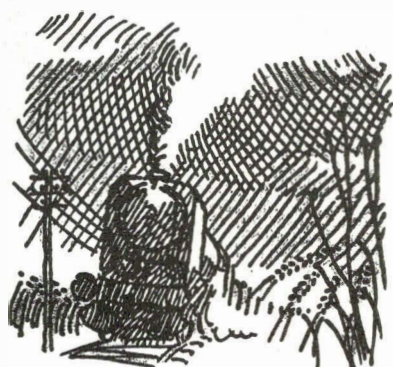




9

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. SEPTEMBER 1968 — 68. ÅRGANG

9

Indhold:

Et folkedrab	2
Lønning 1. oktober 1968	3
Arbejdet må tilpasses mennesket	4
Talgo-tog	6
Med kuffert og billet	7
Direkte jernbaneforbindelse mellem København og Århus	8
Ny engelsk lokomotiv-gigant	14
Aktivitet på jernbaneområdet	16
Lejesatser for tjeneste- og lejeboliger	18
Personalia	19

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.

Begivenhederne i Tjekkoslavakiet har åbnet øjnene på mange, som gik med den naive tro, at fredelig sameksistens med Sovjetrusland og dets lydstater var mulig. Begivenhederne har samtidig stærkt understreget, at der i det sovjetiske styre ikke er plads for socialistisk tankegang. De sovjetiske ledere lever på en løgn og mener, de kan pådutte os troen på, at den socialistiske ide er deres grundlag til at regere på. Den løgn skal dække over, at disse ledere slet og ret er en magtklike, som også vil kværke andre landes selvstændighed, fordi denne pris ikke er for høj til at bevare magten i det land, hvor fri meningsudveksling er som Fata Morgana den tørstende i sin store kval ser i den brandhede ørken. Vi har fået øjnene åbnet for hulheden og falskheden i denne magtklikes væsen udadtil. Ulven i fåreklæder. Vi har gjort en erfaring, der er så meget smerteligere, fordi vi magtesløse har måttet se til, at Tjekkoslavakiet er blevet knust under den pansrede sovjetiske kolos. Om ikke formelt, så er landet dog reelt slettet af verdenskortet, og håbet om en selvstændig optræden med fri og demokratisk meningstilkendegivelse får ingen genklang, før ondets rod i Sovjet er i opløsningens tegn ved en indre proces, som må være uundgåelig.

Begivenhederne i Tjekkoslavakiet forud for Sovjets infame aktion indebar det gryende håb for et folk, som gennem egen erkendelse af nødvendigheden heri søgte demokratiet og retten til at bestemme i eget hus. De samme kræfter spirer utvivlsomt i Sovjet, og i dets ledes ønske om at besværgede denne fare, knustes et folk. Det håndværk er de mestre i fra Stalin-tiden, den fortid de selv har lod og del i og således medansvar for. Hvor har vi dog i al naivitet kunnet glemme det og tro, at der med disse kunne skabes en fredelig sameksistens. Godt at de selv åbnede vore øjne.

Skyggen fra Tjekkoslavakiet toner stærkt i horisonten som en trussel for andre. Sålænge den består, er der intet håb for en afsvækkelse af den stærke spænding mellem øst og vest. Sålænge de nuværende ledere i Sovjet er ved magten, er der heller ikke håb for dem om at få nogen forståelse med Vesten. Eller er der? Vil man hurtigt glemme det folk, som knægted af en overvældende besættelsesmagt. Forhåbentlig har begivenhederne været os en lære. Med vort eget lands besættelseshistorie i erindring burde det ikke ske for os.

Lønning 1. oktober 1968

Juli-pristallet er opgjort til 130, og dermed kommer en dyrtidsportion til udbetaling 1. oktober 1968. Honorar-tillæggene på finansloven stiger med 7,2 pct. til 214,4 pct. fra samme dato.

Løntrin	Grundløn og alderstillæg	Overenskomst-tillæg pr. 1/4-1968	Dyrtidstillæg pr. 1/4-1963	Yderligere dyrtidstillæg pr. 1/10-1968	Bruttoløn excl. stedtillæg	Pensionsbidrag	Nettoløn excl. stedtillæg og ATP
Lønklasse 7							
01	12.120,00	7.344,00	1.728,00	6.569,52	27.761,52	971,65	26.703,47
02	12.480,00	7.344,00	1.728,00	6.681,12	28.233,12	988,16	27.158,56
03	12.840,00	7.344,00	1.872,00	6.837,36	28.983,36	1.011,27	27.795,69
04	13.200,00	7.344,00	1.872,00	6.948,96	29.364,96	1.027,77	28.250,79
05	13.560,00	7.344,00	2.016,00	7.105,20	30.025,20	1.050,88	28.887,92
06	13.920,00	7.344,00	2.016,00	7.216,80	30.496,80	1.067,39	29.343,01
Lønklasse 10							
01	13.200,00	7.344,00	1.872,00	6.948,96	29.364,96	1.027,77	28.250,79
02	13.560,00	7.344,00	2.016,00	7.105,20	30.025,20	1.050,88	28.887,92
03	13.920,00	7.344,00	2.016,00	7.216,80	30.496,80	1.067,39	29.343,01
04	14.520,00	7.344,00	2.160,00	7.447,44	31.471,44	1.101,50	30.283,54
05	15.120,00	7.344,00	2.160,00	7.633,44	32.257,44	1.129,01	31.042,03
Lønklasse 12							
01	13.680,00	7.344,00	2.016,00	7.142,40	30.182,40	1.056,38	29.039,62
02	14.280,00	7.344,00	2.016,00	7.328,40	30.968,40	1.083,89	29.798,11
03	14.880,00	7.344,00	2.160,00	7.559,04	31.943,04	1.118,01	30.738,63
04	15.480,00	9.180,00	2.160,00	8.314,20	35.134,20	1.229,70	33.818,10
05	16.080,00	9.180,00	2.304,00	8.544,84	36.108,84	1.263,81	34.758,63
Lønklasse 15							
01	14.940,00	7.344,00	2.160,00	7.577,64	32.021,64	1.120,76	30.814,48
02	16.020,00	9.180,00	2.304,00	8.526,24	36.030,24	1.261,06	34.682,78
03	17.100,00	9.180,00	2.448,00	8.905,68	37.633,68	1.317,18	36.230,10
04	18.180,00	9.180,00	2.592,00	9.285,12	39.237,12	1.373,30	37.777,42
Lønklasse 18							
01	17.820,00	9.180,00	2.592,00	9.173,52	38.765,52	1.356,79	37.322,33
02	19.260,00	11.016,00	2.736,00	10.233,72	43.245,72	1.513,60	41.645,72
03	20.700,00	11.016,00	3.024,00	10.769,40	45.509,40	1.592,83	43.830,17

Emolumenter

Ydelsens art		Lokomotivpersonale				
		18. lkl.	15. lkl.	12. lkl.	10. lkl.	7. lkl.
Time- og dagp.	Timepenge	1,69	1,69	1,57	1,57	1,57
	Fulde dagpenge	31,75	31,75	29,75	29,75	29,75
	Hertil nattillæg	45,00	45,00	39,45	39,45	39,45
	Tillæg for 1.-4. dag	14,20	14,20	11,10	11,10	11,10
	Nedsatte dagpenge	38,85	38,85	35,40	35,40	35,40
	Heraf nattillæg	16,35	16,35	13,90	13,90	13,90
Kørepenge		1,46	1,46	1,21	1,21	1,21
Rangergodtgørelse		—	0,73	0,60,5	0,60,5	0,60,5
Overarbejdspenge		—	24,71	22,50	21,09	20,04
Godtgørelse for mistede fridage		—	186,00	170,00	159,00	151,00
Natpenge	Kl. 17-22	1,19	1,19	1,19	1,19	1,19
	Kl. 22-6	2,38	2,38	2,38	2,38	2,38
For tjeneste fra lørdag kl. 14 til søndag kl. 24 samt skæve belligdage 0-24		2,24	2,24	2,24	2,24	2,24
For mere end 3-delt tjeneste ..		2,52	2,52	2,52	2,52	2,52
For delt tjeneste udov. 12. time		1,19	1,19	1,19	1,19	1,19

Rettelsesblad til
lommebogen
side 14

Arbejdet må tilpasses mennesket

Ergonomi er et forholdsvis nyt begreb inden for arbejdsfysiologi. Bag det ligger bl. a. erkendelsen af, at mennesket er et væsen, der har vænnet sig til at gå på to ben, skønt det er bygget til at gå på fire, skriver informationskonsulent Carsten Fälling, LO, der blandt andet beskæftiger sig med arbejderbeskyttelsesspørgsmål.

Udviklingen i erhvervslivet ændrer det ansvar, som virksomhederne har over for beskyttelses- og sundhedsspørgsmål. Miljøet forandres, og med dette skifter også sundhedsproblemerne. Med nye metoder og produktioner opstår stadig nye risici på det arbejdsfysiologiske og det psykiske område.

Tidligere kunne man med den jævne udvikling tilpasse mennesket til arbejdet. Det er ikke ønskværdigt. Ganske vist har man indtryk af, at bestræbelserne herhjemme stadig går i retning af dette, men andre steder – ikke mindst i Sverige – har man for længst indset, at problemet er et andet:

Arbejdet må tilpasses mennesket

I Sverige har man taget håndfast omkring alle de problemer, der vedrører sundheds- og arbejdslivet. Det gælder det ergonomiske, det hygiejniske, det medicinske og det psykologiske. Med henblik på at etablere den størst mulige effektivitet, har såvel arbejdsgivere som arbejdere indset det nødvendige i at fremme forskning og udvikling inden for disse områder. De retningslinier, man har benyttet i så henseende, er baseret dels på en aftale mellem den svenske arbejdsgiverforening og LO i Sverige om »Företagshälsovård«, dels på en kommentar til aftalen om retningslinier for opbygningen af »Företagshälsovård«. Disse aftaler blev indgået i maj 1967, og pr. 1. januar 1968 trådte de i kraft.

Ergonomi – et nyt begreb

»Företagshälsovård« kan ikke oversættes direkte til dansk, men begrebet indebærer »omsorg for de ansattes sundhed på virksomheden«. Et af de nye ord i forbindelse med sundheden på virksomhederne er ergonomi. Det er et forholdsvis ukendt begreb i Danmark. På visse niveauer har det været diskuteret, men endnu har man ikke gjort nogen virkelig indsats for at gennemføre eller udvikle de ergonomiske principper på det danske arbejdsmarked.

Ergonomi er udformningen af arbejdsplads, maskiner, miljø og arbejdsproces, således at der tages hensyn til den men-

neskelige krops bygning, funktion, fysiske og psykiske muligheder og begrænsninger.

Det lyder frygtelig indviklet, men hvis man udtrykker det populært, kunne man sige, at ergonomi slet og ret er at tilpasse mennesket til arbejdet på baggrund af en erkendelse af, at mennesket er et væsen, der har vænnet sig til at gå på to ben på trods af, at det er bygget til at skulle gå på fire.

Ordet ergonomi er sammensat af de to græske ord ergoen og nemein. Ergoen betyder arbejde, og nemein betyder fordeling. Det vil sige, at ergonomien for så vidt betyder fordelingen af kundskaber om menneskets fysiske og psykiske formåen og begrænsninger i denne.

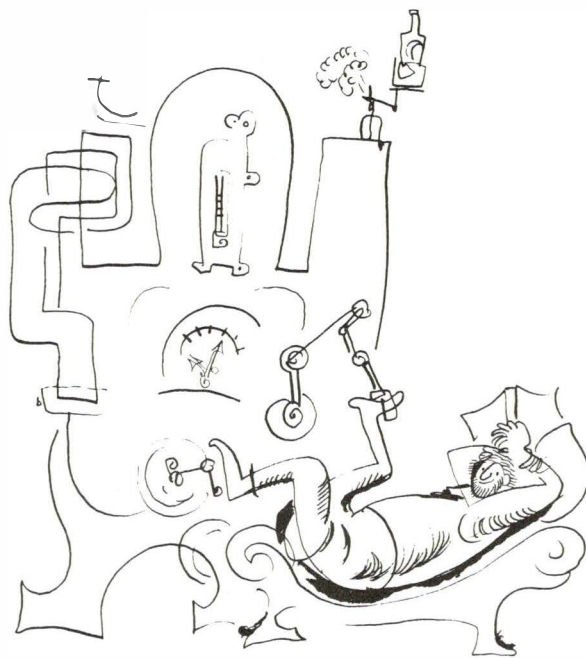
Større produktion – mindre træthed

Adskillige svenske virksomheder har sat meget – såvel arbejde som kapital – ind

på at få løst de ergonomiske problemer. Man har gjort det for at få en god tilpasning til arbejdet, fordi det betyder større produktion og mindre træthed, større sikkerhed og mindre fravær.

I princippet bygger aftalerne om ergonomi inden for »Företagshälsovård« på, at alle inden for virksomheden bør deltage i indretningen af arbejdspladsen. Enhver funktionær – lige gyldigt på hvad niveau han befinder sig – har ansvar for, at de ergonomiske principper følges. Det kræver naturligvis, at man har grundlæggende viden om, hvad ergonomi indebærer, og man har derfor på adskillige virksomheder oprettet såvel intern som ekstern uddannelse i ergonomi. Man har dannet lokale ergonomikomiteer med et dybere kendskab til emnet, og de kan stå til rådighed for de forskellige afdelinger i virksomheden. Man er endog gået så vidt, så man har dannet ergonomikomiteer inden for enkelte afdelinger i virksomheden, og disse refererer så til en centralergonomikomite, som skal lede og samordne arbejdet og være ansvarlig for, at uddannelsen ikke forsømmes.

Ergonomikomiteen består af rådgivere. Disse har ikke det endelige ansvar



Man skal tilpasse arbejdet til mennesket – ikke omvendt.

for, at principperne om ergonomi følges så vidt som muligt. Ansvar påhviler de personer, der har arbejdsledende funktioner, og som derfor gennem deres virksomhed er medvirkende til at udforme arbejdspladsen. Man har opstillet to principper, den ergonomiske virksomhed skal følge:

Det ene er at tilpasse arbejdet til menneskets forudsætninger og begrænsninger ved hjælp af beskyttelsestekniske og organisatoriske påvirkninger. Det andet er at tilpasse mennesket til arbejdet ved hjælp af rigtigt erhvervsvalg, effektiv uddannelse, information, træning, hensigtsmæssig arbejdsplacering og fortløbende bedømmelse af sundheds- og arbejdsstand.

Indretning af arbejdspladserne

Spørgsmålet er nu, hvordan man i praksis får udført disse mange funktioner. I så henseende må man igen tage hensyn til to faktorer:

Den første gælder de problemer, der kan løses ved nybygninger eller ombygninger. Den anden er spørgsmålet om indretning af allerede eksisterende arbejdslokaler.

Det første problem er forholdsvis enkelt at løse, idet man ved nybygninger og ombygninger af lokaler, maskiner, løbende bånd og andre arbejdspladser allerede fra planlægningsstadiet kan tage hensyn til de ergonomiske problemer. Dette behøver som oftest ikke at betyde ekstra omkostninger for virksomheden.

Det vil derfor være særligt lønnende for såvel de ansatte som for virksomheden at gennemføre en tilbunds gående planlægning med henblik på ergonomien i disse tilfælde.

I det andet tilfælde – på allerede eksisterende arbejdspladser – må bestræbelserne gå i retning af at indrette dem sådan, at de bliver ergonomisk rigtigere. Det er klart, at dette vil indebære øgede omkostninger såvel for virksomheden som for de ansatte, idet man som oftest må imødesæ et vist produktionstab – og dermed f.eks. tab i akkordindtjening. Hovedprincippet er efter den svenske opfattelse, at man må søge så langt i den rigtige retning, som det overhovedet er muligt, men at der kan være økonomiske og tekniske vanskeligheder, som er af så stort omfang, at man må vente med den ergonomisk rigtige indretning af arbejdspladsen.

Studiekredse i ergonomi

En række svenske virksomheder har etableret studiekredse og udarbejdet spørgeskemaer med henblik på undervisning i ergonomi og med henblik på at træne de ansatte til at indse det nødvendige i løsningen af de ergonomiske problemer. Baggrunden for dette er bl.a. en erkendelse af, at alle mennesker er mere eller mindre vrangvillige over for alle forandringer i livsformer og arbejdsvaner. Dette er ofte grunden til, at forslag om ændringer af den vanlige arbejdsplads eller arbejdsstilling modtages negativt – ligegyldigt hvor berettigede de end er.

Man bør ikke alene satse på de allerede ansatte medarbejdere. Man må allerede fra starten instruere en ny arbejder i ergonomi, det vil sige f.eks. fortælle ham eller hende, hvordan man skal sidde eller stå for at udføre den enkelte arbejdsbevægelse rigtig. Hvis man nemlig fra starten først har fået en urigtig metode ind i kroppen, så vil det senere være

meget svært at ændre på denne og træne en ny op.

Det er ikke altid, at den enkelte medarbejder føler, at det passer for ham eller hende, eller at det overhovedet har nogen betydning. Men den svenske erfaring er, at mange skader på muskulaturen forskellige steder på kroppen netop skyldes, at man fra starten har fået indarbejdet en forkert arbejdsstilling og ikke har været i stand til at ændre den.

Men naturligvis opstår der det problem, at optræning i den rigtige arbejdsstilling og den rigtige måde at bevæge sig på i begyndelsen kan medføre en formindskning af hurtigheden og dermed en nedsat akkord, selv om det på længere sigt vil give en større produktionshastighed og i hvert fald en mindre anstrengende indsats for at opnå den samme produktion.

Ingen er fuldkommen

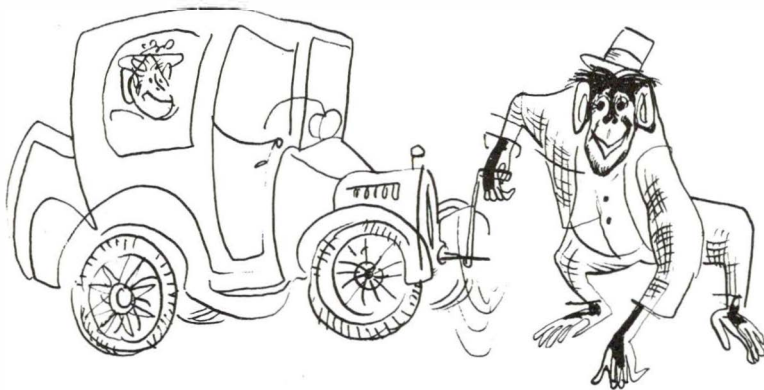
Ind i hele denne problemstilling lægger svenskerne en erkendelse af, at ingen arbejdsstilling er så god, at en person kan indtage den hele arbejdsdagen igennem. Det må derfor være af yderste vigtighed at udforme arbejdspladserne sådan, at medarbejderen får mulighed for at ændre arbejdsstillingen i løbet af dagen. Enhver fikseret arbejdsstilling er fejlagtig.

Det gælder om at tilpasse menneskets arbejde sådan, så legemet fungerer »rigtigt«, og det vil sige, at man går uden om al statisk muskelarbejde. Man må tilpasse håndtag, hjul, knapper, signaler og instrumenter sådan, at det falder inden for det enkelte menneskets optimale virkeområde. Arbejdspladsmiljøet, det vil sige omgivelserne, skal være sådan, at mennesket kan udvikles så meget som muligt, og man må i den forbindelse tage hensyn til støj, temperatur, fugtighed, træk, lys, os, lugt o.s.v., o.s.v.

Dette er ikke bare ord eller en filosofi, som man har udviklet i Sverige. Det er muligheder, som man har forsøgt at føre ud i livet.

At man går et skridt videre end til problemerne på arbejdspladsen, fremgår på en pudsigt måde af en instruks om ergonomi, som en stor svensk virksomhed har udarbejdet. Den slutter med ordene: Se til, at de ansatte får den nødvendige føde og den nødvendige søvn.

Det er mennesket, det drejer sig om for menneskets skyld. For kun derved er mennesket i stand til at røgte sit hverv på arbejdspladsen.



Vi må erkende, at mennesket er et væsen, der har vænnet sig til at gå på to ben, skønt det er bygget til at gå på fire.

Talgo-tog

For et par års tid siden skrev »Dansk Lokomotiv Tidende«s medarbejder, efter et besøg i Spanien, en artikel om det berømte *Talgo*-tog, der var blevet indsat på bl. a. ruterne mellem Madrid og Barcelona og Madrid-Bilbao.

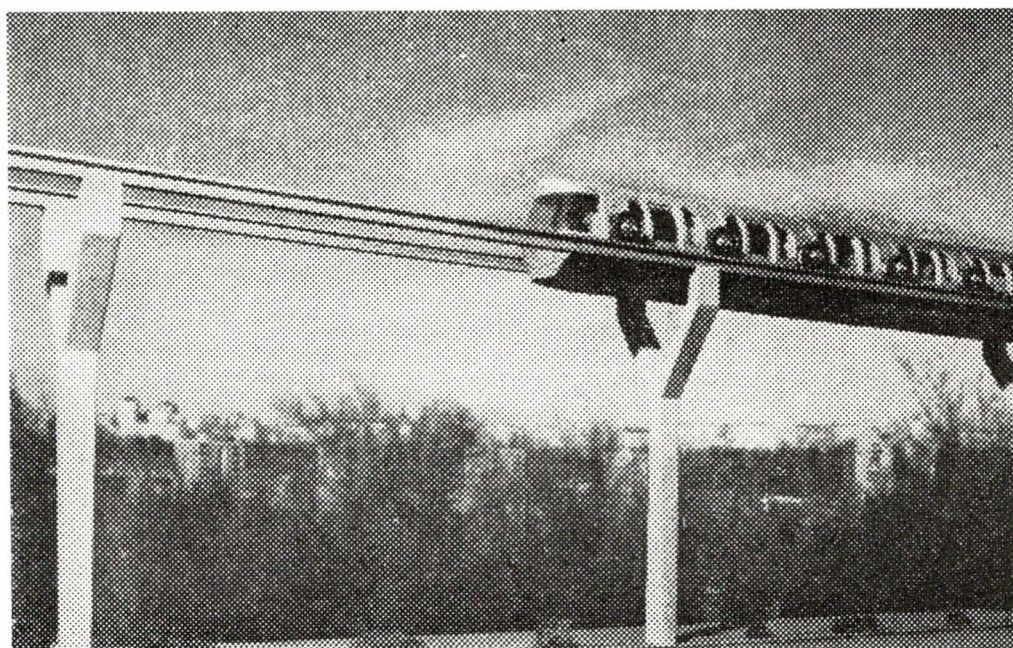
Det særlige ved dette hyper-moderne hurtigtog, der også førtes over linjen Barcelona-Perpignan-Paris og *retur*, var dets konstruktion: det var sammensat af *waggon'er*, hvori der fandtes et minimum af nitter og skruer, det var konstrueret af letmetal, og det var svejset i alle sammenføjninger og opdelinger, hvor normale, tunge tog ellers hænger sammen ved hjælp af traditionelle skrue- og bolte-metoder. *Talgo*-toget var konstrueret af den spanske jernbane-ingeniør *Alejandro Goicoechea*.

Allerede i 1930 havde *señor* Alejandro udarbejdet planer for en togtype, der var forskellige fra alle andre hidtil kendte: et letvægtstog med eleverede hjul og et særligt trækssystem, der ikke alene satte toget i stand til at udholde en gennemsnitsfart på 300 kilometer i timen, men også var mere økonomisk i drift end nogen togtype, man hidtil havde kendt. Med *Talgo*-toget beviste den spanske ingeniør, at man ved hjælp af elektro-svejsning og andre tekniske rationaliseringspåhit kunne slå bunden væk under et ældgammelt system af dogmer, der klynger sig til antagelsen af, at et *tungt* tog var et *sikkert* tog, på grund af sin vægt, sin solide sammenskrining og det svære materiale, der var anvendt ved togets konstruktion.

For nogle år siden udformede ingeniør Alejandro Goicoechea en plan, der opererede ikke alene med ideen om et letvægtstog, men med en ny skinneføring højt over de store, gennemgående færdselsårer som f.eks. *Rambla'erne* i Barcelona, *Calle'erne* i Madrid og boulevarderne i Paris. Han tegnede (og patenterede over hele verden) skinne-baner, der hvilede på een søjle, plantet i midten af en bymæssig hovedfærdsels-åre eller midt i en hvilken som helst anden hovedvej, og han udarbejdede konstruktionstegninger til et letvægtstog, der skulle befære disse søjlebårne skinneveje med en hastighed, som stadigvæk ville kunne nå op på 300 kilometer i timen, hvis afstanden mellem stationerne var tilstrækkelig stor. Hans tog skulle bygges næsten udelukkende af aluminium, og han konstruerede motorer, der var langt lettere end de normale diesel- eller elektrodieselmotorer. En af fordelene ved de nye tog var, at man kunne spadsere fra førerkabinen til den sidste vogn i toget uden at lægge mærke til, at man passerede fra een *waggon* til en anden: hele toget var en enhed.

Nu har et af Frankrigs største *waggon*-bygningsfirmaer erhvervet rettighederne til at fremstille den spanske ingeniørs letvægtstog, og opfinderens kompagnon, ingeniør *José Rubio Senuda*, er indtrådt som spansk repræsentant i et selskab, der bl.a. har til hensigt at konstruere et net af *elevated lines* på kryds og tværs af Paris – en by, hvis berømte *metro* hidtil har holdt sig under jorden.

Virius.



Det spanske ministerium for offentlige arbejder samt byen Madrid har finansieret den første »luftlinje«, der nu er taget i drift, med skinnekonstruktion og letvægtstog efter den spanske opfinder Alejandro Goicoechea's tegninger.

Med kuffert og billet

Enhver rejsende kender situationen: Man kommer vandrende med et par kufferter, håndtasker og lignende og kan ikke komme ud på perronen, før der er fremvist gyldig rejsehjemmel. En række ekvilibristiske øvelser må foretages for at få billetten frem i en fart, for man kan ikke så godt stoppe hele køen.

I Danmark er faste billetkontrolsteder netop afskaffet på Hovedbanegården i København, og nu er der overalt i landet fri adgang til toget uden billetfremvisning. Allerede for år tilbage opgav man kontrollen i Århus og Odense.

I Sverige skal man stadig vise billetter frem på de store stationer som Stockholm, Gøteborg og Malmø, mens man i Norge stadig går mere håndfast frem.

Det er kun få lande i Europa, der foruden Danmark og Sverige har et jernbanevæsen, der giver fri adgang til perronerne. I Vesteuropa findes denne lettelse for den rejsende desuden kun i Schweiz og Italien.

I Tyskland, Holland, Belgien og Frankrig er jernbanernes skinneområde ved stationerne bevogtet, som var det militært område, men selv den billigste billet giver adgang til perronerne, men uden den kommer ingen igennem, og billetterne granskes nøje af mændene i »burene«.

I Holland er det end ikke muligt at benytte jernbanens restaurant uden at vise billet, for den ligger indenfor spærringen. Det samme er tilfældet i England, hvor det dog ikke altid er givet, at billetten kontrolleres hver gang.

I Østrig tager man en smule lettere på det, og kontrolløren vinker afværgende med hånden, om man har for meget at slæbe på. I Jugoslavien må man selv på store stationer stå i kø, indtil der bliver givet adgang til toget og alle styrter af sted for at få en plads. Det samme er tilfældet på små tyske og belgiske landstationer.

Systemet, der nu er opgivet i en del af Norden synes forældet, og det er et spørgsmål, om det kan betale sig for jernbaneselskaberne, der foruden de sædvanlige konduktører må betale et meget stort antal kontrollører ved stationerne. Det er tvivlsomt, om det antal blinde passagerer, der kan snige sig igennem i det friere system, vil kunne give så stor en manko, at kontrollen kan betale sig.

Ved bybaner er en kontrol nødvendig, for man kan ikke billetterne i togene. Mærkeligt nok har det ellers på dette punkt så strenge Vest-Tyskland ved de fleste byers bybaner indført en lettelse, idet man ikke behøver at vise billet, når man forlader stationerne. Billetten smides bare i en kasse, hvad der naturligvis letter trængslen ved udgangene. I London er man ved undergrundsstationerne kun gået halvvejen, idet der ved udgangen er kontrol nu og da, for at passagererne ikke skal føle sig for sikre.

Så længe der findes uærlige mennesker, må der en vis kontrol til, men for megen er ubehageligt for passagererne og vel heller ikke rentabelt for selskaberne i længden.

Chris Parø.

Et Talgo-tog, konstrueret af ingeniør Alejandro Goicoechea, i normal drift mellem Barcelona og Madrid. Svært at se, hvor mange wagon'er toget består af.



Direkte jernbaneforbindelse mellem København og Århus

Af cand. mag. C. E. Andersen

Danmark deles af Samsøbælt, Storebælt og Langelandsbælt i to landgrupper, som hver for sig er sammenknyttet ved broer til et landtrafikalt helhedskompleks.

Det største er Jylland-Fyn, der omfatter henholdsvis 69 og 8 pct. af hele landets areal, sammenlagt de 77 pct. Sjælland-Lolland omfatter henholdsvis 18 og 4 pct., tilsammen 22 pct. af arealet. Dertil kommer Bornholm med 1 pct. af arealet. En mængde mindre øer, som stadig er isoleret, er her henregnet til hovedlandsdelene.

Befolkningen fordeler sig helt anderledes. I Jylland bor kun 44 pct., på Fyn 9 pct., sammenlagt 53 pct. På Sjælland bor de 43 pct. og på Lolland-Falster 3 pct., sammenlagt 46 pct. På Bornholm bor 1 pct.

Sjællands store andel i Danmarks befolkning skyldes København. Her bor ikke mindre end 29 pct. af Danmarks befolkning. I det provinsielle Sjælland bor kun de 14 pct.

Jyllands østside er indskåret af fjorde, hvoraf Vejle Fjord strækker sig så langt ind, at man med nogen ret kan tale om Jylland syd og nord for Vejle.

Af Danmarks befolkning bor de 14 pct. i Vejle-Ribe amter og Sønderjylland, medens 29 pct. bor i de nordligere jyske amter.

København ligger meget østligt eller rettere sagt nordøstligt på Sjælland. Næsten alle de store jyske byer ligger ved fjordene og derfor langt mod øst.

Jyllands landdistrikter syd for en linie fra Lemvig over Holstebro til Viborg og vest for en linie fra Viborg over Silkeborg til Vejle og tæt vest om Kolding og Haderslev-Åbenrå er på grund af disse egnes geologiske tilblivelse ufrugtbar og derfor stort set ret tyndt befolket, trods Esbjergs fremvækst.

Disse befolkningsforhold bevirker, at Danmarks landbefolknings tyngdepunkt ligger længere mod øst eller nordøst end Danmarks areal-tyngdepunkt, og bybefolkningens tyngdepunkt ligger langt østligere end landbefolkningens tyngdepunkt. Tyngdepunktet for den samlede befolkning findes et sted derimellem, men nærmest bybefolkningens tyngdepunkt, fordi bybefolkningen er omtrent dobbelt så talrig som landbefolkningen.

Danmarks areal-tyngdepunkt ligger lidt nordvest for Odder. Landbefolkningens tyngdepunkt ligger øst-sydøst for Odder, nogle km uden for kysten. Bybefolkningens tyngdepunkt befinder sig umiddel-

bart øst for Vejrhøj, altså i Odsherred. Tyngdepunktet for hele Danmarks befolkning findes 11 km ret nord for Røsnæs' vestende.

Det skal for en ordens skyld bemærkes, at disse tal, som er beregnet af forf., refererer til folketællingen 1935; så de er ikke à jour. Der foregår stadig en bevægelse, utvivlsomt mod øst. Men den sker ikke så hastigt, at helhedsbilledet forstyrres. Da det kræver et vældigt arbejde at beregne beliggenheden, er à jour-føringen udeladt.

Danmark har to dominerende trafikknudepunkter. Det ene er København. Det andet er Fredericia-Middelfart, eller rettere sagt hele trekantbykomplekset til og med Kolding og Vejle. Det tredievigtigste trafikknudepunkt er Århus.

Danmarks nationale hovedjernbane og hovedlandevej går fra København til eller forbi Middelfart-Snoghøj-Fredericia og videre via Vejle til Århus.

Denne nationale hovedtrafikforbindelse har en ejendommelig form. Den består af to grene, der løber sammen ved Lillebælt, og som danner en spids vinkel med hinanden.

Det kan illustreres talmæssigt ved, at afstanden mellem København og Århus, regnet mellem hovedbanegårdene, er 157 km, medens der er 191 km mellem København og Vejle, 178 km mellem København og Fredericia og 72 km mellem Fredericia og Århus.

De nationale hovedtrafikforbindelser går altså ad store omveje mellem København og Århus.

Disse to byer huser tilsammen ca. $\frac{1}{3}$ af hele Danmarks befolkning. De er endda trafikcentre for en endnu større del af befolkningen. Når deres trafikale oplande og trafikale baglande medregnes, drejer det sig om $\frac{2}{3}$ af Danmarks samlede befolkning.

De nationale hovedjernbaner og hovedlandeveje går også langt uden om Danmarks befolkningstyngdepunkt. Fra tyngdepunktet, nord for Røsnæs, til Fredericia Banegård er der 77 km, og til hovedvejen ved Snoghøj er der 83 km.

En direkte forbindelse mellem Sjælland og Midt- og Nordjylland

Hermed melder problemet sig, om det kan blive teknisk og økonomisk muligt at etablere en hurtig trafikforbindelse direkte mellem København og Århus.

Man er vant til at rejse via Korsør-Nyborg eller Halsskov-Knudshoved. I

vanetanker eller af mangel på tanker betragter man det derfor ofte som en selvfølgelig, at man skal denne vej frem mellem Øst- og Vestdanmark, endda uanset hvorhen man skal i Vestdanmark.

Der er væsentlig kortere distance over vand mellem Sjælland og Fyn end mellem Sjælland og Jylland. Følgelig henleder landkortet umiddelbart opmærksomheden på Sjælland-Fyn-forbindelsen. Den fremhæves endda af Halsskovhalvøen, Knudshovedhalvøen, Sprogø og revene herfra, der peger direkte mod hinanden, en følge af, at der her har været en randmoræne hele vejen.

Midt imellem Sjælland og Jylland ligger Samsø. Den ligger ud for Røsnæshalvøen, som fortsætter i Røsnæs Rev. Derved markeres en tilsvarende naturlig forbindelse i retning fra Sjælland mod Jylland.

Dertil kommer, at der fra Gylling nær munden af Horsens Fjord strækker sig grunde langt til søs under navnene Søggrund og Svanegrund. Den sidste er faktisk sammenhængende og sammenhørende med Endelave-grunden, som blot når op til så stor højde, at den centrale del er oven vande til stadighed.

Nok tager dette sig ud som et havområde på landkortet. Men vanddybderne er ubetydelige, ja store arealer er land ved lavvande.

Det vil være en let sag og tillige billigt at bygge en dæmning over disse grunde.

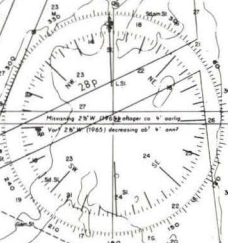
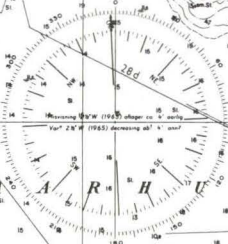
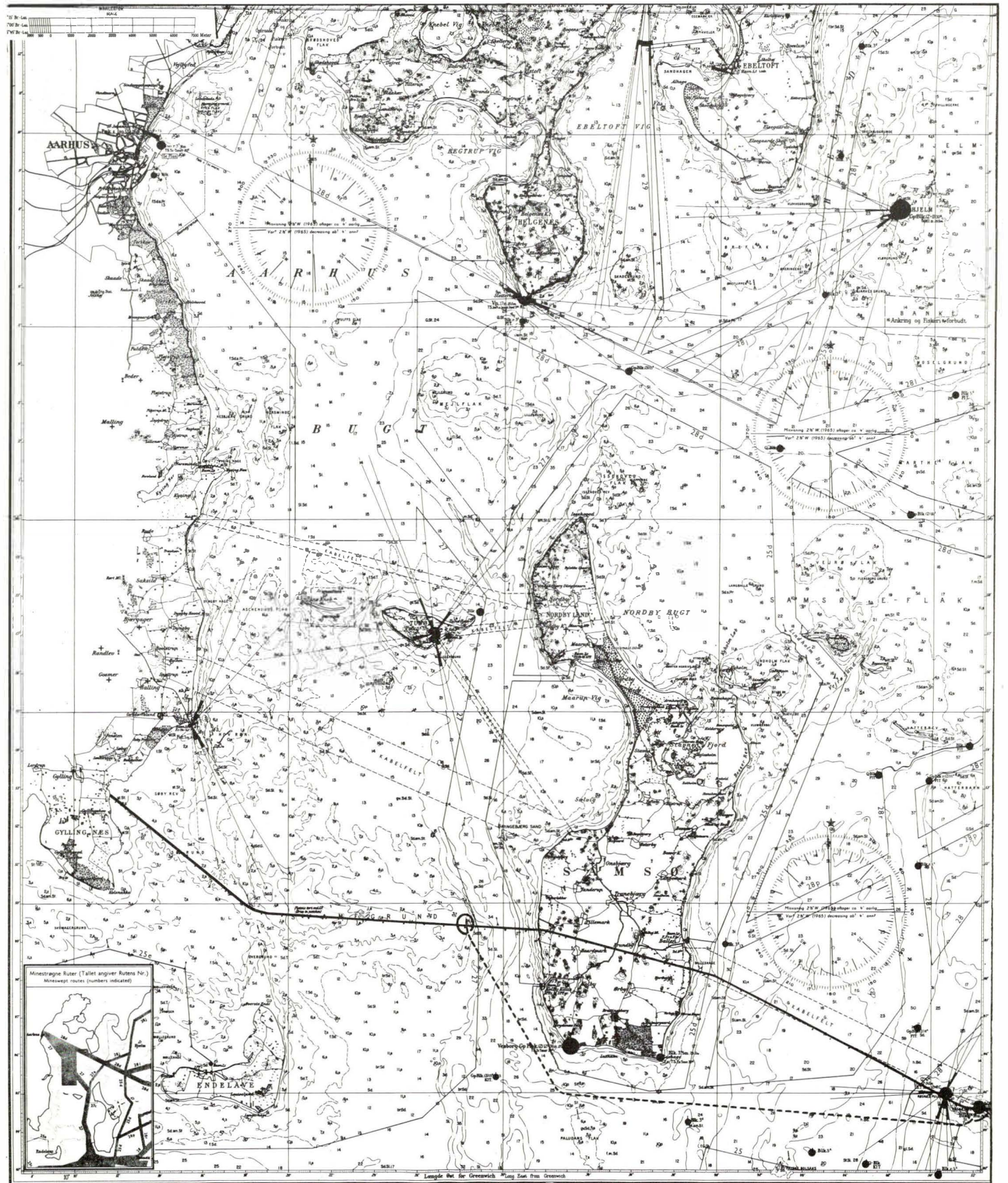
På dæmningen kan der anlægges en motorvej og en jernbane. Den kan føre fra Jyllands kyst ved Gylling til Svanegrunds østside.

Mellem Svanegrund og Samsø er der dybt farvand. Desuden er der et bredt og stedvis endnu dybere farvand mellem Røsnæs og Samsø. Herover kan der ikke bygges dæmninger. Der kan bygges broer; men de vil koste mellem 10 og 20 gange så meget pr. km.

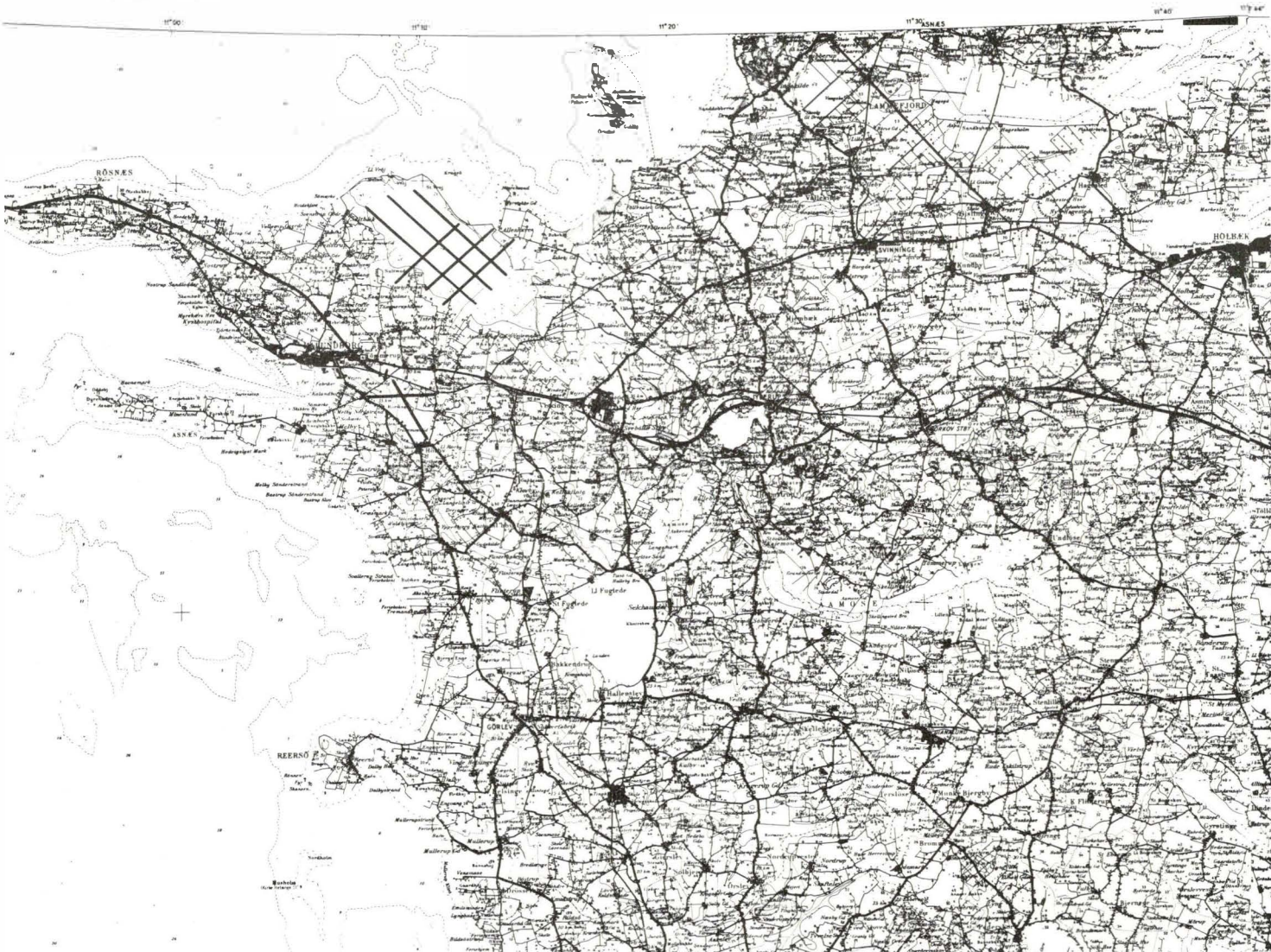
Hvis der anlægges en færgehavn ved Svanegrunds østende, og hvis der tillige anlægges en anden færgehavn ved Røsnæs' vestende eller ved Røsnæs Rev, kan der etableres en kombineret dæmningsforbindelse og færgeforbindelse helt mellem Sjælland og Jylland.

Færgeforbindelsen

En færgehavn ved Svanegrund kan anlægges ved grundens østside, 3,6 km vest for Samsø kyst, omtrent ud for Pillemark, nøjagtigt $10^{\circ} 28,3$ min. østlig



DANMARK 1:100 000



længde og $55^{\circ} 49,4$ til $49,7$ min. nordlig bredde. På dette sted er der nu en smal »bugt« med over 6 m vand, som både i vest, nord og øst er omgivet af den østligste del af Svanegrund med mindre end 6 m vanddybde.

Her synes betingelserne at være særlig gunstige for anlæggelse af en færgehavn, hvis indsejling kan beskyttes fra næsten alle sider uden synderlig kostbare moleanlæg.

Ved sydsiden af Røsnæs kan der anlægges en anden tilsvarende færgehavn. Den kan anlægges lidt øst for Røsnæs' ende eller lidt vest herfor eller ved selve overgangen fra halvøen til revet, d.v.s. Røsnæs' vestende.

I det følgende regnes der med, at den anlægges umiddelbart ved Røsnæs' vestende på sydsiden af halvøen og revet.

En havn her bliver meget udsat for vind og bølger fra syd til vest, i nogen grad også for strøm. Men forholdene bliver dog næppe væsentlig anderledes end for Halsskov færgehavn, der har en lignende beliggenhed.

Sejldistancen mellem de to havne bliver knap 29 km, mellem færgelejerne.

Da store, hurtige skibe helst skal have rigeligt vand under sig for at kunne sejle hurtigt, vil det nok være fordelagtigt, at færgeruten ingen steder passerer områder med mindre end 10 m vanddybde, lige bortset fra selve færgehavnene og strækningerne umiddelbart udenfor disse.

Under hensyn hertil bliver distancen 30 km. Den på kortet indtegnede rute er nøjagtig 30 km.

Til sammenligning er længden af færgeforbindelsen mellem Korsør–Nyborg

26 eller 26,5 km (varierende angivelser), og længden af færgeforbindelsen mellem København og Malmø er 30 eller 32 km (varierende angivelser).

Forbindelsen mellem Kalundborg og Århus er 94 km.

De to nye færger på Kalundborg–Århus ruten, »Prinsesse Anne Marie« og »Prinsesse Elisabeth«, angives officielt at have en hastighed af 18,5 knob, d.v.s. mellem 34 og 35 km i timen. Ifølge køreplanen bruger de 3 timer og 5 minutter om turen mellem Kalundborg og Århus. Det svarer til 30,6 km i gennemsnit for hele turen incl. indsejlingen i Kalundborg Fjord og Havn og gennem Århus Havn, færgelejeanløb, vending undervejs o.s.v.

Hvis man tænker sig, at disse skibe indsættes på ruten mellem de to omtalte



哥之麻呂筆

客のこゝろ
風も多き友
袖の浦
はまのこゝろ
涼しき
はま

志親

TO JAPANSKE TRÆSNIT

Japansk træsnit har altid været mere populært i den vestlige verden end i sit hjemland. Måske kan dette bedst forklares ved en sammenligning med japanernes forhold til deres maleri og deres træsnit. Den dannede japaner betragter maleri og gammelt japansk teater (*No*-spil) som forfinede udtryk for det bedste i japansk kultur; den jævne japaner anerkender træsnit og folkeligt skuespil (*Kabuki*) som redelige udslag af japansk folkekarakter. Der er tale om to vidt forskellige udtryksformer: en lige så antydende og raffineret som en djærv og fortællende.

For vesterlændingen drejer det sig om at forstå eller ikke-forstå. Hvis man ikke har stor viden om japansk kultur, er man ude af stand til at forstå *No*-spillet fine hentydninger, hvorimod *Kabuki*-spillet pågænhed forstås af enhver. Dette må retfærdiggøre japansk træsnits sejrsgang i den vestlige verden.

Til at begynde med trykte man træsnittene i sort, men snart prøvede man at håndkolorere dem. Sådan var det i tiden omkring 1650 til 1750. Derpå fulgte en kort periode, hvor man trykte i tre farver. Men det var kun en overgang til mangefarvede tryk, der kunne gengive de mindste enkeltheder.

Japanerne kalder den simpleste form for træsnit *hanga*, der betyder trykt billede. I vesterlandsk sprogbrug taler man om *Ukiyo-é* eller billeder (*é*) fra den »flydende verden« (*ukiyo*). Hermed hentydes der til det muntre og letsindige liv, der udfoldede sig i regeringsbyen Edo, som vi i dag kender som Tokyo. Helt tilbage til 1682 møder man benævnelsen *Ukiyo-é* og da i forbindelse med maleren *Hishikawa Moronobu*, der blev foregangsmand i japansk træsnit.

Træsnittet beskæftigede sig ikke blot med hovedstadens raffinerede og glitrende tilværelse, men skildrede japansk liv i dets mangeartethed og i dets udfoldelse i naturen med dens landskabelige skønhed, dens dyreliv og blomsterverden. Stort og småt havde samme gyldighed.

I 1100-tallet begyndte japanerne at interessere sig for og fordybe sig i deres egen hverdag på bekostning af en fremmed hidtil herskende billedverden af buddhistisk indhold. Man glemte Buddhismens løfter om udfrielse af jordisk liv og genfødsel i paradisisk salighed og valgte i stedet for at skildre dagens brogede tummel i fortællende maleri. Men selv om maleriet skiftede karakter fra religiøse emner til dagliglivets hændelser, vedblev det med at være en kunstart der lå uden for menigmands rækkevidde. Både begrebs- og penge-mæssigt. Der var brug for simpel og billig billedunderholdning, og takket være trykkekunstens tekniske fremgang kom der fart i udviklingen.

Det var først under borgerkrigene i 14—1500 årene, at *Ukiyo-é* maleriet blev skabt. Hverdagens gru og armod fik adelsmænd og krigere til at søge glemsel i letfærdige pigers søde liv, og malere

hentede nu deres motiver fra en fri og løssluppen verden. En nyopdukket samfundsklasse af rige købmænd, der profiterede på handel med fremmed-folk, kom til at præge det dekorative maleri, der bredte sig til folkets kreds. Her forstod man at værdsætte ligefrem tale.

Men træsnittets mangfoldiggørelse havde sin tekniske begrænsning, der blev erkendt af mangan en ærlig kunstner og håndværker. *Hokusai* (1760—1849) vidste, hvad han talte om, da han i sin næsten sygelige trang til at producere advarede imod at misbruge trykblokken, det vil sige den træplade, hvori tegningen blev skåret ud. Ifølge *Hokusai* kunne blokken kun anvendes til et par hundrede tryk. Derefter var den nedslidt og ubrugelig.

Hans udtalelse giver forklaring på japansk træsnits uensartede tryk, hvor farve, streg og klarhed varierer i forhold til det antal gange, som trykblokken blev brugt. Det betød ikke, at en træblok, der kun var brugt nogle få gange, gav de bedste tryk. En ny og uprøvet blok var lige så uanvendelig som en gammel og nedslidt. Som alt andet i japansk liv måtte trykblokken opfylde kravet om *sabi*, hvormed der menes, at en ting er brugt eller anløbet eller slidt og dermed prøvet og gjort ægte. For trykblokken gjaldt det om at nå en vis modningsalder og mættethed med hensyn til opsugning af farvestoffet. Kun derved kunne den yde sit bedste.

Træsnittet blev til i nært samarbejde imellem maler, billedskærer, trykker og forlægger. Man har kaldt et sådant fællesskab en *Ukiyo-é* kvartet. Fremgangsmåden var, at malerens udkast blev lagt med forsiden nedad imod trykblokkens glatte flade, der var indsmurt med klister for dermed at kunne holde papiret fast. Med stor omhu skar bil-

Heroverfor: Lige så flygtigt drømmende og raffineret sødmefyldt Utamaros billede er, lige så nærværende og virkelighedsbetonet er Hiroshiges billede af årets første blomstrende blommetræer. Kun den der kender japanernes glæde over, ja næsten tilbedelse af naturen, vil helt kunne værdsætte den mening, der ligger i et sådant billede. Sidst i årets anden måned drager man ud for at beundre de første blomstrende bebudere af det spirende forår. Ofte ligger sneen endnu på træernes grene, men blomsternes lysende flor folder sig ud og minder om livets sejhed, der bryder vinterens mørke.

Hiroshige har som det angives i billedets kvadratiske skriftfelt foroven til højre gengivet Kameido-tempelhavens første blomstrende blommetræer. Billedet er måske nok blevet mere berømt gennem Vincent van Goghs (1853—1890) oliengengivelse af det, end gennem dets eget værd som blot et enkelt blad af serien: Edos Eet Hundrede Udsigter (angivet i det røde skriftfelt foroven til højre). Malerens signatur står at læse i det røde felt for-neden til venstre. Uden for billedfeltet ses tre stempler, af hvilke de to foroven henviser til trykkets tilblivelse i 1857 og til dets anerkendelse ved censur, mens det nederste til venstre gengiver forlæggerens bomærke.

Træsnittet måler 36,2×24,3 cm.

印

名不江戸名茶

梅屋五
鋪

信
之
書

丁
原
榮



ledskæreren det hvide papirs træunderlag bort, så kun træet under de sorte streger stod tilbage i op-højjet relief. Det krævede stor dygtighed at gengive stregen i nøjagtig den tykkelse, som maleren havde givet den på papiret. Efter at alt overflødigt træ imellem stregerne var fjernet, stod trykblokken tilbage på omtrent samme måde, som vi kender det fra et gummistempel. Den såkaldte kærneblok for det sort-hvide tryk var skabt. Men det var kun en begyndelse. Thi man nøjedes ikke med én blok, men krævede lige så mange blokke, som man ville gengive farver. Det var trykkerens sag at gnide papirsarkene imod trykblokkenes flader, der for hvert enkelt tryk blev indgnedet med den farve, som blokken skulle afsætte på papiret. Et træsnit med tyve farver måtte nødvendigvis gnedes et tilsvarende antal gange imod tyve forskellige tryk-blokke med hver sin farve.

Det siger sig selv, at færdige tryk aldrig kunne blive ens. Hertil kom at farvevalget for samme serie tryk gang på gang blev ændret. Det skyldtes ikke blot tekniske grunde, men lige så meget salgsmæssige. Måske faldt en farveskala ikke i publikums smag, og man forsøgte da at råde bod på sin fejlbedømmelse ved at lade samme tryk eller serie genopstå i nye farvetoner.

Kitagawa Utamaro (1754—1806) er japanske glædespigens ridderlige maler. Han afbilder dem på mesterlig måde, der for den fremmede synes at grænse til karrikaturen. Men for japaneren gengiver disse portrætter indbegrebet af kvindelig skønhed. Det gælder ansigtets ovale form med svagt tilløb til pluskæbe, der anses for særlig attråværdigt, og det gælder antydningen af trækkenes blødhed og hudens næsten kalkede hvidhed, der er så afgørende for japaneren. Med stor undren ser han på vestens »hvide« kvinder, der forekommer ham lyserøde i sammenligning med hans egne. Også den lille, næsten fuglenæbsagtige mund gælder som udtryk for kvindelig sødme. Sådan er det den dag i dag, hvor japanske kvinder kun ugerne blotter tænderne, når de taler eller ler. Bliver de ivrige og forglemmer sig, fører de undseeligt hånden op for munden for at skjule dens gabende ukvindelighed.

Utamaro nøjedes ikke med at studere sine modeller, men på god malervis gjorde han sig til ét med dem og oplevede dem indefra. Han fandt behag i deres bedærvede selskab og fik god baggrund for at

Et »japaneseri« af Vincent van Gogh. Det hedder »Træet«, er malet i Paris 1886 og tilhører nu V. W. van Goghs samling i Amsterdam. Originalen måler 55×46 cm.

Kunstneren har kopieret Hiroshiges træsnit og ude i siderne tilføjet en dekoration, der skal ligne japanske skriftegn, for at fremhæve motivets oprindelse.



skildre det modne og frodige frem for det jomfruelige og knibske. Hans forkærlighed for lange, søjleagtige, men smidige skikkelser minder om mode-skaberens overnaturligt lange påklædnings-modeller. Måske drejer det sig om en genspejling af 1700-tallets foretrukne kvindetype, *Lange Elisa*, der dekorerer datidens kinesiske blåmalede porcellæn. Det er tiden for øst-vestlige forbindelser, og vi opfatter gerne de lange skikkelser som østens elegante fortolkning af vestens overdimensionerede kvinder.

Da Japan i 1854 blev åbnet for vestlige magter gik der ikke lang tid, før japanske træsnit blev kendt i Europa, og efter Japans deltagelse i 1862 i *Den Internationale Udstilling* i London blev japansk indflydelse mærkbar i europæisk maleri og kunstindustri — ja endog i kogekunstens kræsne smag.

Mens *Hokusai* indførte landskabsbilledet i træsnit, blev det *Ichiyusai Hiroshige* (1797—1858), der genskabte landskabets bløde farvetoner i træsnit-teknik. Begges berømmelse bekræfter, at de mestrede deres håndværk, og dog tilhørte de en tid, da træsnittet var i tilbagegang og på nippet til at bukke under som kunstart.

Slet så galt gik det ikke. Ligesom *Utamaro* i sin tid fremtryllede kvindeportrætter, og *Hokusai* og *Hiroshige* skabte billedserier af berømte japanske landskaber, således arbejder nutiden med billedtryk af land og folk. Fra jagende jettly eller roterende hotelkupler højt til vejrs over Tokyos sydende menneskehav ser man nu det hellige bjærg *Fujisan's* majestætiske silhouet. Nye forrygende udsigter præger moderne japanske tryk. Man taler se- nest om *Eet Hundrede Nye Japanske Udsigter*.

Martha Boyer.

Forsiden: Utamaros gengivne portræt viser en kvinde fra forlystelseskvarteret i Edo. Hendes mange hårsmykker, der må formodes at være af bambus eller lakeret træ, minder om blomster-støvdragere og har samme tiltrækkende funktion som disse. Blomster-ornamenter pryder kammen fortil i håropsætningens midte samt to af hårpindene og anes som en fortsat dekoration på kimono'ens lette stof (se nederst til venstre). En tredie hårpind har fastbundet en »elskovsknude« og behøver næppe nærmere forklaring. Det gør derimod den bladformede viftes motiv og skrift. Det første fremkalder fornemmelse af havluftens kølige brise, mens det skrevne 31-stavelles digt (waka) giver udtryk for bange anelser om en lignende kølighed hos en ventet elsker. Malerens signatur ses til venstre i billedet, der dateres til tiden omkring 1790. Træsnittet måler 37,4×26,2 cm.

Bøger: Karl Madsen: Japansk Malerkunst (med talrige illustrationer i træsnit), 1885. — Gustav Lorenzen: Japanske Træsnit (side 94—103 i »Jeg er Samler«, bind I af Politikens Samlerserie, 1955).

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



havne ved henholdsvis Røsnæs' vestende og Svanegrunds østende, vil de kunne gøre turen på mellem 65 og 70 minutter, måske på blot 65 minutter.

Kalundborg-Århus færgernes køreplanmæssige opholdstid i færgehavnen er som regel 30 minutter eller mere, men for visse ture eller rettere sagt ophold mellem turene kun 25 minutter.

De store bilfærger på ruten mellem Halsskov og Knudshoved bruger ca. 50 minutter om overfarten, hvis længde er 19 km. Disse færger ligger ca. 25 minutter i havn mellem turene.

Kalundborg-Juelsminde-færgerne sejler efter en fartplan, hvor liggetiden i havnene er 25 minutter. En dobbelttur varer præcist 6 timer brutto.

Følgelig synes det at være muligt at skabe en regelmæssig færgeforbindelse

mellem Røsnæs- og Svanegrundhavne, hvor færgerne bruger præcist 3 timer pr. dobbelttur.

Kalundborg-Århus færgerne vil i hovedsagen blive overflødiggjort, hvis den direkte forbindelse mellem Røsnæs og Svanegrund realiseres. Det vil da være rimeligt at indsætte dem på denne rute.

Herved opnås den store fordel, at færgerne, der nu sejler hver 3 dobbeltture pr. døgn, vil kunne sejle 8 dobbeltture pr. døgn. Hvis naturene undlades for den ene af færgerne, behøves der kun 5 besætninger til døgndriften med de to færger, hvortil kommer reserveerne.

Da der helst bør afsejle en færge hver time, må der desuden indsættes en tredje færge. Hvis forbindelsen udbygges som kombineret vej- og jernbaneforbindelse allerede ved ibrugtagningen, bør den

tredie færge være en kombineret bil- og togfærge. Egentlig burde alle færger være kombinerede bil- og togfærger. Men omskiftningen fra tog til færge og omvendt i Kalundborg foregår erfaringsmæssigt så hurtigt og bekvemt, at det måtte synes at være en unødvendig stor luksus, om man ville søge at overføre alle jernbanetrafikanter med lyntog eller gennemgående eksprestogsvogne, hvilket forudsætter indsættelse af 3 færger med jernbanespor.

Korsør-Nyborg færgeruten og navnlig Halsskov-Knudshovedruten vil utvivlsomt blive aflastet noget af en færgerute mellem Røsnæs og Svanegrund.

Derfor kunne man måske tænke sig at overføre en af Halsskov-Knudshoved færgerne til Røsnæs-Svanegrund-ruten. I så fald kunne tredækkeren, »Arveprins



Hurtigbanen fra København til Aarhus og Horsens er her vist som en linie, der forbinder Sjælland og Jylland direkte, via Samsø.

Danmarks areal-tyngdepunkt ligger lidt nordvest for Odder. Landbefolkningens tyngdepunkt ligger sydøst for Odder, lidt uden for kystlinien. Bybefolkningens tyngdepunkt ligger i den vestlige del af Lammefjorden. Tyngdepunktet for hele befolkningen ligger 11 km nord for Røsnæs vestende.

Det er bemærkelsesværdigt, at Danmarks befolkning gennemsnitlig bor nordligere end den foreslåede hurtigbane mellem København og Aarhus – skønt denne ligger langt nordligere end bane-forbindelsen mellem København og Fredericia.

Knud«, komme på tale, dels fordi den har særlig stor kapacitet på grund af særlig stor længde og 3 vogndæk, der giver plads til 400 biler, og dels fordi den er særlig hurtig. På den andend side er »Knudshoved« og »Sprogø« fordelagtige ved at have jernbanespor.

Imidlertid vil en flytning af en færge fra Halsskov–Knudshoved-forbindelsen bevirke, enten at der bliver større tidsafstande mellem afgangene, eller at en af de ældre og mindre færger må ind-sættes på visse ture.

Størstedelen af trafikken og navnlig størstedelen af biltrafikken via Halsskov–Knudshoved er trafik mellem Sjælland og Fyn–Syddjylland–Tyskland, fordi trafikken til Midt- og Nordjylland hovedsagelig benytter andre færgeruter, og fordi trafikken mellem Sjælland og Midt- og Nordjylland er mindre pr. 1000 indbyggere end mellem Sjælland og Fyn–Syddjylland.

Derfor må man nok snarere tage sigte på at bygge en ny færge til Røsnæs–Svanegrundruten uden at skele stærkt til; at etableringen af ruten derved fordyres temmelig meget.

I så fald må den nye færge være en meget stor og meget hurtig kombineret bil- og togfærge, måske lignende den nye »Danmark« på Rødby–Femern-ruten. Dog må den gerne være mindre. Men til gengæld ville det nok være en fordel, om den er hurtigere, fordi større hastighed kan komme til større nytte på Røsnæs–Svanegrund-ruten, hvis længde bliver ca. halvanden gange Rødby–Puttgarten-rutens længde.

Et par ekstra indvundne minutter må tilskrives en særlig værdi, hvis færgerne skal sejle meget præcist som lyntogsfærger, og hvis der kun kan blive korte liggetider i havnene.

En regelmæssig trafik med færgeaf-gange fra begge havne hver time og med

turene varende en time må være et pænt mål at stile efter.

Men spørgsmålet er da, om der dermed skydes over målet med hensyn til kapacitet, eller om en færgetur pr. time er for lidt.

I øvrigt er trafikken og særlig biltrafikken jævnt tiltagende fra år til år.

Hvor megen trafik – jernbanetrafik og biltrafik – der vil komme, afhænger af mange forhold, bl.a. rejsebequemmelighed, tog- og færgeturstakster for de rejsende, for bilerne, for gods.

Når man betænker, hvor mange færger der skal være i fart mellem Korsør og Nyborg og Halsskov–Knudshoved, og at man endda her stadig må forøge kapaciteten ved at bygge nye færgelejer og nye færger, kan der næppe herske tvivl om, at en færgeafgang pr. time mellem Røsnæs og Svanegrund ikke kan være tilstrækkeligt, i alt fald ikke i ret lang tid.

Den skitserede forbindelse er imidlertid kun tænkt som en begyndelse.

Den kan udbygges videre i takt med væksten af det kvantitative behov.

Dette påvirkes i sin tur af, hvor gode forhold forbindelsen byder på for såvel vejtrafikken som jernbanetrafikken – ikke alene selve færgeruten, men også de tilsluttende dele af den direkte Sjælland–Jylland forbindelse.

(fortsættes)

USA's jernbaner er nu næsten rene godsbaner, for så vidt som persontrafikken mellem de større byer er blevet helt ubetydelig som følge af konkurrencen med flyvetrafikken, der dominerer fuldstændig.

Selv Pennsylvania Railroad's elektrificerede hovedlinie, for størstedelen med 4 spor, mellem New York og Washington, via Philadelphia og Baltimore, har ikke længere ret megen trafik, skønt eksprestogene gennemkører den 365 km lange strækning på tider ned til 3 timer 35 minutter incl. 5-6 standsninger undervejs. For at genvinde trafikken indsættes der i denne tid 50 nye motorvogne, som skal gøre turen på 2 timer 55 min. incl. stationsophold. Det svarer til 125 km i timen.

Disse elektriske motorvogne har hver 4 banemotorer, der tilsammen kan udvikle 2500 hk. Følgelig kan de accelerere meget hurtigt. De er bleven prøvekørt ved hastigheder op over 250 km i timen. Vognene, der er bygget af rustfrit stål, og som derfor er meget elegante i det ydre, er i det indre meget smukt og praktisk indrettet, nogle som salonvogne, andre - de fleste - som coaches, d.v.s. storsrumsvogne. De kan sammenkobles til toformationer på indtil 20 vogne.

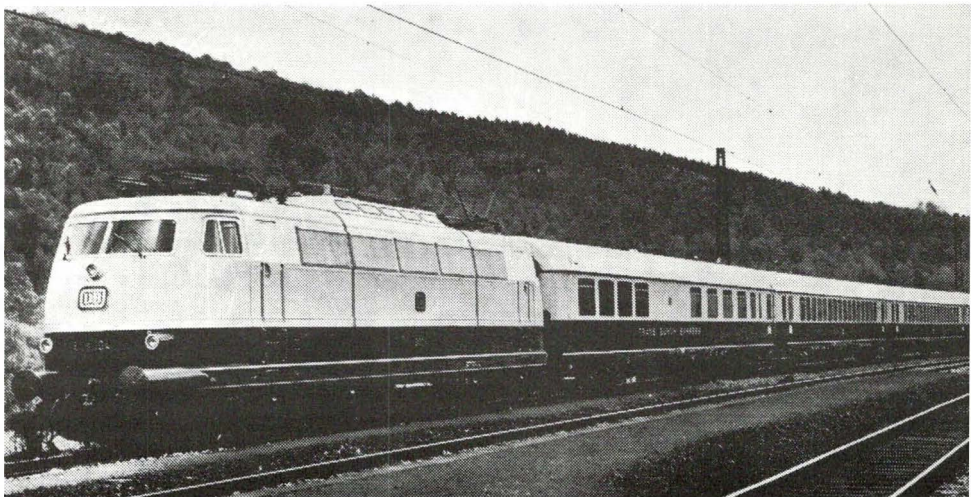


Nu kører selv ordinære tog op til 200 km i timen på denne strækning. Det gælder ganske vist kun enkelte tog, såsom »Blauer Enzian« og Rheinblitz«. Disse tog bruger dog 30 minutter om turen. Det svarer til 124 km i timen, altså en del mindre end det, som demonstrations-toget præsterede. Til gengæld drejer det sig om ordinære tog, der simpelthen skal overholde køretiden under alle omstændigheder og hver dag på deres lange tur

fra den ene ende af Tyskland til den anden.

Disse tog er sammensat af almindelige, moderne hurtigtogsvogne. De trækkes af elektriske lokomotiver af 03 typen, der har 2 bogier hver med 3 aksler, som alle er drivaksler. 03-erne vejer 103 ton, og kan udvikle godt 8000 hk varigt. De første 4 lokomotiver af denne type er lidt forskellige og vejer 110-112 t. Der skal nu bestilles 30 stykker til.

I forbindelse med den »Internationale Verkehrs Ausstellung« i München i 1965 kørte der daglig mellem udstillingsterrænet i München og Augsburg et tog, som kunne benyttes af udstillingsgæsterne. Dets maksimalhastighed var 200 km i timen, og til trods for, at det ikke kunne køre virkelig hurtigt før et stykke fra München, og det desuden måtte nedsætte hastigheden meget betydeligt et sted undervejs af hensyn til en skarp kurve, brugte det kun 26 minutter køreplanstid til at gennemkøre den 62 km lange strækning. Det svarer til 143 km i gennemsnit.



Ny engelsk lokomotiv-gigant prøvekøres

Siden 1. februar er et nyt engelsk-konstrueret diesel-elektrisk lokomotiv under prøve kørsel på en række engelske jernbanestrækninger. Lokomotivet er bygget af de kendte britiske *Hawker Siddeley*-fabrikker, der hidtil væsentligt har fremstillet motorer til flyvemaskiner og til rumfartøjer.

Det nye *Kestrel*-lokomotiv drives af en schweizisk tegnet *Sulzer-engine*, der udvikler 4000 hk, og det har en top-hastighed på 110 miles (ca. 175 km) i timen. Driften er særdeles økonomisk, og Hawker-Siddeley-koncernen har allerede modtaget interesserede forespørgsler fra jernbaneselskaber i De forenede Stater og fra den centrale jernbanedirektion i Sovjet-Rusland samt fra de australske statsbaner. Kontrolpanelet er af samme art som de elektroniske styreanlæg, der findes i fabrikernes luftfartøjer, og kontrollen kan konverteres, således at apparaturet kan anvendes også

i lokomotiver uden fører. I en tre siders omtale af det nye lokomotiv skriver det store London-tidsskrift »The Illustrated London-News« bl.a. følgende:

»Hvis British Rail beslutter sig til at bruge *Kestrel*-lokomotivet, vil banerne kunne påregne betydelige besparelser i forhold til de udgifter, som er forbundne med en nu planlagt elektrificering af visse banestrækninger . . . en flåde af *Kestrel*-lokomotiver ville eliminere nødvendigheden af elektrificering.«

Det nævnte blad skriver videre, at et af anvendelsesargumenterne for et så kraftigt lokomotiv som *Kestrel* er den langt større brugs-fleksibilitet, det byder på, i modsætning til den hidtil vidt og bredt accepterede doktrin om flere trækraft-enheder, f.eks. i form af flere lokomotiver koblede sammen, når særligt lange eller hurtige tog skal føres frem, eventuelt over kraftige liniestigninger. Vedligeholdelse af *Kestrel*-maskinerne er langt lettere og reservedels-udskiftning

ger væsentligt billigere, end tilfældet har været med andre stærke lokomotiver.

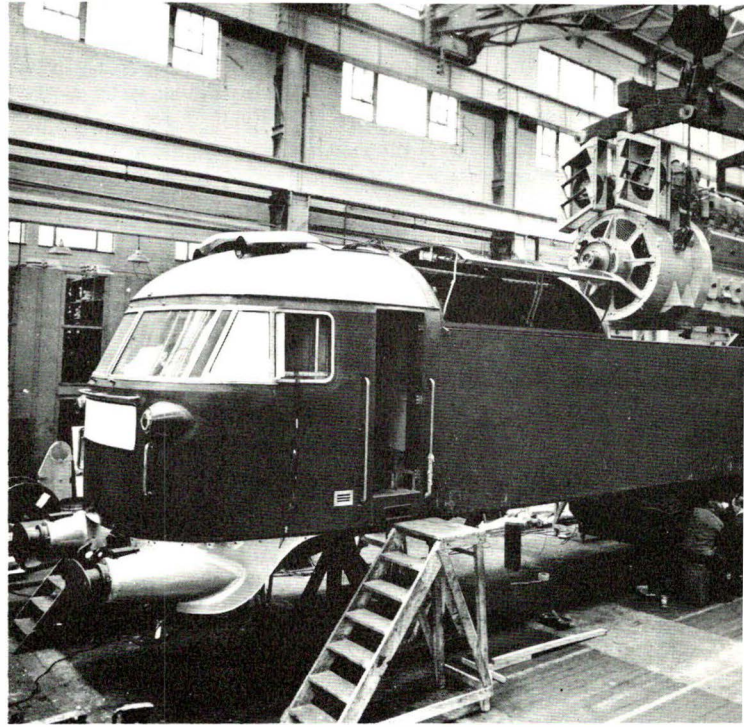
Der er træk på samtlige seks af *Kestrel*-lokomotivets aksler, og lokomotivets ydre er skabt efter samme strøm-linie-principper, som anvendes i moderne automobil-design. Fører-kabinen er indrettet med en lang serie af tekniske raffineringer, der skulle kunne modvirke eller helt eliminere den farlige *driver-fatigue* – førertræthed. Og et udspekuleret system til lettelse af luftcirkulationen omkring motor-anlæggene holder disse anlæg usædvanligt rene.

Foreløbigt har teknikere fra British Rail og ingeniører fra Hawker Siddeley-fabrikkerne prøvekørt *Kestrel*-giganten på særligt valgte strækninger i England og Skotland. Det er hensigten at lade lokomotivet gøre sin entré i almindelig drift som maskine foran den berømte *Talisman*-ekspres, der løber mellem London og Newcastle.

V. J.

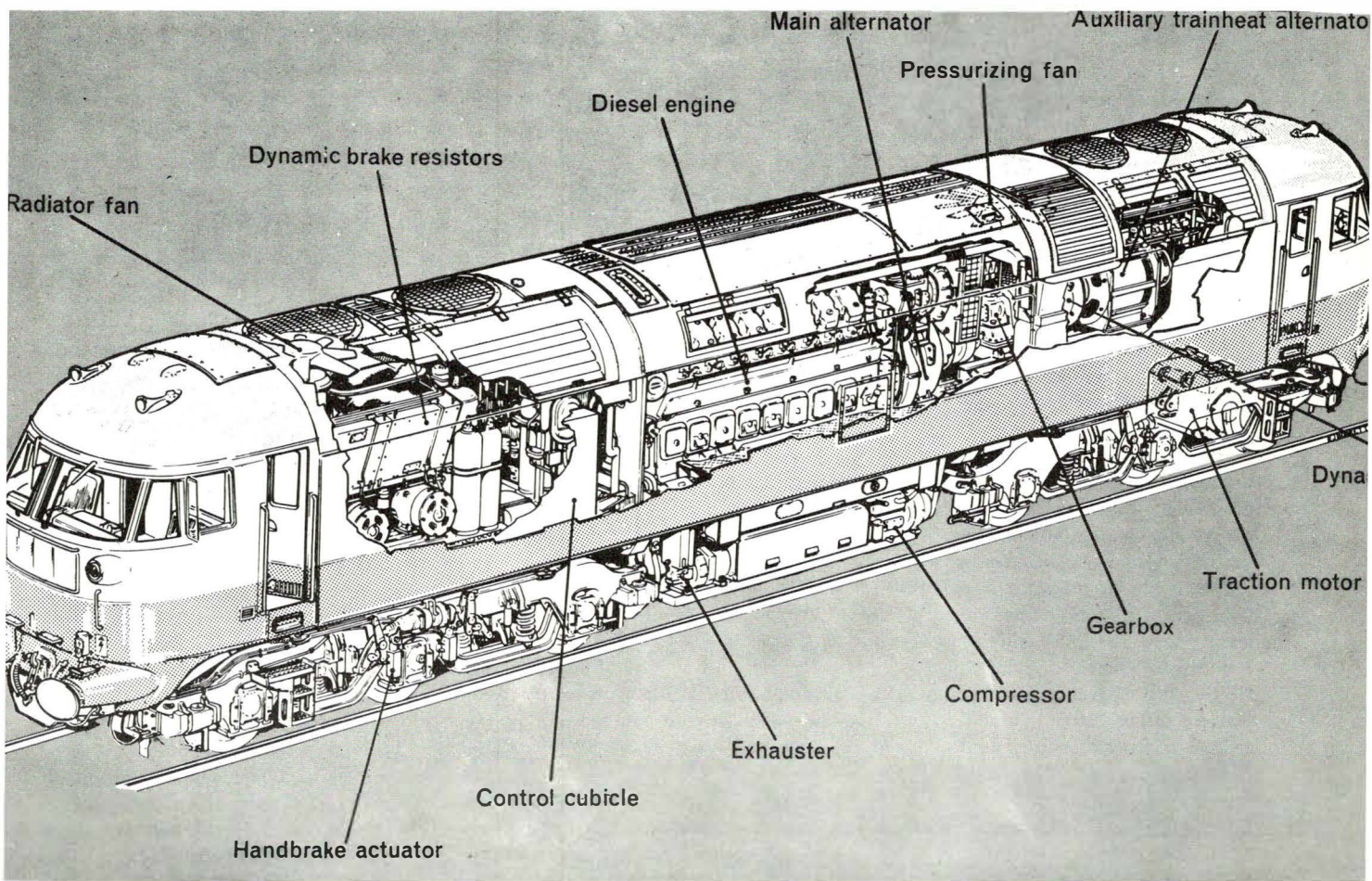


Til højre: 4000 hk hejses på plads i det nye lokomotiv.



Nederst til venstre:
Kestrel-lokomotivet fotograferet under en prøvekørsel.

Nederst til højre:
Oversigt over nogle af hoveddelenes anbringelse.



Aktivitet på jernbaneområdet

6

Jernbanerne skærper konkurrencen med luftfarten

Jernbanerne skærper nu konkurrencen med luftfarten ved indførelsen af såkaldte Inter-City-Tog og tilstræber samtidig at gøre togrejser så tiltrækkende, at folk lader deres biler stå hjemme og tager på f.eks. forretningsrejser i Europa med tog ved at give valgmulighed mellem et stort antal togforbindelser.

Inter-City-Tog er meget hurtige tog med moderne, komfortable vogne for såvel I. som II. klasse, som indsættes i trafikken mellem de store europæiske befolkningscentre over max. afstand på 600 km.

Inter-City-Tog vil kunne præstere en kommerciel rejsehastighed på ca. 100 km i timen inkl. stop, d.v.s. at man på strækningerne kommer op på betydelig større kørehastigheder. Ophold på stationer reduceres mest muligt – til en varighed på mellem 1 og 2 minutter.

Ved kørsel over landegrænserne foregår pas- og toldkontrol i toget for at undgå stop ved grænsestationer og for også på denne måde at gøre det så let

og behageligt for passagererne som overhovedet muligt. DSB og De tyske Forbundsbaner har på dette område gjort en pionerindsats, som nu kommer det øvrige Europa til gode.

Med Inter-City-Tog vil rejsetiden mellem en række af Europas storbyer blive betydeligt reduceret, medens luftfarten har stigende vanskeligheder med at overholde fartplanen på grund af forskellene i lufthavnene, og mange af Europas landeveje til tider er overfyldt med biler.

Fartplanen for Inter-City-Tog skal drøftes mellem de europæiske jernbaneadministrationer på en køreplanskonference i Prag til september. Indførelsen af Inter-City-Tog sker derefter officielt ved overgangen til sommerkøreplanen 1969, men allerede den 29. september ved vinterkøreplanens ikrafttræden indsætter DSB og De tyske Forbundsbaner et sådant Inter-City-Tog i farten mellem Hamburg og København. Dette tog, der får betegnelsen »Hansa-Express« bliver

det tredje lokomotivtrukne lyntog mellem de to byer, idet man her allerede har »København-Express« og »Hamburg-Express«, der for fremtiden ligeledes kommer til at høre til kategorien Inter-City-Tog. Der bliver dermed 3 daglige dobbeltture med Inter-City-Tog mellem København og Hamburg med afgang fra København kl. 7.00, 14.00 og 18.00, hvortil kommer de øvrige 6 internationale exprestogsforbindelser via Hamburg. I Hamburg bliver der forbindelse til andre hurtige togforbindelser ned gennem Europa bl.a. med de særlige »Trans-Europ-Express« (TEE-tog), der kun er indrettet med I. klasse.

Samtidig med indførelsen af Inter-City-Tog arbejdes der inden for de europæiske jernbaneadministrationer målbevidst på yderligere at øge hastighederne på skinnevejene, medens andre transportkategorier i stigende grad lider af forstoppelsesvanskeligheder. Det store slag om passagererne er for alvor begyndt.



Statsbanerne opretter databehandlingscenter Det nye anlæg vil bl. a. blive brugt til elektronstyring af lønudbetalingen

Statsbanerne, der var blandt pionererne i Danmark med hensyn til benyttelse af datamaskiner, opretter nu et center for elektronisk databehandling på den nye godsbanegård i København.

DSB anskaffede allerede for adskillige år siden sit første EDB-anlæg, og det er efterhånden taget i brug til løsningen af mange forskellige administrationsopgaver. Behovet for elektronisk databehandling er imidlertid steget i takt med intensiveringen af rationaliseringsbestræbelserne inden for DSB-administrationens forskellige grene, og det nuværende EDB-anlægs kapacitet er derfor nu ikke længere tilstrækkelig.

DSB har derfor sluttet kontrakt med firmaet Burroughs Regnemaskiner om levering på lejebasis af et stort B 3500 EDB-anlæg med 6 magnetbåndstationer og et stort magnetpladelager.

Anlægget vil blive installeret i det nye

databehandlingscenter på Københavns godsbanegård og skal være klar til brug i efteråret 1969. Det vil dermed indgå som et vigtigt led i de fortsatte bestræbelser for at modernisere og billiggøre statsbanernes administration. Blandt opgaverne, som skal løses på det nye anlæg er personaleregistrering, herunder lønudbetalinger, regnskab og statistikker, lagerstyring og indkøbsdispositioner samt produktionskontrol på værkstederne.

På længere sigt vil EDB-teknikken også kunne udnyttes på mange andre områder f.eks. til styring af toggangen på den københavnske S-bane og til rangering på visse store godsbanegårde.

En række arbejdsgrupper nedsat af generaldirektoratet er for tiden beskæftiget med behandling af de mange problemer, som melder sig med den stigende anvendelse af elektronisk databehandling inden for statsbanerne.

Expropriationer til den københavnske tunnelbane

Som led i forberedelserne til bygningen af den københavnske tunnelbane skal der om kort tid nedsættes en expropriationskommission til besigtigelse af de arealer, som skal exproprieres til banen. Kommissionen kommer til at bestå af kongelig kommissarius Jørgen Lindtner, to kommunevalgte medlemmer og to regeringsvalgte.

Tunnelbanen kommer i første omgang til at omfatte strækningen fra Dybbølsbrostationen over Hovedbanegården til Rådhuspladsen og herfra videre til Højbro, Kgs. Nytorv og Østerbro. Anlægsudgifterne skønnes at blive ca. 300 millioner kroner.

Boringerne som led i jordbundsundersøgelserne på tunnelbanestrækningen er allerede godt i gang, og ca. halvdelen af boringerne er nu udført. Først efter borearbejdets afslutning vil der kunne træffes beslutning om på hvilken måde, tunnel-

Statsbanerne med i nyt europæisk samarbejde

Trafikministeren ønsker skitseforslag til to DSB-datterselskaber

Statsbanerne har tilsluttet sig et nyt europæisk jernbanesamarbejde – en poolordning som er trådt i kraft fra årets begyndelse og som administreres fra Bern omfattende flere tusinde åbne godsvogne for transport af containere, biler, tungt og langt gods. Statsbanerne deltager i dette samarbejde med ikke mindre end 750 vogne, leveret fra Scandia i Randers. Ved vognenes kørsel i udlandet kan de udnyttes af andre landes jernbaner, således at man herved for fremtiden slipper for den tomkørsel, som var ved at blive et alvorligt problem for de europæiske jernbaner. Ved for fremtiden at udnytte vognene i fællesskab opnås en langt bedre udnyttelse af vognene, og samtidig er der for et land som f.eks. Danmark mulighed for indtjening af udenlandsk valuta ved at stille vogne til rådighed for andre lande, medens DSB kan udnytte udenlandske godsvogne her i landet. I mange tilfælde vil de danske vogne komme til at køre i udlandet i flere år i træk. Hvert fjerde år skal de dog kaldes hjem for eftersyn. Vognene har en lادلængde på 12,5 m med en sidehøjde på 45 cm og kan laste indtil 27,5 tons.

Statsbanerne har betydelig større vogne af omtrent samme type under bygning, vogne med 18,5 meters lادلængde og en lasteevne på max. 56 tons beregnet til meget tungt gods.

Inden for de europæiske jernbaneadministrationer arbejdes der videre på udbygning af samarbejdet efter poolprincippet, således at den samme høje udnyttelsesgrad kan opnås også for en række specialvognstyper.



banen skal bygges. Man foretrækker så vidt muligt en udførelse efter åben gravsystemet, hvorunder man foretager udgravningerne fra jordoverfladen, medens man, hvor der er tale om bevaringsværdige bygninger eller lignende, må føre tunnelen frem ved borer i undergrunden. Ved anvendelsen af den sidstnævnte metode, må banen anlægges i en ganske betydelig dybde.

Trafikminister Ove Guldberg har anmodet generaldirektør P. E. N. Skov om inden 1. oktober at fremkomme med et skitseforslag for etablering af to DSB-datterselskaber – et for den københavnske nærtrafik og et andet for Statsbanernes rutebiler.

Der skal nu rent internt inden for Statsbanerne gennemføres en række undersøgelser til nærmere belysning af de problemer, der melder sig bl.a. af selskabsretlig art ved etablering af sådanne datterselskaber. Et datterselskab for den københavnske nærtrafik vil – såfremt planerne realiseres – først og fremmest kunne omfatte S-banen, og der ville i og for sig intet være i vejen for, at man, såfremt man måtte ønske det, også inddrog Kystbanen, Frederikssundbanen og den helt nye Køgebane.

I det storkøbenhavnske område foregår allerede store, stærkt kapitalkrævende anlægsarbejder på banerne, arbejder der også vil fortsætte i de kommende år for modernisering og effektivisering af trafikken. Mere eller mindre frigjort for dette arbejde ville Statsbanerne med større kraft kunne koncentrere sig om udviklingen af den øvrige del af landets jernbanetrafik.

Statsbanernes rutebilvæsen – den anden af de nævnte muligheder for DSB-datterselskaber – beskæftiger godt 500 rutebiler og fornyer til stadighed vognparken med normalt ca. 60 vogne om året. Til efteråret, nemlig med vinterkøreplanens ikrafttræden 29. september, begynder Statsbanerne også rutebiltrafik på Bornholm, idet de bornholmske jernbaner da indstiller virksomheden.



DSB-arbejdsgruppe for fremtidens containertransport Statsbanerne vil komme til at spille en fremtrædende rolle ved afviklingen af fremtidens containertransport

Containertrafikken er under hurtig udvikling, idet flere og flere godsafsendere går over til at benytte denne hurtige effektive transportform. Statsbanerne har tilsluttet sig jernbanernes internationale containertrafik-organisation »Intercontainer« og er allerede deltager i containertransporterne.

Containertrafikken egner sig i særlig grad for jernbanerne, og Generaldirektoratet for statsbanerne har nu nedsat en arbejdsgruppe til at undersøge alle de muligheder og de tekniske problemer, udviklingen inden for containertransport vil medføre for DSB.

Arbejdsgruppen, der skal være hurtigtarbejdende, har fået trafikchef A. V. Jensen som formand og består desuden af bl.a. tarifchef J. F. Th. Jensen og chefen for personal- og organisationsafde-

lingen E. Rolsted Jensen. Arbejdsgruppen skal bl.a. undersøge mulighederne for anvendelse af containere også i den indenrigske godstrafik som led i udviklingen af Statsbanernes hurtige »fra dør til dør-transport«.

Som hovedknodepunkter for containertrafikken skal der etableres en række specielle containerterminaler, og arbejdsgruppen skal undersøge, hvor i landet disse terminaler bedst kan placeres f.eks. i København, Odense, Esbjerg, Fredericia, Århus og Aalborg med ekspeditions-muligheder for containere også andre steder i landet.

Arbejdsgruppen skal desuden behandle en hel række jernbanetekniske spørgsmål såsom anskaffelse af særligt materiel til containertransport og samarbejdet med andre transportkategorier.

Lejesatser for tjeneste- og lejeboliger pr. 1. november 1968

a) For lejeboliger fastsættes boligbidraget efter følgende lejesatsskema;

Nettoetageareal af værelser og kamre i m ²														Hoved- stad	Køb- steder	Landet
≤14	>14 -17	>17 -21	>21 -25	>25 -30	>30 -37	>37 -45	>45 -55	>55 -67	>67 -82	>82 -100	>100 -122	>122 -148	>148			
0	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	360	264	180
1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	432	324	228
2	0	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	504	384	288
3	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	576	456	348
4	2	0	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	648	516	408
5	3	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	720	588	468
6	4	2	0	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	792	648	516
7	5	3	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	864	708	576
8	6	4	2	0	..	..	..	..	..	..	..	..	..	936	780	636
9	7	5	3	1	0	..	..	..	..	..	..	..	..	1008	840	684
10	8	6	4	2	1	0	..	..	..	..	..	..	..	1080	912	756
11	9	7	5	3	2	1	0	..	..	..	..	..	..	1152	972	804
12	10	8	6	4	3	2	1	..	..	..	..	..	..	1224	1044	864
13	11	9	7	5	4	3	2	0	..	..	..	..	..	1332	1104	924
	12	10	8	6	5	4	3	1	..	..	..	..	..	1440	1200	972
	13	11	9	7	6	5	4	2	0	..	..	..	..	1548	1296	1068
		12	10	8	7	6	5	3	1	..	..	..	..	1656	1392	1164
		13	11	9	8	7	6	4	2	0	..	..	..	1764	1488	1260
			12	10	9	8	7	5	3	1	..	..	..	1872	1584	1356
			13	11	10	9	8	6	4	2	0	..	..	1980	1680	1452
				12	11	10	9	7	5	3	1	..	..	2088	1776	1536
				13	12	11	10	8	6	4	2	0	..	2304	1884	1632
					13	12	11	9	7	5	3	1	..	2520	2076	1728
						13	12	10	8	6	4	2	0	2736	2268	1920
							13	11	9	7	5	3	1	3060	2592	2232
								12	10	8	6	4	2	3384	2916	2556
								13	11	9	7	5	3	3696	3240	2880
									12	10	8	6	4	4032	3552	3204
									13	11	9	7	5	4344	3888	3528
										12	10	8	6	4668	4200	3852
										13	11	9	7	4992	4524	4176
											12	10	8	5316	4848	4500
											13	11	9	5640	5172	4824
												12	10	5964	5496	5148
												13	11	6288	5820	5472
													12	6612	6144	5796
													13	6936	6468	6120

	En- familiehus	Anden bolig
Uden installationer	1	0
Med 1 af installationerne: vand, gas, wc og bad	2	1
Med 2 af installationerne: vand, gas, wc og bad	3	2
Med bad + 2 af installationerne: vand, gas og wc	4	3
Med centralvarme	5	4
Med centralvarme + 1 af installationerne: vand, gas, wc og bad	6	5
Med centralvarme + 2 af installationerne: vand, gas, wc og bad	7	6
Med centralvarme + bad + 2 af installationerne: vand, gas og wc	8	7
Med vand + gas + wc	8	7
Alt undtagen centralvarme	9	8
Alt undtagen bad	12	11
Alle installationer	13	12

b) For tjenesteboliger fastsættes boligbidraget 3 satser lavere end for en tilsvarende lejebolig.

c) Garagebidrag: 440 kr. årlig.

Ikke altid lige morsomt at være lokomotivmand

Da jeg den 25. juli kom kørende med et rangertræk på Roskilde station, opdagede jeg, at to små børn på ca. henholdsvis to og tre år, var ved at kravle fra skinnerne over perronkanten i spor 3. På dette tidspunkt var der gennemkørsel for »Københavns Ekspres« i dette spor.

Der sad en herre på en bæk ved siden af børnene på perronen, men han hjalp dem ikke.

Børnene kom dog hurtig op, og fortsatte, tilsyneladende ifølge med voksne, igennem perrontunnelen.

Vi kørte længere imod vest på stationen. »København Ekspres« kørte igenem, og umiddelbart herefter så jeg atter børnene imellem stationens to gennemkørselsspor 3 og 4.

Nu var der gennemkørsel for »Nordjyden« og der skulle handles hurtigt. Jeg standsede hurtigt rangertrækket og ringede til »den fungerende«, der var nærmere børnene end jeg var. »Den fungerende«s medhjælp fik hurtigt fat i børnene og de var uden for fare.

Man kan nu kun håbe, at forældrene passer bedre på børnene en anden gang, og dermed skåner en lokomotivmand for den frygtelige oplevelse det må være, at køre sådan to små, helt uvidende, rollinger ihjel.

Lkmh. *J. A. Larsen,*
Roskilde.

Byttelejlighed

Århus – København

Haves i Århus: 2 værelser centralt beliggende ved Harald Jensens Plads. Leje kr. 197,50. Indskud 3 mdr.s husleje.

Ønskes i København (helst Glostrup eller nære omegn): Tilsvarende eller større. Husleje max. kr. 600,00.

Henv.: Politibetjent Poul Erik Andersen, politiskolen, tlf. SU 3840, lokal 294. Efter 12. oktober: politistationen i Glostrup, tlf. (01) 96 14 48.

Rønne – København

Haves i Rønne: God, centralt beliggende 2½ værelses med centralvarme, toilet med badekar og bruser, altan mod syd. Leje pr. md. kr. 291,37 incl. varme. Indskud ca. kr. 2.200,-.

Ønskes i København (gerne Amager): Tilsvarende lejlighed.

Henv. Politibetjent Ernst Vesterdahl, politiskolen, tlf. SU 3840, lokal 294. Efter 12. oktober: Kastrup politistation, tlf. (01) 50 14 48.

PERSONALIA

Genantaget pr. 1/7 1968

Lkmhasp. P. K. Haages, Hg mdt.

Forfremmelse til lokomotivassistenter pr. 1/7 1968

Lokomotivmedhjælperne

D. Paasch, Rødby Færge mdt. i Rødby Færge mdt.

S. A. Adolphsen, Av mdt i Av mdt.

N. B. Kristensen, Av mdt. i Av mdt.

J. J. K. Ettrup, Rødby Færge mdt. i Rødby Færge mdt.

Forfremmelse til lokomotivfører

(15. lkl.) efter ansøgning pr. 1/7 1968

Lokomotivfører E. Laursen (12. lkl.)

Ar mdt. i Ar mdt.

Forflyttelse pr. 1/8 1968 efter ansøgning

Lokomotivfører J. F. Degn (15. lkl.)

Rf mdt. til Ab mdt.

Forflyttelse pr. 15/7 1968 efter ansøgning

Lokomotivassistent J. Døj, Kø mdt. til Str. mdt.

Afsked

Afsked efter ansøgning pr. 31/8 1968

Lokomotivfører (12. lkl.) (depotfst) G.

A. Thøgersen, Hr mdt gr. svag m. pension.

Afsked efter ansøgning pr. 30/9 1968

Depotleder (15. lkl.) K. H. Wulff,

Av mdt. gr. alder m. pension.

Afsked efter ansøgning pr. 30/9 1968

Lokomotivfører (15. lkl.) S. P. Christensen, Gb mdt gr. svag m. pension.

Dødsfald

Lokomotivfører K. Svendsen, Ng mdt. er afgang ved døden 10/6 1968.

Pens. lokomotivfører Hans P. Pedersen, Århus, er afgang ved døden 5/6 1968.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

K. Andersen,
lokomotivfører, Gb.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

J. R. T. Nielsen,
lokomotivfører, Gb.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

N. Juel Christensen,
lokomotivfører, Esbjerg.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

H. H. Nielsen (Bradsted)
lokomotivfører, Esbjerg

»Jubilæumsforeningen 1. distrikt«

Opmærksomheden henledes på at jubilæumsforeningen, afholder sin store årlige festlighed, mandag d. 28. oktober kl. 12.00 i selskabslokalerne Folkets Hus, Enghavevej. – Der vil samtidig blive afholdt en kort generalforsamling med valg af ny bestyrelse m.m.

P. F. V.
Preben Wichmann.

Slagelse

Med lokomotivpersonalets forflyttelse fra Slagelse maskindepot pr. 1. september 1968 ophører Slagelse afdeling fra samme dato at regne.

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

Flytning

Husk i god tid at melde flytning til postvæsenet. Hvis medlemsbladet udebliver, meld det da til postvæsenet. Hjælper dette ikke, skriv så til bladets ekspedition.

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

Artiklers indsendelse

Artikler eller notitser, som ønskes optaget i medlemsbladet, skal foreligge hos redaktionen senest 3 uger før, medlemsbladet udkommer den 10. i hver måned. Op til højtiderne må regnes med længere frist, for at optagelse kan være sikker.

En billig tolver

Arbejderbevægelsens eget forlags bogklub – *Fremads Folkebibliotek* – er stadig blandt de førende. FFB's start i 1952 førte til en revolution på bogspredningens område. Hidtil var gode romaner ofte forbeholdt en eksklusiv kreds, kun trykt i små oplag og til deraf givne højere priser. Fremad mente dette var udemokratisk og skabte den første moderne bogklub i efterkrigstidens Danmark. I præsentationen af sin 17. sæson fremhæver forlaget med rette, at FFB er »boglæsernes egen bogklub« – en understregning af, at Fremad er et kooperativt foretagende, der ikke skal give overskud, og at hver bogkrone derfor investeres i udgivelsen af værdifulde bøger til virkelig favorable priser. Det betyder, at medlemmer af Fremads Folkebiblioteks bogklub – *Bogringen* – kan erhverve sæsonens bøger for kun kr. 14,75 pr. bind – endda indbundet i gedigent svinelederfarvet helbind.

Gratis succes-roman til alle Bogring-medlemmer

Man mærker straks, at man får meget for pengene i *Bogringen*. Alle medlemmer får med det samme udleveret en gratis gavebog: spændingsforfatteren Hammond Innes' *Vredens Vulkan* – om en RAF-pilot, der møder sin plageånd fra krigsårene – en sadistisk KZ-læge – med hvem han har et regnskab at gøre op. Alle, der kender Hammond Innes, ved at man er fastholdt i et spændende jerngreb til sidste side.

Dramatiske menneskeskæbner i eksotisk miljø

James A. Micheners store 2-binds roman *Hawaii* danner optakt til sæsonen. *Hawaii* er et af vor tids mest bemærkelsesværdige værker på alverdens bestsellerlister – en fængslende handlingsroman om de mennesker, der gennem tiderne kom til de fjerne øer i Stillehavet og blev hvirvlet ind i begivenhedernes malm-

strøm som vindere eller tabere i det store spil om kærlighed og rigdom, magt og berømmelse. *Hawaii* er en Stillehavets *Borte med Blæsten* – som man gang på gang vil vende tilbage til. Også som farvestorfilm blev *Hawaii* en verdenssucces.

Prisbelønnet roman om et trekantdrama og storflimbogen *The Sound of Music*

Næste bogpakke rummer Poul Ørums *Natten i Ventesalen* – en realistisk skildring af en erotisk konflikt, der næres af lillebyens forgiftede sladder. Ørum fik tildelt æresprisen *De gyldne Laurbær* for denne roman.

I samme sending får man Maria Trapps *Familien Trapp*, der dannede grundlag for filmen *The Sound of Music*. Her oplever man ikke blot den del af den syngende families historie, som blev vist i filmen, men også hvad der skete efter flugten over bjergene, da familien skulle begynde et nyt liv på bar bund.

Tolv nævninges dilemma – kriminaldrama 1. gang på dansk

Arvingen til en stor formue – en lille dreng – findes myrdet, og hans kvindelige formynder anklages for mordet. Tolv jurymedlemmer holder hendes liv i deres hånd.

Raymond Postgates »Sandheden« – og kun sandheden« har aldrig før været udsendt på dansk.

I denne tredje bogpakke får man desuden Vibeke Willumsens *Jeg elsker blåt*, der netop er blevet filmatiseret. Det er en roman om kærlighedens forbudte frugter, om den 14-årige Judiths og den 36-årige Hugos erotiske forhold og om de begivenheder, der førte hende i armene på en ung jazz-musiker.

Roman om politisk råddenskab i USA

I 2-binds romanen *Alle Kongens Mænd* skildrer Robert Penn Warren en politisk opkomling, en sydstatsguvernør, og de egoistiske og korrupte mænd og kvinder, der driver deres listige spil bag hans ryg

og langsomt ændrer hans oprindelige idealisme til diktatorisk magtskyg.

Nobelpristager-roman – første gang på dansk

Nobelprisforfatteren Miguel A. Asturias' *Stormvind* er en nådeløs skildring af de sydamerikanske bananplukkeres kummerlige tilværelse og af det ulmende oprør, der når som helst kan bryde ud og knuse diktatorernes og de amerikanske monopolforetagenders magt.

I sæsonens femte bogpakke kommer også den folkekære forfatterinde Karen Aabye med sin livsbekræftende roman *Vi kan sagtens* om den letsindige Lajsa, der venter et barn, men ikke kender dets far, og om alle de varmhjertede baggårdsbeboere, der hjælper hende i den trange tid.

Mesterværk om mellemkrigstiden

Som sidste roman i *Bogringens* 1968/69-serie udsendes Michael Tejns 2-binds roman *Sønnerne* – en handlingsmættet skildring af mellemkrigstiden, hvor begivenhedernes skæbnesvangre perspektiver tvang menneskene til at vågne op af deres drømme og se virkeligheden i øjnene.

Mange ekstra fordele

Som *Bogringens* medlem bliver man også præsenteret for en række særtilbud, der både omfatter nyheder og tidligere udgivelser til betydeligt reducerede priser – en ordning, der skaffer plads til flere bøger på budgettet.

Sådan får man de billige bøger:

Siden sin start har *Fremads Folkebibliotek/Bogringen* været knyttet til sine medlemmer gennem kontaktmænd – de såkaldte bogombud – på mange af landets arbejdspladser. Er der intet bogombud på virksomheden, kan man alligevel opnå alle *Bogringens* fordele ved henvendelse til *Fremads Folkebibliotek*, *Nørrebrogade 54, 2200 København N*, og endelig kan FFB's bøger erhverves gennem enhver boghandel landet over.

