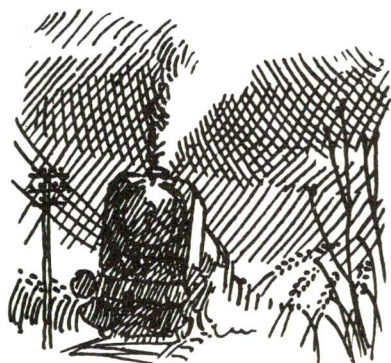




7

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. JULI 1968 – 68. ÅRCANG

7

Indhold:

Om igen	2
Ny færge til Fugleflugtlinien	4
Verdens storbyer kvæles i færdsel ..	6
København-Malmø-området sam- menkoblet via Saltholm lufthavn	8
Modernisering i S-togsområdet	14
Lokomotivføreren mere værd end hjerte-kirurgen	16
Fra medlemskredsen – Fremgang – Utopi eller realitet? – Historisk ..	16
Personalia	18
Tillidsmands- og medlemskursus ..	19
Damernes Dag	20

Redaktører:

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

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

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Det må forventes, at Tjenestemandskommissionen af 1965 genoptager arbejdet, når sommerferieperioden er overstået. Opgaven er ikke let at gå til på baggrund af det i april af mange organisationer forkastede forslag til ny tjenestemandsløve.

I en resolution fra een af vore afdelinger udtaltes dyb skuffelse over det opnåede resultat for lokomotivmændene. Der henvises til det ansvar og den arbejdsform – og præstation, der er lokomotivmandens, og man stiller det spørgsmål, om der har fundet arbejdsvurdering sted og for hvem.

I bevidstheden om, at der måtte tillægges ansvaret, arbejdsformen og -præstationen sådan vurdering, at der fandt en opadgående placering sted, afventede lokomotivmanden lovforslagernes fremkomst.

Han blev imidlertid beskæmmet, og der er ej tvivl om, at ingen lokomotivmand fandt et tilfredsstillende grundlag i det fremsatte lovudkast. Så snart enkelthederne var tilgængelige, skulle der ikke megen sagkundskab til at spå dets skæbne ved forelæggelse for medlemmerne.

Et konkret forslag fra lokomotivmændene lå der ikke hos kommissionen, al den stund, at der ikke havde været mulighed for at fremsætte det overfor kommissionen. Af flere grunde og vel af den særligt praktiske, at det sammentrængte og korte forhandlingstidsrum afskar videre diskussion om ønsker til lønmæssig placering, blev vi og andre hængt af. Havde vi imidlertid ikke mulighed for at fremkomme med vore ønsker og således i den lønmæssige placering blot opretholdt status quo, havde andre arbejdet sig ind på os og fra os i forhold til nugældende system.

Udkastet til ny tjenestemandsløve indeholdt nye ting. Imidlertid ikke meget revolutionerende set i forhold til bl.a. en tidligere økonomiministers dynamiske tanker om en modernisering af tjenestemandssystemet. En af årsagerne til, at det gik anderledes, må sikkert søges i den omstændighed, at alt for mange traditionelle hensyn spiller ind i kommissionsarbejdet. Der er for meget med at tilpasse sig moderniseringen i hensynet til egne interesser.

Som et led i kommissionens arbejde skulle de enkelte etater og institutioner foretage en såkaldt opsplnitning af tjenestemandstillingerne på basis af det nuværende lønningssystem. En grov arbejdsvurdering. Den rette arbejdsvurdering er anderledes. Dertil kræves et sindrigt og grundigt udarbejdet system med nøje specificeret bedømmelse efter points-skala.

En rigtig solstrålehistorie:

TØMREREN TOG KÆRESTEN I HÅNDEN



- og fik hende indmeldt i HK

HK sørgede så for en ekstra medgift i form af efterbetaling på 3.520 kr.

LO-kampagnen, der som bekendt henvender sig til alle organiserede lønmodtagere om at gøre en indsats for, at alle uorganiserede inden for HK's område organiseres, kan vise mange gode resultater.

Her er et enkelt eksempel:

En tømrer sad i sin frokost-pause og læste HK-brochuren, der var uddelt på den pågældende byggeplads. Han sammenlignede de nævnte minimallønninger med sin forlovedes løn. Hun var ekspeditrice og fik på det tidspunkt 800 kr. om måneden. Den var naturligvis hel gal, HK's mindsteløn lå for hendes vedkommende dengang på 1320 kroner om måneden.

Kæresten var uorganiseret,

men denne side af sagen blev ordnet, idet tømreren tog sin pige i hånden og fulgte hende til HK's kontor, hvor hun straks blev indmeldt.

Tømreren medbragte HK-brochuren og gjorde opmærksom på den store difference, der var mellem minimallønnen og den løn, hans forlovede fik udbetalt. Afdelingssekretæren fortalte, at der med det pågældende firma havde været overenskomst gennem en årrække, men da det nuværende personale ikke var organiseret, havde man ikke haft mulighed for at kontrollere, om deres aflønning var korrekt.

Afdelingssekretæren oplyste, at mindstelønnen for den unge pige indtil 1. marts var

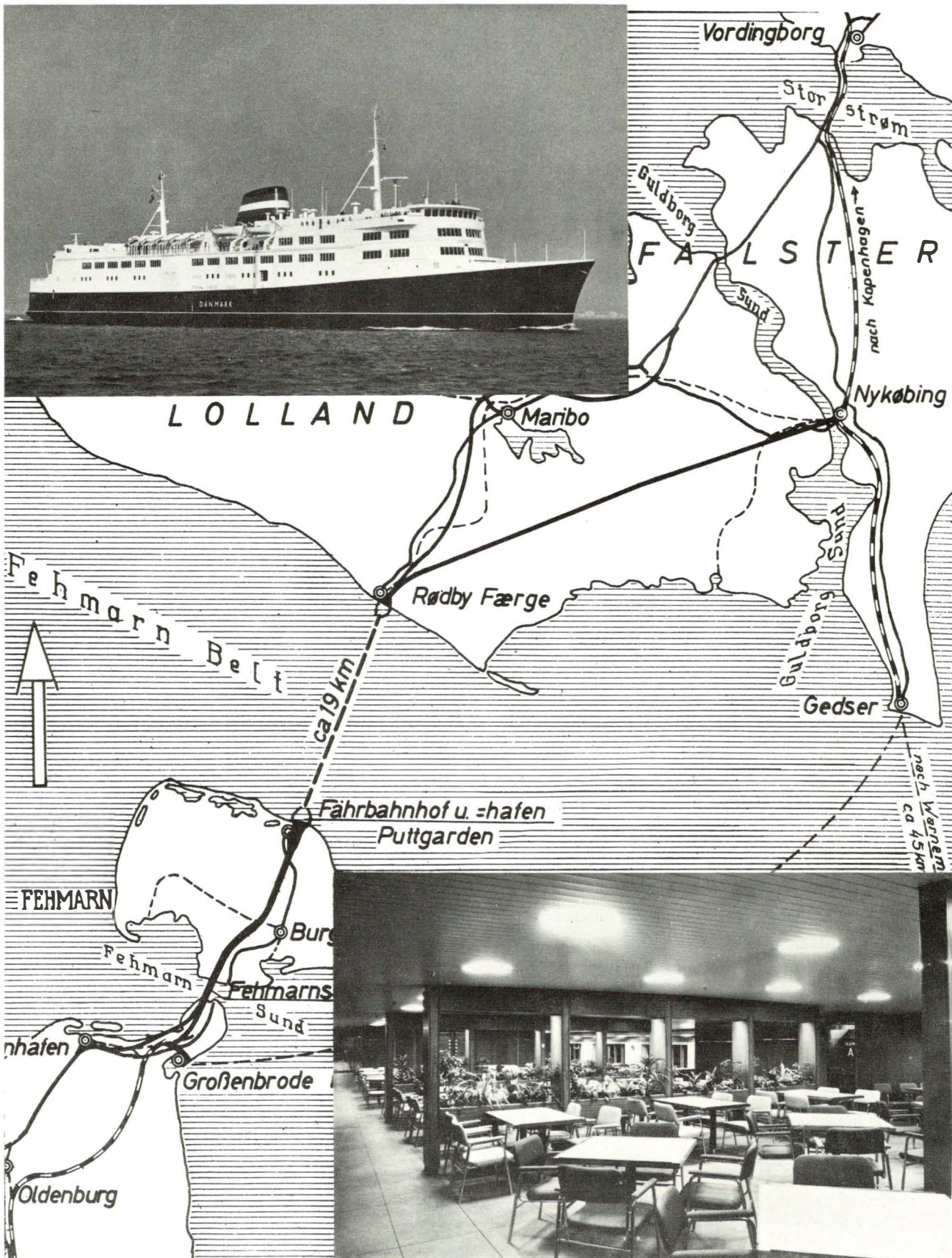
1.320 kr. pr. måned og efter 1. marts 1.440 kr. pr. måned.

HK lovede at få sagen bragt i orden, og resultatet blev, at ekspeditricen for tiden fra 1. oktober 1967 til 31. maj 1968 fik efterbetalt 3.520 kr.

- Det kan man vel kalde et kontant resultat af LO-kampagnen!

- ⊙ Alene dette særlige eksempel viser, hvor beskedne
- ⊙ lønninger der kan opvises
- ⊙ blandt uorganiserede funktionærer. Vor ekspeditrice
- ⊙ bliver spist af med en løn,
- ⊙ der svarer til 332 kr. om
- ⊙ ugen - og det er uanstændigt. Der er kun én vej ud
- ⊙ af dette uføre: Vi må alle
- ⊙ give en hånd med - og gøre
- ⊙ HK stærkere.

Ny færge til Fugleflugtslinien



Fugleflugtlinien, den direkte forbindelse mellem Skandinavien og det europæiske kontinent og den attraktive trafikvej over den kun 18 km lange færgeoverfart mellem Rødby Færge og Puttgarden, havde den 14. maj 1968 bestået i 5 år.

Cirka 12 millioner rejsende har i denne periode benyttet overfarten. I den første sommer i 1963 udførtes sejladsen med tre færger, den danske »Kong Frederik IX« samt de to tyske færger »Deutschland« og to-dækkeren »Theodor Heuss«.

Allerede i 1964 gav trafikstigningen baggrund for at udvide kapaciteten væsentligt ved indsættelsen af den to-dækkede jernbane- og bilfærge »Knudshoved« fra Storebæltsoverfarten som assistancefærge under sommerkøreplanen.

Den yderligere trafikstigning blev fra sommeren 1965 klaret ved under spidstrafikken i ferietiden at øge det daglige antal færgeture fra maksimalt 24 til maksimalt 28 i hver retning, muliggjort ved afkorting af færgernes sejltid og ophold i havn.

De følgende »runde« trafiktal for året 1967 illustrerer aktiviteten på overfarten:

15.000 enkeltture
2,2 millioner rejsende

Skinnetrafik:

7.000 eksprestog
med 24.000 personvogne (sidde- og liggevogne)
7.000 sovevogne
6.000 post- og rejsegodsvogne
110.000 læssede godsvogne med 1,15 million tons gods
30.000 tomme godsvogne.

Vejtrafik:

360.000 personbiler
10.000 campingvogne m.v.
5.000 busser
21.000 lastbiler
13.000 påhængsvogne til lastbiler.

Ved indsættelsen af Danske Statsbaners nye færge M/F »Danmark« øges overfartens kapacitet atter meget væsentligt, og overfarten vil være vel rustet til også at klare de kommende trafikstigninger.

M/F »Danmark« er statsbanernes største færge. Den er 31 m længere end M/F »Kong Frederik«, og sammenlignet med statsbanernes hidtil største færge – tre-dækkeren M/F »Arveprins Knud« – er den nye færge 1½ etage højere. Der er ialt 8 dæk i den nye



færge, når man medregner afdelinger for stores og proviant i færgens bund. Fra køl til mastetop måler den 40 m, og den har med fuld last en dybgang på 5,5 m. Den vil således lige kunne passere under Lillebæltsbroen, eller – med en anden målestok – den har fra vandlinie til mastetop cirka samme højde som Rundetårn.

Færgen har i øvrigt følgende dimensioner:

Længde over stævnene	144,50 m
Længde i vandlinie	139,60 m
Bredde over fenderliste	17,70 m
Sidehøjde til vogndæk	7,70 m
Sidehøjde til bildæk	12,90 m
Sidehøjde til salondæk	15,25 m
Sidehøjde til bådedæk	17,85 m
Sidehøjde til brodæk	20,45 m

Ved sidehøjder forstås afstande fra færgens bund (køl) til pågældende dæk.

Færgens displacement lastet er 7800 tons.

Færgens maskinanlæg er fordelt i færgens bund i 6 rum med en samlet længde af 64 m.

De to fremdrivningsmotorer er en helt ny motor-type, konstrueret af Burmeister & Wain og bygget af Helsingør Skibsværft. M/F »Danmark« er det første skib, der har fået denne motortype installeret. Der er tale om en meget kompakt 4-takts »V-motor« (skråstillede cylindre), der med sin lave byggehøjde passer særdeles fint i det forholdsvis lave motorrum under vogndækket.

De to motorer har en samlet ydelse på 11.000 EHK, der kan give færgen en største fart på ca. 19 knob.

Verdens storbyer kvæles i færdsel og planlægningsfejl

Storstaden København er ikke ene om sin kamp mod et overhåndtagende trafikkaos og en lammende uenighed om, hvordan den moderne færdsels uhyggeligt store problemer skal løses. I de fleste af klodens millionbyer bliver den hjulbårne befolkningsindsats for at vinde frem til arbejdsstederne og tilbage til hjemmene dag for dag mere dramatisk og nerveopslidende. Ingen statistiker har endnu været i stand til at regne ud, hvor mange arbejds- og fritidstimer, hvor megen benzin og hvor store værdier i folkesundhed, der dagligt går til spilde i den langsomme, anspændende og totalt urationelle færdsels-facon, motoriserede mennesker i millionvis i dag må bevæge sig på. Som flod og ebbe strømmer mennesker om morgenen mod fabrikker og kontorer og om aftenen tilbage mod det sted, hvor de bor.

Hele denne trafik kamp, der synes at vokse i intensitet, er, som den schweiziske byplanlægnings-kritiker, dr. *Gody Suter*, siger i en afhandling, »en fortsættelse af krigen med andre midler«.

En trafikundersøgelse, der omfatter en række storbyer, har vist, at mennesker, der arbejder i de såkaldte *metropoler*, f.eks. Paris, London, Tokio og New York, undervejs frem og tilbage fra deres sovesteder bevæger sig i snegletempo, hvis de som transportmiddel benytter det remidium, vi alle efterhånden har: en bil. I Paris kører ca. 900.000, i London 1,2 mill., i Tokio 1,2 mill. og i New York 3,3 mill. dagligt fra hjem til arbejdsplads i egen vogn (resp. motorcykel). Gennemsnitshastigheden for disse privattrafikanter er i London og Paris 12 km i timen, i New York 6–8 km/t og i Tokio 2 km/t. Hvad gennemsnitshastigheden er for det storkøbenhavnske område, vil næppe engang færdselschef *Groes-Petersen* kunne svare på. Og han er

som bekendt en af de mest aktive og mest bekymrede færdselsteoretikere, vi har her til lands.

I den vesttyske Forbundsrepublik må hver dag ca. 7 mill. mennesker sætte sig bag rattet og styrte sig ud i trafikvrirnen. Flertallet af disse bilkørere er korttrafikanter, der holder sig inden for de grænser, færdselsteoretikere kalder storby-områder. Hver fjerde vesttyske arbejdstager tilhører den kategori, som tyskerne kalder *pendlere* og amerikanerne *commuters* – dvs. folk, der hver dag har gennemsnitligt 100 km at befære mellem hjem og arbejdsplads. Mens de amerikanske *commuters* i stor udstrækning kun bruger deres bil fra hjem til forstads-jernbanestation, kører omtrent 500.000 vesttyskere dagligt pr. bil fra deres egen garage til en vanskeligt opnåelig parkeringsplads i den gade, hvor de har otte timers arbejde for sig, før de igen skal ud på den trælse kl. 16-bilvandring for at komme hjem – ca. 1½ time senere.

I april måned holdtes i Pittsburgh (Pennsylvania) USA, en kongres, der havde samlet færdselseksperter og byplanlæggere fra hele den vestlige verden. Kongressens diskussionsprogram fyldte fire sider (A 4), men dens hovedtema blev den triste konstatering af, at Europas og Amerikas storbyer med hensyn til byplanlægning og trafikorganisering var havnet i et sort og håbløst hul: hvordan skulle man kunne finde en løsning på storbyernes katastrofale trafiksituation?

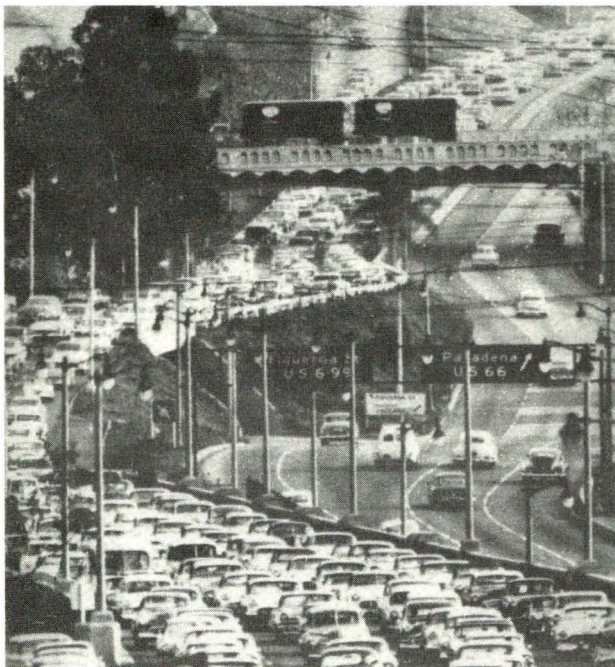
Man startede med at fastslå følgende:

Den brutale, kirurgiske *bulldozer-praktik*: at skære sig gennem bolig- og forretningskvarterer for at skaffe mulighed for gennemgående færdsel på tværs for den rullende fjerntrafik, havde vist sig dræbende for byernes fortsatte beståen som byer.

Byplanlæggernes bestræbelse nr. 2 – at erstatte den private biltrafik med masse-transport-medier (som f.eks. undergrundsbaner og by-busser) truer med at gå i fisk, fordi *bilejerne ikke kan slippe deres status-vigtige fornemmelse* af, at det er finere at køre i egen auto end at benytte de offentlige transportmidler.

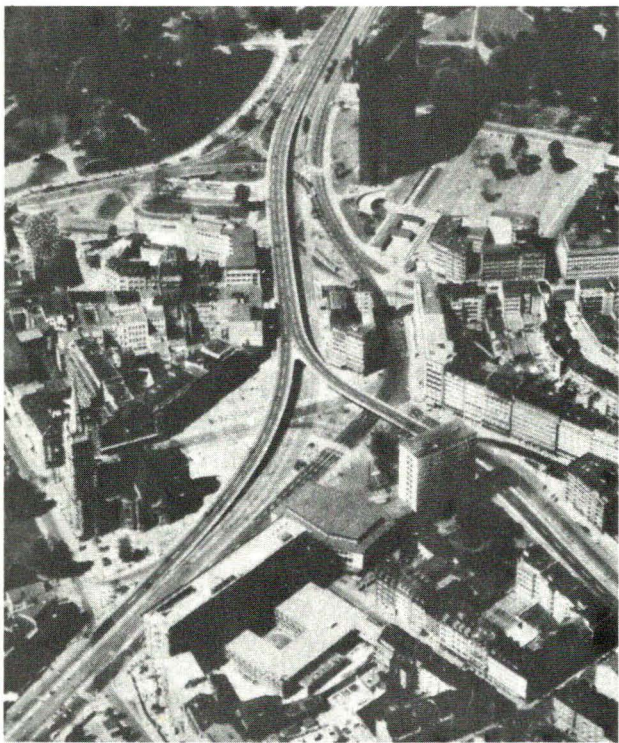
Det er jo så flot at glide gennem byen i et langt dollar-grin, der er »stort som et mindre hus, men som kun har een passager – ejeren«. (Citat fra den amerikanske forfatter *Arthur C. Clarke*). Men (siger den amerikanske arkitekt *Jane Jacobs*) – »i virkeligheden drejer det sig nu, i denne forbandede færdselssituation, om ganske simpelt at tage pippet fra og at dreje halsen om på privatfærdselen«.

De vesttyske borgmestre og kommunaldirektører mødes en gang om året til en »Tysk Bydag«, og på





Øverst: Ved Hyde Park, London, kl. 7 om morgenen.
 Midten: Motorgader tværs gennem Düsseldorf.
 Nederst: Stilfærdig gade i Rom.



den sidst afholdte af disse kommunal-kongresser drøftedes et forslag om, at parkometer-afgiften, der gælder i de fleste vesttyske storbyer, ganske simpelt skal forhøjes fra 10 pfennig til en D-Mark pr. time. (En D-Mark = kr. 1,90). Endnu mere drastisk gik New Yorks overborgmester, *John Lindsay*, ind i diskussionen: denne dynamiske kommunalpolitiker, der ubeskyttet vandrer gennem negerkvarteret Haarlem, når der er brand i gaden, har foreslået, at det fremtidigt i Manhattan skal koste 7 dollars at have sin bil stående på en kommunal parkeringsplads i otte timer. Hidtil har taksten været 3,50 dollars.



De vesttyske trafikeksperter, som f.eks. professor *Wolfgang Bäsel*, har i årevis gjort sig til talsmænd for en udvikling af den kollektive transport i og i nærheden af store byer, hvor der ganske simpelt ikke findes muligheder for at sætte bilen fra sig i nærheden af det sted, hvor bilejeren har noget at gøre. Men disse kloge mænd er efterhånden blevet pessimister:

– Man kan – skrev trafikeksperter Wolfgang Bäsel fornylig – med den traditionelle skinnetraffic ganske enkelt ikke længere løse de nugældende og navnlig ikke de fremtidige trafikproblemer: Årsagen er den enkle, at *automobilisterne yder modstand!*

Man tør antage, at Storkøbenhavns nye generalplanchef, cand. polit. *Kai Lemberg*, og De Danske Statsbaners generaldirektør, *P. E. N. Skov*, er så velorienterede med hensyn til internationale færdselsproblemer, at intet af det, der i nærværende artikel er anført, er dem nyt og fremmed. Man tør videre håbe, at Københavns overborgmester muligvis endnu en gang vil se stort på små indvendinger med *Søringen* og sætte sig fast på sin beslutning om at holde sin by nogenlunde fri for en ganske overflødig topfyldning af bilister og deres vogne, der, mellem os sagt, ofte ikke har en kæft at gøre i København. Hvad har vi S-banerne til?

Viggo Jensen.

København-Malmø-området sammenkoblet via Saltholm lufthavn ved et hurtigbanesystem som San Francisco-Oakland systemet

Flere stationer i lufthavnsområdet.

Den angivne station på Saltholm kan imidlertid ikke dække hele øen eller lufthavnen.

Der må laves supplerende banestrækninger og nye stationer langs passagerterminalbygningerne og eventuelt også ved godsterminalbygningen.

Hvis Saltholm Lufthavn bygges med kun en enkelt passagerterminalbygning, i retning sydvest-nordøst, kan en jernbane føres fra en station nær sydenden af bygningen og videre langs denne eller inde i eller imellem de to parallelle rækker bygninger, som der faktisk bliver tale om.

Hvis der anlægges ialt 7 stationer, jævnt fordelt, den nordligste ved bygningskompleksets nordøstende, bliver afstanden mellem stationerne ca. 800 m. – Derved bliver de største distancer fra disse stationer til flyvemaskinerne begrænset til omkring 400 m som teoretisk maksimum.

Den sydligste station bliver ca. 20 km og den nordligste ca. 25 km fra København.

En ekstra banegren kan på lignende måde betjene den parallelle række bygninger for hangarer, værksteder, lagre, godsterminal, flyvekøkken, posthus.

Denne banegren får ikke betydning for flyvetrafikanterne. Men den kan få betydning for flyvegodstrafikken, som i fremtiden kan blive meget omfattende, navnlig hvis der bliver gode landforbindelser mellem lufthavnskomplekset og Storkøbenhavn.

Hvis lufthavnen bygges med to terminalbygninger, eller rettere sagt dobbelte rækker af bygninger i retning nordvest-sydøst, føres banen frem langs den sydligste del af disse eller imellem dem. Der kan da anlægges 3 stationer med ca. 600 m afstand. Herved kan hele den sydlige terminalbygning betjenes. Desuden kan der bygges en gren fra den midterste eller den østligste station mod øst, nordøst, nord og videre mod nordvest langs det nordlige terminalbygningskompleks. Også her kan der anlægges 3 stationer.

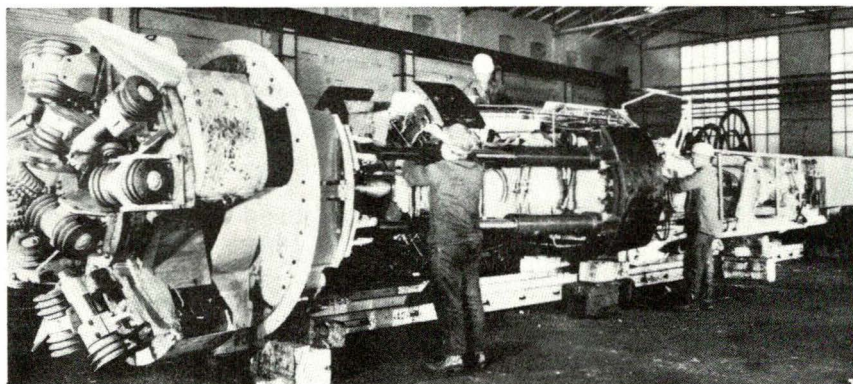
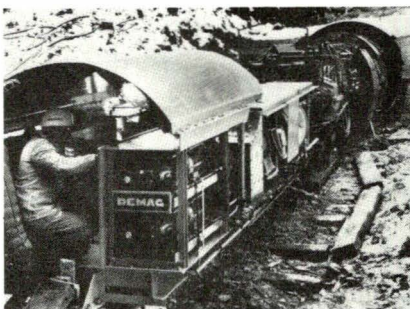
Ifølge projektet med de to passagerterminalbygninger i nordøstlig-sydvestlig retning skal der være en bygningsrække imellem dem for værksteder, godsterminal, post o.s.v.

Ved denne østende må der anlægges en ekstra station. Den kan få meget stor

betydning ikke blot for flyvegodstrafikken, men også for en væsentlig del af de personer, der bliver dagligt beskæftiget i lufthavnen. Da der forventes at blive beskæftiget 50.000 personer i den nye Paris-Nord-lufthavn, som skal supplere Orly-lufthavnen, kan man vel regne med, at omkring 15–20.000 personer med tiden bliver beskæftiget i Saltholm-lufthavnen. De fleste af dem skal til og fra Saltholm omtrent samtidig, om morgenen og eftermiddagen, uheldigvis på dette tidspunkt da der er flest flyvetrafikanter.

Den sydligste af stationerne bliver beliggende 18 km fra København og den nordligste 27 km fra København.

Togenes køretid til de yderste stationer, ca. 26 km fra København, bliver med 6 stationsophold undervejs, det ene ved Kastrup de fem på Saltholm, ca. 20 minutter fra København og ca. 30 minutter fra Lyngbyvej, hvis man kan regne med samme rejsehastighed som på BART-systemet.



Togdriften kan tilrettelægges således, at hvert andet tog kører mellem Lyngbyvej og Åkarp og hvert andet mellem Lyngbyvej og de nordligste af stationerne på Saltholm.

Det vil vel være rimeligt at regne med 10 minutters drift for den egentlige luft-

I løbet af den sidste halve snes år har man i USA og Canada prøvet og i stigende grad praktiseret tunnelbygning ved hjælp af maskiner med roterende fræsere, der graver sig frem, langsomt, men sikkert. Sådanne maskiner er i de sidste år også prøvet i Europa.

I London bruges de i stort omfang til bybanetunneler. Her består undergrunden af ler, som ligner Lillebæltsleret, og maskinerne kan udskære op til 40 m tunnel pr. døgn og lave en jernbanetunnel med 3½–4 m diameter for blot 3 mill. kr. pr. km til udgravningsarbejdet.

I Paris laves nu en bybanestrækning med en maskine, der udskærer en cirkulær tunnel med 10½ m diameter i kalksten med en arbejdhastighed af 1½ m i timen.

I Tyskland og Schweiz prøver man lignende maskiner til lange tunnelstrækninger i mange slags bjergarter, endog i hård granit, der langsomt afslibes til pulver.

Firmaerne Hobegger i Schweiz samt Krupp, Wirtz og Demag i Tyskland har udviklet sådanne maskiner i forskellige størrelser.

Billedet viser en sådan maskine for ud-boring af mindre tunneller med 2–3 m i diameter. Maskinen betjenes af en enkelt mand.

Denne og lignende tunnelboringsmaskiner bruges eksempelvis til en vandledning fra Bodensøen til Stuttgart. Den gennemsnitlige arbejdhastighed er i kalksten 5 m tunnel i timen, d.v.s. fem gange så hurtigt som ved de hidtidige tunneleringsmetoder.

havnsforbindelse og ligeledes 10 minutters drift for intercityforbindelsen. Det giver 5 minutters drift på strækningen mellem det nordlige København og hovedstationen på Saltholm, som bliver skiftestation for lufthavnstrafikanterne til og fra Malmø. Men der bliver kun 10 minutters drift mellem Saltholm og Sverige.

Det er muligt, at Boulevardbanens kapacitet ikke er tilstrækkelig til så mange flere tog. I så fald kan hvert andet tog føres ad andre jernbaner i København, f.eks. Citybanen, når denne engang bliver fuldført.

Til den daglige drift kræves der da ca. 12 tog til Lyngbyvej-Åkarp-forbindelsen og ca. 8 tog til Lyngbyvej-Nord-Saltholm-forbindelsen, altså sammenlagt ca. 20 tog.

Banen kan i øvrigt benyttes til lokal-tog, som standser ved mange stationer mellem Lyngbyvej og Kastrup og mellem Åkarp og Lernacken. Disse tog bør måske udgå fra henholdsvis Hellerup og Lund.

Togene kan nøjes med 1 mands tog-besætning. Hvis togekørslen automatiseres, får han faktisk ikke noget at gøre. Men der må desuden være 1 eller 2 mand, i lange tog vel 3 mand, til at indskrive lufthavnstrafikanternes bagage, ordne billetterne, udlevere boarding pass, give oplysninger og holde radiotelefonkontakt med deres kolleger i lufthavnens terminalbygninger. Til gengæld behøves der da ikke så mange til at udføre den slags arbejde i lufthavnen.

Af hensyn til de flyvetrafikanter, som bruger togene, bør det altid være med-delt i flyvetidsplanerne, hvilken af stationerne på Saltholm, de skal benytte. Desuden må det være meddelt, hvilket tog, der som det sidste kan bruges fra Lyngbyvej, Københavns Hovedbanegård, Malmø Centralbanegård og Åkarp.

Tunnelen til Saltholm kan også tjene anlægsarbejdet på Saltholm samt biltransporter, fjerngodstog og fjerneksprestog.

Det skitserede banesystem kan i øvrigt udnyttes til biltransporterende tog, såvel personbiler som rutebiler og lastbiler, samt godstog til Saltholm af hensyn til anlægsarbejderne her. Senere kan de også tjene fjerngodstog og fjerneksprestog.

Her melder kapacitetsproblemerne sig. Det må imidlertid stadig holdes for øje, at de nævnte anvendelser ikke eller kun



Allerede i jernbanernes første år begyndte man at transportere hestevogne på jernbanevogne, så de rejsende kunne blive befordret behageligt i deres egne vogne.

I moderne tid befordres navnlig svære lastbilsættevogne med jernbanerne; denne kombination af vejtrafik og jernbanetrafik er meget udbredt i USA.

Transport af nye personbiler på jernbanevogne ses daglig på Danmarks jernbaner i de senere år.

I 1927 fuldførtes dæmningen mellem Slesvig og Sild, få km fra Danmarks grænse. Den byggedes af de tyske Rigsbaner, som en jernbanedæmning med først eet, senere to spor. Derimod har den ingen vej. Dette skyldes antagelig, at biltransporterne med tog på dæmningen er blevet en kæmpeforretning for de tyske jernbaner.

På lignende måde transporteres bilerne med tog gennem næsten alle de vigtigste tunneller gennem Alperne, endda i meget stort omfang.

Tunnelen under Kanalen mellem England og Frankrig skal tjene biltrafikken ved, at både personbiler og lastbiler transporteres med specialtog.

De tyske baner befordrer rejsendes biler som en slags rejsegods i specielt konstruerede, lukkede vogne enten indkoblet i visse langtgående nateksprestog eller formeret som ekstratog.

Billedet viser en del af et fransk fjern-nattog på Riviera-ruten. Dette tog er normalt formeret af 10 ordinære eksprestogsvogne, mest sovevogne, og 18 åbne etagevogne for de rejsendes biler. Disse vogne er konstrueret for 150 km i timen. Transportprisen for bilerne er moderat, selv over lange strækninger.

delvis skal være tidsmæssigt sammenfaldende. Eksempelvis skal der ikke ind-sættes lufthavnstog, medens lufthavnens første etape er under bygning, lige bortset fra arbejdstog. Ej heller bliver intercitytogene påkrævet i denne periode.

Under hensyn til alle disse anvendelser må Øresundsbanen udføres således, at der senere kan etableres en forbindelse omtrent fra broen over Kalvebod Strands strømløb direkte mod vest til Godsring-banen i Sydhavns kvarteret og dermed til Nørrebrobanen og Vestbanen. Denne bane bør måske bygges straks af hensyn til arbejdstogene til byggepladsen på Saltholm.

Desuden må der fra tunnelen under Flinterenden kunne føres en bane syd og øst om Limhamn-Malmø til Malmø C, en fjernbane i overensstemmelse med planerne i Øresundsbro-betænkningen.

Denne jernbane bliver temmelig lang, godt 52 km mellem København H og Malmø C.

Endelig bør baneanlæggene i Sydhavns kvarteret føres til S-banesystemet og fjernbanesporene til Hovedbanegården, måske også godsbanesporene.

Bybanetog, lufthavns- og intercitytog kan ugenert let klare stigninger på

30-40‰. Hvor der skal kunne fremføres fjerneksprestog og tunge godstog med store hastigheder, må stigningerne derimod holdes nede på 15-20‰.

Dette har indflydelse på udformningen af tunnelerne under Drogden og Flinterenden.

I den sammenhæng må man også tænke på de sejldybder, der kan blive påkrævet i fremtiden.

Ifølge Øresundsbetænkningen af 1962 regnes der med 12 m mulig vanddybde i Drogden og 11½ m i Flinterenden. I betænkningen af 1967 er der regnet med 15 m i Drogden.

Men dette er eller bliver med tiden alt for lidt.

De største tankskibe, der for tiden er under bygning i Odense (Lindø-værftet) og Malmø (Kockums), med 200.000-250.000 t lasteevne, stikker mellem 20 og 21 m i lastet tilstand. Størstedelen af den tonnage, der nu er i ordre verden over, er på skibe mellem 150.000 og 300.000 t. I fremtiden må man imidlertid forvente, at tankskibene bliver langt større. Man kan naturligvis tvinge disse skibe til at sejle gennem Storebælt, når de skal til og fra Østersøen. Men man kan jo også holde muligheden åben for,

at skibe med 20–25 m dybgående skal kunne passere Øresund.*) Drogden og Flinterenden skal følgelig kunne uddybes til 25–30 m. Dog er det måske tilstrækkeligt med et enkelt dybt sejløb. Det kan eventuelt være Trindelrenden, som har en god linieføring, men hvis dybder nu er lidt mindre end Flinterendens dybder.

Jernbanen må fremføres herunder i en skinnedybde af 35–40 m under vandfladen.

Det er hovedsagelig hensynet hertil, der ligger bag forslaget om, at de to tunneler skal udføres ved hjælp af store roterende tunnelfræsere i stedet for at udføres som sænketunneler i udspærgete rønder. Hensynet til sejladsen med de moderne tankskibe kan altså meget vel nødvendiggøre, at den konventionelle og hidtil selvfølgelige tunnelbygningsmetode, baseret på præfabrikerede tunnelstykker, må opgives.

Tunnelerne må i så fald udføres med cirkulære profiler og med en særlig tunnel for hvert jernbanespor.

Anskaffes der blot en enkelt fræsemaskine, kan den bore først en tunnel under Drogden, derpå en til Flinterenden, derefter tunnel nr. 2 under Drogden, endelig tunnel nr. 2 under Flinterenden, og måske til sidst nr. 3 under Drogden, af hensyn til fjerntrafikken.

En enkelt fræsemaskine kan lave 5–8 km tunnel pr. år.

Anskaffelsesprisen er af størrelsesorden 3–5 mill. kr. – Til gengæld bliver personaleomkostningerne langt mindre end ved de konventionelle metoder.

*) Sejløbet i Elben til Hamborg har nu 13½ m dybde ved middelhøjvande, men skal uddybes til 14½ m. Da det regnes for at være alt for lidt, planlægges der en ny havn ved Elbens munding med tilstrækkelig stor dybde til, at den kan anløbes af skibe med 22–24 m dybgående. Wilhelmshafen har nu 16,7 m indsejlingsvandybde ved middelhøjvande, hvilket er tilstrækkeligt til 100.000 t tankskibe. Men i 1971 vil dybden være forøget til 19,2 m, så tankskibe på op til 175.000 t dw kan anløbe havnen. Rotterdam-Europoort får 19 m vandybde for at kunne besejles af tankskibe på op til 225.000 t dw. Samtidig uddybes en sejlrende med 22 m dybde fra Hoek van Holland ca. 12 km til søs til samme kote. Den skal være færdig 1970; den koster 150 mill. kr.

En bred tunnel for biltrafik under Drogden og over Flinterenden kan vente til senere, når tunnelernes kapacitet ikke slår til. Gennemsejlingshøjden under en bro må være 50 m, fordi de største russiske krigsskibe alle, uanset at de er af ret forskellige konstruktion, har 45 m høje master (nemlig den bageste mast på krydserne af »Chapayev« klassen og den forreste mast på krydserne af »Sverdlovsk« klassen). Broen over Bosporusstrædet får ligeledes 50 m gennemsejlingshøjde.

Da en ren vejbro kan udføres med ret stejle stigninger, kan broens højeste del forlægges til Trindelrenden omtrent 2 km øst for Flinterenden, skønt det er ret nær ved kysten. Så kan broen ikke genere lufttrafikken, og broens og startbanernes retninger kan blive helt uafhængige af hinanden.

Den første tunnel tænkes boret af hensyn til transport af materialer, byggeredskaber og arbejdspersonale til lufthavnsbyggepladsen, dels til jernbanevogne og dels til biler på jernbanevogne fra et sted på Amager eller Sydhavnskvarteret.

Man kunne også tænke sig at føre en sporvognsline ad tunnelen under anvendelse af parvis og symmetrisk sammenbyggede ledsporvogne. Sporvognene nødvendiggør jo ikke tunnelventilering.

Man kunne måske også lade omnibusser med skinnestyring ved sænkelige jernbanehjul – ligesom mellem New York og Kennedy Airport – benytte tunnelen. Men sådanne kan kun indsættes i meget begrænset antal, da tunnelen ellers kræver ventilationsanlæg og tilmed ekstra store profiler af hensyn til ventilationen.

Biltransporterende tog.

Desuden kan man lede personbiltransporterende tog for trafikanterne mellem Danmark og Sverige gennem tunnelen og til og over Saltholm til en færgehavn ved øens sydøsthjørne. Derfra er der kun 8 km sejl distance til en færgehavn ved Skånes kyst. Senere kan togene videreføres ad en tunnel under Flinterenden til Skånes kyst.

Biltogene har naturligvis kun begrænset kapacitet, navnlig så længe der kun er enkelttunneler. Men da de ikke behøver at køre efter en helt regelmæssig køreplan, så længe der kun skal sendes arbejdstog til Saltholm, kan der nok transporteres et betydeligt antal biler mellem Amager og Saltholm og even-

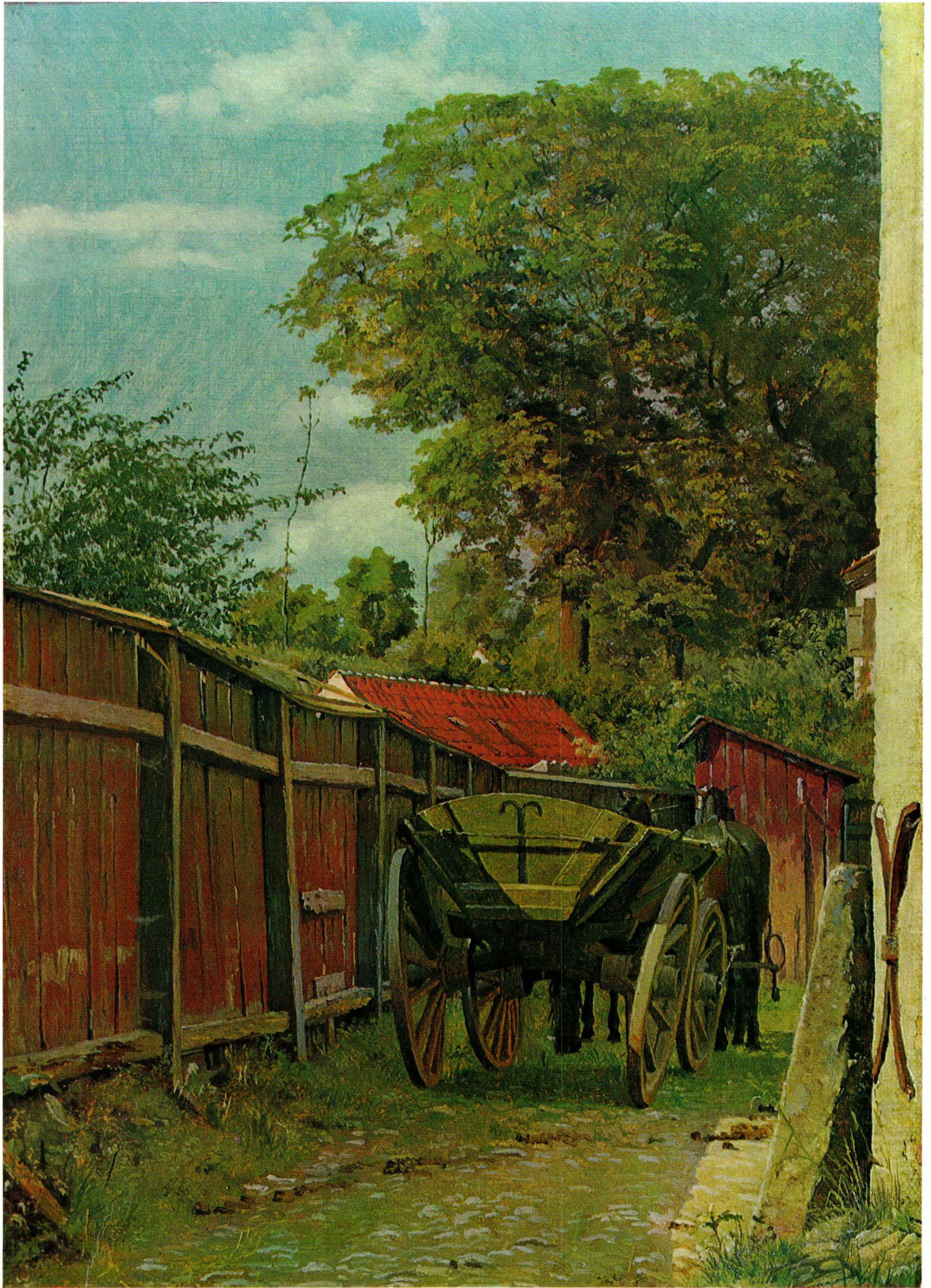


Lufttrafikken vil formentlig allerede i 1970 lade sig gøre. Billedet viser en fragtflyvemaskine, der er kørt ind af myndigheder. Men typen kan også erhverves på ganske samme måde som på bilfærger. En passagerversion af den pågældende luftfart

tuelt helt mellem Sjælland og Skåne på den måde.

Hvis togene afsendes med 1½–2 minutters mellemrum i grupper på indtil 6 tog i en 10 minutters periode, der efterfølges af et 5 minutters interval for arbejdstog, hvorefter der følger yderligere et 5 minutters interval, for at togene kan komme helt igennem tunnelen, så kan der sendes 18 biltransporterende tog gennem tunnelen i hver retning pr. time – måske lige bortset fra timerne ved begyndelsen og ophøret af den almindelige arbejdstid på lufthavnsbyggepladsen på Saltholm.

Teoretisk kan dette blive til 400 biltransporterende tog i dagtimerne i begge retninger tilsammen. I nattimerne kunne der for den sags skyld køre endnu flere bilførende tog igennem tunnelen; men så mange tog kan ikke udnyttes på den tid af døgnet.





C. W. Eckersberg: Parti i Villa Borgheses have, 1814. 28,2×32,5 cm. Statens Museum for Kunst, København.

GULDALDEREN

En guldalder er en tidsperiode med mange betydelige kunstnere; og en sådan periode oplevede Danmark i første halvdel af 1800-tallet, både for billedkunstens og for litteraturens vedkommende. Det var en tid med nye syn på mennesket og dets omgivelser, også med hensyn til malerkunsten. At maleren rykker ud i naturen og slår sit tegne- og malebræt op direkte foran sit motiv under åben himmel, er en fremgangsmåde, som enhver i dag er fortrolig med; men for guldaldertidens mennesker var det en nyhed. Før var kunstneren i sit arbejde så godt som helt og fuldt afhængig af atelierlyset og af erindringerne om det, han havde set under sin færd i det fri. Nu, efter år 1800,

blændede han op for naturens eget lys, for solen og for sommerens og vinterens farver. På denne baggrund kan guldalderen betragtes som indledningen til moderne dansk malerkunst. Imidlertid er der et *men* ved sagen: kun skitsen blev til ude i det fri, ikke det billede, som kunstneren malede efter skitsen; det blev stadig til hjemme på værkstedet, og der oftest uden den begejstring, som maleren havde kendt derude i naturen, direkte foran motivet. Dét er årsagen til, at guldalderens malede skitser i reglen er langt bedre end atelierbillederne. Ved gentagelsen sættes altid noget af det umiddelbare over styr.

Det var maleren C. W. Eckersberg, der først af

alle danske kunstnere drog ud i naturen for at male. Som ung gjorde han fodture i København og omegn, senere fulgtes han af en lille skare elever, der på udflugter i Nordsjælland kunne finde og fastholde idyllen i landskab og mellem mennesker. Fælles for Eckersberg og hans elever er glæden ved dagslyset og sommersonen, der giver størstedelen af deres malerier en lys og venlig karakter, som det er en hvile for sindet at dvæle ved. Her er ingen ufred, ingen buldrende heltescener; i stedet stilles vi over for en verden, der nok synes fordringsløs og dog er meget fordringsfuld, — i den intense oplevelse af skønheden i det daglige. Eksempelvis præsenterer Christen Købke os for en lille smøge i Kastellet i København, og dét en højsommerdag, hvor plankeværkets duft af træ krydrer den varme luft. I en middagsstunds fortættede stilhed har han her malet en skitse med en kassevogn og et par halvt fraspændte heste. Kastellet, Østerbro og søerne, det nordsjællandske landskab omkring Frederiksborg slot, og slottet selv var alt, hvad Købke fordrede for at kunne begejstres og inspireres som maler. Sydens lande var ham for intet at regne i sammenligning med dette stykke af Danmark.

Anderledes forholdt det sig med Eckersberg, som både i København, Paris, Rom og i Nordsjælland var modtagelig for naturens og stedets

særegne stemninger; og navnlig i Rom, hvor solen altid skinner, og hvor kølige skygger er lindring for sjæl og krop. For bestandigt lever Borghesehavens sommer i det lille billede af broen med vandledningen og den latinske indskrift »for at den stadige strøm ikke skal hindre nogen« (i at passere). Forbavsende er det, at kunstnerens omhu med detaljerne ikke et øjeblik synes at have svækket hans følsomme greb om helheden, tværtimod.

I guldalderens malerkunst er aftenstemningen og solnedgangen et motiv, der mestredes uden sentimental overdivelse, især af Johan Th. Lundbye. Kun 30 år gammel døde han i 1848, som offer for et vådeskud, da han deltog som frivillig i krigen mod Tyskland. Trods sin unge alder havde han nået at efterlade en række malerier og tegninger, der vidner om et sjældent stort talent. Et træ eller en grøftkant ved vejen blev i hans streg ligesom til indbegrebet af al den skønhed, der kan forbindes med træet eller grøftkanten. Uhyre skarp og intens var hans iagttagelsesevne, og ikke mindre fremragende var hans følsomhed. Dertil kommer, at han elskede den danske natur og det danske vejr i en sådan grad, at han på rejse udenlands bestandig pintes af hjemlængsel.

En aften i august, to år før Lundbye døde, malede han i Vognserup ved Lammefjorden i nær-

J. Th. Lundbye: Skitse til »Et boelssted ved Lodskov«, 1846. 23,5×33,6 cm. Statens Museum for Kunst, København.





D. Dreyer: Landskabsskitse. Bakkede marker med hegn af træer. 9×23 cm. Den Hirschsprungske Samling, København.

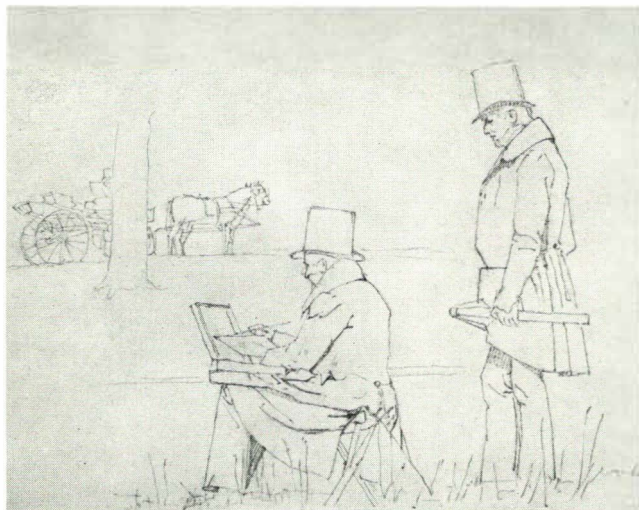
heden af Holbæk en lille skitse af et boelssted, fast og sikkert formet med et tyndt farvelag, og i stemningen båret af stilheden før solens nedgang. Da Statens Museum for Kunst ejer både skitsen og det endelige billede, er der her mulighed for at overbevise sig om, hvor meget mere frisk og umiddelbar skitsen virker i sammenligning med det gennemarbejdede atelier-billede.

Som Lundbye var Nordsjællands, og da især Nord-Vestsjællands maler, var Dankvart Dreyer det fynske landskabs mester i guldalderen. Fattig, ensom og upåagtet levede han på Vestfyn og blev heller ikke efter sin død i 1852 synderlig værdsat, skønt mange af hans landskaber er sande mester-værker. Det gælder også den her gengivne lille skitse. Hvor lille lærredet end er, og det er ikke meget større end gengivelsen, er billedet dog stort i indhold, en vældig udsigt i klare farver under

en dejlig himmel. Selv om den er gjort for mere end 100 år siden, forekommer den så frisk, som var den malet for nylig. Dreyer har utvivlsomt udført den direkte foran motivet. I øvrigt kunne friluftsmaleriet undertiden volde ham vanskeligheder: »Jeg har anvendt min tid herhjemme til at male et par landskaber efter naturen, men som det ustadige vejr i august forhindrede mig meget i at få færdige«, skrev han engang. Når man i dag ser Dreyers landskabsskitse og dens høje kunstneriske kvalitet, er det overraskende, at der skulle gå 50 år efter kunstnerens død, før han blev »opdaget«, og da ved en lejlighed, hvor man skændtes om det spørgsmål, hvorvidt malerens skitse skulle have fortrinet frem for det endelige billede, eller omvendt. »Vi andre spørger kun om det kunstneriske indhold, ligegyldigt i hvilken form det foreligger«, skrev museumsdirektør Leo Swane med rette; men dertil føjede han, at Dreyer med sine studier eller skitser »har fået sagt langt mere og ganske anderledes fyldigt vist sine kunstnerevner« end med de gennemarbejdede »udstillingsbilleder«, — og dette kan i det store og hele gælde om samtlige vore guldaldermalere.

Knud Voss.

C. Købke: Eckersberg og Marstrand på studieudflugt. Blyantstegning, 1832. 14,7×18,4 cm. Kobberstiks-samlingen, København.



Bøger: Emil Hannover: *Maleren Christen Købke*, 1893. — Samme: *Maleren C.W. Eckersberg*, 1898. — Leo Swane: *Dankvart Dreyer*, 1921. — Henrik Bramsen: *Dansk Kunst*, 1942. — Karl Madsen: *Johan Thomas Lundbye*, 2. udgave, 1949. — Erik Zahle (red.): *Danmarks Malerkunst*, 1956.

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

Forsiden: C. Købke: *Parti af gården ved bageriet i Kastellet*, ca. 1832. 33×24 cm. Ny Carlsberg Glyptotek, København.



g blive afviklet med maskiner, der kan transportere 250–500 passagerer. bygget af Lockheed-fabrikkerne. Den seriebygges i meget stort antal til USA's militær-
 ftfartsselskaber. Den vejer fuldt lastet ca. 345 t. Den kan transportere ca. 120 t på kortere
 umme lige så mange biler som de typiske Øresundsfærger. Bilerne kører om bord og fra
 besejler de danske farvande.
 anportere ca. 900 rejsende ad gangen – og befordre dem billigt.

Med to tunneler, og følgelig to spor til Saltholm, et for hver kørselsretning, kan dette transportsystems kapacitet endda blive meget større, selv om der kun regnes med et enkelt spor mellem Saltholm og Skåne.

Dersom togene sammensættes af 20 vogne, som hver er 25 m lange, altså 500 m toglængde, kan hvert tog tage ca. 95 biler. Hvis der bruges etagetog, ligesom f. eks. på jernbanedæmningen mellem Sild og fastlandet, kan togene endda transportere dobbelt så mange biler, altså ca. 190 pr. tog af den nævnte længde. Om nødvendigt kan togene være endnu længere.

Tunnelen under Kanalen mellem England og Frankrig skal ifølge de foreløbige planer befares af eksprestog, godstog og biltransporterende tog. De sidste skal formeres som 750 m lange tog, bestående af 30 vogne. Nogle af togene

skal altså bestå af fladvogne, der transporterer lastbiler og busser. De fleste af togene skal bestå af lukkede to-etages vogne. Disse kan tage hver 300 biler. Togene skal normalt køre med 10 minutters mellemrum. Maksimalhastighederne skal være 145 km i timen, for at de biltransporterende tog kan holde trit med eksprestogene. Distancen mellem terminalstationerne bliver 72 km, som skal gennemkøres på 50 minutter. Opholdet på terminalstationerne skal blot være 24–25 minutter. Tidsstudier ved Sct. Gotthardtunnelen har vist, at lignende tog vil kunne læsses på 12 minutter, medens tømningen varer 4½ minut.

Regnes der med 500–600 bilførende tog pr. dag ad en enkeltsporstunnel under Drogden, bliver overførselskapaciteten ca. 100.000 biler pr. døgn, hvis togene er 500 m lange, og ca. 150.000, hvis de er 750 m lange.

I praksis kan dette dog ikke opnås, end ikke tilnærmelsesvis.

Men selv om man blot regner med væsentlig færre biler, vil det være et yderst værdifuldt resultat. Denne biltransportmetode synes i hvert fald at kunne byde på tilstrækkelig kapacitet i en anelig årrække, selv om der kun er et enkelt jernbanespor til rådighed.

Biltransport pr. tog forudsætter terminalanlæg med lange perroner langs sporene, hvor bilerne kan køre ind fra den ene side og ud til den anden side. Sådanne anlæg kan udføres på Vestamager på de store åbne arealer og på Skånes vesthjørne i nærheden af Lernacken, hvor der er plads nok, og hvortil der fremføres motorveje.

Selv om bilisterne sikkert helst vil køre længst muligt på motorveje gennem byområderne, kan noget tale for at lade de biltransporterende tog eller en del af dem køre helt igennem fra Lyngbyvej til Åkarp. Men Boulevardbanens kapacitet tillader det ikke.

Dog bliver det måske muligt at lade et enkelt eller to bilførende tog pr. 20 minutters periode køre helt igennem. Hvis dette er et langt tog, der kan transportere 300 biler, kan der teoretisk transporteres 1800 biler pr. time i begge retninger tilsammen helt mellem Lyngbyvej og Åkarp. Såfremt dette er muligt, kan motorvejen fra Lyngby til Sverige med tunnelstrækningerne under Lyngbyvej og Sydhavnen aflastes så meget, at det næsten svarer til et par vognbaner. Derved kan der spares meget store beløb, i hvert fald nok til finansiering af banerne fra Lyngbyvej til Østerport + Hovedbanegården-Kastrup, eller til at betale en betydelig del af Citybanen fra Østerport til Hovedbanegården. Derfor er det nok værd at få klarlagt, om det er realiserbart at føre enkelte bilførende tog til Lyngbyvej. Hvis det virkelig kan lade sig gøre, åbnes der mulighed for, at flyvetrafikanterne kan gøre hele turen fra deres bopæl et vilkårligt sted i Stor København til deres flyvemaskine et vilkårligt sted i Saltholmlufthavnen uden at skulle skifte undervejs med deres ofte besværlige bagage.

De vil nemlig kunne køre til Lyngbyvej-rampeanlægget og fortsætte med biltransporterende tog til et rampeanlæg på Saltholm, eventuelt ved den nævnte, midlertidige færehavn ved øens østside, og fortsætte i bilen til den parkeringsplads i

det udstrakte lufthavnsområde, der er nærmest flyvemaskinens terminalplads.

Dette kan endda blive muligt, allerede før de tilsammen 4-5 km lange motorvejstunneler under Sydhavnen og Drogden bliver færdige.

Biltransport med tog kan få meget stor betydning, ikke alene for biltrafikken, men også på andre måder. Bl.a. kan sådanne transporter få indflydelse på Statens finanser, dels fordi andre kapacitetsforøgende anlæg da vil kunne spares eller kunne udskydes til et senere tidspunkt, og dels fordi Staten uden synderlig store ekstraudgifter vil kunne indtjene meget betydelige beløb i form af tunnelpenge, fordi udgifterne til tunnelernes bygning kan pålignes de øvrige brugere af tunnelen. Den skal jo bygges alligevel, for at man kan komme i gang med anlægsarbejderne på Saltholm.

I denne sammenhæng er det af interesse at hæfte sig ved, at der i 1966 overførtes 575.000 biler med de lokale biltransporterende tog gennem Sct. Gotthardtunnelen og 122.000 gennem Simplontunnelen, altså tilsammen næsten 700.000 alene igennem disse to tunneler med bilførte tog. Mange andre tunneler udnyttes nu også til bilførte tog i

stor stil, f. eks. Tauerntunnelen i Østrig og Appenninertunnelen i Italien mellem Parma og Spezia. Mange af disse jernbanetunneler er i forvejen overfyldt med fjerntog. Sct. Gotthardtunnelen passeres af 200 tog pr. døgn.

Kapacitetsbehovet.

Som baggrund for de nævnte kapacitetstal skal det nævnes, at færgerne mellem Korsør og Nyborg i 1966/67 overførte 15.000 biler og færgerne mellem Halskov og Knudshoved 1.558.000, sammenlagt 1.573.000, hvortil kom 11.000 motorcykler.

Over Øresund befordredes i 1967 ifølge en svensk statistik 1.119.000 motor-køretøjer, deraf 250.000 på færgeruterne på Malmø, 88.000 på færgeruterne på Landskrona og 781.000 på færgeruterne på Hälsingborg. Af de sidstnævnte var 684.000 personbiler, 7.000 omnibusser, 86.000 lastbiler og 4.000 motorcykler.

Antallet af passagerer på ruten Korsør-Nyborg var i ovennævnte regnskabsår 2.968.000 og mellem Halskov og Knudshoved 4.327.000, sammenlagt 7.295.000.

Mellem Helsingør og Hälsingborg overførtes der ifølge den svenske statistik 13.261.000 og færgeruterne på

Landskrona overførte 3.352.000 passagerer. Linierne til Malmø og Limhamn overførte 7.298.000. Det giver sammenlagt 23.911.000, deraf 10.650.000 på de ruter, der anløb Storkøbenhavn.

Bornholmerskibene og DFDS-skibene befordredes i 1967 1.162.000 passagerer til og fra København.

Samme år opviste Kastrup Lufthavn et passagerantal på 4.756.000; dertil må dog bemærkes, at transitpassagererne er medregnet og endda talt dobbelt. Disses antal var 1.461.000, mens antallet af passagerer til og fra København med rutemaskinerne var 2.114.000 og med chartermaskinerne 1.163.000, hvortil kom 18.000 andre.

Lufttrafikken vokser stærkt hvert år. Den vil vedblive at gøre det i fremtiden, navnlig efter indsættelsen af de nye, driftsøkonomiske Boeing 747 langdistance jetflyvemaskiner, Lockheed 1011 og Douglas DC 10 samt de engelsk-fransktyske A 300 mellemdistance flyvemaskiner, som sikkert vil revolutionere lufttrafikken i løbet af få år. I denne sammenhæng kan også nævnes den endnu større type Lockheed C5A, som er en fragtflyvemaskine, der kan transportere 120 t eller mere.



Den kombinerede Lufthavns- og Øresundsjernbane tænkes udført som en speciel hurtigbane, nogenlunde uafhængig af fjernbanesystemet og S-banesystemet. Men teknisk og anlægsmæssigt tænkes den udført i tilslutning til det københavnske eller rettere sagt sjællandske S-banesystem, omend med sportilslutninger til fjernbanerne, bl.a. godsringbanen.

Den må da elektrificeres som DSB's baner, altså jævnstrømselektrificeres med 1500 volt og luftledninger.

Det er nævnt, at banen kan føres frem gennem Østre- og Vestre Hamn-kanalen til Malmø Centralstation og først her føres op i terrænniveauet. Banen må føres videre som en helt selvstændig ny bane lige til Åkarp, stadig jævnstrømselektrificeret.

Herved opstår der en komplikation ved, at Statens Järnvägar er vekselstrømselektrificeret.

Alligevel bliver det muligt at sende både fjerneksprestog og fjerngodstog ad Øresundsbanen ind imellem intercitytogene.

Der kan bruges svære diesellokomotiver som de af DSB sidst i Sverige producerede lokomotiver, type MZ.

Det vil også blive muligt at bruge elektriske lokomotiver af samme konstruktion som SJ's allernyeste type, fordi de har ensrettere og jævnstrømsbanemotor.

Når ASEA har konstrueret dem således, er det bl.a. motiveret af hensyn til salgsmarkedet, idet typen skulle kunne sælges både til brug på vekselstrøms- og jævnstrømselektrificerede baner. Ganske vist kræves der lidt ekstra udstyr, hvis de samme lokomotiver skal kunne køre ved begge strømssystemer. Men det forøger ikke vægten eller prisen ret meget.

Disse lokomotiver kan udvikle næsten 5.000 hk ved timeydelse. Lignende lokomotiver er leveret i stort antal til Norge, Jugoslavien, Rumænien, nogle af dem endda i en 6-akslet udgave, der er 50 pct. kraftigere.

I Rumænien trækker de tunge godstog og hurtige eksprestog på lange strækninger med 26 0/100 stigning.

Mellem lufthavnsbyterminalen på Manhattan og Kennedy Airport er der nu som et eksperiment indsat 15 lufthavnsbusser, som har fået påbygget nedsænkkelige skinnehjul, så de kan køre på jernbanespor. De kører som biler på Manhattans gader og gennem gadetunnelen under East River samt på vejene i lufthavnsområdet, men undgår de store motorveje derimellem, over Long Island, fordi disse veje ofte er overfyldt. Herved kan busserne direkte spare tid, og desuden kan de altid nogenlunde overholde en forud beregnet tid. Lignende lufthavnsbusser kunne udnyttes i forbindelse med en smal tunnel med jernbanespor under Drogden, men kun i begrænset omfang på grund af ventilationskravene.

Da de førstnævnte flyvemaskintyper kan transportere 250 til 500 passagerer ad gangen, bliver lufttrafikken i fremtiden mere koncentreret end nu, omtrent som færgetrafik. Hvis passagererne ikke kan køre til og fra lufthavnen med tog og derfor nødsages til at benytte biler, vil der fremkomme »færgetræk« ligesom på motorvejene ved Korsør og Nyborg.

Lokaltrafikken til og fra lufthavnen er meget stor, særlig ved arbejdstidens begyndelse og ophør, og den bliver større i fremtiden.

Trafikken til og fra de københavnske stationer på den ene side og fjernbanestrækningerne uden for Roskilde og Helsingør på den anden side var i 1965/66 4.054.000 passagerer.

Antallet af lokale passagerer, d.v.s. S-togs passagererne, var på en tællingsdag den 15/9 1966 på Københavns Hovedbanegård 32.000, Nørreport 50.000, Valby 23.000, Østerport 22.000, Vesterport 20.000 og Hellerup 16.000.

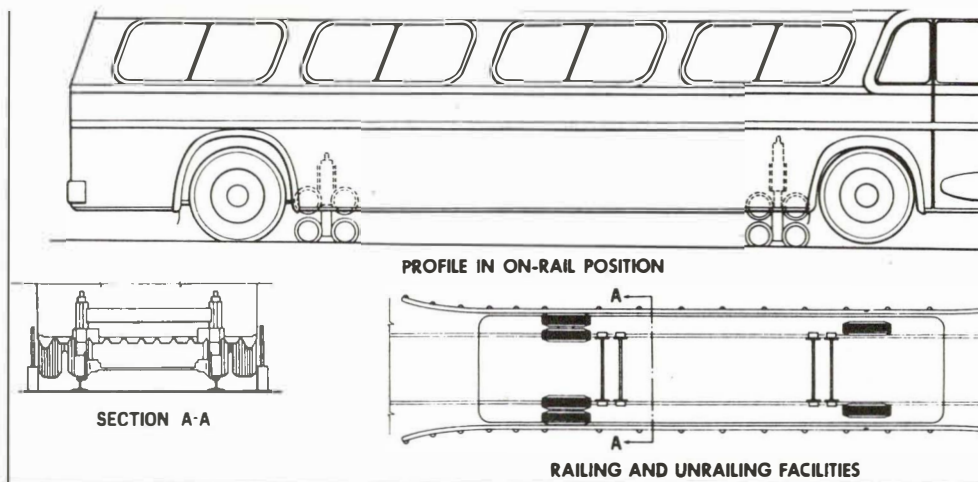
1965/66 var antallet af rejsende i nærtrafikken mellem København og Helsingør 1.250.000, mellem København og Hillerød 1.216.000.

Mellem de københavnske S-banestationer på den ene side og strækningerne Charlottenlund-Klampenborg + Bernstorffsvej-Lyngby på den anden side var der 16.435.000 rejsende. Mellem de københavnske stationer og stationerne på strækningen Rødovre-Roskilde incl. var der 12.141.000 passagerer. På strækningen Herlev-Frederikssund var der 7.495.000. På strækningen Vangede-Farum 1.664.000.

Køgebugt-banens trafik kommer formentlig til at ligge mellem de to sidstnævnte baners trafik.

Lufthavnsbanen, intercitybanen og dem begge kombineret kan få mange gange større trafik.

Sammenligninger mellem disse tal viser, at Øresundstrafikken allerede nu har antaget et kolossalt omfang.



Det trafikale »marked« for den kombinerede intercitybane mellem København og Malmø og lufthavnsbanerne mellem Lyngbyvej og Saltholm og mellem Åkarp og Saltholm er altså overordentlig stort.

De nævnte tal stiger stærkt fra år til år. De vil endda få en voldsom ekstra forøgelse, når det bliver muligt at køre med bekvemme og hyppige tog fra centrale steder i København til centrale steder i Malmø og fra begge disse byområder til lufthavnsområdet.

Selv om de anførte data ikke indebærer en prognose over væksten af trafikken, må de være tilstrækkelige til at vise, at der er eller bliver et rigeligt kvantitativt grundlag for at etablere banen.

Tunnelerne kan tjene mange formål.

Det kan ikke understreges stærkt nok, at tunnelerne kan tjene en lang række formål af ret forskellig karakter, nemlig:

1 A) En anlægsbane for lufthavnsbyggeriet på Saltholm, idet tunnelen under Drogden kan befares af godsbanevogne og fladvogne med lastbiler og omnibusser samt 1 B) En jernbane for persontog til byggepladsen.

2 A) Transport af biler på jernbanevogne, dels privatbiler, dels rutebiler, i gennemgående trafik, i første omgang til en færgehavn ved Saltholms østside, samt 2 B) senere via en tunnel under Flinterenden og Trindelrenden til Skånes kyst ved Lernecken og dermed hovedvejen til Malmø samt motorvejen uden om Malmø.

3 A) Intercitybanen med elektriske tog mellem København og Malmø samt 3 B) udnyttelse af hele strækningen mellem Hellerup og Lund, idet anlæggene også kan udnyttes til tog i lokal trafik, på dansk side til tog mellem Hellerup og Kastrup og på svensk side til tog mellem Lund og Limhamn.

4 A) Lufthavnsbane for specielle luksuriøse tog med bagage- og billetekspedition mellem Lyngbyvej-København H og Saltholm, 4 B) lufthavnsbane mellem Åkarp + Malmø og Saltholm, 4 C) transport af

flyvetrafikanter i deres egne biler med bilførende tog fra Vestamager og Lyngbyvej samt 4 D) fra arealerne ved Lernecken eller Åkarp til Saltholmlufthavnen og omvendt.

5 A) Godsjernbanetrafik mellem Kastrup og Saltholm, bl. a. i samspil med den i fremtiden utvivlsomt meget omfattende godstrafik med flyvemaskiner, samt 5 B) godstrafikken mellem Danmark og Sverige samt Kontinentet og Skandinavien.

6 A) Ilgods og 6 B) rejsegods.

7 A) Internationale eksprestog med lokalt kørende og gennemgåede vogne og 7 B) sovevogne i international trafik.

Det skal dog fremhæves, at disse mange anvendelser ikke alle er tidsmæssigt sammenfaldende, men derimod successive.

Da baneanlæggene og navnlig tunnelerne kan og skal tjene mange formål, kan de udnyttes fuldt ud til kapacitetsgrænsen, så snart de er færdige.

Når det er muligt at udnytte anlæggene intensivt allerede fra starten, kan der indtjenes meget på dem. Netop de beløb, der indtjenes, kan senere bruges til finansiering af de efterfølgende anlæg.

Det synes ikke at være utænkeligt, at f. eks. transporten af biler på jernbanetog efterhånden kan indbringe tilstrækkeligt mange penge til, at der herfor senere kan bygges en vej-tunnel for biltrafikken under Drogden og en vejbro for biltrafikken over Flinterenden.

Disse anlæg er ikke påkrævet straks. Men de kan blive ønskelige eller nødvendige, når banetunnelerne skal aflastes for biltransporterne af hensyn til lufthavnstogene og intercitytogene, mindre af hensyn til godstogene og sovevognstogene, der hovedsagelig skal køre om natten.

Man må i det mindste inspireres til sådanne tanker, når man betænker, at afgifterne for passagen af broerne over San Francisco-bugten benyttes til og er tilstrækkelige til at betale bygningen af en række nye, aflastende trafiksystemer, bl. a. intercitybanetunnelen under San Francisco-bugten.

Modernisering i S-togsområdet

Trods den pessimisme om jernbanernes trafikale muligheder, der kommer til udtryk både her og der, arbejdes ihærdigt med modernisering af Danske Statsbaner. Den 25. maj 1968 blev strækningen Holte-Hillerød taget officielt i brug som elektrificeret strækning af en særlig indbudt kreds. Årsagen til, at denne strækning er blevet elektrificeret, skal søges i loven om bygning af Køgebugtbanen og Lundtoftebanen samt Hareskovbanens indføring i Boulevardbanen via Svanemøllen station. Dette vil medføre behov for større kapacitet på Boulevardbanen. En modernisering af denne strækning sikringsanlæg er derfor påkrævet, men med Holte-Hillerødbanens elektrificering tilgodeser man også en kapacitetsforøgelse ved at erstatte de noget langsommere dieseltrukne tog med S-tog.

I bygningsmæssig henseende er der ikke foretaget større forandringer på de eksisterende stationsområder, hvorimod der uden for disse har været betydelige bygningsarbejder, som for eksempel omformerstationer, hvorfra strømforsyningen til køreledningsnettet finder sted.

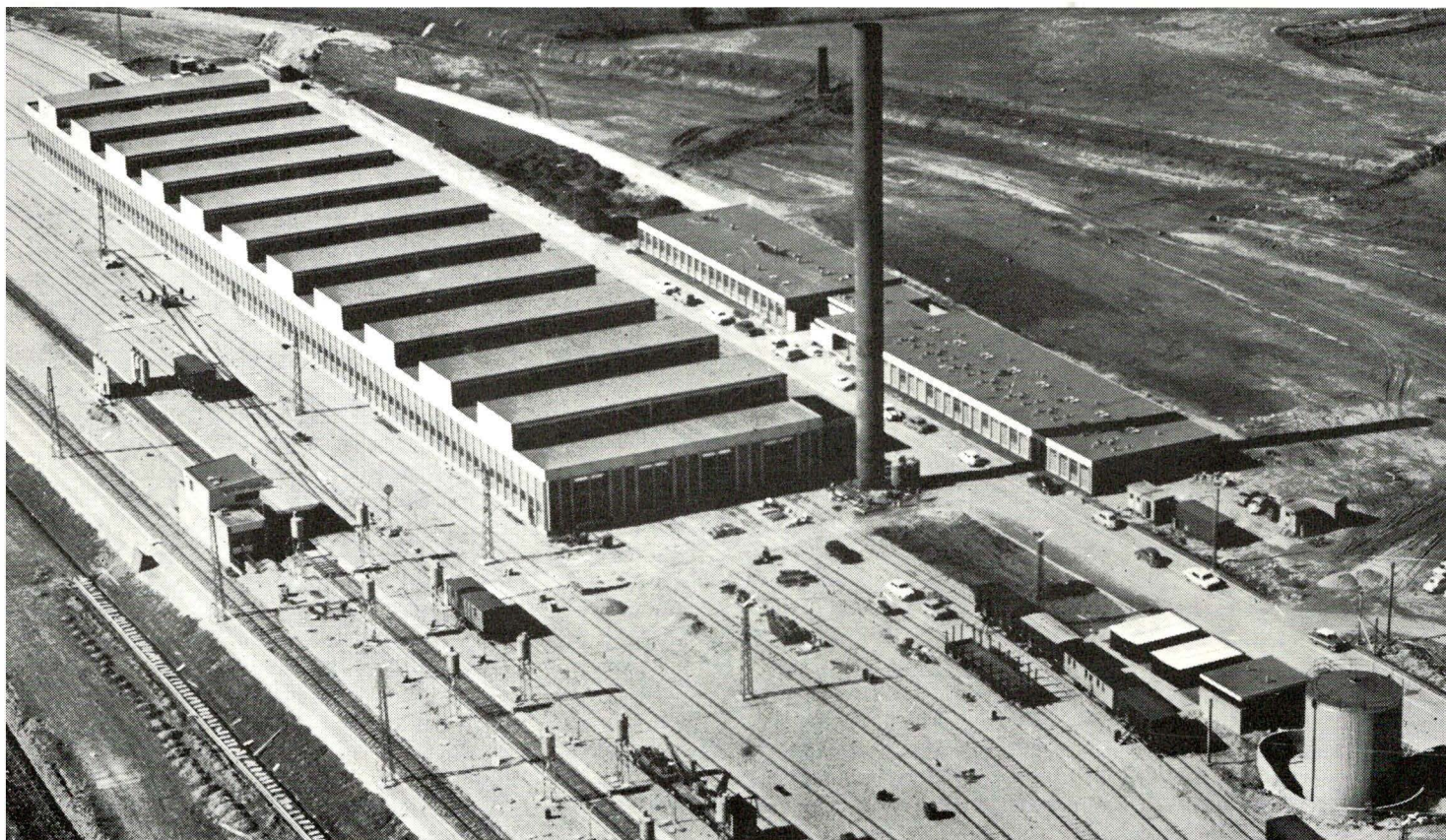
Sikringsanlæggene i Birkerød og Allerød stammer helt tilbage fra 1930, det vil sige trådtrækanlæg, me-

dens Hillerød og Holte har haft manuel-elektrisk betjening. De nye sikringsanlæg i Hillerød og Allerød er indrettet traditionelt, relæstyring ved kombination af enkeltrelæer. Meningen er imidlertid, at alle øvrige relæstyrede sikringsanlæg skal være af samme type som fjernsiden på det nye anlæg på København H.

Det er i øvrigt generelt ved ændring af S-togsstationernes sikringsanlæg, at disse forberedes til fjernstyring og overføring af kørselsinformationer til S-togenes førerrum. Man sigter mod enmandsbetjening af S-togene. I de nye tog er foretaget visse forberedende ting. Der er f.eks. højttalere, hvorigennem føreren kan give de rejsende meddelelser. Ledningsanlægget til overføring af kørselsinformationerne (hastigheds- og stopinformationer) findes også.

Den planlagte udvikling af S-togsnettet satte fart i overvejelserne om nyt S-togsmateriel, og efter grundige studier i andre lande og en række afprøvninger af visse hoveddele kunne man i 1965 afgive bestilling på 45 to-vognstog. Indtil nu er i alt bestilt 111.

Hoveddata er følgende: Maksimalhastighed 100 km/t, strømart 1500 V jævnstrøm, 4 banemotorer, effekt pr. banemotor ved timebelastning 200 hk, tara-vægt for to-vognstog 69,4 t, to-vognstog med 2. kl.



130 siddepladser og to-vognstog med 1. og 2. kl. 121 siddepladser. Undervognen er udformet, således at der senere kan anbringes centralkobling. Endvidere er vognene også forsynet med skivebremser.

De første nye tog, som har været i drift ca. 1 år, har vist sig at svare til de forventninger, man har stillet til dem.

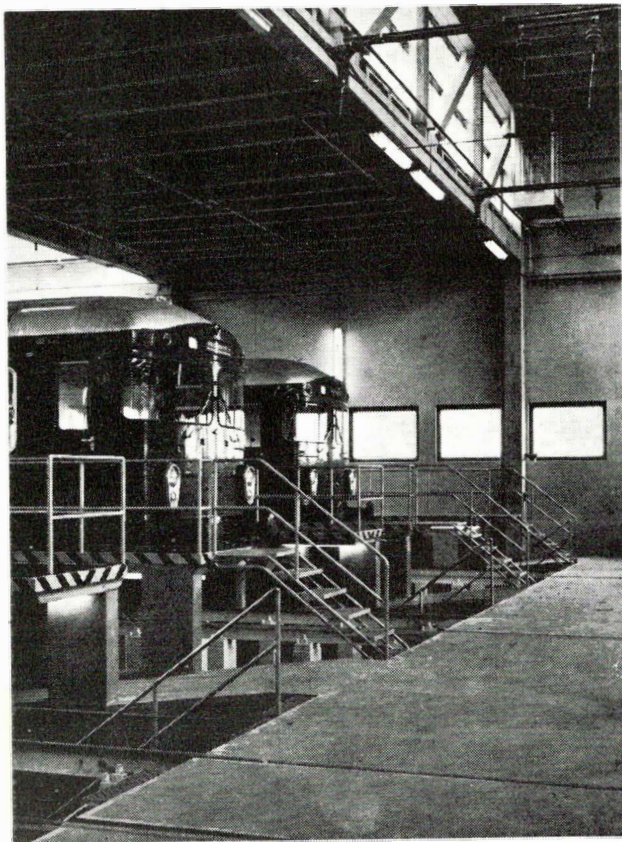
– Og videre kunne statsbanerne den 20. maj 1968 præsentere et nyt eftersynsdepot for S-togsmateriel i Tåstrup. Fotografiet side 14 giver et godt indtryk af depotets dimensioner. Der vil på et senere tidspunkt blive bygget et centralt revisionsværksted på arealerne ved siden af. I det planlæggende arbejde for S-togsdriftens udvikling regner man med opførelse af

flere eftersynsdepoter, og der vil være op mod 1000 vogne i brug i hele S-togsområdet.

Eftersynshallen dækker et areal på ca. 6100 m², længde og bredde ca. 185 × 33 m. Passage til og fra hallen sker gennem 4 store porte i hver ende af bygningen. Portene åbnes og lukkes ved hjælp af elektromotorer. I tilknytning til eftersynshallen findes en velfærdsbygning baseret på et beskæftiget antal personer på 150, når eftersynsanlægget er oppe på fuld belastning. Det bebyggede areal af denne velfærdsbygning udgør ca. 1800 m². I bygningen er indrettet markettenderi, skabs- og vaskerum m.v.

Som noget helt nyt ved statsbanerne har man indrettet et mekanisk vognvaskelanlæg. Et specielt ranger-spil trækker S-togsmaterialet med en hastighed på ca. 1,5 km/t gennem vaskemaskinen. Dette svarer til vask af 1 vogn pr. minut. Når en vogn skal vaskes, dirigeres vaskemaskinen fra kommandoposten. Når vognen derpå passerer maskinens påsprøjtningsdel, oversprøjtes vognsiderne med rengøringsvæske, som løsner snavset på vognsiderne. 30 m efter går vognene gennem børstemaskinen, og når den sidste vogn er passeret gennem vaskemaskinen, standser denne automatisk.

Modsatte side: Luftfoto af det nye S-togsdepot i Tåstrup. Herunder: Interiør fra eftersynsdepotet, med eftersynsperroner i forskellig højde. Bemærk endvidere tværgående broer.



Lokomotivføreren er mere værd end hjerte-kirurgen

5

Når man såvel i Danmark som i andre lande drøfter arbejds lønninger og forholdet mellem den arbejdsindsats (= løn) som de forskellige grupper i befolkningen udfører, så har man en tendens til at gøre det på tværs – men aldrig på langs. Ser man – måske lidt subjektivt – på sagen, kan man overveje, om ikke en lokomotivfører, der medvirker i transporten af olie og kul til opvarmning af tusinder af hjem, er mere værd for samfundet end de hjerte-kirurger, der efterhånden kan udskifte hjerte på et menneske, men vel at mærke kun, hvis et andet menneske er afgået ved døden med hjertet i gang.

Måske lyder ovenstående konklusion af en debat, jeg for nogen tid siden overværede, lidt kynisk, men lad mig forsøge at gøre den mere klar. Når jeg taler om arbejdsvurdering på tværs, tænker jeg på, at man inden for en virksomhed med vurdering af den enkelte værdi for helheden, kun vurderer den ud fra den enkelte virksomhed – men aldrig ud fra hvad *samfundet* har brug for. Samfundsvurderingen kommer meget sjældent i brug ved diskussioner om, hvad den enkelte medborgers indsats er værd, det er altid ud fra den konkrete virksomhed (branches) eller enkeltpersons virke man tænker.

Jeg er absolut tilhænger af hjerte-kirurgernes forsøg på at hjælpe syge mennesker på den bedst mulige måde, men jeg er på den anden side ikke tilhænger af, at en medicinsk professor er 80–100.000 kroner årligt værd for samfundet, mens en lokomotivfører kun er 35–45.000 kr. værd.

Arbejdsvurdering på en ny måde?

Aflønning af samfundsborgerne efter deres samfunds-værdi er vel næppe af ny dato, men den indgår i hvert fald ikke i den aktuelle debat om dette spørgsmål. Inden for det danske arbejdsmarked bygger man i for høj grad på det gamle liberalistiske princip om efterspørgsel og udbud. Når man fortsat gør det, hænger det vel til en vis grad sammen med, at de eksperter, som såvel organisationerne som arbejdsgiverne samt samfundet anvender, uddannes på læreanstalter, hvor man – for at citere en gammel, meget kendt venstreorienteret politiker – »ikke ligefrem bruger Karl Marx' tanker som grundlag«.

Nu er min – og vel de fleste lægfolks – viden om Karl Marx' tanker ret begrænset, men man har vel i et demokrati lov til selv at vurdere tingene ud fra sine egne idealer uden at kunne begrunde dem videnskabeligt.

Derfor ville jeg finde, det bør blive en af tjenestemand-organisationernes ønsker til fremtiden, at man begynder at etablere lønningssystemet, efter hvilken værdi *for samfundet* den enkelte borger har. Måske kan man ikke nå dertil for det private arbejdsmarkeds vedkommende med det første, men *skulle* det egentlig være en umulig ting inden for den offentlige sektor at begynde at vurdere arbejdsindsatsen på langs frem for på tværs?

Flemming Jacobsen.



Fra medlemskredsen

Fremgang – Utopi eller realitet?

Samfundsudviklingen herhjemme har i de senere år tydeligt vist, at fremgang, fremskridt og øget velstand ikke altid er ensbetydende med større lykke og tilfredshed. Selvoptagethed og materialisme har lagt sig hindrende i vejen for enhver sund bedømmelse af alle ydre værdier, hvorved den indre ro og besindighed er kommet så meget ud af balance, at vi helt har glemt at stille nogen som helst krav til os selv. Det er jo så uendelig meget lettere at stille dem til andre.

Alt for ofte hører man udtalelsen – »Det kan s'gu gøres bedre« – når der lægges noget nyt foran os; og ikke mindst

ved fremkomsten af nye ture. Det er også muligt, det kan gøres bedre. Men udtalelsen får altid lov til at stå frit svævende i luften og er derfor fuldstændig negativ. Den er meningsløs og derfor værdiløs, fordi den kun forplanter sig som et ekko fra mand til mand.

Når ekkoet er forstummet, er ingenting blevet bedre. Hverken det der var lagt foran os eller ens eget humør. – Hvorfor? – Fordi vi lader os rive med af en subjektiv følelse, der ikke tillader, at bare et eneste lille lyspunkt får lov at trænge igennem. Tankevirksomheden går i stå og derved lukkes fornuften ude. Det, der skulle hjælpe på humøret, var jo forbedring. Men i samme takt som

ekkoet forplantede sig fra mand til mand kvaltes mulighederne for forbedring undervejs af mangel på næring.

Vi må nemlig gøre os helt klart, når vi fremsætter en udtalelse om, at det og det kan gøres bedre, at vi er nødt til at føre bevis for denne påstand, hvis der skal være noget som helst håb om forbedringer. For vi må ikke glemme, at den eller de, der har udarbejdet det nye, har ydet det bedste, de formår, ud fra de evner og forudsætninger, de har.

At deres evner og forudsætninger så måske ikke strækker til, kan de ikke gøre for. Der er nu engang kun tildelt hver enkelt en vis begrænset andel af indsigt, forståelse og klogskab. Men vi kan gøre for, at vi spiller *vore* evner og forudsætninger på tomme og intetsigende ord om, at det og det kan gøres bedre, når

vi ikke klart og overbevisende dokumenterer rigtigheden af denne opfattelse. Vi må simpelthen bevise, vi er dygtigere på de områder, som omhandler den udtalelse, der er omtalt her. Det er det eneste, der aftvinger respekt. Det er det eneste, der fremtvinger resultater. Er bevisførelse og dokumentation for en fremsat påstand ikke i orden, er det hele kun gas, og bliver behandlet derefter.

Derfor er det nødvendigt at ændre signaler i den daglige debat, så ordene, vi bruger, får indhold og mening.

En eller anden tænksom sjæl, hvis erfarer er analog med disse betragtninger, vil vel nok udbryde: »Det er umuligt at ændre indgroede vaneforestillinger«. Og han har sikkert ret. Men jeg vil alligevel gerne forsøge at lokke medlemmerne til at være med til at prøve at gøre det umulige ud fra den overbevisning, at der kun kan skabes noget nyt, at der kun kan ske forvandling, hvor det umulige forsøges gjort.

Skal vi høste frugterne af den demokratiseringsproces, der er i gang, må vi nødvendigvis interessere os for dens udvikling. Gamle fordomme må smides over bord; for vi kan ikke både klamre os med fanatisk stædighed til det bestående, der så ofte har vist sig ikke at du, og dernæst samtidig synge med på devisen om medbestemmelsesret og medindflydelse. De to ting er uforenelige.

Medbestemmelsesret og medindflydelse er moderne begreber, der står i revolutionært forhold til de tilstande, som hidtil har været bestemmende over vore arbejdsforhold, vor trivsel og vort arbejdsklima.

Øget medbestemmelsesret og medindflydelse er imidlertid ikke noget, vi får foræret, fordi vi så brændende ønsker det. Vi må betale prisen for at opnå det; og vil vi ikke det, nytter det ikke at jamre over, at fremskridt og fremgang bliver utopier for os, men realiteter for andre.

Prisen, vi må betale, er dygtiggørelse. Vi må lære at tænke på en ny måde, der er i pagt med det en ny tid kræver. Men tænkeevne er nøje forbundet med viden. Derfor er erhvervelse af kundskaber og viden forudsætninger for, at nye tanker kan slå rod.

Der er et gammelt ord, der siger, at den dygtige narrer den mindre dygtige, og historien viser, det ikke bare er bevingede ord. Det er en realitet. Så længe folk lever i uvidenhed om det, der sker

rundt omkring dem, bliver de hensynsløst udnyttet af dem, der til fuldkommenhed kender de overlegne magtmidler, kundskaber begunstiger dem med.

Nu lever vi heldigvis ikke i uvidenhed i dette ords egentlige betydning. Vi har haft det store held at blive født et sted på kloden, hvor uddannelsesmulighederne står åbne for enhver. Vi har derfor muligheden for at lære at forstå de indviklede og komplicerede problemer, den ekspanderende tekniske udvikling stiller de faglige organisationer over for. Og de muligheder må vi efter bedste evne udnytte.

Der må gøres en indsats for at lede tankevirksomheden ind på det spor, der kun fører fremad, fordi vurderingsevnen og dømmekraften udvikles herved.

Er vi ved egen flid og energi først kommet ind på dette spor, er vi godt kørende; for så har vi efterladt surheden, pessimismen, misundelsen og småligheden på forskellige sidespor undervejs.

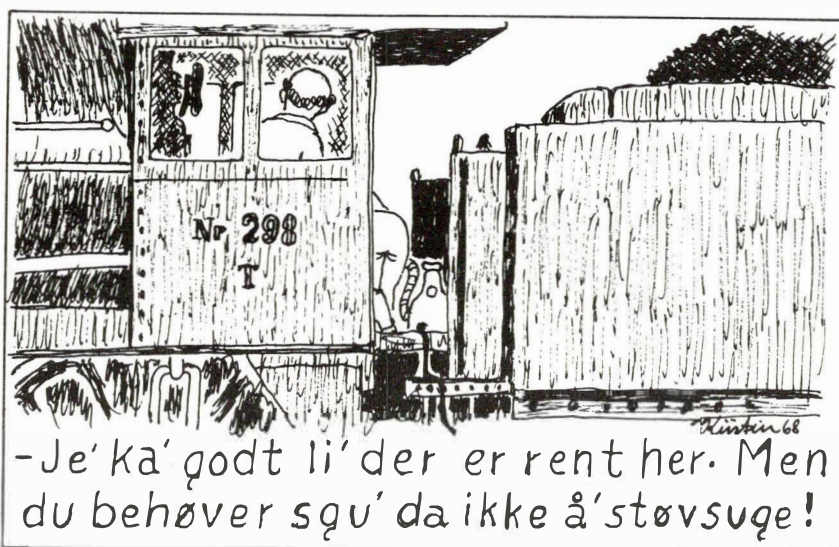
Når vi ikke længere er belemret med disse lasters destruerende indflydelse, vil evnen til at bedømme og viljen til at vurdere give en instinktiv forståelse for det, som er af virkelig værdi. Man vil kende sit værd; og man vil forbavses over, hvordan sindet på en rolig og forfriskende måde former sig i pagt med de fremskridt, der er resultatet af vore anstrengelser.

Er vurderingsevne og dømmekraft først udviklet, vil tålmodighed, beslutsomhed, koncentration og samarbejdsvilje være bestemmende for, i hvor hurtig rækkefølge resultaterne melder sig.

— ul.

Historisk!

Da jeg læste DLT nr. 4/1968, indlæg af lokomotivfører R. Dorner, Esbjerg, kom jeg til at tænke tilbage til sommeren 1924, da jeg var lokomotivfyrbøder i



P-turen i København. En dag, vi skulle hjem med tog 94 fra Masnedø til København, blev kongevognen indsat. Den kom med færgen og var 25 minutter bagefter.

Da toget var færdig til afgang, stod togføreren ved enden af maskintenderen. Den fungerende stationsforstander kom hen og sagde til togføreren: »Toget er nu meget bagefter, og vi skulle gerne være rettidig i København«. Togføreren slog skohælene sammen, så det rigtig kunne høres og tog langefingeren til hueknappen og sagde: »Javel, hr. forstander, jeg skal nok fremføre mit tog rettidig til København«. Der blev givet afgang. Os på maskinen blev der ikke talt til, men vi hørte det hele. Da toget var sat i gang, gav jeg den »sorte hest« et godt foder, men »den sorte« tog ikke rigtig for sig af retterne, som den plejede at gøre, når vi var bagefter. Jeg kiggede på min fører. Han sad med et lunt smil om munden. På hele turen sagde han intet ud over »der er ret« og »ret igennem«.

Ved ankomsten til København var vi stadig 25 minutter bagefter. Da kom togføreren hen til maskinen og skældte lokomotivføreren ud: »Du har ikke vundet et eneste minut på hele turen«. Så tænkte jeg som så, nu bliver der nok buler i blikspanden; men nej om der gjorde, min fører havde stadig sit lune smil om munden. Han så ned på den ranke togfører fra Masnedø og sagde: »Herregud, lille mand, det var jo dig, der fik besked om at fremføre toget rettidig, og det lovede du manden i Masnedø. Hvorfor gjorde du det så ikke?«

Den knap så ranke togfører forlod noget slukøret maskinen.

Ja, Dorner, der er noget om det, du skriver i nr. 4.

Pens. lokomotivfører
Karl Tegmeier,
Struer.

PERSONALIA

Forflyttelse pr. 1.-5. 1968 efter ansøgning
Lokomotivfører (12. lkl.) K. Sørensen,
Sg mdt til Kø mdt.

**Forflyttelse pr. 26.-5. 1968
efter ansøgning**

Lokomotivfører (12. lkl.) H. F. Sørensen,
Hgl mdt til Gb mdt.

**Forflyttelse pr. 1.-6. 1968
efter ansøgning**

Lokomotivmedhjælperne
J. P. T. Jensen, Gb mdt til Av mdt
N. K. Ravnborg, » » » » »
B. K. Nielsen, » » » » »
F. B. Christensen, » » » » »
G. M. Brenøe, » » » » »
P. C. Quvang, » » » » »
P. M. Pedersen, » » » » »
E. Rasmussen (Knud), » » » » »
B. Kratbak, » » » » »
W. K. Ohlsen, » » » » »
B. W. Hansen, » » » » »
M. H. Andersen, » » » » »
J. Rasmussen (Falster), » » » » »
H. Storm, » » » » »
E. T. Andersen, » » » » »
J. P. Andersen, » » » » »
F. G. Nielsen, » » » » »
P. Slott, » » » » »
K. L. Larsen, » » » » »
B. E. Knudsen, » » » » »
K. Nissen, » » » » »
A. V. Christiansen, » » » » »
E. A. Jørgensen, » » » » »
L. G. Åberg, » » » » »
K. B. Borre, » » » » »
S. B. Geisler, » » » » »
K. Pedersen (Lange), » » » » »
V. E. Nielsen, » » » » »
E. H. Bekker, » » » » »
F. R. Mølgaard, » » » » »
O. P. Jørgensen, » » » » »

Forflyttelse pr. 1.-6. 1968 efter ansøgning
Lokomotivmedhjælperne:
V. Haubye, Sg mdt til Gb mdt.
P. Frederiksen, Sg mdt til Gb mdt.

Forflyttelse pr. 1.-9. 1968

Lokomotivførerne (12. lkl.)
W. J. Rasmussen, Sg mdt til Kø mdt
B. E. B. Hansen, » » » » »
J. H. Larsen, » » » » »
E. Meng, » » » » »
K. V. Jørgensen, » » » » »
M. B. Sørensen, » » » » »
H. Kristensen (Klørup), » » » » »
R. C. Jensen, » » » » »
I. A. Asmussen, Ti mdt til Str mdt

**Forfremmelse til lokomotivassistent
pr. 1.-6. 1968**

Lokomotivmedhjælper P. H. D. Jacobsen,
Næ mdt i Næ mdt.

**Forfremmelse til lokomotivfører (15. lkl.)
efter ansøgning pr. 1.-5. 1968**

Lokomotivfører Palle Nielsen (12. lkl.)
Næ mdt i Gb mdt.

**Overgået til anden stilling pr. 1.-5. 1968
efter ansøgning**

Lokomotivførerne (12. lkl.):
S. A. Kjærgaard (L-af) Hgl mdt i
Hgl mdt.
A. Faurholm (L-af) Hgl mdt i Hgl mdt.
J. Bastholm (L-af) Hgl mdt i Hgl mdt.

**Byttet tjenestested 1.-6. 1968
efter ansøgning**

Lokomotivassistent C. C. Andersen, Ar
mdt til Es mdt.
Lokomotivmedhjælper H. Christiansen,
Es mdt til Fa mdt.
Lokomotivmedhjælper J. H. Boldreel,
Fa mdt til Ar mdt.

Genindtråd pr. 15.-4. 1968

Lokomotivmedhjælper A. A. Elk,
Av mdt i Av mdt.

Navneforandring

Lokomotivfører (12. lkl.) Korsør:
J. A. J. Andersen til J. A. J. Høj.

Afsked efter ansøgning pr. 30.-6. 1968

Lokomotivfører J. E. S. Rohde (12. lkl.)
Gb mdt gr. alder m/ pension.

Afsked efter ansøgning pr. 31.-7. 1968

J. M. Christensen (15. lkl.)
Ab mdt gr. alder m/ pension.
O. J. B. Saalbach (15. lkl.)
Ro mdt gr. alder m/ pension.

Afsked efter ansøgning pr. 31.-8. 1968

Lokomotivfører (15. lkl.) S. C. T. Andersen,
Str mdt, gr. alder m. pension.
Lokomotivfører (15. lkl.) O. Christensen,
Str. mdt, gr. alder m. pension.

Dødsfald

Lokomotivfører K. Svendsen, Nyborg,
er afgået ved døden 10.-6. 1968.

Pens. lokomotivfører V. H. Andersen,
Gb, er afgået ved døden 13.-4. 1968.
Pens. lokomotivfører Aa. E. Engtorp,
Struer, er afgået ved døden 21.-4. 1968.
Pens. lokomotivfører O. M. Christensen,
Odense, er afgået ved døden 21.-4. 1968.
Pens. lokomotivfører S. C. Andersen,
Ålborg, er afgået ved døden april 1968.
Pens. lokomotivfører H. P. Danielsen,
Nyborg, er afgået ved døden april 1968.
Pens. lokomotivfører S. M. Mikkelsen,
Århus, er afgået ved døden april 1968.
Pens. lokomotivfører I. G. A. Nielsen,
Århus, er afgået ved døden april 1968.
Pens. lkf. H. R. Blicher, København, er
afgået ved døden 1.-5. 1968.
Pens. lkf. H. K. Danielsen, Fredericia, er
afgået ved døden 26.-5. 1968.
Pens. lkf. A. C. Nielsen, Helsingør, er
afgået ved døden 27.-5. 1968.
Pens. lkf. N. M. Hansen, Esbjerg, er af-
gået ved døden 4.-6. 1968.

Påskønnelse

Gdt har udtalt sin bedste tak og på-
skønnelse over for lkmh F. J. Gregersen,
Mdt Av, i anledning af, at han 26.-1. 1968
ved resolut og hurtig indgriben reddede
en mands liv. Der er udbetalt ham en
dusør.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit
jubilæum frabedes venligst.
C. V. Christiansen,
lokomotivfører, Struer.

Al opmærksomhed i anledning af mit
jubilæum frabedes venligst.

P. T. Paulsen,
lokomotivfører, Esbjerg.

Hjertelig tak for udvist opmærksom-
hed ved min mand, lokomotivfører Al-
fred Holmtofts død og begravelse samt
for fanevagt.

K. Holmtoft,
Ålberggade 15, Århus.

Værelse søges

Værelse søges til ung mand, som skal
påbegynde studium ved Århus universi-
tet 1. september 1968.

Lokomotivfører Svend Pedersen,
Rønæsvej 34, 4400 Kalundborg,
tlf. 1385.

Landsoplysningsudvalget

Tillidsmands- og medlemskursus på feriehjemmet

Landsoplysningsudvalget indbyder tillidsmænd og medlemmer til kursus på feriehjemmet i dagene fra 23. til 28. september. Kursusprogrammet er ikke helt færdiggjort, men vil som ved de tidligere kurser være både interessant og lærerigt.

*

Af det foreløbige program kan nævnes, at vi som foredragsholdere har fået tilsagn fra følgende:

Trafikminister Ove Guldberg. »Jernbanetrafikkens Fremtid. – Generaldirektør P. E. N. Skov. »DSB Status«.

Direktør, dr. phil. Eggert Petersen. »Trivslen på arbejdspladsen«. – DLF formand E. Greve Petersen. »Formands betragtninger«. DLF næstformand og sekretær K. B. Knudsen. »Tjenestemandens retsstilling«.

Kurset vil herudover få et par interessante diskussioner, som deltagerne vil få lejlighed til at deltage i. Diskussionen »Demokrati på arbejdspladsen« vil efter dr. phil. Eggert Petersens foredrag blive fulgt op af et diskussionspanel med deltagere fra LO – Arbejdsgiverne – og kooperationen, og senere i et diskussionspanel med titlen »Demokrati på vor arbejdsplads DSB«, hvor vi som deltagere har sikret os medvirken af personalechef E. Rolsted Jensen, samt repræsentanter fra Jernbaneforeningen, Dansk Jernbane Forbund og lokomotivmændene. Disse emner, sammen med emnerne om tjenestemandforhold, lønning, tjenestetid o.l. vil blive behandlet i gruppearbejde, således at alle deltagere får mulighed for at give sin mening tilkende.

Udover den fagligbetonede kursustilrettelægning har vi også denne gang fået et arrangement istand, der sikkert vil virke tiltrækkende på en hel del af vore medlemmer. Fhv. minister Aksel Larsen og chefredaktør Jens P. Jensen vil diskutere over emnet »Danmarks indenrigspolitik før og efter 22. januar 1968«.

*

Som det vil fremgå af ovenstående har vi denne gang sammensat et program, der om ikke overgår tidligere kurser, så dog må siges at være et program, der absolut må virke tiltrækkende på tillidsmændene og medlemmerne.

Alle kan melde sig, landsoplysningsudvalget betaler kursusopholdet, hvorimod den enkelte selv må sørge for tjenestefrihed. Vi søger i lighed med tidligere DSB om tjenestefrihed i 3 dage for tillidsmændene.

Vil du deltage i kurset, og have den oplevelse, det er at være sammen med lokomotivmænd fra alle dele af amtet, bedes nedenstående kupon sendes til: lokomotivfører Jørn Thillemann, Avedøregårdsvej 71, 2650 Hvidovre.

Landsoplysningsudvalget

Stilling

Tjenestested

Personalekodernr.

Navn

Privatadresse

Afdeling

Tillidshverv

Hvornår deltaget i DLF's kursus? _____

Skal være indsendt til udvalget senest 20. august 1968.

DAMERNES DAG

Midt i en blomstertid

Det er ganske vist noget, enhver ved, men husker De nu altid, at afskårne blomster har bedst af at mellemlande i et svalt køkken eller badeværelse, før de hentes ind i stuen.

Og i samme åndedrag: kender De *oasis*, som efterhånden forhandles i de fleste blomsterforretninger? Det er en fjerlet briks af skumnylon, som nedlagt i vand svulmer op som en svamp og fungerer som blomsterholder. Den lægges i en flad skål og er en god støtte for dem, der kan lide at lave blomsterdekorationer. *Oasis* koster kr. 1,35 og kan bruges mange gange. Den holder ikke evigt, fordi de huller, man prikker med blomsterstilken, ikke lukker sig efter brug. Det er trods alt ikke en rigtig svamp, man har med at gøre. Husk, at de højeste blomster skal i midten og vær ikke banke for at gå uden for de rigtige blomsterbede. Bland et par kornaks eller græsstrå ind imellem eller hvad med et par rigtige løgblomster?

Der må være en kant

Der kan siges mange pæne ting om frotté, men åh, hvor det dog trævler. For ikke at tale om, hvor det fylder i sømmene. Der *skal* zigzagges over det hele, og det er godt at bruge kantebånd i hals og ved ærmer. Sømmen forneden sys også bedst op ved hjælp heraf. Drejer det sig om børnetøj, har man yderligere den fordel næste sommer at kunne klare nedlægning af sømmen ved blot at sprætte op og sy båndet til lige i kanten, så det danner afslutning på kjolen. Selvfølgelig under forudsætning af, at båndet er i en farve, der er afstemt efter stoffet.

Det kaloriefri sukker

– Ved De, at sødemidler ikke søder lige kraftigt i al mad og f.eks. er meget forskelligt i kaffe og te, spurgte manden bag disken. Han fortalte endvidere, at sakkarin ødelægges, når det kommer i kaffe eller meget varm frugtsaft og derved giver bismag. Derfor er sødemidler

med natriumcyklamater bedre. De er desværre også dyrere.

Men for at komme tilbage til det med sødeevnen: selvom der på emballagen står, at så og så mange tabletter svarer til så og så mange gram sukker, holder det ikke altid stik. Bedst at prøve sig lidt frem.

Til det kolde bord

For dem, der holder af sild og hvem gør ikke det, er her en dejlig variation at starte en frokost med:

3 spegesild, 100 g melis, ½ dl eddike, ½ dl estragon eddike, 1 dl tomatpuré (NB. ikke ketchup), 2 spk. olie, 2 syltede, grønne agurker, der finthakkes sammen med to kogte gulerødder og to løg. Desuden 10 hele nelliker og 10 peberkorn.

Silden skæres i snitter og lægges i lagen med krydderierne en dag eller to, før den skal på bordet. Lav endelig en stor portion, hvis De venter gæster. Det er en sild, der går lige i folk . . .

Kølig-elegant, selv på en varm sommerdag. Complet'et er i silkelærred og snittet næsten lige-op-og-ned med svag taille-ring. Havfruene er selvfølgelig vor egen danske, mens tøj og pige kommer fra Schweiz.

