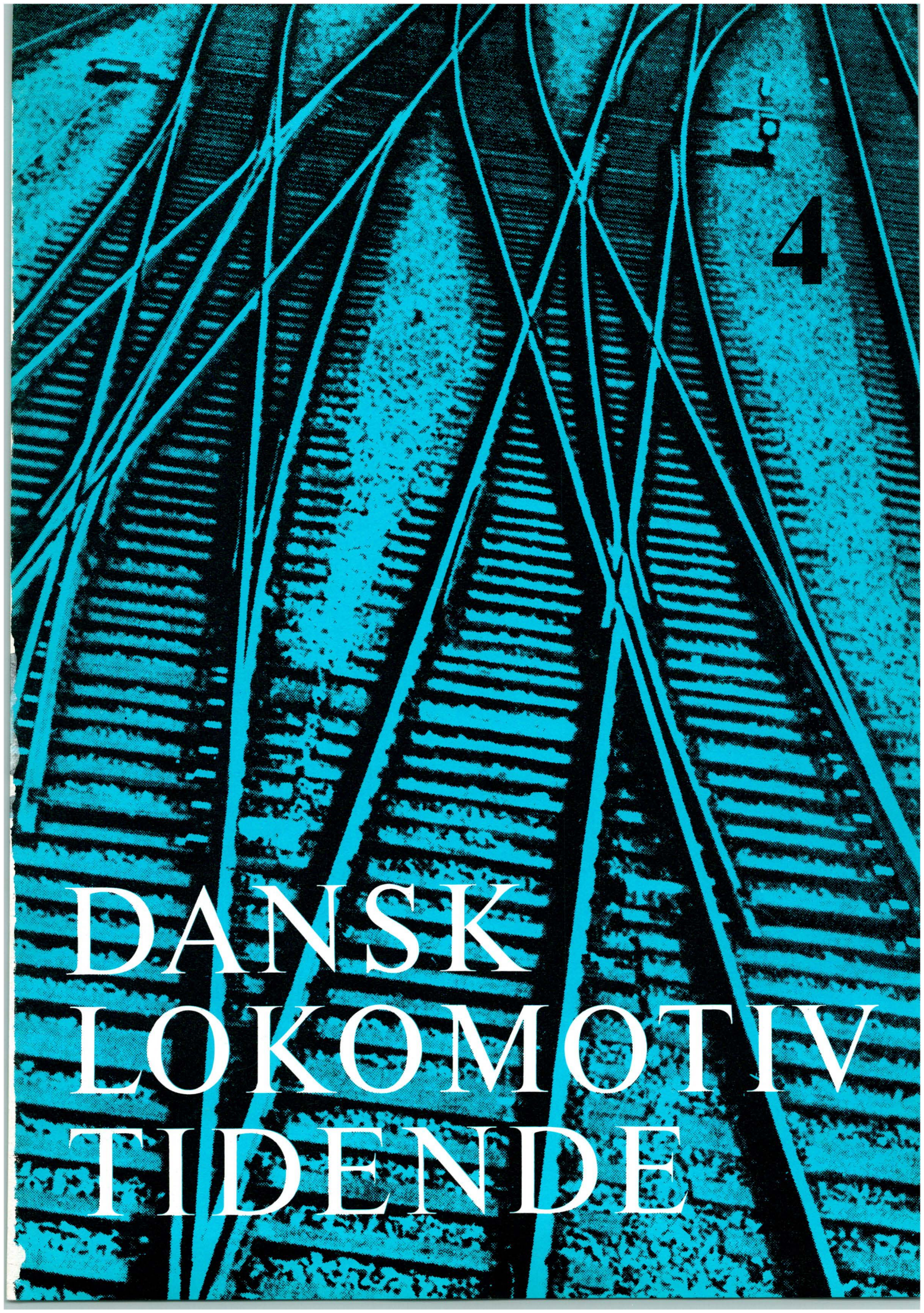




4

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. MAJ 1973 — 73. ÅRGANG

4

Indhold:

Lønoverenskomst	4
Løn 1. april 1973	5
Kanaltunnelplanen og Øresundstunnelplanen	6
Funktion i højere stilling	14
Ny tredækker	16
Uniformsudvalget	17
Fra medlemskredsen	19
Personalia	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.

Den 13. april sluttede tjenestemændenes centralorganisationer et lønforlig med økonomi- og budgetministeren, og fik et resultat, som generelt set ligger på linie med det forlig, der forud var sluttet mellem parterne på det private arbejdsmarked. Tjenestemændene fik en aftrappet godtgørelse, som svarer til det ørebeløb i timen, der opnåedes i mæglingsforslaget for det private arbejdsmarked. Fremgangen fordeler sig, som fremgående af de følgende oversigter med 900,- kr. 1/4-1973 og 1/10-1973, med 960,- kr. 1/4-1974 og 1/10-1974. En total fremgang, der fra 1/10-1974 svarer til 3.720 kr. årligt. Derudover foretages indenfor samme intervaller en forhøjelse af lønningernes grundbeløb med 1½ % eller ialt 6 % på årsbasis fra 1/10-1974 at regne. Resultatet er på baggrund af den økonomiske udvikling i samfundet akseptabelt, og vi skal afholde os fra i denne forbindelse at se på, hvilke virkninger, skattemæssige forhold kan have, men alene udtrykke tilfredshed med, at vore forhandlere nåede dette resultat. Det er jo bekendt, at man i vide kredse gennem længere tid har ført en kampagne mod tjenestemændenes dyrtidsregulering, med dens bedre dækning i forhold til det private arbejdsmarkeds reguleringsordning. Der ligger imidlertid en enkel sandhed i, at man først bør undersøge en sag før man udtaler sig om den, og det ville for nogle, som i kraft af deres position betragtes som betydningsfulde personer, være rimeligt, om de havde gjort det. Der er således skabt en problematik om dyrtidsreguleringen, og det har ført til, at man vil overveje ordningen, hvorfor en kommission skal se lidt nærmere på dette forhold. Tjenestemændenes gældende dyrtidsreguleringsordning er en kombination af 2 ting, nemlig en dækning for prisstigninger i det omfang, de efter reglerne indregnes i pristallet, og samtidig en imødegåelse af den lønslidning, der sker i forhold til det private arbejdsmarked. Tjenestemændene er sådan set udmærket tilfreds med den gældende ordning, men på den anden side set, kan de måske være lidenskabsløse over for reguleringsmetoderne, når blot de sikrer sig, at eventuelle andre fremtidige ordninger ikke giver ringere dækning. Det har måttet anerkendes, at visse grupperes løn (på mellemstadiet) ikke rigtig svarer til tilsvarende grupperes på det private arbejdsmarked, og man har derfor igennem stedtillægsordningen rettet forholdet op, ved at aftrapningen i skalatrinnene sker på et

senere tidspunkt. Til gengæld sker aftrapningen med større beløb end i den gamle aftale. Arbejdstiden vil fra december 1974 komme på 40 timer ugentlig, medens man allerede fra 1/4-1973 ændrer arbejdstidsreglerne for holddrift, så der i tiden indtil december 1974 sker en opsparring på $3\frac{3}{4}$ time af hver $41\frac{3}{4}$ times arbejde i tidsrummet kl. 17.00-6.00. Fra december 1974 med gennemførelse af 40 timers-ugen opspares 2 timer af hver 40 timers arbejde i tiden kl. 17.00-6.00. Detaljerne i lønforliget fremgår af det følgende og lønoversigterne.

Lønforliget

Der er ved sideløbende forhandlinger opnået enighed mellem dels økonomi- og budgetministeren og Tjenestemændenes Fællesudvalg, dels økonomi- og budgetministeriet, Københavns kommune, Amtsrådsforeningen i Danmark, Kommunernes Landsforening og Akademikernes Centralorganisation om fornyelse for en to-årig periode af aftalerne for tjenestemænd i staten, folkeskolen og folkekirken samt af overenskomsterne for arkitekter, dyrlæger, forstikandidater, gymnasimagistre, jurister, økonomer, læger, magistre, psykologer, tandlæger, agronomer, civilingeniører, akademiingeniører og landinspektører.

Hovedpunkterne i de to forlig er følgende:

1. Fælles for de to forlig

a. I overensstemmelse med de generelle forhøjelser af timelønnen, som indeholdes i mæglingsforslaget af 28. marts 1973, ydes der med virkning fra dels 1. april 1973, dels 1. oktober 1973 alle tjenestemænd og overenskomstansatte akademikere et ureguleret pensionsgivende tillæg på 900 kr. om året (svarende til 40 øre i timen). Med virkning fra dels 1. april 1974, dels 1. oktober 1974 ydes der til alle tjenestemænd og overenskomstansatte akademikere yderligere et tillæg på 960 kr. om året (svarende til 45 øre i timen).

b. Under hensyn til den samlede lønudvikling på det private arbejdsmarked det sidste par år vil der pr. 1. april og 1. oktober i hvert af årene 1973 og 1974 ske forhøjelse af lønningerne med $1\frac{1}{2}$ pct.

c. Med virkning fra december 1974 gennemføres en nedsættelse af tjenestetiden fra $41\frac{3}{4}$ time til 40 timer ugentlig.

d. En række rådighedstillæg m.v. fastfryses på det

nuværende niveau, og der vil blive optaget forhandlinger med henblik på i videst muligt omfang at erstatte disse tillæg med godtgørelse for merarbejde efter de almindeligt gældende regler.

e. For hver dyrtidsportion, der udløses i tiden 1. april 1973-31. marts 1975, sker for tjenestemænd og overenskomstansatte opsparring som hidtil af en trediedel af hver af disse dyrtidsportioner. Opsparingen henstår til 1. juli 1980.

Parterne vil inden næste aftaleforhandlinger pr. 1. april 1975 deltage i overvejelser om en generel dyrtidsregulering for det samlede arbejdsmarked kombineret med sådanne andre lønreguleringer, der kan sikre en jævnføring af lønudviklingen på det private og det offentlige arbejdsmarked.

f. Såfremt der konstateres nogen væsentlig løn-glidning på det private arbejdsmarked, vil der pr. 1. april 1974 kunne optages forhandling om de eventuelle konsekvenser heraf.

2. Særligt for tjenestemandsområdet

a. Efter retningslinier svarende til de ændrede regler for arbejdstiden på 2. og 3. hold ved holddrift på det private arbejdsmarked vil der med virkning fra 1. april 1973 for tjenestemænd, der arbejder i tidsrummet kl. 17-6, ske opsparring af $3\frac{3}{4}$ time for hver $41\frac{3}{4}$ times arbejde i nævnte tidsrum og fra december 1974 med to timer for hver 40 timers arbejde i tiden kl. 17-6. Godtgørelse for forskudt arbejdstid m.v. reguleres i konsekvens af mæglingsforslaget.

b. Da lønniveauet på tjenestemandsområdet for en række håndværker- og formandsgrupper m.v. i særlig grad er kommet ud af balance med de tilsvarende lønninger på det private arbejdsmarked, ændres stedtil-lægsordningen således, at aftrapningen påbegyndes senere og til gengæld gennemføres med større styrke end nu, hvorved der sker en vis opretning af de berørte gruppers lønninger.

c. På grundlag af foretagne undersøgelser af udviklingen i leveomkostninger, lønninger og personbeskatning i de enkelte kommuner oprykkes i alt 56 kommuner én stedtillægssats.

3. Særligt for overenskomstområdet

Parterne er enige om at anbefale forslaget vedtaget af de respektive kompetente forsamlinger, samt at de tidligere afgivne strejkevarsler trækkes tilbage umiddelbart efter vedtagelsen.

Eksempler på virkningerne af ændringerne i beregningen af stedtillægget på henholdsvis sats VI og sats III.

Ændringerne er beregnet på grundlag af satserne d. 1/4 1973 med den nye grundskala på 24.950 kr. plus 12 % dyrtidstillæg.

Skala trin	Stedstillægs- sats VI	Stedstillægs- sats III	Skala trin	Stedstillægs- sats VI	Stedstillægs- sats III
	<i>Stigning</i>	<i>Stigning</i>		<i>Stigning</i>	<i>Stigning</i>
1	65 kr.	35 kr.	23	506 kr.	248 kr.
2	66 »	36 »	24	470 »	221 »
3	69 »	39 »	25	429 »	192 »
4	71 »	39 »	26	386 »	163 »
5	73 »	39 »	27	341 »	129 »
6	74 »	41 »	28	293 »	95 »
7	75 »	41 »	29	241 »	59 »
8	77 »	43 »	30	187 »	21 »
9	81 »	44 »		129 »	<i>Nedgang</i>
10	83 »	46 »	31	69 »	20 kr.
11	85 »	46 »	32	4 »	62 »
12	88 »	47 »	33	<i>Nedgang</i>	107 »
13	259 »	141 »		64 kr.	155 »
14	435 »	236 »	34	136 »	205 »
15	615 »	335 »	35	212 »	257 »
16	800 »	456 »	36	290 »	313 »
17	990 »	540 »	37	377 »	372 »
18	1186 »	646 »	38	461 »	432 »
19	1046 »	565 »	39		
20	892 »	476 »			
21	725 »	379 »			
22	542 »	273 »			

Skalatrin	»Tvungen opsparing«	
	Årlig	Månedlig
26	491,61	40,97
27	505,12	42,09
28	519,02	43,25
29	533,29	44,44
30	547,95	45,66
31	563,02	46,92
32	578,51	48,21
33	594,41	49,53
34	610,76	50,90
35	627,56	52,30
36	644,81	53,73
37	662,55	55,21
38	680,77	56,73
39	699,49	58,29
40	718,72	59,89
41	738,49	61,54
42	758,80	63,23
43	779,66	64,97
44	801,10	66,76
45	823,14	68,60
46	845,77	70,48
47	892,93	74,41
48	965,39	80,45
49	1045,33	87,11
50	1173,88	97,82
51	1332,89	111,07
52	1468,96	122,41
53	1655,29	137,94

Emolu-
menter
1. april
1973

Rettelsesblad
til lommebogen
side 325

Ydelsens art		Emolumenter				
		Lokomotivpersonale				
Time- og dagp.		20. lrm.	17. lrm.	13. lrm.	10. lrm.	7. lrm.
	Timepenge	2,16	2,16	2,03	2,03	2,03
	Fulde dagpenge	40,60	40,60	38,35	38,35	38,35
	Hertil nattillæg	57,20	57,20	50,25	50,25	50,25
	Tillæg for 1.-4. dag	18,25	18,25	14,10	14,10	14,10
	Nedsatte dagpenge	50,10	50,10	45,85	45,85	45,85
Natpenge	Heraf nattillæg	21,55	21,55	18,40	18,40	18,40
	Kørepenge	1,91	1,91	1,59	1,59	1,59
	Rangergodtgørelse	—	0,96	0,80	0,80	0,80
	Kl. 17-22	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
		4,90	4,90	4,90	4,90	4,90
	For tjeneste på grundlovsdag fra kl. 12, juleaftensdag kl. 14 og lørdag fra kl. 14 til søndag kl. 24 samt skæve helligdage 0-24	5,60	5,60	5,60	5,60	5,60
For mere end 3-delt tjeneste		3,14	3,14	3,14	3,14	3,14
For delt tjeneste udov. 12. time		1,50	1,50	1,50	1,50	1,50

Løn 1. april 1973 (incl. dyrtidstillæg 12 %)

Skala trin	Grund- sats	A. P. till.	VI		V		IV		III		II		I		0	
			Sted- tillæg m. v.	lalt	Sted- tillæg m. v.	lalt	Sted- tillæg m. v.	lalt	Sted- tillæg m. v.	lalt	Sted- tillæg m. v.	lalt	Sted- tillæg m. v.	lalt	Sted- tillæg m. v.	lalt
1	27.944,00 2.328,67	900 75	4.611,04 384,25	33.455,04 2.787,92	3.912,16 326,01	32.756,16 2.729,68	3.213,28 267,77	32.057,28 2.671,44	2.515,52 209,63	31.359,52 2.613,30	1.816,64 151,39	30.660,64 2.555,06	1.117,76 93,15	29.961,76 2.496,82	418,88 34,91	29.262,88 2.438,58
2	28.712,32 2.392,70	900 75	4.737,60 394,80	34.349,92 2.862,50	4.019,68 334,97	33.632,00 2.802,67	3.301,76 275,14	32.914,08 2.742,84	2.583,84 215,32	32.196,16 2.683,02	1.865,92 155,49	31.478,24 2.623,19	1.148,00 95,66	30.760,32 2.563,36	431,20 35,93	30.043,52 2.503,63
3	29.501,92 2.458,50	900 75	4.867,52 405,62	35.269,44 2.939,12	4.130,56 344,21	34.532,48 2.877,71	3.392,48 282,70	33.794,40 2.816,20	2.655,52 221,29	33.057,44 2.754,79	1.917,44 159,78	32.319,36 2.693,28	1.180,48 98,37	31.582,40 2.631,87	442,40 36,86	30.844,32 2.570,36
4	30.312,80 2.526,07	900 75	5.001,92 416,83	36.214,72 3.017,90	4.243,68 353,64	35.456,48 2.954,71	3.485,44 290,45	34.698,24 2.891,52	2.728,32 227,36	33.941,12 2.828,43	1.970,08 164,17	33.182,88 2.765,24	1.212,96 101,08	32.425,76 2.702,15	454,72 37,89	31.667,52 2.638,96
5	31.147,20 2.595,60	900 75	5.139,68 428,31	37.186,88 3.098,91	4.360,16 363,35	36.407,36 3.033,95	3.581,76 298,48	35.628,96 2.969,08	2.803,36 233,62	34.850,56 2.904,22	2.024,96 168,75	34.072,16 2.839,35	1.245,44 103,79	33.292,64 2.774,39	467,04 38,92	32.514,24 2.709,52
6	32.004,00 2.667,00	900 75	5.280,80 440,07	38.184,80 3.182,07	4.481,12 373,43	37.385,12 3.115,43	3.680,32 306,70	36.584,32 3.048,70	2.880,64 240,06	35.784,64 2.982,06	2.079,84 173,32	34.983,84 2.915,32	1.280,16 106,68	34.184,16 2.848,68	480,48 40,04	33.384,48 2.782,04
7	32.883,20 2.740,27	900 75	5.425,28 452,11	39.208,48 3.267,38	4.603,20 383,60	38.386,40 3.198,87	3.781,12 315,09	37.564,32 3.130,36	2.959,04 246,59	36.742,24 3.061,86	2.136,96 178,08	35.920,16 2.993,35	1.314,88 109,57	35.098,08 2.924,84	492,80 41,07	34.276,00 2.856,34
8	33.788,16 2.815,68	900 75	5.575,36 464,62	40.263,52 3.355,30	4.730,88 394,24	39.419,04 3.284,92	3.885,28 323,78	38.573,44 3.214,46	3.040,80 253,40	37.728,96 3.144,08	2.196,32 183,03	36.884,48 3.073,71	1.351,84 112,66	36.040,00 3.003,34	507,36 42,28	35.195,52 2.932,96
9	34.716,64 2.893,06	900 75	5.728,80 477,40	41.345,44 3.445,46	4.860,80 405,06	40.477,44 3.373,12	3.992,80 332,73	39.609,44 3.300,79	3.124,80 260,40	38.741,44 3.228,46	2.256,80 188,06	37.873,44 3.156,12	1.388,80 115,73	37.005,44 3.083,79	520,80 43,80	36.137,44 3.011,46
10	35.672,00 2.972,67	900 75	5.885,60 490,47	42.457,60 3.538,14	4.994,08 416,17	41.566,08 3.463,84	4.102,56 341,88	40.674,56 3.389,55	3.211,04 267,59	39.783,04 3.315,26	2.318,40 193,20	38.890,40 3.240,87	1.426,88 118,91	37.998,88 3.166,58	535,36 44,61	37.107,36 3.092,28
11	36.653,12 3.054,43	900 75	6.048,00 504,00	43.601,12 3.633,43	5.131,84 427,65	42.684,96 3.557,08	4.214,56 351,21	41.767,68 3.480,64	3.298,40 274,87	40.851,52 3.404,30	2.382,24 198,52	39.935,36 3.327,95	1.466,08 122,17	39.019,20 3.251,60	549,92 45,83	38.103,04 3.175,26
12	37.661,12 3.138,43	900 75	6.213,76 517,81	44.774,88 3.731,24	5.272,96 439,41	43.834,08 3.652,84	4.331,04 360,92	42.892,16 3.574,35	3.389,12 282,43	41.950,24 3.495,86	2.448,32 204,03	41.009,44 3.417,46	1.506,40 125,53	40.067,52 3.338,96	564,48 47,04	39.125,60 3.260,47
13	38.696,00 3.224,67	900 75	6.385,12 532,09	45.981,12 3.831,76	5.451,44 451,45	45.013,44 3.751,12	4.449,76 370,81	44.045,76 3.670,48	3.483,20 290,27	43.079,20 3.589,94	2.515,52 209,63	42.111,52 3.509,30	1.547,84 128,99	41.143,84 3.428,66	580,16 48,35	40.176,16 3.348,02
14	39.760,00 3.313,34	900 75	6.560,96 546,74	47.220,96 3.935,08	5.666,40 463,86	46.226,40 3.852,20	4.572,96 381,08	45.232,96 3.769,42	3.578,40 298,20	44.238,40 3.686,54	2.584,96 215,41	43.244,96 3.603,75	1.590,40 132,53	42.250,40 3.520,87	596,96 49,74	41.256,96 3.438,08
15	40.854,24 3.404,52	900 75	6.741,28 561,78	48.495,52 4.041,30	5.719,84 476,66	47.474,08 3.956,18	4.698,40 391,54	46.452,64 3.871,06	3.676,96 306,42	45.431,20 3.785,94	2.655,52 221,30	44.409,76 3.700,82	1.634,08 136,18	43.388,32 3.615,70	612,64 51,06	42.366,88 3.530,58
16	41.977,60 3.498,14	900 75	6.926,08 577,17	49.803,68 4.150,31	5.876,64 489,72	48.754,24 4.062,86	4.827,20 402,26	47.704,80 3.975,40	3.777,76 314,81	46.655,36 3.887,95	2.728,32 227,36	45.605,92 3.800,50	1.678,88 139,90	44.556,48 3.713,04	629,44 52,45	43.507,04 3.625,59
17	43.132,32 3.594,36	900 75	7.116,48 593,04	51.148,80 4.262,40	6.039,04 503,26	50.071,36 4.172,62	4.960,48 413,38	48.992,80 4.082,74	3.881,92 323,50	47.914,24 3.992,86	2.803,36 233,62	46.835,68 3.902,98	1.724,80 143,74	45.757,12 3.813,10	647,36 53,95	44.679,68 3.723,31
18	44.318,40 3.693,20	900 75	7.312,48 609,38	52.530,88 4.377,58	6.204,80 517,07	51.423,20 4.285,27	5.097,12 424,76	50.315,52 4.192,96	3.988,32 332,36	49.206,72 4.100,56	2.880,64 240,06	48.099,04 4.008,26	1.772,96 147,75	46.991,36 3.915,95	665,28 55,44	45.883,68 3.823,64
19	45.536,96 3.794,75	900 75	7.512,48 597,71	53.609,44 4.467,46	6.403,84 506,99	52.520,80 4.376,74	4.995,20 416,27	51.432,16 4.286,02	3.908,80 325,73	50.345,76 4.195,48	2.823,52 235,29	49.260,48 4.105,04	1.737,12 144,76	48.174,08 4.014,51	680,72 54,23	47.087,68 3.923,98
20	46.789,12 3.899,10	900 75	7.707,92 584,82	54.707,04 4.558,92	6.595,68 495,97	53.640,80 4.470,07	4.884,32 407,02	52.573,44 4.381,12	3.822,56 318,54	51.511,68 4.292,64	2.760,80 230,06	50.449,92 4.204,16	1.697,92 141,49	49.387,04 4.115,59	696,16 53,01	48.325,28 4.027,11
21	48.076,00 4.006,34	900 75	7.851,04 680,92	55.827,04 4.652,26	6.807,20 483,93	54.783,20 4.565,27	4.764,48 397,04	53.740,48 4.478,34	3.728,48 310,70	52.704,48 4.392,04	2.692,48 224,37	51.668,48 4.305,71	1.656,48 138,04	50.632,48 4.219,38	720,48 51,70	49.596,48 4.133,04
22	49.397,60 4.116,47	900 75	8.041,60 698,71	56.966,08 4.747,18	7.015,52 470,96	55.949,12 4.662,43	4.633,44 386,12	54.931,04 4.577,59	3.625,44 302,12	53.923,04 4.493,59	2.618,56 218,21	52.916,16 4.409,68	1.610,56 134,21	51.908,16 4.325,68	744,16 50,21	50.900,16 4.241,68
23	50.756,16 4.229,68	900 75	8.236,16 713,28	58.127,52 4.843,96	7.208,16 456,78	57.137,44 4.761,46	4.492,32 374,36	56.148,48 4.679,04	3.514,56 292,88	55.170,72 4.597,56	2.537,92 211,50	54.194,08 4.516,18	1.561,28 130,11	53.217,44 4.434,79	768,32 48,63	52.339,68 4.353,31
24	52.151,68 4.345,98	900 75	8.431,68 728,54	59.310,24 4.942,52	7.398,72 541,56	58.350,40 4.862,54	4.338,88 361,57	57.390,56 4.782,55	3.394,72 282,89	56.446,40 4.703,87	2.451,68 204,30	55.503,36 4.625,28	1.507,52 125,62	54.559,20 4.546,60	792,32 46,94	53.615,04 4.467,92
25	53.586,40 4.465,54	900 75	8.626,40 743,41	60.515,36 5.042,95	7.591,60 542,13	59.588,00 4.965,67	4.174,24 347,85	58.660,64 4.888,39	3.265,92 272,16	57.752,32 4.812,70	2.357,60 196,46	56.844,00 4.737,00	1.449,28 120,77	55.935,68 4.661,31	816,00 45,08	55.027,36 4.585,62

Skalatrin 26-53: Der foretages fradrag til »tvungen opsparing«

26	55.060,32	900	5.781,44	61.741,76	4.888,80	60.849,12	3.997,28	59.957,60	3.127,04	59.087,36	2.257,92	58.218,24	1.387,68	57.348,00	517,44	56.477,76
	4.588,36	75	481,79	5.145,15	407,40	5.070,76	333,11	4.996,47	260,59	4.923,95	188,16	4.851,52	115,64	4.779,00	43,12	4.706,48
27	56.573,44	900	5.516,00	62.989,44	4.661,44	62.134,88	3.806,88	61.280,32	2.978,08	60.451,52	2.149,28	59.622,72	1.320,48	58.793,92	491,68	57.965,12
	4.714,46	75	459,66	5.249,12	388,45	5.177,91	317,24	5.106,70	248,17	5.037,63	179,10	4.968,56	110,04	4.899,50	40,97	4.830,43
28	58.130,24	900	5.231,52	64.261,76	4.418,40	63.448,64	3.604,16	62.634,40	2.819,04	61.849,28	2.035,04	61.065,28	1.249,92	60.280,16	464,80	59.495,04
	4.844,19	75	435,96	5.355,15	368,20	5.287,39	300,35	5.219,54	234,92	5.154,11	169,59	5.088,78	104,16	5.023,35	38,73	4.957,92
29	59.728,48	900	4.928,00	65.556,48	4.157,44	64.785,92	3.386,88	64.015,36	2.648,80	63.277,28	1.911,84	62.540,32	1.173,76	61.802,24	435,68	61.064,16
	4.977,38	75	410,66	5.463,04	346,45	5.398,83	282,24	5.334,62	220,73	5.273,11	159,32	5.211,70	97,81	5.150,19	36,30	5.088,68
30	61.370,40	900	4.603,20	66.873,60	3.878,56	66.148,96	3.153,92	65.424,32	2.467,36	64.737,76	1.779,68	64.050,08	1.092,00	63.362,40	405,44	62.675,84
	5.114,20	75	383,60	5.572,80	323,22	5.512,42	262,83	5.452,03	205,62	5.394,82	148,31	5.337,51	91,00	5.280,20	33,79	5.222,99
31	63.058,24	900	4.256,00	68.214,24	3.581,76	67.540,00	2.907,52	66.865,76	2.273,60	66.231,84	1.639,68	65.597,92	1.005,76	64.964,00	371,84	64.330,08
	5.254,86	75	354,66	5.684,52	298,48	5.628,34	242,29	5.572,15	189,46	5.519,32	136,64	5.466,50	83,81	5.413,67	30,98	5.360,84
32	64.793,12	900	3.887,52	69.580,64	3.265,92	68.959,04	2.643,20	68.336,32	2.066,40	67.759,52	1.490,72	67.183,84	913,92	66.607,04	337,12	66.030,24
	5.399,43	75	323,96	5.798,39	272,16	5.746,59	220,27	5.694,70	172,20	5.646,63	124,23	5.598,66	76,16	5.550,59	28,09	5.502,52
33	66.573,92	900	3.495,52	70.969,44	2.928,80	70.402,72	2.363,20	69.837,12	1.846,88	69.320,80	1.331,68	68.805,60	815,36	68.289,28	299,04	67.772,96
	5.547,83	75	291,29	5.914,12	244,07	5.866,90	196,93	5.819,76	153,91	5.776,74	110,97	5.733,80	67,95	5.690,78	24,92	5.647,75
34	68.405,12	900	3.077,76	72.382,88	2.571,52	71.876,64	2.065,28	71.370,40	1.613,92	70.919,04	1.162,56	70.467,68	711,20	70.016,32	259,84	69.564,96
	5.700,43	75	256,48	6.031,91	214,29	5.989,72	172,11	5.947,54	134,49	5.909,92	96,88	5.872,31	59,27	5.834,70	21,65	5.797,08

Kanaltunnelplanen og Øresundstunnelplanen

Af C. E. Andersen

6

Den faste forbindelse mellem England og Frankrig synes nu at være nær ved at blive en realitet. Den definitive afgørelse kommer i sommer.

Der er ganske vist ikke megen publicity om den lige for øjeblikket. Det skyldes, at man venter på en omfattende studierapport, der blev lavet allerede sidste år på grundlag af forskningsarbejder, som havde kostet 1 million £. Den er endda trykt som et kæmpeværk, der omfatter 10 bind.

Årsagen til, at den ikke er offentliggjort forlængst, kan ikke oplyses. Men det er måske ikke så mærkeligt, at der kan komme forsinkende momenter ind i betragtning af, at der er mange implicerede parter, som skal tage stilling til den, ikke blot Englands og Frankrigs regeringer, men også kanaltunnelselskaberne, organiseret som en engelsk og en fransk gruppe, som hver omfatter mange partnere, mest storbaner, og desuden de to landes statsbaner, som derfor ikke står selvstændigt.

Til gengæld arbejdes der intensivt med fortsættende studier og planlægninger, formodentlig mest detaljerede. Det er i hvert fald tydeligt, at der sigtes på, at planerne kan og skal komme til udførelse og fuldførelse snarest muligt.

Den 20. oktober 1972 undertegnede Englands og Frankrigs trafikministre en konvention med det engelske og det franske kanaltunnelselskab om fortsatte undersøgelser i perioden indtil 31. juli 1973, som skulle koste 5,4 mill. £, hvoraf selskaberne skulle udrede ca. halvdelen og resten fremskaffes ved lån, for hvilke regeringerne skulle være garanter.

Der bruges altså i denne tid omkring 10 mill. kr. pr. måned til forberedende arbejder.

I perioden august 1973-februar

1975 skal der bruges yderligere 20 mill. £ til arbejder, der nu udspecifiseres, planlægges og tidsfæstes. De skal tilvejebringes efter lignende principper, dog 70-80 % ved statsgaranterede lån. Ministrene skal underskrive konventionen derom senest den 31. juli i år.

Selskaberne skal forinden indgive deres forslag. Studieresultaterne skal offentliggøres. Parlamenterne skal studere og godkende forslagene om, hvad der skal gøres i den kommende tid.

Det er tænkeligt, at ikke alt går efter planerne. Men når man nu arbejder så forceret, og når man allerede har brugt så store beløb, er det vel lidet sandsynligt, at man pludselig vil give op.

Teoretisk set er det muligt at opgive hele planen ved, at selskaberne eller regeringerne i februar 1975 undlader at underskrive konventionen om de fortsættende arbejder og at fremskaffe yderligere 340 mill. £, som skal bruges til de egentlige konstruktions- og byggearbejder, anskaffelse af materiel m. v.

Men i så fald vil vældige beløb allerede være brugt til ingen nytte. Reelt træffes afgørelsen derfor temmelig sikkert i indeværende år, måske allerede i juli.

Broer, sænketunneler og boretunneler sammenlignet

De gamle Kanal-forbindelsesplaner drejede sig hovedsagelig om tunnelforbindelse for almindelige jernbanetog.

Planerne blev genoptaget i 1957, og nu med stor indsats, interesse og optimisme.

Det blev da klart, at den faste forbindelse nødvendigvis skulle tjene både jernbanetrafikken og biltrafikken.

Derfor kom broplaner i forgrunden. Flere alternative projekter

fremkom. Men kun et enkelt skal skildres her.

En af varianterne var en gitterdragerbro, 36 m bred, med to jernbanespor og mellem dem en 15 m bred vejbane, opdelt i 5 vognbaner. Bro længden ville blive 34 km. Broen skulle have 164 brofag, deraf de 10 på 1310 fod (400 m) og resten på 660 fod (200 m); de skulle have 230 fod fri højde over højvande, d.v.s. 70 m, de øvrige 165 fod, d.v.s. 50 m. Største vanddybde i brolinien er henved 60 m, d.v.s. lidt mindre end i Storebælts Østre Rende. Funderingsforholdene er gunstige. Der er næsten hele vejen kalksten i ringe dybde.

Samtidig begyndte man at interessere sig for tunneler, der kunne benyttes ikke blot til almindelige jernbanetog, men også til biltransporterende tog. Man blev inspireret hertil af biltransporterne i Alpelandene. Bil-på-tog transporterne gennem Skt. Gotthardt-tunnelen blev studeret ved flere besøg og omtalt i de betænkninger om Kanaltunnelen, der fremkom i 1960 og 1963.

En tunnel under Kanalen kunne nu også gennemføres som sænketunnel, trods betydelige vanddybder, takket være den først af Christiani & Nielsen udviklede metode til sammenføjning af tunnelelementerne effektivt og vandtæt ved udnyttelse af vandtrykket.

Da en sænketunnel lettere kan udføres med store profiler end en sprængt eller boret tunnel, udarbejdedes der flere sænketunnelprojekter, nogle for jernbanetog, andre for vejtrafik, atter andre for både bane- og vejtrafik. Biltrafikken implicerede, at der måtte laves en eller to kunstige øer med ventilationsanlæg, på Varnebanken og Colbartbanken, eller ligefrem rækker af frie ventilationsskakter.

Tunnelen kunne også udføres som

en klassisk tunnel, udsprængt i kalksten.

Nu var fræseteknikken kommet til udvikling, karakteriseret ved brug af store fræsemaskiner, der udskærer en cirkulær tunnel i hele profilet på én gang.

Grunden under Kanalen er kalksten fra Kridttiden. En af lagserierne, fra Cenomantiden, lidt ældre end vort skrivekridt, er meget homogen. Den er bæredygtig, lidet vandholdig og næsten ikke vandgennemtrængelig. Altså et ideelt medium for tunnelfræsning.

Skønt en sådan tunnel kun kunne udføres som jernbanetunnel, viste beregningerne, at den, ifølge en kurios angivelse i den officielle betænkning, kunne få så stor kapacitet, at den »på 4 dage kunne afvikle et helt års biltrafik«. Den kunne få langt større befordringskapacitet end tunneler og broer for kombineret vej- og jernbanetraffic, men uden biltog.

Det besluttedes derfor allerede i begyndelsen af 1960'erne, at tunnelen skulle udføres som fræsetunnel igennem den omtalte kalksten.

Det var vigtigt, at en sådan tunnel kunne realiseres sikkert og hurtigt, skønt man måtte arbejde sig frem fra begge sider mod midten af Kanalen.

Det besluttedes endvidere, at Kanaltunnelen skal udføres som 3 tunneler, nemlig en pilot-tunnel, der senere kan tjene som service-tunnel, med 4,5 m i indre diameter, og i 30 m afstand fra den til begge sider og i et lidt højere niveau to tunneler med 6,85 m indre diameter, hver af dem med et jernbanespor. Sporene skal i princippet tjene hver sin kørselsretning. Men signaler m. m. skal udføres således, at begge spor kan bruges for trafik i begge retninger. Flere steder undervejs skal der udføres S-formede tunnelforbindelser

med spor fra den ene hovedtunnel til den anden.

Med 250 m mellemrum skal der være tværforbindelser fra jernbanetunnelerne til servicetunnelerne. Herigennem skal der føres rør direkte mellem banetunnelerne, hvorved lufttrykændringerne foran og bag ved togene delvis kan udlignes.

Denne plan viste sig at kunne realiseres for ca. det halve af, hvad broplanen ville koste.

Den indebærer endda en række andre fordele frem for broplanen, omend der også er visse relative ulemper forbundet med den.

Følgelig interesserer man sig nu kun for tunnelplanen.

Man vil allerede i 1973 begynde at bore eller fræse den snævre tunnel og vil derpå arbejde med alle 3 tunneler samtidigt fra begge sider.

Dette arbejde ventes at kunne fuldføres i marts 1979.

Der stiles efter og regnes med, at tunnelen vil kunne tages i brug ved sommerkøreplanens ikrafttræden d. 27. maj 1980.

Togdriften

Tunnelanlæggene udføres for toghastigheder op til 160 km i timen. Endnu større hastigheder ville være mulige. Men det ville kræve større frirumsprofil af hensyn til luftmodstanden.

Biltransporttogene skal køre 140 km i timen, altså næsten lige så hurtigt; det beror på, at alle tog på den lange strækning helst skal køre nogenlunde lige hurtigt, i hvert fald i spidsbelastningstimerne, da kapaciteten ellers reduceres stærkt.

Signalsystemer m. m. udføres til at begynde med for 3 minutters tidsafstand mellem togene, men på sådan måde, at togene senere vil kunne køre med langt mindre tidsafstand, hvilket ganske vist vil koste

betydelige ekstra beløb til signalanlæggene på banen og i togene.

Foreløbig regnes der altså med, at der kun skal køre 20 tog i timen i hver retning, deraf 12 biltransporttog. Det ventes at ville være tilstrækkeligt indtil omkring år 2005.

Selv med 12 ikke særlig lange biltog pr. time kan der beføres lige så mange biler, som en motorvej kan tilføre og fraføre.

Da der på begge sider af Kanalen er stejle, høje kalkklinter og inden for klipper og høje plateauer, bliver den samlede uafbrudte tunnel-længde 52 km i den ene retning og 53 km i den anden retning, tilsammen 105 km hovedtunnel. – For ny-lig er der dog fremkommet en plan om at ændre tunnelernes linieføring under kanalbunden uden for Dover, hvorved distancen kan reduceres et par kilometer.

Biltogene skal køre videre til jernbane-motorvej-terminaler henholdsvis nord for Folkestone og sydvest for Calais; afstanden herimellem er ca. 60 km.

Køretiden for biltogene mellem de to terminaler bliver 35 minutter.

Togenes omløbstid bliver da akkurat 2 timer.

Hvis der bliver 10 afgangene i timen, kræves der altså indsat 20 tog i driften.

Biltransporttogene skal være helt lukkede og så høje og brede, at de kan befordre de største lastbiler, som er indtil 4,0 m høje og 2,5 m brede; og de skal byde på rigelig plads for de gående ved siden af bilerne.

Til spidsbelastningstrafikken bygges desuden nogle tog med to etager for personbiler med så stor højde i begge etager, at passagererne kan gå frit omkring ved bilerne, i den nedre etage endda 2,0 m, så de fleste lette varebiler kan transporteres med disse vogne.

Uden for spidsbelastningstimerne

skal alle togene transportere både personbiler og lastbiler.

Vognene formeres i grupper på 10, hver med side-ind/udkørsler i endevognene.

To sådanne formationer sammenkobles til et tog, hvis længde bliver 500 m.

Når det ikke slår til, kobles en tredje formation til; toglængden bliver da 750 m.

Det bør holdes for øje, at man ikke regner med kapacitetsproblemer. Man kunne naturligvis køre med længere tog. Man kunne også køre med flere tog pr. time. Men man har valgt at satse på indsættelse af ekstra to-etage-tog på sommer-weekend-dage, når der i visse timer skal beføres abnormt mange personbiler.

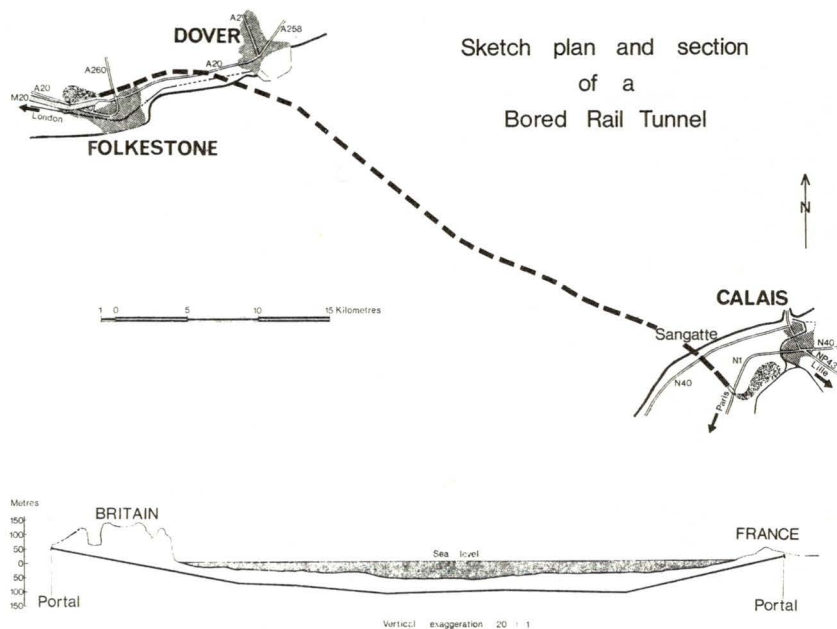
Togene skal trækkes/skubbes af 2 almindelige elektriske lokomotiver, et i hver togende.

Lignende bilbefordring i Danmark

Kanaltunnelplanen har direkte interesse for os.

Når den om nogle år er en realitet, vil der sikkert blive indsat biltransporterende tog direkte mellem London og mange af Kontinentets hovedbyer, måske helt til og fra København. Men det kan i hvert fald til at begynde med kun blive tog med de sædvanlige dimensioner. Kun hvis der foretages meget omfattende baneombygninger og bane-nyanlæg, vil man kunne indsætte storprofilvogt til biltransporterne ud over den egentlige Kanaltunnel-forbindelse; og det kan næppe ske foreløbig.

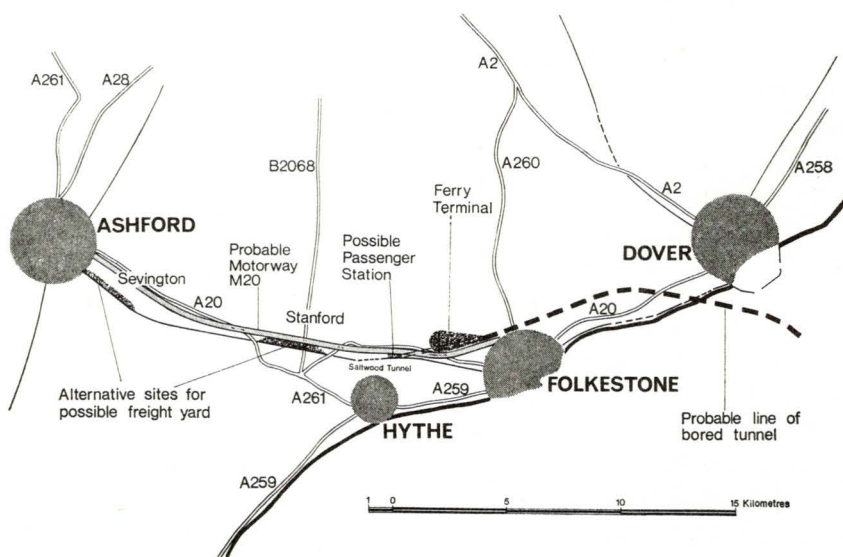
Den faste forbindelse via Storebælt kan udføres som en jernbanetunnel for almindelige tog og biltog eller som en bro med jernbanespor og uden eller med vejforbindelse. Det gælder for alle disse planer ligesom for alle Kanaltunnelforbindelses-



Linieføringen af Kanaltunnelen imellem Folkestone-Dover og Calais-Sangatte efter en nylig besluttet ændring af strækningen ved Dover.

Profiltegningen nedenunder viser tunnelens hældninger, bl. a. af hensyn til dræning. Desuden viser den, hvordan tunnelen fremføres forholdsvis stejlt under kalkplateauerne ved begge sider af Kanalen og op til ret stor højde.

Sketch plan of British Terminal sites and their communication links



Tunnelen ender i England umiddelbart nord for Folkestone. Banen fortsætter til Ashford og videre til en fjernstation i det vestlige London lige nord for Themsen. Nordvest for Folkestone anlægges der af hensyn til biltrafikken en bane-motorvejs-terminal.

planerne, at en forbindelse med to jernbanespor kan gøre god fyldest, fordi jernbanen har langt større bilbefordringskapacitet end de eventuelle veje, der kan eller skal laves langs med jernbanesporene, og desuden langt større kapacitet end de tilsluttende motorveje.

En jernbaneforbindelse kan, når den udføres som tunnel, etableres hurtigt.

Den kan bygges billigt. Den kan byde på driftsudgifter, der for biltogstransporttogetes vedkommende er ganske små.

En boretunnel for biltog under Drogden

Imidlertid kan biltogssystemet gøre endnu større nytte flere andre steder, således til en fast forbindelse mellem København og Saltholm, desuden Malmø og Saltholm og derved tillige helt mellem København og Malmø.

Netop her kan Kanaltunnelforbindelsen tjene direkte som forbillede.

I Amager – Drogden – Saltholm – Flinterenden – Limhamn-området er der kalksten lige til overfladen eller næsten til overfladen.

Drogden er 4–5 km bred, lidt varierende fra sted til sted, og bredden er lidt ubestemt på grund af, at den faste overflade er næsten horisontal ved overgangen fra vand til land, og fordi der nogle steder er foretaget udgravninger og andre steder opfyldninger.

I en linie nord for Kastrup Lufthavn passerende umiddelbart syd for Nordre Røse og videre omtrent ret vest-øst til Saltholm er Drogden 2,3 km bred mellem 4 m-dybdekurverne og 1,6 km bred mellem 6 m-dybdekurverne. Her er der stejle skrænter og mellem dem en dybere rende, hvis maksimumsdybde i den pågældende linie er ca. 14 m.

Dersom man borer en tunnel herunder med 4 m kalktag over, og med 9 m diameter før betonforing og 7–8 m indre diameter efter betonforing, må tunnelen på det dybeste sted fremføres så dybt, at jernbanesporene kommer til at ligge i kote $\div$ 25 m.

Hvis tunnelen får en horisontal strækning, der er 1,5 km lang, og uden for den stigestrækninger med 16 ‰ gradient, kommer sporene op til kote +3 m ved en samlet anlægslængde af knap 5 km. Men heraf kan en anseelig del med fordel udføres som åben rampe. Og strækningen forbi Kastrup Lufthavn må udføres som åben eller overdækket udgravning.

Tunnelen under Kanalen mellem og Frankrig skal ifølge de aktuelle planer bores i årene 1974–78. Distancen mellem arbejdsskakterne lige inden for kysterne bliver omkring 40 km. Følgelig skal der bygges gennemsnitlig ca. 4 km pr. år fra hver side. Fræsemaskinerne kan imidlertid gnave 3 m tunnel hver time. For så vidt kunne hele tunnelen laves på et enkelt år.

På det grundlag kan man skønne, at en boret tunnel under Drogden kan udføres på nogle måneder.

Omkostningerne for selve tunnelerne mellem England og Frankrig – ca. 100 km banetunnel og 50 km servicetunnel – bliver omkring 202 mill. £. Byggeprisen er altså knap 2 mill. £ pr. km banetunnel, d.v.s. omkring 30 mill. kr. pr. km.

Man kan da skønne groft, at en banetunnel med ét spor mellem Amager og Saltholm vil koste mellem 100 og 150 mill. kr. – d.v.s. omkring det halve af, hvad en af SAS' store flyvemaskiner koster.

Der kan muligvis komme besværligheder og deraf følgende ekstraudgifter på grund af revner i kalken, så den er noget vand-

gennemtrængelig. Bygningen af kloaktunnelen fra det nordlige København til Middelgrunden voldte jo en del vanskeligheder. Men det kan ikke blive af afgørende betydning. Den 54 km lange tunnel mellem Japans to største øer, Honshu og Hokkaido, som blev påbegyndt sidste år, og som skal være færdig 1979, passerer vertikalt stillede lag og friske vertikale brudzoner, hvor der endda jævnlig foregår bevægelser, og hvorigennem der indriver vand, endog med tryk af størrelsesordenen 25 km pr. cm².

Den art vanskeligheder kan man altså klare, omend man nok bør søge råd hos dem, der har direkte erfaringer i så henseende.

Biltog mellem Amager og Saltholm

En sådan tunnel med et enkelt jernbanespor under Drogden kan gøre meget stor nytte på mange måder.

Banen kan forlænges mod øst til midten af Saltholm og mod vest til det inddæmmede og tørlagte lave Vestamager syd for Sjællandsbrodæmningen.

Begge steder kan der laves terminaler, som i deres simpleste form kan bestå af to spor med perronplads imellem og med yderperroner, så biler her kan køre direkte ind på og ud fra togene, endda samtidig fra og til begge sider.

Togene kan være simple, åbne vogne med lave sideplanker, hvoraf nogle kan vippes ud til horisontal stilling på perronerne.

Tidsafstanden mellem togene bør ikke være over 10 minutter eller så. På den anden side må der være en mindste-tidsafstand, fordi turen med, at den ensporede tunnelstrækning tager en vis tid. Regnes der med, at den enkelte tunnelstrækning er 3½ km, må mindste-tids-

afstanden mellem togene nok blive henimod 10 minutter.

Driften skal foregå så enkelt som muligt, måske med blot 2 mand pr. terminal.

Herved skabes der grundlag for, at lastbiler og desuden terrænkøretøjer og byggeredskaber samt rutebiler og privatbiler kan transporteres bekvemt og hurtigt mellem Amager og Saltholm.

De påtænkte havne ved Amagers østkyst og Saltholms vestkyst kan da spares. – Biler og arbejdere kan gøre langt større nytte pr. arbejdsdag, når transporten via Drogden, endda fra Vestamager til midten af Saltholm, kan klares på få minutter.

Dette indebærer, at byggeomkostningerne for Saltholm lufthavnen kan reduceres, og arbejderne kan fuldføres hurtigere.

Saltholmsbanen kan sluttes til de eksisterende banesystemer

Banen kan for kun ganske små udgifter forlænges videre langs Sjællandsbroen til Sjælør Boulevardkvarteret og Enghavevej-kvarteret. Der kan da etableres direkte bane-forbindelser for godstog både til vestbanen og ringbanen samt gods-baneanlægget. Desuden kan der etableres S-togstrafik fra og til ringbanen og boulevardbanen.

I så fald må terminalanlægget på Vestamager udbygges med flere spor, fordi der må være mindst 1 spor til gennemkørsel.

Iøvrigt stiger terminal-kapacitetsbehovet.

Den ensprogede strækning under Drogden vil heller ikke være tilstrækkelig i det lange løb. Da den kan bores meget hurtigt og desuden meget billigt, især når boremaskinerne er bragt til stedet, og arbej-

det er godt i gang, kan der måske være grund til at bore en ekstra tunnel allerede, så snart man er færdig med at bore den første.

Derved øges anlæggets bilbefordringskapacitet til det mangedobbelte. Og man kan da også føre almindelige godstog og S-tog til Saltholm.

En banetunnel under Flinterenden

Netop fordi tunnelerne kan bygges billigt og successivt og straks udnyttes etapevis, kan der måske være grund til at lade tunnelboringsapparatet – 1 eller måske 2 maskiner – fortsætte arbejdet og bore en tunnel fra Saltholm til Skåne – og senere en til.

Afstanden mellem kysterne af Saltholm og Skåne ved Limhamn er ca. 8 km. Vanddybden er ubetydelig, bortset fra tre sejlrender, hvor der er foretaget kunstige uddybninger. Mulighederne bør holdes åbne for fortsat uddybning til stor dybde, men kun for midterløbets vedkommende.

Hvis tunnelen får tag i 18 m dybde ligesom under Drogden, og skinnerne placeres i kote $\div$ 25 m dybde i 1,5 km bredde, og hvis stigestrækningerne får $12\frac{1}{2}\%$ gradient, når banen op i kote +3 m ved 6 km samlet længde af tunneler og lukkede og åbne ramper.

Hertil må komme 1 km dæmning til hver side.

En fast forbindelse mellem Sjælland og Skåne kan i denne udførelsesform realiseres meget hurtigt. Teoretisk set kunne hele borearbejdet udføres på nogle måneder.

Den kan tillige udføres meget billigt, for en brøkdel af, hvad en ventileret vejttunnelforbindelse eller vejttunnel-broforbindelse vil koste.

Regnes der med 30 mill. kr. pr. km tunnel ligesom for den engelsk-

franske tunnel, kan hele tunnelsystemet udføres for mindre end 500 mill. kr.

Banetunnelen kan få større bilbefordringskapacitet end vejttunnelne.

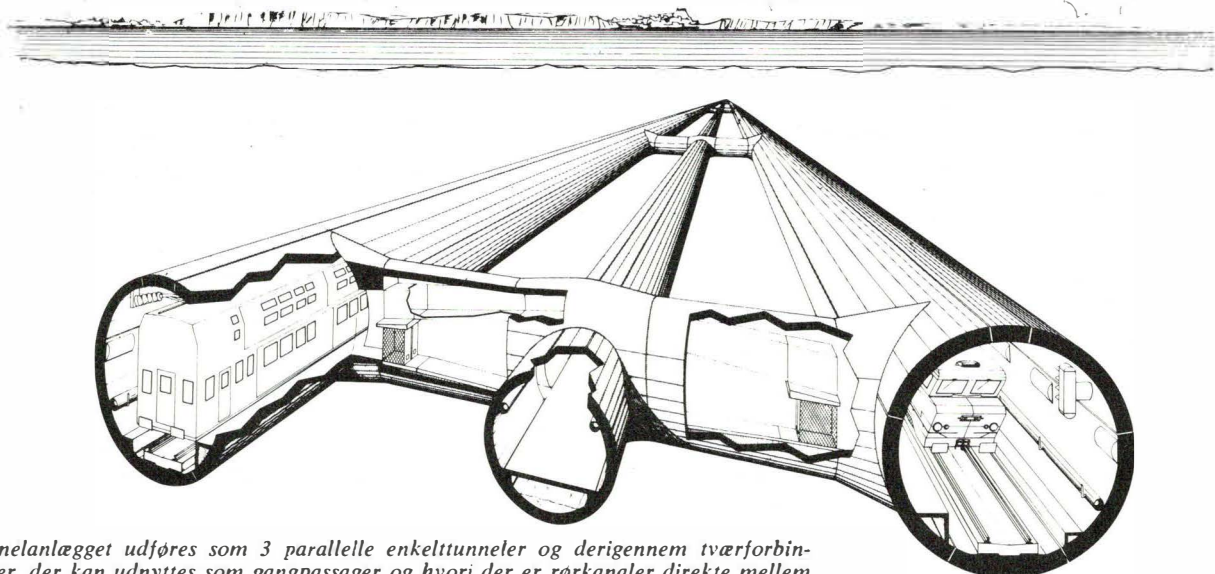
Forbindelsen mellem Sjælland og Skåne

Når den gennemføres helt mellem Amager og Skåne, kan der indsættes biltog ikke blot mellem Amager og Saltholm, men også mellem Skåne og Saltholm. Desuden kan der indsættes biltog mellem Amager og Skåne, nærmere angivet mellem en bane-vejterminal syd for Sjællandsbro-vejen (og dermed motorvejsforbindelserne til København og Sjælland), og en lignende terminal nær Lernacken lige vest for Limhamn ved den kommende omkørselsvej syd om Malmø til motorvejene fra Malmø mod nordøst og nord.

Biltogene kan benyttes både af lastbiler og rutebiler, taxa'er og private personbiler, kørende både til og fra lufthavnen og direkte mellem København og Malmø, Sjælland og Skåne, Kontinentet og Skandinavien og i mange andre forbindelser.

Det er et åbent spørgsmål, om der bør betales for brugen. For de biler, særlig lastbilerne, der kører til og fra lufthavnen af hensyn til byggearbejderne her (før og efter indvielse af lufthavnen), bør der næppe betales noget.

De personer, der får ærinde i lufthavnen, eller som skal virke her, og flyvetrafikanterne, der benytter privatbiler, lufthavnsbusser, taxa'er o.s.v. til Saltholm fra København og Malmø, bør heller ikke betale. Det vil være upraktisk. – Skulle de endelig betale, burde betalingen snarere indgå som et led i lufthavnsafgiften.



Tunnelanlægget udføres som 3 parallelle enkelttunneler og derigennem tværforbindelser, der kan udnyttes som gangpassager og hvori der er rørkanaler direkte mellem togtunnelerne for lufttrykkudligning, så togenes luftmodstand reduceres.

Derimod kan der principielt være grunde til, at der betales for de personbiler, busser og lastbiler, der passerer hele Øresund. Men det kan kun komme til at dreje sig om en mindre del af det samlede antal biler.

I Sverige har man den praksis, at færgerne, der sejler over floder og søer i forbindelser, der indgår i lensvejssystemerne, befører bilerne gratis, eksempelvis til Ivø.

Det vil formodentlig blive mest praktisk at afvikle hele bil-på-tog trafikken gratis.

Afgifterne måtte forøvrigt blive ganske små, hvis de blot skulle dække de lave togdriftsudgifter og de moderate udgifter til forrentning og afdrag af tunnelanlæggene.

Kapacitetsbehovet vil blive meget stort, på strækningen Amager-Saltholm mest lufthavnstrafik, på strækningen Skåne-Sjælland mest transittrafik. Det vil være meget vanskeligt at udarbejde prognoser for, hvor stort trafikbehovet vil blive.

Kapaciteten af et biltogssystem
Derimod kan man gøre en ret præcis kalkule angående den kapacitet, som bil-på-tog befordringssystemet kan byde på. Da dette kapacitet under alle omstændigheder kan blive større end kapaciteten af en eller to motorvejtunneler eller broer med de 12-14 vognbaner, der hidtil har været på tale, kan man umiddelbart konkludere, at bil-på-tog systemet kan få rigelig kapacitet.

Der kan køres med tog med $1\frac{1}{2}$ minuts mellemrum. Den togtæthed praktiseres nemlig på mange bybaner verden over, bl.a. på det nye storstilede S-banesystem i San Francisco-området, skønt togene her kører meget hurtigt, indtil 80 miles = 130 km i timen mellem stationerne, og til trods for, at stationsafstanden her kun er gennemsnitlig 4 km og tilmed er meget varierende.

Selv ved endnu større hastigheder kan man køre med 40 tog i timen. I det tyske Hochleistungs-

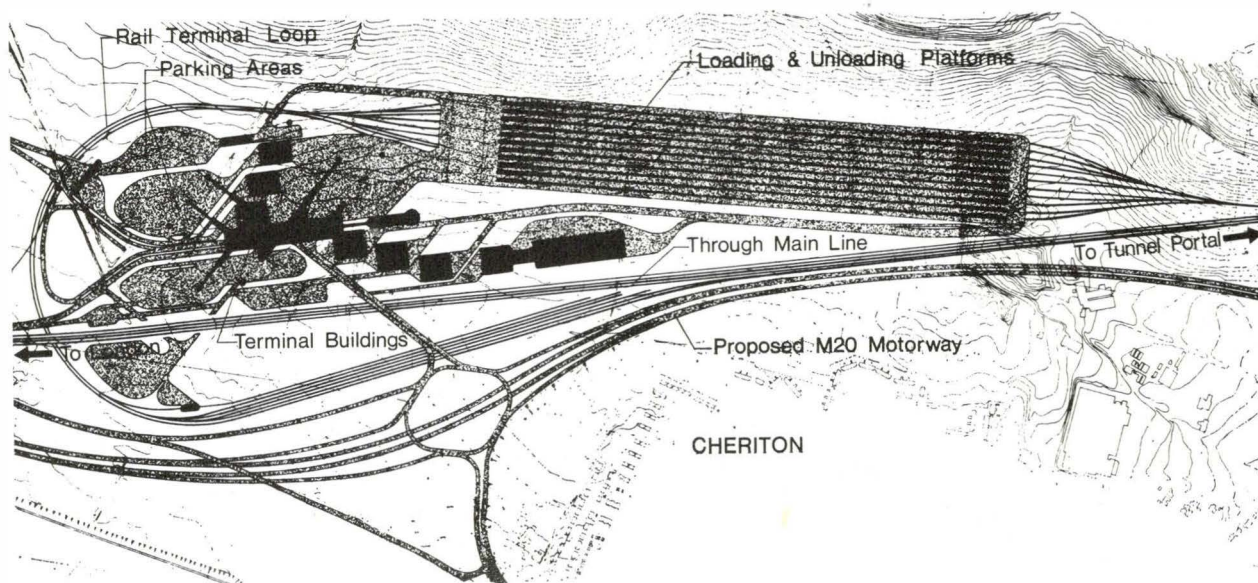
Schnellbahn-projekt regnes der for alle de undersøgte togtyper og toghastigheder med 40 tog i timen. Der er foretaget grundige undersøgelser af det maksimale antal tog ved forskellige toghastigheder, gradienter, toglængder m.m., og det er i alle tilfælde større.

En anden sag er, at det er vanskeligt at lave terminalanlæg med stor kapacitet.

Det kræver i bedste fald stor plads.

Terminalerne kan udføres som parallelle spor og derimellem perroner i vognulvshøjde, med perronerne skiftevis tjenende den ene og den anden kørselsretning. – Togene kan da betjenes fra to perroner samtidig, så bilerne kan køre ind i togene i den ene side og ud i den anden side. Der kan da blive mange ind- og udkørsler pr. tog. Følgelig kan togene være ret lange. Terminaltiderne kan blive ganske korte under alle omstændigheder.

Eksempelvis kan togene være 1000 eller 1200 m lange og bestå



Channel Tunnel

Ferry Terminal — Possible Layout
Included in Reference Design 1972

Bane-vej-terminalen bliver principielt en sporsløjfe i forhold til det gennemgående hovedsporpar. Ved den ene side grenes sløjfesporet i 11 lange, parallelle spor mellem 12 vejperonner. Her kan bilerne køre fra vej til tog og omvendt, alle i østgående retning, ligesom togene.

af 100 m lange sektioner, som hver har ind/udkørsler i endevognene.

En sådan sektion og følgelig også hele toget kan tømmes og fyldes på ca. 2 minutter.

Dette system forudsætter umiddelbart, at der kun bruges en-etages-tog. Men det er muligt at benytte to-etages-tog med indre ramper mellem deres øvre og nedre

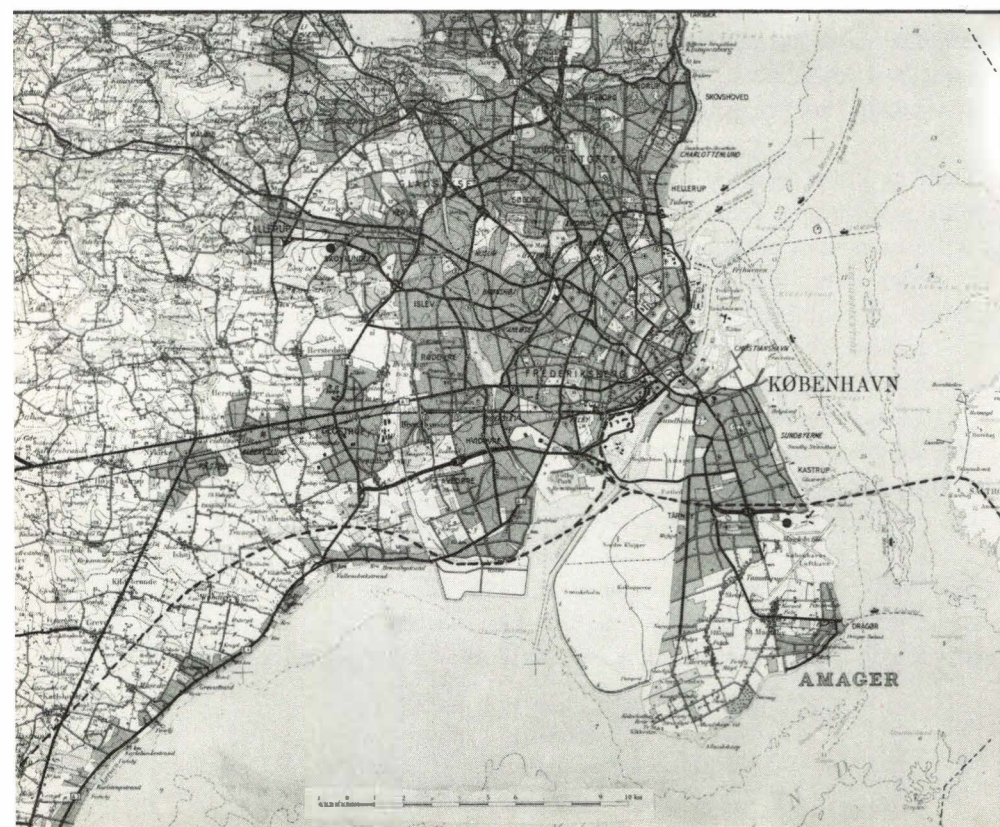
etage. I så fald bør sektionernes længde dog være mindst 150–200 m eller mere.

Et 1200 m langt tog, hvoraf halvdelen har to etager, kan befordre ca. 220 personbiler og 40–60 last- og varebiler. Tilsammen ca. 270 blandede biler, hvoraf omkring de 20 % er vare- og lastbiler.

Blot der kører 30 tog i timen i hver retning, bliver systemets kapacitet 8000 biler pr. time i hver retning.

Til sammenligning skal nævnes, at en bro over Storebælts Østre Rende med 3 vognbaner (+ holdebane) pr. retning og 30 0/00 stigning over 2,2 km strækning, har en kapacitet af 1740 biler pr. retning ved serviceniveau B, ifølge den nylig udsendte betænkning. En smal biltogstunnel har altså langt større kapacitet end en bred vejstunnel.

Dermed være ikke sagt, at biltogstunnelen bør erstatte vejstunne-



lerne. Men den kan udføres hurtigere og for langt mindre udgifter, og den kan skabe grundlag for, at udførelsen af vejtunnelerne med færre vognbaner udskydes til et senere tidspunkt, i hvert fald for en del af vognbanerne.

Banen kan som sagt forlænges til Enghavevej. Så kan man lade biltransporttogene køre helt til det eksisterende banesystem.

Men det forudsætter, at der bruges togmateriel med de sædvanlige dimensioner, og det er ikke fuldt tilfredsstillende.

Storprofilbane direkte mellem Malmø og Nyborg

Øresundstunnelbanen kan også forlænges som en storprofilbane med en gren, der går til Avedøre og videre, så vidt muligt langs den nye motorvej og S-bane langs Køge Bugt. Den kan føres videre mod vest og sluttes til Vestbanen ved Kværkeby.

Den eksisterende bane herfra til Korsør kan ikke udbygges for store hastigheder. Men den kan nok udbygges for store profiler. Det kræver dog ombygning eller nybygning af 27 vejbroer mellem Kværkeby og Korsør samt forskydning af det ene hovedspor hele vejen og desuden ombygning af stations-sporanlæggene.

Ombygningen af den ca. 60 km lange strækning mellem Kværkeby og Korsør vil kun koste ubetydeligt lidt i sammenligning med udgifterne til de faste forbindelser via Øresund og Storebælt.

Færgeforbindelserne mellem Korsør og Nyborg og Halsskov og Knudshoved skal i overskuelig fremtid erstattes af en fast forbindelse. Det bliver enten en tunnel under Østre Rende eller en bro over Østre Rende samt en bro over

Vestre Rende, formodentlig en lavbro, fordi den kan udføres særlig billigt. Forbindelsen kan udføres enten med to jernbanespor alene eller desuden med en vej med 6-8 vognbaner.

I alle tilfælde bør jernbaneforbindelsen via Storebælt udføres for store profiler.

Herved kan Øresunds- og Storebæltsforbindelserne kombineres til en helhed.

Det vil da blive muligt at køre f.eks. fra Malmø til Nyborg med biltransporterende tog. Den vældige lastbiltrafik, der nu er i gang direkte mellem Sverige og Østtyskland samt Sverige og Vesttyskland med SJ-færger og private færger vil da kunne ledes igennem Danmark.

Også gods-fjerntogene kan ledes igennem Danmark.

Forbindelsen mellem terminalanlæggene på Vestamager og Københavns Hovedbanegård kan etableres overordentlig billigt.

Det vil da blive muligt at udnytte forbindelsen under Drogden og tillige forbindelsen under Flinterenden ikke blot til de biltransporterende tog, men også til godstog, fjernpersontog og S-banetog.

Dette forudsætter, at banen forlænges fra Linhamn-området til SJ-banenettet. En ny bane kan anlægges langs eller midt i ringvejen rundt om Malmø til nordøst for Malmø, dels direkte til et bane/vejterminalanlæg ved motorvejene mod nordøst og nord, dels til hovedbanerne mod nordøst og nord og dels i en bue ind til Centralstationen af hensyn til persontogene.

Det er også muligt at føre en S-baneforbindelse direkte fra Lerna-cken gennem Limhamn by og videre til Malmø som højbane og langs det gamle Malmø som en U-bane i kanten af Hamnkanalen og

direkte frem til sydøstsiden af Centralbanegården og her tilsluttet banerne videre mod Lund, Landskrona, Hålsingborg.

Tunnelbanen under Øresund kan da med tiden sammenknytte både København og Malmø og store dele af Sjælland og Skåne ved vifter af baner til begge sider, eventuelt forbundet med en ekstra forbindelse i Hålsingborg-Helsingør linien, så der fremkommer en S-banering hele vejen rundt om den nordlige del af Øresund.

Det væsentlige er imidlertid, at tunnelbanen kan tjene biltransporttogene under Drogden og Flinterenden, hvilket må være tilstrækkelig motivering for den.

En sådan forbindelse kan realiseres overordentlig hurtigt og ganske billigt, og den kan endda bringe store gevinster, tilmed på et tidligt tidspunkt, udover at den kan virke fremmende og billiggørende på lufthavnsbyggeriet.

Men det må fremhæves, at denne anvendelse og de øvrige anvendelser af tunnelerne forudsætter et terminalanlæg i Københavns-egnen.

Hertil er der ideelt beliggende arealer på Vestamager syd for Sjællandsbroen. Da der ikke findes tilstrækkelig store arealer endsige velbeliggende arealer noget andet sted, må de pågældende arealer komme i focus som de allervigtigste for udvikling af hele Københavns-området, ja hele Øresunds-området.

Disse arealer udnyttes ikke til civile formål for øjeblikket. De tilhører staten; og de egner sig ikke til anden anvendelse. Der er imidlertid grund til at sikre dem til den nævnte anvendelse snarest muligt, dels for at forbindelsen til Salholm kan blive gennemført i løbet af få år, og dels fordi der er tale om at bebygge dem, så de skitserede trafikmuligheder kan forspildes.

Funktion i højere stilling

14

Økonomi- og budgetministeriet har den 27. februar 1973 indgået aftale med Statstjenestemændenes Centralorganisation I, Statstjenestemændenes Centralorganisation II, Akademikernes Centralorganisation og Danmarks Lærerforening om betaling m. v. til tjenestemænd under midlertidig tjeneste i højere stilling.

Aftalen, der følger herefter, træder i stedet for de i lønnings- og pensionsloven af 1958, § 12, stk. 2-4 og 7, indeholdte regler om funktionsvederlag og har virkning for midlertidig tjeneste i højere stilling efter den 1. marts 1973.

Ved aftalen er der bl. a. indført ændrede regler i § 2 om det antal tjenestedage (karensdage), der begrunder ret til særskilt betaling for varetagelse af en højere placeret tjenestemandsstilling,

– I den forbindelse er det bestemt, at karenperioden for tjenestemænd, der har påbegyndt midlertidig tjeneste i en højere stilling før den 1. marts 1973, ikke må være længere, end hvis sådan tjeneste var påbegyndt den 1. marts 1973.

Aftalen indeholder endvidere i §§ 4-6 ændrede regler om betingelsesvilkårene i tilfælde, hvor der sker afbrydelse i tjenestens kontinuerlige udførelse, og under § 8 er der indført bestemmelser om adgang til i forbindelse med ansættelse i tjenestemandsstilling at få forudgående midlertidig tjeneste ud over 1 år i samme stilling medregnet ved fastsættelse af lønanciennitet.

I tilslutning til bestemmelserne i aftalen skal man henlede opmærksomheden på følgende:

1. Af § 1, stk. 1, fremgår, at aftalens bestemmelser tager sigte på midlertidig tjeneste, der etableres ved, at en tjenestemand enten får overdraget efter særlig ordre at varetage en højere placeret stilling eller i henhold til forud fastlagt tje-

nefordeling i en foreliggende stillinginstruks el. lign. overtager de arbejdsopgaver, der er forbundet med en højere placeret stilling.

Betegnelsen »særlig ordre« omfatter såvel skriftligt som mundtligt beordret tjeneste, og hvor det måtte findes formålstjenligt, kan midlertidig tjeneste i højere stilling ligesom hidtil etableres gennem konstitution.

Det bemærkes, at besættelse af en stilling, der skal udfyldes gennem etablering af midlertidig tjeneste, kan ske efter opslag, og man skal henstille, at opslag som den normale fremgangsmåde finder sted i tilfælde, hvor det på forhånd må forventes, at midlertidig tjeneste vil strække sig over et ikke ganske kortvarigt tidsrum.

2. En tjenestemand, der efter aftalens § 2 har opnået ret til betaling, oppebærer ifølge § 4 betaling for hver dags tjeneste i en højere stilling fra det tidspunkt, da sådan tjeneste er påbegyndt.

Heraf følger, at der ved opgørelse af betalingskravet må foretages fradrag for dage, på hvilke, på hvilke tjenestemanden ikke har udført tjenesten i højere stilling, hvad enten dette måtte skyldes fravær på grund af sygdom eller ferie, eller der foreligger anden årsag til afbrydelse af tjenestens kontinuerlige udførelse. Aftalen indebærer endvidere, at fravær under ferie og sygdom ikke længere som efter de hidtil gældende regler behandles vederlagsmæssigt forskelligt alt efter om fraværet ligger før eller efter udløbet af en funktionsperiode på 3 måneder.

Det bemærkes, at aftalen i § 6 indeholder bestemmelser om ret til på ny at oppebære betaling uden gennemløb af ny karenstid, når en tjenestemand efter en afbrudt funktionsperiode på ny indtræder i mid-

lertidig tjeneste i en højere placeret stilling.

Særlige regler om betingelsesvilkår ved fravær under ferie og sygdom er fastsat i § 8, stk. 1, med henblik på tjenestemænd, der udfører midlertidig tjeneste i samme højere stilling ud over 1 år.

3. I aftalen er ikke medtaget bestemmelser svarende til § 12, stk. 7, i lønnings- og pensionsloven af 1958 om funktionsvederlag til en tjenestemand, der samtidig med at varetage sin egen stilling konstitueres i en anden sideordnet stilling. Ved afgørelsen af spørgsmålet om godtgørelse for merarbejde, der er foranlediget af, at en tjenestemand samtidig med at bestride sin egen stilling midlertidig udfører tjeneste i en anden sideordnet stilling, finder de gældende regler om overarbejdspenge og om godtgørelse for tjenstligt merarbejde fremtidig anvendelse.

Aftale

mellem økonomi- og budgetministeren og Statstjenestemændenes Centralorganisation I, Statstjenestemændenes Centralorganisation II, Akademikernes Centralorganisation og Danmarks lærerforening om betaling m. v. til tjenestemænd i staten, folkeskolen og folkekirken under midlertidig tjeneste i højere stilling.

I medfør af § 45, stk. 1, i lov om tjenestemænd i staten, folkeskolen og folkekirken fastsættes følgende:

§ 1. En tjenestemand, som i henhold til tjenestemandslovens § 11 eller § 41, stk. 1, efter særlig ordre eller ifølge en forud fastlagt tjenestefordeling gør midlertidig tjeneste i en stilling, der lønmæssigt er klassificeret højere end hans egen, er berettiget til betaling efter reglerne i denne aftale under forudsætning af, at han overtager de ar-

bejdsopgaver, der er forbundet med den højere stilling.

Stk. 2. En tjenestemand, der er ansat i en stilling, i hvilken oprykning til højere lønramme ifølge lov eller anden godkendt ordning finder sted efter anciennitet og under forudsætning af tilfredsstillende tjenstlige forhold, er dog ikke berettiget til betaling som nævnt i stk. 1 under tjeneste i en anden tilsvarende stilling.

§ 2. Retten til betaling under midlertidig tjeneste i højere stilling indtræder, når tjenestemanden har varetaget sådan stilling i 22 dage i sammenhæng, jfr. § 5.

Stk. 2. For nærmere angivne grupper af tjenestemænd kan der, når midlertidig tjeneste i højere stilling medfører særlige ulemper, herunder væsentlig ændrede tidspunkter for tjenestens begyndelse og slutning, med økonomi- og budgetministeriets godkendelse bortses fra karensdage efter stk. 1.

§ 3. Betaling under midlertidig tjeneste i højere stilling ydes med et beløb, der udgør forskellen mellem den for tjenestemandens egen stilling gældende løn med dyrtidstillæg samt eventuelt stedtillæg, generelt og særligt tillæg og den løn med tillæg, han ville opnå ved udnævnelse i den højere stilling på sit hidtidige tjenestested. Overføres tjenestemanden til andet tjenestested, opgøres betalingen dog på grundlag af lønforholdene på det nye tjenestested.

Stk. 2. For tjenestemænd, der er ansat på prøve, og som under sådan ansættelse aflønnes med en procentdel af lønrammelønnen, opgøres betalingen under midlertidig tjeneste i højere stilling på grundlag af forskellen mellem den procentdel af lønnen i egen stilling, som den pågældende er berettiget til, og samme procentdel af lønnen i den højere stilling.

§ 4. En tjenestemand, der har opnået ret til betaling, oppebærer betaling for hver dags tjeneste i højere stilling fra det tidspunkt, da sådan tjeneste er påbegyndt, jfr. dog § 8, stk. 1.

§ 5. Fridage efter det tidspunkt, da midlertidig tjeneste i højere stilling er påbegyndt, medregnes såvel ved opgørelse af det antal dage, for hvilke der ydes betaling, som ved afgørelse af, om betingelserne for ret til betaling efter § 2 er opfyldt, under forudsætning af, at tjenestemanden har udført tjeneste i højere stilling på den nærmest efter fridagen følgende arbejdsdag.

§ 6. Selv om tjeneste i højere stilling har været afbrudt på grund af sygdom eller ferie, bevarer tjenestemanden dog retten til betaling for tjeneste i højere stilling efter fraværperiodens ophør, såfremt han efter tjenestens genoptagelse fortsat udfører tjeneste i højere stilling. Tilsvarende gælder med hensyn til fravær af indtil 1 måneds varighed som følge af ekstraordinær tjenestefrihed.

Stk. 2. Er tjeneste i højere stilling blevet afbrudt af andre grunde end nævnt i stk. 1, bevarer tjenestemanden ret til betaling for efterfølgende tjeneste i højere stilling, såfremt tjenesteperioderne i højere stilling ikke er adskilt af mere end 7 dage.

§ 7. Under midlertidig tjeneste i højere stilling er tjenestemanden berettiget til udgiftsdækkende særlige ydelser efter de satser, der er gældende for den højere stilling.

Stk. 2. Andre særlige ydelser udbetales efter de for den højere stilling gældende satser, når tjenestemanden har varetaget sådan stilling i 22 dage i sammenhæng.

§ 8. Under fortsat midlertidig tjeneste i samme højere stilling ud over 1 år oppebærer tjenestemanden betaling under fravær på grund af ferie

eller som følge af sygdom i indtil 28 dage.

Stk. 2. Såfremt en tjenestemand ansættes i en højere stilling i direkte forlængelse af midlertidig tjeneste i samme stilling gennem en sammenhængende periode på mindst 1 år, hvorunder han har varetaget de med stillingen forbundne arbejdsopgaver, medregnes sådan tjeneste ved fastsættelse af lønancienniteten i den højere stilling.

§ 9. For tjenestemænd i udenrigstjenesten finder bestemmelserne i § 12 i normerings- og klassificeringsloven af 1958 anvendelse, indtil aftale måtte blive indgået.

§ 10. Denne aftale har virkning for midlertidig tjeneste i højere stilling efter den 1. marts 1973.

Dyre grunde

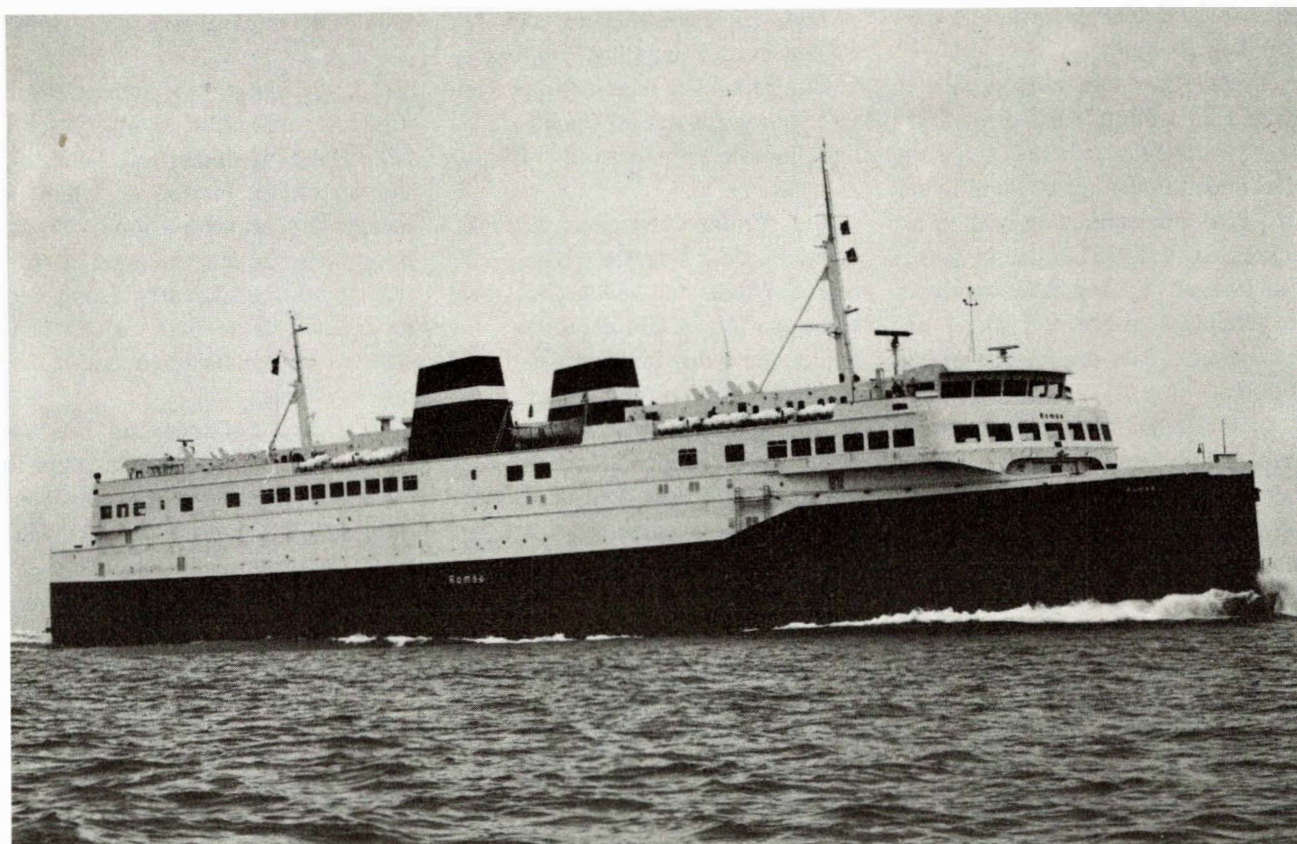
– Tanken om udnyttelse af arealerne omkring Hovedbanegården i København – og i øvrigt alle de centralt beliggende arealer, DSB ejer i byer – er løbende aktuel, siger generaldirektør Poul Hjelt. – Vi har hele tiden kontakt med interesserede, og det må jo indrømmes, at mange af de »huller«, DSB har i København, hører til landets dyreste jord.

Det er oplyst i Jyllands Posten af banechef K. Gulstad, at DSB har fået henvendelser fra hotelfolk om at bygge hoteller ved hovedbanen i København. Banechefen siger, at statsbanerne omkring hovedbanen har et areal med en grundværdi på næsten 150 mill. kr.

Generaldirektøren oplyser, at man venter på den helt store ide til udnyttelse, før tale om salg bliver alvorlig. Man kunne f. eks. tænke sig en central bygning, der samlede alt det, der har med trafik i hovedstaden at gøre.

Ny tredækker til Storebæltsoverfarten

16



Den nye tredækker-bilfærge, »ROMSØ«, som DSB indsatte på Halskov-Knudshoved-overfarten har plads til 440 personbiler pr. tur. Det betyder – teoretisk – at den alene ville kunne bestride hele trafikken over Storebælt. Men det er naturligvis umuligt i virkeligheden. Forudsætningen herfor ville nemlig være, at DSB ikke behøvede at tage hensyn til bilisternes ønsker m. h. t. afgangstider og kendsgerninger som jul, påske, pinse og ferier, men at bilerne kom i en jævn strøm døgnet rundt, året rundt.

Nu sker der imidlertid det, at »ROMSØ« indsættes sammen med fire andre store færges på Halskov-Knudshoved-ruten, således at den betyder en regulær forbedring af DSBs kapacitet, hvad der ikke

mindst har betydning i Storebælts-trafikkens myldretider.

Foruden flere afgang vil »ROMSØ« for bilisterne betyde øget komfort. Hele passagerapteringen er således flyttet ovenpå, hvor der på baggrund af moderne design-principper er søgt skabt et harmonisk og hyggeligt miljø.

Der er skabt plads til det meget store antal biler ved at fjerne det »midterhus«, som på de øvrige bilfærges deler vogndækkene. Herved er opnået en ekstra kørebane. Dette er også medvirkende til, at »ROMSØ«, ligesom DSBs ældste færger har fået to skorstene.

Maskineriet, der udvikler 10.000 –12.000 BHK, giver færgen en servicefart på 17 knob og en maksimumfart på 18 knob. De ydre mål er ligesom for »ARVEPRINS KNUD«

130 meter i længden og 17,70 meter i bredden.

»ROMSØ« indsættes i ordinær trafik fredag den 2. marts om aftenen.

Færgen er bygget på Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri A/S.

DSB vil i øvrigt i løbet af 1973 kunne indsatte en række nye færges. Allerede 14. marts navngaves en ny, hurtig jernbanefærge til Storebæltsoverfarten i Nakskov, en ny færge til Helsingør-Helsingborg-overfarten vil blive indsat i løbet af foråret og senere på året navngives endnu en jernbanefærge til Storebæltsoverfarten.

DSB sørger således for, at den stigende trafik på overfarterne kan få en god betjening, medens vi alle venter på – og glæder os til – de faste forbindelser.

Uniformsudvalget

Uniformsudvalget har nu afgivet betænkning indeholdende bl. a. forslag til de nye uniformer og arbejdsdragters udseende. Betænkningen indeholder også forslag til omfanget af leveringer af uniformer og arbejdsbeklædning til forskellige kategorier af tjenstemandsansat og fast ansat, timelønnet personale.

Uniformspligten er foreslået opdelt således:

- absolut uniformspligt
 - delvis uniformspligt
 - ingen uniformspligt
- alt efter arbejdets karakter.

Følgende medarbejdere henføres under »Absolut uniformspligt«:

- rutebilchauffører
- togpersonalet
- medarbejdere med stationsbestyrelstjeneste på perron
- stationsmestre og trafikekspedienter med tjeneste uden for S-banedområdet
- medarbejdere under stationstjenesten med bilbilletørtjeneste
- dæksofficerer
- skibsmaskinchefen på flyvebådene
- overmatroser og matroser med billettørtjeneste
- overmatroser og matroser på flyvebådene
- vagtbetjente og overkontorbetjente med portnertjeneste
- overkontorbetjente og kontorbetjente med tjeneste ved generaldirektoratets hovedkasse og ved rejsebureauerne
- pakhusformænd ved centralværkstederne.

Disse medarbejdere vil fremtidigt få leveret uniform bestående af hue, jakke, benklæder, frakke med løst foer, skjorte, slips og i visse tilfælde regnfrakke. Uniformen for kvindelige medarbejdere er sammensat af hue, jakke, spencer, bluse, tørklæde og frakke.



Andre medarbejdere i virksomheden f. eks. med sikkerhedsbetonet arbejde i kommandopost eller FC vil alene få leveret en uniformshue.

Stationsmestre og trafikekspedienter med tjeneste på S-banestationer vil også få leveret en hue.

Øvrige medarbejdere vil fremover få leveret en arbejdsdragt, hvis de tidligere har fået gratis uniform eller arbejdsdragt, eller hvis arbejdets karakter er sådan, at særligt arbejdstøj er motiveret.

Som en nyskabelse bortfalder den nuværende ordning med måltagning og erstattes af målskemaer, der udfyldes af den pågældende medarbejder selv. Skemaet danner efter tilbagesendelsen til uniformsområdet grundlag for levering af uniformer og arbejdsdragter i nummerstørrelser (Dansk Standard). Til de medarbejdere, der ikke kan passe stan-

dardstørrelser fremstilles uniform og sommerarbejdsdragt i speciel målkonfektion.

Uniformer til kvindelige medarbejdere vil udelukkende blive fremstillet i målkonfektion.

Stationsbestyrere på perron vil bære rødt overtræk over huens puld. Togførere og de der fungerer som togførere – grønt hueovertræk.

En anden nyskabelse er, at personale, der hidtil har været henført under tilskudsordningen, efter forslaget fremtidigt vil få leveret uniform eller arbejdsdragt, hvis uniform eller arbejdsdragt er nødvendig i arbejdet efter de nye regler. *Hvornår vil vi så få de ny uniformer at se?*

Rent teknisk ville det være muligt at udskifte uniformerne og arbejdstøjet fra dag til dag, men en sådan ordning bliver for kostbar.

Esperanto-kongres

18

Uniformsudvalget har derfor beskæftiget sig indgående med spørgsmålet om en overgangsordning, der ikke påfører DSB væsentlige merudgifter og tidsmæssigt er så kort som muligt. Uniformsudvalget har også måttet tage hensyn til, at levering af ny uniform eller arbejdsdragt i betragtning af det foreslåede design – specielt farven – ikke kunne ske på det tidspunkt, hvor der efter de nugældende terminer skal leveres nye genstande. Herved ville man få iklædt samme medarbejder blå og brune genstande.

Der må på et bestemt tidspunkt leveres den pågældende medarbejder en komplet uniform eller arbejdsdragt.

Uniformsudvalgets forslag til overgangsordning er baseret på et 3 kvartalers leveringsstop for samtlige uniforms- og beklædningsgenstande. For så vidt angår rutebilchauffører og togpersonale er leveringsstoppet for jakke og benklæder dog 2 kvartaler.

Leveringsstoppet er – som det fremgår af skemaet – forskudt kategorivis. Der leveres fra det anførte tidspunkt en komplet ny uniform/arbejdsdragt til samtlige medarbejdere i kategorien, der skal have en sådan levering.

Fra dette tidspunkt må de nuværende uniformsgenstande ikke mere benyttes.

Under hensyntagen til de nedskæringer af budgetterne, som er på-

lagt DSB, har det været nødvendigt at foretage enkelte ændringer i den foreslåede overgangsordning. Efter en forhandling mellem DJF og DSB er der opnået enighed om, at leveringsstoppet for den del af stationspersonalet, der ikke er foreslået til delt uniform, d.v.s. ranger- og pakhusmestre, ranger- og pakhusformænd samt overportører og portører ændres til 1.10.1973–30.6.1974. Ny arbejdsdragt til disse kategorier leveres herefter i *juli kvartal 1974*.

Vagtbetjente og kontorbetjente m. fl. følger stationspersonalet med hensyn til overgangstidspunkt.

Arbejdstøj af stout (overalls, arbejdsjakker m. v.) omfattes ikke af leveringsstoppet, men det vil blive tilstræbt, at leveringerne af arbejdstøj i uniformsbrun farve i videst muligt omfang afpasses de kategorivise leveringer af ny uniform/arbejdsdragt. Det vil næppe helt kunne undgås, at der i en kort periode inden for samme kategori vil forekomme arbejdstøj af den her nævnte slags i såvel blå som brun farve.

Uniformsprogrammet bryder i mangt og meget med fortiden, også ved, at DSB forlader det gamle princip om, at man på uniformerne skal kunne se medarbejdernes grad. Uniformen får altså nu alene den funktion at fortælle vore kunder, at her er en DSB medarbejder, som man kan henvende sig til og bede om information og vejledning.

Den 25. kongres for esperantotalende jernbanemænd, IFEF-kongressen, finder sted 12. maj–18. maj 1973 i Hotel Mercur, Viby, Jylland, med efterkongres i København 19. og 20. maj 1973.

Kongressen foregår under FISAIC's auspicer og er optaget i FISAIC's årskalender.

Kongressen, som er en årligt tilbagevendende begivenhed, arrangeres i forskellige lande og besøges normalt af 400–600 esperantotalende jernbanemænd fra 15–17 lande.

Kongressen i Århus forberedes af en komité, hvis forretningsudvalg består af: Togfører I. Kensig, Århus H (formand) Overtrafikassistent H. Hauge, Hjørring (næstformand)

Håndværker Knud Fisker, vko/v Århus (kasserer).

Kongresarrangementerne forestås i øvrigt af:

Håndværker Frede Rafn Jensen, vko/v, Århus – Information

Tidl. håndværker Villy Brændstrup, Århus – Indkvartering

Kontorassistent I, fr. B. Hviid Jensen, Århus – Pressetjeneste

Overportør Frederik Nielsen – Udflugter
Af det foreløbige kongresprogram kan nævnes:

Lørdag 12.: Bekendtskabsaften

Søndag 13.: Økumenisk gudstjeneste

Kongressens højtidelige åbning i rådhushallen (Århus)

Foredrag af dr. W. Bormann, Hamburg: Europæisk jernbanepolitik i EF Kongresbal

Mandag 14.: Møder i komiteer og kommissioner

Tirsdag 15.: Halvdagsudflugt til Randers (firmabesøg)

Byen modtager kongresdeltagerne i rådhushallen

Ungdomsaften

Onsdag 16.: Heldagsudflugt med tog: Silkeborg-Herning-Middelfart

Torsdag 17.: Plenarmøde

International skak- og bridgeturning Venskabs-fodboldkamp

Folkloreaften (Grønlandsaften)

Fredag 18.: Fagforedrag med film:

DSB som rederi

FISAIC-aften og kongressens afslutning

Lørdag 19.: Afrejse til efterkongres i København, hvor der om aftenen er fest i Godsbanegårdens marketenderi.

Kategori	Leveringsstop	Ny uniform/arbejdsdragt leveres
Rutebilpersonalet	1. 1.1973–30.9.1973	oktober kvartal 1973
Togpersonalet	1.10.1973–30.6.1974	april kvartal 1974
Stationspersonalet	1. 7.1973–31.3.1974	april kvartal 1974
Søfartspersonalet	1. 7.1973–31.3.1974	april kvartal 1974
Lokomotivpersonalet	1.10.1973–30.6.1974	juli kvartal 1974
Depotpersonalet		
(herunder remisehåndværkere)	1.10.1973–30.6.1974	juli kvartal 1974
Banepersonalet	1.10.1973–30.6.1974	juli kvartal 1974

Fra medlemskredsen

Pas på helbredet

Lkf. Ove Christoffersen Gb. har med henvisning til en notits i Aktuelt d. 23.12.1973 – (en svensk undersøgelse, der viser en tre gange større risiko for tidlig hjertedød hos lokomotivførere, end hos folk fra andre erhverv) – opfordret hovedbestyrelsen til at foretage en lignende undersøgelse herhjemme. O.C. efterlyser samtidig metoder til forebyggelse af samme hjerte- og kar-sygdomme, bl. a. motionstræning, som jeg mener er et effektivt middel.

Det er fastslået, at over 50 % af alle dødsfald her i landet, skyldes disse sygdomme. Dette gælder i øvrigt for næsten alle lande med den høje levestandard, som U.S.A. og Vesteuropa har. Årsagen skal findes i ernæringen, stress og den fysiske inaktivitet som en følge af den moderne teknik, der fritager mennesket for fysisk (hårdt) arbejde.

En kendt fysiolog, docent ved Kungliga Gymnastiska Centralinstituttet i Stockholm, Per-Olof Åstrand, har ved undersøgelser fundet, at antallet af hjertedødsfald var 2–3 gange større blandt personer med let arbejde (fysisk inaktive) end hos fysisk aktive. Man har ikke konstateret mindre modtagelighed for sygdomme, men dog konstateret større modstandskraft i sygdomme hos dem med bedre kondition.

Er der grund til at antage, at lokomotivførere er mere udsat for kredsløbssygdomme og tidlig hjertedød end andre kategorier herhjemme? Det er ikke statistisk undersøgt og vil i øvrigt også blive en langvarig undersøgelse, hvis den skal være statistisk rigtig.

Mit svar til spørgsmålet er, at en lokomotivfører beklæder et af landets farligste jobs. Jeg er ikke i tvivl – jeg er så sikker, at jeg tør påstå at kunne få ret fra sagkyndig side, når jeg siger, at en lokomotivfører er meget udsat for disse sygdomme, hvoraf i værste fald for tid-

lig død er en følge, og i letteste tilfælde plaget af sygdomme som for højt blodtryk, gangbesvær og andre svækkelser. Se på vore arbejdsforhold, tjenestetider specielt nattjenestetiders længder, maskinernes (u)bequemmeligheder ved lange ophold på dem, forureninger som støj, vibrationer og os fra maskine eller varmekedel. Ved lange nattjenester mener jeg op til 7 timers ophold eller mere uafbrudt på maskinen uden mulighed for at slappe af. Siddende eller nærmest hængende i en stol, der bestemt ikke er konstrueret i samarbejde med en fysiurg eller anden fagmand i anatomi. Dette sidste gælder navnlig Mx og de gamle My. Efter bare 4 timer i en sådan stol er der trukket store veksler på benenes kredsløb og hvirvelsøjlen (rygsøjlen). Det er yderligt farligt, idet man som følge af mangel på hvile er psykisk hårdt belastet af skræk for eventuelle fejltagelser med signaler og lignende.

Hvor mange har mon ikke prøvet denne fysiske og psykiske hårde belastning, som jeg mener, er den største og alvorligste fare for vort helbred. Hvor mange mon fik lov at køre mere, hvis blodtrykket blev målt midt på natten? Denne arbejdsplads er heldig, for den har folk, der med stor vilje og karakterstyrke ofrer sig og deres helbred for at gøre deres bedste. Det er som sagt det, der slider på helbredet. En yderligere belastning er det, at tænke på mulighederne ved et eventuelt for højt blodtryk eller anden skade, kan blive degradation, til bud eller lignende i 2. lønramme. Det er selvfølgelig i bedste fald, man kan jo også dø forinden af denne »erhvervssygdom«.

Her mener jeg, vi kan gøre meget ved at kæmpe for forbedring af de gældende tjenestetidsregler (nattjenester m. m.)

Vi kan yderligere gøre meget ved at bevare et godt helbred f. eks. ved fysisk træning. Velfærdskontoret har med stor velvillighed bevilget os på Gb. hjælp til et motionslokale. Det vil afgjort få betydning for vor helbredstilstand, ikke alene fysisk men også psykisk, idet fysisk god form også giver bedre humør og glæde hvor man færdes. Det er selvfølgelig en forudsætning, at man træner rationelt (jævnligt) helst 2–3 gange ugentlig.

Til slut vil jeg gerne henlede alle kollegers opmærksomhed på motionslokalet, som står til rådighed for enhver. Dette gælder selvfølgelig også kolleger fra provinsen. Jeg er tilstede hver onsdag (foreløbig), og står til rådighed ved træning og brug af materiellet. Der er samlet træning kl. 9–11–13 på disse onsdage for unge såvel som ældre kolleger...

KOM OG VÆR MED.

P. E. Hinsby,

lokof., ddt. Gb.

Trivsel

I forbindelse med lederen i februar nr. »Trivsel eller flere penge i lønningsposen«.

Må det være mig tilladt at spørge: »Hvad er trivsel?« Er det, når en lokomotivmand dikteres en turliste, der ligger helt ud til yderkanterne af tjenestetidsreglerne? Så fri os for trivsel. Jeg kalder det misbrug af personalet, når der gå's helt ud til minimumskraverne for overgang mellem tjenesterne, og når der gå's helt op til det maksimale for tjenestetid. Er det statsbanernes skyld, eller er det vor organisations ledere, der ikke har forstået at stille vore krav op og fået dem gennemtruffet, hvad de jo åbenbart skal.

Når vi stilles over for nye krav, må der svares med modkrav for at forbedre arbejdsvilkårene. Hvor

mange lokomotivmænd kan i dag ikke udføre strækningsskørsel på grund af sygdom, stress eller anden årsag. Dette må vel mane til eftertanke, både hos vor organisation og hos statsbanernes ledelse.

Men nok om trængslerne på arbejdspladsen, der er også en verden uden for »Verona«.

Verden udenfor opleves på fridagen, ind i mellem er der ikke tid, der er forøvrigt kun een hver 6. dag, hvilket er for lidt. Vi lokomotivmænd må kræve kortere arbejdstid og fem dages arbejdsuge, det uanset, hvad andre vil have. Vi stilles over for særlige krav og må derfor selvfølgelig også have særlige arbejdsforhold.

For at starte et sted, så fridagene! Hvor mange skal vi have med en fem dages arbejdsuge? For at nå et helt nøjagtigt tal, må det regnes ud over 28 år, det giver 7 skudår og 4 lør- og søndage på de skiftende søgnehelligdage nytårsdag, 1. og 2. juledag, ialt 3.150 fridage, eller 112½ dag om året. Grundlovsdag og juleaftensdag er halv helligdag, hvorfor skal vi snydes for dem?

Med den udregning in mente, vil jeg foreslå en ny fridagsordning, der skulle give mulighed for at skabe trivsel med sin familie og venner.

Forslaget lyder: »På en 16 dages periode med 5 fridage ialt, placeret således: 6 arbejdsdage, 3 fridage, 5 arbejdsdage, så 2 fridage«. Se så, kære hovedbestyrelse, vis nu, at I leder en samling »mandfolk«, der ønsker at skabe sig trivsel, ihvertfald i eget hjem.

Har andre bedre forslag, så kom frem med dem, og de kan debatteres. Hovedbestyrelsen kan altid bruge gode ideer, der kan bringe os fremad, for husk, at stilstand er tilbagegang.

Benny Christoffersen
ddt. Kh.

PERSONALIA

Forfremmelse til lokomotivinstruktør (20. lrm.) efter ansøgning pr. 1-3-1973
Lkf. (17. lrm.) P. Bruun, ddt Gb i ddo Kh.

Forfremmelse til lokomotivfører (17. lrm.) efter ansøgning pr. 1-3-1973
Lkf. (L-afl.) (13. lrm.) E. S. Christensen, ddt Ar i ddt Ar.

Forfremmelse til lokomotivfører (15. lrm.) pr. 1-2-1973
Lokomotivførerne (13. lrm.):
J. E. J. Lomholdt, ddt Fa i ddt Fa.
H. B. Madsen, ddt Hr i ddt Hr.

Forfremmelse til lokomotivfører (13. lrm.) pr. 1-3-1973
Lkas (10. lrm.) E. Larsen, ddt Hgl i ddt Hgl.

Forflyttet efter ansøgning pr. 1-3-1973
Lkf. (17. lrm.) E. H. Pedersen (Holm), ddt Fa i ddt Ng.

Forflyttet efter ansøgning pr. 1-4-1973
Lokomotivførerne (17. lrm.):
E. J. Svensson, ddt Rf i ddt Gb
A. M. Hansen, ddt Gb i ddt Fa.

Overgået til anden stilling efter ansøgning pr. 1-3-1973
Lkas. (10. lrm.) K. Pedersen (Lange), ddt Kh, vkm. på pr. (16. lrm.) Dvk Hgl

Overgået til anden stilling pr. 1-3-1973
Lkmh. (7. lrm.) B. G. Hansen, ddt Gb, lkm. på pr. (16. lrm.), ddt Gb.
Lkas. (10. lrm.) T. Husum, ddt Kh, lkm. på pr. (16. lrm.), ddt Gb.

Afsked pr. 30-4-1973
Lkf. (13. lrm.) C. B. Jensen, ddt Kø, gr. svagelighed m/pension.

Afsked pr. 30-4-1973
Lkf. (15. lrm.) A. E. D. Wiegant, ddt Ar, gr. svagelighed m/pension.

Afsked efter ansøgning pr. 31-5-1973
Lkf. (17. lrm.) G. J. Pedersen, ddt Hgl, gr. alder m/pension.

Dødsfald
Lokomotivfører (17. lrm.) S. A. Rasmussen, Århus, er afgået ved døden den 21-4-1973.

Lokomotivfører (13. lrm.) H. G. Lauridsen, Kalundborg, er afgået ved døden den 27/4-1973.

Pens. lokomotivfører R. M. J. Jensen, København, er afgået ved døden den 25-2-1973.

Pens. lokomotivfører O. G. D. Larsen, Padborg, er afgået ved døden den 3-1-1973.

Pens. lokomotivfører J. P. M. Laurisen, Hjerting, er afgået ved døden den 13-1-1973.

Pens. lokomotivfører A. K. Aa. Berg, Esbjerg, er afgået ved døden den 17-2-1973.

Pens. lokomotivfører A. K. J. Romme, København, er afgået ved døden den 22-3-1973.

Pens. lokomotivfører N. O. V. Pedersen, Struer, er afgået ved døden den 24-3-1973.

Pens. lokomotivfører H. Hansen, Hellerup, er afgået ved døden den 24-3-1973.

Pens. lokomotivfører C. Leegaard, Nyborg, er afgået ved døden den 31-3-1973.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

E. Grandt,
lokomotivfører, Godsbanegården.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

P. E. Rasmussen,
lokomotivfører, Fredericia.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

O. E. D. Madsen,
lokomotivfører, Struer.

Ferieudveksling mellem en fransk familie og en tilsvarende dansk familie.

Navn: MOREAU, Jean Claude – alder: 27 år – fru MOREAU – alder: 24 år. En pige – 5 år, en dreng – 2 år.

Lejlighed til udveksling: Omegnen af Paris – Lejlighed med 4 værelser – badeværelse og 2 balkoner.

Correspondance på fransk eller engelsk.

Eventuelle interesserede bedes skrive til:

Moreau, Jean Claude,
lokofereraspirant (Diesel)
50 Square du Nord
95500 – GONESSE – Frankrig