

1915
5

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. MAJ 1968 – 68. ÅRGANG

5

Indhold:

Et tilsvarende sammenstød	2
Dommen er faldet	3
CO Is repræsentantskabsmøde	4
Foreningens ekstraordinære kongres ..	6
San Francisco-Oakland-området S-banesystem	8
Er vi på vej mod det kontantløse sam- fund?	14
Fra medlemskredsen – Efter Odense- ulykken	16
Tilbageblik ved en fødselsdag	17
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.

Domsmandsrettens kendelse i Odense den 24. april, hvorefter lokomotivføreren blev frikendt, blev naturligvis modtaget af alle lokomotivmænd med glæde og tilfredshed. Yderligere kommentarer fra vor side skulle herefter være overflødige. Men trods glæden over rettens afgørelse kan vi ikke tilbageholde vor skuffelse og bitterhed over vore foresattes fremgangsmåde ved sagens behandling. Samtidig nærer vi den dybeste bekymring for sikkerheden ved Danske Statsbaner, såfremt der ikke tages læres af de bitre erfaringer fra denne og tidligere ulykke. »Et tilsvarende sammenstød vil ikke kunne ske om ca. en måned, når det nye anlæg er færdig«. Således udtalte den daværende chef for baneafdelingen i en artikel i »Ingeniøren« efter togulykken den 17. februar 1961, hvor lyntoget »Vesterhavet« kørte op bag i tog 280 på Hedehusene station. Men det skete alligevel. Den 10. august 1967 kørte tog 40 op bag i tog 38 uden for Odense station. Situationen er den samme, skønt det nye anlæg er færdig, der hvor den sidste ulykke skete. De to episoder har flere lighedspunkter og de mest iøjnefaldende er: Vejrforhold med en dårlig sigtbarhed, to tog i samme interval ude af stationens og FC's kontrol og en øjeblikkelig placering af hele ansvaret på lokomotivpersonalet.

Vi søger **ikke** at spille bagklog eller at frasige os det ansvar, der må og skal påhvile lokomotivpersonalet, vi sagde det også i 1961: Der må **ikke** være to tog i samme interval. Det er der **ikke** behov for. Det nye signalsystem på de automatiserede strækninger med de korte intervaller på 2 til 3 km er rigeligt dækkende for den nødvendige toghyppighed. Opstår der en situation, hvor denne regel undtagelsesvis må fraviges, bør det kun ske under kontrol af FC og lokomotivføreren, der skal underrettes om den farlige situation. Af hensyn til Danske Statsbaner og deres kunder må det nu kræves, at vi får et sikkerhedsreglement, der ikke er så gennemhullet og fyldt med dødsfælder, som det nuværende er udtryk for. Således må vi desværre karakterisere det efter det bevismateriale, der er søgt fremlagt under sagens behandling i Odense, som undskyldning for, at to af vore fornemste tog lukkes ind i samme interval, uden underretning til lokomotivføreren på bageste tog, der respekterede signalgivningen og var i telefonisk forbindelse med FC. Denne sag haster og tåler ikke en yderligere udskydelse, såfremt vi vil undgå et tilsvarende tredje sammenstød.

Dommen er faldet

Efter 3 dages indgående behandling af ansvarets placering for lyntogsulykken ved Odense 10. august 1967 kom retten til følgende konklusion.

Efter den af vidnet lokomotivfører Eliassen afgivne forklaring lægger retten til grund, at Eliassen, efter at have talt med trafikkontrollør Petersen i F. C., har sagt til tiltalte: »Du må passere med forsigtighed, Petersen«, og at tiltalte har opfattet meddelelsen således. Det findes herefter, også når henses til, at den korrekte ordlyd af reglementet ikke ville have ændret Eliasens opfattelse af den modtagne ordre, at være uden betydning for nærværende sag, om trafikkontrollør Petersen har anvendt det ordvalg som af ham forklaret.

Selv om reglementet for den pågældende situation efter rettens opfattelse ikke bør kunne misforstås, hvorved bemærkes, at den påtænkte ændring alene tjener til at give det en bredere formulering, så finder retten, når henses til de af Eliassen og formanden for Dansk Lokomotivmands Forening, E. Greve Petersen, afgivne forklaringer, ikke at kunne forkaste tiltaltes forklaring om, at han forstod den modtagne meddelelse således, at han kun skulle køre forsigtigt, indtil han kunne se det næste signal. Selv om det nok kan kritiseres, at tiltalte har misforstået reglementet, findes det overvejende betænkeligt, når igen henses til de af Eliassen og Greve Petersen afgivne forklaringer at anse for godtgjort, at han herved har udvist et forhold, der kan tilregnes ham som en overtrædelse af de i anklageskriftet citerede bestemmelser i straffeloven.

I konsekvens heraf finder retten heller ikke, at tiltalte har udvist noget strafbart forhold ved at sætte hastigheden op til ca. 80 km i timen.

Når henses til de for sigtbarheden særdeles ugunstige vejrforhold, og til at retten ikke tør lægge afgørende vægt på vidnet tømrrer Hansens forklaring om, at han kunne se omridset af det holdende tog i en afstand, der senere er opmålt til 300 meter, idet forholdene for vidnet ikke har været de samme som for tiltalte, tør retten ikke statuere, at det forhold, at tiltalte fik øje på det holdende tog så sent, at han ikke kunne afværge påkørslen, kan tilregnes ham som en overtrædelse af de i anklageskriftet nævnte bestemmelser i straffeloven.

Som følge af det således anførte vil tiltalte i det hele være at frifinde.

Dette er en sammenfatning af forsvarets indlæg. Lrs. Viggo Høgsgaard varetog med stor dygtighed anklagedes interesser.

Sammenfattende kan jeg sige:

at Statsbanernes Generaldirektorat, som i nært samarbejde med Anklagemyndigheden har tilrettelagt denne sag, anerkender den forståelse, som Eliassen havde af den besked, han fik af Tage Petersen:

at han skulle køre forsigtigt til næste signal betød: til han så næste signal.

Ellers måtte der have været rejst tiltale mod Eliassen og så havde den planlagte ændring af reglementet ikke været fornøden,

at Statsbanernes Generaldirektorat anerkender, at Tage Petersen *ikke* havde nogen pligt til at undersøge, om der var noget tog på den strækning, han sendte tog 40 ind på, uanset at han kun måtte gøre dette, hvis det måtte antages at der var tale om signaluorden. Ellers måtte der have været rejst tiltale mod Tage Petersen og så havde den planlagte ændring af reglementet ikke været fornøden,

at Müller, hvis opfattelse af den modtagne besked faldt sammen med Eliasens

- a. var berettiget til at sætte farten op efter at have konstateret, at næste signal viste 2 grønne lys,
- b. at han herefter ikke behøvede at frygte hindringer på linien, da Tage Petersens besked kun må afgives, hvis der er grund til at antage, at der var tale om signaluorden,
- c. at han dog *trods* manglende oplysning om tog 38's tilstedeværelse, *trods* usigtbart vejr, *trods* manglende antydning om tog 38's tilstedeværelse i form af knaldperler, lysende baglygter eller anden form for advisering opdagede tog 38,
- d. at han med alle midler forsøgte at redde sig selv og sine passagerer fra den dødsfælde, han var sendt ind i, ved at foretage farebremsning.

Denne mand er uden skyld i det passerede, han har ikke gjort sig skyldig i nogen form for uagtsomhed.

Hvorfor er tiltalen fejst?

Statsbanerne, som er interesseret i denne sags udfald, har udvalgt ham som *syndebuk*. D.S.B. har på ukorrekt måde ved sin bistand for Anklagemyndigheden *ensidigt* søgt at samle materiale mod ham, *ensidigt* lagt bevisførelsen til rette mod ham, *ensidigt* undladt at undersøge, hvad der måtte kunne forklare tvivlsspørgsmål, disse er uden videre blevet fortolket til ugunst for Müller, og

Centralorganisation I's repræsentantskabsmøde

Søndag den 21. april afholdt Centralorganisation I ekstraordinært repræsentantskabsmøde i København.

Der skulle tages stilling til den situation, tjenestemændenes forhandlere var bragt i, ved den fremgangsmåde regeringen havde anvendt i tilslutning til gennemførelse af forslag til en ny tjenestemandsløvslov.

De frister, som var blevet afsat til de respektive organisationers gennemgang af og stillingtagen til lovforslaget, var helt urimelige, og når centralorganisationerne med betænkelighed indlod sig på at forcere spørgsmålet, var det i den hensigt at få loven gennemført med virkning fra 1. april 1968.

Det stod imidlertid snart klart, at tjenestemandsskiftet skulle gennemføres etapevis, og at regeringen med sin forhandlingsprocedure sigtede på at strække omkostningsforøgelsen, som lovens vedtagelse ville være udtryk for. Slutudspillet fra regeringen ses efterfølgende. Dette måtte CO'erne afvise, men love at forelægge for sine kompetente forsamlinger, selv om man på forhånd måtte forvente

disses forkastelse af det foreliggende. Dette skete hos CO I med alle tilstedeværendes stemmer efter navneopråb.

Lønningsministerens forhandlingsoplæg

Ved et møde i går mellem lønnings- og pensionsministeren og statstjenestemændenes og lærernes fællesudvalg fandt der forhandlinger sted om en justering af tjenestemandslønningerne under hensyn til den konstaterede lønudvikling på det private arbejdsmarked, og indplaceringsregler ved overgang til et nyt lønsystem og om tidspunktet for ikrafttræden af et nyt lønsystem.

På det således tilvejebragte grundlag har lønnings- og pensionsministeren i dag orienteret regeringen og har herefter på et nyt møde med statstjenestemændenes og lærernes fællesudvalg redegjort for re-

geringens synspunkter vedrørende de nævnte spørgsmål.

Under drøftelserne har ministeren tilsluttet sig, at en tjenestemandsskiftreform er ønskelig for at kunne tilføre det traditionelle tjenestemandsbegreb øget smidighed og rette op på de skævheder, som er opstået i tjenestemandssystemet. Arbejdet med at sikre færdiggørelsen af en tjenestemandsskiftreform i dette forår er foregået under et meget stort tidspres, og ministeren udtrykte regeringens anerkendelse af den indsats, som tjenestemandsskiftorganisationerne har udført under meget vanskelige arbejdsforhold.

Sideløbende med forberedelsen af forslaget til tjenestemandsskiftreformen har lønnings- og pensionsministeren og statstjenestemændenes og lærernes fællesudvalg drøftet de praktiske og finansielle muligheder for at gennemføre reformen. Ministeren har under denne del af drøftelserne lagt megen vægt på, at tidspunktet for reformens ikrafttræden, reglerne for overgangen til det nye lønsystem samt den årlige justering af tjenestemandslønningerne under hensyn til udviklingen på det



Statsbanerne har *sidst*, men ikke mindst – givet sig selv attets på, at dette var hensigten ved Generaldirektørens skrivelse.

For at dække over ledelsens manglende evne til at koordinere det så fortræffelige signalsystem og det personale, som skulle bruge det, har man uden skånelse forfulgt Müller.

Ulykkens næste offer *kan* efter min opfattelse umuligt blive Müller.

Skal ulykken kræve flere ofre, må det eller de findes blandt dem, der for enhver pris, ja endog med risiko for yderligere ulykker ville fri sig selv for ansvar ved at gøre Müller til syndebug.

Tiltalen efter straffelovens § 241: uagtsom forvoldelse af nogens død og efter straffelovens § 249, stk. 1: uagtsom legemsbeskadigelse.

Der nedlægges påstand på frifindelse.

Domfældelse måtte forudsætte tilsidesættelse af særlige pligter eller manglende agtpågivenhed.

Efter hvad jeg allerede har anført, har Müller ikke gjort sig skyldig heri og frifindelse for overtrædelse af

straffelovens § 185, stk. 3 indebærer, at der også må frifindes for disse to anklagepunkter, men selv om retten mod min forventning skulle domfælde efter § 185 stk. 3, må jeg bestride, at der kan domfældes efter § 241 og § 249.

Grunden til, at tog 40's 3. og 4. vogn skubbes sammen som en harmonika, ligger i – som jeg allerede har nævnt – at disse vogne er fabrikeret af letmetal og er kædet sammen med gummiforbindelse og derfor er ganske uden modstandskraft i en situation som den foreliggende.

Man spørger sig selv, om man fra D.S.B.s side ved indførelsen af de nye tog ikke har lagt for megen vægt på anvendelse af lette materialer ud fra et økonomisk og accelerationsmæssigt synspunkt, men på bekostning af sikkerheden. »Gammeldags« togulykker med stålvogne var karakteriseret ved, at vognene kunne stå lodret op i luften eller fordele sig i zig-zag langs sporet, men som regel uden at blive knust.

Kvaliteten er så ringe, at ingeniør Wessel Hansen har udtalt sin betænkelighed, og det var i disse skrøbelige vogne at personskaderne skete.

Müller er ganske uden indflydelse på materialets beskaffenhed, og at gøre ham ansvarlig for personskaderne ville være for smed at rette bager.

private arbejdsmarked blev set i sammenhæng.

Ministeren har i forbindelse hermed understreget, at den automatiske regulering af lønninger, honorarer, takster, bygge- og entrepris kontrakter o.s.v. efter regeringens opfattelse udgør en selvstændig fare for den økonomiske stabilitet. Såfremt den automatiske pristalsregulering afvikles på det private arbejdsmarked, må problemerne derfor også tages op for så vidt angår tjenestemændene. Regeringen agter at fremsætte forslag om, at der i tiden indtil da lægges loft over størrelsen af dyrtidstillægget for de højere og højeste lønninger.

Lønnings- og pensionsministeren fremsatte ved mødet i dag følgende udtalelse vedrørende regeringens synspunkter med hensyn til tjenestemandreformen:

a) Under forudsætning af, at den nye tjenestemandsløvgivning på grundlag af en indstilling fra tjenestemandskommissionen gennemføres af folketinget inden sommerferien, vil det nye lønsystem træde i kraft pr. 1. oktober 1968.

b) Den gennemsnitlige lønfremgang ved indplaceringen er – når hensyn tages til stedtillægsforhøjelserne og til særregler om indplacering af visse tjenestemænd fra 3., 6. og 15. lønningsklasser samt om indplacering af tjenestemand, der i 1958 blev indplaceret efter reglerne for ikkeforsørgere under 30 år – anslået til 2,5 pct.

c) Ingen tjenestemand kan ved indplaceringen i det nye lønsystem pr. 1. oktober 1968 opnå en lønfremgang på mere end 3 pct. Den udbetalte løn forhøjes med halvdelen af et eventuelt overskydende beløb den 1. oktober 1969 og halvdelen den 1. oktober 1970.

d) Hvor tjenestemænd som følge af omlægninger i lønstrukturen lider lønnedgang, vil der blive ydet personlige tillæg til udligning af sådan lønnedgang.

e) Med virkning fra 1. april 1968 søges under hensyn til den stedfundne lønudvikling på det private arbejdsmarked siden sidste regulering af tjenestemandslønningerne gennemført en forhøjelse af tjenestemandslønningerne og tjenestemandspensionerne på 1½ pct. ud over den ene procent, der tidligere er aftalt, og som svarer til den i mæglingsforslaget af 6. marts 1967 indeholdte generelle forhøjelse af lønningerne på det private arbejdsmarked i foråret 1968.

Ministeren oplyste, at det er regeringens agt i forbindelse med lønreformen

CENTRALORGANISATION I, s repræsentantskab vedtog følgende udtalelse på mødet i København

Repræsentantskabet for Statstjenestemændenes Centralorganisation I – repræsenterende funktionærklassernes 31 tjenestemandforeninger med ca. 40.000 medlemmer – forsamlet til ekstraordinært repræsentantskabsmøde på 3 Falke, søndag d. 21. april 1968, har behandlet tjenestemandskommissionens forslag til nye tjenestemandsløve.

Man anerkender, at der er mange positive sider i kommissionens forslag, herunder de ændrede ansættelsesvilkår, som vil medvirke til at give tjenestemandsansættelsen mulighed for at tilpasse sig den stedfindende udvikling i det øvrige samfund, samt de udbyggede forhandlingsregler, der i forbindelse med en godkendt hovedaftale vil kunne medvirke til et forbedret arbejdsklima med større demokrati på statens arbejdspladser.

Repræsentantskabet finder ligeledes, at det foreslåede lønsystem vil kunne give statens ansatte mulighed for en lønmæssig placering, der står i relation til de lønvilkår, som er gældende udenfor statens arbejdspladser. Det foreliggende forslag til klassificering indeholder imidlertid en nedvurdering af store stillingsgrupper under CO I, hvilket ikke forekommer rimeligt under hensyn til, hvad der er foreslået for højere-lønnede stillinger, og vi kan i denne forbindelse ikke anerkende den forskel, der har fundet udtryk i den foreslåede lønplacering.

Den foreliggende geografiske graduering af lønningerne, som medfører endog ret store lønnedgange for medlemmer udenfor hovedstadsområdet er uantagelig, selvom den øjeblikkelige lønnedgang kompenseres ved personlige tillæg, idet disse tillæg skal bortfalde ved forfremmelser og lønjusteringer med det resultat, at mange medlemmer vil være fastlåst på det nugældende lønniveau.

Helt uantagelig er imidlertid den af lønnings- og pensionsministeren med regeringens tilslutning fastsatte ikrafttrædelsesdato til 1. oktober 1968. Det var ikke under disse forudsætninger, at organisationen gav tilslutning til forceringen af kommissionsarbejdet.

Der forelå et klart løfte til tjenestemændene om ikrafttræden fra 1. april 1968, hvilket har været forudsætning for, at vi har godtaget udsættelsen af 2 års normeringslove, der sammen med et efterslæbskrav skulle indgå i lønreformen. Derfor er en udskydelse til 1. oktober 1968 ikke acceptabel. De sidstnævnte krav tåler efter vor opfattelse ikke udsættelse udover 1. april 1968.

Repræsentantskabet har endvidere hæftet sig ved de af regeringen bebudede indgreb over for den automatiske dyrtidsregulering. Det langt fra dækkende tilbud på 1½ procent regulering af lønningerne til udligning af den stedfundne lønudvikling på det private arbejdsmarked, hvilket sammenholdt med forslaget om begrænset lønfremgang ved indplacering i det nye lønsystem for perioden indtil 1. oktober 1970 gør forslaget uantageligt.

Selvom lovforslagets 1. og 2. del imødekommer de krav, der stilles til en tjenestemandreform, må vi fastholde, at reformlovgivningen er en helhed, derfor medfører de påpegede forhold, at repræsentantskabet må afvise de foreliggende udkast. Det må samtidig beklages, at den stærkt tiltrængte tjenestemandreform udskydes på grund af regeringens negative indstilling til at opfylde forudsætningerne for reformens gennemførelse.

at gennemføre en virkelig sanering af honorarer og andre biindtægter.

Lønnings- og pensionsministeren bekræftede endelig, at der på grundlag af en indstilling fra tjenestetidsudvalget og samtidig med iværksættelsen af den på det private arbejdsmarked aftalte nedsættelse af arbejdstiden fra 44 til 42½ time

ugentlig fra 1. juni 1968 vil blive gennemført en tilsvarende tjenestetidsnedsættelse for dem, der i dag har en arbejdstidsnorm svarende til 44 timer ugentlig, men at der ikke herudover i indværende år vil blive foretaget nogen nedsættelse af arbejdstiden på det statslige tjenestemandsområde.

Foreningens ekstraordinære kongres

Eftersom man dagene umiddelbart forud for den ekstraordinære kongres' afholdelse havde en klar opfattelse af, at resultatet af forhandlingerne mellem lønnings- og pensionsministeren og centralorganisationerne, CO I, CO II, Samrådet og Danmarks Lærerforening med disses afvisning af ministerens forhandlingsoplæg, ikke ville blive anfægtet af vore tillidsmænd, og man således kunne have sparet kongressens afholdelse på dette tidspunkt, så blev det dog klart tilkendegivet fra delegeredes side, at man anså det for både rimeligt og rigtigt, at der trods det givne resultat blev lejlighed til at tage stilling til de foreliggende forslag om en ny tjenestemandsløve.

Medens man for lovens 1. og 2. del, d.v.s. ansættelseslov og pensionslov, ikke havde den store kritik fremme, så må det til gengæld bemærkes, at der var mere end almindelig utilfredshed med 3. del, som omhandler normering og klassificering.

Fra alle sider i forsamlingen pegedes på den relative forringelse af lokomotivmændenes placering i et nyt lønklassificeringssystem. Så stærke synspunkter som gennemførelse af særlige foranstaltninger blev fremført, såfremt man ikke ad forhandlingens vej fik ændret den foreslåede klassificering af lokomotivmændene.

En række udtalelser, som var behandlet og vedtaget i forskellige afdelinger, blev forelagt. De bringes vedstående, hvor deres indhold taler for sig selv. De er samtidig et godt udtryk for, hvor overordentlig skarpt lokomotivmændene understreger betydningen af, at der i forslaget til klassificering sker ændringer for denne kategori.

Den foreslåede stedtillægsordning var også medvirkende til afstandtagen fra kommissionsforslaget. Selvom ingen nuværende ansat ville få løntilbagegang, så lå der dog for nogle byer en tilbagegang for nyansatte tjenestemænd.

Kongressen vedtog, at der ikke skulle udsendes nogen resolution, men at foreningens repræsentanter ved CO I's repræsentantskabsmøde skulle slutte op om udtalelsen derfra, idet man fandt det kraftigere virkende med en sådan fælles udtalelse fremfor en lang række udtalelser fra de enkelte tjenestemandsgenerationer.



Udtalelse fra Godsbanegårdens afdeling

Medlemmer af D.L.F. Godsbanegårdens afdeling forsamlet til ekstraordinær generalforsamling i København den 17. april 1968, udtaler sin skarpeste protest mod lokomotivmændenes fremtidige klassificering.

Idet vi forkaster de foreliggende lovforslag, skal vi ikke undlade at påpege urimeligheden af, at vi, på grundlag af det noget ufuldstændige materiale, på så kort tid skal tage stilling til et for lokomotivmændene så afgørende lovforslag.

Vi finder, at der ikke er foretaget en rimelig arbejdsvurdering for lokomotivmændenes vedkommende, og vi henstiller derfor til hovedbestyrelsen at arbejde for en bedre lønmæssig placering, inden lovens vedtagelse, og tilsiger afdelingens støtte dertil.

Således vedtaget den 17. april 1968.

p. a. v.
Poul Busk.



Udtalelse fra Helgoland afdeling

Helgoland lokomotivfører afd., som omfatter lokomotivførere til betjening af lynthogene og motorvognene, har på en ekstraordinær generalforsamling den 17. april enstemmigt vedtaget, at den ikke kan godkende lønningsskmissionen af 1965's betænkning.

K. Fogsgaard-Nielsen,
dirigent.



Udtalelse fra Nyborg afdeling

Dansk Lokomotivmands Forening, Nyborg afdeling, samlet til ekstraordinær generalforsamling onsdag den 17. april 1968 til drøftelse af Tjenestemandskommissionens betænkning om en ny tjenestemandsløve, udtaler sin store misbilligelse af lokomotivmændenes placering i de nye løntrin.

Man foreslår, at hovedbestyrelsen skal arbejde for automatisk oprykning – og at der gives 2 løntrin mere i de respektive lønrammer.

Forsamlingen giver hovedbestyrelsen bemyndigelse til at benytte alle midler for at opnå en rimelig placering på lønstigen – under henvisning til arbejdets ansvarsfulde karakter.

Det er forsamlingens indtryk, at samarbejdet med LO ikke har været den succes, man kunne forvente efter de store bestræbelser, der for år tilbage blev gjort for tilslutningen – den seneste tids udtalelser fra LO's formand har foranlediget, at man henstiller til kongressen at overveje udmeldelse.

A. Tarpø.



Udtalelse fra Fredericia afdeling

Dansk Lokomotivmands Forening, Fredericia afdeling, har på en ekstraordinær generalforsamling den 17. april 1968 gennem formanden, N. P. Junker, modtaget orientering om lønningssloven og den dertil knyttede indplacering.

Generalforsamlingen beklager den korte tidsfrist, der har været for organisationens ledere til at gennemgå det udsendte materiale.

Generalforsamlingen udtaler sin dybe skuffelse over det opnåede resultat, idet man skal henvisse til den af politikerne omtalte arbejdsvurdering som grundlag for indplaceringen, og som efter vor opfattelse ikke kan have fundet sted.



San Francisco-Oakland-området S-banesystem

Af C. E. Andersen

I San Francisco og forstadsområderne, som er adskilt fra hinanden af havbugter og bjerge, bygges der nu et sammenbindende personbanesystem.

Dette er højst bemærkelsesværdigt i mange henseender. Det er særlig interessant for os ved, at det kan tjene som inspiration til og forbillede for et lignende banesystem, der kan sammenbinde Øresundsregionens centrale byområder til en bymæssig helhed, med Salt-holm og dermed Nordens fremtidige stor-lufthavn i midten.

San Francisco-banesystemet, eller for at bruge den officielle og mere korrekte betegnelse: Bay Area Rapid Transit, forkortet til BART, tiltrækker sig umiddelbart opmærksomheden allerede ved projektets størrelse, økonomisk og betydningsmæssigt set, og desuden ved banelinernes længder, indtil et halvt hundrede kilometer fra cityområdet, endvidere ved, at det opbygges helt fra grunden, næsten uden hensyn til bestående banearerale og materiel, samt ved, at man helt har frigjort sig fra alle tidligere standarder, selv sporvidden, der bliver anderledes end for fjernbanerne, og endelig ved, at man har studeret næsten alle foreliggende konstruktioner af baner og materiel og har gjort omfattende forsøg med de mest avancerede,

før man valgte de systemer, der viste sig at være bedst.

BART-systemet er ikke et bybanesystem eller et citybanesystem i klassisk forstand. Eller rettere sagt, det er noget meget mere. Ganske vist passerer en lille del under San Franciscos citygader. Men her har tunnelerne for størstedelen to etager med sammenlagt 4 spor, hvoraf de to øverste udnyttes til hurtigsporvogne, og denne del af trafiksystemet fortjener i nok så høj grad at blive betegnet som et bybanesystem.

I øvrigt omfatter BART-systemet tunnelstrækninger under hav, udført som sænkeelementtunneler på meget stor dybde. Andre tunnelstrækninger går gennem høje bjerge, boret ved hjælp af kæmpe-mæssige roterende fræsere. Endvidere er der lange banestrækninger langs med og på midterstriben af motorveje. Mere end to femtedele af hele systemets længde udføres som højbane, hovedsagelig som konstruktioner af forspændt beton, der er fremstillet som kolossale præfabrikerede elementer og bragt på plads ved hjælp af specialbiler og svære kraner.

Togene byder på meget hurtig acceleration og overordentlig høje rejsehastigheder, skønt stationerne kommer til at ligge ganske tæt ved hinanden, og togene skal køre i meget tæt følge. Alt

automatiseres. Driftspersonalet skal faktisk kun omfatte en mand pr. tog + en mand pr. station + personalet i kontrolcentralen.

Vognene bliver enestående bekvemme. Alle passagerer får siddeplads i behagelige stole. Ikke desto mindre bliver trafiksystemets kapacitet meget stor.

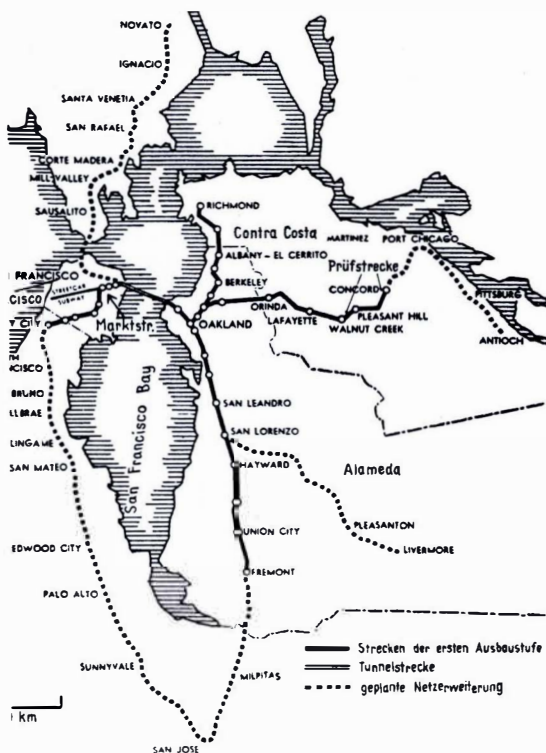
Banen skal helt overvejende tjene biltrafikanter, som kører til stationerne og parkerer deres biler der på meget store parkeringspladser og fortsætter med togene omkring i et område med afstande, der er lige så store som fra Køge til Helsingør eller fra Roskilde til Lund.

De geografiske og historiske forudsætninger for dette system er yderst særprægede og lokalbestemte, og de er betinget af en besynderlig trafikteknisk og trafikpolitisk udvikling.

For at man kan forstå alt dette, må det være praktisk allerførst at betragte det geografiske milieu.

San Francisco-områdets naturforhold

Byen San Francisco ligger på en halvø umiddelbart syd for en åbning i kystbjergkæden, The golden Gate, d.v.s. den gyldne Port, et dybt indsejlingsfarvand, som er ca. 2-3 km bredt og 8-10 km langt. Indenfor breder havet sig ud til en stor bugt, San Francisco-bugten, der



Bay Area Rapid Transit banesystemet omfatter i første udbygningsstadium en nord-sydgående bue fra Richmond til Fremont og en øst-vestgående bue fra Concord til Daly, sammenlagt ca. 120 km strækning. Disse anlæg bliver færdige til ibrugtagning stykkevis i løbet af de kommende 3-4 år.

San Francisco-bykomplekset omfatter flere store bebyggelsesområder, der adskilles af San Francisco-bugten og dens forgreninger. I løbet af den sidste menneskealder er de største af disse byer blevet sammenknyttet landtrafikalt af et stort antal vældige vejbroer. Disser bygning er i det store og hele blevet finansieret ved lån, der afbetales af bropengene, som er lægges for bilernes passage.

San Franciscobyerne bliver nu sammenknyttet ved hjælp af et bybanesystem eller rettere sagt et regionsbanesystem. De nye baner strækker sig vidt omkring. San Francisco-bugten er så stor, at den kan sidestilles med Øresund, og San Francisco-regionens byer kan sammenlignes med Øresundsbyerne.



San Francisco-områdets nye intercitybaner skal fungere i nøje samspil med motorvejene. På lange strækninger anlægges banerne langs med vejene eller i midterstriben af vejene eller på en brokonstruktion herover, båret af en enkelt række søjler.

strækker sig ca. 55 km mod syd og fortsætter i sumpe og videre frem i en dal, Santa Clara-dalen. Bugten strækker sig også ca. 40 km i nordlig retning, efter en indsnævring under navnet San Pablo-bugten, hvor den breder sig stærkt ud. Den fortsætter mod øst i en fjord og en flod midt i en dal norden om en bjergryg, der er parallel med kystbjergene, San Pablo-bjergryggen. Noget østligere er der en meget bred dal, som strækker sig ca. 1000 km fra nord til syd gennem størstedelen af Californien, og som gennemstrømmes af Sacramento-floden fra nord og San Joaquin fra syd; disse to floder løber samlet som et delta gennem den brede dal til San Pablo-bugten.

Oprindeligt var der næsten kun bebyggelser på San Francisco-halvøen. Men da arealerne var begrænsede, udbyggedes de hurtigt. Ved den beskyttede østside byggedes der havneanlæg såvel for oceangående skibstrafik som for lægere og færger, bl. a. lægere og storfærger for jernbanevogne, som førtes direkte over bugten. Jernbaner og vogn- og bilveje førtes frem sønden om bugten, altså ad en meget lang omvej i forhold til den direkte linie fra San Francisco til bugtens østside nær den østgående fjord og flod og floddalen, der bød på naturlige forbindelser til størstedelen af lokaloplandet og til den store californiske længdedal mellem kystbjergryggene og Sierra Nevada, hvorfra der er dalforbindelser til indlandsplateauet. Lige over for San Francisco opstod der bydannelse, som voksede meget hurtigt, først og fremmest Oakland, syd derfor Alameda, samt nord derfor Berkeley og Richmond.

I dag er det egentlige San Francisco et

cityområde for hele bykomplekset og til lige et beboelsesområde, der hovedsagelig har højbebyggelse. Området er for øvrigt meget kuperet, idet bjergene her når op til ca. 300 m, ja lige syd for byen endog ca. 400 m. Nede ved bugten er der opfyldte arealer og vældige havneanlæg. I de østlige forstadsbyer, Oakland, Alameda m. fl., er der i den lavtliggende kystzone store havne- og industrialanlæg, og inden for dem er der meget udstrakte villabebyggelser, som strækker sig op ad vestskråningerne af de indtil ca. 600 m høje Berkeley Hills og San Pablo-bjerger og omkring i dalstrøgene ved den næste, indtil ca. 1200 m høje ryg samt nord for bjergene, altså langs Sacramentodalen. På halvøen syd for San Francisco er der udstrakte bebyggelser, og på halvøen nord for den Gyldne Port opvokser der nye villabebyggelser.

Der bor nu ca. ¾ mill. indbyggere i selve San Francisco, d.v.s. sydhelvøens yderste del, på et område, der er nogenlunde så stort som København-Fredriksberg-Gentofte kommune, og i alt 3 mill. i det egentlige byområde. I hele egnen bor der nu henved 4 mill. indbyggere. Tallet stiger meget hurtigt. Men i selve San Francisco er folketallet svagt dalende, fordi større og større dele af bebyggelsen her omdannes til kontor- og forretningskvarterer og transportanlæg m. m.

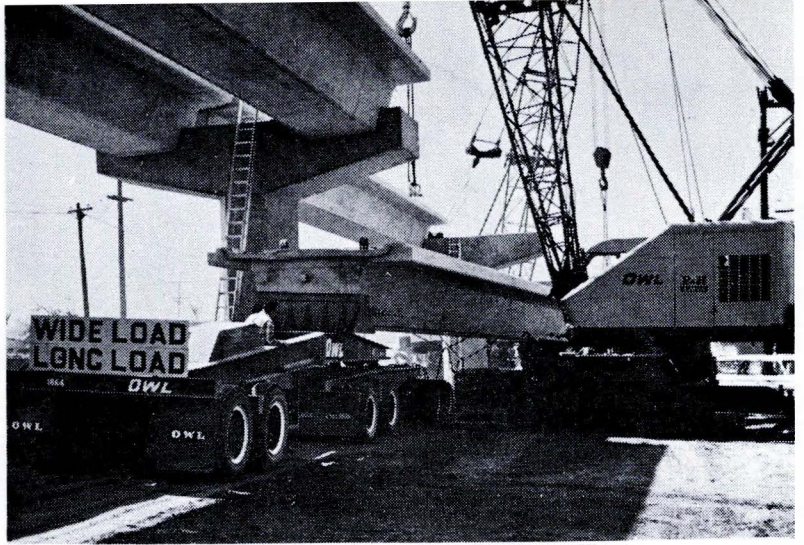
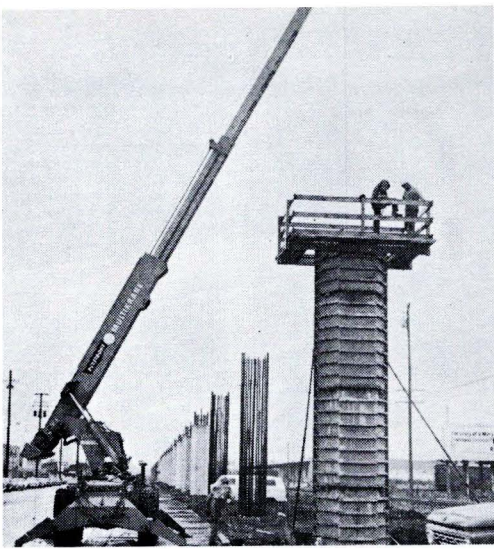
San Francisco udgør en kommune eller et amt (county) for sig. De store bebyggelser i øst ligger i de to kommuner eller amter Contra Costa og Alameda, som nu er ved at blive helt udbygget. Syd for San Francisco ligger San Mateo kommunen, og ved sydenden af bugten

ligger Santa Clara. Nordhalvøkommunen hedder Marin. Øst for den, altså nord for San Pablo-bugten og Sacramentodalen, ligger amtskommunerne Sonoma, Napa og Solano. Alle disse 9 kommuner regnes tilsammen at udgøre Stor-San Francisco.

BART-systemets linier projekteredes oprindeligt med henblik på at betjene alle de 9 kommuner. I første udbygningsstadium skulle det dog kun betjene 5 af dem. Da det viste sig, at det ville blive meget dyrt at etablere en linie til og gennem Marin, og at trafikken her ikke ville blive særlig stor foreløbig, trak Marin sig ud af samarbejdet. San Mateo forholdt sig afventende. Men nu har denne kommune anmodet konsulentfirmaer om at udarbejde nye planer og at sammenligne en række alternative linieføringer for forbindelsen fra Daly mod syd. Ifølge de nyeste planer skal banen føres umiddelbart forbi den internationale lufthavn, der ligger lige ved San Francisco, så flyvetrafikanterne kan komme hurtigt til lufthavnen, endda uden at skulle tage hensyn til mulige trafikforsinkelser på de ofte overfyldte motorveje og broer.

De mange store broer

Nær San Francisco-bugtens sydende byggedes tidligt en bro, Dumbartonbroen, med en motorvejsforbindelse, der forkortede landdistancerne meget betydeligt ved at afskære de lavtliggende dele af dalen i fortsættelse af bugten, som man ellers måtte udenom, tidligere helt til San José. Der byggedes også en jernbane i samme linie, over et smalt sted af bugten.



Senere byggedes længere mod nord, næsten midtvejs over bugten, en anden vejbro, San Mateo-broen. Denne er i 1967 blevet erstattet af en moderne vejbro. Den er næsten 11 km lang.

I 1936 fuldførtes en kæmpebro over bugten direkte mellem San Francisco og Oakland, tjenende såvel biltrafik som bybanetrafik.

Året efter, 1937, fulgte broen over Den gyldne Port, en hængebro, hvis hovedfag er 1380 m langt og dermed verdens længste spand, indtil broen over indsejlingen til New York blev færdig for få år siden.

I 1956 fuldførtes en 6-7 km lang vejbro over den nordlige del af bugten, mellem Richmond på østsiden af bugten og San Rafael på nordhalvøen.

En række andre ældre og nyere vejbroer og jernbanebroer med meget store dimensioner bringer forbindelser noget øst for San Pablo-bugten over den fjord- og floddal, der strækker sig som et bredt bælte mod øst til Sacramento, Californiens hovedstad. Længere mod øst er der ikke andre broer over dalen og floden, som for øvrigt kan besejles af store oceanskibe helt til Sacramento midt i den californiske længdedal, ca. 120 km i luftlinie nordøst for San Francisco.

Den store vejbro direkte mellem San Francisco og Oakland er funderet på meget dybt vand. Den har meget stor gennemsejlingshøjde, og stigetrækningerne over San Franciscos havneområde er meget stejle, på tilslutningsstrækningerne indtil 60 ‰. Den er udført som to hængebroer i forlængelse af hinanden, sammenlagt næsten 3 km. De to hovedfag er hver godt 700 m lange. Broen slutter sig midt ude i fjorden til en klippeø, hvor igennem der er en tunnelforbindelse. Mellem denne og Oakland er der en meget lang bro med gitterdragerfag og over hovedgennemsejlingsløbet et cantileverfag. Hele brostrækningen er ca. 13 km lang.

Broen har to etager. Den øverste hav-

de oprindelig 6 vognbaner for personbiler, og den nederste havde 3 vognbaner for lastbiler, der i 1930'erne ikke var så hurtige som personbilerne, samt 2 spor til jernbanetrafik (forstadsbanetog uden lokomotiver).

Før broen byggedes, var der flere lokalpersonbaner i østbyerne og forstæderne hertil. De førtes til broen og dermed til San Francisco, uheldigvis dog kun til byens nordøsthjørne. Da det drejede sig om flere private selskaber, var togmaterialet meget forskelligt. Der byggedes ganske vist en del nyt fint togmateriel. Men størstedelen af togene bestod af meget store og tunge elektriske motorvogne, som formeredes til lange vognstammer. Togene kørte meget hurtigt over broen og i meget korte tidsafstande fra hinanden, ned til 65 sekunder i myldretiderne, takket været avancerede signaleringssystemer med visning i selve motorvognene.

Det er værd at bemærke, at San Francisco-broen blev den jernbanebro i verden, som havde de længste brofag. Ganske vist har George Washington-broen i New York halvanden gang så langt hovedfag. Det var planen, at den skulle forsynes med en nedre etage for jernbanetog. Men disse planers realisering blev udskudt, og nu har man tværtimod bygget en nedre etage for vejtrafikken. Denne udvikling er for øvrigt typisk ikke blot for New York, men også for San Francisco.

De store broer mellem bebyggelserne i San Francisco-egnen finansieredes ved lån, som skulle afbetales ved, at der betales broafgifter for de passerende biler.

I 1960'erne voksede trafikken imidlertid over al forventning. Herved flød bropengene ind i rigt mål. Men til gengæld blev det aktuelt, ja nødvendigt at forøge kapaciteten af forbindelserne, navnlig mellem San Francisco og Oakland. Det kom på tale at bygge en kombineret vejbro og vejtunnelforbindelse noget sydligere, mellem San Francisco og Alame-

De ny baner anlægges både under, i og over terrænniveau. Ikke mindre end 50 km tosporet banestrækning udføres som højbane. Der støbes først funderinger og søjler og på dem tværbjælker, på hvilke der opsættes færdige, præ-fabrikerede brostykker af forspændt beton, et for hvert spor.

Tunnelen for intercity-trafikken under San Francisco-bugten udføres som en sænketunnel. Den bliver verdens dybest-liggende sænketunnel, med skinnehøjden i koter ned til $\div 37$ m, og tillige verdens længste sænketunnel, ca. 6 km lang. Næsten hele strækningen udføres ved sammenstilling af ensartede tunnelstykker, som bygges af stål med beton indvendig og et endnu tykkere betonlag udvendig. Denne materialekombination byder på ekstra sikkerhed mod skader i tilfælde af jordskælv. Stålkonstruktionen simplificerer betonstøbningen. Billedet viser stålkonstruktionen til et tunnelstykke, parat til stabelafløbning.

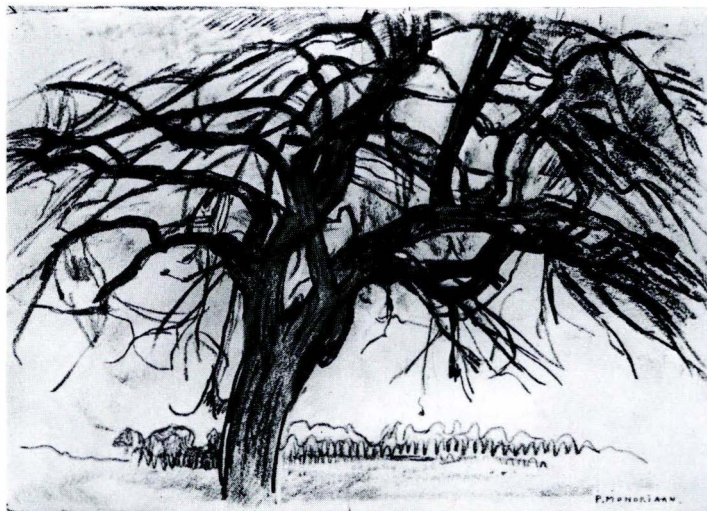
Tunnelerne under gaderne og bjergene i San Francisco og Oakland udføres hovedsagelig under anvendelse af mægtige maskiner med roterende fræsere, der langsomt men sikkert gnaver sig frem og laver cirkulære tunneler for et enkelt jernbanespor. Den her viste maskine, der vejer omkring 120 t, presses frem ved stort tryk, medens de 12 radiale skræbere, der hver for sig eller i grupper kan vippe, drejes rundt og derved knuser og løsriver klippematerialet, som automatisk fyldes på et transportbånd. Maskinen har kostet 450.000 \$.



Det røde træ. 1909-10. 70×99 cm.

*Historien om
hvordan et
abstrakt maleri
bliver til.*

MONDRIANS TRÆ



Træ I. 1909-10. 31×44 cm.



Det blå træ. 1909-10. 75,5×99,5 cm.

Man kunne også kalde det historien om, hvordan en maler bliver abstrakt, eller historien om et træs forvandlinger. Den handler om moderne maleri i et af dets fødselsøjeblikke.

Det skal siges med det samme, at forløbet, der ser så selvfølgeligt ud, bløffer en smule. Billederne ligner i deres kædeagtige sammenstilling en hurtigt løbende film, som er optaget i løbet af nogle få øjeblikke. Men sådan forholder det sig ikke. Hele processen med træets forvandlinger varede i tre år. Fra 1909 til 1912. Så længe er det siden, den hollandske maler Piet Mondrian malede sig vej fra et naturalistisk maleri til et abstrakt. Så længe er det siden, den abstrakte kunst var meget ung.

»Abstrakt« er et fremmedord, der er praktisk at kende, fordi man så ofte støder på det, når der tales om moderne kunst. Det stammer fra det latinske ord *abstraho*, der betyder »jeg trækker fra«, og meningen er altså *groft sagt*, at kunstneren trækker det for ham uvæsentlige ud af billedet, indtil et abstrakt eller såkaldt genstandsløst billede står tilbage. Et modstykke til det abstrakte maleri er det naturalistiske, dvs. et maleri, hvor kunstneren søger at gengive naturen som hans øje direkte opfatter den.

Mondrian begyndte at male træer i Domburg på øen Walcheren ud for Scheldeflodens udløb, og han sluttede sin serie i et atelier i Paris. Til at begynde med lignede hans billeder motivet. Tre år senere lignede de ikke mere motivet, men handlede alligevel om de samme træer, som de nu skildrede på en meget abstrakt måde. Når Mondrian på denne tid holdt op med serien om træerne, skyldtes det antagelig følelsen af at være nået til vejs ende med dette eksperimen-

ment. Længere kunne han foreløbig ikke gå med forenklingen af sit emne.

Mondrians serie indeholder mange flere variationer, end man kan gengive på fire sider. Men alligevel kan disse billeder i sort-hvidt og farver fortælle noget om, hvordan en kunstner — drevet af en forskertrang, der ligner videnskabsmandens måde at arbejde på — griber sit emne an. Hvordan han langsomt forenkler sit træ, indtil træet er forsvundet sammen med det genkendelige, og maleriet har forvandlet sig til et spil af vuggende linier. Når man ser de sidste helt abstrakte billeder, må man igen have fat i seriens udgangspunkt for at kunne forstå, at maleren stadig arbejder med det samme motiv.

Serien siger, at Mondrian søger at sammentrænge sit emne — ikke til det mindst mulige, men til det, han synes er det væsentlige. Det er ligesom, han vil forenkles sig og prøve at få et træ omsat til et tegn for et træ. En ung hollandsk komponist, der besøgte maleren i Paris, netop som serien stod foran sin afslutning, kunne fortælle om, hvor stærkt Mondrian gik op i sit arbejde. Da komponisten blev spurgt om, hvad han havde set i Mondrians atelier, svarede han: »Træer, ikke andet end abstrakte træer«. Der var øjensynlig kun plads for dette ene problem i Mondrians værksted.

Af billederne kan man se, at kunstneren skærer alt det væk, han finder overflødig. Til at begynde med er der kun tale om lette forenklinger. Kvistene forsvinder, og de store grene bliver i stedet sværere og mere sorte. Det er tydeligt, at han stadig vil male et træ, som står på et ganske bestemt sted og hælder på en ganske bestemt måde. Men efterhånden som enkelthederne forsvinder, får helheden naturligvis



12. 56,5×84,5 cm.



Det grå træ. 1912. 78,5×107,5 cm.

en større og større rolle. Maleren, der er optaget af at komme videre med sin idé, finder ud af, at han kan udtrykke sig enklere og stærkere. Målet har forskubbet sig. Han vil ikke længere male et enkelt træ, men alle træers træ, forestillingen om et træ. Det er et stort og højt mål, som mange har haft før ham, og ikke så få ville have slået sig til tåls med at nå en tilnærmelse. Men arbejdet fortsætter med en fremdrift, som virker næsten fanatisk i sin iver. Træet mister efterhånden sit præg af at være et forståeligt tegn, som vi trods alt dog stadig kan tyde, fordi vi har alle de forudgående billeder at se på. Ved deres hjælp får vi en sammenhæng med mening i.

Til sidst opdager maleren, at det er muligt at nå ud over dette hidtidige yderpunkt, fordi hensigten med billedet er blevet en helt anden end for fire år siden. Han ved ganske vist, at han ikke kan komme længere ved at forenkle og smide væk, fordi der næsten ikke er mere af det genkendelige at smide væk af. Træet har forvandlet sig og er blevet til et spil af rytmer. Men han kan gå videre ad abstraktionens vej og male alle disse vuggende rytmer, han har fundet, rendyrke dem.

Resultatet af dette sidste og afgørende skridt bliver, at billedet næsten fuldkommen mister forbindelsen med det billede øjet først så. Træet har forvandlet sig fra en tyngde af stamme og grene til en let og spændstig konstruktion. Mondrian er blevet abstrakt, og naturen er kun tilbage som et skjult spor. Men ser man efter, lader sporet sig alligevel finde.

Når man gennemgår billedrækken, kan man sige, at Mondrian i seriens sidste afsnit maler træets

rytme, sådan som han har lært den at kende gennem tre års arbejde med at forenkle ind til motivets nervestreg. Undervejs har maleren gjort en opdagelse, som han har fundet en dybere mening i. Han har erfaret, at naturen ofte ordner tilsyneladende tilfældige ting i en rytmisk sammenhæng.

Når havet trækker sig tilbage, efterlader det sandbankerne med nogle bølgede mønstre, der ser ud som et stort riflet vaskebræt. Og tilfældet gentager sig næsten lovmæssigt. Vi kender grenenes selvfølgelige mønster og ved også, at vinden har sin egen løse orden, når den går hen over en mark og bølger kornet i store bløde bevægelser. Det er sådanne grundlove, Mondrian har fundet frem til i sine billeder. Noget simpelt og enkelt.

Man kan læse i Mondrians skrifter, at han godt er klar over fundenes betydning. Et sted skriver han: »De love, som med stadig større tydelighed har udviklet sig i den kunstneriske kultur, er naturens store skjulte lovmæssighed, som kunsten fortsætter på sin måde. Det er nødvendigt at betone, at disse love eksisterer mere eller mindre skjult bag naturens ydre fremtoning. Den abstrakte kunst står derfor i modsætning til den naturtro fremstilling af tingen, men den befinder sig ikke i modsætning til naturen, som man i almindelighed påstår.«

Når man læser dette stykke, forstår man, at Mondrian vil vise os dét, han kalder naturens store lovmæssighed. Han vil fortælle os om en sammenhæng, han har fundet, og som har gjort indtryk på ham. Derfor udtrykker han sin oplevelse på den eneste måde, han kan gøre det: Ved at male den.

Men man ville give et forkert indtryk af hele tilblivelsesprocessen, hvis man sagde, at Mondrians bil-



Blomstrende æbletræ. 1912. 78×106 cm.

leder blot blev til, ligesom man skræller en frugt ind til kernen. Mondrian har ikke kun skåret fra og forenklet, da han malede sig vej fra natur til abstraktion. Han har også ladet sig påvirke af anden kunst og skylder foregangsmænd inden for moderne maleri som Picasso og Braque ikke så lidt. Hans billeder er blevet til i en vekselvirkning mellem natur og inspiration fra tidens kunst. Men alligevel siger billederne meget om ham selv og udtrykker noget personligt, fordi han har forstået at sætte sit eget væsens præg på dem. Man ville ikke kunne forveksle dem med andre malerier, fordi de indeholder en tone af selvbeherskelse og renhed, man ikke finder andre steder.

Når man tænker på, hvordan Mondrian forener renheden med det smukke, undrer man sig ikke, når man hører, at ordet »schoon« på hollandsk betyder både skøn og ren. Maleren dækker ordet i begge dets betydninger.

Gunnar Jespersen.

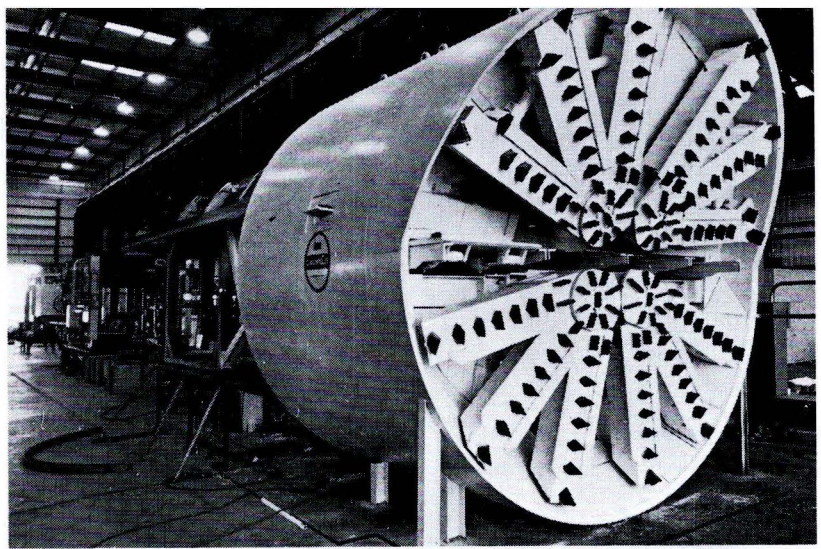
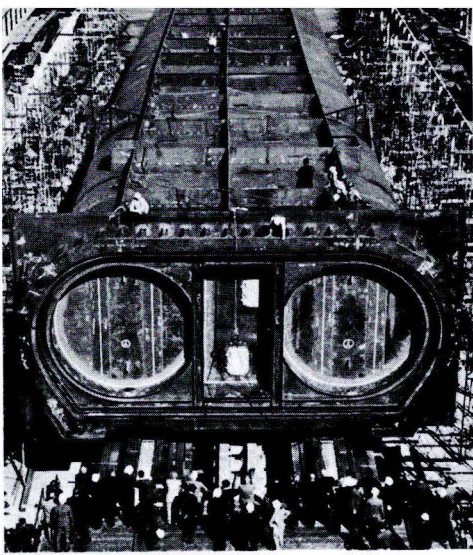
De seks billeder, der er vist her, hænger på »Haags Gemeentemuseum«, Haag. De tilhører alle museet bortset fra »Det grå træ«, der er udlånt til museet af S. B. Slijper.

Bøger om Mondrian:

Michel Seuphor: *Piet Mondrian. Leben und Werk.*

R. Broby-Johansen: *Piet Mondrian* (nr. 4 i serien »Maleriets mestre«).

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



da, hovedsagelig som tre adskilte sænketunneler. Men den ville blive lang og dyr og trist, og den ville kun få 6 vognbaner. Desuden var det alvorligt på tale at bygge en ny bro tæt langs den eksisterende bro og næsten mage til den. Banen på broen kunne da bevares. Endelig undersøgte mulighederne for at udvide den eksisterende broes kørebaner i bredden, så man kunne få ekstra vognbaner på begge sider.

Det endte med, at man valgte at fjerne jernbanesporene fra broen. Derved blev det muligt at få 5 vognbaner på det nederste brodæk. Tillige omprofileredes det øverste dæk til 5 vognbaner i stedet for de 6, men til gengæld med lidt større bredde, hvorved det blev muligt at forøge kørsikkerheden og kørehastigheden og derved også at forøge kapaciteten. Hvert brodæk kunne derefter bruges til sin færdeselsretning og tjene både personbiler, busser og lastbiler. Det kostede ikke ret meget, og det kunne gennemføres hurtigt.

Jernbanen måtte altså fjernes. Dette er endda allerede sket. Men det må fremhæves, at det ikke var et ønske i sig selv. Tværtimod kunne man ikke ret godt undvære jernbanen, eftersom det aktuelle problem drejede sig om at forøge kapaciteten. Men jernbanens materiel var efterhånden blevet forældet og udslidt, og jernbanetrafikken var ikke så populær som tidligere. Bebyggelserne i øst havde efterhånden bredt sig langt ud over jernbanens endestationer, så man ofte måtte skifte her, foruden i San Francisco, hvor bro-jernbanen havde endestation nær havnen og derfor ikke direkte kunne betjene City.

Jernbanen under bugten som kernestykket i en lang større plan

Som led i helhedsplanen måtte man etablere en ny jernbaneforbindelse. Man valgte da at udføre den som en tunnel under bugten.

En jernbanetunnel behøver ikke at være særlig bred, og den behøver ikke at

ventileres. Derfor kan den bygges langt billigere end en vej-tunnel. Den er desuden langt billigere end en ekstra jernbanebro med lange brofag og stor bæreevne. Banetunnelen under bugten, hvis hovedformål var at forøge broens kapacitet med hensyn til biltrafik, måtte og kunne naturligvis betales af de bropenge, som bilisterne vedblev at betale for at passere den store bro over bugten, samt San Mateo-broen og Dumbarton-broen.

Tunnelbaneprojektet ændredes og udvikledes lidt efter lidt. Der fremkom nye og mere revolutionerende forslag. Efter mange års diskussioner og undersøgelser etablerede bugtområdets fem centrale kommuner i 1957 et samarbejdsudvalg, der konsulterede en række rådgivende firmaer om, hvordan trafiksystemet burde udføres i detaljer. 1962 besluttede de tre af dem, San Francisco, Contra Costa og Alameda at bygge et offentligt trafiksystem, hvis baner senere skulle kunne forlænges gennem nabokommunerne.

Tunnelforbindelsen under bugten forlænges under San Francisco til Daly City lidt syd for kommunegrænsen. Muligheden holdes åben for en fortsættelse til lufthavnskvartret og til det centrale San Mateo, ja eventuelt helt til San José syd for bugten, i luftlinie godt 70 km fra tunnelen under bugten. Øst for fjorden bygges i forlængelse af tunnelen en linie fra Oakland gennem Berkeley Hills og San Pablo-bjergene til Concord, nær den østlige forgrening af fjordområdet, i luftlinie 55 km fra Daly; denne linie kan senere forlænges til og langs Sacramento-floden til Antioch eller helt til Brentwood, i luftlinie 80 km fra Daly. Øst for bugten bygges en linie fra Richmond i nord via Berkeley til Oaklands cityområde og videre syd på til Fremont, i luftlinie 51 km fra Richmond; denne linie kan senere forlænges helt til San José, så der fremkommer en ringforbindelse omkring den sydlige del af bugten. Helhedsplanen omfatter også en tilslutningsforbindelse fra nord-syd linien mod sydøst til Livermore.

Banestrækningen under San Francisco føres under en del af Market Street som en firesporet tunnel, hvis øverste del skal benyttes af hurtigsporvogne.

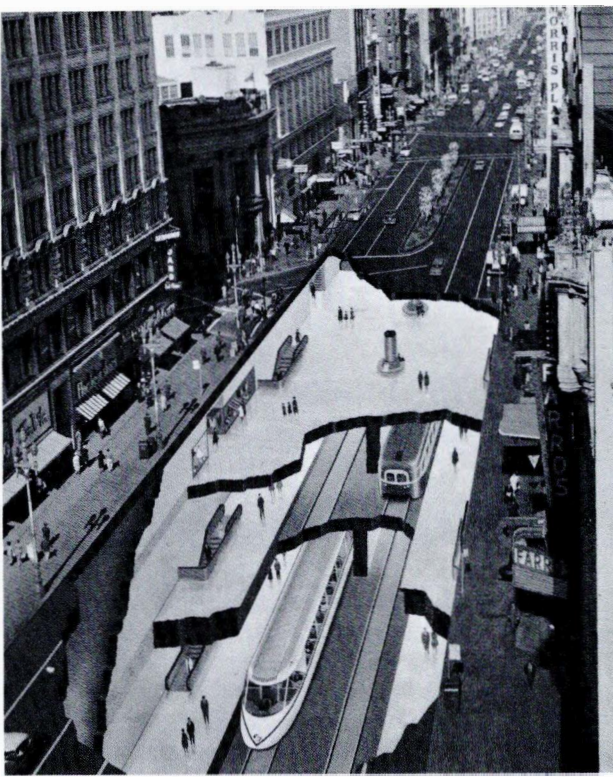
Tunnelforbindelsen for sporvogne fortsættes under Market Street mod vest.

Den skal tjene alle byens fem sporvejslinier, som længere vestude afgrens fra hinanden. Disse tunnelanlæg udformes således, at de eventuelt med tiden kan benyttes af bybanen helt til San Francis' Circle.

Det må for en ordens skyld bemærkes, at de nævnte sporvejslinier ikke må forveksles med San Franciscos berømte kabelsporvognsnet, hvoraf nogle stadig er i brug, ja en af dem har været det siden 1873. De har stigningsgradier på helt op til 250 ‰.

Oprindelig var det tanken at bygge en linie fra tunnelen under bugten gennem den nordlige del af San Francisco til broen over Den gyldne Port og videre enten på en ekstra nedre etage af denne eller på en ny bro eller i en undervandstunnel. De to sidste alternativer ville imidlertid blive dyre. I den allersneste tid har man undersøgt mulighederne for at bygge et ekstra brodæk af hensyn til biltrafikken, og da denne plan sandsynligvis realiseres, kan man næppe regne med, at den nordlige banegren skal blive bygget i overskuelig fremtid. Det var hensigten, at den skulle føres frem til San Rafael og endnu længere mod nord, med tiden helt til Santa Rosa, i luftlinie 80 km fra San Francisco. Desuden planlagdes en række andre baner nord for bugten med forbindelse over Sacramento-dalen til Richmond og Concord. Endelig omfattede planerne 3 mulige ekstra forbindelser over San Francisco-bugten, langs Dumbarton- San Mateo- og San Rafael-broerne.

Den vedtagne plan omfatter altså linien Daly-Concord og den derpå vinkelrette linie Richmond-Fremont. I det centrale Oakland forløber de parallelt mellem Twelfth Street Station og West Grand



I selve San Francisco føres den nye bane på langs under hovedgaden, Market Street, i en tunnel med to etager, hvoraf den nederste skal tjene Bay Area Rapid Transit-togene, og den øverste skal benyttes af selve San Franciscos sporvogne, som kan køre hurtigt her, selv om de på den anden side standser hyppigere end BART-togene og faktisk fungerer som en slags bybanetog for San Francisco i snævrere forstand.

Avenue, som altså er fællesstationer for det her firesporede system. Systemet omfatter i alt 37 stationer. Distancen mellem Twelfth Street Station i Oakland og Civic Center i San Francisco er 8,9 miles (14 km). Derimellem er der to mindre stationer i San Francisco og en i Oakland, og afstanden mellem disse er 5,9 miles (9 km).

Selve tunnelen under bugten er ca. 4 miles lang (6 km). Bjergtunnelen, egentlig to enkeltspors-tunneler, øst for Oakland, er godt 3 miles lang (5 km). Den samlede tunnellængde bliver 20 miles (32 km). 24 miles (39 km) anlægges i terrænniveau i forstæderne, en stor del deraf, 9 miles (14 km) langs med motorveje og 5 miles (8 km) midt i motorveje. Ikke mindre end 31 miles (50 km), udføres som højbane. Systemets samlede længde bliver 75 miles (121 km).

Det må fremhæves, at denne plan sigter mod senere udvidelser; og de linier, der indgår i den oprindeligt foreslåede totalplan, kan blive meget længere.

Tunnelstrækningen under bugten, hvor maksimaldybden i tunnellinien er 30 m, består af præfabrikerede betonstøbninger med stålkappe af hensyn til ekstra tæthedssikring i den jordskælvstruede egn, hver 106 m lange, i alt 57 stk.

Størstedelen af højbanestrækningen bæres af enkle piller, som foroven ender med en svær tværbjælke, så helhedskonstruktionen er T-formet. Disse T-formede bærekonstruktioner bærer enderne af to trug-formede dragere fra pille til pille, helt adskilte dragere for hvert spor. Standard-dragerne er 30 m lange og 3,55 m brede, og de vejer mellem 120 og 125 tons. De er af forspændt beton og fremstilles som færdige elementer på en byg-

geplads i Richmond, hvorfra de transporteres på specialkonstruerede bil-trailere med 13 aksler til monteringsstedet, hvor to store vejgående kraner løfter dragerne på plads på pillerne.

Skinnerne er almindelige jernbaneskinner, der vejer godt 51 kg pr. m. Sporvidden er 5½ fod, d.v.s. 1676 mm, altså en del mere end den almindelige jernbanesporvidde, der er 1435 mm. Det skyldes hensynet til, at der i disse egne kan optræde voldsomme storme, og til at man lægger stor vægt på togenes stabilitet ved de store hastigheder.

Banens stigningsgradier er normalt højst 30 ‰, omend undtagelsesvis op til 38 ‰. Kurveradiene er store.

Den maksimale tilladte kørehastighed bliver 80 miles i timen, d.v.s. ca. 130 km i timen, og den praktiske kørehastighed bliver næsten lige så stor, altså en meget stor hastighed under hensyn til, at stationsafstandene gennemsnitlig kun er knap 4 km. Navnlig på baggrund af, at togene skal køre i meget tæt følge, er kørehastigheden bemærkelsesværdig. Den gennemsnitlige rejsehastighed bliver 75–80 km/t. Under San Francisco, hvor stationerne ligger særlig tæt, bliver den naturligvis mindre. Men under bugten bliver den betydeligt større. Køretiden mellem Civic Center og Twelfth Street Station bliver 12 minutter. Mellem California Station og Pine Street bliver køretiden ca. 6 minutter. Afstanden herimellem er som sagt 6 miles. Her bliver rejsehastigheden altså mellem 95 og 100 km/t.

Togmateriellet

Togdriften automatiseres fuldstændigt. Den styres fra en enkelt kommandopost.

Togenes acceleration, bremsning, dørbetjening m. m. foregår automatisk.

Togene behøver principielt ikke nogen fører. Men der vil dog være en togmand i hvert tog, dels af psykologiske grunde og dels for, at han kan gribe ind, hvis der indtræffer noget helt unormalt med hensyn til togenes gang; desuden kan han tage affære i rene passageranliggender.

Togene består udelukkende af motorvogne, dels mellemvogne og dels endevogne med førerrum i den ene ende. Vognene udføres af letmetal. Vægten bliver kun 26 t trods air-conditioning m. m. Jvf. DSBs nyeste S-togsvogne gennemsnitlig for motorvogne og bivogne 35 t. Vognene bliver temmelig lange, 21,4 m (DSB's nye S-togsvogne 20,3 m) og meget brede, ikke mindre end 3,2 m (DSB 3,02 m).

Hver vogn har plads til 72 siddende passagerer (DSB 65 passagerer). Siddepladserne bliver parvis anbragte stole, hvor man kan befinde sig behageligt. Bekvemmelighedsstandarden bliver i det hele taget meget høj. Der regnes med, at alle rejsende, selv i myldretiden, skal have siddeplads og god benplads og rigelig gåplads. En sådan flothed tillader man sig ikke i myldretimerne i nogen anden by. Der regnes de fleste steder med flere stående end siddende passagerer i bybanevognene. Eksempelvis har Torontos nye bybanevogne, der har samme dimensioner som BARTs, 84 siddepladser, og deres samlede passagerkapacitet regnes officielt til 310 pr. vogn, altså mere end 4 gange så mange, som man regner med for BARTs vogne. Paris-metroens allernyeste vogne, der er meget kortere og formodentlig kun ca. 2,50 m brede, har officielt en kapacitet på 200 passagerer pr. vogn.

Togene skal i myldretiden køre med 1½ minuts tidsafstand. Dette svarer til en kapacitet på 30.000 passagerer i timen i hver retning, idet der skal køres med 10-vognstog i de travle timer.

Alle togenes aksler er drivaksler. Banemotorspændingen er 500 volt. Motorerne er parvis forbundet i serie. Strømmen tilføres som 1.000 volt jævnstrøm gennem strømskinner. Hver banemotor kan udvikle 100 kW. Det svarer til 13 kW pr. t bruttovægt, – altså overordentlig meget. Til hele banesystemets drift kræves ca. 100.000 kW.

Der skal bruges ca. 450 af de nye vogne til projektet.

Omkostningerne

Vognparken ventes at ville koste ca. 70 mill. \$. Denne udgift, der i sammenligning med udgifterne til de faste anlæg er ret ubetydelig, skal dækkes af driftsindtægterne.

De faste anlæg kommer til at koste ca. 1100 mill. \$, som skal betales af kommunerne, lige bortset fra de ca. 200 mill. \$, der som sagt skal betales af broafgifterne. Pengene tilvejebringes primært ved obligationslån, som skal afskrives i løbet af en vis årrække ved, at ejendomsskatterne forhøjes i de kvarterer, som banerne betjener umiddelbart.

Eksperimenterne og prøvekørslerne på forsøgsstrækningen, der var ret bekostelige, betaltes hovedsageligt af den amerikanske stat, fordi man tilskrev dem stor almen betydning. Det er betegnende, at præsident Johnson personligt indviede prøvestrækningskørslerne.

Totalomkostningerne for hele projektet andrager ca. 1200 mill. \$. Dertil kommer udgifterne til de sandsynlige forlængelsesstrækninger i nabokommunerne, hvoraf San Mateo nu synes at være indstillet på at ville slutte sig til de tre kommuner, der bygger BART, for at udvide systemet gennem sit område.

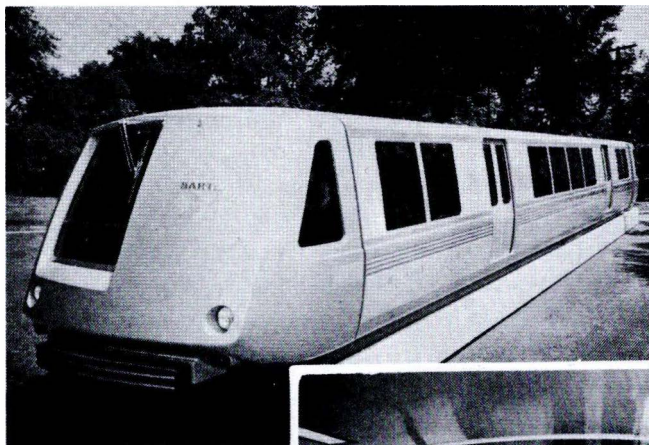
Det nævnte beløb svarer til ca. 10 milliarder danske kr. Det lyder stort. Imidlertid er prisniveauet i denne del af Amerika meget højt; derfor vil det nok passe bedre at vurdere beløbet som svarende til mellem 3-4 milliarder kr. ved sammenligninger med hjemlige projekter.

Den skitserede plan med to banelinier i San Francisco-Oakland området bliver formentlig kun en begyndelse til et langt større banesystem. De planer, der blev offentliggjort for en halv snes år siden, omfattede som sagt et helt net af nye baner, bl. a. med tre andre baner over eller under San Francisco-bugten, langs henholdsvis San Mateo-broen, Dumbarton-broen og San Rafael-broen og linier langs begge sider af San Francisco-bugten helt til San José i syd og til Santa Rosa i nord og Brentwood i øst.

Hvis disse planer nogen sinde realiseres fuldt ud, bliver systemets samlede linielængde flere gange så stort som efter den vedtagne plan.

Udgifterne vil imidlertid ikke stige tilsvarende, fordi de pågældende baner skal anlægges i områder, der endnu kun er lidt bebygget.

Det er værd at bemærke, at der ikke foreslås bygget flere linier i selve San



BART-systemets vogne bliver meget særprægede, elegante og komfortable. De bliver naturligvis airconditionerede. Rygning tilades ingen steder. Togene skal normalt køre ved fjernbetjening fra togkontrolcentralen. Togmanden skal kun gribe ind i særlige tilfælde, og han er i og for sig overflødig. Han er imidlertid i konstant radiokontakt med personalet i kontrolcentralen.

Francisco, ej heller i Oakland-, Alameda-, Berkeley-området.

Hermed markeres, at systemet ikke er eller skal være et egentligt bybanesystem, men derimod et regionssystem, som kan erstatte de overlæssede motorveje og overflødig gøre bygningen af en del utrimligt kostbare nye motorveje.

Kort sagt, det er noget helt nyt.

Banens centrale og vigtigste afsnit, strækningen under San Francisco-bugten, ventes færdig i 1970. Da vil hele strækningen fra Daly til Concord kunne tages i brug. Men allerede forinden vil man kunne tage strækningen fra Richmond til Hayward i brug, nemlig næste år, 1969.

Dette er netop 200 år efter, at den første hvide mand i 1769 opdagede San Francisco-bugten, som dog muligvis allerede i 1579 var set af Francis Drake.

Så sent som i 1848, lige efter at USA havde overtaget Californien, var der kun 800 indbyggere i San Francisco. Nu er der her opbygget en verdensby eller rettere sagt et udstrakt bykompleks, hvortil der knytter sig landlige områder med i

alt omkring 4 mill. indbyggere og med en kolossal årlig tilvækst. For den fremtidige trivsel og udvikling af hele dette bykompleks som en samlet helhed vil det nye banesystem få umådelig stor betydning.

Regionerne omkring San Francisco-bugten minder i mange henseender om regionerne omkring Øresund. Begge de to havområder adskiller landområder i vest og øst, og distancerne er både i vest-østlig og nord-sydlig retning nogenlunde lige store.

Også med hensyn til bebyggelsesfordelingen er der ligheder. San Francisco kan lignedes ved København og Oakland med Malmø. San Mateo kan jævnføres ved Vest- og Sydsjælland og Marin med Nordsjælland. Alameda-området kan sidestilles med Ystad-området. Richmond-Concord-Sacramento kan sidestilles med Lund-Hälsingborg-Eslöv-Hässleholm.

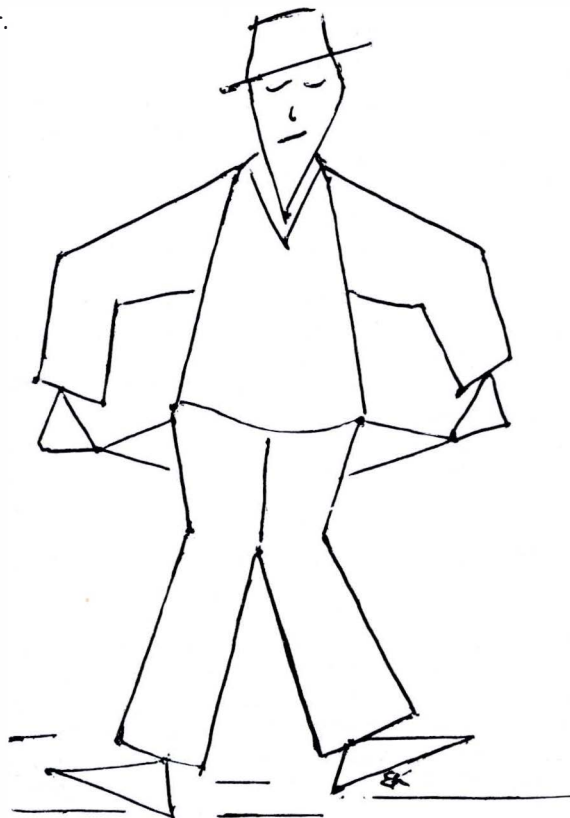
Beboerne i byerne og på begge sider af Øresund bør nu og i de kommende tider følge den storslåede udvikling i den i mange henseender lignende region omkring San Francisco-bugten.

Er vi på vej mod det kontantløse samfund

Efter al sandsynlighed bevæger vi os sikkert og støt imod et samfund, hvor kontanter er afskaffet. Måske vil mange have svært ved at acceptere, at de gode, gamle mønter og sedler er ved at blive fortrængt af andre og mere rationelle betalingsmidler. Vi har i øjeblikket en mønt- og seddelbeholdning på ca. 6 milliarder kroner, som går fra hånd til hånd. Der er ingen tvivl om, at vi bruger i tusindvis af arbejdstimer med at tælle og eftertælle denne mønt- og seddelbeholdning.

Hvis vi ønsker en højere levestandard, må vi også indstille os på, at der må ske en rationalisering af betalingsmidlerne. Kontanter tilhører samme tid som skovl og spade og vil forsvinde sammen med dem, efterhånden som maskinerne overtager arbejdet. Kontanter har den fordel, at de er gangbare overalt, i hvert fald så længe folk har tillid til dem. Men til gengæld er der også ulemper. For eksempel kan man ikke se på pengesedlerne, hvem der ejer dem. Man kan derfor ikke sende kontanter med posten. Man må også udbede sig en kvittering for erlagte beløb, og er der tale om større regninger, er kontanter allerede i dag upraktiske. Dertil kommer, at inflationen har gjort sit til, at kontanter efterhånden er ved at blive besværlige. Et par tal kan illustrere dette:

I 1937 fik en faglært arbejder udbetalt en årsløn på ca. 3.000 kr. I dag er årslønnen vokset til ca. 24.000 kr.



Der er altså sket en ottedobling på 30 år af den udbetalte arbejds løn. Det meste af stigningen er inflation. Fortsætter denne udvikling, skal den faglærte arbejder have udbetalt 192.000 kr. i løn i 1997, og om 60 år vil årslønnen være vokset til 1.5 mill. kr.

I øjeblikket udbetales der ca. 40 milliarder kroner i lønninger til samtlige lønmodtagere. På de store løn-udbetalingsdage sker der vældige udtræk af kontanter fra pengeinstitutterne, og enhver kan forestille sig, hvilke kæmpebeløb det efterhånden kan vokse til med den fremtalte vækst i lønsummen.

For den enkelte virksomhed er lønudbetalingen også blevet en administrativ belastning. Først skal der foretages en beregning af det antal mønter og sedler, der skal bruges til lønudbetalingen. Derefter skal pengene hentes i et pengeinstitut, og dér står man på begge sider af skranken og tæller pengene. Hjemme i virksomheden bliver pengene endnu engang talt op og lagt i lønningsposer og fordelt til medarbejderne, hvorefter medarbejderne hver især eftertæller de penge, de har modtaget. Altså, de samme penge er blevet talt adskillige gange alene i forbindelse med lønudbetalingen.

Mange virksomheder ser derfor en fordel i at gå over til mere moderne former for lønudbetaling. I øjeblikket er der ca. 360.000 lønmodtagere, som ikke længere får kontant løn. De nye udbetalingsformer er navnlig trængt igennem for månedslønnede, idet nu kun 37 pct. af samtlige månedslønnede får udbetalt kontanter, medens resten får overført deres lønninger til en konto i et pengeinstitut. Denne udvikling har medført, at antallet af checkkontohavere er steget betydeligt i de senere år. Der findes næsten $\frac{3}{4}$ million checkkontohavere, og der omsættes ca. en halv million blanketter daglig. De nye checkregler har gjort det lettere at bruge checks. Men også lønoverførsel til anfordringskonti og lønkontobøger er meget anvendt. Sparekassernes rigstjeneste har sin andel heri, idet en indehaver af en sparekassebog på anfordring kan hæve sit indestående indtil 2.000 kr. i så godt som alle sparekasser over hele landet.

Men lønudbetalingen er kun den ene side af betalingsstrømmen. Den anden side er forbruget af pengene i husholdningerne. For den enkelte lønmodtagers vedkommende fordeles pengene sig mellem de daglige indkøb, betaling af faste ydelser (skat, husleje, forsikringer m.v.) og indkøb af varige forbrugsgoder, samt opsparing til forskellige formål.

En familie med en indkomst på 25–30.000 kr. anvender ca. en trediedel af indkomsten til de daglige indkøb, medens to trediedele anvendes til de faste ydel-

ser, til opsparing og til køb af varige forbrugsgoder. Har man en lønkonto, vil man kunne påregne, at pengeinstituttet vil være parat til at ordne betalingen af de faste udgifter over lønkontoen. I virkeligheden er det blot et spørgsmål om at foretage en elektronisk overførsel fra en konto til en anden. Det er langt mere rationelt, end at vi hver især stiller os op i lange køer foran forskellige indbetalingssteder.

For de daglige indkøbs vedkommende er det endnu mest almindeligt at benytte kontanter. Men også her vil nye betalingsmidler vinde indpas, fordi det viser sig, at betalingsproceduren er en stor belastning i de fleste detailforretninger. For eksempel har man i en stor butikskæde konstateret, at to trediedele af tiden ved kasserne optoges af selve betalingsprocessen. Hvis man kunne gå over til en mere rationel betalingsform end kontanter, vil der kunne indvindes betydelig tid ved supermarkedernes kassemaskiner. Blot en halvering af tiden ville betyde en besparelse på ca. 3 mill. kr. for den førnævnte butikskæde.

I udlandet anvender man mange steder et såkaldt købe- eller kreditkort. Kunderne afleverer kortet ved kassen, hvor der foretages en afstempling i et særligt prægeapparat, og salgsbeløbet noteres på notaen. Systemet kendes herhjemme i stormagasiner, kontokæder og benzinselskaber. En dag vil det også blive indført i de øvrige butikskerformer. Men det er upraktisk, at vi hver især skal holde styr på flere kort på én gang, og derfor vil det nok i det lange løb være mest sandsynligt, at hver kunde kun har et kort, som er udstedt af et pengeinstitut, og som kan bruges overalt. Dette system er ret udbredt i USA og England, og man regner med, at det efterhånden vil slå kontanterne helt ud. Et konsulentfirma i New York mener, at USA indenfor de næste 10 år vil udvikle sig til et kontantløst samfund på grund af kreditkortenes popularitet. Holder disse forudsigelser stik, vil vi i løbet af de næste 25 år bevæge os ind i et samfund, hvor kontanter kun findes hos møntsamlere. Lønninger, indkomster og alle faste betalinger vil foregå i pengeinstitutternes dataanlæg, som ordner de forskellige kontohaveres økonomiske mellemværender. Den enkelte kunde vil blive udstyret med et købe- eller kreditkort, der passer til forretningernes prægemaskiner og telefonlæsere. Det sidste er blot et videreudviklet apparat, som er koblet direkte til telefonnettet og pengeinstitutternes EDB-anlæg. Når en kunde har foretaget sine indkøb i en forretning, afleverer han eller hun sit kort til ekspedienten, der lægger det ned i telefonlæseren. Kortet vil nu kalde på kundens konto i pengeinstituttets

EDB-anlæg, og ekspedienten skal blot indtipe regningsbeløbet på telefonlæseren. Så sørger anlægget selv for, at der sker en overførsel fra kundens konto til forretningens.

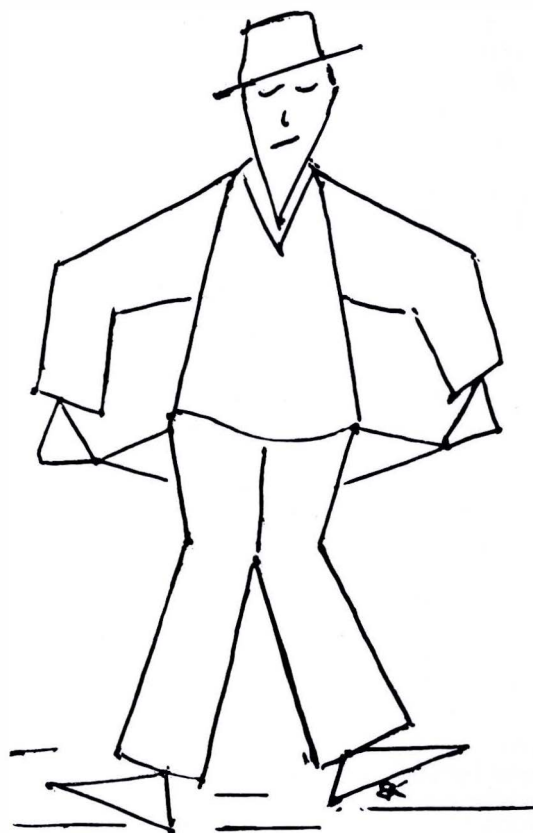
Skulle det vise sig, at kunden overtrækker sin konto, eller der er sket en eller anden fejl i transmissionen, vil EDB-anlægget alarmere telefonlæseren. Det tekniske apparatur for sådanne telefonlæsere er allerede konstrueret og bliver i øjeblikket brugt i en forretningskæde i USA.

På arbejdspladserne vil der i kantinerne blive opstillet særlige automater, hvor medarbejderne kan købe læskedrikke m.v., og her sker betalingen også ved brug af kundekortet.

Endelig forestiller man sig, at der rundt omkring i hjemmene findes sådanne telefonlæsere, således at man på alle tider af døgnet kan foretage betalinger fra sin konto over til andres konti – blot ved at lægge sit kort i apparatet.

Den fagre nye verden bliver en verden uden en rød øre på lommen, men til den tid vil det gælde endnu mere end i dag, at man må holde styr på de penge, man ikke har.

Svend Hansen.



Efter Odense-ulykken

Den 25. april 1968 læser man i dagspressen: »Lokomotivfører frifundet for tiltale i Odense-ulykken.«

Man ser for sig billedet af en smilende og lykkelig mand, der nu endelig efter mange måneders nervepres kan gøre et forsøg på at vende tilbage til normal tilværelse.

Den 10. august 1967 skete togulykken ved Odense.

Ingen beklager denne frygtelige ulykke mere end vi lokomotivmænd. Vi føler med de efterladte og dem, der bærer mén efter dette uheld.

Ved opstående uheld er lokomotivføreren måske den vigtigste faktor, man må have fat i for at få klarlagt årsagen til uheldet, idet han alene har ansvaret for togets fremførelse.

Han ved, han vil blive draget til ansvar, hvis skylden er hans.

Da vi fik meddelelsen om Odense-ulykken, var vor første tanke: Hvem kørte? Hvor galt var det gået?

En af vore kolleger, K. G. Eliassen, måtte på hospitalet med svære kvæstelser.

Vi underrettede hovedbestyrelsen, og næste morgen var foreningens formand E. Greve Petersen sammen lrs. Viggo Høgsgaard i Odense for at støtte lokomotivpersonalet fra tog 38 og 40 såvel juridisk som moralsk.

De følgende måneder var en ubrudt række af sygdom, dårlige nerver, svigtende tro på retfærdighed og sluttelig anklagen mod Curt Müller ved retten i Odense. Hertil kom at vennen Hans Stenkvist, føreren af tog 38 uheldsdagen, afgik ved døden sidst i januar 1968.

Retssag i Odense den 22.-23.-24. april.

Vi tog med Curt Müller til retten i Odense, for at støtte ham og for at hjælpe ham mod nysgerrige menneskers spørgsmål.

I de tre dage, vi fulgte retssagen, mødtes megen venlighed fra venner i Odense, og pressen viste stor forståelse for sagen.

Lokomotivførerne O. Nymark Jensen og K. G. Eliassen stillede i vidneskranken, hvor de med rolig og værdig optræden besvarede de stillede spørgsmål. Forsvareren fremførte som vidne bl.a. DLF's formand, E. Greve Petersen, der rolig og saglig fremlagde lokomotivmændenes synspunkter uden hensyn til, om det han sagde ville ramme D.S.B.s ledelse, eller

han ved sit udsagn kom til at støde andre organisationer. En virkelig mandfolkepræstation.

Den 24. april kl. 15,45 var der meget stille i retssalen, indtil dommeren kom ind sammen med de to domsmænd, og der vil gå lang tid, inden vi glemmer ordene, da dommeren læste dommen op: »Curt Müller kendes ikke skyldig i anklagen for uagtsomt manddrab.«

Da Curt Müller er medlem af Helgoland afdeling, er det klart, at vi engagerede os stærkt i denne sag.

Derfor føler vi også, at vi sammen med Curt Müller vil bringe foreningens formand E. Greve Petersen en tak.

Ligeledes takker vi hovedbestyrelsen for den interesse, der vistest sagen, tak til lrs. Viggo Høgsgaard for den ihærdighed og dygtighed, hvormed sagen blev ført, og tak til kollegerne, der fra hele landet har vist Curt Müller stor sympati.

Jeg vil slutte med Curt Müllers egne ord: »Jeg er stolt af at kunne kalde mig lokomotivmand og af at være medlem af en organisation, der på en så fin måde har varetaget et medlems interesser.«

P.b.v.

E. C. L. Christiansen,
Helgoland.

★

★

★

Efter Odense ⚡

Onsdag den 24. april kl. 15,45 faldt der dom i Odense-sagen: Frifindelse. En sag af overordentlig principiel betydning for alle danske lokomotivførere var nået frem til første milepæl. For medens dette skrives, er appelspørgsmålet endnu ikke afgjort. En kammerat, for hvem de sidste måneder har været et helvede, har fået det første skub frem mod en mere menneskelig tilværelse. Rask bliver Curt aldrig – men måske der nu kan levnes ham en livsaften, hvor et stakkels, forpint menneske – et offer for sit arbejde, det arbejde, han elskede, kan få lov at koble af på et roligt sidespor.

På vejen frem mod målet faldt en anden god kammerat – en mand af høj menneskeligt værd – lokomotivfører Hans Stenkvist. Bekymring over Curts skæbne var altmedvirkende til, at han ikke nåede at opleve 24. april. Men hvor Hans stod,

har hans hustru Gudrun nu indtaget hans plads. Værdigt og roligt følger hun denne sag med allerstørste interesse, og jeg ved, at sagens udfald også har været af stor betydning for hende.

Kan der i denne dybt tragiske sag udpeges nogen »sejrherrer«, hvem er så det? Ja, flere har medvirket – arbejdet i så stor en sag må nødvendigvis kræve flere menneskers fulde indsats. Den juridiske side blev varetaget – og varetages fortsat af landsretssagfører Viggo Høgsgaard – en jurist, der ikke kan føre en sag uden samtidig at engagere sig dybt menneskeligt. Fra første færd har Høgsgaard – dygtigt bistået af sin søster, landsretssagfører fru Else Beyer – sat alt ind på at hjælpe Curt, og få alle sagens aspekter frem, så en fuldt retfærdig dom kunne afsiges.

Af altafgørende betydning i retten var også vor formand E. Greve Petersens vidneudsagn. Det gjorde det største indtryk på alle i retssalen, da Greve Petersen i ca. 30 minutter – roligt og værdigt besvarede utallige spørgsmål fra anklager og forsvarer, og fremhævede, at han selv ville have kørt nøjagtigt ligeså. Også kollegerne, Kaj Eliassen og Nymark Jensen, var medvirkende til, at retten blev klar over, at man ikke i denne sag kunne dømme en mand, der havde gjort alt for at efterleve de krav, der stilles til den, der er eneansvarlig, når toget kører – lokomotivføreren.

Uanset om anklagemyndigheden appellerer – om en auditørsag følger efter – har denne sag allerede medført, at DLF's ledelse nu må tage sine forholdsregler. Hver og een af os, der daglig befarer de danske banestrækninger, kan nårsomhelst komme til at indtage Curts plads i retssalen. Det er derfor betryggende at vide, at når manden i spidsen af toget yder sit ypperste, står han ikke alene den dag, et uheld alligevel indtræffer – en slagkraftig organisation – to fremragende jurister – en årvågen, sympatisk stemt presse, samt kendte og ukendte menneskers sympati, er med til at sagen får den bedste behandling. Mange ofre har denne tragiske sag allerede krævet, og ingen, der de sidste måneder har arbejdet med, har kørt gratis, alle har betalt fuld pris. Skal DLF betale med flere ofre – det bestemmer du. Alt andet må nu vige – slut op om din organisation – aldrig før har vort motto: enighed – kundskab – hjælp, været i den grad aktuelt.

Herlev, den 27. april 1968.

J. Bastholm.

Tilbageblik ved en fødselsdag

Den 17. maj fylder en kendt og agtet tidligere lokomotivmand 70 år, nemlig Åge Lassen, der blev pensioneret i 1964 fra Gb. Mdt.

Åge begyndte som aspirant i Skanderborg 7. september 1919, blev lkfb. den 1. november 1920 og forflyttet til Vamdrup, hvor han 2 år senere blev formand for den lokale afdeling af D.L.F. I maj 1928 blev depotet nedlagt, og Åge forflyttet til Padborg, hvor han fortsatte som afdelingsformand.

Man kaldte i disse år fra mange sider på Åge, til varetagelsen af talrige tillidshverv, således var han medlem af forretningsudvalget for den sønderjyske arbejderbevægelses landsforening, formand for Socialdemokratiet i Bov sogn, og stifter af, og formand for Bov arbejderne fællesorganisation, som til næste år kan fejre sin 30 års beståen.

På grund af sin store arbejdsbyrde trådte Åge tilbage som afdelingsformand i D.L.F. i 1932 efter at have været formand uafbrudt i 10 år.

Ved Hitlers magtovertagelse i Tyskland i 1933 kom der en strøm af forfulgte politiske flygtninge nordpå, og Åge overtog arbejdet som repræsentant for Matteotti-fonden i Padborg, og det var vel her, han ydede sin mest betydningsfulde indsats ved at hjælpe disse mange ulykkelige mennesker.

De tyske socialdemokrater måtte på grund af de herskende forhold trykke deres avis her i Danmark, og Åge skabte sit hjem om til et veritabelt postkontor og påtog sig den opgave at foranledige disse illegale blade smuglet til Flensborg, hvorfra de blev sendt videre. I tilfælde, hvor kontaktmændene udeblev, måtte familiens ældste datter rejse til Flensborg med bladene, en ikke helt ufarlig opgave. Her må så indskydes, at Åge blev lokomotivfører 1. november 1939.

Det siger sig selv, at Åge ikke var særlig populær hos de nazistiske magthavere i Tyskland, og man gjorde også et forsøg på at infiltrere en nazist i partiforeningen i Bov for at modarbejde arbejdet, men dette anslag blev heldigvis forpurret, og manden afsløret under dramatiske omstændigheder. Men den 9. april 1940, da Danmark blev angrebet og besat, var Åge den første, man arresterede på dansk jord. Hele den hjemmenværende familie, Åge med hustru og 2 døtre, blev taget om morgenen kl. 7.30 i Padborg og ført til Flensborg, hvor man den følgende dag løslod hustruen



og de 2 døtre, mens Åge sammen med 3 andre danske sad her til den 20. april for derefter at blive overført til fængslet i Kiel. Den 17. august blev fangerne sendt til København og overgivet de danske myndigheder, som frigav dem den 30. august.

I efteråret 1940 blev Åge forflyttet til Herning med påbud om ikke at vise sig i Sønderjylland, men allerede i marts 1941 måtte han igen til København, hvor tyskerne forlangte ham enten udleveret eller interneret. Åge måtte så gå ind på en frivillig internering, så længe besættelsen varede. Han blev suspenderet fra tjenesten og indsat i Vestre fængsel, hvor han heldigvis kunne arbejde lidt som maskinarbejder. »Det var dog lidt trist«, fortæller Åge, »at skulle gå tilbage til cellen, når andre tog hjem til familien«.

I juli 1942 blev Åge interneret på rigshospitalet, men blev frigivet og genantaget i tjenesten umiddelbart før jul sam-

me år, men dog mod at overholde visse restriktioner: han måtte kun forrette rangtjeneste, ikke deltage i fagligt og politisk arbejde og fortsat ikke vise sig i Sønderjylland. Det var en bitter pille at sluge for en så aktiv mand, men frihedens time slog omsider den 5. maj 1945, og den 30. maj blev alle restriktioner ophævet for Åges vedkommende.

Åge foretrak at blive i København og blev indvalgt i afdelingsbestyrelsen på Gb. i 1946 og sad her i 17 år indtil 1963, hvor han selv ønskede at fratræde. I alt har Åge således været tillidsmand i D.L.F. i 27 år og har deltaget i samtlige kongresser siden 1922, i de sidste dog som en populær dørvogter.

Åges hyggelige hjem indeholder mange minder fra den bevægede tid, men én af de ting, han selv sætter mest pris på, er en gave med en takkeinskriftion fra de tyske emigrantgrupper.

Vi skal også her føje en tak til for Åges mangeårige tillidsmandsarbejde og sender en hilsen og et til lykke med 70 års dagen til hjemmet på Mozartsvej, med ønsket om, at du og din hustru endnu i mange år må nyde et godt og velfortjent otium.

k.å.

Giacomo Matteotti, italiensk socialistisk deputeret, ydede stor politisk modstand mod Mussolini, dræbt af medlemmer af den fascistiske militi i 1924.

Matteottifonden havde til formål at yde moralsk og økonomisk hjælp og bistand til ofrene for de fascistiske og nazistiske overgreb og forfølgelser mod politisk anderledes tænkende.



PERSONALIA

Forfremmelse til lokomotivassistenter pr. 1/4-68.

Lokomotivmedhjælperne:

E. H. M. Nielsen, Kø mdt i Kø mdt.
H. J. Hansen, Ar mdt i Ar mdt.
B. Hyllegaard, Av mdt i Av mdt.
K. Henningsen, Ar mdt i Ar mdt.
A. Fuhlendorff, Ar mdt i Ar mdt.
M. M. Danielsen, Ro mdt i Ro mdt.

Forfremmelse til lokomotivførere (15. lkl.) efter ansøgning pr. 1/4-68.

Lokomotivførerne (12. lkl.)
H. L. Hansen, Kø mdt i Kø mdt.
P. C. V. Christiansen, Ar mdt i Ar mdt.
H. F. Jensen, Ar mdt i Ar mdt.

Forflyttelse pr. 1/5-1968.

Lokomotivfører (12. lkl.) H. K. Hansen,
Næ mdt til Gb mdt.

Påskønnelse.

Gdt har udtalt sin bedste tak og påskønnelse over for lkf. (12. lkl.) K. E. Nielsen, Ab, i anledning af, at han d. 17/10-67 ved fremførelse af tog 962 afværgede et uheld. Der er udbetalt ham en dusør.

Tak.

Hjertelig tak for venlig deltagelse ved min kære mands, pensioneret lokomotivfører V. H. Andersens død og begravelse. Tak for ethvert besøg og enhver opmærksomhed under hans lange sygdom.

Karen Andersen,
Granlien 45, Ålborg.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

A. C. Dinesen,
lokomotivfører, Haderslev H.

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Strange Hansen,
lokomotivfører, Århus mdt.

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

J. W. Søndergaard,
lokomotivfører, Esbjerg.

Opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

C. J. Clausen,
lokomotivfører, Århus H.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes.

R. A. Payne,
lokomotivfører, Århus H.

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

P. Egeskov Rasmussen,
lokomotivfører, Kbhvn. Gb.

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

N. V. H. Haakonsen,
lokomotivfører, Esbjerg.

DSB pensionistforening

Foreningen af pensionister ved de danske statsbaner afholder generalforsamling onsdag den 12. juni 1968 kl. 13.30 i Peter Lieps Hus, Klampenborg, med følgende

Dagsorden:

1. Generalforsamlingen åbnes.
2. Valg af ordstyrer, sekretær og stemmetællere.
3. Forhandlingsprotokol og beretning.
4. Regnskabet for året 1/4 1967 til 31/3 1968.
5. Indkomne forslag.
6. Forslag fra bestyrelsen.
7. Valg af formand.
8. Valg af 4 bestyrelsesmedlemmer.
9. Valg af 4 suppleanter til bestyrelsen.
10. Valg af 1 revisor og suppleant.
11. Eventuelt.
12. Afslutning.

Bestyrelsen.

Til Moskva

Der er stadig mange DSB-ansatte, der endnu ikke har været i Moskva. For dem, der vil med denne gang, arrangerer DSB rejsebureau Nørre i tiden 4/10-13/10 1968 igen en af de spændende og efterhånden vel populære rejser til Sovjetunionen.

Programmet ser foreløbig således ud:

- 4/10 Afrejse fra København kl. 22.35 med Østersø-ekspressen i gennemgående sovevogn til Moskva.
- 5/10 Kl. 7.31 ankomst til Ost Berlin, hvor der drikkes morgenkaffe inden videre rejsen kl. 9.29 via Frankfurt Oder - Warszawa til Brest. Frokost og middag indtages i spisevogn.
- 6/10 Kører vi igennem Hvide Ruslands vidstrakte områ-

der. På vejen passeres byerne Minsk og Smolensk. Udover morgenmaden og frokosten, der indtages i spisevognen, vil »Samovaren« sørge for små forfriskninger dagen igennem.

Kl. 16.15 ankommer vi til Moskva.

Efter modtagelsen kører vi til det valgte hotel og bliver indkvarteret.

Efter at have spist til middag er der som regel interesse for en spadseretur for at få lidt af nysgerrigheden tilfredsstillet.

7/10-11/10 Disse dage tilbringes i Moskva.

Programmet arrangeres i samarbejde med det sovjetiske rejsebureau Intourist, der også stiller skandinavisk talende guide til rådighed. Der bliver arrangeret byrundtur med bl. a. besøg på Den røde Plads, i Kreml herunder Kremlin museet med de pragtfulde kunstsamlinger. Besøg i byens moderne boligkvarterer, hvor bl. a. Moskvas ny universitet befinder sig. Endvidere besøg på det store udstillingsområde med bl. a. rumforskningen, der er repræsenteret i egen bygning. Af særlig interesse for os er besøg på en eller to af de store banegårde i Moskva samt besøg og rundtur med metron, alene det sidste er en vældig oplevelse.

11/10 Kl. 18.00 afrejse fra Moskva. Vi spiser til middag i spisevognen.

12/10 Om morgenen ankommer vi til Brest, og efter igen at have fået tilpasset vognen til vor sporvidde kører vi igennem Polen til Berlin. Frokost indtages undervejs. Endvidere bliver der arrangeret middag enten i spisevognen undervejs eller under opholdet i Ost Berlin.

Vidererejse fra Ost Berlin kl. 23.05.

13/10 Kl. 8.45 ankomst til Københavns Hovedbanegård.

Forudsat fripas til strækningen København-Brest og retur bliver prisen for ovennævnte tur 1060,00 pro person. Heri er inkluderet rejse ab Brest, sovevogn København-Moskva og retur. Ophold og fuld forplejning under opholdet i Moskva, alle udflugter i Moskva, samt lige visumudgifter, fuld forplejning i toget begyndende med morgenmad i Ber-

Fortegnelse over de af DJT henholdsvis af de andre nordiske landes rejseorganisationer arrangerede rejser i 1968.

Rejser i Norden				Anmeldelse senest	Omtrentlig pris
		Dage			
112	16/6-22/6	7	Nordkap	9/5	250 kr.
114	12/8-17/8	6	Vestlandets fjorde	6/5	790 kr.
161	9/6-16/6	7	Pensionistrejse til Hällevik	2/7	610 kr.
167	18/8-25/8	7	Pensionistrejse til Åre	18/7	310 kr.
168	25/8- 1/9	7	Knudshoved	25/7	265 kr.
171	1/9- 8/9	7	Høstfarver i Björkliden	1/8	275 kr.
174	22/9-29/9	7	Sportsfiskeruge i Hällekind	22/8	270 kr.
175	29/9- 6/10	7	Sportsfiskeruge i Hällekind	29/8	270 kr.
Rejser i det sydlige udland					
260	8/6-23/6	16	Badeferie i Marina de Grosseto	8/5	630 kr.
204	9/6-21/6	13	Hvileferie i Crikvenica	1/5	670 kr.
262	27/6-11/7	15	Rundrejse i Polen	27/5	1135 kr.
350	6/7-22/7	17	Badeferie i Senigallia	6/6	835 kr.
351	13/7-29/7	17	Badeferie i Rimini	13/6	730 kr.
354	12/8-25/8	14	Østrig rundt	12/7	1120 kr.
357	28/8-11/9	15	Ibiza	28/7	820 kr.
358	30/8- 9/9	11	Luxembourg, Schweiz, Lichtenstein	30/7	810 kr.
360	31/8-12/9	13	Prag, Budapest, Wien	31/7	905 kr.
206	1/9-14/9	14	Klassiske Italien	21/7	950 kr.
207	5/9-20/9	16	Roma, Capri, Sicilien	27/7	1045 kr.
208	10/9-22/9	13	Rimini - Venezia	3/8	550 kr.
209	13/9-22/9	10	Badeferie i Varazze	3/8	470 kr.
210	15/9-28/9	14	Roma - Capri	5/8	850 kr.
364	17/9- 1/10	15	Badeferie i Makarska	17/8	980 kr.
211	20/9-29/9	10	Badeferie i Varazze	10/8	480 kr.
213	27/9- 6/10	10	Badeferie i Varazze	17/8	480 kr.
365	29/9-14/10	16	USA	29/8	3900 kr.

Individuelle ferieophold - en uges ophold med fuld pension.

Italien

Rimini - for- og eftersæson 14/4-30/6, 25/8-6/10 ca. 190 kr.
Højsæson 30/6-25/8 ca. 260 kr.

Schweiz

Les Avants (ved Montreux) 1200 m. o. h. og Vitznau - Rigi (ved Vierwaldstettersøen) ca. 330 kr.

Spanien

Tarragona (syd for Barcelona) }
El Graho (ved Valencia) } kun i ydersæsonen ca. 25 kr. pr. dag
Marbella (ved Malaga) }
Castellon de la Plana (ved Valencia): juli + august 32 kr. pr. dag
resten af sæsonen ca. 25 kr. pr. dag

Østrig

Bad Gastein ca. 350 kr.

Norge

Rapham (900 m. o. h.) pr. Otta ca. 300 kr.

Detaljeret program over samtlige rejser tilsendes gerne efter anmodning.

DANSKE JERNBANEMÆNDTS TURISTORGANISATION
Bernstorffsgade 18, 1577 København V.

lin, sluttende med aftensmad den 12/10. Transportleder og den nævnte skandinavisktalende guide i Moskva.

Ikke inkluderet er således kun personlige udgifter til drikkevarer, teaterbilletter m. v.

Indkvartering på hotel finder sted i

dobbeltværelser. Ønsker man enkeltværelse, må der betales ekstra 15,00 kr. pr. nat.

Enkeltværelse kan kun skaffes i begrænset omfang.

Alle indtegninger bedes sendt til Statsbanernes Rejsebureau Nørre, Frederiks-

borggade 42, 1360 København K, ledsaget af et depositum på 75,00 kr. p. p.

Rejsebureauet sørger for de nødvendige viseringer og er til disposition med alle oplysninger.

Forhåndsinteressen for turen er meget stor, så vi råder til hurtig indtegnning.

DAMERNES DAG

20

Der er masser af hatte, også for dem der ikke vil ofre mange penge på denne beklædningsgenstand. De er at finde i alle kategorier; farvestrålende småblomstrede, psykedelic-mønstrede eller ensfarvede i faconer der svinger fra den lille tætsluttende model til den store, dramatiske. Så har De hatte-hoved, er der noget at glæde sig over.

Ved hatte er der som bekendt det paradoks, at de skjuler en manglende frisure, men ødelægger en nysat. Derfor tager mange hatten i hånden, når de går fra frisøren. Et varmt hår går hurtigt ud af facon, hvis det bliver trykket.

Har De curlers til hjemmekrølning, eller tænker De på at anskaffe Dem et sæt,

så husk, at curlerne helst skal sættes i rent, (men tørt) hår. Er håret ikke nyvasket, må det vaskes hurtigt efter krølningen.

Og hår er ikke rent ret mange dage ad gangen, hvis De bor på stenbroen – medmindre det bliver børstet flittigt igennem hver eneste aften.

En ny farveskala er på vej ind i moden som endelig afløser for de skrappe neonfarver: de *støvede* farver. Svenskerne kalder dem for de trætte farver, og de er ganske rigtigt noget matte, men hvor er det rart at hvile øjnene på mere neutrale nuancer efter en lang farve-mættet sæson.

Er æsken med knappenåle faldet på gul-

vet, og De er bange for ikke at have fået dem alle op igen, kan De gå en lille tur frem og tilbage over farezonen med en magnet i lang snor. Så følger også de sidste nåle med, så man atter kan færdes frit.

Møntvaskeriet har et skilt i vinduet: 6 kg for kr. 3,50 står der på det. Og en skønne dag plumper man så ind ad døren med sin vaskepose. En lille time senere kommer man ud med rent tøj og en erfaring rigere. De 3,50 kr. slog ikke til. Vil man have sæbe i maskinen, må man trække et bæger vaskepulver i en automat formedelst en hel krone. Skal der »blødt« i det sidste hold skyl, ofrer man atter i en automat, denne gang dog kun 50 øre. Vil man have tøjcentrifugeret efter vasken, koster det andre 50 øre.

Der var også en kaffe-automat, hvis man ville have lidt at trøste sig på efter alle de ekstra udgifter: pris 50 øre pr. bæger.

Vi lever i en snitmønstertid. Og mange ugeblade har indlagte snitmønstre, som det er fristende at gemme, fordi man så at sige får dem gratis ind ad døren. Men hvor er de, når man skal bruge dem – og hvor gør man af dem, man allerede har brugt? Køb en ganske almindelig papirmappe med skillerum i en boghandel, sorter mønstrene i bluser, nederdele, kjoler etc., og kom dem i hvert sit rum. Så har De med det samme overblik over situationen næste gang, De har brug for et mønster.

*Lille sportshat i antik-læder.
Sættes lidt ned i panden og bliver
siddende, selv om vinden blæser.
Pris kr. 68.*

Facon'en er set før – for 30 år siden!

Den store, blgede skygge kan formes efter ønske, eventuelt smækkes op i panden. Kr. 39,50. Alle hatte fra Dansk Damehätte Moderåd.



Hørrehatten ligger forbi for denne bredskyggede model.

Det brede repsbånd går en på mange sommerhätte. Ca. kr. 79.

