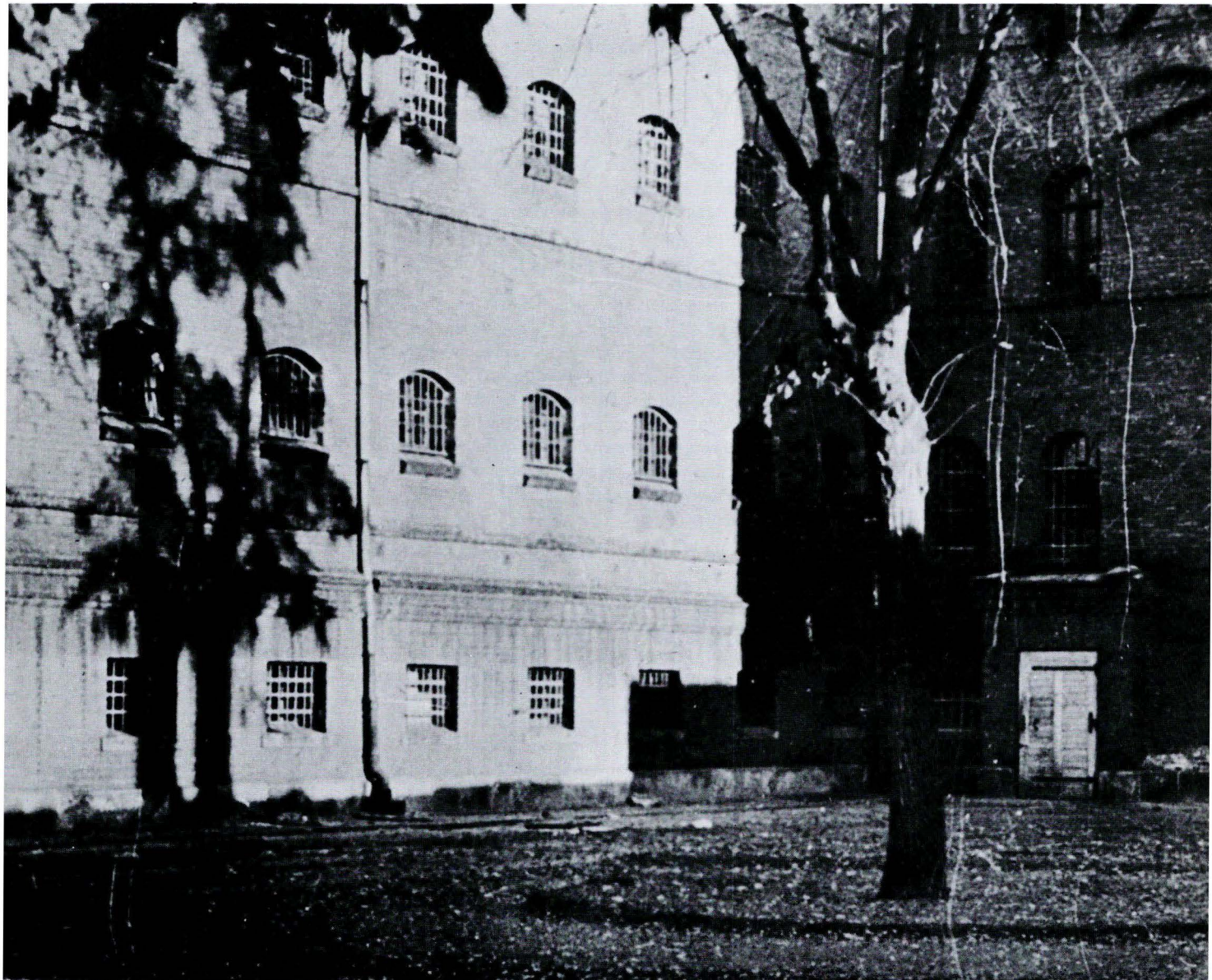
gjort som artikel-serie i et vesttysk blad under titlen »Jeg troede på Hitler«.

Dette kunne lige så godt stå som Hess' gravskrift.

I de 26 år, Rudolf Hess har tilbragt i fængsel, siden han fløj til England i 1941 på sin berømmelige »fredsmission«, og til trods for Hitlers rasende fordømmelse af dette Hess' private initiativ, er Hess forblevet tro mod sin og det tredje riges fører.

#### **Stolt**

Fra Hess kom til Spandau-fængslet i 1946 og til i dag har han bevaret en stolt og reserveret holdning. Han har nægtet





at modtage besøg af sin familie. Den må ikke se ham som fange!

En øvrighedsperson ved fængslet forklarer Hess' holdning på denne måde: »Han er overbevist om, at han ikke er krigsforbryder. Han fastholder sin oprindelige opfattelse, men han docerer den ikke. Han hævder ikke, at Hitler handlede rigtigt, men det er uden tvivl hans inderste overbevisning.

Hess idømtes livsvarigt fængsel for en række krigsforbrydelser. Blandt dem for deltagelse i planlægning af og udførelse af en angrebskrig. At han rangerede lige efter Hitler (som dennes stedfortræder) er sikkert en af de russiske bevæggrunde til, at han *ikke* skal løslades.

Hvordan reagerede Hess på, at han blev fængslets sidste og eneste fange? En officer i det kæmpemæssige fængsels militære bevogtningsstyrke beretter herom:

»I begyndelsen af hans nu helt ensomme fangenskab var hans moral meget høj. Han spøjte sågar og talte mere end sædvanligt. Efter to måneders forløb blev han stærkt deprimeret. Han syntes at være kommet ind i en periode med nye, store tilpasningsvanskeligheder. Efter yderligere fire måneder faldt han tilbage i normal tilstand.«

Hess' virkelige følelse af overmod bliver af en iagttagere forklaret med Hess' ønske om at være en slags nummer et... den sidste nazist i Spandau, ene mand bevogtet af fire af verdens stormagter.

#### 1.400.000 kr.

Det koster rundt regnet 1.400.000 kr. årlig at holde Spandau-fængslet i gang. Det meste af dette beløb betales af Vesttyskland som del af krigsskadeserstatningerne.

USA, Storbritannien, Frankrig og Sovjetunionen bevogter Hess på skift en måned ad gangen. De tre vestlige stater har forlængst givet udtryk for, at de ikke modsætter sig løsladelse, men det gør Sovjetunionen stædigt.

»Der er intet, der tyder på, at russerne vil ændre deres indstilling«, erklærer en autoritativ amerikansk kilde i Vesttyskland.

Andre vestlige politiske observatører er dog af den opfattelse, at Sovjetunionen går med til løsladelse, hvis Hess bliver alvorlig syg. Disse observatører tror ikke på, at russerne er interesserede i at Hess skal dø i fængslet.

Denne opfattelse bygger på, at russerne er gået med til løsladelse af tre af Spandau-fængslets tidligere nazifanger, efterhånden som de i en høj alder blev livsfarligt syge.

#### Kun benådning?

Men er det overhovedet Rudolf Hess' ønske at blive sat fri? Vil han ikke hellere spille martyrens rolle lige til det sidste?

Der er forskellige meninger herom. Nogle iagttagere mener, at »Hess har aldrig opgivet håbet om at komme ud.« Andre hævder, at han gerne vil ud af fængslet, men kun, hvis løsladelsen sker som følge af en benådning.

Albert Speer har beskrevet de tre dage, før han og von Schirach blev sat på tri fod, som de værste for Hess og tilføjer, at Hess havde håbet på at blive løsladt samtidig.

Fysisk har Hess klaret sig godt igennem de mange år, og han er under konstant tilsyn af fire læger. En velinformert kilde oplyser, at »han har et godt helbred til trods for sin alder, og til trods for, at han bestandigt klager over smerter i maven, i blæren, i tandkødet og i benene.«

Hess spadserer hver dag i fængslets have. Han konverserer sine vogtere og besøgende diplomatiske repræsentanter på tysk og engelsk. Hver uge skriver han et brev til sin hustru og sin søn og får svarbreve. Han modtager bøger og fire censurerede aviser daglig, en fra hver af de oprindelige besættelseszoner. Fra Sovjetzonen modtager han bladet »Neues Deutschland.«

#### To sweaters...

Gaver får han i det omfang, han har brug for det. Hvis han for eksempel modtager to sweaters, får han kun den ene udleveret med det samme, den anden, når den første er ved at være slidt.

Albert Speer arbejdede hårdt og i mange timer i fængslets have. Det er tydeligt at se, at han ikke er der længere, for den side af tilværelsen interesserer ikke Hess.

Der er så mange spørgsmål i forbindelse med Rudolf Hess – førerens stedfortræder – der stadig er uopklarede og som virker mystiske. Hvad er hans egen forklaring på krigstidens solo-flyvning til Skotland, til Storbritannien? Havde Hitler kendskab til ekspeditionen, eller hav-

de han ligefrem sendt Hess? Var eller er Hess sindssyg?

Lægerne har konstateret symptomer på schizofreni. Men ingen har turdet fastslå, at han er sindssyg – ingen har i hvert fald villet sige det.

#### »Fange nr. 7«

I over to år har Hess svaret på opråb og ordrer under tiltalen »fange nr. 7«, og mens soldater og officerer, øvrighedspersoner og diplomater, der har haft ansvaret for hans forvaring er blevet skiftet ud, er Hess der stadigvæk. Som guld-fisken i glasbowlen: Den er der, men den får hele tiden frisk vand.

For dem, der i dag har lejlighed til at se Hess, fremtræder han som en energiforladt, høj gammel mand med tyndt gråt hår og blå øjne dybt under buskede bryn.

Tilsyneladende er Hess glad for den den opmærksomhed, der bliver viet ham, og for besøgene, når det blot ikke er af hans familie. Han konverserer, mest om vejret, men også om sit helbred og sin mad – efter sigende har han god appetit.

Samtidig prøver Hess imidlertid at følge med i den politiske udvikling. En kilde oplyser, at Hess i særlig grad interesserer sig for, når og om den sovjetiske ministerpræsident Kosygin og USA's præsident Johnson mødes, antageligvis fordi han håber på, at de vil beskæftige sig med hans skæbne.

Hvis Hess dør i fængslet, skal han efter aftale mellem de fire stormagter, der opretholder bevogtningsstyrken, begraves inden for fængslets mure.

#### »Fængsels-parken«

En vesttysk talsmand finder det dog mere sandsynligt, at Hess' lig eller aske vil blive overgivet hans familie, så den kan lade foretage en privat begravelse.

Det vestberlinske bystyres planer for Spandau-fængslets arealer går ud på at skabe en smuk park i området, efter at fængselsbygningen er jævnet med jorden.

Der er allerede et gravsted inden for fængselsmuren, men der hviler ingen i det. Det blev anlagt til en af de dømte nazister, som stod for at skulle dø af en uhelbredelig sygdom. Han blev løsladt, så at han kunne dø uden for Spandau...

Håber »førerens stedfortræder på en sådan skæbne? Eller på en, der er ham nådigere? Vi ved det ikke. Verdens eneste mand venter på svar...

Viggo W. Pedersen.



# En hurtigbaneforbindelse mellem København og lufthavnen

Af cand. mag. C. E. Andersen

(fortsat)

## Lufthavnstogenes indretning og service

Togene kan være ordinære S-tog af nyeste type. Dog bør det være den version, der skal indsættes på Hillerødbanen, når elektrificeringen hertil er færdig. Disse tog er afvigende fra de øvrige S-tog ved, at hver tovognsenhed eller i hvert fald nogle af dem har en afdeling for 1. klasse rejsende.

Man kan også bruge en variant med 1. klasse alene og tillige med en ekspeditionsafdeling. Det kan være tovognstog, som må have gennemgang fra vogn til vogn af hensyn til ekspeditionsafdelingen, eller firevognstog med meget brede gennemgange, og følgelig kun to førerpladser. Togene kan formeres som 2-, 4-, 6- og 8-vognstog.

Passagererne går direkte ind i togene uden billet og går med deres bagage – før togafgang, eller medens toget kører – til ekspeditionen, når der ikke er kø her.

I ekspeditionsafdelingen kan de få råd og vejledning. De viser flyvebillet, afleverer bagagen, får rejsegodskvitering udstedt og boarding pass samt køber togbillet. Togene må have radiotelefon både af hensyn til ekspeditionspersonalet og til passagererne.

I Kastrup stiller ekspeditionspersonalet i togene eller lokale portører bagagen på et transportbånd på perronen. Det løber sammen med transportbåndene fra lufthavnbygningens ekspeditionspulter.

Hvis en del af lufthavnsekspeditionen skal foregå i lufthavnstogene, kan de rejsende undgå besværet med bagage. Desuden kan de spare den tid, der medgår til lufthavnsekspeditionen (ekskl. paskontrol) samt ventetiderne i lufthavnen og de tider, de skal beregne ekstra for at være sikre på at komme igennem byen med en ekstra tidsmargin for uforudsete forsinkelser.

Togene bør principielt have tilslutning til bestemte afgående flyvemaskiner, og det kan og bør være angivet i fartplanerne, hvilke lufthavnstog der skal benyttes fra Lyngbyvej og Hovedbanegården.

## Togdriften

Lufthavnstogene behøver i og for sig ikke at standse mellem Lyngbyvej og Hovedbanegården. Men af hensyn til, at de skal køre i nogenlunde samme tempo som Boulevardbanens øvrige tog, kan man antagelig lige så godt lade dem standse ved Nørreport, der er Danmarks mest benyt-

tede station, og Vesterport, der er beliggende i nærheden af SAS-terminalen.

Afstanden fra Lyngbyvej til Hovedbanegården bliver ca. 6 km. Fra Hovedbanegården til Kastrup bliver der 11 km. Fra Kastrup Lufthavn til Saltholm Lufthavn bliver der ca. 6 km.

Køretiderne fra Lyngbyvej til Hovedbanegården bliver kun 8–10 minutter, selv med 2 standsninger undervejs. Der må formodentlig regnes med 2 minutters ophold for disse tog på Hovedbanegården. Køretiden fra Hovedbanegården til Kastrup Lufthavn bliver 9 minutter. Den samlede rejsetid mellem Lyngbyvej og Kastrup bliver ca. 20 minutter. Det må fremhæves, at denne tid er fast og sikker tid i modsætning til køretiden på veje og gader, der kan variere meget. Køretiden fra Kastrup til Saltholm bliver formentlig omkring 6 minutter.

Under hensyn til, at lufthavnstogene på Boulevardbanestrækningen indpasses i 20-minutters rytmen for S-togstrafikken, bør lufthavnstogene køre to gange pr. 20 minutter, altså med omkring eller nøjagtig 10 minutters tidsafstand. På timer, hvor der er mange rejsende, kan der herimellem indsættes ekstra lufthavnstog, såfremt det er muligt at indføje dem i køreplanen mellem de mange S-tog.

Regnes der med 20 minutters køretid og togafgange hvert 10. minut, kræves der 7 eller 8 tog indsat i den daglige drift.

Både ved Kastrup eller på Saltholm og ved Lyngbyvej-terminalstationen må der laves sporanlæg for opstilling af lufthavnstogene.

Det er mest nærliggende at forlænge Lufthavnbanen til Hellerup Station og at benytte de forhåndenværende opstillingsspor nord for stationen.

Herved kan man ekstraordinært opnå den fordel, der ligger i at kunne lade togene udgå fra Hellerup, ligesom visse S-tog nu, så de får direkte tilslutning til mange af de tog, der standser ved Hellerup.

Men det må desværre antages, at både Hellerupstationens perronsporanlæg og opstillingsporanlæg har for ringe kapacitet til at kunne afvikle lufthavnstogene. I hvert fald vil det volde vanskeligheder i myndretimerne, navnlig hvis der da skal indsættes ekstra lufthavnstog.

Der er imidlertid plads til opstillingsspor midt mellem Hellerup Station og Lyngbyvej Station, på Vognmandsmarken vest for Vanløse–Hellerup banen. Lufthavnstogene kan da udgå fra dette

opstillingsområde og tage passagererne op ved Lyngbyvej.

En tredje mulighed er at forlænge Lufthavnbanen som passagerførende bane helt til Hellerup Station under udnyttelse af den endnu ubenyttede arealstribe ved vestsiden af stationsområdet, hvorved stationen får 11 gennemgående spor i stedet for 9. De to nye spor kan føres videre til Bernstorffsvej Station og forinden sammenflettes med Nordbanens spor, hvilket dog forudsætter, at Bernstorffsvej Station ombygges.

Hvis disse accessoriske anlæg bringes til udførelse, vil det blive muligt at sende Hillerødtogene og andre tog via Lyngbyvej til Hovedbanegården. De behøver da blot at standse undervejs ved Lyngbyvej, d.v.s. lufthavnsterminalen, og Nørreport.

Hillerødtogene kan da bruges som lufthavnstog. Derved løses opstillingsproblemet for lufthavnstogene ved Lyngbyvej og tillige for Hillerødtogene ved Hovedbanegården.

Hillerødtogene skal dog kun køre en gang pr. 20 minutter, lige bortset fra myndretiderne, og det er ikke tilstrækkeligt for lufthavnforbindelsen. Men man kunne måske tænke sig, at hvert andet tog udgår fra Lyngbyvej og hvert andet fra Hillerød. Det er dog kun en halv løsning, som i bedste fald må være en midlertidig ordning. Det må være ønskeligt, at alle lufthavnstogene kan give flyvetrafikanterne ekspeditionservice. En anden sag er, at Hillerødtogene kan føres til lufthavnen af hensyn til passagerer, der ikke skal videre.

## Har Boulevardbanen tilstrækkelig kapacitet?

Det kan indvendes mod disse planer, at Boulevardbanen måske bliver overbelastet på strækningen mellem Østerport Station (dog ekskl. denne) og Hovedbanegården.

Men det må fastholdes, at Boulevardbanen har kapacitet til flere tog, end den nu afvikler. De mange Hillerødtoget skal befare Boulevardbanen alligevel.

Det er planlagt, at Farumbanen skal føres til Nørrebro og derfra til Svane møllen, krydsende først Vanløse–Hellerup banen på et langstrakt viaduktanlæg og derpå Lyngbyvej til en udvidelse af Lyngbyvej Station og videre i en bue over Ingeniørkasernens areal et stykke fra Godsringbanen og frem til Svane møllen Station, hvor sporene uden niveauekrydsning skal flettes sammen med S-bane-



sporene fra Hellerup til Østerport, hvilket forøvrigt kræver meget komplicerede anlæg, bl.a. flytning af Svanemøllen Station. – Når disse anlæg er udført, og hele Farumbanen er elektrificeret, skal Farumbanens tog føres til Hovedbanegården ad Boulevardbanen.

Det er også planen at lave en sidegren fra Farumbanen til Søborg, hvorefter endnu flere S-banetog skal føres samme vej ind.

Når så også Lundtoftebanen kommer til, og dennes tog skal føres ad Boulevardbanen, kan den eventuelt blive meget stærkt belastet på hele strækningen fra Hellerup og navnlig fra Svanemøllen til Hovedbanegården.

Imidlertid vil Lufthavnsbanen med en forlængelse fra Lyngbyvej til Hellerup eller Bernstorffsvej kunne aflaste bane-strækningen mellem Hellerup og Hovedbanegården ved, at en vilkårlig stor del af togene nordfra kan ledes bort fra den 5½ km lange strækning fra Hellerup til Boulevardtunnelen. Men de 2½ km herfra til Hovedbanegården må naturligvis klare det samlede antal tog.

Lufthavnsbanen fra Lyngbyvej kan også aflaste Boulevardbanen på en ganske anden måde.

Der kan bygges en accessorisk bane-strækning, afgrenende enten fra Vibenshus Runddel eller Hans Knudsens Plads eller Lyngbyvej Station til Farumbanen. Den kan eventuelt føres helt til Emdrupvej og derpå følge denne omtrent til Emdrup Sø og fortsætte langs den lille å til Farumbanen i nærheden af Emdrup Station.

Herved skabes der mulighed for at føre Farumbanens tog – som lokaltog, der kan standse ved Tuborgvej, Lyngbyvej, Vibenshus Runddel, Triangeln, evt. Lille Triangel – til Boulevardbanen.

Hvis der laves en sporafgrening på bane-strækningen gennem Dag Hammer-skjolds Allé, kan Farumbanen føres til selve Østerport Station, vinkelret på denne og umiddelbart langs sydsiden af gadeviadukten, hvor Farumbanens tog da kan få endestation. De rejsende kan her stige om til Boulevardbanens S-tog. Herved aflastes Boulevardbanen for et betydeligt antal tog, svarende til antallet af lufthavnsbanetog – men ikke for et tilsvarende antal rejsende.

Af hensyn til topopstilling og rangering må sporet forlænges i retning mod Grønningen eller St. Kongensgade og lidt ned ad den ene af disse gader.

Det må da være ret nærliggende at tænke på, om banene måske burde forlænges gennem Fredericiagadekvarteret, hvor en station kan gøre stor nytte, og videre til Kongens Nytorv.

Herved kan Farumtogene optage rejsende på Østerport, kommende nordfra med Kongens Nytorv som mål, hvorved Boulevardbanens tog aflastes for rejsende.

Desuden kan en del af togene fra Nordbanen, f.eks. hvert andet af Holtetogene og Lundtoftebanens tog, føres via Lyngbyvej til Østerport og direkte videre til stationerne ved Fredericiagade og Kongens Nytorv. Herved aflastes Boulevardbanen effektivt.

#### **Citybanen kan forenes med Lufthavnsbanen**

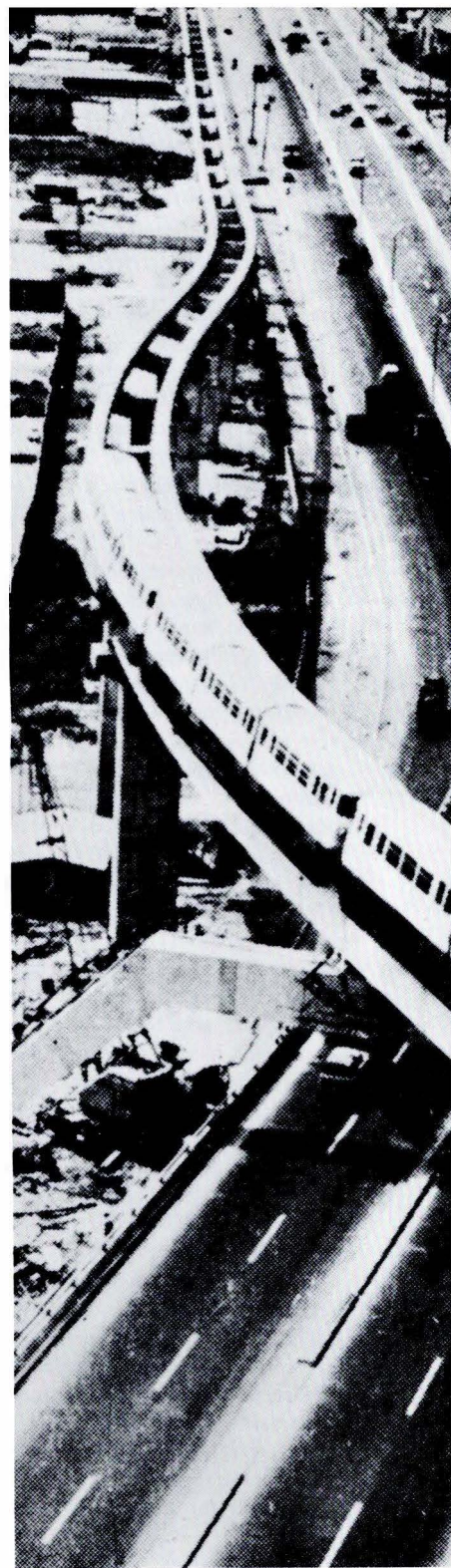
I forsommeren 1967 vedtog folkettinget at bygge en bybanestrækning som en forlængelse af Køge Bugt-banen fra Hovedbanegården til Rådhuspladsen og videre til Kongens Nytorv samt en fortsættelse herfra til Østerport, dog uden angivelse af, om den skulle betjene Fredericiagadekvarteret eller ikke, men vel med henblik på, at togene skulle kunne køre videre fra Østerport i retning mod Hellerup.

Denne bane, Citybanen, kan kobles direkte til den beskrevne bane fra Kongens Nytorv eller blot fra Østerport til Lyngbyvej med fortsættelser til Holte og Farum.

Det vil da blive muligt at lede togene fra Lyngbyvej Station igennem hele den indre by, passerende stationer både i Fredericiagadekvarteret, under Kongens Nytorv, Amagertorv, Gammeltorv og Rådhuspladsen, foruden naturligvis Hovedbanegården.

Man kunne godt tænke sig, at togene fra Hillerød ledes denne vej gennem indrebyen, så flyvetrafikanterne kan begynde rejsen ikke blot på Lyngbyvej, Nørreport og Hovedbanegården, men til lige på Amagertorv og Rådhuspladsen. Dog kan de direkte egentlige lufthavns-tog ikke undværes.

Det vil blive muligt at fordele trafikken på Boulevardbånen og Citybanen helt jævnt. Der bliver jo to parallelle banelinier helt fra Hellerup til Dybbølsbroen. Også uden for disse to stationer er der eller bliver der to linier. Banesystemet vil endda få så stor kapacitet, at der kan indsættes ekstratog i myldretiden på hele strækningen mellem Lyngbyvej og lufthavnen.



#### **Lufthavnsbanens byggetid og pris**

Lufthavnsbanen mellem Enghavevej og Kastrup kan bygges på ganske få år, fordi der ikke kræves ret mange ekspropriationer og ikke skal bygges ret mange komplicerede anlæg. Hvis man skynder sig med at beslutte sig til at bygge den, vil den kunne stå færdig lige så hurtigt som Køge Bugt-banens første del.

Også strækningen fra Østerport til Lyngbyvej og helt til Hellerup kan bygges meget hurtigt. Hvor hurtigt, afhænger først og fremmest af, om strækningen un-







De to billeder, De kan se her, er malet for 400—500 år siden af en gammel hollandsk maler, som hed *Hieronymus Bosch*. Det er små udsnit af et stort maleri, der kaldes »Lysternes Have«. Det hænger i Prado-museet i Madrid.

Hele det store billede er som detaljerne på disse sider et tilsyneladende virvar af fantastiske og utrolige enkeltheder — en mareridtsdrøm, der nærmest kunne se ud til at være en gal mands værk. Læger og psykologer har kastet sig over hans kunst med begærlighed, fordi den har så mange træk fælles med de forestillinger, man kender fra sjæleligt syge.

Kunsthistorikerne har studeret dem med endnu mere iver, fordi Bosch er en af denne verdens største kunstnere, og fordi hans billeder ofte som dette er fyldte af næsten uløselige gåder.

Hvad forestiller de? Fra hvilke dybder i sjælen kommer disse fantasier? Hvad har inspireret ham? Hvem var egentlig denne Hieronymus Bosch?

Det var en overgangsperiode, hvor nyt og gammelt mødtes: hvor middelalderens overtro og religiøsitet stødte sammen med en ny tids — renaissancens — menneskeopfattelse; hvor kirkens almægtige magtapparat slog revner, hvor man opdagede en helt ny verdensdel: Amerika . . . og en tid, hvor man måtte danne sig ganske andre begreber end de hidtidige om den gamle verden.

Dette opbrud på alle samfundets og menneskelivets områder lod ikke datidens mennesker uberørte. Det var uhørte, utrolige ting, som skete, og det har naturligvis præget kunsten i mange tilfælde.

Lad os kigge lidt nærmere på de to billeder. De er som sagt detaljer af maleriet, der kaldes »Lysternes Have«. Ligesom en altertavle består det af et stort midterbillede og to sidefløje.

Den første detalje stammer fra midterbilledet, der forestiller en slags elskovens paradishave, hvor graciøse mænd og kvinder — hvide piger og negerpiger

# Hieronimus Bosch

Vi ved ikke ret meget om alt dette. Men af gamle papirer kan man regne ud, at Hieronymus må være født omkring 1450 og at han levede og arbejdede i byen 's-Hertogenbosch, hvor han døde i august 1516.

Malerfaget har han sikkert lært i sin fars værksted, for hans far var maler, ligesom hans bedstefar og et par onkler. Det var meget almindeligt dengang, at håndværkerne næsten fødtes til deres fag: skrædderens sønner blev gerne skræddere, smedens børn blev ofte smede og malerens sønner blev malere. Kunstmalerne var som andre håndværkere organiseret i laug, en slags fagforeninger, med ret strenge regler for medlemskab og lignende. Malerne lavede ikke bare malerier, men også en mængde andre ting. De dekorerede våbenskjolde, malede rustninger, tegnede glasvinduer til kirkerne o. s. v. Alt dette har Bosch også gjort, det kan man se af gamle regnskaber.

Om 's-Hertogenbosch, der i dag er en køn lille provinsby i det sydlige Holland, ved vi, at den i Hieronymus Boschs tid var en driftig industriby, som fabrikerede klæde og metalvarer. Navnlig fremstilledes her et utal af fortræffelige knive . . . en af dem kan De se på billedet på næste side, øverst oppe til venstre, hvor maleren har anbragt den mellem to menneskeøren.

Vi ved endvidere, at Bosch var velhavende — han havde giftet sig med en rig pige; at han i sin egen tid var berømt over store dele af Europa, og at fyrsten Filip den Smukke af Spanien var en beundrer af hans kunst. Den dag idag finder man Boschs berømteste billeder i Spanien på Prado-museet.

Historikerne har også fundet ud af, at Bosch i sin hjemby var medlem af et religiøst broderskab, som opførte religiøse skuespil og processioner, hvori man forestillede alle mulige djævløse og den slags væsner — netop sådan som vi ser dem i hans billeder.

Endelig ved vi, at tiden dengang var dybt urolig.

— bader sammen, kæler for hinanden og spiser frokost nøgne i det grønne. Ikke uden grund har man kaldt billedet en hyldest til vellysten.

Fisk, fugle, dyr og planter har maleren inddraget i denne mærkværdige, hedenske paradisstemning . . . og mærkværdig er den jo; der er et eller andet galt. Det, der sker her, er ikke virkelighed, men drøm. Alene det fornuftstridige, at kunstneren har byttet om på de naturlige størrelsesforhold og gjort dyr og planter store, medens menneskene er små, får os til at føle usikkerhed overfor billedet. Hvad er maleren egentlig ude på?

I den øverste halvdel af detaljen side 1 kan De se nogle af disse kæmpefugle, som kigger på menneskeparrenes kærlighedsscener. Under dem er der en mand, som står på hovedet i vandet med en frugt eller sådan noget mellem benene. Et andet par sidder i en gennemsigtig kugle, og under den er der en kugle til, hvorfra en mand kigger ud gennem et rør på en rotte, som vil ind til ham!

Dette er som sagt kun et lille udsnit: hele midterbilledet er en fortryllet have, fyldt med lignende fantastiske ting — bedårende malede i lyse farver, og trods de ofte »vovede« kærlighedsscener aldrig vulgært eller pornografisk. De nøgne kroppe er så at sige klædt på med poesi.

På billedet til højre herfor kan De se en detalje fra en af sidefløjene, der fremstiller fortabelsen. De elskende par er øjensynlig her endte i en slags Helvedes forgård på vej til brand og evig pine.

Vort udsnit er domineret af en bleg »træ-mand«, hvis ben er gamle træstammer, medens fødderne er to mørke skibe. Hans hule krop er en underlig æggeskal, der rummer et værtshus, hvor en kone er ved at tappe øl fra en tønne, medens andre sidder omkring et bord. Over dette værtshus kan De se et flag — et gammelt værtshusskilt — med en rød tingest på. Det er en sækkepipe, magen til den, træ-manden



malerier. Den franske maler Paul Cézanne, der nu lige som van Gogh betragtes som en af verdenskunstens mestre, ankom til udstillingen for at studere billederne, han havde hørt så meget om. Han stejlede harmfuldt ved synet af malerierne og sagde ifølge overleveringen til den ulykkelige maler: »De laver sindssygt maleri!« En anden maler, Paul Gauguin, misbilligede ligeledes van Gogh voldsomt og udtalte, at hans malerier ville skade kunstens sag. Og så havde Cézanne kun få år tidligere været udsat for nøjagtig den samme grovkornede behandling, som han nu bød van Gogh. Han havde udstillet sine malerier og måttet finde sig i, at den højt agtede amerikanske maler James A. McNeill Whistler, der bærede udstillingen med et besøg, blev voldsomt ophidset ved synet af de moderne billeder og for-

tørnet udbrød: »Hvis et barn på ti år havde tegnet dette på sin tavle, burde dets mor give det en endefuld — hvis hun var en ordentlig mor!«

For at det ikke skal være løgn, havde Whistler, der fremsatte disse fordømmende udtalelser, en række år tilbage måttet høre på, at en af Englands største kunsteksperter John Ruskin i 1877 ved synet af et af hans malerier rasende sagde: »Jeg har set og hørt meget om proletarisk uforskammethed til dato. Men jeg har aldrig troet at skulle opleve at høre en svindler kræve 200 Guineas for at smide en spand maling i hovedet på publikum.«

I dag synes vi, at Whistlers kunst er noget af det skikkeligste, man kan forestille sig, men sådan bedømte en ekspert altså stakkels Whistler — dengang.

Men hvorfor kan man ikke lære af de gamle fejltagelser og på den måde undgå at miskende kunstnerne i fremtiden, vil De måske spørge. Kunstnerne, og det gælder ikke blot malere, men billedhuggere, forfattere, komponister og andre, er følsomme men-

*Paul Cézanne (1839—1906) »Kortspillerne«.*  
*»Ska' det være kunst?«, spurgte Whistler.*





nesker, der med åbne og kritiske sanser iagttager verden omkring sig. Talentet, de er født med, sætter dem i stand til at udtrykke sig på en særlig indtrængende måde inden for det felt, hvor deres evner ligger. Kunstneren er en slags spejl for sin tid. Og det er ikke altid lige rart at se i et spejl, enten fordi spejl billedet er anderledes end det, man er vant til at se, eller fordi det viser en ubehagelig sandhed. Men uanset, om vi kan lide det eller ej, sidder hver kunstner med *sit* lille spejl, der viser noget, ingen før har været opmærksom på. Alt, hvad der er nyt, er forandring, og forandring vækker som regel modstand. Men det er nu godt at vide, at eksperter og andre

kloge hoveder så ofte har taget fejl. Overfor fremtiden og det nye er vi alle lige.

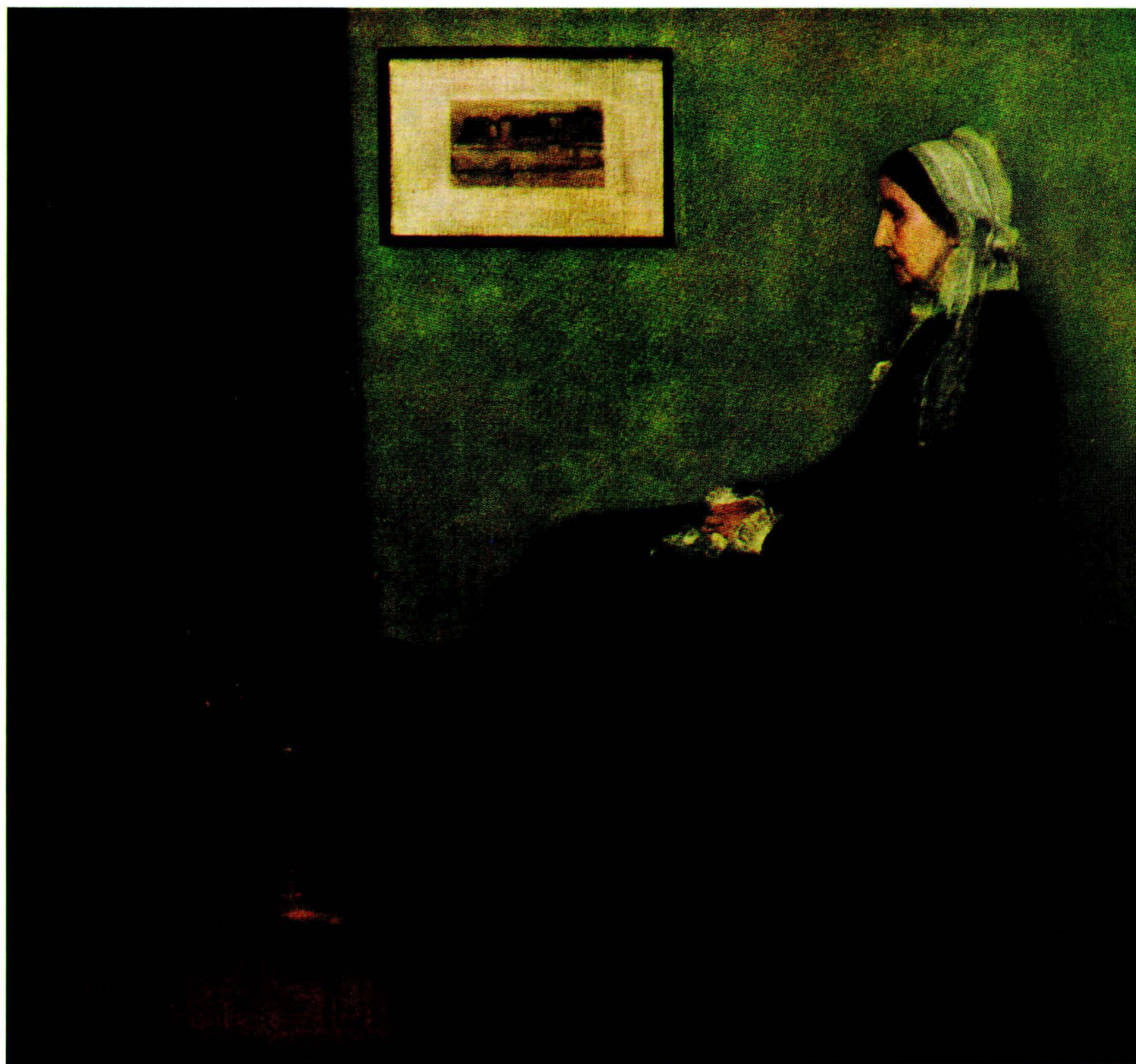
Måske det alligevel er værd at se lidt nærmere på de nye kunstformer, der i første omgang irriterer os.

Redaktionen af dette tillæg vil i de nærmeste måneder beskæftige sig med billedkunstens forskellige udtryksformer.

*Henning S. Møller.*

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

*James A. McNeill Whistler (1834—1903) »Arrangement i gråt og sort« 1871.  
»Ska' det være kunst?«, spurgte Ruskin, da han så et billede af Whistler.*









har over hovedet. Fabelfigurens ansigt er et almindeligt menneskeansigt, men med et uhyggeligt udtryk i øjnene. Dens hat er en stor flad tallerken, hvorpå djævle går i rundkreds med nøgne mennesker. En stige fører op til dette mareridtværtshus: et væsen med en pil i enden går derop, medens en djævel er igang med at lokke en anden arme sjæl på vej.

Der sker mange andre sære ting. Vi er endte i et Helvede, hvor mennesker godt nok pines og plages, som man efter sigende skal dernede — men det er ikke en almindelig torturanstalt, som vi kender dem fra så mange andre af middelalderens helvedsfremstillinger. Sin dybeste uhygge får dette boschske helvede af, at det tilsyneladende er vanviddets hjemsted.

Intet andet sted i kunsten finder vi en sådan vrimmel af fantastiske tegn og fremstillinger, og trods mange lærde studier er billedets egentlige indhold stadig en gåde.

Det kan måske interessere nu om dage, hvor alle taler om narkotika, om LSD og lignende, at man for år tilbage har fremsat den teori, at billeder som dette kan være malet under indflydelse af narkotika. En tysk forsker har faktisk fundet frem til en bog fra det 16. århundrede, der kaldes »Hekse-pomade«, og heri findes adskillige opskrifter på narkotikalignende stoffer, som man har efterprøvet på forsøgspersoner. De fortalte alle bagefter, at de havde haft uhyggelige drømme, hvori de oplevede orgier i selskab med djævelske væsner, at de fløj eller følte sig hensat til underverdenen.

Når man ved, til hvilken grad datiden var hærget af overtro, hekseri og angst, kan man let finde litterære kilder til Boschs kunst. Ingen dengang tvivlede på, at djævle var en realitet og at de færdedes iblandt menneskene i hekses og uhyrers skikkelser.

Mange af datidens skrifter er fyldte med udpenslede beskrivelser af djævlesyner — ofte stærkt seksuelt farvede — og helvedesskildringer er utallige: den gruopvækkende skæbne, der ventede synderne efter døden afmaledede den tids moralister med de krasseste midler i håb om, at afskrække folk fra det onde.

Det har Bosch naturligvis brugt, men hans billeder rummer også et utal af symboler af enhver art — de fleste af dem er forlængst blevet uforståelige for nutidens mennesker. Det er symboler, som henviser til den hellige skrift, til alkymistiske skrifter, til kristne legender og mange andre kilder. For eksempel betyder de forskellige farver noget, de mange dyr, som findes i »Lysternes Have«: fugle, løver, tigre, elefanter, ugler — Satans symbol: kætterfuglen — rotter o. s. v. havde hver deres betydning dengang, ligesom frugter og blomster.

Når man for eksempel ofte i den tids billeder ser en mand med en rød nellike i hånden, så betyder det ikke, at han holdt af blomster, men at han var religiøs: nelliken var nemlig et symbol på Kristi lidelser. På samme måde betyder frugterne i vores billede uden tvivl noget; frugter som jordbær og kirsebær var blandt andet symboler på kønslige glæder.

I middelalderen elskede man at putte den slags skjulte hentydninger ind i malerierne; nogle af dem

har været almindeligt forståelige for datidens mennesker, andre var mere sindrige og kun til at genkende for de indviede. Meget af det er som sagt glemt i vor tid, men man har prøvet at tolke Boschs symbolsprog igen — ofte med ejendommelige resultater til følge.

Det kan således nævnes, at en lærd forsker har hævdet, at »Lysternes Have« i virkeligheden skulle være en slags kættersk altertavle. Ifølge hans teori skal maleriet vise vejen til den fuldkomne harmoni mellem sjæl og legeme, og midterbilledet vise Paradiset, som det var før syndefaldet, og som det engang vil blive igen, når »den nye Adam« skal regere. Billedet skal altså ifølge denne forsker røbe, at Bosch tilsyneladende var medlem af en kættersk sekt: »adamiterne«, for hvem udsvævelser — og religiøs prostitution, som man kender det fra Indiens templer — skulle være en vej til højere åndeligt liv.

Teorien er naturligvis mødt med protester fra andre kunsthistorikere, men den viser, hvor vanskeligt det kan være at komme til bunds i Boschs værker, hvad forståelsen angår, med mindre man simpelthen vil sige, at et maleri som »Lysternes Have« er en rejse i underbevidsthedens land.

Alle disse tolkningsforsøg er videnskabeligt pusleri. Det er spændende, hvis det engang lykkes at føje brikkerne i sådan et puslespil rigtigt sammen, men det vil næppe nogensinde lykkes fuldt ud. Tilbage bliver dog så, at både »Lysternes Have« og Hieronymus Boschs andre billeder er fremragende og fængslende malerkunst. Det er i egentlig forstand billeder til at se på, billeder som kan fylde os med spænding, uhygge og glæde . . . ganske ligegyldigt om man »forstår« dem eller ej.

Og hvorvidt kunstneren har været gal eller ikke, lægger hverken til eller trækker fra, når vi skal vurdere hans værk. Bosch er en af de allerstørste kunstnere, Europa har ejet; han får én til at mindes den antikke filosof, som sagde, at intet stort geni er uden et anstrøg af galskab.

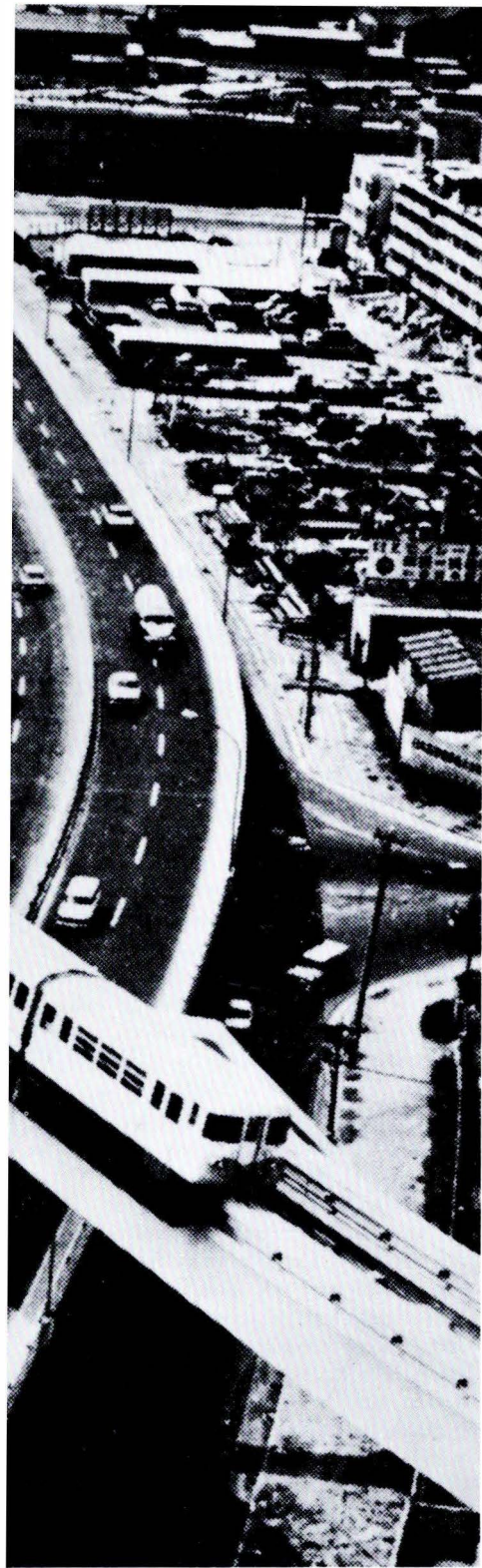
I mange år var Hieronymus Boschs kunst overset eller glemt, den var for underlig til, at man kunne få plads til den i sine forestillinger om, hvordan kunst bør være.

Men i nyere tid har hans sære billeder atter tiltrukket sig opmærksomhed, måske fordi også vi lever i en spændingsfyldt og mærkelig overgangstid. Politiske rystelser og tekniske opdagelser har forandret vores opfattelse af verden; atombomben hænger over vore hoveder på samme måde som dommedagstruslen svævede over middelalderens mennesker. Først og sidst har nutiden oplevet en vældig opblussende interesse for den menneskelige sjæl — eller psyke, som man siger nu om dage — og dermed er Bosch igen kommet i søgelyset. Det er godt således. Maleren fra 's-Hertogenbosch har stadig noget at fortælle om menneskets drømme og forhåbninger.

*Ejner Johansson.*

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





Flyvetraffikkens store minus og store problem er, at rejserne kun delvis foregår i luften. Størstedelen af rejsestrækningen er ganske vist luftrejse. Men størstedelen af rejsetiden er jordbundet rejse, nemlig mellem byerne og deres lufthavne.

Derfor er der fremkommet talløse forslag angående hurtigbaner mellem byerne og deres lufthavne, der som regel ligger langt fra eksisterende jernbaneanlæg.

Det har i mange tilfælde drejet sig om baner, der er helt anderledes end de klassiske jernbaner, f.eks. hængelbaner.

Billedet viser Tokyo's lufthavnsbane. Det er en Alweg-bjælkebane, som er ført over huse, gader, jernbaner, havnekajer og åbent vand. Den er ca. 15 km lang.



I New York-området er der store afstande mellem den centrale bydel, Manhattan, og lufthavnene, særlig den, der betjener den internationale trafik, Kennedy-Airport. Der er fine motorveje hertil, og de har mange kørebaneer. Men de er alligevel tit overbelastet, så det kan tage lang tid at nå frem.

Nu søger man at komme uden om den vanskelighed ved at indsætte en serie lufthavnsbusser, der er udrustet med jernbanehjul, som kan sænkes og hæves, så disse busser kan køre både på veje og skinner.

Busserne benytter som hidtil byterminalen på Manhattan og gadetrafiktunnelen under East River. Men herefter kører de ad en jernbane i stedet for motorvejen omtrent til lufthavnen. På den sidste korte strækning, over selve lufthavnsområdet til de forskellige terminalbygninger, kører busserne atter med hævede jernbanehjul.

Denne kombinerede vej- og jernbanetraffic er et eksperiment, hvis formål er at reducere flyvetrafikanternes samlede rejsetid.



der Lyngbyvej kan udføres sammen med Lyngby-motorvejstunnelen, hvilket mere er et organisatorisk end et teknisk problem. Såfremt man udfører motorvejen og banen i et samlet anlæg, er det navnlig motorvejsarbejdet, der er bestemmede for, hvor hurtigt banen bliver færdig.

Citybanen kan derimod ikke bygges ret hurtigt. Det er ganske vist allerede besluttet, at den skal bygges. Men dens lokale linieføring er ikke fastlagt, besluttet eller projekteret. Da den skal føres under et meget stort antal bygninger i den gamle by og under dennes uregelmæssige gadenet, hvorunder der findes et virvar af ledninger af forskellig art, vil det tage meget lang tid at detailprojektere, ekspropriere og bygge bybanen, hvilket her må ske i vid udstrækning ved håndkraft og med stor forsigtighed. Citybanen kan derfor først komme til at indgå i den store helhed et betydeligt antal år efter det tidspunkt, hvor den egentlige lufthavnsbane fra Lyngbyvej kan være fuldført.

Baneanlæggene fra Enghavevej til Kastrup Lufthavn får en længde af 9 km. De kan bygges for mellem 100 og 150 mill. kr. Dette er nok lidt mere end prisen på en enkelt af de DC 8-flyvemaskiner, som SAS har købt og stadig vil nyanskaffe i stort antal. På den anden side er det utvivlsomt mindre end prisen på en af de Boeing 747-flyvemaskiner, hvoraf SAS allerede har bestilt et par stykker.

De skitserede baneanlæg fra Østerport til Lyngbyvej får en længde af ca. 4 km; helt til Hellerup bliver der mellem 5 og 6 km. Hele dette anlæg kan udføres for en meget ringe pris pr. km. Den samlede byggepris bliver sikkert mellem 100 og 150 mill. kr.

Den eventuelle sidegren til Emdrupvej, som dog ikke tjener som led i lufthavnsbanen, men som kan få meget stor betydning som led i bybanesystemet, bliver ca. 2 km lang. Den kan formentlig udføres for omkring 50 mill. kr. Til gengæld vil dette baneanlæg overflødig gøre den lovbesluttede indføring af Farumbanen via Svanemøllen Station med viadukter over Vanløse-Hellerup banen og over Lyngbyvej, en ny station ved Lyngbyvej Stationen og niveaukrydsningsfri sportilslutning til Boulevardbanens S-banespor ved Svanemøllen Station og den deraf nødvendiggjorte flytning af stationen, som tilsammen sikkert koster adskilligt mere.

De to banestrækninger, der er nødvendige af hensyn til lufthavnsterminalen ved

Lyngbyvej og de specielle lufthavnstog, vil altså tilsammen koste omkring 300 mill. kr.

Dette kan måske nok synes at være et betydeligt beløb. Men det er kun ganske lidt i forhold til, hvad det koster at bygge Citybanen fra Hovedbanegården til Østerport, uanset at denne kun bliver ca. 4 km lang.

Lufthavnsbanens to strækninger fra Lyngbyvej til Østerport og fra Emdrupvej til Kastrup, kan utvivlsomt få større betydning end Citybanen alene. En ganske anden sag er, at Lufthavnsbanens nordlige gren med forbindelser til Hellerup og Emdrup, kan kobles til Citybanen og derved bibringe denne langt større betydning end ellers muligt. Netop derved kan der skabes et virkeligt grundlag for Citybanen.

Lufthavnsbanens nordlige strækning kan som sagt bygges langt hurtigere end Citybanen, og den kan gøre langt større trafikale nytte pr. investeret million. Derfor er der grund til at bygge den færdig først.

Omkostningerne for Lufthavnsbanen fra Lyngbyvej til Kastrup bliver kun forsvindende små i sammenligning med, hvad det koster at bygge det planlagte vældige motorvejsanlæg fra Lyngbyvej til Kastrup. Da banen får lige så stor passagerbefordringskapacitet som vejanlæggene, og da den kan aflaste dem, så de ikke behøver så mange vognbaner som ellers, må det være motiveret at investere pengene i banen senest samtidig med vejbyggeriet.

Banestrækningen fra Kastrup til den eventuelle lufthavn på Saltholm kan derimod ikke bygges hurtigt, fordi størstedelen må udføres som tunnel under Drogden. Det gør dog ikke noget, at det tager længere tid at få den fuldført, blot banen bliver færdig nogen tid før Saltholm Lufthavn bliver færdig, så banen i en periode kan bruges som gods- og arbejdsbane og derved kan tjene byggearbejdet på Saltholm.

Tunnelforbindelsen under Drogden bliver meget dyr. Men den bliver billig i forhold til et eller flere tunnelanlæg med sammenlagt et dusin eller flere vognbaner. Blot banen af hensyn til lufthavns trafikken kan medføre, at der kan spares et par vognbaner i vejttunnelerne, kan det dække byggeomkostningerne ved baneanlæget.

Man kan anlægge sådanne synspunkter for hele banestrækningen mellem luft-

havnen, lufthavnsterminalen ved Lyngbyvej som et sidestykke til det planlagte motorvejsanlæg, der følger stort set samme linie. Man kan følgelig gøre gældende, at baneanlægget kan erholdes uden netto-udgifter, eller rettere sagt, man kan få hele baneanlægget gratis og samtidig spare et nicifret pengebeløb.

Hvis man bygger en Saltholm Lufthavn til 4 milliarder kr. af hensyn til meget omfattende og tillige hurtig trafik mellem København og andre storbyer i Europa og den øvrige verden, bl.a. med overlydsflyvemaskiner, så vil det være ulogisk at undlade at bygge lufthavnsbanen. Den kan nemlig reducere flyvetrafikanternes bruttorejsetid til mellem  $\frac{2}{3}$  eller halvdelen.

#### **Lufthavnsbane og Intercitybane hele vejen mellem København og Malmø**

En lufthavnsbane mellem København og Saltholm må inspirere til bygning af en lignende bane mellem Malmø og Saltholm, fordi Saltholm Lufthavn skal tjene ikke blot hele København og Sjælland iøvrigt, men også Malmø og Skåne iøvrigt, ja fjernere dele af Sverige.

Derved fremkommer der en sammenhængende bane imellem København og Malmø.

En sådan bane kan få overordentlig stor betydning for bykomplekset som helhed. Det har dog ikke noget direkte med lufthavnsbaneproblemerne at gøre og skal derfor ikke behandles i denne sammenhæng. Men det skal fremhæves, at banen derved kan tjene dobbelt formål. Dens trafikale betydning, udnyttelse, driftsøkonomi og byggeomkostningerne må da vurderes herefter.

Dette gælder forøvrigt ikke blot banestrækningen over Amager og under Drogden, men for hele lufthavnsbanekomplekset, ikke mindst for strækningen Østerport-Lyngbyvej-Hellerup.

Lufthavnsbanekomplekset må altså vurderes ikke alene som et led i lufthavnsbanesystemet, men også som et led i S-banesystemet, tillige som halvdelen af bybanen København-Malmø og endelig som et supplement til fejnr trafikbanesystemerne.

Desuden må det vurderes i forbindelse med hele systemet af københavnske motorvejsanlæg, ganske særlig motorvejen mellem Lyngbyvej og Saltholm, som den skitserede baneforbindelse i betydelig grad kan aflaste og overflødig gøre.



Et tog i køreretning Skanderborg-Århus får ved indkørselssignalet (forgreningssignal) i Kongsvang signal »Stop«. Lkf. går til telefonen og får underretning om, at toget ikke som efter planen skal til Århus H, men til Århus Rangerbanegård.

Kan en sådan omlægning ske telefonisk, eller skal den ændrede plan gives skriftligt?

Lkf. *N. K. Jensen* (Steff), Ar.

*Svar:*

Hvis et tog ikke kan køre over en del af den forud planlagte strækning, skal det aflyses efter reglerne i SR § 44, og skal toget i stedet for køre over en anden strækning, skal det tillyses som særtog efter reglerne i SR § 34. Underretning om begge forhold skal ske skriftligt.

På den anden side kan der opstå en situation, der nødvendiggør ændrede dispositioner, på så sent et tidspunkt, at man ikke kan overholde disse regler. I så fald bør togledelsen *alligevel* kunne gennemføre disse ændrede dispositioner med nødvendig hensyntagen til sikkerheden (tydelig aftale mellem lokomotivføreren og stationen m.v.). En sådan situation har sikkert foreligget, da toget blev dirigeret til Århus Rangerbanegård i stedet for til Århus H.

Når man kører på Svendborgbanen (og vel også andre enkeltsporede baner med samme signalsystem), kan følgende problem opstå, når en station er ubetjent.

Normalt er signalerne i begge retninger sat til »automatisk«, således at vi selv tænder »kør«. Lad os tage det eksempel, at signalet foran stationen forbliver på »stop«, så *kan* vi *ikke* fra telefonen ved signalet få forbindelse med nogen, da stationen er ubemandet.

Hvordan skal man da forholde sig? SR §§ 1 og 49 giver ikke klare og fyldestgørende oplysninger herom.

SIR giver heller ingen fyldestgørende oplysninger herom.

Hvordan skal man forholde sig, når man kører MO alene uden togpersonale?

Derfor bedes man venligst oplyse mig om dette her i bladet, da det jo også har stor betydning for andre.

*Villy Olsen.*

*Svar:*

De har ret i, at hverken SR eller SIR giver fyldestgørende oplysninger om, hvordan der skal forholdes i den nævnte situation. Det skyldes blandt andet, at det drejer sig om en af de situationer, hvor man ikke kan give generelle regler, uden at de bliver meget komplicerede.

I henhold til SIR må viderekørsel forbi et indkørselssignal, der viser »stop«, kun finde sted ved indrangering ved telefonisk indkørselstilladelse, eller ved at der vises »stop og ryk frem«. Når stationen er ubetjent (ubemandet), kan ingen af disse fremgangsmåder anvendes, hvorfor det må overlades til togets chef, togføreren, i hvert enkelt tilfælde at træffe den afgørelse, som han finder rigtigst. Det vil normalt sige, at togføreren indrangerer toget (eventuelt efter at have undersøgt forholdene inde på stationen). Når lokomotivføreren kører alene og derfor fungerer som togfører, sker indrangeringen ved lokomotivføreren foranstaltning. Før toget kører videre fra stationen, bør togføreren (lokomotivføreren) sikre sig, at signal »stationen ubetjent« er tændt, ligesom han bør underrette nabotogfølgestationen om forholdet gennem den telefon, som findes uden på stationsbygningen på mange af de ubetjente stationer.

Hermed et par spørgsmål, som jeg gerne vil have optaget i Dansk Lokomotiv Tidende, såfremt der kan gives et svar, idet jeg mener, at det har almen interesse at få dette belyst.

Manuelt betjent overkørsel 175 km 84,4 mellem Rødekro og Hjordkær er blevet forsynet med uordenssignaler ifølge meddelelse af 4. december 1967, som jeg medsender.

*Spørgsmål 1:*

I hvilken afstand skal toget befinde sig fra manuelt betjent overkørsel med uordenssignaler Nr. 175, inden bommene lukkes og uordenssignalet slukkes.

*Spørgsmål 2:*

Hvordan kan man konstatere, at man er inden for denne afstand, så at man kan søge at bringe toget til standsning, forinden overkørslen passerer med uordenssignalet tændt.

Nu håber jeg, at det er skrevet således, at I forstår meningen af det, og det kan besvares, da jeg ikke i hverken sikkerheds- eller signalreglementet kan finde en forklaring på det.

*Thorkild Nielsen,*

Pa.

*Svar:*

Overkørsel nr. 175 nedlægges i løbet af 1968, hvorfor den ikke er blevet forsynet med automatisk bomanlæg i lighed med f.eks. overkørsel nr. 170 og 172.

(Fortsættes side 18)



# Trafikanalyser og gisninger

En grundig undersøgelse af Københavns trafikforhold blev bebudet for nylig.

Målet for analysen, der skal være færdig i 1968 og vil koste ca. kr. 3 millioner, er at give byplanlæggere og trafikeksperter materiale til en forudbedømmelse af udviklingen med deraf opstående behov for investeringer indtil ca. år 2000.

En lignende undersøgelse i London, »The London Transportation Study«, skal bl. a. skaffe overblik over muligheden for fortsat udbygning af t-banesystemet og af bybanen i det hele taget, samt af vejnettet.

Derfor er London Transport direkte og stærkt impliceret deltager i undersøgelsen. LT har haft »fingeren på pulsen« mange gange før gennem de såkaldte »1-dags tællinger«.

Fælles for begge hovedstæder: gadernes overbelastning med kørende trafik, specielt giver flere og flere private køretøjer kvaler.

## *Illusorisk*

Trafikstandsninger gør den tidsmæssige fordel og behageligheden ved at køre eget motorkøretøj i bykernen temmelig illusorisk – det er en iøjnefaldende ulempe for enhver, der har arbejde at udføre på den »kommandopost« for store dele af et lands erhvervs- og kulturliv, som en moderne storby er.

I grunden burde man mene, at det er lige så upassende at køre privat i bykernen, som det ville være at iføre sig arbejdstøj for at gå til tante Albines 70 års fødselsdag. Tallene antyder det næsten, og parkeringsproblemet kunne tjene som monument for cifrene.

Hos os har DSB foreslået bilister fra periferien at køre til nærmeste bybanestation, parkere vognen og fortsætte til centrum let og direkte med S-tog.

Desværre er der mangel på p-plads nogle steder, desuden er bilens komfort måske S-togenes egentlige konkurrent, trods alt. Der skal nok mere til en p-plads, før privatbilisten opgiver at øge, ved sin blotte tilstedeværelse, bykernens færdselsproblem.

Den store trafikanalyse vil hjælpe med til at overbevise flere om de indbildte fordele ved at køre selv i bykernen.

## *Statistik*

Nogle af resultaterne af LT's 1-dags tællinger er lærerige.

Er billedet meget anderledes i dag end for 10 år siden, når titusindvis af morgenmænd og -kvinder

på 3 timer sætter kurs mod storbyens forretninger, kontorer, fabrikker og andre arbejdspladser?

På væsentlige punkter er det.

Sidste år viste tællinger bl. a., at antallet af køretøjer der kører (hvis vi kan bruge det ord alene om kør/stop bevægelsen i byen) mod centrum i tidsrummet kl. 7 til 10, er vokset med 15.800 (21 %) siden 1956 – men passagerantallet i vognene er faldet med 58.100 (17 %).

De 26.500 flere biler i 1966, der befordrede 35.000 flere passagerer, fyldte mere end 5 gange den plads, der blev »ledig« på gaderne som følge af 1.700 færre busser.

I 1966 repræsenterede busserne på Londons gader mindre end en sjettedel af den samlede trafikmasse, men busserne transportererede 60 % af samtlige passagerer.

Privatbiler repræsenterede 80 % af den samlede trafikmasse, men befordrede kun en trediedel af passagermængden.

I 1966 befordrede to trediedele af private køretøjer kun føreren, fire femtedele af resten medførte 1 passager. Gennemsnitlig befordrede hver privatbil mindre end 1½ passager, fastslog statistikerne med deres evne til at brøkkele os.

Strømmen af privatbiler på 13 indfaldsveje mod centrum var 5 % større i 1966 end året før. I løbet af de sidste 5 år er den kørende trafik ad disse færdselsårer vokset en trediedel, dvs. næsten 2½ gang mere end tallet for området uden for bykernen.

Det samlede antal passagerer, der befordres til centrum i myldretiderne, har imidlertid ikke ændret sig væsentligt siden 1963.

## *Problematisk*

I modsætning til privatbilernes indflydelse på gade trafik breder t-banen sig støt, uhindret under gaderne – og befordrer flere og flere rejsende. Hver ny bil i bykernen er derimod en ny hindring for effektiv passagertransport.

Så problematisk er situationen i London.

Så problematisk er situationen i København.

Politiinspektør E. Groes-Petersen har udtrykt det således:

»Opgaven er ved at blive et sisyfos-arbejde, for bilister parkerer efterhånden helt hensynsløst.« Færdselspolitiet opfordrer nu kørende til at følge princippet i DSB's forslag: brug kollektive transportmidler imellem hjem og arbejdssted!





»Den opstående sol af elektrisk trækraft«, sådan blev temaet beskrevet i det første bomærke for Londons t-bane (1907). »Hurtig og sikker« står der i den symbolske tegning, som foruden t-banespor viser en af samtidens to-etages sporvogne. Sporvogne findes ikke mere i London, den sidste blev afskaffet i 1952, sidste trolleylinje nedlagdes for 5 år siden.

Bilisten i *sin* kvide siger: »Det burde være politiets opgave at hjælpe os med parkeringen!«

LT tager håndfast på spørgsmålet råd og vejledning i form af en ønskeseddel til ansvarlige myndigheder. Den har 8 punkter:

1. Udvidet parkeringskontrol. 2. »Klar bane« i gennemkørselsgader. 3. Udvidet kontrol med parkering og aflæsning ved fortovskanter. 4. Flere forbud mod højre sving, med visse undtagelser for busser. 5. Begrænset adgang til hovedfærdselsårer i myldretider, igen med visse undtagelser for busser. 6. Omdirigering af tung erhvervskørsel. 7. Fuldstændigt forbud mod parkering og ophold i det hele taget på, eller nær ved, busstoppesteder. 8. Reserverede gader for busser nogle steder.

Listen må selvfølgelig ikke opfattes som en universalløsning, siger man. I bedste fald ville opfyldelse af de nævnte punkter kun mildne virkningen af trafik»propper« i fremtiden.

Eksempelvis har man erfaret, at nye gader og raffinerede gadeforbedringer er kortvarige lettelser, idet flere trafikanter, der tiltrækkes af de bedre forhold,

temmelig hurtig fylder den mer-plads, som skabes de pågældende steder og dermed blot øger presset andre steder i vejnettet.

### Teoretisk

Noget tyder således på, at en bykernes trafikårer kun kan komme til at virke mere effektivt, hvis de aflastes i et vist omfang for privatkørsel til fordel for udvidet brug af kollektive transportmidler og dro-scher.

LT's statistikere kan supplere teorien med oplysningen, at 667 millioner kørte med t-banen sidste år. Hvordan situationen ville have været, hvis disse 667 millioner bybanerejsende – 1,4 % flere end i året før – havde været henvist til de allerede overfyldte gader, må man nøjes med at gisne om.

Nordens største by – København – er midt i lignende forhold, tilmed er byen kun ved begyndelsen til den første t-banelinje under bykernen, så dens trafikanter har sådan set én grund mere til at gisne.



# General Charles de Gaulle og arabernes olie

Den kolde krig mellem Frankrigs statschef, den snart 78-årige general *Charles de Gaulle*, og Frankrigs tidligere allierede USA, er i stadig og støt udvikling. Hidtil har regeringen i Washington officielt vendt det døve øre til generalens mange anti-amerikanske erklæringer og har forbavsende tålmodigt fundet sig tilrette med de dyre og besværlige følger af den store, gamle mands megalomane politik: generalen viste *NATO* ud af Frankrig, opfordrede de fransk-talende Canada-borgere til oprør mod det, han kaldte engelsk overherredømme, stod kraftigt bag den aktion, der førte til pundets devaluering, blokerede Englands, Irlands, Danmarks og Norges optagelse i det europæiske fællesmarked, forbød de franske *Dassault*-fabrikker at afskibe bestilte og delvis betalte *Mirage*-jagermaskiner til Israel, manipulerede med guld *versus* dollars på en måde, der medvirkede til præsident Johnsons beslutning om at indskrænke amerikansk investering og dollars-forbrug i Europa og andet steds.

Man må erkende, at 1967 var et De Gaulle-år.

Men de amerikanske dagblade og især de to meget indflydelsesrige ugeblade *Time* og *Newsweek* har i den senere tid på utvetydig vis afspejlet den vrede, som hersker i Amerika mand og mand imellem mod den herre, som faktisk kan tak-



Balancen i fællesmarkedet.

ke De Forenede Stater for, at hans land i dag er levende og frit.

I ugen efter nytår kunne man i det store *New York Times* læse en annonce, der bar overskriften: **NOT WANTED** (frit oversat: hvad vi ikke har brug for). Annoncøren var en af Amerikas kendte automobilforhandlere, *Harold Conner*, der har filialer i adskillige nordamerikanske stater og handler med *General Motors*-biler, navnlig Chevrolet. Det hed i Conners annonce bl.a.:

– Hvis De er ejer af en fransk bil og ønsker at skifte den ud med en anden, skal De ikke komme til os: Vi tager ingen franske vogne i bytte!»

I alle Conners filialer har sælgerne ordre til at meddele deres kunder, at vogne af fransk oprindelse ikke »er en cent værd.«

Man kunne videre læse i annoncen (der tidligere var indrykket i store provinsblade i de stater, hvor Conner havde sine filialer):

– Franskmændene tabte deres land til tyskerne i 1940, efter at de havde kæmpet *kun* i 45 dage. Det tog amerikanske, engelske og canadiske styrker tre års kampe, et horribelt antal faldne og milliarder af dollars at vinde deres land tilbage for dem.«

*General Charles de Gaulle, i overnaturlig støvrelse, står nu i Madame Tussauds berømte vokskabinet i London.*

Og til slut skriver den amerikanske bilforhandler: – Så, *hvis* De har en fransk vogn – hvorfor sender De den ikke retur og prøver at få nogle gode amerikanske dollars tilbage?»

Harold Conners private krig mod general de Gaulle og hans land synes at have vakt almindelig begejstring i Amerika. I adskillige restauranter i New York nægter værterne at servere franske vine, selv om deres kældre er velforsynede med flasker fra Bourgogne- og Bordeaux-distrikterne. Fransk parfume boykottes, rejsebureauerne har svært ved at sælge charterture til Frankrig, tekstilindustrien i De Forenede Stater lægger franske stoffer på is, og over hele Amerika, fra Østkysten til Californien, sælges nu tusinder af knaphulsmærker med anti-fransk tekst.

Man bør imidlertid, under hele denne amerikanske privatfejde mod Frankrig og general de Gaulles velgennemtænkte korstog mod det, han ynder at kalde amerikanernes økonomiske *empire-building* hinsides deres egne grænser, ikke glemme, at Frankrig næppe er synonymt med Gaullismen, og at Amerika ikke indretter sin politik på linje med nogle USA-borgeres galsindede aktion mod *Lafayettes* fædreland: Når Frankrig en gang har fået en ny statschef og Amerika har endt sin uheldige krig i Vietnam, vil det nymodens fjendskab mellem de to lande sandsynligvis forsvinde som den sne, der kun kan trives i kolde tider.





**WE ARE NOT  
FEATURING  
FRENCH WINE**

DISCOURTESY  
PRES.  
CHARLES DE GAULLE



**BOYCOTT FRENCH PRODUCTS!**

BUY AMERICAN

**NOT WANTED**

IF YOU OWN A FRENCH AUTOMOBILE,  
DON'T BRING IT TO US TO TRADE!

**WE DON'T WANT IT!**

*Anti-gaullistiske plakater  
i amerikanske butikker.*

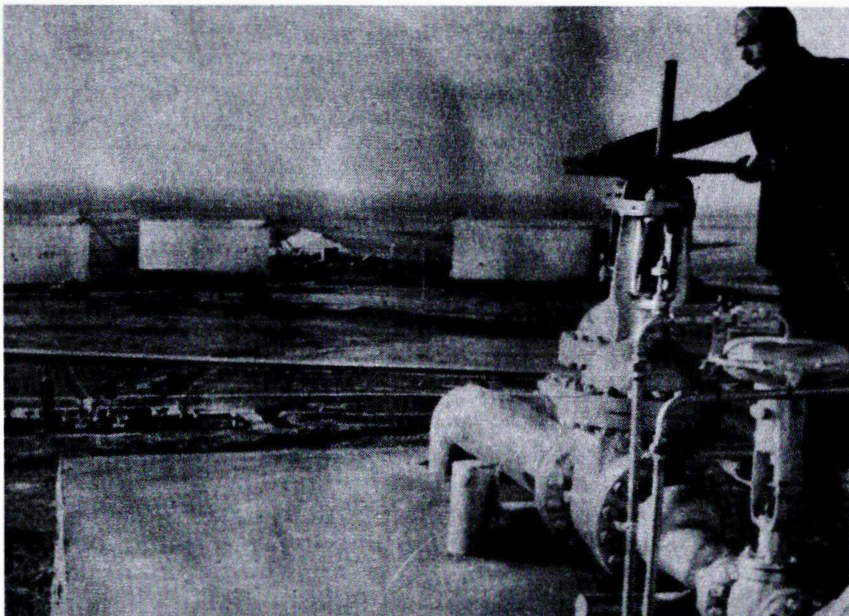
Med dette forbehold *in mente* kan man betragte situationen, som den i øjeblikket er: overalt, hvor amerikanske interesser trænges tilbage, kommer franskmændene ind.

I en artikel i New York-tidsskriftet *New Leader*, betitlet »Den nye kolde krig«, skriver professor *Harold Kaplan*, at general de Gaulle i virkeligheden spiller rollen som *scavenger* – en slags plynderer, der »hugger sit bytte, mens to kæmpende modstandere (d.v.s. USA og Sovjet) har deres horn så sammenfiltrede, at ingen af dem har tid til eller mulighed for at tænke på andet end deres indbyrdes opgør« – »se for eksempel på alle disse olie-handler, Frankrig for tiden har så travlt med at afslutte i den nært orient!«

Det er klart, at den amerikanske økonom ikke kan betragtes som noget neutralt sandhedsvidne til det, der foregår på de arabiske oliefelter og i de mellemøstlige hovedstæder, hvor der efter Israelsejren i seksdages-krigen nu forhandles om udnyttelsen af de arabiske staters rige oliekluder. Det er ikke mindre tydeligt, at den franske statschef er i færd med at inkassere belønningen for den anti-israelske og proarabiske holdning, han så tydeligt manifesterede under og umiddelbart efter opgøret mellem det lille, stærke Israel og det kæmpemæssige, svage *Nasser*-konglomerat af muhammedanske stater. Et eksempel:

Iraks præsident, *Mohammed Arif*, knyttede for kort tid siden kontakt med Frankrigs største olieselskab, »*Compagnie Francaise de Pétroles*« og lod spørge, om dette kapitalsvære foretagende ville være interesseret i udnyttelsen af de irakske oliefelter ved Rumalia – et område, hvor geologiske oliespecialister har konstateret forekomster på anslagsvis ca. en milliard tons råolie.

De franske olieforsyninger var i de senere år i væsentlig grad kommet fra den algeriske del af Sahara, hvor franske selskaber har koncessioner og hvorfra en trediedel af al råolietilførsel til Frankrig kom: i 1967 ca. 20 mill. tons råolie.



*Olie-anlæg i Irak.*



*Anti-fransk plakat i en vinhandel i New York: »Fransk vin bryder vi os ikke om at sælge . . .«*

De Gaulle sagde ja til forslaget fra Irak.

Indtil juni 1967 havde et internationalt selskab, »*Iraq Petroleum Company*« (ICP) udnyttet landets olieforekomster. Det ovennævnte franske selskab, BP, Shell, Mobil og Esso havde hver haft en andel på 23,75 procent i ICP. Den legendariske oliemagnat, armenieren *Calouste*

*Gulbenkian* (»mr. five procent«) og hans arvinger havde de resterende fem procent.

I august 1967 nationaliserede den irakske regering de meget olierige Rumalia-områder og anbragte dem administrativt under »*The Iraq National Oil Company*« – der hverken havde erfaring eller kapital til at udnytte felterne.

Erfaring såvel som kapital havde »*La Compagnie Francaise de Pétroles*«, 35 procent af aktiekapitalen i dette gigantselskab tilhører den franske stat.

Efter at *Muhammed Arifs* udsending i september 1967 havde forhandlet i Paris på basis af det irakske tilbud til Frankrig om en monopolkontrakt vedrørende Rumalia-oliefelterne, sendte den franske regering ambassadør *Augustin Jordan*, en af de mest erfarne *Quai d'Orsay*-diplomater, til Bagdad. Som introduktion til forhandlingerne om oliekoncessionen medbragte han et fransk tilsagn om en kredit på ca. 420 mill. kr.

Den irakske industriminister *Chalil Ibrahim* lod den franske diplomat forstå, at ICP ikke længere ville have nogen mulighed for at arbejde på de omhandlede oliefelter. Derimod ville det være den irakske regering kært at indlede et samarbejde med franskmændene . . .

*Viggo Jensen.*



# Personalepolitik 1968

Nu nærmer den dato sig hastigt, da de første lokomotivmedhjælpere ved Ar. H. Maskindepot skal forfremmes til lokomotivassistenter, nemlig 1. april 1968.

Som situationen er i dag ca. 2 mdr. før, må det med beklagelse konstateres, at der intet som helst skridt er taget til at ændre de tilstande, som var herskende for 4 år siden, da de i dag implicerede lokomotivmedhjælpere blev ansat.

Dengang og i al tiden derefter er samtlige aspiranter ansat som lokomotivmedhjælpere ved Ar. H. Maskindepot så hurtigt som muligt efter ansættelsen blevet ekspederet over i 1. distrikt og for størstedelens vedkommende med udsigt til mange års tjeneste i dette distrikt, dette til trods at den såkaldte »blå betænkning« fra 1961 angående den fremtidige lokomotivmandsuddannelse tilsigtede at undgå disse forflytninger uden for distrikterne.

For det hold af lokomotivmedhjælpere ved Ar. H. Maskindepot, som nu står

foran oprykning til lokomotivassistenter, kan det endvidere siges, at det var imod givne løfter fra personalekontoret i 2. distrikt, at disse forflytninger dengang skete, nogle med mindre end et døgn varsel, så sent som 14 dage før ansættelsen var svaret i 2. distrikt, at man ikke dér så nogen grund til forflytninger, der var i hvert fald 99 pct. sikkerhed for, at det ikke skete, men »sikkerheden« var jo altså en illusion, virkeligheden var en ganske anden.

Belært af ovennævnte dårlige erfaringer har man derfor fra forskellig side inden for de implicerede søgt at skaffe oplysning om, hvad der skal ske med de lokomotivmedhjælpere, der pr. 1. april 1968 bliver lokomotivassistenter, skal de blive i Århus? Eller går turen igen over »bæltet«.

De, svar, som hidtil er givet, giver ingen anledning til optimisme, thi ved forespørgsel til afdelingsformanden, som igen må formodes at have spurgt på Hellerup-

vej, så er de 99 pct. hjemme igen! Men sporene skræmmer jo som sagt, så den resterende 1 pct. har jo ingen ro givet hos ovennævnte, mange er vel i ånden ved at pakke kufferten igen; hvorfor skal personalet i 1968 bydes en sådan uvished? Kan man ikke fra personaleadministrationen se 2 mdr. frem i tiden og sige enten eller, så der kan disponeres derefter af de ansatte, for hvem problemet er aktuelt.

*En kreds af lokomotivmedhjælpere ved Ar. H. Maskindepot.*

*Der er ingen anledning til at påregne forflytning af lokomotivmedhjælpere ved disses forfremmelse til lokomotivassistenter den 1. april 1968 i Århus. I øvrigt henvises til redaktionens kommentar i Dansk Lokomotiv Tidende for februar 1968, side 17, 2. spalte nederst.*

Undersøgelserne vedr. uheldet på Glostrup station natten mellem den 11. og 12. januar 1968 er nu afsluttet.

Som det vil erindres fra oplysninger i dagspressen, afsporede tog 291, et motortog bestående af to motorvogne og 2 bogiepersonvogne, der var på vej fra København mod Holbæk, ved indkørslen til Glostrup station og tørnede mod en bropille for vejbroen i stationens østende.

Ved uheldet fik en rejsende i toget benbrud, medens lokomotivføreren pådrog sig let kraniebrud, en brækket arm og nogle andre kvæstelser. Tre andre rejsende fik overfladiske skrammer. De materielle skader var betydelige.

Som resultat af undersøgelsen kan fast-

slås, at årsagen til afsporingen er et cirkulært brud i en hjulskive på den forreste motorvogn. Det drejer sig om det forreste hjul i venstre side i kørselsretningen.

Da det er iagttaget af et vidne, at der kom gnister fra togets venstre forreste side under passagen af Brøndbyøster station, synes bruddet at være sket allerede på dette tidspunkt. Idet toget mødte et sporskifte ved indkørslen til Glostrup, har den løse hjulskivedel da kunnet forårsage afsporingen.

Motorvognen er af typen litra MO, der har været anvendt ved statsbanerne i over 30 år og som bruges i et sådant omfang, at der endnu er 133 MO-vogne i drift.

I forhold til den udstrakte anvendelse af motorvognstypen har uheld af den nu skete art været meget få, og uheldene har ikke tidligere haft så voldsomme følger som ved uheldet ved Glostrup.

Hjulskiverne er underkastet regelmæssige værkstedseftersyn, hvor de undersøges ved magnetisering for konstatering af eventuelle begyndende revnedannelser. Desuden efterses disse hjulskiver til stadihed i driften.

Det nu forefaldne har givet anledning til, at reglerne for eftersyn af hjulskiver – også på øvrigt materiel – er blevet skærpet, medens der samtidig tages forbedrede metoder i brug. Ved disse foranstaltninger søges sikret, at sådanne uheld fremtidig kan undgås.

(Fortsat fra side 13)

Overkørsel nr. 175 skal stadig betragtes som en overkørsel, der er sikret ved manuelt betjente bomme (Bom B), jf. togplan 11. Men da strækningen er fjernstyret, får ledvogteren ikke den normale linieringning fra nabostationerne, hvorfor man har etableret et formeldealæg med en klokke, som ringer, når toget er ca. 2000 m fra overkørslen, ligesom man har opstillet de nævnte uordenssignaler, der ellers kun findes foran automatisk sikrede overkørsler.

For køreretningen Rødebro-Tinglev har overkørsel nr. 175 »lukning efter tid«, hvilket vil sige, at bommene lukkes et fastsat antal minutter før et togs planmæssige passagetid af overkørslen, og i modsat køreretning har overkørslen »lukning på sigt«, hvilket vil sige, at ledvogteren skal lukke bommene, så snart et tog kan ses nærme sig. Da uordenssignalerne slukker ved bomlukningen, skulle der normalt ikke være noget problem for lokomotivførerne.



## PERSONALIA

### Ansæt som lokomotivmedhjælper

pr. 1.-3.-1968

Lkmhasp. B. Svendsen, Korsør mdt., i  
Kbhvns. Gb mdt.

### Forflyttelse efter ansøgning

pr. 1.-3.-1968

Lkmh. B. Madsen, Kbhvns. Gb mdt.,  
til Korsør mdt.

### Forflyttelse efter ansøgning

pr. 1.-4.-1968

Lkmh. F. S. Svendsen, Kbhvns. Gb. mdt.,  
til Av mdt.

### Forflyttelse efter ansøgning

pr. 26.-5.-1968

Lkmh. P. Poulsen, Næ mdt., til Fa mdt.

### Forflyttelse efter ansøgning

pr. 1.-4.-1968

Lkf. O. Jensen (12. lkl), Av, til Kbhvns.  
Gb.

### Forflyttelse efter ansøgning

pr. 1.-3.-1968

Lkf. R. P. Lund (15. lkl), Fa mdt., til  
Ar mdt.

### Forfremmelse til lokomotivassistent

pr. 1.-3.-1968

Lkmh. E. Larsen, Helgoland, i Helgo-  
land.

### Overgået til anden stilling pr. 1.-2.-1968 (12. lkl) efter ansøgning

Lkf. Henning Nielsen (15. lkl), Århus H.,  
i Århus H.

### Trådt uden for nummer efter ansøgning fra 15.-4.-1968

Lkmh. A. A. Elk, Av mdt.

### Afsked pr. 30.-4.-1968

Lkf. C. E. Johansen (15. lkl.), Hgl., efter  
ansøgning gr. svagelighed m. pension.

### Afsked efter ansøgning pr. 30.-6.-1968

Lkf. P. S. Brøndum (15. lkl), Ar mdt.,  
gr. alder m. pension.

### Tak

Hjertelig tak for venlig deltagelse og  
for hver en blomsterkrans ved min kære  
mand O. E. Haubyes bisættelse.

*Erna Haubye.*

## Feriehjemmet

Det er nu tid at tænke på reservering af  
ferie-ophold på foreningens feriehem i  
den kommende feriesæson, som strækker  
sig fra 1. juni-31. august 1968.

Henvendelse herom rettes skriftligt til  
foreningens kontor, Hellerupvej 44,  
2900 Hellerup.

Prisen for ophold er kr. 40,- pr. døgn  
for voksne. For børn indtil 12 år er op-  
holdet gratis, og for børn i alderen 12-  
14 år er døgnprisen 10,- kr.

### Opmærksomhed frabedes

Eventuel opmærksomhed i anledning  
af mit jubilæum frabedes venligst.

*A. C. Vinsten,*  
lokomotivfører, Hgl mdt.

Eventuel opmærksomhed i anledning  
af mit jubilæum frabedes venligst.

*M. B. C. Johansen,*  
lokomotivfører, Fredericia.

Al opmærksomhed i anledning af mit  
jubilæum frabedes venligst.

*C. J. Nissen,*  
lokomotivfører, Viborg.

Opmærksomhed i anledning af mit ju-  
bilæum frabedes venligst.

*M. Pedersen,*  
lokomotivfører, Fredericia.

Eventuel opmærksomhed i anledning  
af mit jubilæum frabedes venligst.

*E. W. Larsen,*  
lokomotivfører, Fredericia.

Al opmærksomhed i anledning af mit  
jubilæum frabedes venligst. Er bortrejst.

*P. Jensen (Hougaard),*  
lokomotivfører, Aarhus H.

Eventuel opmærksomhed i anledning  
af mit jubilæum frabedes venligst.

*A. G. Schmidt,*  
lokomotivfører, Hgl.

Al opmærksomhed i anledning af mit  
jubilæum frabedes venligst.

*S. Juul Madsen,*  
lokomotivfører, Kø.

Al opmærksomhed i anledning af mit  
jubilæum frabedes venligst.

*Poul Bruun,*  
lokomotivfører, Gb.

Al opmærksomhed i anledning af mit  
jubilæum frabedes venligst. Er bortrejst.

*P. W. H. Jørgensen,*  
lokomotivfører, Gb.

## Hjælp!

Lægerne prøver med alle til rådigh-  
hed stående midler at redde men-  
neskeliv og bekæmpe sygdom, og  
et af midlerne i dette arbejde be-  
står af blodtransfusion og blod-  
præparater.

Mange store kirurgiske indgreb  
såsom lunge- og hjerteoperationer  
lader sig slet ikke gennemføre  
uden betydelige blodtab, som nød-  
vendigvis hurtigt må erstattes.

Bloddonorere redder hver dag  
mange menneskers liv og helbred,  
men flere kunne hjælpes, hvis alle  
raske mennesker afgav blod et par  
gange om året.

Denne sag kan ikke løses af  
hverken stat eller kommune, men  
kun ved hver enkelt samfundsbor-  
gers personlige indsats.

I mange private firmaer afgiver  
hele personalet regelmæssig blod,  
men hvordan er det ved DSB?

Ja - svaret vil afhænge af din  
indsats.

Ræk armen frem og afgiv blod  
- en dag kan det blive dig, der  
skal have hjælp.

Gør din pligt og mød frem på  
Københavns Hovedbanegård en af  
følgende dage:

Tirsdag den 12. marts 1968  
Onsdag den 13. marts 1968  
Kl. 9.00-12.00 og 13.00-16.00

Blodbanken indrettes i spor 1  
i jernbanevogne med specialud-  
styr, således at De under blod-  
tappingen kan ligge bekvemt i  
særlige kabiner.

Husk - vi hjælper mennesker i  
nød, når vi bliver bloddonorere.

På gensyn på Københavns  
Hovedbanegård.



# DAMERNES DAG

## Det »gamle« skind

Forårets mode i sko, tasker og fremfor alt i skindfrakker viser en altovervældende tendens mod det »patinerede« læder, også kaldet antiklæder. Derved forstås et skindmateriale, der har fået et brugt udseende ved at man har lagt skygge på det – selvfølgelig gjort så snildt, at skindet virker meget gedigent og fornemt. Teknikken er ikke ny og har også før været omtalt på denne side. Men i dette forår er der gået mode i det »antikke« eller »rustikke« look næsten ud over alle grænser.

## De store sko

Der er – bogstavelig talt – ingen smalle steder i forårsskoene. Det beviste en skoudstilling, afholdt af Dansk Skomoderåd, og med udelukkende danske fabrikanter som udstillere.

Stilen er i store træk: et meget bredt og højt forparti, lige sider og kraftig, bred hæl, der er vokset lidt opad, siden vi sidst målte hæle. Til en aftensko kan man se hæle på 5–6 cm. Husker mon nogen »skyskraberhælene«, der var mere end dobbelt så høje og mange gange tyndere?

*Sådan ser forårsskoen ud med et bredt, højt, ja – næsten kantet forparti, høje sider så skoen slutter godt om foden, og en firkantet hæl af meget moderat højde.*



Af detaljer kunne man se interesse for golfperforeringer (hulmønstre), falske randsyninger, remme, spænder og i pyntesko mange modeller med knapper. Farverne var præsenteret med hele skalaen, men kun i lakskoene strålede og glimtede de overdåligt. En meget smuk virkning ses i skindsko med perlemorsskær. Brunt er en populær farve sammen med beige og blandt modelfarverne er mange, der er en mørk mandarinfarve, samt citrus og lindegrønt.

I skindsorter er kalveskind langt fremme i billedet. Ikke uden grund. Det er et stærkt, men ikke hårdt skind, som man kan byde dagligt brug uden at det får »antik-udseende« af den slags, som ikke er på mode. Chevreau (gedeskind) er langt finere, næsten blødt som handskeskind og smukt til den finere dag- og aftensko.

*Golfstikninger går igen i variationer både til deciderede travesko, mokkasiner og den lidt lettere type. Bemærk også hælen, som er af fineret træ og fem centimeter høj.*



*En remsko, endda med dobbeltrem og dobbeltstikninger, i toskindsudgave, her beige og patineret brunt kalveskind. På sålen anes den moderne »falske« randsyning.*

## I disse stress-tider

Puslespil er ikke blot for børn. Der findes alen-store, komplicerede puslespil for voksne med bittesmå brikker og indviklede motiver, som det tager flere dage at samle. Det er ikke meningen, man skal sidde over det fra morgen til aften. Næh – man starter på et stort bord, man har til det samme. Når man har tid og lyst, lægger man et par brikker sammen, det samme gør familiens øvrige medlemmer nu og da, og efter et par ugers forløb skulle det være færdig. Man kan få spil, der består af mange hundrede brikker. Efter sigende skulle det modvirke stress – men der skal nok være dem, hvorpå det virker stik modsat.

## De nye tasker

Hold Dem fast: den store »dille« i dette forår må blive damemappen til gade- og kontorbrug, udført i – krokodilleskind. Måske vil mændene skæve lidt misundelige til vidunderet, bl.a. fordi der er mange flere lommer og lynlåsrum end på herremappen som selvfølgelig har stået model, men de kommer nok over det ved at høre prisen kr. 3.500. Til trøst for interesserede kan vi nævne, at modellen også fremstilles i bøffelskind og så er prisen kommet ned på kr. 400.

Men idéen med en feminiseret udgave af den praktiske mappe er o.k. eftersom den selverhvervende kvinde nu er en realitet og hun har selvfølgelig lige så meget brug for en mappe som sin mandlige kollega. Der skal blot også være plads til pudder, læbestift o.s.v.

Hverdagstasker skal være store og til unge piger må de gerne være i kuffertfacon, evt. pyntet med nitter eller metalsøm. Aftentasken i den mere højtidelige genre er set i slangeskind, forgyldt eller forsvøvet eller i firben.

Antiklæder? Ja, selvfølgelig, og det gælder, enten man vælger en model i kænguru, bøffel eller box.