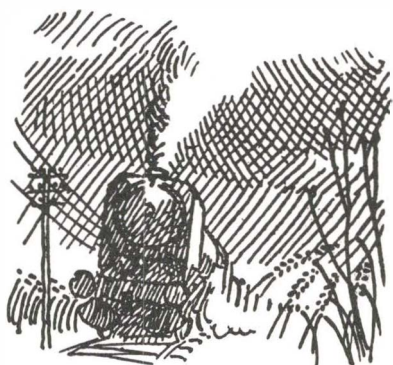




8

DANSK  
LOKOMOTIV  
TIDENDE





## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. AUGUST 1969 – 69. ÅRGANG

### 8

#### Indhold:

|  |    |
|--|----|
| Drift i foretagendet .....                     | 2  |
| Udsalg af damplokomotiver .....                | 3  |
| Erhvervspolitik med indbygget<br>fremtid ..... | 4  |
| »D-dag« i London .....                         | 5  |
| De spanske Talgo-tog .....                     | 7  |
| DSB orientering .....                          | 8  |
| Det fremtidige S-banesystem .....              | 9  |
| Glimt udefra .....                             | 13 |
| Det nye franske »Mistral« .....                | 14 |
| Politisk økonomisk orientering ....            | 16 |
| Personalialia .....                            | 18 |
| Damernes Dag .....                             | 20 |

#### Redaktører:

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

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

Frederiksberg Bogtrykkeri  
Howitzvej 49.

Ved Danske Statsbaner reber man alle sejl i bestræbelser på at tilpasse virksomheden en hastigt ridende udvikling. Det er kendt, at man står midt i en stor omorganisering af virksomhedens mange led med henblik på størst mulige effektivitet, som forudsætning for større omsætning eller med andre ord – få større andel i transportmængderne. Det, at »sælge« DSB, er ingenlunde nogen let opgave. Der skal ikke blot kæmpes med en lang række konkurrerende transportvirksomheder til lands, til vands og i luften, men også med et bevillingssystem til anskaffelse af påkrævet anlægskapital, sociale hensyn og den manglende handlefrihed til at lede DSB efter det til enhver tid gældende behov i taktmæssig henseende, en blanding af hensyntagen til borgeren, på den ene side som kunde, på den anden side som skatteyder og endelig at undgå »ubillig« konkurrence med landets øvrige transportforetagender, der i øvrigt stort set betragter DSB som et overflødigt foretagende. Man må beundre ledelsen for, at den, alt dette til trods, er i stand til at placere statsbanerne som et hurtigt og effektivt transportforetagende. Som fremgående andet steds i bladet sælger DSB ud af sine damplokomotiver. Damplokomotiver har været banerne en god kraft, men den tids tempo, dette trækraftmiddel står for, var noget mindre hæsblæsende. Forandringerne i udviklingen dengang var måske nok på de respektive tidspunkter store og vigtige, men hyppigheden i forandringerne er ikke sammenlignelig med vor tids stadige fornyelser. Det følges endog undertiden som om en fornyelse er forældet allerede fra dens igangsættelse. DSB har også i meget større udstrækning kastet sig ud i informativ kontakt med offentligheden. En stadig strøm af pressemeddelelser flyder ud af generaldirektoratet og giver et levende indtryk af, hvilken aktivitet der udfolder sig i landets største transportvirksomhed. Det må tages som et udtryk for, at der på afgørende måde er etableret en ledelse med forståelse for udnyttelse af alle virkemidler i en stor virksomhed. Strukturændringerne i DSB's organisation vil forstærke de stædige bestræbelser på at klare konkurrenterne og slå dem. Ændringerne er ikke blot udadvendte, men måske lige så meget indadvendte. Vi bliver færre ved DSB til at klare større opgaver. Og fremtiden indebærer formentlig ændring i rekrutteringsmæssige forudsætninger for flere områder.

# Udsalg af damplokomotiver

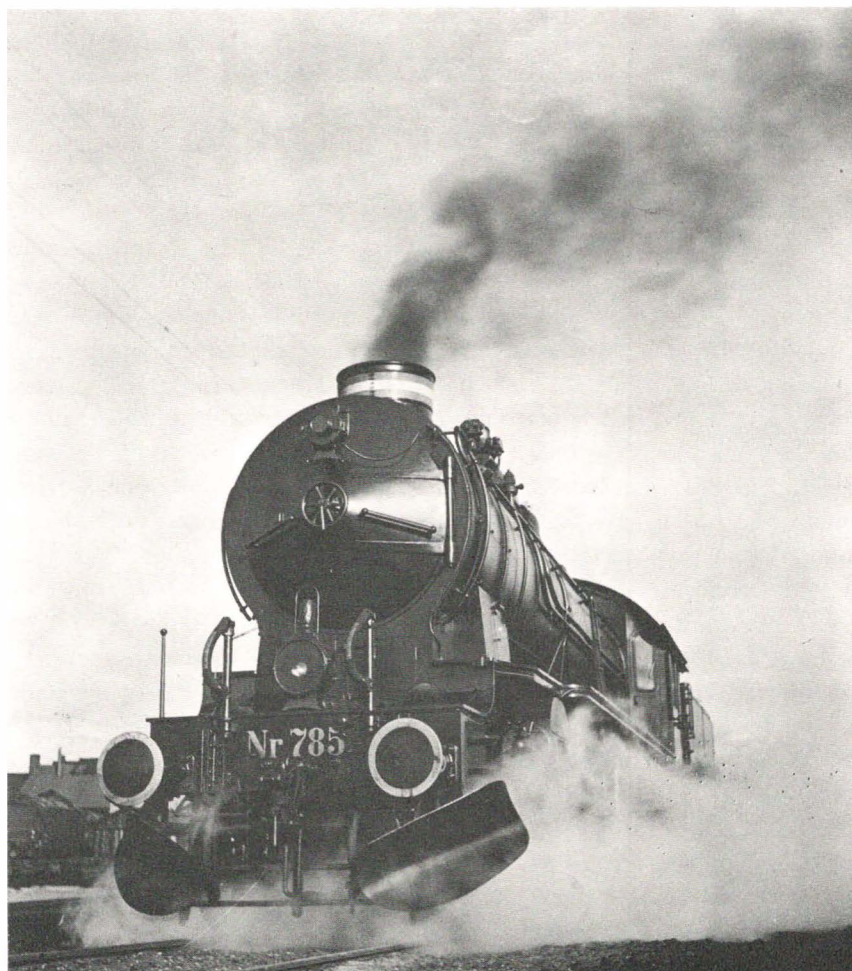
Statsbanerne har udbudt 32 af sine damplokomotiver til salg for ophugning. Med overgangen til diesellokomotiver, hvorved driftsudgifterne til trækraft er nedskåret ganske betydeligt, er disse lokomotiver blevet overflødige. I 1. distrikt – øst for Storebælt – er man ophørt med at bruge damptrækraft, og næste år slutter også damplokomotivernes epoke i 2. distrikt – vest for Storebælt.

De mange damplokomotiver, der udbydes til salg, repræsenterer et bredt udsnit af de forskellige former for trækraft, Statsbanerne har benyttet siden omkring århundredskiftet – rangermaskiner, et enkelt godstogslokomotiv samt persontogs- og eksprestogslokomotiver. Flere af disse lokomotiver er udtryk for en betydelig dansk indsats på lokomotivudviklings område bl.a. damplokomotiverne Litra C, en af de fremragende lokomotivtyper, som blev skabt kort efter år-

hundredskiftet af direktøren for DSB's maskintjeneste Otto Busse. Til salg er endvidere en del Litra S maskiner, en gang standardlokomotiv på Nord- og Kystbanen ved København, indtil man her gik over til motoriseret trækraft, og otte eksprestogslokomotiver Litra E – ypperlige maskiner som har været brugt til fremføring af de store eksprestog både på Sjælland og Jylland/Fyn.

Statsbanerne har ved udskiftningen af damplokomotiverne sikret sig en del maskiner til et kommende jernbanemuseum, hvor de vil stå som minde om dampkraftens store betydning for dansk jernbanetrafik.

Anskaffelsen af diesellokomotiver fortsætter, idet DSB for nogen tid siden afgav ordre på endnu 16 store diesellokomotiver af MZ-typen, de kraftigste lokomotiver, der endnu er taget i brug her i landet.





# Erhvervspolitik med indbygget fremtid

Begivenheder indenfor dansk erhvervsliv i de seneste år – f.eks. Boss of Scandinavia, De danske Bomulds-spinderier og nu senest Thrige-Titan – viser med al mulig tydelighed, at samfundsmagten ikke kan af-finde sig med, at store erhvervsvirksomheders ledere alene overlades ledelsen af disse virksomheder – uden at man har sikkerhed for, at der tages rimelige hen-syn til de ansatte og andre, der har interesser i de på-gældende selskaber.

Samfundet kan heller ikke uden interesse overlade til private, at dirigere erhvervsudviklingen i Danmark – uden hensyntagen til det samfund, der er baggrun-den og betingelsen for virksomhedernes trivsel og udvikling.

Endelig sker der så meget indenfor erhvervslivet i disse år, som må påkalde samfundets interesse – eksempelvis strukturændringerne og fusionerne, lige-som udviklingen i udlandet vil påtvinge os mere effek-tivitet, såfremt dansk erhvervsliv skal overleve som danske virksomheder uden stigende afhængighed af udenlandske koncerner.

Disse forhold var blandt årsagerne til nedsættelse af Socialdemokratiets erhvervspolitiske udvalg, der op til kongressen udarbejdede et foreløbigt erhvervspoli-tisk program, som blev modtaget på kongressen, hvor det blev vedtaget med kun enkelte ændringer. Det blev på kongressen endvidere oplyst, at udvalget skal ar-bejde videre i det kommende år og på landsmødet i 1970 forelægge udkast til et endeligt detaljeret social-demokratisk erhvervsprogram.

Det fastslås i programmet, at kapitalkravene fra er-hvervslivet vil stige i de kommende år, hvorfor det er nødvendigt, at kapitaldannelsen i samfundet øges, og her peger Socialdemokratiet på nye kollektive fonds f.eks. lønmodtagerfonds og tillægspensionsfonds, som det tidligere er foreslået af partiet. Man foreslår end-videre, at disse fondsmidler kanaliseres ud til erhvervs-livet gennem en offentlig investeringsbank, således at man har mulighed for at støtte de erhvervsområder, der måtte have størst samfundsmæssig interesse samt de erhvervsområder, der erfaringsmæssigt har vanske-ligst ved at få del i den tilstedeværende kapital.

Med hensyn til de bestående pengeinstitutter ban-ker, sparekasser og forsikringsselskaber ønsker Social-demokratiet større indflydelse på disses ledelse fra ind-skyderne, ligesom man foreslår tilsynet med banker og sparekasser udbygget til at omfatte tilsyn med alle, som erhvervmæssigt beskæftiger sig med pengeudlån – såvel private som institutioner. Det foreslås endvi-dere, at sådan virksomhed kun må drives efter kon-

cession. Herved vil man have mulighed for at komme en del af den usunde virksomhed på det såkaldte »grå pengemarked« til livs. Der peges endvidere på, at pen-geinstitutternes filialnet bør rationaliseres. En under-søgelse ønskes foretaget af eventuelle fordele ved, at pengeinstitutter, forsikringsselskaber og visse andre virksomhedsformer i højere grad kom under offentlig ledelse.

Der gives udtryk for en større samfundsmæssig ind-sats på forskningsområder med erhvervmæssig inter-esse, idet der peges på et moderne erhvervslivs behov for større adgang til forskningsresultater og mulig-heder for metode- og produktudvikling.

Der kræves større åbenhed omkring erhvervslivet, således at magtmisbrug gennem monopoler og kon-kurrencebegræftende aftaler kan hindres. Der er et stort behov for ændringer i aktieselskabs- og bogfø-ringsloven, således at regnskabsresultater kan kræves standardiseret og dermed blive lettere tilgængelige for offentligheden. Regnskabstilsøringer bør forbydes. Disse kan i øjeblikket foretages bl.a. ved opskrivning af allerede nedskrevne eller afskrevne aktiver, således som det er sket i nogle aktuelle tilfælde.

Forbrugerne må naturligvis indtage en fremskudt plads i et erhvervspolitisk program. Socialdemokratiet peger på, at også forbrugere af offentlige goder og serviceydelser har krav, som bør opfyldes.

Den fulde beskæftigelse må også være et af kravene til fremtidens moderne erhvervsliv, hvorfor der kræ-ves en stærkere indsats for at afbøde struktur- og sæsonarbejdsløshed. Her kommer egnsudviklingsbe-stræbelserne ind i billedet sammen med uddannelses- og omskolingspolitikken, ligesom der må stilles midler til rådighed for en arbejdsformidling, der virkelig har mulighed for at gøre en nødvendig indsats. Der fore-slås endvidere mulighed for førtidspension for ældre arbejdere, landmænd og andre, som rammes af struk-turændringerne i erhvervslivet.

Een af de ting, som kan være med til at skabe et bæredygtigt erhvervsliv i fremtiden vil være en sti-gende medindflydelse for de ansatte på virksomhe-derne – demokrati på arbejdspladsen, som ikke mindst LO er gået stærkt ind for. Der er alt for mange ek-sempler på, at de ansattes indflydelse er uendelig lille, og at de rådende har haft al mulig grund til at på-kalde alle gode kræfter i virksomhedens tjeneste.

Også det økonomiske demokrati kræves udbygget i de kommende år. Ejerskab til virksomhederne er ofte

# »D-dag« i London

Briterne er så småt ved at forberede sig på en privat »D-dag«. Sådan betegnes den 15. februar 1971 i London Transport's årsberetning for 1968.

Den dag afskaffes det nuværende pund/shillings/pence møntsystem og *decimal-systemet* indføres i lighed med andre europæiske lande.

Efter »D (for decimal)-dag kommer 5 ny pence (5p-»p« i stedet for den nuværende forkortelse, »d«, der angiver latinsk *denarius*) til at svare til 1 nugældende shilling. Let-at-huske-regel for omregning af shillings til ny pence er allerede blevet indført mand-og-mand imellem: gang med 5. F.eks.: 3 shillings bliver 15p o.s.v.

»D-dag« berører LT føleligt, for i det ny system findes ingen enkeltmønt med værdi under det nuværende 1-shillingstykke og ingen decimalmønt imellem 2p og 5p, hvor en stor del af LT's takster ligger.

Beslutningen om at indføre det ny system og fraværelsen af en 2½p, som kunne træde i stedet for det nugældende 6d-stykke, vil skabe betydelige vanskeligheder for LT og andre virksomheder, der udfører en væsentlig del af deres kontantsalg i forholdsvis små møntværdier.

Det bliver umuligt at ændre alle LT's tog- og busbilletautomater fra den ene dag til den anden. Derfor vil LT i overgangstiden indføre specielle takstskalaer, som let kan omregnes fra pund/shillings/pence til decimal-systemet.

Billetautomater på samtlige stationer og i busser med enhedstakst – takster for hovedparten af de londonske busser er i lighed med t-banen udregnet efter rejselængde – som i øjeblikket kun kan bruges til 6d-stykket, må ændres med betydelige omkostninger, så de kan »modtage« en større mønt eller flere mønter.

En særlig vanskelig opgave for automat-konstruktørerne bliver det ny 50p-stykke, der altså svarer til den nuværende 10-shillingseddel. 50p-stykket bliver

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

meget tilfældigt, og det må med interesse imødeses, hvad resultat LO's udvalg om økonomisk demokrati kommer til.

Der er brug for Socialdemokratiet – også i erhvervs-politikken. De beskyldninger, der tidligere fremsattes mod Socialdemokratiet for erhvervsfjendtlighed, er forstummet efter dannelsen af den nye liberale regering, som absolut ikke vækker begejstring i erhvervskredse – naturligt nok.

*Poul Dalsager.*

nemlig 7-kantet – og man har endnu ikke fundet frem til apparatur, der forener hurtig operation med sikkerhed i at »skelne« 7-kantede mønter.

## Problemer løses

Andre, mere kontante, tegn fra årets løb viser, at LT er ved at løse vigtige problemer.

I 1968 reduceredes det totale underskud (driftsunderskud + renteomkostninger) med et beløb svarende til kr. 18 millioner sammenlignet med 1967-regnskabet.

Dette facit kunne være blevet endnu bedre, hvis LT havde fået myndighedernes tilladelse til at hæve taksterne, som myndighederne havde godkendt i marts – det ville have forbedret indtægten med et beløb svarende til kr. 172 millioner årlig.

I juni fik LT imidlertid besked om kun at forhøje til et beløb af kr. 116 millioner for et helt år. Denne forhøjelse kunne kun få virkning fra august/september og havde derfor ikke den ønskede virkning på årets driftsresultat.

Beslutningen var også en hindring for LT's stræben mod at forenkle takststrukturen og reducere personaleantal og omkostninger gennem modernisering af billetsalgsmetoderne.

1968 bragte indtægter på i alt kr. 2 milliarder 100 millioner, hvilket er kr. 52 millioner mere end i 1967.

Forbedringen skyldtes hovedsagelig netto-udbyttet fra takstforhøjelser samt åbningen af Victoria Linjens første to strækninger.

Af totalbeløbet kom kr. 1 milliard 306 millioner (d.v.s. kr. 40 millioner mere end i 1967) fra busser og rutebiler, mens t-banen indtjente kr. 796 millioner (kr. 12 millioner mere end i 1967).

Transportvirksomhedens driftsudgifter beløb sig til kr. 2 milliarder 212 millioner, hvilket er kr. 32 millioner mere end i 1967, og som først og fremmest skyldtes lønforhøjelser og forbedrede personaleforhold. Af de samlede driftsomkostninger repræsenterede 70,8 pct. (kr. 1 milliard 580 millioner) lønomkostninger. Brændstof-skat, vognafgifter og lokale skatter androg 6,1 pct. (kr. 138 millioner).

Efter Transportloven af 1968 venter LT statstilskud i størrelsesordenen ca. kr. 112 millioner til dækning af udgifterne indtil 31. december 1968.

Indtægt fra ejendomsadministration i 1968 var kr. 36 millioner. Indtægt fra reklamepladser såvel på stationer og i kupeer som på busser og ejendomme var kr. 46 millioner.

### Planer virkeliggøres

1968 blev året, hvor fuldbyrdelsen af tidligere års planlagte forbedringer begyndte at vise sig.

I første række åbningen af de to første afsnit af Victoria Linjen, som, erklærer LT i beretningen »kunne blive indledningen til et fortsat program med henblik på at tiltrække mere trafik under jorden«.

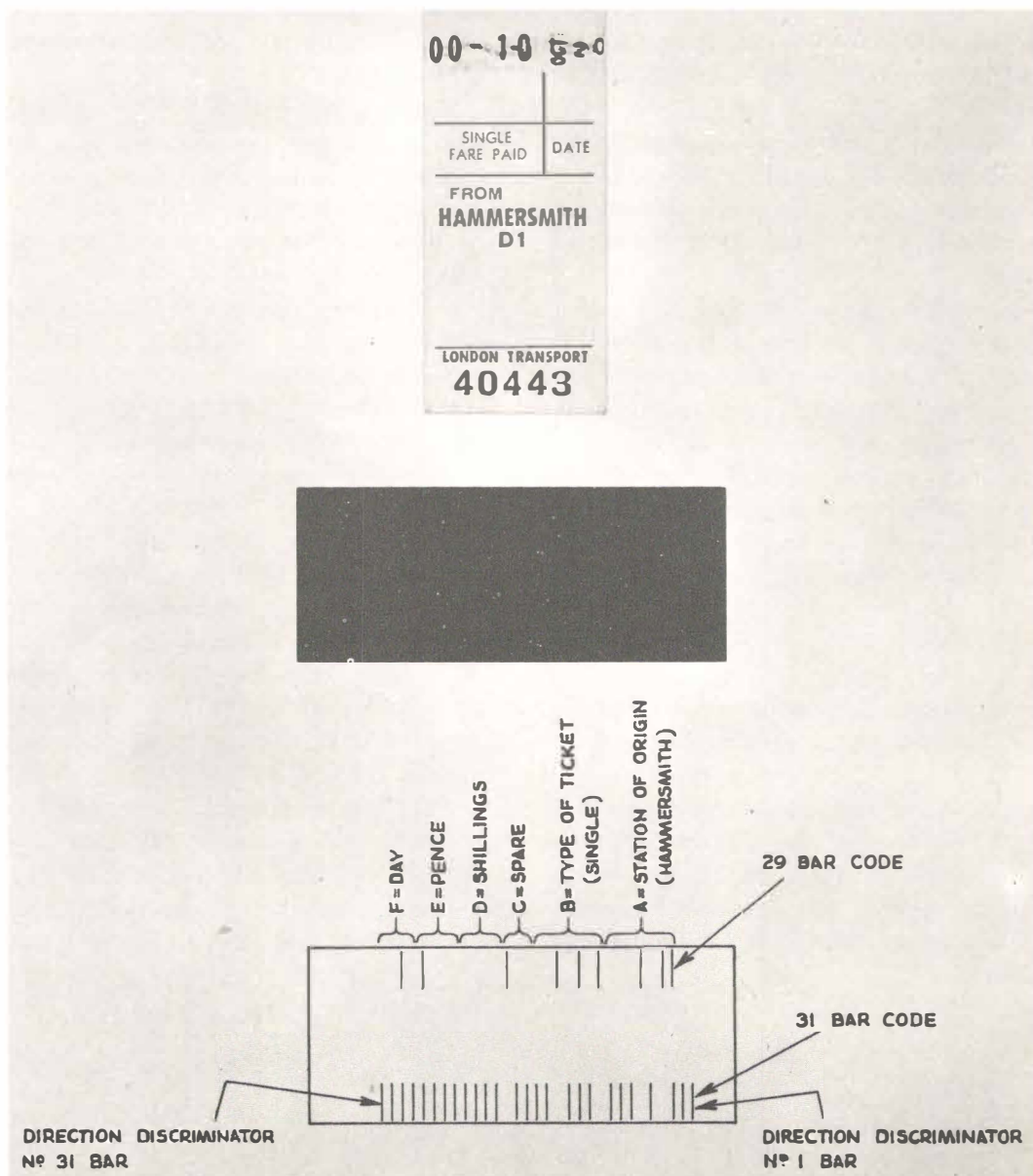
Således ville en forlængelse af Piccadilly Linjen fra Hounslow West til London (Heathrow) Lufthavn kunne påbegyndes med meget kort varsel, og alle praktiske skridt er taget med henblik på at være klar til at begynde arbejdet på Fleet Linjen, så snart det regeringsmæssige »grønne lys« vises sig.

Ved årets udgang var ca. 90 pct. af køretunnelerne færdige til den næsten 6 km lange forlængelse af Victoria Linjen mod syd – fra Victoria-kvarteret til Brixton. LT venter at kunne åbne Brixton-forlængelsen i slutningen af 1971.

Victoria Linjens automatiske drift, énmandsbetjente tog og automatisk billetkontrol har vist, at den samme service, som andre stationer yder, kan ydes med omtrent det halve personaleantal. LT beskæftigede i øvrigt ved udgangen af 1968, 68,911 ansatte (73,011 på samme tidspunkt i 1967).

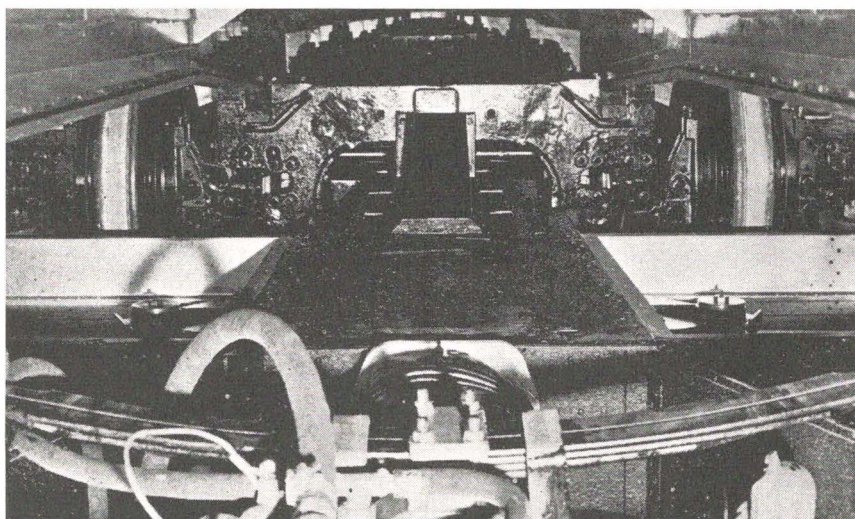
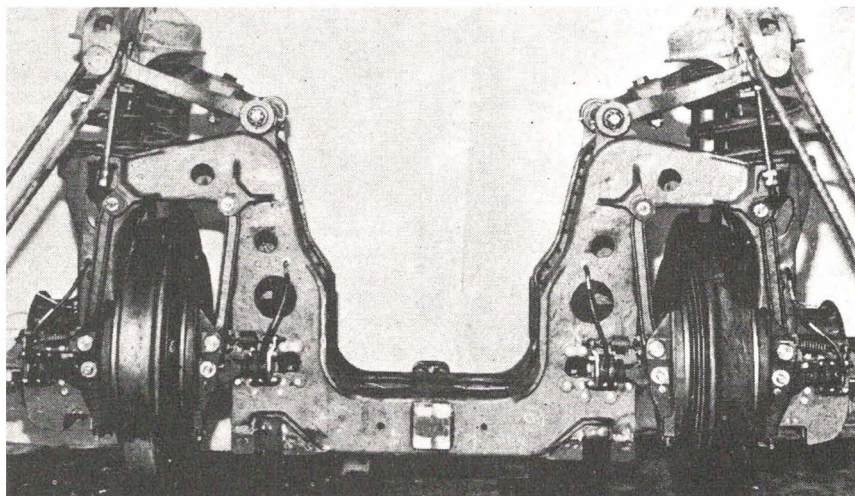
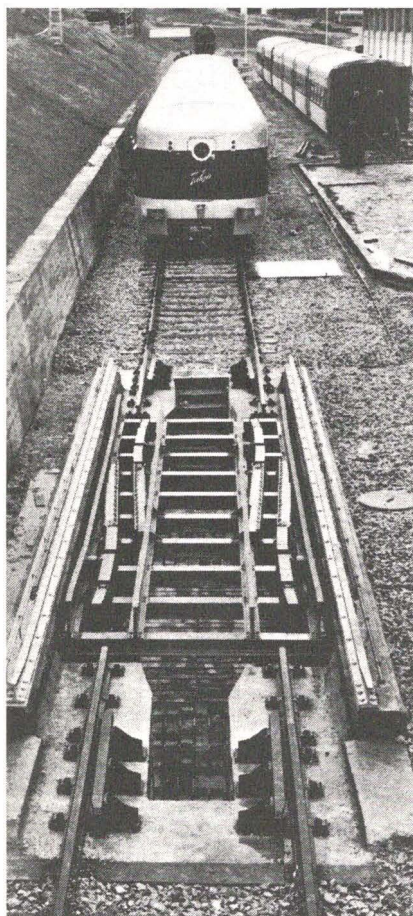
15. februar 1971 indføres decimal-møntsystemet i England. Ingen enkeltmønt får lavere værdi end den nuværende 1-shilling, som denne typiske t-banebillet (til automatisk kontrol) repræsenterer. Alle LT's billetautomater må ændres – ikke mindst fordi 1/2-shillingen (6d), der bruges meget i taksterne, udgår.

(Forklaring til billetten: Forsiden – øverst – viser påtrykt tekst. I midten bagsiden overtrykt med magnetisk trykfærve. Normalt kan den påtrykte kode på bagsiden – stregerne i billetkanterne – kun »ses« med mekaniske »øjne«, for læserens skyld er stregekoden blevet fremhævet på nederste figur).





# De spanske Talgo-tog indrettes til sporbredde-skift



De meget moderne spanske Talgo-hurtigtog (tidligere omtalte her i bladet), der ligesom alle andre spanske tog kun kan anvendes til indlandsbrug på grund af den større spanske sporbredde, vil nu langsomt blive ombyggede. Spanske jernbaneteknikere har i samarbejde med eksperter fra det franske SNCF konstrueret et system, der gør det muligt at skifte sporbredde, således at spanske vogne kan føres videre også på de franske jernbanespor, som har normalbredde.

Hidtil har tog fra Spanien måttet standse ved franske grænseovergange. De har derimod kunnet passere grænsestationerne mellem Spanien og Portugal, hvis baner har samme sporbredde.

Teknikerne har fundet frem til et system af indstillelige hjul under waggonerne. Herved er det muligt på grænsestationerne (foreløbigt Port Bou syd for Perpignan) at bevæge hjulene lateralt, så de kommer til at passe til den normale europæiske sporvidde. Omstillingen sker

1. Dette billede viser rampen, hvorover hjulene indstilles fra spansk bredde til normal bredde eller omvendt.

2. Her ses et par af de indstillelige hjul under togstammen, der nu kan føres fra bredsporet til normalsporet linie.

3. En fase under bredde-skiftet.

automatisk, idet togstammen meget langsomt føres over et særligt stykke sporanlæg, ved hvis hjælp hjulene kan nærmes til eller fjernes fra hinanden, alt efter som togstammen kommer syd eller nordfra. Lokomotiverne, der trækker togene på det brede, spanske spornet, forbliver på spansk grund, mens franske diesel-lokomotiver kobles til for den videre kørsel.

Mens hjulindstillingen finder sted over den særligt konstruerede rampe, overtages waggonens vægt af en siderampe,

som hydrauliske »ben« på hver side af hjulparret støtter sig på.

Eksperimenterne, der nu har ført til en anvendelig konstruktion, har stået på i et par år på de værksteder, hvor Talgotogene bygges.

Den 1. juni foretoges den første overførsel af en Talgo-togstamme via et rampeanlæg ved Port Bou. Hjulflytningen varede ca. 20 minutter. Siden er toget »Catalan« sat ind i daglig fart mellem Barcelona og Genève.

Virius.



# DSB orientering

## Undersøgelse af S-bane til Saltholm lufthavnen

Statsbanerne går nu igang med nærmere at undersøge mulighederne for bygning af en S-bane på Amager i forbindelse med den kommende storlufthavn på Saltholm, så man pr. bane kan transportere de 25–30 millioner passagerer, man regner med at skulle ekspedere i denne lufthavn om året.

Flere steder i udlandet arbejder man allerede på at skabe baneforbindelse til store lufthavne, da indsættelsen af de nye jumbo-fly med plads til ca. 500 passagerer og senere formentlig langt flere samt den almindelige stigning i lufttrafikken efterhånden skaber så store problemer for afvikling af den individuelle transport til og fra lufthavnene, at man for fremtiden nødsages til i højere grad at satse på en udbygning af den kollektive transport.

Der foreligger to forslag for bygning af en S-bane på Amager, som nu nærmere skal undersøges for bl.a. at få fastlagt en linieføring og for at få beregnet, hvad en sådan bane vil koste.

Ifølge det ene forslag skal banen udgå fra Amagerbrogade føre til Vejlands Alle og derfra videre til den eksisterende lufthavn i Kastrup for gennem en tunnel at nå frem til Saltholm. Det andet forslag regner med en linieføring fra Køgebugt-banen, som bliver færdig i 1972, over Sydhavnen, videre over Amager til Kastrup og herfra gennem tunnel til Saltholm. De to forslag regner med, at den nye S-bane på Amager skal bygges delvis som tunnelbane.

Statsbanerne søger at gennemføre de nødvendige undersøgelser så hurtigt, at der kan afgives beretning til Ministeriet for offentlige arbejder i efteråret.

## Tone-fjernstyring på den jyske diagonalbane

Statsbanerne går om kort tid over til fjernstyring ved hjælp af toner på hele den jyske diagonalbane mellem Vejle og Holstebro. Fra fjernstyringscentralen i Herning fjernstyres der allerede i dag fra Vejle til Vildbjerg, men nu kommer også den sidste del af banen med, d.v.s. strækningen fra Vildbjerg til Holstebro.

Omtrent samtidig går man ligeledes over til tone-fjernstyring af togtrafikken på strækningen fra Skive til Struer med fjernstyring fra Viborg.

Fjernstyringen vil på de to strækninger ske ved hjælp af lavfrekvente toner. Man trykker på en knap og svagt hørbare to-

ner transmitteres derefter over kortere eller længere strækninger og indstiller signaler og sporskifter – en metode, der er hurtigere end den almindeligvis benyttede fjernstyring ved hjælp af relæer; der så til gengæld har andre fordele.

## DSB-containertog mellem København og Esbjerg

Statsbanerne indsætter nu særlige containertog mellem København og Esbjerg – først og fremmest af hensyn til containertrafikken mellem Danmark og Storbritannien. Med disse tog vil dog også kunne medføres konventionelt vognladningsgods.

Med indsættelse af de nye containertog nedskæres transporttiden ganske betydeligt. Togene kommer til at bestå af et af statsbanernes store diesellokomotiver, der normalt kan køre med hastigheder på op til 120–140 km i timen, og af mindst tre 4-akslede vogne. Efterhånden som containertrafikken vokser vil der blive tale om indsættelse af flere vogne i disse tog og etablering af andre containertog – en naturlig udvikling når statsbanerne til næste år har etableret store containerterminaler i København, Odense, Århus og Aalborg og senere måske også andre steder.

Denne udvikling svarer fuldstændig til den, der allerede i nogen tid har været igang i udlandet, hvor banerne har fundet et nyt stort arbejdsområde med den hastigt voksende containertrafik. Flere af de nye store containerskibe kan medføre ca. 1500 containere. Til transport af disse mange containere over land behøves kun 15 tog af den type, statsbanerne nu indsætter mellem København og Esbjerg, med tilsammen kun 30 mands besætning. Der opnås herved en rationalisering af transporterne, samtidig med at man undgår at belaste de mange steder stærkt overtrafikerede veje med disse fjerntransporter.

Containertogene mellem København og Esbjerg kører om natten. Godsafsenderne kan derfor aflevere containerne til DSB ved lukketid, og den næste morgen kan de udkøres til modtagerne, eller i Esbjerg overgives for videre transport til Storbritannien.

## De eksamensløse får nu større chancer i DSB

Statsbanerne forbereder som den første statsinstitution en afgørende demokratisering af rekrutteringen af nye medarbejdere til ikke-tekniske stillinger, idet man

ved indførelsen af en ny rekrutteringsform helt opgiver kravet om eksamen som betingelse for ansættelse. Hermed åbnes helt nye beskæftigelsesmuligheder for de eksamensløse. Efter ansættelse vil de få mulighed for advancement i overensstemmelse med deres evner og deres egnethed i det hele taget – selv til de allerhøjeste stillinger.

Statsbanerne har været repræsenteret i det udvalg, som har været nedsat for at undersøge mulighederne for beskæftigelse inden for staten af de unge fra folkeskolens 9. og 10. klasse. Udvalgets flertal gik ind for, at man ikke på nuværende tidspunkt, hvor uddannelsen såvel i etaterne som i folkeskolen er under omlægning, bør opgive kravet om realeksamen som grundlag for ansættelse i statens tjeneste.

Statsbanerne arbejdede imidlertid allerede før nedsættelsen af dette udvalg med en modernisering af sin rekrutteringsform og gjorde rede herfor i udvalget. Man er nu så vidt i arbejdet med rekrutteringsreformen, at man regner med at kunne begynde med rekruttering efter de nye principper til næste år.

Medens man hidtil indenfor statsbanerne har rekrutteret trafikelever, kontorassistenter og trafikekspedienter hver for sig, slår man nu de tre grupper sammen til blot en enkelt, således at alle ved antagelsen vil blive ansat som kontorassistenter – undtagen når det gælder besættelsen af nogle ganske få, meget høje stillinger.

Efter nyordningens ikrafttræden vil mænd og kvinder kunne ansættes som kontorassistenter uden krav om bestået skole- eller fageksamen, og uden at man behøver at have gennemgået folkeskolens 9. og 10. klasse, men eventuelt med dokumentation for visse færdigheder f.eks. sprog og maskinskrivning.

Alt efter behov vil der hvert år blive givet en del af kontorassistenterne mulighed for at søge særlig uddannelse f.eks. i person- og godsekspedition, sikkerhedstjeneste, rejsebureau-tjeneste eller administrationstjeneste. Denne uddannelse vil dels komme til at foregå, under det daglige arbejde og dels på Jernbaneskolen. Efter en sådan uddannelse vil de pågældende få mulighed for at søge videre advancement, således at der herefter ikke er andre grænser for, hvor langt de unge uden eksamen kan nå, end dem, deres evner sætter og selvfølgelig det behov, statsbanerne til enhver tid måtte have.



# Det fremtidige S-banesystem

Af C. E. Andersen

Arbejdet med at udbygge Storkøbenhavns S-banesystem er nu koncentreret om fuldførelsen af Køge Bugt banens første del, fra Dybbølsbroen til Vallensbæk; og denne banestrækning kan formodentlig tages i brug om tre år.

Til gengæld er arbejdet med at modernisere Farum-banen og at forberede dens elektrificering stillet i bero. Denne banes trafik er ikke ret stor; og den synes endda at være stagnerende, til trods for den vældige bebyggelsesmæssige udvikling i dens opland. Det skyldes sikkert for en stor del, at der bygges motorveje og tillige andre veje, som betjener egnen effektivt.

Dertil kommer, at Farum-banen kun fører til Nørrebro, som ikke i sig selv er et mål for ret mange beboere i Københavns omegn. De kan ikke nå længere end til endestationen på Nørrebro uden at skulle stige om til andet befordringsmiddel; og de kan endda i døgnets travle timer kun med stort besvær komme gennem Nørrebro til Nørreport, Rådhuspladsen og de øvrige vigtige trafikknudepunkter ved og i det indre København.

Denne situation vil ikke blive forbedret synderlig meget, selv når Farum-banen bliver elektrificeret.

Der kan imidlertid opnås meget betydningsfulde resultater, hvis banen forlænges som en nedgravet og overdækket bane, stort set i den gamle Nordbanes rute eller ad den gamle godsringbanes tracé, som stadig tilhører Statsbanerne. Derved kan banen nemlig føres frem til Aboulevarden og til Rolighedsvej, ja, eventuelt helt til Frederiksberg Station. I så fald kan Farum-banen og forøvrigt også Frederiksberg-banen få tilslutning til gader, som fører direkte til Rådhuspladsen og videre, bl.a. til Amager, som har stor kapacitet, og som sædvanligvis tillader store kørehastigheder for busser og andre befordringsmidler.

Den pågældende baneforlængelse kan realiseres meget hurtigt og tillige meget billigt. Iøvrigt kan den antagelig bringe driftsmæssige forbedringer ved at muliggøre gennemkørsel mellem to stationer, der nu er endestationer.

Derimod kan en baneforlængelse fra Nørrebro Station på langs under eller langs med Nørrebrogade til Nørreport ikke realiseres foreløbig. Og en sådan bane vil blive meget bekostelig.

Denne bane kan af tekniske grunde ikke ende ved Nørreport. Det ville vel heller ikke være trafikalt tilfredsstillende at lade den ende her. Det vil imidlertid

blive meget vanskeligt at føre den videre f.eks. til Rådhuspladsen. Ligeledes vil det blive meget vanskeligt og dyrt at føre den til og sammen med de kommende banelinier gennem city, for ikke at tale om de eksisterende S-baner.

Farum-banen er altså en problem-bane.

Bygningen af Lundtofte-banen, fra Jægersborg til Nærum, er ligeledes lovbesluttet. Men arbejdet med denne bane er ikke en gang påbegyndt; og udsigterne for dens bygning og succes er slette.

Det vil blive overordentligt vanskeligt og dyrt at bygge denne bane, fordi der ved Jægersborg må udføres anlæg for at føre banen over motorvejene og delvis over Nordbanen og for at slutte den til Nordbanens spor samt for at etablere en station her. Banen vil blive yderst kort. Den vil kun få ganske få stationer. Og den kan næppe få ret megen trafik.

For to år siden blev det lovbesluttet, at der skal bygges en bane gennem cityområdet, fra Hovedbanegården eller rettere sagt fra S-banen sydvest for Hovedbanegården langs med og nord om den til Rådhuspladsen og videre til Kongens Nytorv og Østerport, med stationer under Rådhuspladsen, Højbro Plads, Kongens Nytorv og muligvis en til i St. Kongensgade-kvarteret.

Det vil blive overordentligt vanskeligt og bekosteligt at forbinde denne bane med det eksisterende S-banesystem mellem Hovedbanegården og Dybbølsbroen og navnlig syd eller nord for Østerport Station. Sidstnævnte sted må enhver tænkelig tilslutning tilmed blive dårligt.

Citybanen kan meget vel fremkalde store kapacitetsvanskeligheder for det nuværende banesystem, hvis både Boulevardbanens og Citybanens tog skal føres igennem fra Østerport til Hellerup. Man kan ganske vist bygge to ekstra spor på denne strækning. Men det er næsten umuligt på grund af pladsmangel.

Et lille resultat i samme retning kan opnås ved at bygge en bane fra Svaneøllen til Lyngbyvej Station og slutte den til Hellerup-Vanløse-banen eller til Farum-banen eller dem begge. I så fald kan nemlig en del af Boulevardbanens og Citybanens tog ledes til Farum-banen, hvis man da ser bort fra ønsket med Citybanen, at den skulle være en forbindelse for beboerne i de nordlige kommuner. Men det kan kun blive en lille del af de mange tog, der ledes bort fra Østerport-Hellerupbanen. Og strækningen mellem Østerport og Svaneøllen vil

overhovedet ikke blive aflastet ved, at Farumbanens tog kommer til.

Følgelig er Citybanens grundproblem ikke løst endnu.

Selv når alle de her omtalte, lovbeslutede anlæg bliver fuldført på en eller anden endnu teknisk uoverskuelig måde, står det tilbage at tilvejebringe bedre trafikforbindelser mellem Cityområdet og Østerbro, Nørrebro, Frederiksberg, Christianshavn-Sundby samt det endnu næsten ubebyggede vestlige Amager. Der må desuden bygges en S-bane til Kastrup og Saltholm lufthavnene, ja helt til Malmø. Endelig bliver baneforlængelser eller helt nye S-baner til Køge, Roskilde, Frederikssund, måske Frederiksværk, samt Helsingør aktuelle med tiden.

Der foreligger altså mange uløste trafikale opgaver.

De kan ikke klares på en gang, men må selv i bedste fald søges løst over en meget lang årrække.

Ikke desto mindre er det aktuelt at interessere sig for dem, fordi en realisering kan blive meget lettere og billigere, hvis man har disponeret efter det endelige mål mange år før, anlægsarbejderne skal påbegyndes.

En langsigtet, fuldt dækkende plan må omfatte en række delplaner, som kan udføres og fungere hver for sig og supplere det forhåndenværende system effektivt, og som tillige kan passe sammen med senere tilkommende delplaner, så resultatet kan blive en harmonisk helhed.

Idet følgende skal skitseres tre delplaner, som kan udføres og fungere uafhængigt af hinanden, og som tillige kan supplere hinanden.

## **Bane- og vej-trafikknudepunkt ved Lyngbyvej Station**

Citybanen kan som sagt kun yderst vanskeligt føres sammen med Boulevardbanen ved Østerport.

Den foreslås i stedet ført vinkelret under Boulevardbanen, både under Kystbanesporene og S-banesporene.

Underføringen kan lettest og derfor billigst placeres langs sydsiden af via-dukten foran stationsbygningen. Her må der udføres stationsanlæg for Citybanen med forbindelser til de nuværende perroner via gangtunnelerne, både til S-baneperronen og Kystbaneperronen.

Citybanen kan i og for sig godt ende her og alligevel opfylde en mission. Men den kan også føres videre, i retning med

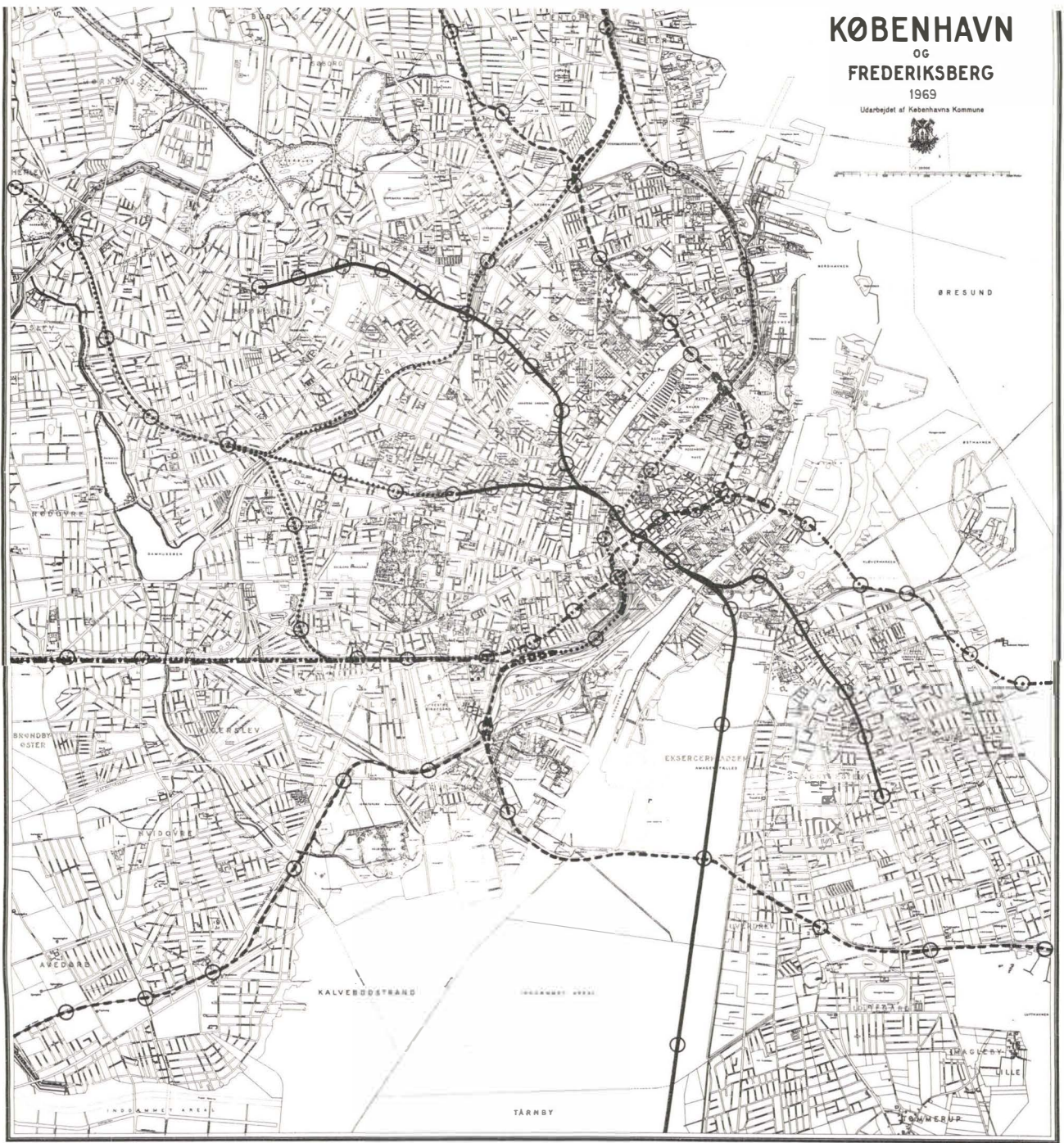


# KØBENHAVN

OG  
FREDERIKSBERG

1969

Udarbejdet af Københavns Kommune



Triangelen. Herved muliggøres der langt større resultater.

Fortsættelsesbanen kan endda få revolutionerende betydning for Citybanen. Men den kan også få stor betydning alene, uden Citybanen, og selv da langt mere betydning end Citybanen. Den kan realiseres billigt og hurtigt.

Det må fremhæves, at den kan bygges alene. Men det må da ske ved tilslutning til Boulevardbanen, så den bliver en fortsættelse af denne bane.

Lidt nord for Boulevardbanetunnelen kan der fra S-banesporene afgrenes et sporpar, som føres til et lavere niveau af hensyn til afgreningen, derpå gennem et hjørne af Østre anlæg og frem til Dag Hammarskjölds Alle. Sporkurven må

blive ret snæver. Men den kan dog få en radius, der er betydeligt større end de 200 m, der foreskrives som minimum for S-togbanerne. Stationsanlæg her kan ikke komme i betragtning.

Afgreningen fra Boulevardbanen må føres sammen med forlængelsen af Citybanen eller omvendt, afhængigt af, hvilken af dem der udføres først.

Banen føres på langs under den brede gade til østhjørnet af Sortedamssøen og fortsættes i kanten af søens nuværende areal, eventuelt med et beplantet areal ovenover. Derpå føres banen under et par huse ved Sortedamsdossieringen og Ryesgade, delvis saneringsmodne og for den gamle sporkovnsremises vedkommende

overflødig. Herved når banen frem til Blegdamsvej-Triangelen ud for Østre Alle.

Her må der anlægges en station. – Det er muligt at lade banen, særlig Citybanen ende her. Men der er større perspektiver ved at føre banen videre.

Den fortsættes ad Østre Alle nedgravet i dens ene side, indtil Vibenhush Runddel, hvor der kan etableres en station, som kan få kolossal betydning i samspil med de mange hovedgader, der løber sammen her.

Banen føres videre til Hans Knudsens Plads, enten under den ene side af den planlagte brede gadetrafiktunnel som en ekstra nedre etage eller i en særlig bantunnel under gaderne og de delvis saneringsmodne huse langs Lyngbyvej.



Banen føres parallelt med vejtrafikforbindelsen under broerne for godsringbanen og S-banen fra Vanløse til Hellerup. Et stationsanlæg her vil kunne tjene Hans Knudsens Plads og muliggøre omstigning til Hellerup-Frederiksbergbanen. Desuden kan det tjene selve Lyngbyvejens trafikanter.

Banen føres ind på de ubebyggede, lavtliggende arealer øst for Lyngbyvej af hensyn til en forgrening.

En gren føres under Lyngbyvej til Emdrupvej og følger denne, nedgravet i dens nordøstside, hvor den nuværende husrække skal nedrives af hensyn til gaudevidelse. Banen føres langs kanten af Emdrup Sø og under Tuborgvej. Ved dennes nordside bygges en station, som kan få meget stor betydning.

Banen fortsættes langs åen til Farumbanen – og føres sammen med den.

Den anden banegren fra Lyngbyvej Station drejes over de frie arealer langs vestsiden af Vanløse-Hellerup-banen. Banens to spor føres her på en strækning bort fra hinanden. Herved kan der blive plads mellem sporene til et opstillingsområde for S-tog og tillige elektriske eksprestog til lufthavnen og Malmø, eventuelt også lokale eksprestog til Helsingør-Hälsingborg – hvorom senere.

Banen føres til Hellerup Station. Ved dens vestside er der plads til to ekstra spor, så der kræves ikke nogen stationsombygning.

Banen fortsættes til Gentofte-Jægersborg som selvstændig bane, på størstedelen af strækningen under udnyttelse af Nordbanens nuværende spor, idet der til gengæld bygges nye spor for Nordbanen, så der bliver fire spor, bl.a. på Gentofte Station.

Henimod Jægersborg føres banen i en lille bue ind over konten af idrætsparken og derpå over Nordbanen og samtidig over motorvejene og videre frem til vestsiden af Hørsholmvejen. Der tænkes ikke udført sportilslutning mellem denne bane og Nordbanen. Ej heller tænkes der udført nye stationsanlæg. Det vil blive alt for kompliceret.

Banen fortsætter som den tilsluttede Jægersborg-Nærum-bane. Men den føres videre helt til Rungsted. Her føres den sammen med de eksisterende kystbanespor, både perronsporene og gennemkørsels-sporene.

Mellem Hellerup og Lyngbyvej afregnes to spor til baneanlæggets ydersider. Det ene føres under Hellerup-Lyngbyvej-

banen. Begge spor føres opad og sammen med denne bane ved Lyngbyvej Station.

Ved Lyngbyvej må der anlægges en vejsløjfe, førende fra dens vestside til Lersøparken, hvor der kan laves en parkeringsplads, og videre over selve Lyngbyvej på en viadukt til de lave arealer ved Lyngbyvejs østside, hvor der kan laves et større parkeringsanlæg samt en rutebilstation, både for fjern-rutebiler og lokalbusser, derfra tilbage til østsiden af Lyngbyvej.

Ved disse anlæg kan der opnås en lang række resultater.

1) Østerbro kan blive betjent af en række bybanestationer, hvorfra der bliver hurtige forbindelser til Citybanen og Boulevardbanen.

2) Lyngbyvej-kvarteret og indirekte tillige hele Lyngbyvejens opland kan få tilsvarende forbindelser.

3) Rutebilerne og bybusserne, der benytter henholdsvis den ydre og indre del af Lyngbyvej kan få fælles terminal. Her kan passagererne skifte mellem de forskellige linier. Desuden kan de skifte mellem rutebiler og S-banetog.

4) Privatbiltrafikanterne kan parkere deres biler ved Lyngbyvej Station og fortsætte med tog til inderbyen.

5) Lyngbyvejs inderste del og tillige alle de tilsluttede hovedgader i København kan blive aflastet for megen trafik. Det kan komme ikke mindst Søringgaden og dens tunnelforlængelse under Sydhavnen til gode.

6) Farumbanens tog kan indføres til Østerport. Togene kan fortsætte både til Kongens Nytorv og Nørreport. Eventuelt kan hvert andet tog være et lokaltog, der standser ved alle mellemstationerne, medens hvert andet tog kan køre direkte igennem fra Tuborgvej. Turen herfra til Nørreport eller Kongens Nytorv kan da gøres på ca. 6 minutter.

7) Togene fra Malmø og lufthavnen kan føres fra hovedbanegården videre til Lyngbyvej, eventuelt helt til Hellerup. Beboerne i den nordlige del af Hovedstadsområdet behøver da kun at køre til Lyngbyvej for at komme med de specielle tog til lufthavnen. Det ville ellers blive vanskeligt at skaffe opstillingsplads til lufthavnstogene ved Hovedbanegården.

8) Lufthavnstogene og andre elektriske tog kan opstilles mellem Lyngbyvej og Hellerup.

9) Der bliver dobbeltforbindelse mellem Hellerup og Østerport. Det kan få stor betydning ved trafikuregelmæssig-

heder. Der bliver også dobbelt forbindelse videre frem, fra Østerport til Hovedbanegården, både ad Boulevardbanen og Citybanen.

10) Stationskomplekset ved Lyngbyvej kan blive omstigningssted for tog i mange retninger og tillige for gennemgående tog og lokaltog indbyrdes.

11) Jægersborg-Nærum-banen kan få større lokal betydning, når den forlænges til Rungsted, særlig hvis der anlægges et par nye stationer vest for Vedbæk.

12) Denne bane kan også skabe grundlag for elektrificering af Kystbanen mellem Rungsted og Helsingør. Herved bliver det muligt at indføre S-togtrafik med hyppige forbindelser mellem København og Helsingør, omtrent som nu mellem København og Hillerød.

De elektriske tog må standse ved alle Kystbanens nordlige stationer. De må køre igennem fra Rungsted til Lyngbyvej uden standsninger undervejs. De bør formodentlig helst køre gennem inderbyen ad Citybanen, fordi Kystbanens øvrige tog kører ad Boulevardbanen.

14) Kystbanen kan blive aflastet for en stor del af dens tog. Det kan få meget stor betydning, når der bygges en jernbanetunnel mellem Helsingør og Hälsingborg, fordi der da skal fremføres mange flere tog i international trafik, tilmed tog der ofte er forsinkede.

15) Godstogene, hovedsagelig i international trafik, skal frem på alle tider af døgnet, når Øresundstunnelen kommer i brug. Hvis de kører via Jægersborg-Lyngbyvej, aflastes Kystbanen mellem Rungsted og Hovedbanen så meget, at den faktisk kan forbeholdes de internationale eksprestog og enkelte andre gennemgående eksprestog samt lokaltogene mellem Rungsted og København og togene mellem opstillingsstationen ved Svaneøllen og København.

16) Når godstogene kan ledes via Jægersborg-Lyngbyvej til Nørrebrobanen og derved til Godsringbanen gennem Sydhavnskvarteret samt til Vigerslev og dermed Vestbanen, skal der ikke længere føres tog skråt gennem Hellerup Station, d.v.s. krydsende næsten alle sporene, selv sporene for modgående trafik. Det kunne blive tidskrævende, besværligt og farligt, når trafikken gennem Hellerup forøges.

Samtidig med, at det banesystem, der centrerer om Lyngbyvej Station, bygges, kan der bygges et lignende banesystem, som centrerer ved Sjællandsbroens vestende.



Fra Køge Bugt banen langs Enghavevej kan der afgrænses en S-bane, som fremføres nedgravet og overdækket langs den ene side af Sydhavnsgade til Sjællandsbroen. Hertil kan der eventuelt også fremføres et fjernspor fra Hovedbanegården og tillige et godsspor eller to fra Godsringbanen ved Sjælør Boulevard.

Disse spor kan føres fra Sjællandsbroen forbi Kastrup Lufthavn og videre til Saltholm Lufthavn samt Malmø. S-banesporene kan føres gennem Limhamn direkte til Malmø Centralbanegård. Derimod må fjerntrafiksporene føres syd om Malmø i en stor bue til Centralbanegården, fordi den er en rebroussementsbanegård.

Disse baneanlæg skal især tjene trafikken mellem det centrale København og de fjernere forstæder samt de nu landlige omgivelser, lige til kredsen af købstæder 30–50 km borte.

#### **Bybanerne fra nordvest til sydøst**

Et andet system af S-baner, der kan bygges helt uafhængigt af det foran omtalte, kan især tjene København og Frederiksberg kommuner.

Dette system kan udformes som to gennemgående linier, der føres samlet gennem Cityområdet, fra Søerne via Rådhuspladsen til havneløbet.

Den ene bane udgår fra Frederiksberg Station som en forlængelse af banen fra Vanløse. Den følger først den gamle godsringbanes trace, men nedgravet og overdækket. Ved Thorvaldsens vej anlægges der en station. Banen føres tæt syd om Landbohøjskolen nye højhuse og fortsætter, delvis i samme linie som den gamle Vestbane, til Forum. Her anlægges en station, som også kan tjene H. C. Ørstedsvej. Banen fortsætter under Rosenørns Alle og videre under sydkanten af dæmningen mellem Peblingesøen og St. Jørgens Sø, derpå under H. C. Andersens Boulevard til Jarmers Plads. Herunder må der anlægges en station. Desuden må der laves en station for Boulevardbanens S-banespor i graven ved Teknologisk Institut, af hensyn til omstigning mellem de to baner.

Banen fra Frederiksberg føres til Rådhuspladsen, hvor der anlægges en station med mulighed for omstigning til Citybanen, men uden sportilslutning (til denne bane).

Frederiksberglinien føres til Vester voldgade, hvor der anlægges en station

ved Ny Vestergade, derpå under havneløbet lidt nord for Langebro og når der ved frem til Sydhjørnet af Christianshavn. Her drejer banen i en bue til Christianshavns Torv, eller rettere sagt en udvidelse af dette henimod fæstningsvolden. Her må der naturligvis også anlægges en station. Banen fortsætter langs Torvegade-dæmningen til Christmas Møllers Plads og videre til sammenløbet af Amager Boulevard og Amagerbrogade, hvor der kan blive foreløbig endestation. Banen kan efterhånden forlænges til Sundbyvester Plads.

Denne banelinie byder på direkte og næsten lige forbindelse mellem Sundby og Vanløse.

Den anden linie udgår fra Brønshøj. Den passerer Hareskovvejen ved Bellahøj. Her kan der anlægges en rutebilstation og en stor parkeringsplads, et sidestykke til anlægget ved Lyngbyvej.

Banen går forbi stationsanlæggene på Nørrebro og fortsætter under Nørrebrogade eller et parallelgatedestrøg langs denne til Møllegade. Herefter drejer den under Nørrebrogade til Vesthjørnet af Blågårds Plads eller lidt vestligere for at nå frem til Åboulevarden ud for Blågårds-gade. Ved St. Jørgens Sø føres banen sammen med Frederiksbergbanen.

Stationer kan anlægges ved Tomgårdsvej, Glasvej, Nørrebro Station, Hillerød-gade, Møllegade og Jul. Thomsensgade.

Strækningen til Rådhuspladsen frem til Christianshavn er fælles for begge baner.

Efter at have passeret havneløbet gænes banen, så der kan føres en linie til Vestamager, krydsende Amager Boulevard ved Artillerivej, hvor der må laves en station. Banen kan eventuelt med tiden føres helt til Kongelundens østside, ja helt til St. Magleby og Dragør.

Som en tredje og sidste udbygningstrin af helhedsplanen kan man, omend først i en fjern fremtid, tænke sig, at de omtalte linier suppleres med en linie direkte gennem det centrale København, fra Roskilde til Lund. En sådan bane skal navnlig tjene trafikken mellem de nuværende byers centre indbyrdes. Den skal altså befares af hurtige gennemgående byeksprestog. Men det behøver næppe at udelukke, at den også kan benyttes af tog, der standser ved mange stationer.

Banen tænkes at udgå fra Roskilde eller fra Kalundborgbanen nogle km længere mod sydvest og i så fald ført syd om Roskilde.

Banen følger den nuværende bane som et ekstra sporpar, der kan muliggøre hyppig, regelmæssig og hurtig togtrafik. Ved Valby station må der inddrages en arealstribbe fra gadestrøget lige syd for fjernsporene. Hurtigbanen kan her fremføres i et lavt niveau og overdækkes, så gaderne ikke lider.

Mellem Carlsbergbroen og Vester Fælledvej føres hurtigbanen skråt under de nuværende spor. Den fortsættes ad Søndre Boulevard, altså samme linie som Vestbanen tidligere, men nedgravet i midten af gaden og overdækket.

Banen føres vinkelret under Hovedbanegården midt under perronanlægget.

Den fortsætter i en S-kurve under Tivoli til Rådhuspladsen. Herfra følger den Citybanen, enten ved siden af eller under denne, følgende strøglinien nogenlunde. De to baner føres ikke sammen. Under Kongens Nytorv bøjer hurtigbanen af til Nyhavn. Den føres videre under havneløbet og Trangraven og op i dagen på Arsenaløen.

Den fortsættes gennem Volden, over Voldgraven og Kløvermarken til Amagerbanernes arealer og videre frem på disse, dog her i åben udgravning eller overdækket hvis der skal føres en motorvej over de samme arealer.

Banen føres i en åben bue til Kysten og drejer ud for Italiensvej ret øst mod Saltholm. Drogden er her væsentlig bredere end ud for Kastrup. Men der er kun 2,2 km mellem 6-meter dybdekurverne, så der behøves kun en kort tunnelstrækning mellem lange dæmninger.

På Saltholm føres banen direkte til midten af den 5 km lange passagerterminalbygning.

Banen føres videre i samme retning til Skånes kyst lidt vest for Limhamn. Her drejer den direkte gennem Limhamn og følger Strandvejen og Västres Hamnkanalen til Malmø Centralstation.

Afstandene fra Hovedbanegården, Rådhuspladsen og Kongens Nytorv til midten af Lufthavnsbygningen på Saltholm bliver henholdsvis 16, 15 og 14 km.

Fra Lufthavnsbygningen til Skånes kyst bliver der 10 km og derfra til Malmø Centralstation 7 km.

Byeksprestogene vil kunne køre fra det centrale København og Malmø til Lufthavnens midtpunkt på ca. 12 minutter.

Lokaltogene kan standse flere steder på Saltholm lufthavnsområde, som bliver 7 km bredt.



# Glimt udefra

## Øget spænding i det fjerne Østen

Gra alle hovedstæder og fra talrige pladser i det fjerne Østen meldes der om stigende krigshysteri i Kina, rettet mod Sovjet. Det drejer sig naturligvis ikke om retten til at besejle nogle grænsefloder nær det fjerne Vladivostok, men om magt og besiddelse over de vældige områder fra Stillehavet til Ural, og på længere sigt om, hvilken af de to kommunistiske stormagter, der skal dominere de mange mindre stater i Asien, f.eks. *Malajsia, Burma, Thailand, Cambodja, Laos, Nordvietnam, Mongoliet* og *Indonesien*. Men også magtkamp om, hvem der skal have størst økonomisk indflydelse på så vældige lande som *Indien* og *Pakistan*, spiller ind i billedet i konfrontationen mellem Sovjet og Kina.

Sovjet udbygger derfor ikke alene sine militære styrker langs den 6000 km lange grænse til Kina. Man søger også i sin udenrigshandel og med sine hjælpeprogrammer at vinde Asiens unge nationer. Det er en kendt sag, at Sovjet har ydet Nordvietnam enorm støtte i form af levnedsmidler, råstoffer og forsyninger af enhver art under den lange krig i dette område. Men samtidig udbygger Sovjet sine handelsarrangementer med en række af de før nævnte nationer i Asien. På denne måde mærker de asiatiske lande, at det nu ikke alene er USA, der står som stormagten, der kan yde økonomisk hjælp, men at også Sovjet nu har så store ressourcer, at man kan yde kreditter og anden hjælp i et format, som nogensinde før. – Ved at føre en sådan politik søger Sovjet at skaffe sig venner i alle de lande, der omkranser Kina. – En oventuel konflikt mellem de to stormagter vil således på forhånd have sikret Sovjet betydelig good-will hos staterne i det fjerne Østen.

Visse iagttagere anser det ikke for udelukket, at en konflikt mellem Kina og Sovjet ikke vil tage form af et direkte opgør mellem de to giganter, men at man vil prøve kræfterne i kampen om et lille land. En sådan kynisme synes afskyelig; men når det gælder stormagtsprestige kan alting hende.

## I de Gaulles skygge

Frankrigs nye præsident Pompidou synes ikke at have erhvervet sig den selvstændighed og uafhængighed af de Gaulle, som man i visse kredse havde forventet. Tværtimod er det, som om både hans

form og indholdet af hans erklæringer på enhver tænkelig måde er afstemt efter generalen. Der kom således ikke på den nye præsidents første pressekonference noget afgørende nyt frem f.eks. vedrørende det afgørende spørgsmål om Frankrigs stilling til Fællesmarkedets udvidelse med England, Danmark, Norge og Irland. Med svævende bemærkninger om, at Fællesmarkedet først måtte helt udbygges, før konkrete optagelsesforhandlinger kunne etableres, og med henvisning til, at Englands optagelse ville være behæftet med store vanskeligheder, havde han påny placeret Frankrig som den negative stormagt i bestræbelserne for at nå frem til et bredere europæisk samarbejde. Spørgsmålet bliver herefter om de andre fællesmarkedslande specielt Vesttyskland, der nu ikke alene er Europas, men en af verdens rigeste nationer, vil vedblive at affinde sig med fransk sabotage af disse forhandlinger. For Danmark er det af allerstørste vigtighed, hvordan Fællesmarkedsforhandlingerne vil udvikle sig i de kommende måneder. Danmarks statsminister og ministeren for nordiske anliggender økonomiminister *Nyboe Andersen* har gentagne gange erklæret, at oprettelsen af en nordisk økonomisk union ikke vil fratage Danmark dets rettigheder til at forhandle på egen hånd om optagelse i Fællesmarkedet samtidig (eller senest) sammen med England.

Med hensyn til Pompidous udtalelser om Frankrigs stilling til krisen i Mellemøsten, fremgik det også, at han vil følge de Gaulles linie og nægte levering af Mirage-fly til Israel, og i stedet pleje de gamle fransk-arabiske forbindelser. D.v.s., at Frankrig følger Sovjets kurs i Det mellemste Østen og kræver krisen løst gennem et stormagtsdiktat, der i realiteten tvinger Israel i knæ, idet man kræver tilbagetrækning fra alle besatte områder, hvorefter arabiske tropper atter vil være placeret nær Israels centrale landområder.

## Dystre udsigt i Det mellemste Østen

– Generalsekretær U Thants rapport om forholdene i Mellemøsten er uhyggelig læsning.

Han taler lige rent ud om, at der er åben krig visse steder ved Suez-kanalen, og at FN-styrkerne er i største fare. Han overvejer derfor at indstille til FN, at disse styrker langs våbenstillandslinien trækkes tilbage.

Imedens fortsætter strømmen af våben til landene i det urolige område. Attentater, sabotager og andre fjendtlige handlinger hører til dagens orden. Organisationen, der kalder sig »Den palæstinensiske Befrielsesorganisation«, og som har til formål at genvinde hele Israel for araberne og skabe et Palæstina, hvor jøder og araber skal kunne leve side om side, synes mere og mere at blive en magtfaktor på linie med det, man i Vietnam kalder Den nationale Befrielsesfront. Organisationen arbejder tilsyneladende med støtte fra alle arabiske nabolande til Israel og støttes altså mere eller mindre officielt af regeringerne i Ægypten, Syrien, Jordan og Irak.

Men det må alligevel understreges, at de arabiske landes position fuldstændig er afhængig af Sovjets støtte, både den økonomiske og militære. Støtten er meget omfattende og tilsyneladende betaler araberne intet som helst for de masser af våben, fly og teknisk udstyr og assistance, der ustandseligt strømmer ind i de arabiske stater, hvor russiske instruktører følger med våbenstrømmen.

Det er åbenbart, at Sovjet nærer planer om at gøre Mellemøsten til en stor sovjet-russisk interesséfære, og altså opnå den position i dette område, som Englænderne havde i århundredet forud.

Araberne skal være Sovjets nære forbundsfæller i denne magtkamp, mens Israel regnes for vestmagternes lakaj. Israels skæbne er derfor hårdt truet. Ganske vist har Sovjet forsikret USA om, at man er villig til at garantere Israels eksistens, dersom dette land trækker sine tropper tilbage fra de erobrede områder. Men en sådan udvikling nægter Israel at acceptere. Hvilke planer herskerne i Kreml derefter har med Israel forbliver en hemmelighed. Måske er Sovjet foreløbig kun interesseret i at holde uro og terror vedlige i denne del af verden, indtil man har oprustet Ægypten og Syrien.

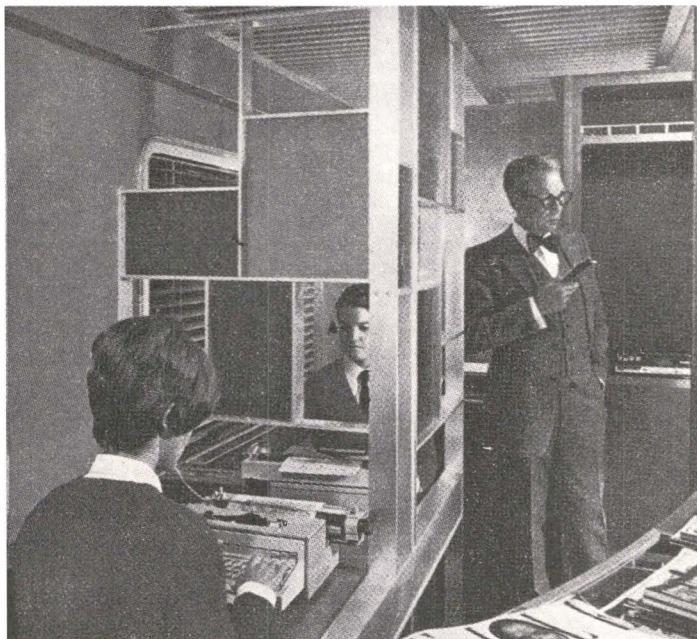
\*

\*

\*



# Luksus på hjul: Det nye franske »Mistral«



2

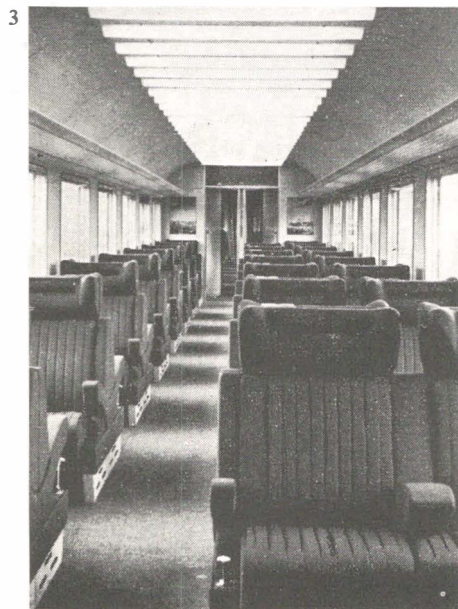
De franske statsbaner (SNCF) satte for et halvt års tid siden Europas mest moderne og luksuøse hurtigtog, »Mistral« ind på linjen mellem Paris og den italienske grænse, via Marseilles – efter at også strækningen mellem Nice og grænsestationen Ventimiglia var blevet fuldt elektrificeret. Dette specialtogs terminal var tidligere Nice.

De erfaringer, som SNCF's ledelse har gjort med den nye »Mistral«-service (stigende persontrafik, bedre rentabilitet) ligger til grund for baneledelsens beslutning om at udvide sit eksprestogs-pro-

gram med luksustog mellem Paris og Bordeaux (»Puerta del Sol«), Paris-Toulouse (»Capitole du Matin«) og Paris-Strasbourg (endnu udøbt *rapide-service*). Samtlige tog har kun 1. klasse.

Det har vist sig, at den internationale (europæiske) trafik, hvis tog bærer betegnelsen TEE (Trans-Europ-Expresses) er vokset betydeligt i de sidste år, og selv om »Mistral« kun løber på indenlandske linjer, er det allerede blevet klassificeret som et TEE-tog, og der er næppe tvivl om, at også »Puerta del Sol« og »Capitole du Matin« i fremtiden kommer til at føre de tre fornemme bogstaver.

»Mistral«-vagon'erne er bygget væsentligt af rustfrit stål, aluminium og glas. Sæderne er lænestole af den moderne flytype, de få døre, der findes, åbner sig automatisk, gulvbelægningen er bløde tæpper. Toget har, hvad man med et moderne udtryk kan kalde »full service« – en frisørsalon for herrer og damer, en smart indrettet bar, en restaurant med flyttelige stole og borde, en kiosk, der sælger bøger, blade chokolade, flasker, tandbørster og andre rejsefornödenheder, en telefonservice, ved hvis



3

1. Forretningsmand dikterer til en båndoptager i sekretariats-afdelingen.

2. Indkøb i togets kiosk.

3. Salonvogn i Mistral: måltider kan serveres som i en flyvemaskine, såfremt man ikke ønsker at benytte restaurant-vognen.



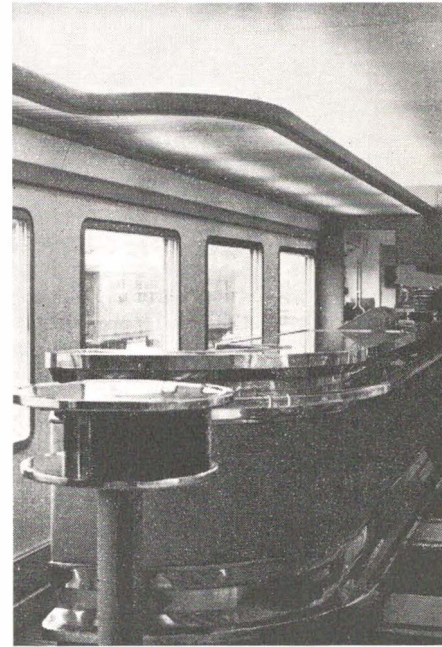


4

hjælp man i løbet af et øjeblik kan komme i kontakt med et hvilket som helst (nogenlunde civiliseret) sted på kloden, samt et hold af kvindelige sekretærer, hvis kabiner er forsynede ikke alene med skrivemaskiner, men også med båndoptagere, hvortil travle forretningsmænd (der udgør ca. 80 pct. af togets rejsende) kan diktere breve, telegrammer, memoranda, tekst til taler, de skal holde på de møder, de er undervejs til – o.s.v. Diktaterne skrives ud på rekordtid. (Den græske skibsreder og multimillionær *Aristotele Onassis*, der ejer luftfartssels-

skabet »Olympic Airways« samt et utal af skibe, dikterede i marts måned, under en rejse med »Mistral« fra Paris til Marseilles, i løbet af tre timer ikke færre end 22 breve og 30 telegrammer).

»Mistral« holder en gennemsnitshastighed på 120 km i timen, men kan på lige strækninger nå en fart af ca. 180 km. I det engelske tidsskrift »Modern Railways« skildrer en redaktionel medarbejder sine udtryk fra en tur med »Mistral«-toget fra Marseilles til Ventimiglia således:



5

– Behagelig kørsel, selv ved de høje hastigheder. Fin varmeregulering, god lydisolation. Man sad behageligt over alt i toget. Interiøret smukt afstemt mellem det moderne *chic* og en dekorativ enkelhed, der gav den rejsende en fornemmelse af afslapning og hvile. Yderst ringe larm, samtaler kunne føres, som om man sad i sin egen dagligstue. Lydisoleringen viste sig perfekt, navnlig under gennemkørslen af de mange tunneler på strækningen mellem Nice og den Italienske grænse.

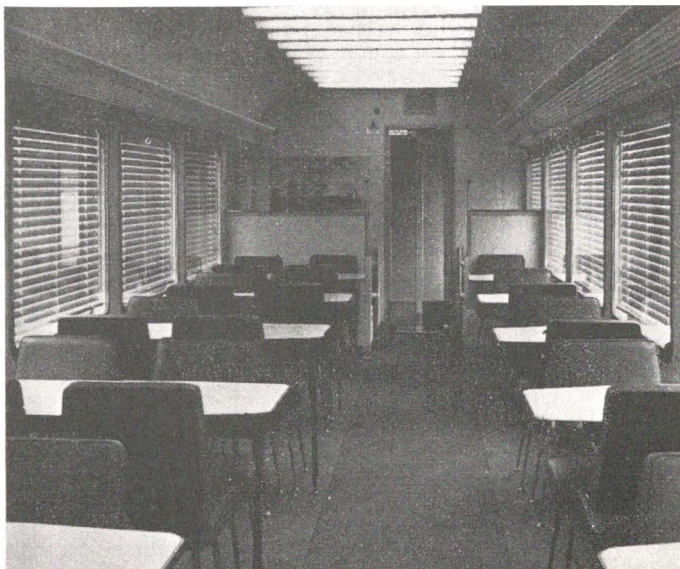
*Virius.*

4. Luksustogets frisør-salon, hvor både damer og herrer kan betjenes.

5. Luksustogets bar-vogn ligner baren i et dansk lyntog.

6. Restaurationsvognen i »Mistral« – med løse borde og stole.

6





# Politisk økonomisk orientering

## Konkurrenceevnen

Såvel OECD-rapporten som Det økonomiske Råds Formandskab har for nylig undersøgt løn- og omkostningsstigningen og dermed dansk erhvervslivs konkurrenceevne overfor udlandet. Det er klart, at de såkaldte hjemmemarkeds erhverv – herunder især byggeri- og anlægsvirksomheden – nyder fordel af, at de ikke i den grad som eksporterhvervene skal tilpasse omkostningsniveauet til verdensmarkedets priser. – Men det er lige så klart, at selv om hjemmemarkeds erhvervene nyder godt af sin privilegerede stilling, så er det et spørgsmål, om ikke lønstigningerne i disse erhverv har udviklet sig så meget, at der er en fare for, at det vil smitte af på eksporterhvervene og skade dansk konkurrenceevne overfor udlandet. Vismændene tangerer dette problem. Det nævnes således, at lønstigningen inden for bygge- og anlægsgene i 12 årsperioden 1955–68 er steget 215 pct., og stigningerne indenfor nærings- og nydelsesmiddelindustrien har haft en lignende størrelse. Heroverfor står den kendsgerning, at lønstigningen for arbejderne i jern- og metalindustrien (maskiner, værftsarbejde m.v.), altså et udpræget eksportområde, kun androg 180 pct. i samme tolvårsperiode. Meget tyder på, at den omstændighed, at eksportindustriens løn- og omkostningsniveau har været holdt på et niveau på linie med, hvad der har fundet sted i udlandet, er en af grundene til den kolossale eksportsucces, som dansk industri har været ude for i de sidste 10–15 år.

Spørgsmålet er nu, om dette forhold vil vedblive at eksistere. De nylig udsendte rapporter er åbenbart nervøse, for at de højre lønstigninger i de »beskyttede« hjemmeerhverv skal smitte af på eksportsektoren. Imidlertid er der på sin vis indtruffet et lyspunkt i den omstændighed, at de svenske arbejdere har tilkæmpet sig meget betydelige lønforhøjelser i år, og det vil i realiteten betyde, at vi kan konkurrere bedre med Sverige, hvis omkostningsniveau vil være stigende fremover.

Spørgsmålet er imidlertid også, hvorledes lønudviklingen vil arte sig i Vesttyskland, hvor regeringen i lange perioder er gået ind for en deflatorisk politik med lave lønninger, og stor eksport som konsekvens. Denne politik har fået den tyske D-mark og de tyske valutareserver til at svulme over alle bredder; men noget tyder på, at de tyske arbejdere nu vil

stille krav om at få mere del i den enorme velstand, der præger tysk erhvervsøkonomi.

Alt i alt skulle det være muligt for Danmark at opretholde sin eksportoffensiv og bevare konkurrenceevnen, medmindre en hel eksplosiv lønstigning skulle finde sted i form af lønglidning.

Dette er dog næppe sandsynligt.

Monopolrådet har lige grebet ind med prisstop i byggesektoren, et prisstop, der også vil ramme lønglidningen, hvilket på længere sigt kan få afgørende betydning for omkostningsniveauet i byggeriet.

## Ledigheden

De seneste meddelelser om ledighedstallene herhjemme peger i retning ikke alene af fuld beskæftigelse, men mligvis med tendens til overophedning, især indenfor byggesektoren og værftsindustrierne.

Ledighedstallene er i disse fag under 1 pct., og det gennemsnitlige tal, man regner med, for at man kan tale om fuld beskæftigelse, er 2 pct.

I en rapport fra *Arbejdsmarkedsrådet* kommer man ind på spørgsmålet, om hvorvidt de høje skatter og afgifter, der træder i kraft pr. 1. juli, vil kunne skade beskæftigelsen.

Arbejdsmarkedsrådet antyder, at man trods disse skatte- og afgiftsforhøjelser kan forvente endnu større beskæftigelse. Man regner med en stigning i efterspørgslen på arbejdskraft på henved 2 pct.; og det vil sige, at mere end yderligere 1600 vil komme ind i produktionsprocessen.

Men da der i forvejen er mangel på arbejdskraft, vil det sige, at der må nye reserver frem, og man peger i den forbindelse på studerende og de hjemmegående husmødre. Derimod synes man ikke at have haft import af udenlandsk arbejdskraft i tankerne. Men det er muligt, dersom industrierne stadig vil mangle kvalificeret arbejdskraft, at man må forsøge at importere flere arbejdere end de 100, man søger at ansætte på B & W. Men sagen er den, at der også i udlandet mange steder er mangel på maskinarbejdere og teknisk uddannede folk iøvrigt.

Men hovedresultatet af Arbejdsmarkedsrådets undersøgelser er, at man må regne med en tendens til knaphed i arbejdskraft, især indenfor jernindustriens store områder.

Hertil kommer, at den tilgang af arbejdskraft fra landbruget, der hidtil har andraget adskillige tusinde hvert år, nu

er ved at tage stærkt af; og inden længe vil man næppe kunne regne med, at industrien kan rekruttere arbejdskraft for landbruget. Ganske vist ventes det, at adskillige tusinde landbrug vil blive nedlagt i de kommende år, men dels er en hel del af disse brugs ejere ældre mennesker, der ikke vil tilgå arbejdsmarkedet, dels er det jo stadig et spørgsmål, hvor langt man skal gå ned med hensyn til antallet af landbrugsbedrifter. Ekspertundersøgelser i udlandet peger i retning af, at brugene giver størst afsætning, når de ikke bliver alt for store.

## Landbruget, Venstre og Socialdemokratiet

Det har vakt en del uro i politiske kredse, at Landbrugsrådets præsident *Anders Andersen* har luftet tanken om et samarbejde mellem Venstre og Socialdemokratiet. Baggrunden er misfornøjelsen både hos husmænd, gårdejere og gods-ejere i anledning af, at der ikke forhandles tilstrækkeligt med organisationerne om den nye landbrugsstøtte i foråret. – Hertil kom utilfredsheden med, at tilskudsforhøjelsen på ialt 112 mill. kr., som blev resultatet af regeringens tilbud, lå så langt under, hvad man for organisationernes side havde ventet, at man betragter beløbet som noget i retning af en hån mod erhvervet.

Fhv. statsminister J. O. Krag har i forskellige kommentarer ladet forstå, at tiden ikke er inde til realistiske forhandlinger om et samarbejde mellem Venstre og Socialdemokratiet; men på den anden side ville han understrege, at det forekom ham, at landbruget og Anders Andersen var behandlet dårligt af regeringen, og at Anders Andersens opgør var et alvorligt varsko til de tre regeringspartier.

Landbrugsminister *Peter Larsen* hævder imidlertid, at støtten, der blev ydet er rimelig; og han bemærker, at priserne på kød og flæsk på eksportmarkederne i de seneste måneder har rettet sig ganske betydeligt.

Men det er ikke desto mindre klart, at Krag har fået mulighed for at udnytte utilfredsheden i Venstre. I Sverige var der i mange år et *regeringssamarbejde* mellem Socialdemokratiet og det parti i Sverige, der minder stærkt om det danske Venstre (Centerpartiet); og dette samarbejde forløb gnidningsløst, der er næppe

tvivl om, at efter et valg vil mulighederne omkring en konstellation Venstre-Socialdemokratiet komme stærkt ind i billedet, især hvis regeringen endnu en gang lægger sig ud med landbrugsorganisationerne.

### Ny indenrigsminister

Som ny indenrigsminister efter Poul Sørensens har regeringen udpeget *H. C. Toft*. Han er 55 år og valgt i Thisted amt. Han, der er gårdejer, får nu til opgave at gennemføre de store ting, der ligger og venter efter at kommunalreformen er gennemført. Alene dette at sætte sig ind i byrdefordelingsproblemerne vil koste ham meget arbejde. Poul Sørensens havde her et stort læs at trække. Spørgsmålet er, om *H. C. Toft* er tilstrækkeligt inde i kommunaljuridiske og kommunaløkonomiske spørgsmål til, at han suverænt kan beherske tingene. Det er jo allerede kendt, at det var økonomiminister *Nyboe Andersen*, der var formand i Byrdefordelingskommissionen, og at *H. C. Toft* alene på dette felt vil komme til at trække arbejdstøjet på for blot at sætte sig nogenlunde ind i dette indviklede system. Hertil kommer hele problemet med administrationen af de nye kommuner i forhold til indenrigsministeriet. Endelig skal han udarbejde ny valglov.

Det havde nok været rigtigere at vælge en mere erfaren kommunalpolitiker eller en mere skolet økonomisk ekspert til indenrigsminister. Nu har regeringen fået en udpræget partipolitiker, og det skal så vise sig, om valget har været til gavn for en saglig udvikling og behandling af de indenrigsministerielle spørgsmål.



- Hornblæser! - Jeg sagde en Kornblæser!

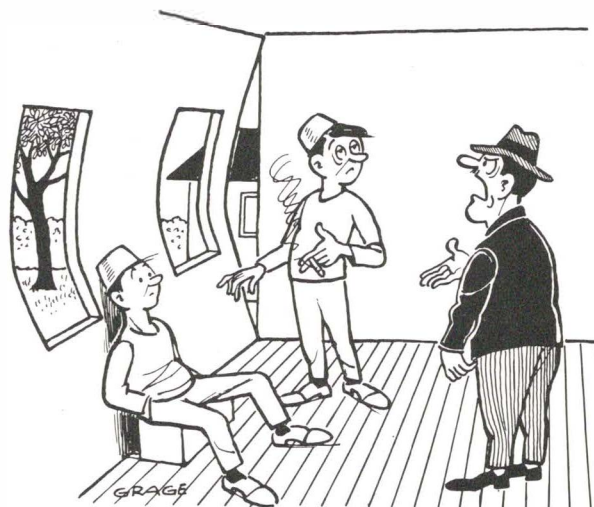
### Alle gode gange tre

Lokomotivfører *H. Rossen*, der tidligere to gange er præsieret af DSB's generaldirektorat for gode forslag til forbedringer, har igen fået en præmie, denne gang for et forslag, der vedrører sikkerhedsudstyret på lokomotiver og som uden tvivl vil få en meget stor betydning.

Han har foreslået et system, som skal sikre mod katastrofesituationer i tilfælde af, at skinnerne bliver blokeret f.eks. ved nedstyrtede træer eller afsporede vogne. Det går ud på, at der lægges specielle

magneter på skinnerne af det lokomotivpersonale, som konstaterer blokeringen. Herved vil man kunne kortslutte den elektriske strøm, således at signalerne automatisk sættes på stop. Herved vil lokomotivførerne på tog fra begge retninger være advaret og kan stoppe op i god tid, således at påkørsler undgås.

DSB's teknikere vil nu nærmere udforme ideen, og det er tanken, at lokomotiverne skal forsynes med disse magnetanordninger.



- Kan I ikke lade være at løne jer op ad de vægge ...!

### DSB regnskab

Til medfølgende oversigt over statsbanernes driftsresultat i tiden 1. april-30. juni 1969 (1. kvartal af driftsåret 1969-70) bemærkes:

*Driftsindtægterne* er i forhold til samme periode i fjor steget med 16,6 mill. kr. Stigningen fordeler sig således:

Personbefordring 11,0 mill. kr.,  
godsbefordring 5,7 mill. kr. og  
andre indtægter ÷ 0,1 mill. kr.

*Driftsudgifterne* viser en nedgang på 1,8 mill. kr., der sammensætter sig af en stigning i lønninger på 3,0 mill. kr., medens vedligeholdelsesudgifter samt forbrugsartikler m.m. er faldet med 4,8 mill. kr., hvilket skyldes senere påbegyndelse af større vedligeholdelsesarbejder.

Statsbanernes driftsindtægter og driftsomkostninger m.v. i tidsrummet april-juni 1969 og en sammenligning med det tilsvarende tidsrum 1968.

| Beløbene er angivet i tus. kr.  | April-Juni |          | Afvigelser |
|---------------------------------|------------|----------|------------|
|                                 | 1969       | 1968     |            |
| Driftsindtægter .....           | 255.390    | 238.793  | 16.597     |
| Driftsomkostninger .....        | 259.495    | 261.341  | ÷ 1.846    |
| Driftsoverskud .....            | ÷ 4.105    | ÷ 22.548 | 18.443     |
| Afskrivning .....               | 18.252     | 17.010   | 1.242      |
| Forrentning .....               | 35.895     | 33.375   | 2.520      |
| Regnskabsmæssigt underskud .... | 58.252     | 72.933   | ÷ 14.681   |



# PERSONALIA

## Forfremmelse til lokomotivassistent pr. 1-8-1969

Lokomotivmedhjælperne:

J. L. Mortensen, Mdt. Es i Mdt. Es.  
A. O. H. Frederiksen, Mdt. Av i Mdt. Av.  
P. Poulsen, Mdt. Fa i Mdt. Fa.  
S. P. Jensen, Mdt. Av i Mdt. Av.  
P. Krogh, Mdt. Av i Mdt. Av.  
O. Sørensen, Mdt. Av i Mdt. Av.  
B. L. Ohmeyer, Mdt. Kø i Mdt. Kø.

## Forfremmelse til lokomotivfører (15. lkl.) efter ansøgning pr. 1-7-1969

Lkf. (12. lkl.) W. F. T. Ackermann, Mdt. Fa i Mdt. Fa.

## Forfremmelse til lokomotivfører (15. lkl.) efter ansøgning pr. 1-8-1969

Lkf. (12. lkl.) G. V. A. Sørensen, Mdt. Gb i Mdt. Gb.

## Forflyttet pr. 1-8-1969 efter ansøgning

Lkf. (15. lkl.) J. H. S. Møller, Mdt. Fa i Mdt. Ng.

## Afsked efter ansøgning pr. 31-8-1969

Lkf. (15. lkl.) K. J. R. Jensen, Str., gr. alder m/pension.

Lkf. (12. lkl.) P. K. P. R. Vøxted, Mdt. Hg, gr. alder m/pension.

Lkf. (12. lkl.) H. G. Routhe, Mdt. Hgl., gr. svag m/pension.

## Afsked efter ansøgning pr. 30-9-1969

Lkf. (15. lkl.) P. H. Jensen, Mdt. Ng, gr. alder m/pension.

Lkf. (15. lkl.) K. J. Christensen, Mdt. Gb, gr. alder m/pension.

## Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

V. Dagø,  
lokomotivfører, Århus.

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

E. Nielsen (Jerril),  
lokomotivfører, Helgoland.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

H. Lindhardt,  
lokomotivfører, Århus H.

## »Lanternen«

Den årlige skovtur afholdes i år lørdag den 30. august 1969. Vi mødes kl. 16,30 udenfor stationsbygningen, Valby station på Mellemtoftevej. Derfra kører vi ud til en lille hyggelig kro der ligger tæt ved skov og strand, her får vi serveret det helt store usandsynlige kolde bord, hertil serveres to øl og to snaps, bagefter får vi en kop kaffe med en likør. Dette arrangement koster 40,00 kr. pr. deltager. Mød op og vær med til at gøre det til en festdag, vi alle kan have glæde af.

Som det vil være medlemmerne bekendt er der sendt girokort ud til alle, der er sendt to forskellige, det ene er til indbetaling af kontingent, der når kontingentet er betalt samtidig er gyldigt som medlemskort.

Girokortene, der er hæftet sammen, er beregnet til opsparing for deltagelse i »Lanternen«s jubilæumsfest i maj 1971. Disse girokort må kun benyttes til dette formål, da pengene der indbetales på disse er beregnet til deltagerprisen, såfremt nogle indbetaler mere end deltagerprisen vil det overskydende beløb blive udbetalt til jubilæumsfesten, dog uden renter. Såfremt en opsparer bliver forhindret i at deltage, vil han få beløbet udbetalt efter festen, i dette tilfælde også uden renter. Girokortene er mærket »opsparing«. Yderligere oplysninger kan indhentes ved henvendelse til et bestyrelses-

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

K. H. M. Christiansen,  
lokomotivfører, Gb.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

E. Justesen,  
lokomotivfører, Randers.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

A. F. Mikkelsen,  
lokomotivfører, Struer.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

N. R. Johansen,  
lokomotivfører, Aarhus

medlem eller på formandens telefon nr. Asta 4768.

Indtegningslister til skovturen er hængt op på depoterne og vil blive taget ned den 22. august 1969.

P. f. v. E. J. Svensson.

## International Jernbaneudstilling i Belgrad

Så kalder FISAIC atter med kunstudstilling. Denne gang i Belgrad, Jugoslavien. Som sædvanlig er der adgang for alt jernbanepersonel og deres ægtefæller til at deltage i udstillingen, der finder sted i dagene 4. til 10. oktober 1969.

Udstillingen omfatter 3 grupper: Maleri og grafik under alle former. Billedhuggerarbejder i alle materialer. Kunsthåndværk.

Vi beder derfor alle interesserede kunstudøvende jernbanefolk om så snart som muligt at sætte sig i forbindelse med os for nærmere enkeltheder.

Da de forskellige udstillingsgenstande skal være i Belgrad senest 1. sept. og forsendelsen sker samlet fra Århus, må vi sætte den 16. august som sidste frist for modtagelse af deltagerens arbejde.

Der kan lige oplyses at billedstørrelsen maksimalt må være 81 × 65 cm.

Nærmere oplysning ved undertegnede.

Vagn Kræmer, Lundgårdsvej 14,  
8270 Højbjerg. Tlf. (06) 14 88 36.

## Statsbanepersonalets Sygekasse

Tilskud til kiropraktorbehandling  
Bestyrelsen har på møde den 11. juni 1969 vedtaget at yde tilskud til kiropraktorbehandling efter lægehenvielse på linie med den ordning, som er indført hos De samvirkende centralforeninger af sygekasser i Danmark.

Såfremt behandling sker hos en kiropraktor, som er autoriseret af Dansk Kiropraktor-Råd, og betingelserne i øvrigt er til stede, vil der kunne refunderes 15 kr. pr. behandling, dog ikke ud over halvdelen af udgiften, samt indtil halvdelen af udgiften til røntgenfoto.

Nærmere oplysning om ordningen og om, hvilke kiropraktorer der er autoriseret af Dansk Kiropraktor-Råd, vil kunne fås ved henvendelse til sygekassens kontor.

# Adressefortegnelse

**Københavns Godsbanegård:** Lokomotivfører P. J. J. Busk, Bremensgade 64, st., 2300 København S. Tlf. Asta 3093.  
*Kasserer:* Lokomotivfører P. K. Kristensen, Banefløjen 8, 3. tv., 2700 Brønshøj. Tlf. 94 75 46.

**Helgoland:** Lokomotivfører E. C. L. Christiansen, Tværbommen 41, st. th. 2820 Gentofte. Tlf. GE 5659 v.  
*Kasserer:* Lokomotivfører A. C. Quaae, Vigerslevvej 267 B, 1. th. 2500 Valby. Tlf. VA 2642.

**Enghave:** Elektrofører B. Christoffersen, Maglegårdsvej 21, 1. 2660 Brøndby Strand. Tlf. 73 23 06.  
*Kasserer:* Elektrofører A. Nielsen, Gærdevænget 24, 2791 Dragør.

**Roskilde:** Lokomotivfører Kaj Juul Rasmussen, Holbækvej 10, 4000. Tlf. (03) 35 76 20.  
*Kasserer:* Lokomotivmedhjælper K. H. Kastberg, Allehelgensgade 17, 2. 4000.

**Helsingør:** Lokomotivfører J. Maymann Hansen, Sct. Knudsvej 6, 3000. Tlf. (03) 21 67 22.  
*Kasserer:* Lokomotivfører J. A. Nielsen, Pontsøvej 31, 1., 3000. Tlf. (03) 21 48 47.

**Næstved:** Lokomotivfører K. T. Andersen, Brombærvej 14, 4700. Tlf. (03) 72 67 23.  
*Kasserer:* Lokomotivfører J. Ourø Jensen, Præstøvej 177, 4700.

**Gedser:** Lokomotivfører H. P. Kjær Hansen, Langgade 8 C, 4874.  
*Kasserer:* Lokomotivfører J. H. M. Hansen, Danmarksgade 11, 4874.

**Rødby Færges:** Lokomotivfører S. G. Lund Pedersen, Svanevej 14, 4970 Rødby Havn.  
*Kasserer:* Lokomotivfører H. Bahne Larsen, Lærkevej 9, 4970 Rødby Havn.

**Kalundborg:** Lokomotivfører E. J. V. Høftoft, Bredekildevej 77, 4400.  
*Kasserer:* Lokomotivfører P. A. Jensen, Stationsvej 3 B, 4400.

**Korsør:** Lokomotivfører S. Juul Madsen, Thiesens Allé 29, 1., 4220. Tlf. (03) 57 24 74.  
*Kasserer:* Lokomotivfører H. E. Jørgensen, Æblehaven 38, 1., 4220.

**Nyborg:** Lokomotivfører A. K. Johansen, Gormsgade 14, 5800. Tlf. (09) 31 27 70.  
*Kasserer:* Lokomotivfører B. Rasmussen, Sprotøften 45, 1., 5800. Tlf. (09) 31 22 53.

**Odense:** Lokomotivfører P. A. L. Jørgensen, Poul Møllersvej 13, 5000. Tlf. (09) 11 59 09.  
*Kasserer:* Lokomotivfører N. E. K. Larsen, Prs. Benediktes Allé 4, 5250 Fruens Bøge.

**Svendborg:** Lokomotivfører E. Larsen, Tvedvej 167 A, Tved pr. 5700 Svendborg.

**Fredericia:** Lokomotivfører N. P. Junker, Ørnevej 11, 1. th., 7000. Tlf. (05) 92 46 36.  
*Kasserer:* Lokomotivfører A. Vilhelmssen, Sjællandsgade 49, st., 7000. Tlf. (05) 92 46 37.

**Kolding:** Lokomotivfører P. F. Pedersen, DSB maskindepot, 6000.

**Padborg:** Lokomotivfører H. Winther Jensen, Sønderhav pr. 6350 Kollund, Sdj. Tlf. (046) 7 87 94.  
*Kasserer:* Lokomotivfører H. O. Buus Jensen, Pilevej 12, 6330. Tlf. (046) 7 32 17.

**Haderslev:** Lokomotivfører A. C. Dinesen, Vestergade 42, 1., 6100. Tlf. (045) 2 65 61.

**Åbenrå:** Lokomotivfører B. Laustsen, Blegen 33, 6200. Tlf. (046) 2 39 11.

**Sønderborg:** Lokomotivfører A. J. Jørgensen, Lundbyesgade 3, 6400. Tlf. (044) 2 10 92.  
*Kasserer:* Lokomotivfører P. A. Overgaard, C. W. Eckersbergsvej 12, 6400.

**Tønder:** Lokomotivfører P. F. Behr, Horupsgade 41, 6270. Tlf. (047) 2 16 76.  
*Kasserer:* Lokomotivfører J. L. J. Christensen, Widdingherredsgade 4 st., 6270.

**Esbjerg:** Lokomotivfører V. Dorner, N. J. Poulsensvej 4, 6700. Tlf. (051) 2 49 56.  
*Kasserer:* Lokomotivfører H. M. Barlo, Strandbygade 58, 3. th., 6700. Tlf. (051) 2 90 58.

**Struer:** Lokomotivfører B. S. Kristensen, Gimsinghøje 25, 7600. Tlf. (07) 85 06 12.  
*Kasserer:* Lokomotivfører K. R. Christensen, Nygade 12, 7600.

**Frederikshavn:** Lokomotivfører A. T. Larsen, Vinkelvej 7, 9900. Tlf. (08) 12 03 48.  
*Kasserer:* Lokomotivfører H. N. W. Hansen, Rosevej 13, 9900.

**Ålborg:** Lokomotivfører Finn C. Christensen, Købkesvej 14, 9000. Tlf. (08) 12 16 91.  
*Kasserer:* Lokomotivfører B. C. V. Kruse, Hesseløgade 10, 3. th., 9000.

**Randers:** Lokomotivfører N. Larsen, Rindsvej 31, 8900.  
*Kasserer:* Lokomotivfører P. S. Henriksen, Rosenborg Allé 9, 8900.

**Århus:** Lokomotivfører N. K. Jensen, Vidtskuevej 28, 3. tv. 8000 Århus C. Tlf. (06) 14 27 38.  
*Kasserer:* Lokomotivfører E. A. Lønneqvist, Rosenvangs Allé 20, 8000 Århus C.

**Viborg:** Lokomotivfører E. E. Jensen, Frihedsvej 1, 8800.  
*Kasserer:* Lokomotivfører E. Mortensen, Danmarksvej 34, 8800.

**Brande:** Lokomotivfører H. H. Aa. Christensen, Blichersvej 29, 7330.  
*Kasserer:* Lokomotivfører L. Tønning, Mosevænget 16, 2., 7330.

**Herning:** Lokomotivfører Aage Lauridsen, Godthåbsvej 68, 7400. Tlf. (07) 12 44 83.  
*Kasserer:* Lokomotivfører O. Bruno, Haraldsgade 19, 7400.

## 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.



## Hvis brødet slår revner

Stiller man et franskrød til bagning i bradepanden i stedet for på en bageplade, får det en jævnere varmfordeling og følgelig en mere ensartet skorpe, siger husholdningsrådet i Råd og Resultater nr. 3 i rapporten om el-indbygningsovne.

Samtidig advares mod opvarmning af ovnen med både grill-element og over- og undervarme. Herved opvarmes ovnen ikke ensartet, men man har jo lov at slukke for grillen et par minutter før ovnen tages i brug. Selvom et brød er slået korrekt op, kan det revne langs siderne, hvis varmen fra siderne i ovnen ikke er ligeså stærk som loft og bund.

## Den ottende måned

August er måneden, hvor skoleferien slutter og udsalgene begynder, og andet har de to ting ikke med hinanden at gøre. Det er synd, at forretningerne ikke følges mere med kalenderen end tilfældet er, selvom det nok har sine saglige grunde. Det kan være svært for forbrugeren at forstå, hvorfor de nye badedragter skal sælges i februar, sommeren sættes på porten i august og julevinduerne pyntes den første november.

Men tilbage til august: en husholdningskalender fortæller, at *nu* er der asier og sylteagurker for dem med en sursød tand, krebs, hummer og rejer for

lækkermunde – og masser af wonderful salat for alle. Den er fin og sprød med tynde blade, der smager pragtfuldt. Pakket i en plasticpose og gemt i køleskabet holder den sig frisk længe. Kun på et punkt kan den ikke hamle op med den almindelige hovedsalat: den egner sig ikke til at pynte fade med, da bladene er for tynde og bløde. Servér den i en olie-eddike-marinade, eventuelt tilsat lidt knust hvidløg. Undgå at røre ved det knuste hvidløg med fingrene, for lugten hænger stærkt ved. Der kan siges mange pæne ting om hvidløgssmag, men sandelig ikke om lugten.

## Med et skarpt øje

For et par måneder siden fortalte et sypigetips Dem, at det var meget vigtigt at udskifte nålen i symaskinen ofte, især hvis man skulle sy i crimplene eller frotté, hvor en slidt nål vil kunne lave trådudtræk. En symaskine-ekspert fortæller, at det er korrekt at udskifte nålen ofte – men ikke på grund af slid. Medmindre nålen syr meget i drejl og andre hårde bomuldstyper, slides den bogstavelig talt ikke, men den bøjes let og det er ligeså galt! Tag af og til nålen ud og kig på den i skæret af en stærk lyspære, mens De *langsomt* drejer den rundt. Fanger spidsen en lysstråle og reflekterer

den (det ligner et lillebitte spejl) er den bøjet og skal kasseres. En lige nål kaster ikke lyset tilbage.

## For de glemsomme

Det er let at glemme sin paraply og nærmest umuligt at få den igen. De fleste opgiver på forhånd og køber en ny. Er det kun betrækket, der er blevet væk, kan dette erstattes af en fiks lille spiralformet paraplyring, der holder udmærket sammen på paraplyen og er lettere at anvende end det stundom lidt besværlige betræk. Fås i plastic eller metal og er set i paraplyforretninger fra kr. 1.50 og op efter.

## – det var dengang

Sommerens bade- og strandmode er så diminutiv, at den kan være svær at få øje på, til glæde for de fleste og til forargelse for de færreste. Sådan har det ikke altid været. Da en lidt blidere mode med kjoler i overdådige stoffer med store dekolletager kom frem efter første verdenskrig, indrykkede 26 damer af det bedre selskab en annonce i dagbladene og udtrykte heri deres sorg og harme over de udstillede skøgedragter (!) der var en skam og nedværdigelse for deres køn. Grosserer Fønnesbech svarede de ængstelige damer, at det var hans pligt at vise tidens mode, ikke at belære kunderne om anstændighed og det modsatte.



Ganske vist er teen-age-pigerne gået over til buksesæt med stor begejstring, men en sød og enkel sommerkjole i indianerstil kan også accepteres. (En Pitava-model).