

# Að fljúga til Keflavíkur

**Pjódverjar eru að ljúka smíði á einteinungi sem vel mætti setja á milli Reykjavíkur og Keflavíkur og losna þar með við flugvöllinn úr Vatnsmýrinni**

Deilurnar um flugvöllinn í Vatnsmýrinni hafa staðið lengi og þótt búið sé að samþykka í borgarstjórn skipulag sem gerir ráð fyrir framhaldslífi flugvallarins má búast við að haldið verði áfram að rífast um hann lengi enn.

Það sem margir finna því til foráttu að flytja völinn eða breyta Keflavíkurflugvelli í miðstöð innanlandsflugsins er að þá verði svo langt frá borginni út á flugvöll. Gegn þessu hafa aðrir fært þau rök að við það megi flestir þeir sem búa í höfuðborgum útlanda búa, hvergi í veröld-

inni sé til höfuðborg með flugvöll í miðjunni.

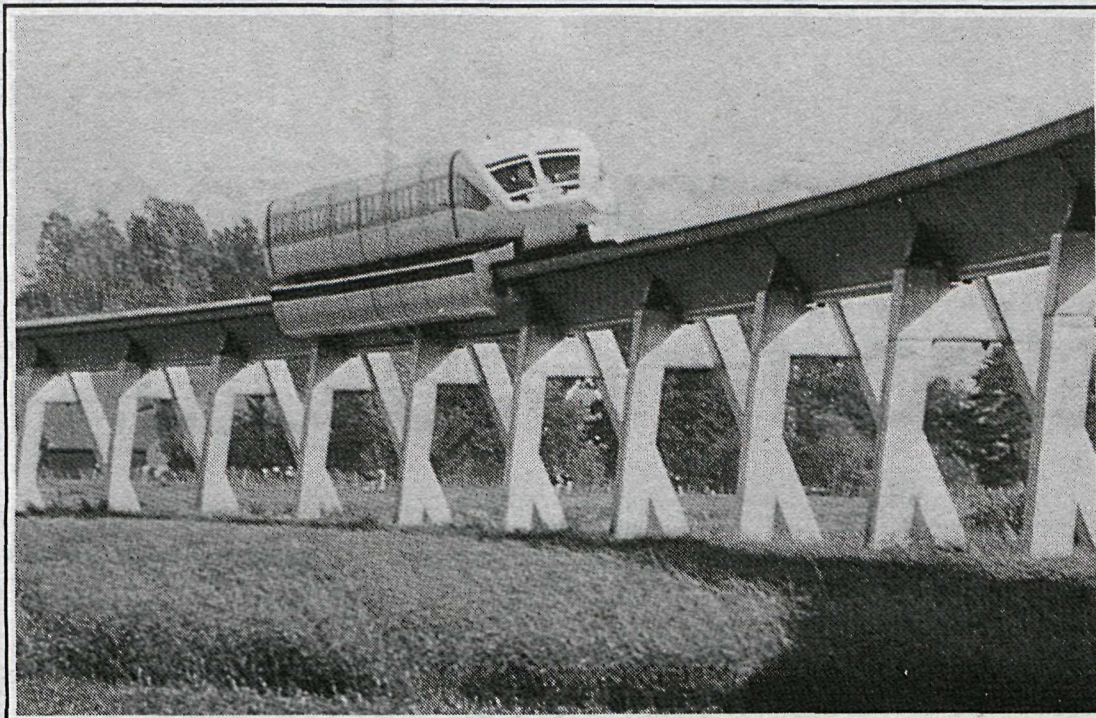
Eitt sinn hreyfði Sigurjón Pétursson borgarfulltrúi Alþýðubandalagsins þeirri hugmynd hvort ekki mætti leggja járnbrautarteina milli Keflavíkur og höfuðborgarsvæðisins og setja á þá hraðskreiða lest sem flytti farþega fljótt og vel á milli. Flestum þótti þessi hugmynd heldur mikil framtíðarmúsík og hlaut hún litla umfjöllun.

Nú eru pjódverjar hins vegar vel á veg komnir með að framleiða lest sem gengur á ein-teinungi og getur náð allt að 400 km hraða á klukkustund. Er búist við að hún verði sett á markað árið 1989.

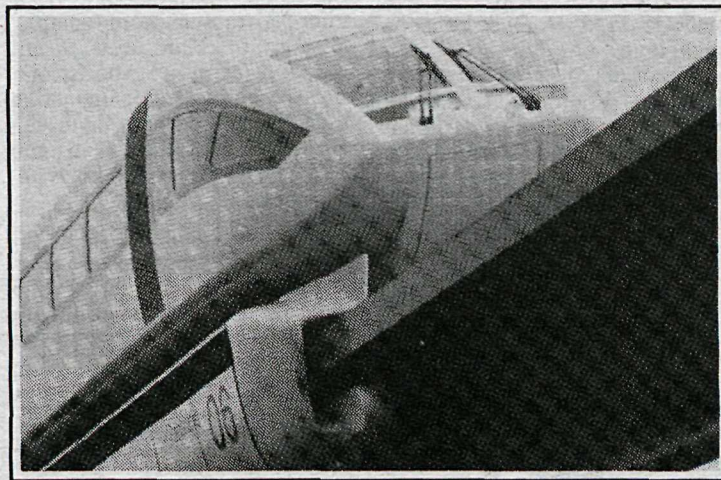
Þessi nýja lest sem nefnist Transrapid hefur marga kosti umfram venjulegar lestir. Fyrir utan hraðann tekur hún mun minna pláss á jörðinni. Teinninn sem hún fer eftir er reistur á fimm metra háum stólpum sem taka helmingi minna pláss en venjulegir járnbrautarteinar og aðeins þriðjung af því plássi sem fer undir sex akreina hraðbraut.

Þess utan er Transrapid talsvert eyðslugrenni á eldsneyti en venjulegar lestir. Á 120 km hraða er hávaðinn í venjulegum lestum um 60 desibel en hávaðinn í bíl sem ekur á 100 km hraða er 80-90 desibel. Hávaðinn í Transrapid er 60 desibel á 400 km hraða. Loks má nefna að viðhaldið á ein-teinungnum er miklu minna en á venjulegum brautarteinum.

Astæðan fyrir því er sú að Transrapid svífur ofan á teininum en rennur ekki eftir yfirborði hans. Pjódverjarnir hafa fundið



Einteinungurinn Transrapid tekur aðeins þriðjung af því plássi sem fer undir sex akreina hraðbraut. Auk þess er hún svo hljóðlát og hreinleg að beita má kúm á grasið milli stólpanna sem bera teininn uppi.



Segulgómotorarnir drífa Transrapid áfram og lestin svífur upp. sentimetra yfir teininum.

upp rafsegulgómótora sem knýja lestina áfram. Með því móti losna farþegar einnig við alla skruðninga og veltur sem fylgja venjulegum lestarferðum. Þeim líður næstum eins og í flugvél enda hefur verið sagt að Transrapid brúi bilið milli járnbrauta og flugvéla.

Eins og gefur að skilja nýfast kostir Transrapid fyrst og fremst á lengri vegalengdum enda hafa pjódverjar gert áætlun um að tengja allar helstu borgir Evrópu

saman með ein-teinungum. Sé vegalengdin milli tveggja borga 600 km er lestin raunar fljótari að skila farþegum frá miðborg til miðborgar en flugvél.

En pjódverjarnir ætla líka að nota Transrapid á styttri vegalengdum og í því sambandi er rætt um bilið 50-250 km. Þótt þessar vegalengdir séu of stuttar til þess að hraðinn nýtist til fulls verður Transrapid samt mun fljótari í

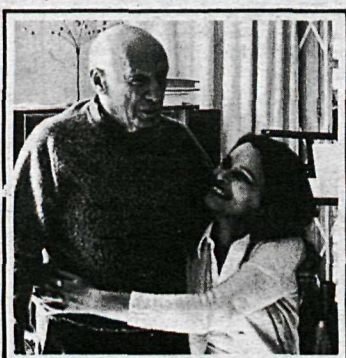
ferðum en venjulegar lestir. Hún er fljót að taka við sér og við tilraunir hefur hún náð 40 km hraða á 100 metra langri braut.

En eitthvað hlýtur þetta að kosta, hugsa víst margir. Jú, vita-skuld kostar Transrapid sitt. Pjódverjarnir gera ráð fyrir að heildarkostnaður við lagningu tvöfaldrar brautar sé 180 miljónir króna á kílómetra og er þá allt innifalið, teinarnir, vagnarnir og vinnulaun.

Ef við leikum okkur með tölur komumst við að því að lagning ein-teinungs til Keflavíkur frá Umferðarmiðstöðinni myndi kosta upp. 9 miljarda. Þá er miðað við að lagðir séu teinar í báðar áttir. En ef ferðatíminn er aðeins 10-15 mínútur hvora leið væri óþarfi að leggja tvöfalda teina og þá lækkar kostnaðurinn um helming.

Hvað skyldi þessi kostnaður vera lengi að koma inn aftur í orkusparnaði, svo ekki sé talað um sparnaðinn sem fælist í því að byggja frekar á flugvallarsvæðinu en flengja byggðinni upp í heiðalöndin austur og norður af borginni? Það ætti einhver töluglögur maður að reikna út.

—PH/Ilustreret Videnskab



Pablo og Jacqueline Picasso á góðri stund.

## Forsíðu-myndin

Myndin sem prýðir forsíðu Sunnudagsblaðsins að þessu sinni er eins og flesta grunar eftir spænska meistarann Pablo Picasso og er máluð á svipuðum tíma og þær myndir sem nú eru til sýnis á Kjarvalsstöðum. Myndin er af Jacqueline konu Picassos og henni fylgir stutt saga sem hér verður sögð:

Myndina málaði Pablo Picasso skömmu eftir að hann flutti ásamt eiginkonu sinni Jacqueline til Vauvenargue, skammt frá Aix-en-Provence í Suður-Fraklandi. Þar hafði málarinn fest kaup á gömlum kastala fyrir þau hjónin og þar býr ekkjan Jacqueline enn þann dag í dag.

Saga myndarinnar er sú að Picasso fannst, eftir að þau hjónin voru búin að koma sér fyrir í kastalanum, sem ótækt væri að nýbakaður „riddari af Vauvenargue“, en svo nefndi hann konu sína, fengi ekki verðugt skjaldarmerki. Því snaraði hann út myndinni í anda mannamynda frá gotneska tímanum og gaf Jacqueline. Myndin sýnir hana í prófil að hætti gotneskra miðaldamanna á Ítalíu og með strúthúfu samkvæmt tísku 14. og 15. aldar.

En dag nokkurn þegar Jacqueline var að koma úr innkaupaferð frá Aix, var Picasso búinn að mála yfir myndina. Eiginkonan brast í grát og meistarinn komst einnig við þegar hann sá hve mjög þetta fékk á hana. Hann sótti því vasaklút vættan í terpentínu og þvodi burt myndina sem hann hafði málað yfir vanga-svip Jacquelinar. Smám saman kom fyrri myndin í ljós, skýr og óskemmd.

Seinna þegar Picasso var inntur eftir myndinni, svaraði hann því til að hann vissi ekki hvar hana væri að finna. Jacqueline hefði falið hana kyrfilega og sist af öllu fengi hann að vita hvar hún væri niðurkomin. **HBR**

Nýtt símanúmer hjá Mjólkur-samsölunni í Reykjavík

6922000

**ms**  
Bítruhálsi 1