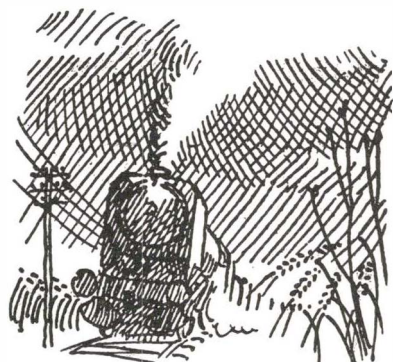




5

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. MAJ 1969 — 69. ÅRGANG

5

Indhold:

Medbestemmelse	2
Franske jernbaner sparer	3
40 procent af alle engelske tog har forsinkelser	4
DSB 5 årsplan for nyt rullende materiel	6
Sovjetiske lokomotivmænd	7
Tunnelen under Den Engelske Kanal Storebæltetsbetænkningens Sjælland- Jylland-projekt	9
Da købstæderne var små	13
Glimt udefra	14
Politisk økonomisk orientering	15
Set med andres øjne	16
Personalialia	19
Damernes Dag	20

Redaktører:

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

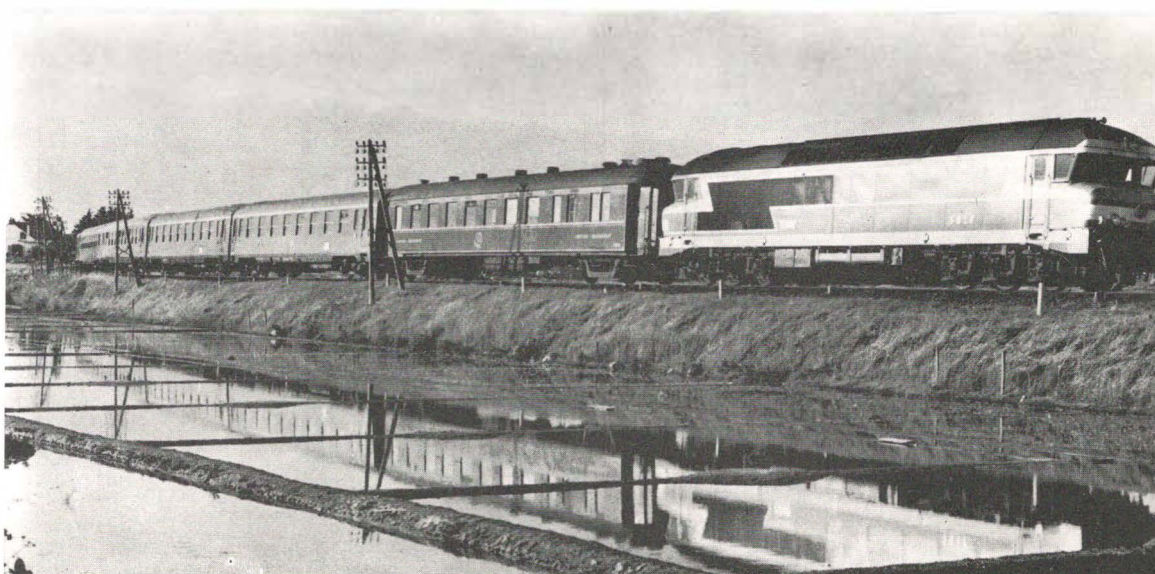
Redaktion og ekspedition:
Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Heil. (01 43) 7269.
Kontortid 9–16.
Lørdag lukket.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Sålænge fagorganisationerne har eksisteret, er der blandt disses medlemmer talt om at få medbestemmelse om arbejdspladsens økonomiske og driftsmæssige forhold. Med dette mål for øje har fagorganisationerne forsøgt at gå forskellige veje, og midlerne har været iklædt forskellig dragt. I vor tids bestræbelser hedder den »Demokrati på arbejdspladsen«. Med dens begreb, medindflydelse, har man et mere nuanceret udtryk for ønsket om indseende med arbejdspladsens økonomiske og driftsmæssige forhold. Det er imidlertid et spørgsmål, om fagbevægelsen ad fagretslig vej har nogen reel mulighed for at nå et virkeligt resultat, og om ikke politisk trufne beslutninger er eneste mulige vej til målet. Hertil kræves dog en ændring i den politiske mentalitet; men denne ændring er noget som sikkert udvikler sig i de opvoksende generationer; thi ingen af tidens politiske retninger har vist en farbar vej, det gælder uden undtagelse. Når den fagretslige vej heller ikke kan anses farbar, så skyldes det ikke alene, at arbejdsgiveren ikke vil afgive ejendomsretten til virksomheden og dermed ledelsesretten, men også fagbevægelsens opbygning, der i sin struktur er så konservativt indrettet, at faggrænserne i mangt et forhold har været hindrende for en rationel udvikling af spørgsmålet medbestemmelse. Kravet ville simpelthen have været mere opnåeligt, såfremt industriforbundstanken var ført ud i livet med alle dens organisationsmæssige konsekvenser. De mange adskilte fagområder på samme arbejdsplads hører fortiden til. Den tekniske udvikling, men også den menneskelige – i teknokratiets tidsalder måske især – kræver, at vi omstiller os til realiteterne og handler derefter. Det er en svær omstilling, men hvem siger, den skal være let. Der skal hjælpes på vej. Og med de mange fordomme, som findes både blandt arbejdstagere og arbejdsgivere, er det sikkert rigtigst at blive ved med at bearbejde problemerne ad fagretslig vej, så ideerne modnes. Det offentlige, stat og kommune, har en særlige forpligtelse til at gå vejen, thi her er tale om samfundsejede arbejdspladser, hvorfor der er særlige forudsætninger til at finde frem til løsningen af det, der er videregående end det midlertidige »Demokrati på arbejdspladsen«. Inden for statsbanerne må vi erkende, at personalet i en række forhold tages med på råd, men der er også her langt til det endelige mål. Der er en del teoretisk diskussion, som snarest bør omsættes til praktik.

Franske jernbaner sparer

De franske jernbaner har dårligt betalte medarbejdere, men til gengæld et materiel, der måske er det bedste og mest velholdte i Europa. Her er et billede af SNCF's diesel-elektriske lokomotiv »Le Coroisic« (3550 hp.) på linjen mellem Paris og Bretagne.



De franske jernbaner, der teknisk og administrativt anses for at være de bedst drevne i Europa, har siden sommerurolighederne i Frankrig og den deraf følgende valutakrise befundet sig i en tilstand af mangesidige besværligheder. Som bekendt gennemførte general *Charles de Gaulle's* regering, i stedet for at nedskrive den franske franc. en række foranstaltninger, hvis formål var at indtjene på gyngerne, hvad man satte til på karrussellerne: skatter og afgifter af direkte eller indirekte art blev sat i vejret, prisstop dekretedes, lønstop fastlagdes mere eller mindre logisk, kilder, hvorfra statskassen kunne hente kompensation for indtægter tabte under de langvarige produktionsstandsninger, blev tappede for hvad de kunne rykke ud med. Og SNCF måtte i kraft af regeringens dekret sætte sine takster op, – navnlig for godstransport.

Pr. 1. december 1968 var fragtraterne på de franske baner steget med 9,14 procent.

SNCF er ikke i absolut forstand et statsforetagende. Det er en fællesadministreret organisation af et antal privatejede jernbaner, der i 1937, i følge en plan udarbejdet af den daværende, meget dygtige minister for offentlige arbejder, *Georges Mandel*, sluttedes sammen med eet selskab, under betegnelsen *Société Nationale des Chemins de Fer*, hvori den franske stat (den gang den 3. republik) overtog 51 procent af aktiekapitalen – samt en forpligtelse til at yde årligt en nødvendig subventionering og en garanti

for dækning af et forudset, løbende underskud. I kraft af en kontrakt, der blev sat op i 1937 mellem den franske stat og de private jernbaneselskaber, som gik med ind i den nye aktieselskabs-organisation, fik »Société Nationale des Chemins de Fer« overdraget retten til at drive de franske jernbaners hovednet indtil 31. december 1982.

Imidlertid har en plan, der indeholder en række forslag til besparelser og som er regeringsinspireret, i de sidste måneder svævet som en trussel over de franske jernbaner. Den kaldes »plan NORRA«, og den har hentet sin nationaløkonomiske inspiration fra de ofte fornyede engelske *austerity*-foranstaltninger. Planen går ud på, at banernes udgifter skal skæres ned, og samtidigt vil banernes takster blive belagte med så store afgifter til staten, at SNCF's kommercielle rentabilitetsberegninger i ikke ringe grad forrykkes. De franske baners underskud på de årlige budgetter har sædvanligvis været stort, større end de engelske baners, næsten lige så stort som de tyske statsbaners. Det er en anerkendt praksis i mere eller mindre statsdirigeret jernbanedrift, at regnskabet belemres med ydelser af ren social art: nedsatte takster for transport af skolebørn, soldater, gamle mennesker osv., – godstransport på favorable betingelser af varer, der hidrører fra et kriseramte landbrug, og andet lignende. Også SNCF har sat penge til på denne praksis, skønt i mindre grad end andre europæiske jernbaneforetagender under statslig afhængighed.

Men nu ser det ud til, at de franske baners generaldirektør, *Roger Guibert*, for alvor sætter sparekniven ind.

De franske baners øverste chef har offentligt erklæret, at den strengeste sparsommelighed er nødvendig, at baneforetagendets produktivitet skal bringes op efter, og at enhver form for udgifter skal kontrolleres og motiveres.

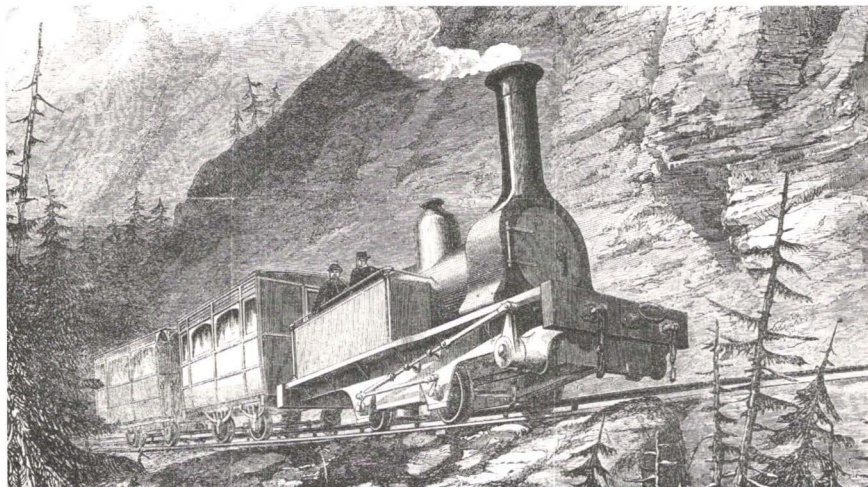
Det er indlysende, at de statsligt kontrollerede franske baner ønsker at kunne konkurrere med andre former for transport end ad skinnevejene. Og i de sidste måneder har m. *Roger Guibert* erfaret, at de store, franske lastbilfirmaer, der med deres tunge vogntog befærer landets udmærkede motorveje, underbyder jernbanerne, hvad godstransport angår.

De franske lastbil-transportdirektører har fundet frem til måder og midler, som giver dem mulighed for at konkurrere med jernbanerne, selv om også landevejstransporten har måttet acceptere nye afgifter. De har bl. a. kunnet snakke sig til rette med deres chauffører og deres andre medarbejdere.

Men de hundredtusinder af ansatte under SNCF har hidtil mødt et blankt afslag, når de ønskede at forhandle med banedirektionen om en lønforhøjelse, der i en rimelig grad harmonerede med den stigning i leveomkostninger, der har fundet sted siden sommeren 1968. De har heller ikke vundet ørenlyd for deres krav om en 40-timers arbejdsuge.

Et standardsvar til forhandlerne: »Kom igen, når vi har fået en anden regering!«
Wirius

40 procent af alle engelske tog har forsinkelser



Den 1. februar 1869 bragte det engelske månedsblad »The Illustrated London News« denne tegning af et særligt konstrueret damplokomotiv, beregnet til bratte stigninger og skarpe kurver. Lokomotivet blev bygget af en britisk ingeniør, mr. Fell, for det selskab, der drev en jernbane, anlagt over det godt 2000 meter høje alpepas mellem Val des Arcs i Frankrig og Vale Dora Riparia i Italien. Lokomotivet trak på tre skinner – en ekstra bygget mellem de to normale, og det var forsynet med et sæt horisontale hjul. Det klarede den ca. 11 km lange strækning op ad bjergsiden uden vanskeligheder, selv om stigningen androg 1/15. Mont Cenis-banen byggedes med tilslutning til den italienske banestrækning, der sluttede ved Brindisi, på halvøens hæl, og engelske postforsendelser til Indien be-sørgedes ad denne rute.

Sådan så et engelsk dampdrevet tog ud for ca. 80 år siden. På de tider tog man ikke køreplanen så nøje. Formiddagstogene kom til denne eller hin station mellem kl. 8 og kl. 12, og eftermiddagstogene havde en tilsvarende tidsmargin. Man tog rimeligt hensyn til lokomotivets veloplagthed eller det modsatte ...



Jernbaneteknikere fra mange lande deltog fornyligt i en kongres, arrangeret af British Rail. Kongressens emne var elektrisk jernbanedrift, og blandt deltagerne var en russisk delegation af teknikere, der ses på dette billede, taget i Derby Technical Centre. Russerne har som baggrund et af de nye Hawker-Siddeley diesel-elektriske lokomotiver, type Kestrel (4000 hp.).

Antallet af engelske tog, der ikke kan overholde deres ankomst- og afgang-plan, er stigende. I det forløbne år havde 40 procent af samtlige passagertog forsinkelser.

Konstateringen af denne »beklagelige kendsgerning« fremhæves i en rapport, som i februar måned udsendtes af en rådgivende transportkomité, »Central Transport Consultative Committee for Great Britain«, der repræsenterer såvel det rejsende publikums som gods-forsendende firmaers interesser. Komiteen udfærdiger en omfattende beretning for hvert år, og den har påklageret overfor såvel offentlige som private transportforetagender.

Det hedder i et afsnit af rapporten for 1968 bl. a.: – Komiteen har hele tiden i 1968 holdt skarpt øje med passagertogs-trafikken og dens nøjagtighed med hensyn til tidsplanerne, og den har med bekymring kunnet fastslå, at helhedsbilledet i nævnte henseende bliver værre og værre.

I tidligere år, hedder det videre, havde man lagt skylden for forsinkelserne på det store moderniseringsprogram, som British Rail har gennemført og som har forårsaget en mængde forstyrrelser, mens omlægningerne fandt sted. Imidlertid har reorganiseringen af jernbanesystemet nu stærkt nærmet sig sin fuldendelse. Færre tog kører, og der er færre stationer at betjene. Hele nettet er blevet forenklet.

Damplokomotiverne, der over en lang periode fungerede som undskyldning for forsinkelser, er nu ude af sagaen.

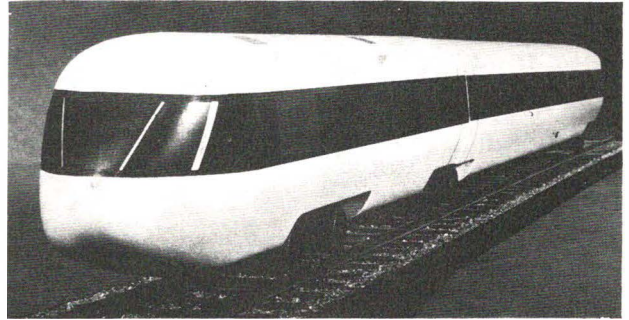
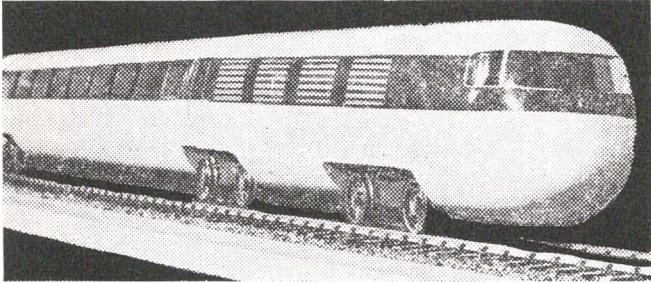
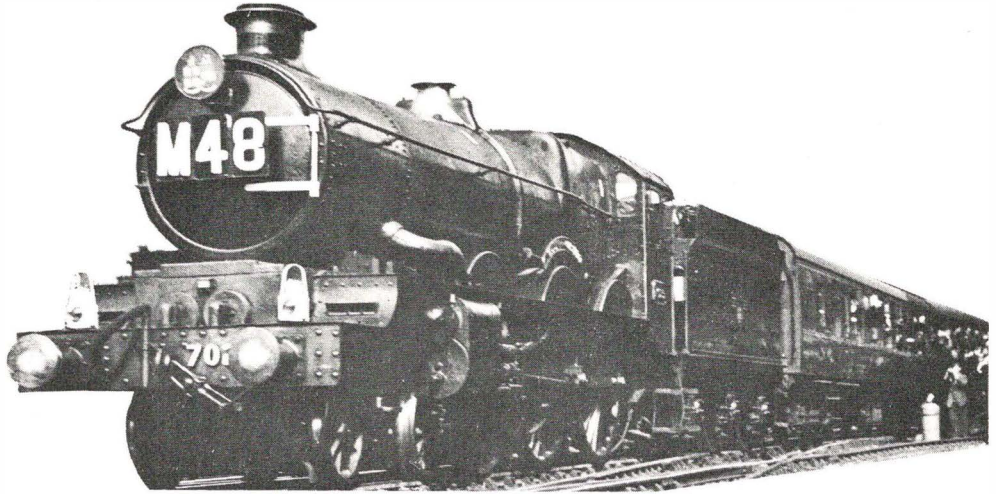
Rapporten fortsætter:

– Komiteens medlemmer er derfor af den opfattelse, at man havde kunnet forvente en forbedret standard med hensyn til overholdelse af tidsplanen, men i virkeligheden er stillingen forværret.

Videre bemærkes det, i en let bitter tone, at ingen anden form for indenlandsk transport er så fri for indflydelse udefra som jernbanerne, når man har et helt reserveret transportvejs-system at operere på, skulle en høj grad af punktlighed være opnåelig. Publikum forventer dette, og man tilrettelægger sine forretningsaftaler, sine møder og andre arrangementer i overensstemmelse hermed.

Komiteens formand, direktør R. P. Roberts, blev dagen efter årsberetningens offentliggørelse interviewet af en medarbejder ved The Daily Telegraph. Han betegnede det som for dårligt, at kun 60 procent af samtlige passagertog løber efter køreplanen, og han beklagede stærkt, at hverken trafikministeriet eller British Railways syntes at tage videre hensyn til komiteens klager. Banernes direktion havde åbenbart ikke nogen forståelse for ønskeligheden af en nær kontakt med komiteen i planlægnings-spørgsmål, hvis løsning var af betydning for banernes passagerer.

Det sidste damplokomotiv, der trak en togstamme ud fra Paddington Station, London, var »The Clunk«, der ses på dette billede fra det engelske dagblad »The Evening Post«.



Dette engelske »super-tog« vil blive indsat i driften på britiske langstræknings-linjer i 1974. Dets tophastighed er 150 engelske miles i timen (1 engelsk mile = 1,609 km). Det drives af Rolls-Royce-jetmotorer af samme type som dem, der anvendes i Viscount-flyvemaskiner, og det vil kunne forkorte rejsen mellem London og Edinburgh med to timer – fra seks til fire timer. Teknikerne håber, at det nye tog vil kunne overholde køreplanen på minut. (Billedet er et klip fra London-bladet »Daily Mail«)



Også Englands berømteste passagertog »The Flying Scotsman«, der tidligere var berømt for sin præcisionskørsel, har undertiden været genstand for klager fra rejsende, der kom for sent til møder enten i London eller i Edinburgh. Her ses den flyvende skotte, trukket af et diesel-elektrisk lokomotiv »Deltic« (3300 hp.). Lokomotivet har også sit eget navn, »The Duke of Wellington's Regiment«.

DSB 5-årsplan for nyt rullende materiel

Statsbanernes investeringsplan for nyt rullende materiel omfatter for de kommende 5 år anskaffelser for ca. 120 millioner kroner om året.

Investeringsplanens gennemførelse betyder det endelige farvel til dampkraften ligesom der vil blive indsat nyt moderne materiel til transport af passagerer og gods.

De sidste af de allerede bestilte MZ-lokomotiver på 3300 hk vil blive leveret i løbet af sommeren 1970. DSB vil da have ialt 26 sådanne lokomotiver til rådighed, hvilket vil dække alle vigtige tog, hvor stor trækraft kan udnyttes. Alleerede ved køreplansskiftet i maj 1970 vil en række indenlandske eksprestog derfor kunne fremskyndes.

I begyndelsen af 70'erne ventes der anskaffet et antal lokomotiver til afløsning af MO motorvognene, hvoraf de ældste til den tid vil være over 35 år gammel. Hvor mange lokomotiver, der anskaffes til dette brug, vil bl.a. være afhængig af det omfang, hvori der nedlægges sidebaner.

Leverancerne af nye S-tog fortsætter med tre 2-vognstog om måneden indtil slutningen af 1970, hvorefter leverings-takten i en periode nedsættes til to 2-vognstog om måneden. Med gennemførelsen af denne del af anskaffelsesprogrammet vil der i foråret 1974 være ialt ca. 220 nye 2-vognsenheder i drift. De mange tog skal bruges dels på de nye S-baner, der til den tid vil være anlagt, dels til erstatning for ældre udrangeret materiel.

I indeværende år vil der blive sat et betydeligt antal nye personvogne ind i driften, idet der i løbet af 1969 leveres 10 kombinerede 2. kl. person- og rejsegodsvogne samt 20 kombinerede 1. og 2. kl. vogne. I 1970 leveres yderligere 10 kombinerede 2. kl. person- og rejsegodsvogne samt 20 2. kl. vogne af B-vognstypen. I 1971 påregnes leveret nyt nærtrafikmateriel bl.a. til Kystbanen, og derefter til erstatning for personvogne, der ikke egner sig til modernisering i statsbanernes egne værksteder, 50-60 personvogne om året hovedsagelig beregnet for fjerntrafikken.

Af godsvogne vil der, efter at godsvognsparken i de senere år er blevet stærkt fornyet, blive anskaffet flere og flere specialvogne, d.v.s. vogne bygget for transport af containere, selvtømmende vogne, vogne med forskydelige sider, pulvertankvogne m.v. for herved at imødekomme erhvervslivets stigende krav om specialvogne.

Et Volvo-aggregat til container-løftning.



Stordrift indenfor containertrafikken

Statsbanerne har fået de to første af en helt ny type jernbanevogne, som er bygget specielt med henblik på transport af containere og af langt gods i øvrigt. Vognene er bygget hos Scandia i Randers, hvor man er igang med effektueringen af en ordre på i alt 40 sådanne vogne til DSB. Med disse vogne får statsbanerne mulighed for virkelig stordrift indenfor den hastigt voksende containertrafik.

Vognene skal fortrinsvis bruges til indenlandske containertransporter – i første omgang primært mellem København og Esbjerg, hvor havnen er under udbygning til egentlig containerhavn. Den indenlandske containertrafik i DSB-regie vil hurtigt blive yderligere udviklet, idet der bygges en række specielle containerterminaler.

De nye jernbanevogne (Rs-vogne) er 19,9 meter lange, vejer 25 tons og kan laste ca. 55 tons. En sådan vogn kan medføre forskellige kombinationer af standardiserede containere:

- Tre 20 fods containere
- To 30 fods containere eller
- En 40 fods og en 20 fods container

De nye store MZ-diesellokomotiver, som nu i betydeligt antal leveres til statsbanerne, kan trække et containertog bestående af 25 vogne med i alt 75 20 fods containere. Til tømning af et af de nye store containerskibe med en last på 300 sådanne containere behøver man derfor kun fire tog med en samlet besætning på 8 mand, medens der for transport ad landevejen skal bruges 300 lastbiler med chauffør og eventuelt med medhjælper.

Med containere opnår man en betydelig hurtigere lastning og losning. At flytte en container fra skib til jernbanevogn eller fra lastbil til jernbanevogn vil på DSB's containerterminaler kunne klares på ca. 6 minutter.

Containeranlægget i Glostrup er af rent midlertidig karakter, men klarer dog ca. 500 containere om måneden. Anlægget består af spor, kørebane for lastbiler og en kran med containeråb. Det tilsvarende anlæg på Københavns Godsbangård har samme kapacitet, men er under udbygning, og i Vasbygade i Sydhavnen bygges Københavns egentlige containerterminal.

Sovjetiske lokomotivmænd

Sekretæren i Den Sovjetiske Lokomotivmandsforening, Mihail Skumbin, har fornyligt givet en interessant redegørelse for lokomotivmændenes forhold i Sovjetunionen.

Han siger blandt andet:

Det er endnu ikke så længe siden, at lokomotivmændene havde et vanskeligt job i snavs, hede og med hårdt fysisk slid. Men i dag kan langt de fleste lokomotivmandskaber møde på arbejde i hvid skjorte. Damplokomotivet er blevet en anakronisme, og snart vil de kun kunne ses på museer. Af vort lands 133.000 km lange jernbanenet trafikeres nu kun en forsvindende lille del af damplokomotiver. Så det er kun ganske naturligt at spørge, hvor de gamle lokomotivers mandskaber er blevet af?

Omskoling

Den tekniske revolution inden for transportvæsenet er ikke kommet bag på os. Uden overdrivelse kan jeg sige, at samtlige mandskaber er overført til elektriske eller dieseldrevne lokomotiver, medmin-

dre da alders- eller helbredsmæssige grunde har forhindret det. Forud for denne overførsel har vore folk gennemgået specialkurser fra et halvt til et helt års varighed. Denne omskoling har naturligvis ikke kostet folkene så meget som en kopek. Da en række remise- og værkstedskomplekser er blevet nedlagt, har en vis del af vore folk desværre måttet skifte arbejdssted og flytte med hele familien. Men dette har ikke påført dem noget materielt tab. De har bevaret samme indtjeningsmuligheder, og alle har fået gode lejligheder på det nye arbejdssted. De, der har villet bo i eget hus, har fået hjælp til byggeriet.

Hvis en ansat af forskellige grunde ikke har ønsket at flytte, har han fået mulighed for at omskole sig og overgå til andet arbejde på det gamle arbejdssted. Ved mange af de gamle remiseanlæg er reparationsværkstederne bibeholdt.

Under omskolingen, som har varet tre måneder eller mere, har han hele tiden fået udbetalt fuld løn.

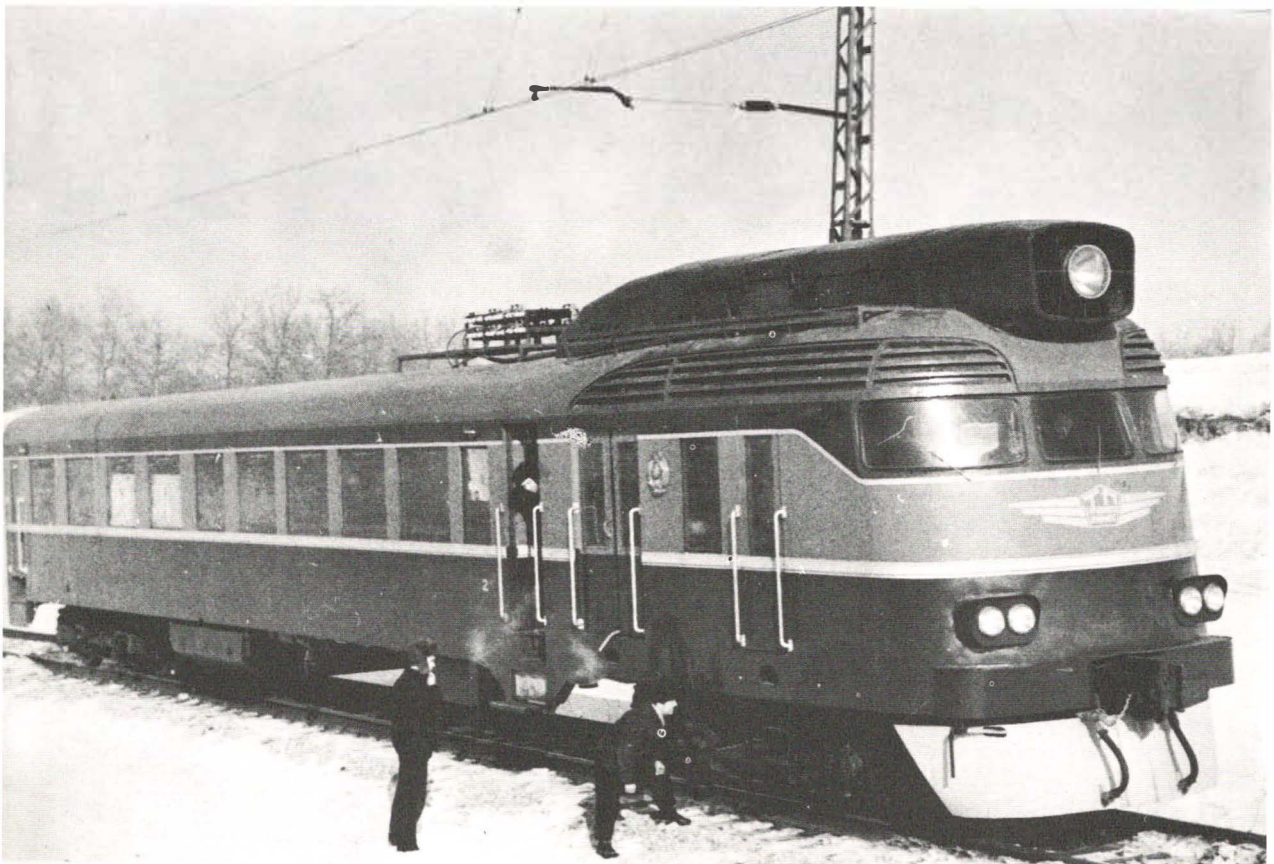
Mekanisering

A propos reparationsværkstederne så skal det tilføjes, at alle arbejdsprocesser her nu er mekaniseret indtil 87 procent, hvilket både har lettet folkenes arbejdsvilkår og åbnet mulighed for øget indtjening.

Den tekniske omstilling af transportvæsenet har ikke truet nogen med arbejdsløshed. Tværtimod udvides medarbejderstaben stadigvæk.

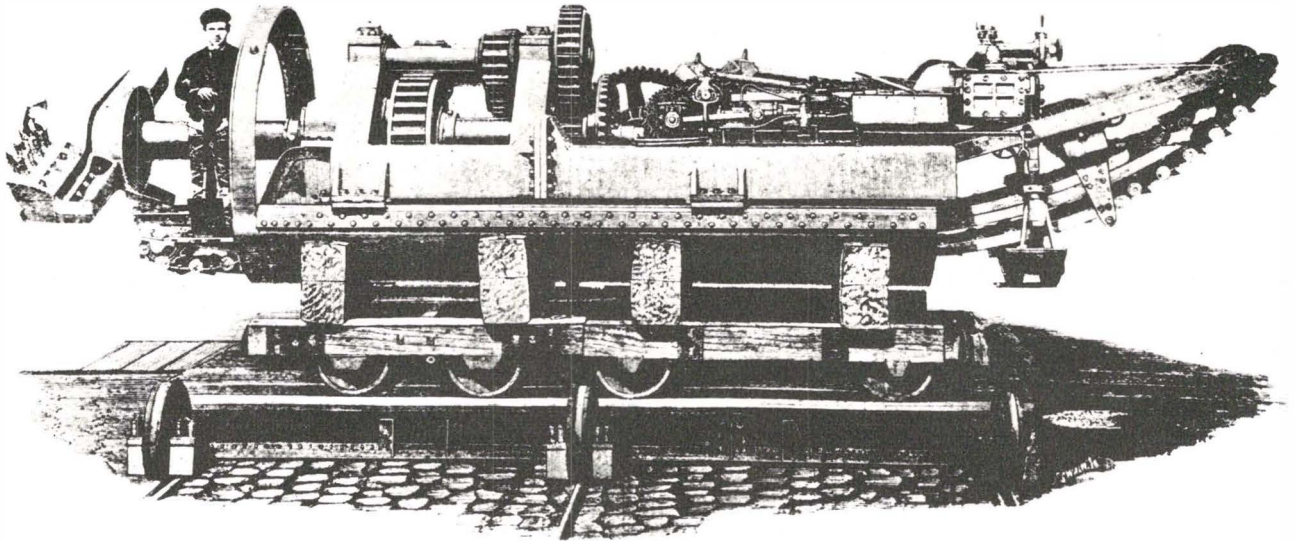
Man er et godt stykke længere fremme med arbejdet nu ved afslutningen af det første år, det har stået på, end beregnet efter anlægsplanerne. Omkring en halv snes tusind betonstolper, som skal bære kontaktnettet, er rejst, og monteringen af ledningerne begyndt.

Strækningen Tobol-Jesil udgør hovedparten af linien Karaganda-Magnitogorsk. Foreløbig er elektrificeringen gennemført på strækningerne Karaganda-Tselinograd og Tobol-Magnitogorsk. I nær fremtid bliver også afsnittet Tselinograd-Atbasar færdig og til næste år vil hele linjen være elektrificeret.



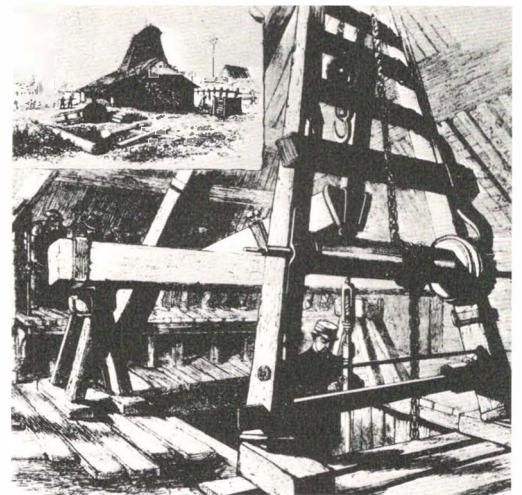
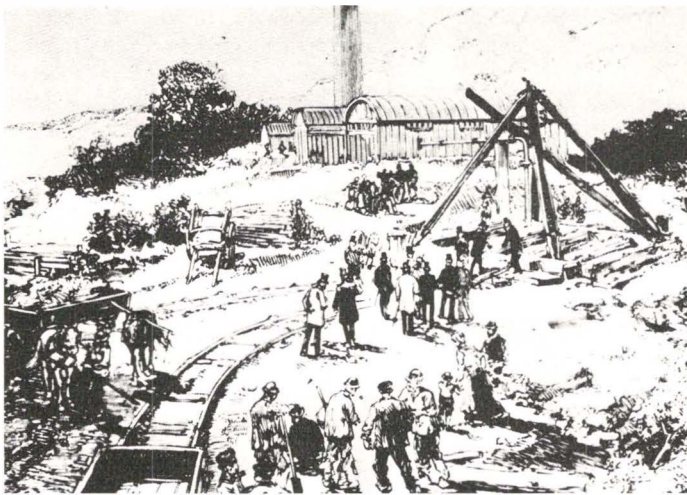
Motorvogn til det første gasturbinedrevne tog i Sovjet.

Tunnelen under Den Engelske Kanal



En tunnel-gravemaskine, som det engelske South Eastern Railway Company lod konstruere i 1881.

I 1875 foretoges af engelske ingeniører de første kanaltunnel-boringer ved St. Margaret's Bay, samtidigt med at franske teknikere (næste billede) sænkede en skakt ved Sangatte på den franske side af kanalen.



Milliardprojektet: Tunnelen mellem England og Frankrig på Den Engelske Kanals bund nærmer sig langsomt, men støt sin virkeliggørelse. Teknikere regner nu med, at tunnelen vil kunne tages i brug i 1976.

For nylig har briterne udset to steder i det sydøstlige hjørne af England, hvor den gigantiske terminal skal bygges – enten det ene eller det andet af de to foreløbige udpegede steder.

Den store terminal vil komme til at strække sig over et område på 190 tønder land ikke langt fra Folkestone og Dover, Storbritanniens vigtigste Kanal-havne.

Det britiske trafikministerium bekræftede forleden, at tunnelen vil være færdigbygget om syv år. På kontinentet får tunnelen sin terminal ved Sangatte i nærheden af Calais, og tunnelen bliver 55 kilometer lang.

Helt nøjagtigt bygges den britiske terminal *enten* ved landsbyen Sellindge (786 indbyggere) *eller* ved landsbyen Cheriton (960 indbyggere). Begge byer ligger mindre end ti kilometer fra Folkestone. Trafikminister *Richard Marsh* vil træffe den endelige afgørelse om placeringen inden påske i år.

Terminal-anlægget opdeles i tre sektioner: En færge-terminal, en persontogsstation og en godsbanegård.

I færgeterminalen vil alle slags køretøjer kunne køre direkte ombord i de særlige »færgetog«, der bringer dem gennem tunnelen til terminalen i Frankrig. Togene vil medtage personbiler, rutebiler, lastbiler og påhængsvogne.

På persontogs-stationen ekspederes de rejsende, der kommer til eller fra de omkringliggende områder. Godsbanegården indrettes med alle faciliteter for godstra-

fikken, herunder container-trafik og pak-huse.

Tunnelen skal bruges udelukkende til gennemgående færgetogs-trafik, herunder hurtige godstog mellem centre i Storbritannien og på kontinentet, persontog og de tog, der indrettes specielt til transport af køretøjer.

Det er beregnet, at der vil kunne ekspederes omkring 3.000 køretøjer i timen gennem tunnelen. Gennemkørselstiden bliver 35 minutter.

Når tunnelen er kommet op på fuld kapacitet vil der køre 15 færgetog i timen i begge retninger.

Ifølge de nu foreliggende planer begynder bygningen af tunnelen i 1971. Beregninger (foretaget i 1961) viser, at de samlede omkostninger vil blive 4.080.000.000 kroner.

Storebæltetsbetænkningens Sjælland-Jylland-projekt

Af C. E. Andersen

De foregående artikler har omhandlet Storebæltskommissionens forslag til jernbane- og vejbroer, jernbane- og vejtunneler, rene jernbanetunneler med to eller fire spor, i sidste tilfælde de to spor for biltransporterende tog, samt rene vejbroer via Storebæltets Vestre og Østre Rende, i forskellige udførelser og i forskellige kombinationer.

Foruden disse projekter til trafik anlæg som led i Sjælland-Fyn-forbindelsen har betænkningen også et projekt til en forbindelse direkte mellem Sjælland og Jylland, eller i hvert fald en skitse til en sådan forbindelse.

Oversigtskortet viser, at den omfatter en vej på langs ad Røsnæs-halvøen, en brostrækning over Samsøbælt, en landstrækning over Samsø, en bro over bæltet mellem Samsø og Svanegrund, en dæmning over Svanegrund, en bro mellem Svanegrund og Søgrund, en dæmningsstrækning over Søgrund-Søby Rev og en vej fra Søby til Stilling nordøst for Skanderborg, hvor den sluttes til den planlagte østjydske motorvej, som er vist på tegningen ved en dobbeltstreg.

Den direkte Sjælland-Jyllandforbindelse er ifølge projektet kun en vejtrafikforbindelse, og der er intet sted taget hensyn til, at den eventuelt med tiden skal kunne udbygges med en jernbaneforbindelse. Vejtrafik anlæggene vil tværtimod nogle steder vanskeliggøre bygningen af en eventuel senere jernbaneforbindelse.

Projektets vigtigste eller rettere sagt dyreste led er de tre broer. De skal derfor omtales først.

Broerne

Samsøbæltets bredde fra kyst til kyst er i brolinien ifølge broprofiltegningen 15.397 m. Heraf er de 912 m nærmest Røsnæs og de 310 m nærmest Samsø dæmninger, som er ført ud til henholdsvis 6 og 5 m vanddybde. De er ført op til 16,0 m. Røsnæsdæmningen fortsætter yderligere 900 m til søs som en dæmning på indtil 7 m dybde, der tjener som underlag for en brokonstruktion med 15 fag, hver 60 m lange.

Størstedelen af brostrækningen over vand, 13.275 m, består af 150 m lange fag af simpel konstruktion, stålkassedragere, ialt 70, deraf 14 på Røsnæssiden og 56 på Samsøside. Broens gennemsejlingsparti består af 3 gennemsejlingsfag, alle med 325 m teoretisk længde. De bæres af 4 brotårne, ca. 140 m højde over

vandlinien, ved skråstag. Gennemsejlingshøjden mellem disse brotårne bliver overalt mindst 68 m og maksimalt 72,63 m over middelvandstand. Højden af broens dragerkonstruktion er 5,00 m, så vejbanehøjden når maksimalt op til 77,63 m. Stigningsgradienten fra Røsnæs hertil bliver 19 ‰. Også vest for afrundingskurven, hvis radius er 25.666 m, er gradienten 19 ‰. Ca. 2 km vest for det vestligste skråstagstårn når brobanen ned til 68 m højde og gennemsejlingshøjden til ca. 33 m. Den vestlige halvdel af broen er næsten horisontal, med et fald på 1,24 ‰ til ca. 25 m gennemsejlingshøjde omkring 1 km fra Samsø, hvorfra gradienten er 15 ‰.

Største dybde i brolinien er ifølge profiltegningen i den dybe smalle rende udenfor Røsnæs Rev 55 m, og de to midterste bæretårne placeres på 52–51 m vanddybde.

Vest for den dybe rende er havbunden overordentlig jævn, hvorfor dybderne svinger mellem ekstremerne 16 og 25 m på hele den ca. 10 km lange strækning fra skråstagsbroen til Samsø umiddelbare nærhed.

Broens teoretiske bredde bliver 23,25 m. Den profileres med to kørebane, tilsammen 7,00 m og en holdebane på hver side af en 2,25 m bred midterstribe med dobbelte sikkerhedsskiner, samt to smalle gangstier udenfor de yderste sikkerhedsskiner. Skråstagsbrostrækningen bliver dog 25,00 m bred, fordi der i dets midte er afset 4,00 m til skråstag m.m.

Samsø-Svanegrund-broen udføres på lignende måde. En dæmning føres fra Samsøs kyst 300 m til søs, til godt 4 m vanddybde og 14,65 m kronehøjde. På Svanegrundside når den frem til dæmningen på 5 m vanddybde og med 14,27 m højde.

Brostrækningen herimellem bliver 3.625 m. Broen får et gennemsejlingsfag med 325 m teoretisk længde. Det bæres af to skråstagstårne, der når op til 100 m højde over vandoverfladen. De øvrige fag, 10 på Samsøside og 12 på Svanegrundside, bliver hver 150 m lange. Såvel broens centrale parti som sidepartierne udføres omtrent nøjagtigt som de tilsvarende partier af broen over Samsøbælt.

Største dybde i vandlinien er ifølge profiltegningen 38 m, og en af bropillerne funderes på denne dybde; 5 andre piller funderes på steder, hvor vanddybden er over 30 m. Gennemsejlingshøjden

af hovedfaget er overalt mindst 36 m og maksimalt 36,76 m. Brobanens største højde er 41,76 m. Afrundingskurven er 17.350 m. Broens gradient er 18 ‰ på Samsøside og 15 ‰ på Svanegrundside.

Broen mellem Svanegrund og Søgrund skal efter planen være 720 m lang. Den skal bestå af 12 fag, hvert 60 m langt. Gennemsejlingshøjden er 5,36 m. Største vanddybde i brolinien er ifølge tegningen 5 m. Brobanen er maksimalt 19,36 m over vandfladen. Gradienten er udenfor afrundingskurven 15 ‰.

Dæmningerne

Dæmningerne over Svanegrund og Søgrund får 5 m kronehøjde. Kronebredden bliver 26,25 m. Dæmningerne profileres ligesom brostrækningerne med 2 kørebane og en parkeringsbane på hver side af en midterrabat med sikkerhedsskiner ligesom ved siderne. Dæmningsbredden i vandlinien er ca. 63 m og under vandlinien naturligvis mere. Største vanddybde i dæmningslinien angives til 5 m.

Hele strækningen mellem Samsøs og Jyllands kyster er 22,7 km, deraf 4,36 km brostrækninger.

Landevejsforbindelsen på Sjællandside føres fra Københavnsvejen ved Slagelsevejens indmunding umiddelbart øst ved Kalundborg tæt nord om byen og på langs ad Røsnæs til halvøens yderspids og dermed dæmningen. Vejen forløber tæt langs Røsnæs' sydkyst, syd om Raklev, Nyrup, Nostrup og Kongstrup. Strækningens længde er 20 km.

Vejen over Samsø er 8 km.

En tilsvarende landevej i Jylland føres fra kysten ved Søby nordøst om Ørting, Torrild, Hvolbæk, Fruering og vest om Stilling til den kommende motorvej mellem Skanderborg og Århus. Den skal kunne fortsætte i landevejen fra Stilling til Hadsten og videre til Randers. Vejen bliver 26–27 km lang.

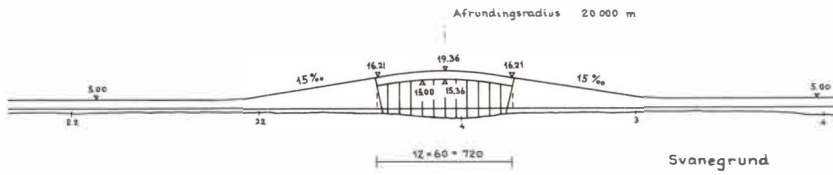
Alle de tre veje udføres som hovedlandeveje med to vognbaner for kørende trafik og en for holdende biler i hver side samt med en midterrabat.

Omkostningerne

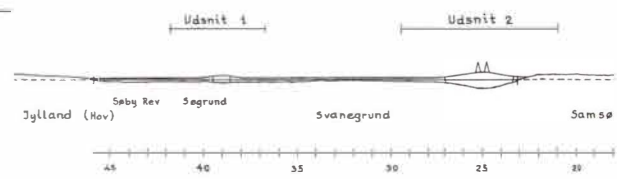
Omkostningerne ved projektets enkelte dele angives at beløbe sig til – efter 1968-prisniveau – følgende:

Broen over Samsøbæltet 1800 mill. kr., deraf 1700 mill. kr. for stålbrostrækningen, 70 mill. kr. for jernbetonstræk-

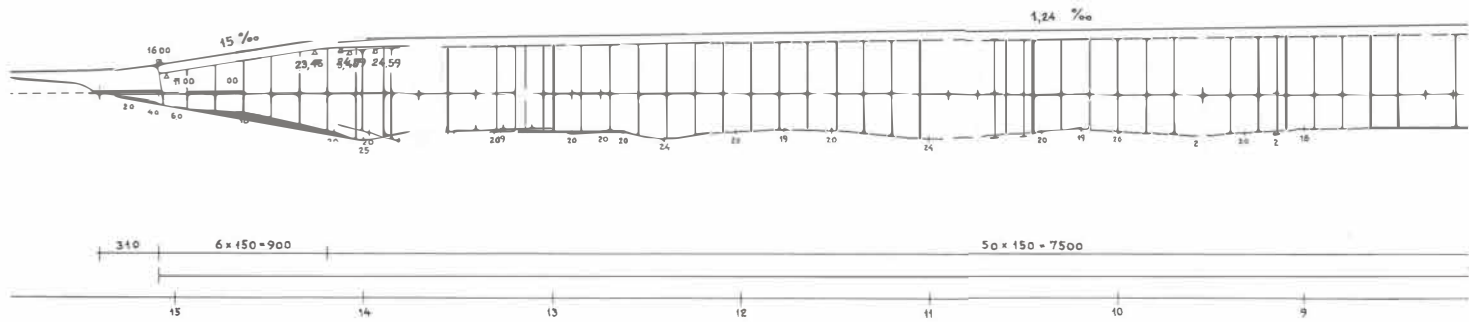
Udsnit 1



Oversigt



Udsnit 3



ningen på den lave dæmning fra Røsnæs og 30 mill. kr. for dæmningerne.

Broen fra Samsø og Svanegrund angives at koste 500 mill. kr. Broen mellem Svanegrund og Søgrund koster 65 mill. kr.

Dæmningerne over Svanegrund og Søgrund angives at koste 270 mill. kr.

Vejanlæggene på Sjælland koster 55 mill. kr., på Samsø 20 mill. kr. og i Jylland 70 mill. kr., tilsammen 145 mill. kr.

Det bliver sammenlagt til 980 mill. kr. udover de 1800 mill. kr. til broen over Samsøbælt, ialt 2780 mill. kr.

Samsøbroen kan imidlertid spares indtil videre, hvis der bygges færgehavn ved spidsen af Røsnæs på sydsiden og ved Samsø, 3 km syd for Ballen Havn.

De to færgehavn angives at koste 40 mill. kr.

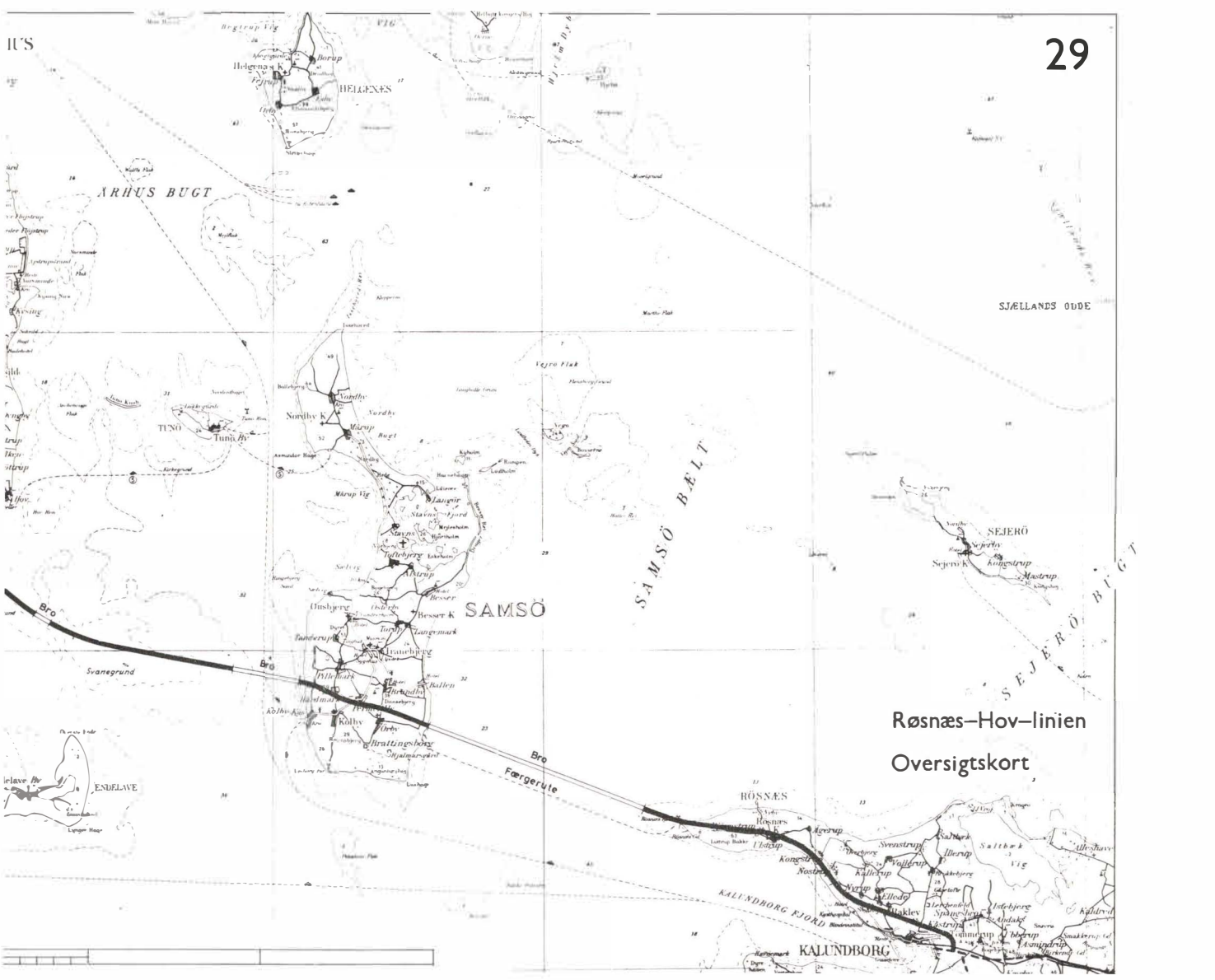
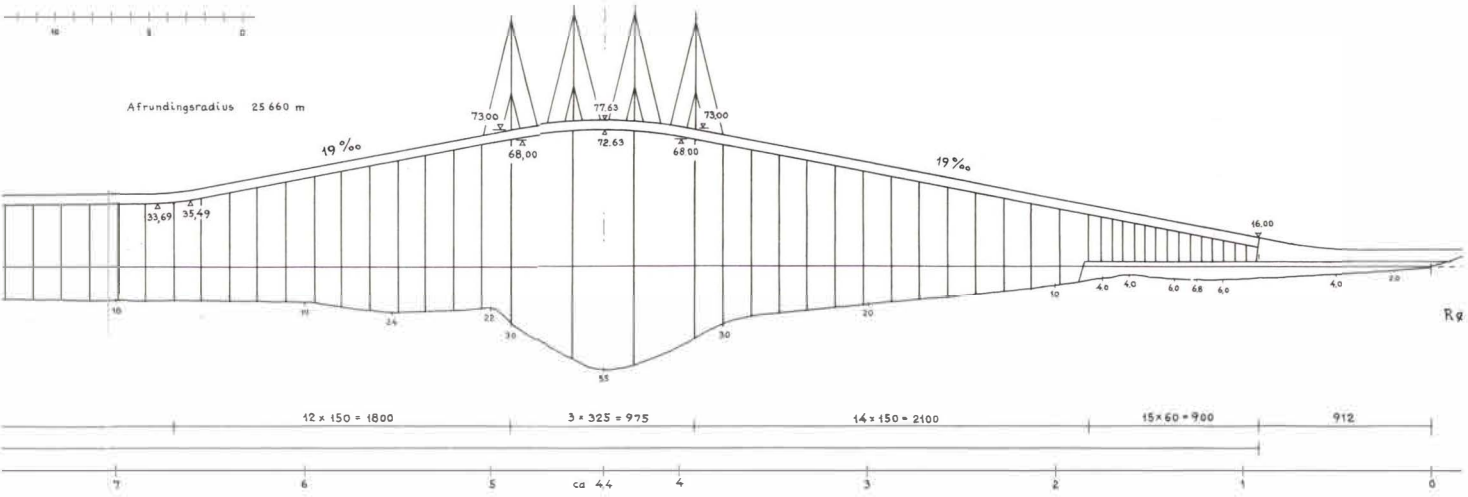
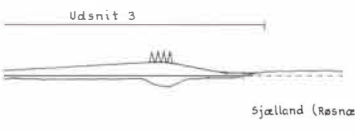
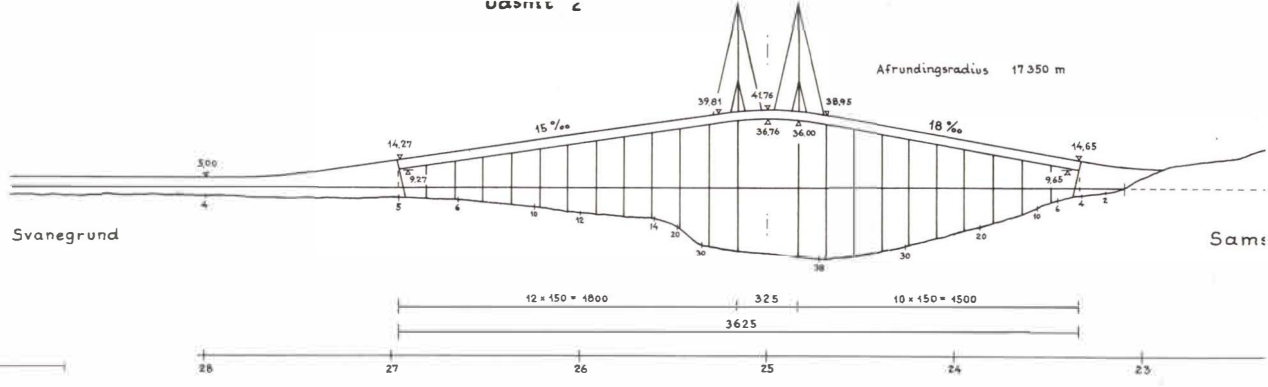
Der må anskaffes 3 færger, hvis pris er sat til 40 mill. kr. pr. stk., tilsammen 120 mill. kr.

Etableringen af ruten med færgeforbindelse over Samsøbælt koster 1140 mill. kr.

Ingen jernbane

Det mest bemærkelsesværdige karaktertræk ved dette projekt til den direkte Sjælland-Jylland-forbindelse er det faktum, at der kun er tale om en ren vejtrafikforbindelse, end ikke med muligheden holdt åben for, at den senere kan udbygges til en jernbaneforbindelse, uag-





Røsnæs-Hov-linien
Oversigtskort

tet dette ikke ville koste ret meget ekstra, procentisk set.

Dette er særlig besynderligt på baggrund af, at Storebæltsprojekterne alle er jernbaneprojekter, nogle med vejanlæg, andre uden egentlige vejanlæg, nemlig tunnelfærgeplanerne. For Storebæltsforbindelsen lægger man altså vægt på, at alle trafikformer skal tilgodeses. Der er ganske vist udarbejdet projekter til rene vejbroer. Men de kommer kun i betragtning i samspil med rene jernbaneforbindelser.

I virkeligheden kunne det være akkurat lige så ræsonnabelt at gøre det stik modsatte.

Man kunne udbygge Storebæltsforbindelsen som en fast vejforbindelse, altså med vejbroer i supplement til færgeruten for jernbanetrafikken; man har jo nu engang færgehavn anlæggene og færgerne, og man kan bygge en bro for vejtrafikken over Storebælts Østre Rende som en hængebro meget hurtigt og desuden overordentlig billigt. Broen kan endda give god driftsøkonomi, hvis der opkræves bropenge. En vejbro over Østre Rende behøver ikke at koste mere end det dobbelte af, hvad den nye Lillebæltsbro koster.

På den anden side indbyder en bro over Samsø mere til bygning af en jernbanebro, end Storebælt gør det, fordi strækningen mellem Røsnæs og Samsø i modsætning til strækningen mellem Halsskov og Sprogø er akkurat så lang, som det er påkrævet af hensyn til moderate stigninger. Desuden findes der allerede færgehavn anlæg og færger, der tjener de mange bilfærgeruter over Kattegat.

Kort sagt, hellere en vejbro over Storebælt og en jernbanebro over Kattegat end omvendt.

Men idealet må naturligvis være anlæg for både biltrafik og togtrafik over eller under Kattegat lige så vel som over og under Storebælt.

Dette er i hvert fald en betingelse for, at togtrafikken vil kunne klare sig i fremtiden i konkurrencen med flyvetrafikken, så vidt person- og posttrafikken angår.

Hvorfor ikke et tunnelprojekt?

Af andre iøjnefaldende træk eller maglende træk ved Kattegatprojektet må fremhæves, at det ikke omfatter nogen som helst undersøgelse af muligheder for at bygge en tunnel under Samsøbælt og ej heller under bæltet mellem Samsø og

Svanegrund for ren jernbanetrafik eller/ og for biltransporterende specialtog.

Netop her kan et sådant system realiseres nogenlunde let på grund af Samsøbælts i det store og hele jævne bundprofil, og netop her kan et sådant anlæg blive særlig aktuelt, bl.a. i betragtning af, at man formodentlig kan nøjes med en tosporet tunnel for begge slags togtrafik.

En jernbanetunnel under Samsøbælt må blive ca. 14 km lang, og en tilsvarende tunnel under bæltet mellem Svanegrund og Samsø må blive ca. 4 km lang, tilsammen 18 km.

Til sammenligning er længderne af tunnelerne under Storebælts Østre og Vestre Rende henholdsvis 5,28 og 5,72 km, tilsammen 11 km. Disse to tunnelstrækninger angives i betænkningen at koste henholdsvis 480 og 435 mill. kr. De fire tilsluttende meget brede dæmninger med jernbaneanlæggene i dybe ramper i midten, delvis i stor dybde, er imidlertid meget dyre, og med udgifterne for alle de accessoriske anlæg koster tunnelforbindelsen for en 2-sporet jernbane under Storebælts Østre og Vestre Rende hver 820 mill. kr., tilsammen 1640 mill. kr.

Et lignende banetunnelanlæg fra Røsnæs til Samsø må på denne baggrund skønnes at ville koste knap 2.000 mill. kr.

Et tilsvarende tunnelanlæg fra Samsø til Svanegrund, som forbindes med det førstnævnte ved en bane over Samsø, kan skabe grundlag for, at de biltransporterende tog kan køre helt fra Sjælland til Svanegrund.

I så fald må der naturligvis også laves en jernbaneforbindelse fra Kalundborg på langs ad Røsnæs og på Svanegrund og videre gennem Jylland til Århus af hensyn til den egentlige jernbanetrafik.

Disse baneanlæg vil dog ikke koste ret meget, relativt set.

Projektet til forbindelsen helt fra Røsnæs til Svanegrund må forventes at ville koste godt 2½ milliard kroner.

Hele forbindelsen fra Kalundborg til Århus vil komme til at koste herved 3 milliarder kroner for anlæggene.

De biltransporterende tog må nødvendigvis være meget lange, hvis al trafikken skal afvikles på 2 spor. Derfor må lokomotiverne være 6-akslede. Men det er ikke nødvendigt at indføre elektrisk drift, så man kan klare sig med diesel-lokomotiver, hvis disse har træk på alle aksler. Der må altså af hensyn til bil-

transporterende tog anskaffes en del ekstra lokomotiver af MZ-typen. De koster dog kun småbeløb i forhold til, hvad de faste anlæg koster, så totalsummen ændres ikke væsentligt af det.

Måske vil man da kalde det et jernbaneprojekt i stedet for et vejprojekt. Det er dog ganske ligegyldigt. Derimod er det ikke ligegyldigt, at der kan »indkøres« store pengebeløb til staten, formodentlig mere end tilstrækkeligt til at betale hele anlægget i løbet af en snes år, hvis man regner med, at de biltransporterende tog kommer til at overføre eller underføre 2 millioner biler i de første år og senere 3 millioner biler.

Færgeforbindelsen mellem Røsnæs og Svanegrund ikke taget i betragtning

Blandt de øvrige særheder ved Storebæltsbetænkningens Kattegatprojekt er der grund til at fæstne sig ved, at det i første udbygningstrin tænkes baseret på en færgerute mellem Røsnæs og Samsø og en dyr bro mellem Samsø og Svanegrund.

Dette er muligvis inspireret af det halve Storebæltsbroprojekt, som går ud på først at bygge en bro over Storebælts Vestre Rende og i anden omgang at bygge den dyre og vanskeligere bro over Østre Rende, idet man da midlertidigt vil søge at klare sig ved en kort, hurtig og hyppigt trafikeret færgerute mellem Korsør/Halsskov og Sprogø.

Men ligsom man almindeligvis tænker sig begge Storebæltsbroer bygget samtidig, kan man også tænke sig at bygge begge Samsø-broerne samtidigt og i første omgang nøjes med at bygge færgehavne ved Røsnæs og på Svanegrund og en billig dæmning herfra til Jylland.

Herved kan den nordlige rute etableres for yderst beskedne beløb, men dog blive et sidestykke til Halsskov-Knudshoved bilfærgeruten.

I så fald bliver den nordlige færgerute 29 km lang. Såfremt der anvendes hurtige færger, som bruger en væsentlig del af »overfartstiden« med at manøvrere i havnene og med at vende, betyder det ikke særlig meget for den samlede overfartstid, at de skal sejle 12 km længere pr. tur end mellem Røsnæs og Samsø. Derved forlænges overfartstiden kun med ca. 20 minutter.

Overfartstiden mellem Sjælland og Jyllands færgehavne, Røsnæs og Svanegrund bliver da omkring 1 time.

fortsættes.

Da købstæderne var små

Om Christian IV i dag vågnede op og befandt sig, skal vi sige i Kolding, ville han blive yderst forbavset over denne pragtfulde by med sine enestående faciliteter, men han ville også tro, at han befandt sig i rigets største by, større end den hovedstad, nan kendte så godt, for nok havde den store konge opført pragtfulde bygningsværker, der beundres den dag i dag, men København var i 1600-tallet langt fra, hvad vi i dag ville kalde en storby.

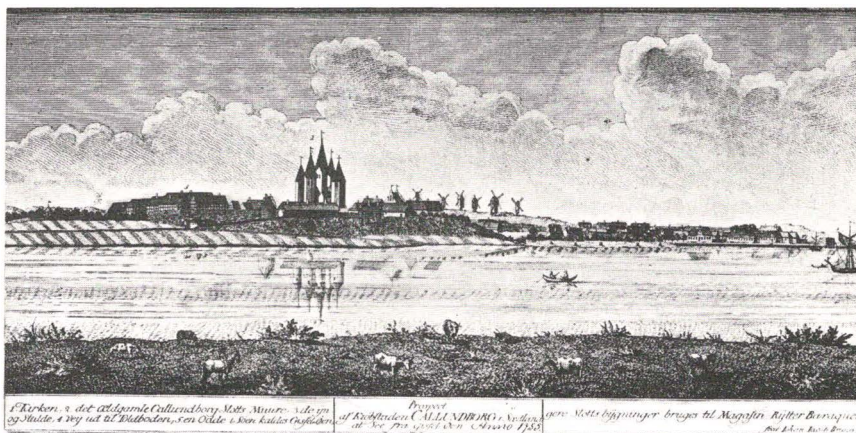
Ved Christian IV's død havde den danske hovedstad vel omkring 30.000 indbyggere, og da han overtog den efter sin far, Frederik II var det en stor landsby med en snes tusinde indbyggere, der yderligere reduceredes med en trediedel under den store pest i 1599. I forhold til denne »bondeby« måtte vore dages Kolding virke enorm stor.

Med hensyn til vore købstæder er det interessant at iagttage, hvorledes proportionerne forrykkes, om vi kaster blikket tilbage i tiden. Før Erik af Pommerens tid var København jo også en købstad. I 1368 havde den knapt fire tusinde indbyggere, men vi ved ikke noget om, hvor store de andre købstæder var. Efter al sandsynlighed har selv de største været mindre end den senere hovedstad, der var på størrelse med Hadsund i dag.

Først i 1672 blev købstædernes folketal opgjort på en måde, så vi i dag er i stand til at studere resultaterne af optællingerne. København var da forlængst løbet fra købstæderne med hensyn til befolkningstallet. Aalborg var den største provinsby med 4.181 indbyggere. Derefter kom Helsingør med 4.033 indbyggere, men København kunne på dette tidspunkt præsentere et befolkningstal på 42.000 indbyggere. Grunden til den meget store hovedstad i et lille land var da allerede lagt. Provinsbyerne fortsatte frem gennem årene med at være ret små i forhold til den vel lidt voldsomt voksende hovedstad.

Kun Aalborg og Helsingør havde mere end 4.000 indbyggere. Som den tredjestørste købstad kom derefter Odense, der havde 3.808 indbyggere og endelig Aarhus med et folketal på 3.474. På femte pladsen kom Roskilde med 2.196 indbyggere og Randers som nummer seks med 2.036 indbyggere.

Resten af danske købstæder havde i 1672 under 2.000 indbyggere og var derfor ikke større end vore dages stationsbyer. I virkeligheden ville de nok have



forekommet os endnu mindre, om vi i dag havde kunnet opleve dem med deres lave bindingsværkshuse og deres mange husdyr, der må have givet det hele et landligt præg.

Til billedet hører, at Danmark i 1672 netop havde mistet Skåne og dermed den store købstad, som Malmø havde udviklet sig til. Med sine 5.000 indbyggere havde Malmø ellers været Danmarks største provinsby.

Betragter vi derimod hele det dansk-norske rige som et sammenhængende hele, hvad det i virkeligheden også var, bliver det Bergen, der får æren af at være den største by efter København indenfor rigets grænser. Bergen var endog ret stor efter tidens forhold. Med sine næsten ti tusinde indbyggere var den mere end dobbelt så stor som Aalborg, der som nævnt var den største købstad i det egentlige Danmark.

Mange af vore store provinsbyer var i 1672 ynkelige af størrelse. Kolding havde godt tusinde indbyggere. Vejle kun 712, mens Frederik III's opkomling, Fredericia ligeså stille var hoppet forbi sine to naboer i rangfølgen med sine godt femten hundrede indbyggere. Esbjerg og Herning eksisterede jo ikke og Horsens havde kun 1.516 indbyggere, mens Svendborg måtte nøjes med 1.000. Derimod havde Slagelse, Nakskov og Næstved folketal på nær 2.000.

Folketællingen i 1769, hundrede år senere viste ikke store forskydninger. De fleste købstæder var stagneret på grund af Svenskekrigene og landbrugets ringe kår. Mange af de mindste byer faldt mere eller mindre sammen og mistede delvis deres købstadspræg.

Odense havde dog fremgang og havde gjort Aalborg rangen stridig som landets

største by med 5.464 indbyggere. Også Horsens havde haft fremgang og havde næsten fordoblet sit indbyggertal. Det samme var tilfældet med Svendborg. Hovedstaden havde nået de 70.000.

Vi må helt frem til folketællingen i 1834 for at spore afgørende forandringer. Odense var stadig den største by, nu med lige ved 9.000 indbyggere. Helsingør havde bevaret andenpladsen fulgt i hælene af Aalborg og Aarhus, der stadig måtte nøjes med fjerdepladsen. Derefter fulgte Randers, og som nummer seks Horsens, der helt havde taget føringen i det sydlige Østjylland, dog med stor konkurrence fra Fredericia som den syvende i rækken. Overraskende nok var Rønne den ottende største by. Viborg var nummer ni og Svendborg Benjaminen blandt de ti største. Hovedstaden havde 119.000 indbyggere.

Industrialiseringen bevirker nu, at købstæderne vokser hurtigere, og at der i løbet af århundredret sker store forandringer med hensyn til den indbyrdes størrelsesorden. Ved det tyvende århundredes begyndelse er Aarhus med sine 51.000 indbyggere langt den største købstad. Tre nye byer: Kolding, Vejle og Esbjerg er nu blandt de ti største, mens Viborg, Svendborg og Rønne har tabt terræn. Helsingør, der gennem århundreder havde været begunstiget af Øresundstolden, var ikke mere den næststørste provinsby, men måtte nøjes med at være nummer syv i rækken lige foran Esbjerg.

Siden er sket mindre forskydninger, og det vil der naturligvis også gøre i fremtiden så meget mere som kommunesammenlægningerne skaber helt nye bysamfund, der på mange måder vil forandre vore købstæders struktur.

Chris Parø.

Glimt udefra

Sovjets militære styrke øget

Det strategiske Forskningsinstitut i London har udgivet en rapport, der viser, at Sovjetunionens militære beredskab nu er af en sådan karakter, at Sovjet kan gribe ind militært overalt på kloden, ligesom USA. Opbygningen af Sovjets søstridskræfter har længe tiltrukket sig opmærksomhed, og den sovjetrussiske flådeopmarch i Middelhavet har tydeligvis ændret den militære og strategiske situation i det mellemste Østen, omend den 6. amerikanske flåde endnu er overlegen i området.

Det strategiske Forskningsinstitut hævder, at inden dette års udgang vil Sovjet være USA overlegen med hensyn til interkontinentale strategiske atomraketter. Men også Sovjets opbygning af de traditionelle våbenarter er inde under den, for flere år siden fastlagte linie, der vil muliggøre det for Sovjet at gribe ind militært, hvor det passer i Sovjets internationale interesser. *Leonid Bresjnev-doktrinen*, hvorefter Rusland har ret til at intervenere i socialistiske lande, synes nu også at indebære mulighed for en intervention i lande, som står i nær forståelse med Sovjet uden at være socialistiske, f.eks. Ægypten, Syrien og andre lande. Det er klart, at Sovjet, ganske på linie med USA, har fastlagt en verdensomspændende strategi, og at man er meget nær ved at have opbygget et militært magtapparat, der på alle væsentlige felter enten er jævnbyrdigt eller er overlegent USA's.

De russiske forsvarsudgifter lader sig ikke læse ud af selve finanslovens forsvarsbudget. De militære udgifter skjuler sig under talrige andre konti; og det er derfor kun med største forbehold, man tør udtale sig om omfanget af det militære beredskab. Men den rapport, der nu er udsendt fra *Det strategiske Forskningsinstitut* i London regnes i internationale kredse for meget nøgtern i alle bedømmelser og vurderinger.

Kong Husseins fredsforslag

Jordans konge, *Hussein*, har været på besøg hos præsident Nixon for at forelægge en fredspan. Bemærkelsesværdigt var kongens erklæring om, at de arabiske stater var villig til at anerkende Israel, og at man tillige akcepterede Israels ret til gennemsejling af Suez-kanalen, og ligeledes anerkendte Israels ret til besej-

ling af Akababugten. Men samtidig kræves det fra arabisk side, at Israel trækker sine tropper tilbage fra de områder, som de erobrede under seksdageskrigen i 1967. Man krævede i den forbindelse sikkerhedsrådets resolution af 22. november 1967 gennemført.

Israel afslår disse forslag. Man er skeptisk overfor en tilbagetrækning til de strategisk vanskelige grænser fra før juni 1967; og man nærer uden tvivl mistillid til oprigtigheden i arabernes fredsvilje, og hævder stadig, at fredsforhandlingerne må i gang mellem Israel og de arabiske lande ved direkte konfrontation ved fredsbordet.

Man må også erindre, at tanken om at lade FN-styrker træde til igen, som garanter for en ny freds overholdelse i Israel ikke nyder sympati, fordi der allerede før seksdageskrigen var stationeret FN-styrker; og deres tilstedeværelse viste sig uden værdi som krigsforebyggende element.

Spørgsmålet bliver nu, om de fire stormagter Sovjet, USA, England og Frankrig kan bringe en fredsløsning i stand. Det synes, som om præsident Nixon har en mere vigende politisk kurs i Mellemøsten end præsident Johnson, der klart fulgte Israels linie i hele det mellemøstlige spørgsmål. Men Sovjet presser på, dels for at støtte sine arabiske allierede og på denne måde vinde noget af den tabte prestige tilbage, og dels for at få åbnet Suez-kanalen og dermed sikre en kortere vej for russiske våbenforsyninger m.v. til Nordvietnam.

Frankrig har for længst standset våbenleverancer og reservedele til det israelske luftvåben og synes at bakke Ruslands synspunkter op, medens England nærmest henholder sig til USA's linie. Dersom de fire stormagter enes om en løsning, og Israel alligevel siger nej, melder sig spørgsmålet, om USA i så fald vil standse våbensalg til Israel. Spændingen i området er meget alvorlig.

Nedrustning?

Det synes stadig at være umuligt at komme ud af stedet på *Nedrustningskonferencen* i Geneve. Og dog skulle man synes, at de af USA for kort tid siden fremsatte nye forslag, skulle have den største chance for at vinde gehør blandt fredens venner. Man foreslog fra USA's side, at man stoppede produktionen af spalteligt stof til kernevåben (atomvåben), og at Den internationale Atomenergikommis-

sion gennem inspektion i de berørte lande skulle overvåge, at aftalen blev overholdt.

Men forslaget afvistes fra Sovjets side, idet deres amhassadør Alexej Rosjtiumente, at USA blot ønskede et sådant stop, fordi man havde store lagre af spalteligt atommateriale til rådighed; og han var også utilfreds med, at ikke Kina var omfattet af aftalen.

Iøvrigt fremførte han det gamle russiske krav om, at de eksisterende lagre af atomraketter skulle ødelægges for virkelig at komme atomtruslen til livs.

NATO's 20 års dag

Det var bemærkelsesværdigt, at præsident Nixon på jubilæumsmødet for NATO's 20-års dag udtalte, at den, der i dag lever i virkelighedens verden, må være rede til at tømme de gamle øst-vest-forestillinger op. Men han tilføjede samtidig, at man dog ikke af denne grund burde miste sansen for de store ideologiske modsætninger. Det er åbenbart, at præsidenten ønsker, at NATO skal forberede visse afspændingsbestræbelser i forholdet til Østeuropa; fremtiden vil vise, hvordan han har forestillet sig, at disse bestræbelser skal begynde.

Men det er et positivt træk, at man nu klart fremhæver, at NATO foruden sin sikkerhedspolitiske opgave, også bør anvendes som et instrument i afspændingsbestræbelserne mellem Øst og Vest.

Samtidig har Warszawaopagtlandene på en konference i Budapest givet udtryk for ønskeligheden af sammenkaldelse af en europæisk sikkerhedskonference. Bag disse ønsker står naturligvis Sovjetunionen, der er interesseret i at få skabt ro om sine grænser og interesser i Europa, ikke mindst fordi spændingen mellem Kina og Sovjet stadig er meget alvorlig. Det er derfor vigtigt for Sovjet at være »dækket« på sin vestflanke, og en europæisk sikkerhedskonference ville måske være indgangen til, at sådanne resultater kunne nås.

Men spørgsmålet er, om en sådan konference ikke vil aktualisere det uhyre farlige Tysklandsproblem; den stadige deling af Tyskland endnu tyve år efter 2. verdenskrigs afslutning synes for Sovjet en naturlig konsekvens af krigen og af hele udviklingen siden 1945. Men de vesteuropæiske lande – også *de Gaulles* Frankrig – fastholder kravet om en genforening på folkeafstemningens grund af *de to Tysklænder*.

Politisk økonomisk orientering

Obligationsmarkedet

Det vældige udbud af obligationer i marts måned fik et så formidabelt omfang, at regering og Nationalbanken måtte gribe ind. Det vigtigste skridt i bestræbelserne for at bremse det store udbud er ophævelsen af muligheden for at optage de såkaldte *forhåndslån på obligationsmarkedet*.

Praksis på dette område har hidtil været den, at såsnart et byggeri var projekteret, og banken havde bevilget byggelån til den pågældende bygherre, fik banken forhåndsoptionerne udleveret, og banken solgte da disse obligationer, samtidig med at byggelånet udbetales. Fremover vil der ikke kunne optages forhåndslån over obligationsmarkedet. Der er næppe tvivl om, at denne forholdsregel vil betyde en mærkbar nedgang i obligationsudbuddet og føre til et mere roligt marked. Spørgsmålet er, om indgrebet er tilstrækkeligt. Økonomiministeren overvejer muligvis en stramning af selve adgangen til obligationslån til byggeriet, idet der her i landet er en mere udstrakt adgang end i andre lande til at belåne fast ejendom gennem obligationer.

Diskontoforhøjelsen

Endvidere er diskontoen sat op fra 6 pct. til 7 pct. Det betyder bl.a., at Danmark kommer på linie med det internationale kapitalmarked. Forholdet før diskontoforhøjelsen var det, at en kassekredit i danske banker kun kostede 9 pct. i rente, medens den i udlandet lå oppe på 10,5 pct. Importørerne så derfor deres interesse i at omlægge deres forretningsmæssige gæld i udlandet til Danske banker, et forhold, der fik overraskende stor betydning for den danske valutabalace.

Nu er forholdet ændret, og fremover vil de danske kassekreditter blive lige så dyre som de udenlandske.

Årsagen til den vigende valutabalace må dog naturligvis på længere sigt søges i andre forhold end i de nævnte kapitaltransaktioner. Især vil det blive afgørende om handelbalancen i de kommende måneder vil kunne vise bedre balance.

Diskontoforhøjelsen betyder også en stramning af hele pengepolitikken. Det vil blive dyrere at låne penge i bankerne til investeringer og byggeri m.v. På længere sigt har en høj diskonto derfor tendens til også at ramme beskæftigelsen og dæmpe hele efterspørgselspresset.

Forskellige regeringsudtalelser lader formode, at man hen på sommeren venter en overophedning med efterspørgselspress i erhvervslivet, og at man i regeringen da vil træffe *finanspolitiske* foranstaltninger til imødegåelse heraf.

Ny lukkelov?

Forlydende vil vide, at man i regeringen overvejer en ændring af lukkeloven, således at detailhandelen får ret til – men ikke pligt til – at holde åbent fra kl. 7 morgen til 19 aften.

I forbrugerkredse synes man at være interesseret i ændringen, men måske næppe så stærkt som de ledende folk indenfor Forbrugerrådet. H.K. er stærkt imod at ændre de nuværende lukkelovsbestemmelser, og detailhandlerne synes heller ikke særlig interesseret. Det vil vise sig, hvad handelsminister Knud Thomsen kommer til i sine endelige overvejelser, idet han endnu ikke har truffet endelig beslutning.

Ove Guldberg og Svante Lundquist

Der har været forhandlinger mellem den danske trafikminister *Ove Guldberg* og den svenske kommunikationsminister *Svante Lundquist* om de trafikale spørgsmål i Øresundsregionen.

Som det også tidligere er fremført blev det påny bekræftet fra svensk side, at etableringen af selve storlufthavnen på Saltholm er et dansk anliggende. Derimod rummer de svenske forslag løfte og tilsagn om, at udgifterne og byrderne skal deles ligeligt, når det gælder de faste forbindelser over Sundet.

De konkrete forhandlinger og forslag går ud på, at der bygges en bro-tunnel mellem Skåne og Saltholm og en tunnel mellem Amager og Saltholm.

Oprævning af afgifter synes at være den vej frem på finansieringsområdet, som både svenske og danske eksperter går ind for.

Allerede i maj skal der være et nyt vigtigt møde på højeste plan om denne sag i Stockholm, og dermed skulle der være banet vej for regeringsaftaler om en »Øresundstraktat«.

Landmandsbanken er optimistisk

Den danske Landmandsbanks økonomiske tidsskrift »Kvartal« behandler i en analyse de økonomiske problemer, og fremhæver adskillige positive træk i dansk økonomi. Især understreges det,

at beskæftigelsen nu er bedre end i tilsvarende periode i fjor, og det påpeges, at store ordrer til industrien sikrer beskæftigelsen i de kommende måneder. Banken mener, at 1969 som helhed vil blive godt både produktions- og beskæftigelsesmæssigt, hvis man blot kan holde omkostningsniveauet i tømme, således at produktionen ikke fordyres og konkurrenceevnen derved hæmmes.

Man fremhæver endvidere, som et meget afgørende moment i den økonomiske situation, at priserne er holdt nogenlunde i ro. Man mener, at ikke mindst den omstændighed, at pristallet i marts-april ikke udløste en dyrtidsportion, har været stærkt medvirkende til den stabile prisudvikling.

Banken forventer sig opgang i investeringer bl.a. fordi bankernes likviditet er forøget, men man understreger påny, at det store opsving i investeringer kun vil komme, hvis prisstabiliteten holder. Banken fremfører imidlertid også sine betænkkeligheder ved, at betalingsbalancen ikke er helt tilfredsstillende. Men banken mener, at industrieksportens stigning vil fortsætte, hvis der øves en kraftig indsats. Man bedømmer afsætningsmulighederne for vore industrivarer særdeles gunstige i Fællesmarkedslandene, hvor økonomien har skabt basis for stor import, medens man venter en noget mere afdæmpet eksportafsætning på markederne i Sverige og England, selv om man også for Englands vedkommende venter en vis forøgelse i afsætningsmulighederne for vore industrivarer.

Ikke fri abort

Selvom det ventes, at justitsministeren vil fremlægge et lovforslag, der betyder en lettelse i adgang til svangerskabsafbrydelse, er det dog givet, at der ikke i regeringsforslaget vil blive tale om tilladelse til fri abort. Regeringens forslag ventes at ville følge svangerskabsudvalgets betænkning, således som et flertal her blev enig om. Man kan derfor regne med indførelse af *social indikation*. Og dette er i og for sig også ganske vidtgående, idet der hermed skabes mulighed for afbrydelse af svangerskab, når svangerskabet eller omsorgen for barnet antages at ville medføre en så alvorlig belastning af kvinden, at det af hensyn til hende og til oprettelse af hjemmet eller omsorgen for familiens øvrige børn, anses for påkrævet, at svangerskabet afbrydes. SF har stillet forslag om adgang til fri abort.

Set med andres øjne

En 15-årig skoleelev med megen interesse for jernbaner har i en stil beskrevet en nat på et damplokomotiv

Det er nat, og det er vinter. Nedad stien til remisen i Fredericia kommer to mænd gående. Det er lokomotivfører Sørensen og lokomotivfyrbøder Nielsen, som i nat sammen skal køre tog 2980 til Padborg.

»Det bliver sikkert en kold tur,« siger Nielsen, idet han ser op mod den frostklare nattehimmel, hvorfra stjernerne blinker ned til dem. »Ja, de sagde i radioen, at der kunne ventes mere sne,« siger Sørensen og skutter sig, »men der er vel ikke større chancer for, at vi kommer til at fryse særlig meget på maskinen; førerhuset er jo lukket næsten hele vejen rundt.«

De to mænd går ind i kontorbygningen foran selve remisen. »Hvad mon jeg skal lave i overmorgen?« siger Sørensen, da de går hen til skabet med tjenestelisterne for de næste to dage. Han finder sit navn blandt mange andre og udbryder tilfreds: »Jeg skal ligefrem have hviledag; det er nu meget rart, især hvis dette hundevejr varer ved i længere tid.« »Bare det var så vel,« siger Nielsen, »jeg skal køre 2711 til Herning og 2740 hjem igen.« Efter at have klædt sig om går de ud i remisen. Nielsen ser efter på listen, hvilken maskine der skal køre 2980. »Vi skal have N 205,« siger han, »den dampet godt, det gjorde den i hvert fald i sidste uge, da jeg havde den til Nyborg.«

Fra den modsatte ende af remisen lyder bumpene af hjul, der kører over mellemrummet mellem skydebroen og det faste spor. Lidt efter kommer skydebroen rumlende ned gennem hallen med en E-maskine på og standser ud for udkørselssporet. Da maskinen kører af skydebroen, råber Sørensen til den anden lokomotivfører: »Hvor skal I hen på denne tid af døgn?« »Vi skal sydpå og hente »Nordpilen;« han er brækket ned mellem Vamdrup og Farris,« lyder svaret. »Det var ellers ikke så lidt, at »Nordpilen« er forsinket i dag, efter planen skulle han da passere her ved middagstid,« siger Sørensen, mens de går hen til spor 18, hvor N 205 står med skorstenen under røgaftrækket.

Det store godstogslokomotiv er et imponerende syn, som det står der og giver indtrykket af fortættet kraft. Langsomt stiger en mørkegrå røgsøjle op af skorstenen, og fra kedlen høres en sagte sydende lyd. Hist og her slipper lidt damp ud og er med til at danne indtrykket af, at maskinen ligesom er levende.

Nielsen stiger op i førerhuset fra venstre side og Sørensen fra højre. Nielsen

lukker lidt op for dampen til dynamoen, og da han kan høre, at den begynder at arbejde, lukker han helt op. Det samme gentager sig med luftpumpen, og snart gjalder dens kraftige slag, som giver genlyd i hallen, som bevis for, at den er i færd med at pumpe hovedluftbeholderne op til et tryk på 8 atm. Da Sørensen har taget den langskaftede hammer og er gået ned for at efterse, om alt er i orden, åbner Nielsen fyrlågen og kigger ind. Jo, reservefyret ser helt godt ud, ingen blålige flammer, der kan være tegn på, at kullene er brændt på. Så ser han efter, om nogle af støtteboltene er gået sig en tur, om murbuen er hel, og om der er svalereder af sod og kulstøv omkring røgrørerne, men det ser altsammen ud til at være i orden.

Derefter lukker han op for blæseren, for at flammerne ikke skal slå tilbage i førerhuset, når han begynder at arbejde med fyret. Han tager syvtallet og spreder fyret, hvorefter han smider nogle skovfulde kul ind rundt langs kanterne af fyrkassen og nogle ekstra i baghjørnerne. Nu kan fyret passe sig selv et stykke tid, så Nielsen tager oliedunken, oliesprøjten og smørenøglen og stiger ned fra maskinen for at begynde opsmøringen af lokomotivet. Han begynder med at give akselgafterne på tenderens venstre side noget olie og fortsætter så hele vejen rundt om maskinen, idet han smører alle aksel-, kobbelstangs- og drivstangsejlerne samt styringens forskellige dele. Da han er færdig med akselgafterne på tenderens højre side, går han ned i eftersynsgruben under lokomotivet og fylder alle underkipperne op med olie efter at have tømt dem for eventuelt vand. Til slut fylder han cylindrenes og luftpumpens smøreapparater med de der til hørende oliesorter.

I mellemtiden har Sørensen været samme tur rundt om maskinen og nede under blot den modsatte vej. Med sin hammer har han slået på utallige vigtige ting: bolte, møtrikker og hjul, og på klangen har han kunnet høre, om noget sad løst eller var gået i stykker. Han har endvidere tømt hovedluftbeholderne for opsamlet fortætningsvand og prøvet, om bremseklodserne ligger fast mod hjulene, når bremsen er slået. Da Nielsen kommer op i førerhuset igen efter at have været henne og fyldt oliedunkene, er Sørensen i færd med at skrive afgang- og ankomsttiderne for 2980 op i sin notesbog efter tjenestekøreplanen.

»Jeg går lige over og ser efter, om der skulle være nogle opslag, der vedrører os,« siger han, da han er færdig, og stiger ned fra maskinen.

Med tilfredshed ser Nielsen, at kedeltrykket nu er oppe på godt 10 atm., og at der er god ild i kullene, så han fyrer flere kul på. Derefter afprøver han injektorerne og efter at have haft lidt vrøvl med den øverste, er han forvisset om, at de i hvert fald virker, før remisen forlades. Han åbner for dampen til slamudskilleren, og lidt efter kravler han op på tenderen for at se, om der er kul og vand nok. Det viser sig, at der mangler en hel del vand, i at tenderen er fyldt helt op. Der skal altså tages vand, når de kører ud, så han lader det ene dæksel stå åbent. Han er netop kommet ned i førerhuset igen, da Sørensen kommer tilbage og råber op til ham, om han ikke lige vil tænde for- og baglanterne, så det kan kontrolleres, om de lyser.

Da Sørensen kommer op i førerhuset, fortæller Nielsen ham, at de hellere må tage vand, når de kører ud. »Det må vi også hellere se at komme nu,« siger Sørensen og giver først et langt og så et kort stød i fløjten. Mens de venter på, at skydebroen skal komme hen til deres spor, lægger Sørensen styringen frem og løser bremsen. Da skydebroen er klar, og det grønne lys i dens modsatte ende tændes, lukker Sørensen forsigtigt op for regulatoren, og det store lokomotiv kører langsomt på skydebroen. Mens denne rumler ned mod udkørselssporet, lægger Sørensen styringen tilbage. Til remisearbejderen, der skal betjene drejeskiven for dem, siger han, at de gerne vil have vand, så da han standser maskinen ved vandkranen, drejer remisearbejderen dens tud hen over åbningen i tenderen og lukker op for vandet. Efter at tenderen er blevet fyldt med vand, kører maskinen ud på drejeskiven og bliver drejet, så den vender den rigtige vej. Derefter kører den hen til telefonen, som Nielsen tager og meddeler kommandoposten, at maskinen til tog 2980 er klar. Fra kommandoposten får de besked om, at de må køre over i spor 301, hvor togstammen står oprangeret.

Efter at de har gjort det, giver Nielsen fyret en gang kul i venstre side og nogen tid efter i højre, for at det ikke skal ryge for meget. Trykket er nu oppe på 12 atm., så det skal nok nå de højst tilladte 15 atm. inden afgang. Mens bremseprøven står på, fordriver Nielsen tiden med

at pudse vandstandsglas og vaske håndtagene på hammeren, kosten og kulskovlen af. Det lader til, at der er kludder med bremsen på en vogn, for bremseprøven må tages om, og da bremseprøvesignalet endelig viser: »bremsen er god,« er det allerede over afgangstid.

Togføreren kommer lidt efter banende sig vej gennem sneen. Han rækker Sørensen bremsesedlen, idet han spørger: »Tror I, at I kan klare det her?« Sørensen ser på sedlen, gør store øjne og siger så: »Det var ellers ikke småting; 108 aksler med 1065 tons. Så kan vi da umuligt indhente den forsinkelse, vi allerede har. »Nordpilen« har jo også skabt store forsinkelser ved at brække ned og så selvfølgelig på enkeltsporet bane.« »Ja, og i forvejen var den jo blevet forsinket mere end 12 timer, fordi den blev spærret inde på en nordtysk station, da nogle vogne i et krydsende godstog hoppede af og væltede på grund af et tilsneet sporskifte,« tilføjer togføreren. I det samme begynder en af sikkerhedsventilerne at blæse; nu er trykket lidt over 15 atm., så Nielsen sætter injektorerne på for at nedsætte det.

Da det til spor 301 hørende dværgsignal skifter til: »forbikørsel tilladt«, siger togføreren: »Lad os begynde med at køre ind på stationen.« »Det gør vi,« svarer Sørensen. Han lægger styringen helt frem, lukker cylinderudblæsningsventilerne og lukker op for regulatoren. Uendeelig langsomt sætter det tunge godstog sig i bevægelse. En efter en bliver skyer af røg og damp slynget op gennem skorstenen med stor kraft og under en udvikling af den for et damplokomotiv så karakteristiske lyd: dampslag. Sørensen lukker lidt mere op for regulatoren, men det viser sig at være for meget, for drivhjulene begynder at spille som rasende, og røg og damp vælter op af skorstenen og danner en paddehattesky mod den klare himmel. Han lukker hurtigt regulatoren, og da hjulene holder op med at spille, prøver han forsigtigt igen efter at have åbnet sandingsventilen. Denne gang går det bedre, og snart kan han lukke for sandet. Det meget lange godstog nærmer sig nu stationen med langsomt stigende men stadig meget behersket fart.

Oppe under banegårdshallens tag, lige over spor 8 som 2980 skal benytte ved gennemkørselen, lyser en grøn lampe; tegnet på at den fungerende har givet tilladelse til, at toget må forlade stationen. Da togføreren ser det, rækker han

sin håndlygte ud ad vinduet i togførervognen, viser grønt lys mod lokomotivet og giver derved afgang. Sørensen giver et stød i fløjten som tegn på, at det er forstået, og så går det løs. Han trækker styringen et stykke op og åbner lidt mere for regulatoren. Derefter noterer han tidspunktet for afgangen i sin notesbog.

Så snart lokomotivet har passeret banegårdshallen, giver Nielsen fyret en omgang kul for at holde trykket oppe trods det store dampforbrug. Perronudkørsels-signalet for spor 8 viser grønt blinklys, og det samme gør de to næste, som følger ikke langt fra hinanden.

Det første stykke af strækningen stiger temmelig meget, så hastigheden ligger længe omkring 25–30 km/t. Lokomotivet arbejder hårdt, og dampslagene lyder kraftigt og taktfast med meget korte mellemrum og giver genlyd i skoven, der ligger på begge sider af sporene. Der er nok at se til på maskinen. Nielsen er den, der har mest travlt. Der går ikke lang tid mellem, at han hurtigt må kaste kul ind i fyret, der nu brænder meget klart og næsten ikke udvikler røg. Flammerne er helt hvide, og han må knibe øjnene næsten helt sammen, hver gang han skal se ind i fyret. Desuden må han have asbestforklæde på, fordi strålevarmen er så stræk, at den ellers ville stikke ild i hans tøj. Når fyrlågen bliver lukket, er dens nederste kant let rødgldende af at have været vippet ind i flammerne det korte øjeblik, fyringen stod på.

Foruden at fyre må Nielsen af og til sætte injektorerne på for at holde vandstanden i kedlen tilpas høj. Desuden må han være Sørensen behjælpelig med at holde udkig efter signalerne, der står med et par kilometers mellemrum. Så snart én af dem får øje på et signal, meddeler han straks den anden, hvad signalet viser, og denne repeterer signalets stilling, når han også ser det. Denne fremgangsmåde øger sikkerheden, for to par øjne ser jo bedre end et. Ind imellem kan Nielsen dog sidde ned og nyde synet af det sneklædte landskab, som langsomt glider forbi. Foran toget ligger sporene som to par sølvstreng i det svage lys fra stjernerne, og sneen, der ligger overalt, giver det hele et lysere og mere venligt skær end ellers.

Et godt stykke forude i en kurve dukker to grønne lys over hinanden op. »Ret igennem!« råber Sørensen gennem larmen fra lokomotivet. Nielsen læner sig ud ad vinduet, og da han også får øje

på signalet, råber han det samme tilbage. Sørensen åbner skydevinduet i højre side af førerhuset og kigger tilbage. Han kan se, at den hvide damp fra lokomotivet lægger sig som en fane hen over den lange togstamme og bliver stående længe i den kolde luft. Han kigger længe tilbage, og endelig dukker blinket fra slutlanternen på den sidste vogn op af en kurve, som han synes er en evighed siden. maskinen har passeret.

Efterhånden som hastigheden er steget, har Sørensen trukket styringen op lidt ad gangen. En gang imellem under kørslen åbner han cylinderudblæsningsventilerne, for at vand, der har samlet sig i cylindrene, kan blive blæst ud. Da toget kører gennem Taulov, er styringen trukket op til 30 %, og gliderkassetrykket er på godt 11 atm. Hastigheden ligger omkring 60 km/t. og stiger ikke mere af betydning. Dampslagene lyder nu så hurtigt efter hinanden, at de ikke mere kan skelnes, så de falder næsten sammen med larmen fra lokomotivet.

Et stykke på den anden side Taulov nærmer et tog fremført af et andet damplokomotiv sig hastigt på det modgående spor, så Sørensen giver et langt stød i fløjten. Det andet tog hilser igen, et sus, nogle oplyste vinduer, der flimrer forbi, og snart er de røde blinklys på det modgående togs bageste vogn forsvundet bagude. Kun lugten af kulrøg hænger endnu et stykke tid i den klare luft og vidner om det natlige møde mellem de to damplokomotiver. »Det var »Nordpilen«! råber Nielsen, kigger på sit ur og tænker, at det er godt, de selv kun er cirka et kvarter bagefter.

Det sidste bloksignal før Kolding viser ét grønt lys. Da toget er kommet forbi signalet, råber Sørensen: »Så lukker vi!« for at Nielsen kan åbne for dampen til blæseren, så røgen ikke trænger ud i førerhuset gennem fyrdøren, når regulatoren bliver lukket, og det kraftige træk i skorstenen forsvinder. Sørensen åbner cylinderudblæsningsventilerne, og toget nærmer sig Kolding med langsomt fallende hastighed, for den tunge togstamme presser godt på. Nielsen sætter én af injektorerne på, fordi den ene sikkerhedsventil begynder at hvæse, nu da dampforbruget er faldet kolossalt. Fjorden ligger rolig og mørk forude. Kun blinket fra en enlig lysbøje trænger af og til gennem mørket og spejler sig i det stille vand. Da toget er kommet gennem kurven og kører langs fjorden, får de

to mænd øje på indkørselssignalet for Kolding station.

Signalet viser: »kør med 50 km/t.«, og lidt længere fremme viser et lysende treltal, hvilket spor toget skal ankomme i. Det lange godstog snor sig gennem spor-skifterne for at komme over i spor 3, og lokomotivet må køre meget langt frem, for at den sidste vogn kan være der. Da toget er standset, går Nielsen en tur rundt om maskinen, og med ydersiden af hånden føler han efter, om nogle af lejerne skulle være løbet varme. De første fem vogne bliver koblet fra togstammen, og lokomotivet rangerer dem over til pakhuset for derefter igen at blive spændt for toget. Stationens rangermaskine har i mellemtiden sat en halv snes vogne bag på toget, så der nu er lidt mere at slæbe på.

Snart efter at bremseprøven er foretaget, afgår toget fra Kolding. Opholdet på stationen har ikke taget så lang tid, som der er afsat i køreplanen, så forsinkelsen er nu nede på knap ti minutter. Det tager igen lang tid, før toget er oppe i fart, og bedst som det er nået op på en pæn hastighed og har kørt sådan nogle få kilometer, ser Sørensen til sin store ærgrelse, at det næste blok-signal kun viser ét grønt lys. Han håber, at det andet grønne lys også må blive tændt, inden toget passerer signalet. Men, ak nej; det efterfølgende signal kan altså forventes at ville vise »stop«. Og ganske rigtigt; da toget har tilbagelagt godt en kilometer mere viser et rødt lys sig i det fjerne og kommer langsomt nærmere. Sørensen lukker regulatoren og slår bremsen en smule.

Toget er næsten bragt til standsning foran signalet, da det røde lys begynder at blinke »Stop og ryk frem«, udbryder de to mænd i munden på hinanden. De næste par kilometer må toget køre med så ringe hastighed, at det kan bringes til standsning foran enhver forhindring. De to mænd hænger næsten uafbrudt ud ad vinduet og spejder fremad, men der er intet usædvanligt at se. Det har måske kun været et stykke ståltråd, der har ligget tværs over skinnerne og været årsagen til, at signalet viste: »stop«. Det følgende signal viser to grønne lys, og så snart maskinen har passeret det, giver Sørensen den »hele armen«. Med tordnende dampslag nærmer toget sig Lunderskov, der heldigvis giver gennemkørsel. Næste planmæssige standsningssted er Vojens, men i Vamdrup bliver toget

ledt ind på et vigespor og må holde der knap en halv time for at vente på, at et modgående persontog skal krydse. På et spor for enden af perronen står MY-eren fra »Nordpilen«. MY-føreren går spekulativt frem og tilbage langs det store diesellokomotiv. »Hvad er den af, er kullene sluppet op?« spørger Nielsen deltagende, du må godt få nogle af vores; vi tog rigeligt med hjemmefra.« »Hvor er du morsom,« svarer MY-føreren, »du skulle næsten indberettes for din behjælpssomme væremåde.« »Kunne du ikke tænke dig at komme til at køre med damp igen?« spørger Nielsen, »der er godt nok mere arbejde ved det, men det slanker da, og så sidder man da heller ikke og bliver så enfoldig; her på maskinen er vi trods alt to.« »Bare giv ham,« siger Sørensen, »han er altid parat med en bemærkning, hvis vi brækker ned med et damplokomotiv.«

Ved afgang fra Vamdrup er forsinkelsen vokset til knap en time. Det begynder at sne, først lidt, men da toget er kommet til Vojens og efter rangeringen og vandtagningen er klar til afgang, sner det så tæt, at der ikke kan ses mere end nogle få meter frem. Nielsen ruller de firkantede sejldugsstykker ned for åbningerne mellem tenderen og selve lokomotivet. Det luner altid, selv om der er utætheder mange andre steder. På den videre tur bliver forsinkelsen større og større, fordi Sørensen må nedsætte hastigheden betydeligt, hver gang et signal er i vente for at få et glimt af dets stilning, inden det hurtigt er gledet forbi. Når han efter sit gode kendskab til strækningen regner med, at der snart må komme en vejoverskæring, lader han fløjten lyde længe gennem den hvide nat for at gøre opmærksom på togets komme, for ses kan det ikke.

Toget når Rødebro efter cirka tre kvarters kørsel mod de i køreplanen afsatte 25 minutter. Også her bliver opholdet længere end planlagt, fordi et forsinket eksprestog skal overhale dem. Nielsen finder sin madkasse frem og siger: »Nå, skal vi se, hvad menuen står på?« »Ja, lad os få et stykke natmad,« svarer Sørensen, »det har vi da ærligt fortjent.« Under togets følgende ophold i Tinglev stilner snevejret af, og da det blæser kraftigt, forsvinder skyerne snart, og himlen bliver igen klar. Dagen er ved at gry, og mens toget stamper videre mod dets endestation, står Solen op, så de to mænd kan beundre det smukke syn af

den glødende sol, mens den langsomt hæver sig op over det flade, snedækkede sønderjyske landskab.

Nu skal Nielsen ikke fyre mere af betydning, for toget er snart i Padborg. Fyret skal renses, og det er et hårdt arbejde, for der er mange slagter fra den store mængde kul, der er blevet læsset ind i fyret under den lange og hårde tur. Da Sørensen har bragt toget til standsning i Padborg, bliver maskinen koblet fra, kører lidt frem og bliver derefter ledt tilbage mod remisen ned forbi den lange togstamme ad et spor ved siden af. Sneen har lagt sig i hver eneste krog og sprække på de mange godsvogne, og bagenden af den sidste vogn er helt hvid.

Ved remisen bliver maskinen forsynet med kul og vand. Remisearbejderne mukker, da Nielsen beder om at få den fjerde tons kul op, men så er der også top på. Mens fyret bliver tømt for slagter, og tenderen bliver fyldt op med vand, tager Sørensen hammeren og går igen en tur omkring maskinen for at se, om noget har arbejdet sig løst eller er gået i stykker under kørslen. Da Nielsen har standset dynamoen, går de ind for at vaske sig. De møder personalet, der skal køre maskinen tilbage til Fredericia i et andet godstog. »Kommer I først nu?« spørger den anden fører. »Ja, vi tog den med ro og nød det gode vejr,« svarer Sørensen og peger ud på maskinen, der ligesom vognene har lagt sig en stor mængde sne til.

Da de er blevet klædt om, passer det lige med, at de kan komme med et persontog tilbage til Fredericia. I mellemtiden er et damplokomotiv fra Flensborg kommet og er blevet spændt for togstammen fra 2980. Det lange tog afgår, netop da Nielsen og Sørensen kommer ind på perronen, og det varer længe, før de ser den sidste vogn forsvinde mod syd over grænsen. De to mænd finder sig en kupé i toget til Fredericia og sætter sig til rette i hvert sit hjørne ved vinduet. De benytter noget af tiden under turen hjemad til at skrive rapport, og bagefter sidder de blot og nyder, at det ikke er dem, der skal holde udvig efter signaler, og forsøge om de kan overholde en stram køreplan.

Det er et par trætte lokomotivfolk, der efter persontogets ankomst til Fredericia takker hinanden for den forløbne nat og derefter haster hjemad hver sin vej. De glæder sig til at få hvilet ud efter den anstrengende tur. Det forstår man jo godt.

PERSONALIA

Ansæt pr. 1-5-1969 som lokomotiv-medhjælper

Lkmhasp. P. K. Haages, Hg

Overgået til anden stilling pr. 1-4-1969

Lkf. (15. lkl.) A. M. J. Hansen, Fa. til lkf. (12. lkl.) Fa.

Forflyttet pr. 1-4-1969 efter ansøgning

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

Lkmh. E. H. Pedersen, Mdt. Gb til Mdt. Av.

Afskediget efter ansøgning pr. 31-3-1969

Lkmh. B. E. Knudsen, Mdt. Av.

Afsked efter ansøgning pr. 30-4-1969

Lkf. (12. lkl.) N. J. Buch, Mdt. Rd. gr. svag, m/pension.

Afsked efter ansøgning pr. 31-5-1969

Lkf. (15. lkl.) J. P. K. Nielsen, Mdt. Ar gr. alder, m/pension.

Lkf. (12. lkl.) L. V. Kruse, Mdt. Hg, gr. svag, m/pension.

Lkf. (12. lkl.) E. A. Madsen, Mdt. Fa gr. alder, m/pension.

Afgået ved døden

Pens. lokomotivfører A. P. Iversen, Nyborg, er afgået ved døden den 4-2-1969.

Pens. elektrofører L. P. V. Larsen, Valby, er afgået ved døden den 11-2-1969.

Pens. lokomotivfører M. Nielsen, Svendborg, er afgået ved døden den 15-2-1969.

Pens. lokomotivfører O. M. C. Jensen, Korsør, er afgået ved døden den 20-2-1969.

Pens. lokomotivfører P. A. Jensen, København, er afgået ved døden den 28-2-1969.

Pens. lokomotivfører N. A. Andersen, Fredericia, er afgået ved døden den 11-4-1969.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

D. Kiis,

lokomotivfører, Aalborg.

Danske Jernbanemænds Turistorganisation meddeler:

I samarbejde med vore udenlandske kolleger kan vi tilbyde deltagelse på nedenstående rejser i 1969. Detaljeret program tilsendes gerne efter anmodning.

Anmeldelse bedes sendt til Danske Jernbanemænds Turistorganisation, Bernstorffsgade 18, 1577 København V.

Ophold på bestemmelsessted (antal dage)	nr.	Rejsens navn	Pris norske kr.	Anmeldelse senest
1/6- 8/6 (7)	162	Bornholm	415,-*	1/5
6/6-14/6 (8)	163	Pensionistrejse Ljungberga	438,-	6/5
8/6-15/6 (7)	164	Pensionistrejse Björkliden	317,-	8/5
8/6-15/6 (7)	165	Pensionistrejse Hällevik	268,-	8/5
9/6-13/6 (5)	166	Ferie ved Sundet	445,-	9/5
19/6-25/6 (7)	112	Nordkalotten(Enare-Karasjok-Nordkap)	945,-	19/5
29/6- 6/7 (7)	169	Tennisuge (voksne) Hällevik	290,-	29/5
24/7-31/7 (7)	170	Pensionistrejse Åre	327,-	24/6
11/8-16/8 (6)	114	Vestlandets Fjorde, Norge	630,-	11/7
17/8-24/8 (7)	171	Højsommer Björkliden	324,-	17/7
17/8-24/8 (7)	172	Sensommer på Vestkysten, Sverige	290,-	17/7
19/8-26/8 (7)	173	Pensionistrejse Hällekind	281,-	19/7
21/8-28/8 (7)	174	Pensionistrejse Åre	327,-	21/7
24/8-31/8 (7)	176	Bornholm	415,-*	24/7
31/8- 7/9 (7)	177	Pensionistrejse Björkliden	317,-	31/7
31/8- 7/9 (7)	178	Motionsuge i Åre	316,-	31/7
7/9-14/9 (7)	179	Sensommer i Björkliden	334,-	7/8
14/9-21/9 (7)	180	Høstfarver i Björkliden	324,-	14/8
14/9-21/9 (7)	181	Med fotografiapparatet i Björkliden	324,-	14/8
28/9-5/10 (7)	182	Sportsfiskeruge i Hällekind	273,-	28/8
2/6-16/6 (15)	fly 266	Dobrovnik	915,-	2/5
11/6-25/6 (15)	fly 267	Sardinien	1056,-	11/5
14/6-29/6 (16)	tog 268	Marina de Grosseto	*622,-	14/5
14/6-30/6 (17)	tog 269	Badeferie i Senigallia	*619,-	14/5
5/7-21/7 (17)	tog 271	Badeferie i Rimini	685,-	5/6
11/8-25/8 (15)	fly 273	Dubrovnik	1098,-	11/7
12/8-26/8 (15)	fly 274	Ibiza	1112,-	12/7
16/8- 1/9 (17)	tog 275	Badeferie i Rimini	685,-	16/7
19/8- 2/9 (15)	fly 276	Sardinien	112,-	19/7
23/8- 8/9 (17)	tog 277	Badeferie i Rimini	553,-	23/7
25/8- 7/9 (14)	tog 278	Østrig rundt	1167,-	25/7
26/8- 9/9 (15)	fly 279	Ibiza	1112,-	26/7
30/8-10/9 (12)	tog 280	Luxemburg-Schweiz, Lichtenstein	922,-	30/7
30/8-11/9 (13)	tog 205	Rimini-Venezia	560,-	30/7
30/8-14/9 (16)	tog 281	Marina de Grosseto	*622,-	30/7
30/8-15/9 (17)	tog 282	Badeferie i Senigallia	*619,-	30/7
31/8-13/9 (14)	tog 207	Klassisk Italiensrejse	*965,-	31/7

* Foreløbig pris.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

N. H. W. Hansen,

lokomotivfører, Helsingør.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

V. F. Schopphuus,

lokomotivfører, Århus H.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

H. J. V. Winther,

lokomotivfører, Fredericia.

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

K. A. Nielsen,

lokomotivfører, Kalundborg.

DAMERNE'S DAG

Fra hjemmets maskinpark

Sidste nummer af Husholdningsrådets »Råd og Resultater« indeholder bl.a. en gennemgang af strygemaskiner og koldruller. Begge typer er pladskrævende og synes fortrinsvis egnet til store husholdninger. Strygemaskiner ligger i prislaget ca. kr. 660 til kr. 1300, koldruller ca. 680 til 985 plus diverse tilbehør. Strygemaskiner skal betjenes siddende, hvilket vil være en lettelse for mange. Netop den ensformige stilling ved et strygebrædt er meget trættende. Koldrullerne skal til gengæld betjenes stående og er meget tunge at flytte. Det fremhæves, at duge og sengetøj bliver smukkere af at gå igennem en koldrulle end en strygemaskine, så de vil derfor være at foretrække i et hjem, hvor man selv vasker det store. Plejer man at sende dette til udevask og selv klare den almindelige vask hjemme, er strygemaskinen at foretrække. Det nævnes i rapporten, at både strygemaskiner og koldruller har mange fordele, men at ingen af dem kan erstatte strygejernet fuldt ud. Dog kan man ved træning også stryge skjorter på en maskine med pænt resultat.

Foretrækker De det gode gamle strygebrædt, så giv det et thermobetræk. Pris en 7-9 kr. Det er et varmereflektende betræk med indlæg af blødt skumnylon, som sparer tid og strøm. I tilgift ser det pænt ud og beholder sit »nye« udseende.

Hvis man berører et sted, hvor jernet lige har været, brænder man sig, så det sker kun een gang. Eneste syrlige kommentar: betrækket er glat som silke, så større ting glider let af, hvis man ikke fanger dem med den ene hånd.

En ny frisure

Annoncer lover ny frisure på rekordtid, hvis man anvender el-curlers. Det er som man tager det. Opvarmning af curlerne tager omkring 10 minutter. Derpå skal håret spoles op og curlerne sidde i, til de bliver kolde, hvilket tager fra 10-20 minutter og endelig skal håret børstes ud og friseres. Alligevel er el-curlers en glimrende opfindelse, som får det gammel-dags krøllejern til at sakke agterud.

Ivrige tilhængere mener, at de efterhånden vil være lige så hyppige på konfirmandindernes gavebord som elektriske barbermaskiner er det på konfirmandernes bord. Når man har opnået færdighed i at rulle håret pænt og akkurat op, kan man både rejse en træt frisure op og skabe en ny i et helt glat hår uden permanent. Curlerne skal sættes i tørt hår og giver ikke så holdbart krøl som en

rigtig vandondulation. Det er vigtigt, at håret er velklippet og ikke har tynde, spaltede spidser, der vil blive yderligere ødelagt af de varme ruller. Også parykker og toppe kan krølles med el-curlere og holder endda bedre, fordi håret ikke påvirkes af hovedbundens varme.

Prisen varierer fra fabrikat til fabrikat og fra sæt til sæt, afhængig af curlernes antal. Et lille rejsetæt med 5 spoler (Carmens Swingsetter) koster f.eks. kr. 68, og et stort luksussæt med 18 curlers (Kenwood Matchmakers) koster kr. 216.

Datidens mode-damer

Det er moderne at have flere parykker – men det er der ikke noget nyt i, heller ikke at have flere på hovedet ad gangen. Det brugte fornemme ægypterinder allerede 4.000 år før vor tidsregning. Parykker kendtes også i datidens Assyrien og Babylonien. Derimod nøjedes grækerinderne med at arrangere kunstfærdige frisurer i deres eget uklippede hår. På Glyptoteket i København findes en buste af en romerinde med aftagelig marmorparyk, således at man kunne skifte frisure på busten, når originalen gjorde det.

Plastik-kuffertens bund er også opvarmningsstativ. Sæt stikket i en kontakt og tryk på knappen. Ca. 10 minutter senere er curlerne klar til brug. (Kenwood Matchmakers med 18 spoler, kr. 216).

El-curlers er beregnet til hjemmebrug, men anvendes også på saloner, når kunden ikke har tid til vandondulation, men blot skal have frisuren peppet op.

