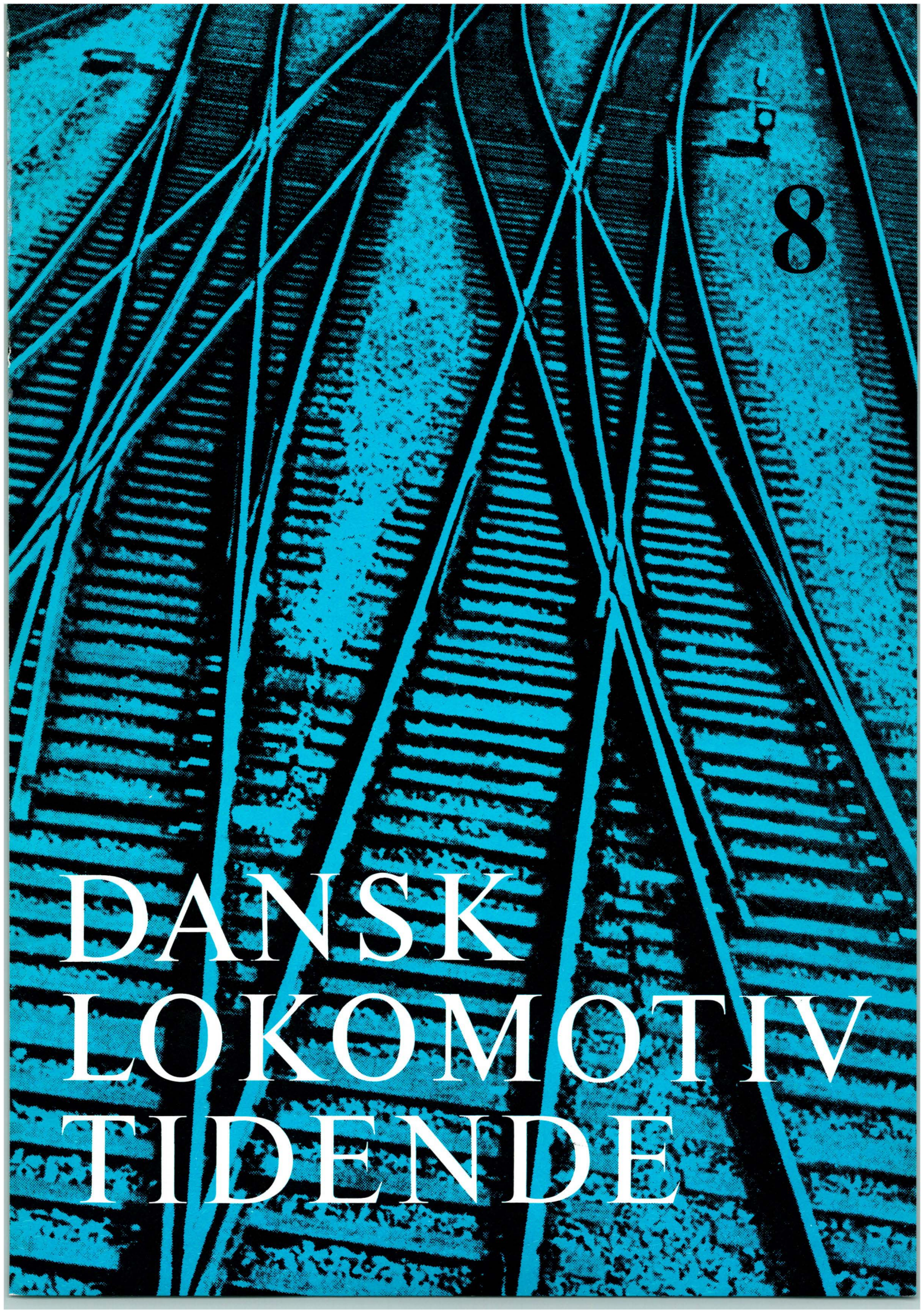
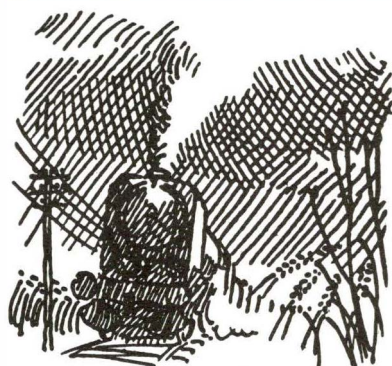




8

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. SEPTEMBER 1973 – 73. ÅRGANG

8

Indhold:

Det gentager sig	2
Europaparlamentet i fremtidens	
europæiske politik	4
Studierejse på rejselegat	9
Kombineret bro + tunnel via	
Storebælts Vestre Rende	12
En Storebæltsforbindelse og en	
Kattegatsforbindelse	14
Fra medlemskredsen – Sundhed og	
trivsel på arbejdspladsen –	
Strid om procenter	18
Personalia	19

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 følgende lederartikel citeret fra Dansk Lokomotiv Tidendes nr. 12, juni 1961 karakteriserer sådan set også situationen for lokomotivpersonalet i dag.

En gennemgribende analyse af årsagerne hertil vil vi ikke give os i kast med i disse spalter, men som en væsentlig årsag til, at også lokomotivpersonalet føler personalepolitikken urimelig, kan peges på, at DSB's ledelse lægger sig på den linie, at virksomheden skal være en forretning – måske ikke i fuld konsekvens – efter privatkapitalistiske grundsætninger, men dog så nær disse som muligt. Det er naturligvis ledelsens pligt at gøre virksomheden så effektiv som mulig, og en forudsætning er bl.a. investering. En effektivitet, som imidlertid kun langsomt kan arbejdes op, idet der ikke, som i en privatkapitalistisk virksomhed kan planlægges og investeres over bestemte åremål, fordi finanspolitiske indgreb, afledt af samfundshensyn, fører til nedskæring af investeringer, således, at en forudset gevinst over kortere sigt kan sættes over styr ved de lagte planers forlængelse. Dette forstyrrende element understreger, at DSB ikke kan drives efter lignende principper som en privatkapitalistisk virksomhed. Hertil kommer uforeneligheden med den transportpligt DSB har. Er indgrebene over for investeringerne meget forstyrrende for planlægning, så er løn- og prisudviklingen især generende og tyngende for driftsbudgettet. Overfor dette sættes ind med personalereduktioner. De synes på forhånd dømt til at tabe i virkning på grund af den voldsomme stigningstakt. Det kniber også med oversigten, når man på den ene side vil effektivisere og intensivere benyttelse af personalet og på den anden skal have tilstrækkelig stor personalestyrke til at påtage sig det arbejde stigende transportmængde kræver. Det er til at forstå, hvor besværligt vurdering og hensigtsmæssig indsats kan være. Det vi vil pege på er imidlertid heller ikke den vanskelighed, men det, at man på politisk hold må gøre sig klart, at der er et naturligt behov for jernbanedrift, og at man simpelthen skal give den lov til at udvikle sig, så DSB's ledelse får virkelig mulighed for at arbejde med en planlægning, som ikke ødelægges ved indgreb ude fra. Der

bør ikke være delte meninger om, at jernbane-drift er et nyttigt og meget økonomisk gode for samfundet på adskillige områder. Det bør de, som styrer dette samfund i langt højere grad erkende.

*

Den stigende aktivitet giver større beskæftigelse, større produktion. En højere sammenhæng. I hvert fald når det gælder industri- eller handelsvirksomhed. Men skulle det ikke også gælde en transportvirksomhed som statsbanernes. Ganske rigtigt, det gør det. Der er blot et misforhold, som i dag betinger, at der ikke er en arbejdsstyrke, der på normal måde vil være i stand til at klare DSB's arbejdsopgaver.

Hvori består misforholdet? I den omstændighed at statsbanernes administration har stridt en hårdnakket kamp for at nedbringe det årligt tilbagevendende underskud, og derfor har foretaget nedskæring af personalestyrken fordi lønudgiften er den langt overvejende del af driftsomkostningerne. Der er ikke i 6 år befordret tilgang til mandskabsstyrken. Den er blot decimeret gennem afgang ved sygdom, død og alder. Disse bestræbelser har bl.a. medført, at lokomotivpersonalet ikke på normal måde kan klare statsbanernes kørsel.

Og derfor står vi overfor et meget omtåleligt problem. I sommerkøreplanen vil man ikke være i stand til at yde fuld kørsel og samtidig give personalet dets normale fridage og ferie. Det er en meget vanskelig situation, personalet dermed sættes i. Vanskelighederne med at få opstillet blot nogenlunde acceptable kørselsfordelinger var legio. Adskillige køres uden at være godkendte af lokomotivpersonalet. Skal man nu sælge sine fridage og have ferien beskåret, er bægeret af utilfredshed fyldt til randen. Det truer med at løbe over. Og kan de være noget at sige til det.

Det har fra organisationens side ikke manglet på opfordringer til at antage aspiranter til lokomotivmandsstillingen. Det er sket ved drøftelser med administrationen i forskellige forbindelser, og det er ved flere lejligheder sket på denne spalteplads, men

altid er vi mødt med svaret, at det ikke ville være aktuelt de første 4 à 5 år. Beklageligt – fordi vi ikke kan gøre os fri af den tanke, at der ikke blot har ligget »sparedille«, men også, og måske især, manglende overblik til grund.

Der er fra administrativ side udtrykt ønske om, at personalet skulle hjælpe over den truende mangel på arbejdskraft indtil vinterkøreplanen. Da menes at være tilstrækkelig arbejdskraft. Man kalder dagens vanskeligheder en overgang. Alting ved jernbanen er kun en overgang, det turde snarest være på tide, at undlade denne docering, den skurrer i ørerne. Skal der hjælpes, hvor hjælp nu er behov, så må det gengældes og gengældes så det forstås og mærkes. Personalet har *hidtil* været tålmodige over for »elevator«personalepolitikken.«

*

Personaleberedskabet i denne sommer har givet meget hovedbrud med afvikling af togtrafikken. Efter mange vanskeligheder drages måske et lettelsens suk ved udsigt til en vinterperiode med mindre kørselsintensitet. Mon dog ikke misteltenen bør tages i ed. Bliver der virkelig et mindre pres på personalestyrken? Det vil vi stille os stærkt tvivlende overfor. Styrken skrumper jo stadigt ind med naturlig afgang, og selvom det nu ser ud til, at der skal foretages yderligere ekstern rekruttering, så vil denne indsats først kunne få nogen virkning næste sommer. Vi går derfor en lang vinter i møde, hvor der skal afvikles restferie, erstatningsferie, ua-tid, s&h-frihed. Uddannelsen, som er stoppet om sommeren, skal iværksættes. Stigning i trafik, som forhåbentlig fortsætter. Alt i alt forhold, som ikke stiller mindre krav til afløsere end i den sommerperiode, der ebber ud. Der vil nok blandt de ældste af lokomotivpersonalet være nogle, som tilskyndes til at søge afsked på den baggrund, når den vejrmæssige surhed sætter ind. Og det gør ikke afviklingen af tilgodehavendet mindre vanskeligt – et forhold som ej heller ønskes vederlagt med kontant betaling. For lokomotivpersonalet, som mennesker og for sikkerhedens skyld, er det med den intensive benyttelse nødvendigt at erstatte med frihed.

Europaparlamentet i fremtidens europæiske politik

4

Dobbeltinterview med fhv. kulturminister K. Helveg Petersen (R) og folketingsmand Finn Christensen (S) om EF og Danmark. Begge er medlemmer af Europaparlamentet.

Vi indleder med dette spørgsmål:

Det danske formandsskab i EF's ministerråd har påny stimuleret interessen for vort medlemskab. – Betyder formandsskabet noget for de danske interesser?

K. Helveg Petersen: Det er klart, at i og med at vi har formandsskabet bliver der visse muligheder for at påvirke udviklingen. Den, der leder et møde, har nu engang særlige muligheder. Jeg synes i øvrigt, at den måde, hvorpå Ivar Nørgaard har taget opgaven, tyder på, at der vil være god vilje til at accelerere, så godt som det nu er muligt i det halve år. Hvad de specielle danske interesser angår, kan det måske nok være lidt svært at svare på. Hvilke specielle interesser skulle vi kunne varetage fra formandsstolen? Men kan måske sige, at spørgsmålet omkring de multinationale selskaber vil kunne fremmes under markedsministerens formandsskab. Men formandsskabet som sådan involverer ikke, at specielle danske interesser dyrkes.

Finn Christensen: Jeg vil gerne følge det op med at sige, at det ikke er meningen, at formandsskabet skal forfølge danske interesser – og da slet ikke, når man sidder i formandsstolen. Men det er på et meget vigtigt tidspunkt, at Danmark overtager posten.

Hvorfor?

Fordi det er på et tidspunkt, hvor man i medfør af topkonferencens beslutninger skal træffe en lang række vidtgående bestemmelser i

denne periode. Da kan det ikke undgås, at de beslutninger, som Ministerrådet kommer frem til – gennem det formandsskab, som Danmark i øjeblikket besidder, vil være præget af de synspunkter, vi har politisk både på EF, men også på samfundsspørgsmål i almindelighed.

Kommer der en økonomisk union?

– Topmødet venter gennemførelse af en økonomisk-monetær union inden 1980. Hvad indebærer dette?

H. P.: Jeg tror ikke, at der er nogen af os, der eksakt kan give svar herpå, fordi der ikke er sket de fremskridt i forhandlingerne om en økonomisk-monetær union, som skulle danne grundlaget for så vidtgående beslutninger. Men nødvendigheden af at komme til en klaring understreges af de urolige forhold, der gør sig gældende på det økonomisk-monetære område.

Har topmødet tænkt sig en fælles europæisk mønt og evt. fælles centralbank?

H. P.: Uanset den progressive linie, der tydeligt afspejler sig i Paristopmødets erklæringer, er den meget alment formuleret. Detailleret opstilling af, hvad en økonomisk-monetær union skal indeholde, er ikke foretaget.

Finn Chr.: Det gælder ikke alene topmødets erklæringer, men også f.eks. ministerrådets, at de er holdt i generelle vendinger; og så er det op til de forskellige organer at finde kød på dem. Jeg er ikke i stand til i øjeblikket at sige, hvilke institutioner og organer, en monetær union vil kræve. Den sidste valutauro tyder i øvrigt på, at det er vanskeligt at få et samarbejde herom til at glide. Man kunne

kun blive enige om at lave denne »slange« – hvor både England og Irland endog tog afstand fra en så beskeden og begrænset del af et valutasamarbejde!

Bedre arbejdsbetingelser

Der er også løfte om bedre arbejdsbetingelser fremover i EF. Hvad tænkes der konkret på med dette begreb?

H. P.: Jeg tror, at man med denne erklæring forestiller sig, at der ud af det fællesskab i EF vil gro frem nogle arbejdsbetingelser, der er bedre ikke alene derved, at man får bedre økonomiske fordele, men også derved at der opstår en eller anden ny livskvalitet forbundet med nogle værdier, som vi skal søge at nå frem til i fællesskab.

Finn Chr.: Bag dette ligger den stærke diskussion, der har været om, hvorvidt EF alene skal være et profitgivende foretagende eller også komme den almindelige borger til gode. Og der har man brugt ordet forbedret livskvalitet. Og ikke mindst forbundskansler Willy Brandt har lagt sig stærkt i selen, for at man skulle få denne nye dimension med i EF samarbejdet. Derfor vedtog man jo også, at man inden udgangen af dette år skal fremsætte et socialt aktionsprogram; og det er dette program, der diskuteres i Europaparlamentet og i Ministerrådet og Kommissionen.

H. P.: Det, man er bekymret for, er, at man i bestræbelserne for at højne livsvilkårene mister nogle værdier, der ikke rigtig kan udtrykkes i bestemte programmer, men hvor vi samler det i begrebet livskvalitet. Vi er alle under et pres, som hindrer fuld menneskelig udfoldelse. Hvordan kan det være? Ja, det er det, vi må prøve at finde

frem til. Det er noget, der ligger langt dybere, end direktiver, paragraffer, aftaler, bestemmelser kan rette op. Der står vi!

F. Chr.: Hele denne problemstilling er fremhævet i det, som kaldes *Mansholts testamente*. Det drejer sig bl.a. om det moderne industrialiserede samfunds krav til den enkelte, samlebandsproblematikken og mange andre ting. Det enkelte land kan jo ikke alene kassere eller ændre ved alle normer og standarder – i det hele ved den måde, vi arbejder på – uden at det får konkurrencemæssige konsekvenser. Derfor er det noget, vi må drøfte i fællesskab.

Fælles EF-arbejdsoverenskomster?

Kan der ventes fælles kollektive arbejdsoverenskomster i EF?

F. Chr.: Det er et spørgsmål, som står meget åbent. For at tage et eksempel: Vi beskæftiger os i dag med (oprettelse af) det europæiske aktieselskab. Det har ikke noget at gøre med de enkelte landes aktieselskabslovgivning. Det drejer sig om selskaber, der arbejder i nogle eller samtlige EF lande.

– Vi har endvidere set, at fagbevægelsen i sin egen interesse har organiseret sig på europæisk plan. Hvis man derpå betragter et tredje spørgsmål, det, som Ministerrådet i øjeblikket diskuterer kraftigt: spørgsmålet om de multinationale selskaber, så kan man godt forestille sig, at fagbevægelsen finder det i sin interesse at trække visse overenskomstsmæssige problemer ud af den nationale sammenhæng og op i en mere intereuropæisk sammenhæng for derved ikke at blive spillet ud mod hinanden.

H. P.: Jeg kan ikke se andet end at der i den fælles udvikling, der



kommer, vil være grundlag for, at man kan tage nogle skridt i den retning, men det er jo også et spørgsmål, hvor megen vægt, man lægger på den *totale harmonisering*. Jeg har vanskeligt ved at tro på en så omfattende harmonisering, at man kan nå frem til fælles overenskomster. Men *hvis* man bevæger sig frem til en europæisk union, der forudsætter integration – vel, så må det udvikle sig i takt hermed.

F. Chr.: Jeg tror, at det mindre er et spørgsmål om lønoverenskomster. Det har med mange andre ting at gøre, så længe vi ikke er nået længere med hensyn til integration. Men i øjeblikket beskæftiger vi os med *kollektive afskedigelser*. Og disse afskedigelser ser vi ofte har relation til, at et eller andet multinationalt selskab finder det rimeligt at nedlægge en stor filial i et land og flytte produktionsprocessen til et andet land. Hele denne problemstilling har vi beskæftiget os meget med; især om man ikke skulle kræve af arbejdsgiveren at komme i god tid tid med vægtige begrundelser for deres dispositioner, således at den nationale arbejdsformidling kunne tage sine forholdsregler.

De offentlig ansatte

Men de offentlig ansattes lønforhold m.v. skal ikke koordineres?

F. Chr.: Når det drejer sig om arbejdskraftens frie bevægelighed, er de offentlig ansatte undtaget. Derfor må de offentlig ansattes løn og arbejdsforhold også være undtaget med hensyn til denne harmoni-

sering, så længe der ikke er vedtaget andet.

Der er ikke bestræbelser i gang i så henseende?

F. Chr.: Nej. Der er ikke noget som helst om det. Jeg har også svært ved at forestille mig noget i den retning. For det første er tjenestemænd i vid forstand meget forskellige med hensyn til uddannelse. Så snart det omhandler f.eks. akademikere er det svært at flytte dem til et andet land.

Men tjenestemænd med praktisk betonet arbejde, f.eks. inden for jernbanerne?

F. Chr.: Her var det nok lettere. – I øjeblikket er der ikke tale om noget i den retning. Men det er måske noget, man må tage op, når man kommer til situationer, hvor man anser det for berettiget – måske inden for en mere samordnet trafikpolitik – om man ikke på dette område burde gå et skridt videre. Men der intet hverken i Romtraktaten eller Pariserklæringen indeholdt om disse ting.

Trafikproblemer

Vil trafikbestræbelserne i EF blive mere samordnet i 70'erne?

F. Chr.: Det er der slet ingen tvivl om. Det er noget man i EF beskæftiger sig med på alle planer. Når man snakker regionalpolitik, snakker man også kommunikation og trafik. Der er ikke tvivl om, at vi vil se en koordinering i EF af de trafikpolitiske intentioner. Det har også noget med konkurrencebetingelser landene imellem at gøre.

Vi vil derfor se en tendens til koordinering af en række bestemmelser for såvel lastbiltrafik som den kollektive trafik, altså også jernbanerne. – Skal man f.eks. kunne se på et driftsregnskab for jernbanerne, efter hvilke kriterier man arbejder – for ikke at forvrænge konkurrencepolitikken – er man nødt til at have nogle samordnede regler om, hvordan man opstiller regnskaberne. Generaldirektør Hjelt var jo for nylig inde på dette, at hans regnskaber i DSB skal opstilles anderledes, så man helt anderledes kan læse de samfundsmæssige konsekvenser og dermed også de konkurrence-mæssige betingelser.

H. P.: Jeg er enig i, at her er et område med mulighed for at få et samarbejde i gang. Og der er al mulig grund til det. Når man her tænker på den kollektive trafik kontra den individuelle, synes jeg godt, at man også kunne tænke sig, at man ikke vil have de mægtige lastvognstog kørende – men at man i stedet vil have *lasten op på spor, altså på jernbanerne!* Det ville selvfølgelig rejse voldsom strid og debat. Det er så en anden sag. – Men i øvrigt melder sig også her et andet vigtigt problem: Det er hele energispørgsmålet, forbruget af olie m.v. Det er givet, at vi fremover bevæger os ind i en krise på dette felt, en meget alvorlig krise for næste generation.

Har Europaparlamentet drøftet trafikproblemerne?

H. P.: Der har været debatter, men ikke endnu om de totale løsninger, men om mere konkrete ting.

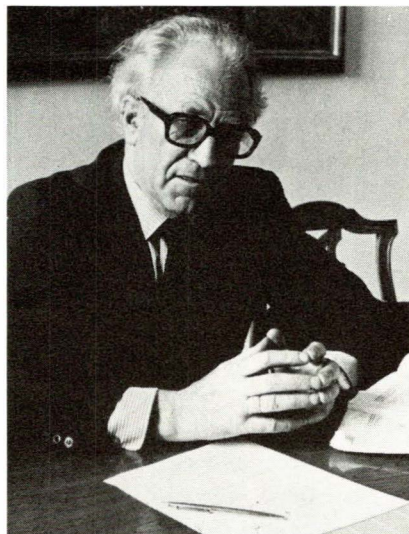
Sidder der et trafikudvalg i Europaparlamentet?

F. Chr.: og H. P.: Ja.

Hvem er medlem fra dansk side?

F. Chr.: Det er Ove Guldberg.

F. Chr.: Må jeg forøvrigt opkaste et lille problem:



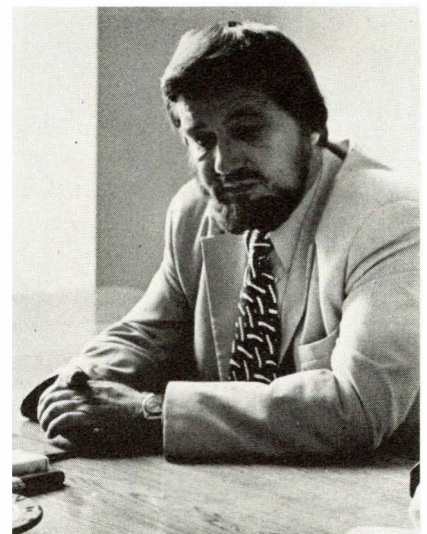
Når man taler om luftfart, så har man alle mulige landes piloter til at overflyve dansk luftrum. Men hvis en lokomotivfører starter sit tog i Hamburg, og når stammen kommer til Puttgarden eller Rødby, så står den tyske lokomotivfører af – og besætningen i øvrigt – og derpå overtager en dansk besætning toget. Kunne man ikke forestille sig i fremtiden, at det ville være meget mere rationelt at ordne det således, at hvistoget skal f.eks. til Frederikshavn – eller til Helsingør – og det ellers passer med normer og arbejdstid – og at sikkerhedsbestemmelserne er de samme, at der så sad en tysk eller evt. fransk lokomotivfører som fører hele vejen? Og omvendt en dansk, der kører toget helt til Rom!

Store projekter og EF

Alle offentlige projekter skal først udbydes i licitation på EF-basis. Hvilken betydning vil det få for de store danske broprojekter i 1970'erne?

(Storebæltsbro – Saltholmsprojekt)

F. Chr.: Jeg synes, at man lige skal gøre opmærksom på, at uanset om vi var blevet medlem af EF, ville de to store projekter – Storebælt og Saltholm – under alle om-



stændigheder være blevet udbudt i international licitation. Der er ingen tvivl om, at store internationale firmaer vil komme til at deltage både i licitation og udførelse, bl.a. fordi der er tale om så store kapitalkrævende opgaver, at danske selskaber næppe ville være i stand til at give den kredit, som udenlandske selskaber, hvis de fik overdraget arbejdet. Det er altså ikke bare et EF-problem. Og det gælder både Storebælt- og Saltholmproblematikken og *alt muligt andet offentligt arbejde*. Der er nogle, der har antydnet, om vi ikke kan blive udkonkurreret f.eks. i det offentlige byggeri; men jeg tror, at man skal passe på med sådanne påstande, fordi for det første har en lang række lande en anelig række nationale bestemmelser på det byggetekniske område, som det kan være meget svært for et udenlandsk firma at overskue. Derfor vil i lang tid fremover de nationale entreprenørfirmaer og byggevirksomheder være bedre stillet end de internationale når det drejer sig om offentligt byggeri. Men de danske firmaer har på den anden side også mulighed for at deltage i konkurrencen i udlandet om disse entrepriser.

H. P.: Man må vel nok sige, at på brobygningsområdet er der en ekspertise herhjemme, som forstår

at gøre sig gældende – også når det gælder de forestående projekter omkring Storebælt – Saltholm.

F. Chr.: Jeg er ikke i tvivl om, at danske brobygningsingeniører vil komme til at gøre sig gældende, fordi de har beskæftiget sig med sådanne ting over hele verden i en lang årrække; men der er spørgsmålet om leverancen af de sektioner, der skal til. Hvis dansk industri skulle levere disse elementer til Storebæltbroen, ville der næppe blive bygget eet skib i de næste ti år; så stort er forbruget af stål og sektioner, at man er nødt til at gå til udlandet for at få leveret disse ting.

Forbrugerpolitik

Vil forbrugerpolitikken få bedre kår end hidtil i EF?

F. Chr.: Ja, det er der ikke skygge af tvivl om – bl.a. som resultat af Paristopkonferencens beslutninger. Man kan vel ikke sige, at den landbrugspolitik, der føres i EF, er særlig forbrugerorienteret, og at man i lyset af den kendsgerning bliver nødt til at tage den op. Men forbrugerpolitik er andet end prispolitik. Den indebærer også *forbrugerbeskyttelse*. Vi har allerede beskæftiget os meget hermed bl.a. om hvad man putter i varerne, hvordan deklARATIONERNE skal affattes m.v.

Er der oprettet et EF-organ omkring forbrugerpolitikken?

F. Chr.: Der er oprettet et direktorat med den opgave at føre en forbrugerpolitik til gavn for EF-forbrugerne. Men problemet er, at forbrugerne er meget dårligt organiseret internationalt.

Hvad er direktoratets opgave?

F. Chr.: At komme frem med forslag til Ministerrådet, og disse forslag går både til Socialudvalg, Rets-

udvalg og Udvalget vedrørende miljø.

H. P.: Der er jo klare bestemmelser om, når man skal tage forbindelse med de nationale forbrugerorganisationer. Men når jeg ser på hele feltet ud fra mere almene synspunkter, har jeg store bekymringer for, hvordan man får det hele til at fungere. Det er givet, at den store produktion, der har udviklet sig i forbindelse med stordriften har – på en eller anden måde – fjernet ansvaret for produkternes kvalitet. Spørgsmålet er, om det overhovedet er muligt at opfylde de kontrolforanstaltninger, der bliver konsekvensen af alle de regler, man fastsætter.

F. Chr.: Det er vanskeligheden, vi står overfor. Men jeg vil dog gerne sige, at vi i øjeblikket har konkrete ting til behandling på bordet. Et rent konkret spørgsmål: Skal man fremover producere biler med frontruder med lamineret glas eller hærdet glas? Kommissionen siger det første; og det ender sandsynligvis med et direktiv om, at samtlige bilfabrikker ikke kan få deres bilmærker godkendt i de forskellige lande, medmindre de er forsynet med lamineret glas. Det er et stykke praktisk forbrugerpolitik, som har noget at gøre med trafikikkerhedspolitik, men så sandelig også med forbrugerpolitik!

En politisk union?

Paris-topmødet taler om en virkelig europæisk union.

F. Chr.: Det er lagt op til både Ministerråd, Kommission og Parlament at fremkomme hver med deres forslag til videre europæisk samarbejde i forbindelse med en europæisk union.

H. P.: Jeg er forbløffet over den mangel på vilje til at prøve på at

finde ud af: Hvad er det, der tales om? Nu tales der her om europæisk identitet. Hele dette spørgsmål om en europæisk union vil vise sig at føre os ud i enorme diskussioner. Men det er i hvert fald vigtigt at præcisere, at vi ikke kan komme nogen vegne, førend vi har et forsøg på at skildre, *Hvilke alternativer er der i en union!* Lad os få det lagt frem! Og så må vi diskutere det i de enkelte lande, hvilke løsninger vil vi have? Og er vi parat til at tage konsekvensen af en så vidtgående løsning? – Eller vil vi have en mindre vidtgående løsning? Det, der står i topmødeerklæringens § 16 om disse ting er, at man henstiller til EF-institutionerne at udarbejde et forslag til en europæisk union under fuld respekt af hidtidige indgåede aftaler.

Hvor langt bør Danmark gå i spørgsmålet om etablering af en europæisk union?

F. Chr.: Jeg anser det for en udvikling, der på mange områder vil give sig selv. Jeg tror, at man vil nå frem til en form for organisation og dermed også union, der vil blive præget af, at man på *visse* områder vil give denne union større magt end på andre, nemlig på alle de områder, hvor det vil være til fordel for de enkelte lande at løfte tingene op på europæisk plan.

Ville det være godt med fuld europæisk integration?

F. Chr.: Kun i samme grad som landene kan blive enige herom!

H. P.: Jeg har den opfattelse, at vi går i integrationsretningen. Men der er det ulykkelige ved det, at vi ikke har nogen fornemmelse af, at folkene i de pågældende lande står og tripper efter at komme ind i en europæisk union. Hvis der ikke er det – altså en folkelig opbakning – kan vi ikke i det lange løb lave overbygninger. For så kan de ikke

holde! Mit syn er, at kan vi lave en union, som man – ikke mindst de unge – kan akceptere, så kan en union bygges op. Kan vi ikke det, så kan vi heller ikke etablere den meget store integration.

F. Chr.: Jeg er sådan set enig med Helveg Petersen heri. Ser vi på, hvad der var motiveringen for Fællesmarkedets start i sin tid, så var det *handelspolitik*; jeg er sikker på, at der stadig vil være en lang række handelspolitiske motiveringer for et tættere samarbejde. Men med den nye dimension, der er kommet ind – ikke bare i forbindelse med Topmødet i Paris – men ved den almindelige opfattelse om livskvalitet m.v., er der kommet også en ny motivering ind for det europæiske samarbejde. Men om denne motivering er sunket ned i vælgerbefolkningerne – det stiller jeg mig meget skeptisk overfor. Kun ved at motivere vælgerne for en anden motivering til samarbejde end den handelspolitiske, kommer vi videre frem mod en eventuel europæisk integration.

H. P.: Når jeg er så skeptisk, er det fordi jeg trods de verbale beken- delser, der høres, savner en anden holdning i de europæiske befolk- ninger. Holdningen er bestemt af de fordele, vi kan skaffe hinanden. En isolationstendens, der kan være farlig. Det er det, kampen står om! Nye, unge kræfter må til for at lave om på det! EF kan blive verdens bedste instrument; men den kan også blive indadvendt og egoistisk.

Fælles partiprogrammer i EF?

Sicco Mansholt hævder, at fag- bevægelsen er mere avanceret i sit syn på EF end socialdemokratier- ne?

F. Chr.: Der er ingen tvivl om, at det forholder sig sådan. Vi har for nylig set dannelsen af den euro-

pæiske LO-organisation. Jeg tror, at de socialdemokratiske partier må til at arbejde meget intenst sammen inden for fællesskabet.

Kunne man tænke sig et fælles- program for socialdemokratierne i EF, således som hollænderne øns- ker det?

F. Chr.: Ja, med et vist forbe- hold. Jeg tror ikke, at man inden for en kort tid kan nå frem til et sådant fælles partiprogram. Men jeg vil dog erindre om, at de euro- pæiske socialdemokratier i Bonn – blev enige om en fælles socialpoli- tisk holdning – og dermed et mål- sætningsprogram overfor EF's so- cialpolitik.

Må man prise fagbevægelsen, at den er gået foran?

F. Chr.: Ja; men en faglig organi- sation har for så vidt flere konkrete punkter at tage fat på, og derfor bliver det knapt så abstrakt, som når partierne mødes.

Kunne man, Helveg Petersen, tænke sig et fælles program for de liberale partier i EF?

H. P.: De liberale (og socialradi- kale) partier er jo meget mere sam- mensatte partier end tilfældet er med de europæiske socialdemokra- tier. Der er ikke den samme opfat- telse rundt om i de liberale partier i Europa. – Hvad angår et fælles program for disse partier, vil man nok kunne enes om nogle mållinier. Men jeg tror ikke, at man skal regne med på den måde at nå frem til enig- hed om konkret udformede pro- grammer.

U-landene og EF

Bør EF-politikken overfor U- landene bygge på nye retningslini- er?

F. Chr.: Jeg anser det simpelthen for en prøvesten for EF's fremtidi- ge forhold til omverdenen, om det lykkes at skabe et langt friere for-

hold til U-landene end det, der har været gældende hidtil.

H. P.: Jeg er enig. Afgørende bli- ver det, om der er vilje til at gå over de hidtidige normer og sprænge de bindinger, man har haft.

De stigende priser

I danske forbrugerkredse er der kritik af de høje priser efter dansk indmeldelse i EF?

F. Chr.: Jeg vil gerne se, om vi ikke havde haft de samme pris- stigninger – om ikke større – og svære økonomiske problemer, hvis vi ikke var kommet ind i EF.

H. P.: Jeg er enig heri.

Til slut spørger vi:

Hvordan er helhedsvurderingen af vort første halvårs medlems- skab af EF?

F. Chr.: (Det har været interes- sant at have været med fra starten). Jeg vil dertil gerne sige om det øko- nomiske, at medlemskabet har be- tydet, at dansk erhvervsliv har fået en saltvandsindsprøjtning – og der er en optimisme, som ikke fandtes for 1 år siden.

H. P.: Jeg er enig i det med den økonomiske stimulans; det var jo det, der fik ja'et frem ved folkeaf- stemningen den 2. oktober.

Og så vil jeg gerne sige til sidst: Når man sidder og ser ud over Eu- ropaparlamentets sal og tænker på, hvad Europa har gjort i dette år- hundrede, og ser repræsentanter for de nationer, der før afgjorde tingene på slagmarken, sidde og forhandle – det er dog et skridt frem. Politisk er det et stort frem- skridt.

Alt i alt fortryder du ikke dit ja?

H. P.: Nej, men jeg er heller ikke jublende tilfreds.

F. Chr.: Jeg vil sige, at i forhold til forventningerne er jeg blevet po- sitivt overrasket.

Studierejse på rejselegat

Da jeg var på DSB-skolen i 1972, lokomotivmedhjælper-kurset, fik jeg tildelt DSB-skolens rejselegat på 900 kr. samt fri rejse, hvis jeg ønskede at se et andet lands jernbaner.

UIC fik arrangeret det således, at jeg kom til England for at se BR. Desværre blev der strejke på BR fra dag til dag, det var derfor ikke muligt at komme til at være med i førerummet.

Jeg har her forsøgt at gengive, hvad jeg så derovre i tiden 26. marts til 30. marts.

Lkmh Hans Erik Sloth GB.

Passagermateriel

Materiellet er gammelt. D.v.s., at det, der anvendes til Inter City togene, har en komfort, der svarer til vores, mens nærtrafikmateriellet er meget dårligt. Det skal her nævnes, at The Underground er et selvstændigt selskab under London Transport og derfor uafhængig af BR. Man har forsøgt med skivebremser på vognene, men havde en del problemer med dem. Indstigningsforholdene er virkelig gode, man går direkte ind i vognen uden trin af nogen art. Især i nærtrafikken har vognene dør for hver kupe-dobb. sofa i storrumsvogne, men der er til forskel fra DSB og DB fast bord imellem sofaerne, der er plads til 2 pers. i hver side. Hvad angår opvarmning køres der med to systemer, el og damp. Det kniber her at holde togene tilstrækkeligt varme.

Godsmateriel

Godsvognene er endnu ældre end personvognene, de er små og har et for os meget smalt profil og et sjovt udseende. Der er bygget nye 4 ak. vogne for containertransport, de er forsynede med skivebremse, her skulle vanskelighederne være

overvundet. Det er her, at forskellen imellem BR og det øvrige Europa er størst. Mange af godsvognene har ikke bremses, ikke engang en ledning for vakuum eller trykluft. Alle nye vogne er forsynet med tryklufsbremses, med gennemført føde- og hovedledning, for en stor dels vedkommende forsynet med Westinghouse anlæg fremstillet på licens.

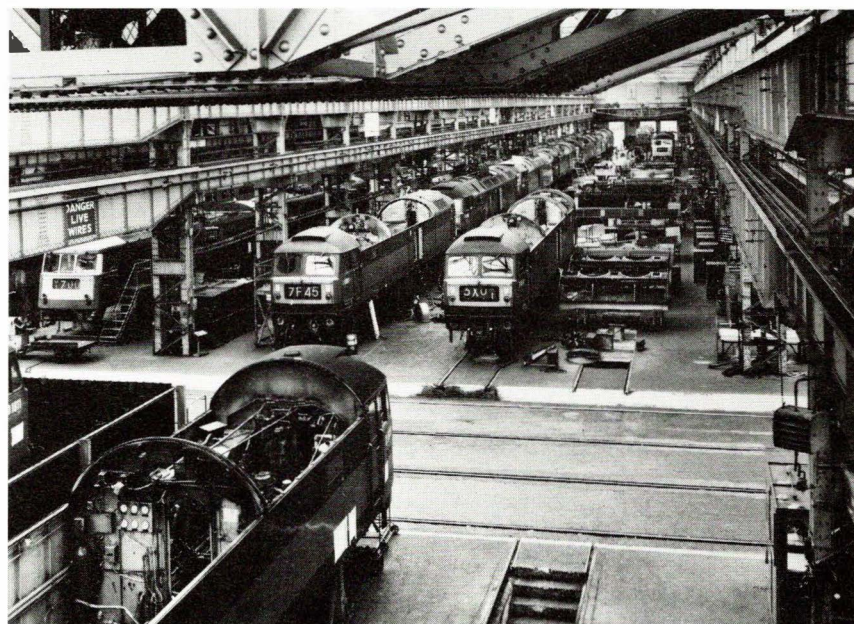
Transport

Indenfor godssektoren arbejdes der meget på at få hele tog fra et område til et andet, f.eks. går der fra Ford-Chrysler faste container-tog til Dover, bestående af 4 ak. vogne og en hastighed på 75 miles per. hour, Inter City togene fremføres med 100 miles per. hour (160 km.).

Driftsformer for loko

Der anvendes diesel-el og diesel-hydraulik (Voith) (står for udrangering), samt ellok. med køreledning og tredie skinne 600 volt jævnstrøm.

Lokomotivværksted i Crewe



Banegårde

De engelske banegårde er for stor dels vedkommende ret uhyggelige, d.v.s. gamle, snørklede og møgbeskidte, der er dog i London bygget en ny. Det er Euston. Der bygges stadigvæk, men facaden og publikumsfaciliteterne er færdige. Skiltningen er god, det er det nye system, som DSB anvender, man finder ingen tavler med angivelse af, hvor toget går hen på selve perronen, det findes lige før man går ind på perronen.

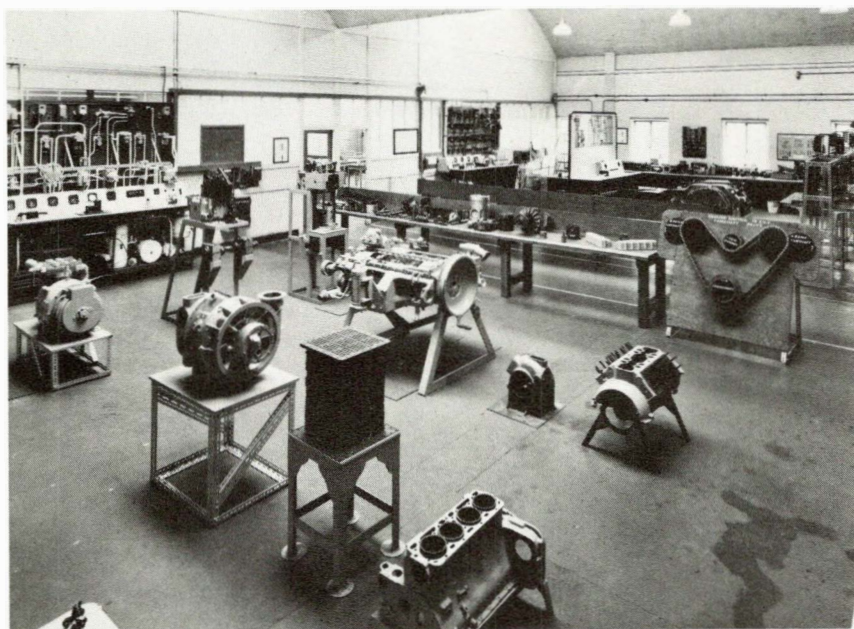
Crewe Works

På Crewe Works fremstiller BR bl.a. sine lokomotiver. Da jeg var derovre, var man igang med en serie ellok for køreledning. I modsætning til alle andre lande i Europa bygger BR selv sine maskiner fra bunden, der anvendes dog på diesel-lokomotiverne motorer fra Sulzer og Brush.

BR fik bandager og aksler skrubbebearbejdede udefra. Man havde 3 steder man kunne varme for påsætning af bandage.



Lokomotivværksted i Crewe



Undervisningslokale

Der var et temmeligt stort støberi. Man arbejdede kun på daghold og var alligevel nødt til at tage arbejde udefra. Det var delt op i 2 afdelinger, en for små maskinfremstillede former og en for store håndfremstillede, boggieramme m.m. Jernet blev smeltet i 2 elektroovne, der kunne rumme 4 t jern. Der anvendtes meget skrotjern og spåner. Inden udstøbning tages der prøver, der sendes til laboratoriet for at blive undersøgt om det har det rigtige blandingsforhold, svovl, fosfor m.m.

Der var også en meget stor pladeafd. Den var meget moderne med mange kopimaskiner, en var forsynet med 6 skærehoveder. Der an-

vendtes meget plade til det nye ellok. hele undervognen er svejset op af plader og profiler, elsvæjset. Gas-svejsning fandt ikke sted. Da der meget let opstår spændinger i svejste dele var afdelingen forsynet med ovne, hvor de kunne varmes op så de blev fri for spændinger, man anvendte også ovnene til at forvarme cylinderhoveder, der var revnede og skulle svejses.

Man var igang med en serie ellok på 50 stk. Den første tog ca. 3 mdr., derefter 2 stk. om ugen. Den var nærmest på prototypestadiet, da jeg var der.

Da Crewe samtidig er et knudepunkt for eldrift med køreledning, havde man også rep. af ellok. i sam-

me afdeling, som man byggede nye. I modsætning til andre lande er BR begyndt at leje loko istedet for. Der betales uanset om der køres eller ej, endvidere findes der milestæller på boggien. Alle ellok var bygget til en makshastighed på 110 miles per. hour. En del hurtigere end vi kører. Alle nye maskiner udstyres med vakuum og trykluft. For passagermask. vedkommende udelukkende trykluft. De gamle maskiner blev udstyret med trykluft ved 10 års eftersynet. Efter dette eftersyn får man et nyt loko, især diesel-el.

Efter lunch så jeg automatdrejeriet, meget moderne. Maskinerne var udstyret med kurvestyring-propstyring samt EDB styring. Hver mand passede 3 maskiner. BR fremstillede bl.a. sine egne sætskruer, det var noget vanskeligt i tiden, man var ved at gå over til det metriske system.

Derefter så jeg rep. og eftersyn af dielelloko. BR har to hovedtyper en med Sulzer (Schweitz), Brush (Engelsk). Måden er en del anderledes en den DSB anvender. BR tager motor og dynamo ud, skiller det så ad, samtidigt med at undervognen og karosseriet istandsættes, samme motor i samme maskine. Sulzer-motoren er to der er bygget sammen, lodret stående 4 takt (forsøgt med 2 takt, men havde vanskeligheder og forlod det) og koblet til dynamoen i en tandhjulsudveksling, 2 krumtappe. Brush motoren er en V motor. Ens for begge typer er, at de er turboladede og at det er 4 takts diesel. Efter at maskinen var samlet, blev den prøvet på prøvestand. 4 pladser der kørtes på døgnet rundt, tilsidst ny lak.

Så derefter elafdelingen, hvor de elektriske artikler blev reparerede, også de elektroniske. Det var kun de allernyeste, der var elektronik

på. Var tilsidst på et kort besøg på deres skole for faglærte kobbersmede, elektrikere samt maskinarbejdere. Det så ud til at være en god skole.

Toton depot

Toton depot, et af de største i Europa af sin art, er opført for ca. 8-9 år siden. Et meget moderne depot. Der var stationeret 800 loko ved dette depot. Efter at maskinen har fået olie, vand og sand. BR anvender noget jernsmuld i sandet, der forøvrigt er meget finkornet. Ses derefter om maskinen skal have eftersyn. Depotet udførte selv følgende eftersyn, dgl., uge, mdr., kvart årlig, halv og hel årligt. Det var udelukkende dieselelloko, man havde på depotet. Der var også rangermaskiner. Det var dieselel, samme type som ML 6 på Cvk, dog bygget i midten af tresserne. De engelske maskiner adskiller sig på en del punkter fra de danske maskiner. Alle rør er farvede, så lokoføreren let kan se hvad det er for et, samtidig er der meget beskidt ude i maskinrummet, samt meget snævert med plads. Rør og dampkedel er placeret uhensigtsmæssigt i mange tilfælde. Selve førerpladsen er også efter danske forhold meget beskidt. Kaffewarmer findes ikke, men en elkogepåse, hvor man kan stege bacon og spejle æg (oplyst af rundviser). Når man skal starte maskinen, skal der være tryk på vand og smøreolie, det er bygget sammen i en dobbeltpumpe, der drives af en elmotor. Efter lunch en gennemgang af organisation på depotet. Var på prøvetur med en rangermaskine, udsynet var meget dårligt.

Willesden depot

Willesden depot er nybygget og er depot for loko med køreledning,

pantograf samt tredieskinne ved siden af de andre. The Underground anvender midterskinne, spænding 600 volt jævn, ikke farlig hvis der ikke trædes direkte, heller ikke i fugtigt vejr, men alligevel helt ufatteligt at der køres med noget sådant.

Førerrummet på disse loko var meget rene. Det samme ude ved apparatskabene, transformator m.m. Alle elloko har en maks hastighed på 110 miles per. hour og har en fremragende acceleration. Jeg prøvede at flytte en på depotet. Som jeg før nævnte er de meget hurtige. Det loko jeg prøvede, var udstyret med hydraulisk skruebremse, som forsøg. Man prøvede endvidere ved depotet nogle loko, der var forsynede med projektør. Der anvendes normalt en rude hvor der kan gives 4 tal eller bogstaver, der fortæller hvor toget skal hen. På disse loko er der ikke projektør, men der var mange reparationer på disse ruder. Der kunne ikke kobles flere loko sammen, men i løbet af nogle måneder regnede man med at have løst problemerne. Der skal lige nævnes her, at der kan køres dieselelenheder sammen. Der var gjort noget for at lette fejlfindingen på disse maskiner. De forskellige relæer var forsynede med en klap der faldt ned, hvis relæet faldt ud. Virkelig smart. Samtidig var føreren forsynet med en bog, hvor han lynhurtigt kunne indkredse fejlen og så se, hvad han måtte gøre for at afhjælpe fejlen. Efter at have set depotet blev det lavet sådan, at jeg fik lov til at komme i førerrummet ind til London, en halv times kørsel. BR anvender et signalbegreb mere end vi gør. Endvidere var det sådan, at der et stykke før man nåede et stopsignal blev givet melding til lokoføreren af en magnet i skinnen, føreren skulle så trykke på en knap,

for ellers ville toget standses, når der var gået et vis antal sekunder. Toget kørte ind til Euston.

Temple Mill

Temple Mill, største rangerbane-gård i London. Den er meget gammel, men moderniseret for få år siden. Der kommer tog fra alle regioner og afgår også til de 5 regioner England er delt op i.

På nedløbet er der 2 automatisk virkende luftbremser, de er computerstyrede, derefter 8 manuelt betjente luftbremser. Når toget kommer ind bliver loko koblet af og går i depot. Derefter går toget igennem, det bliver skilt ad, d.v.s. kæderne tages af for de forskellige steder vognene skal hen, alt rapporteres til et kontor ved hjælp af radio, det næste der sker er at rangermaskinen trykker det op med jævn hastighed, 2 rangermaskiner a 350 Hp. Derefter løber vognene ned til sortering, sporskifterne er drevet ved luft, meget hurtigvirkende. Der kan slippes 6 vogne ned ad gangen, 2 akslede. Der ekspederes 3000 vogne dgl. til hele England. Det sker dog af og til at der hober vogne op til The South, på grund af at der ikke er bremses på alle vognene. Alle tog der køres uden bremses er forsynet med betjent bremsevogn bagest i toget. Som før omtalt er BR meget bagefter hvad angår bremses på godsvognene. Hovedparten har ingen bremses eller forsynet med vakuum, kun de allernyeste, d.v.s. 4 aks. er forsynet med tryklufsbremser. Derfor er der også de fleste steder spor for den hurtige trafik, Inter City, og den langsomme trafik, godstog.

Jeg vil her rette en tak til alle dem der har hjulpet ved tilrettelæggelsen af denne tur.

Kombineret bro + tunnel via Storebælts Vestre Rende

Af C. E. Andersen

12

I det foregående er det vist, hvordan en tunnelforbindelse via Storebælts Østre Rende kan udføres langt billigere, end man tidligere har regnet med, såfremt der bruges gradienter, som er noget større end hidtil påregnet.

Denne chance angår imidlertid kun den halve Storebæltsforbindelse.

Under disse omstændigheder bliver forbindelsen via Vestre Rende stort set lige så bekostelig som forbindelsen via Østre Rende.

Dermed melder problemet sig, om det måske også er muligt at opnå besparinger eller forbedringer ved at udføre forbindelsen via Vestre Rende med gradienter, der er større end de 10–12 ‰, som karakteriserer de foreliggende projekter.

Det kan vel indvendes, at dette problem er uden aktualitet og praktisk interesse, efter at Folketinget har truffet definitiv beslutning om, hvordan tingene skal laves.

Men sagen har dog teoretisk interesse. I hvert fald har den det i samspil med omtalen af gradientproblemerne for Østre Rende.

En forbindelse via Vestre Rende med to jernbanespor kan udføres enten som en tunnel eller lavbro eller som højbro. Det er de alternativer, der er behandlet i Storebæltsudvalgets rapport. Både jernbanelavbroen og højbroen kan udbygges som kombinerede bane- og vejbroer. Der er også udarbejdet et projekt til en ren vejbro udført som højbro, tænkt som et supplement til banetunnelen.

Tunnelen vil koste ca. 600 mill. kr., nærmere bestemt 620 mill. kr. for en 14 ‰ tunnel med 7.560 m længde og 580 mill. kr. for en 17 ‰ tunnel med 6.720 m længde og udført i samme tunnellinie. Omkostningstallene er dog lidt usikre, idet de repræsenterer differencer

mellem tallene for tunneler under Østre + Vestre Rende og Østre Rende alene.

En lavbro med 6.000 m længde koster 430 mill. kr. som en ren jernbanebro. Den kan udbygges med en vej. Det koster 460 mill. kr. ekstra. Hvis den straks udbygges som kombineret jernbane- og vejbro, koster den 840 mill. kr.

En ren højbro, 6.040 m lang, med 36 m fri gennemsejlingshøjde i tre 220 m lange gennemsejlingsfag koster som jernbanebro 1.150 mill. kr. En senere udbygning med en vejforbindelse koster 630 mill. kr. ekstra. Udføres det hele samtidig, koster det 1.630 mill. kr.

En højbro med vej alene, 6.020 m lang, vil koste 1.080 mill. kr.

Alle de nævnte omkostningstal indbefatter udgifterne til de tilsluttede dæmninger m.m.

Lavbroen for jernbane alene er altså det billigste alternativ. Den koster 150 mill. kr. mindre end tunnelen med 17 ‰ stigning, som er det næstbilligste alternativ. Højbroerne er langt dyrere.

Lavbroens brobane bliver kun 6 m over vandfladen, og broen må beskyttes af skærme mod vind og bølgesprøjt. Broens underkant bliver blot 3 m over vandfladen.

Overfladeskibe, selv småskibe, vil ikke kunne sejle under broen. Dette er netop tilstræbt. Thi broen tåler ikke påsejling. Det beror ikke på, at den er en lavbro, men skyldes dens specielle, billige konstruktion.

Imidlertid er de østlige Østersøhavne baser for en kolossal flåde af undervandsbåde, og disse vil måske under øvelser eller under andre forhold netop foretrække at benytte Vestre Rende og sejle under lavbroen. I så fald indtræffer der en vis risiko for, at lavbroen kan blive påsejlet og blive revet ned, både bro-

bane og piller, så hovedforbindelsen mellem Øst- og Vestdanmark bliver afbrudt.

Dette gælder ikke blot for en lavbro med jernbanespor, men også for en bro med både jernbane og vej.

Det skal i denne sammenhæng bemærkes, at en bro over Østre Rende ikke bliver synderlig udsat for påsejling, og at den i værste fald ikke vil blive revet ned, men kun vil lide reparable skader på de påsejlingsbeskyttende konstruktioner.

En lavbro over Vestre Rende vil genere ikke blot sejladsen med fragtskibe, men også sejladsen med fiskerbåde og lystkuttere ja selv private motorbåde.

Når man har bygget en højbro mellem Tåsinge og Langeland af hensyn til besejlingen af Rudkøbing havn, er det ulogisk at ville bygge en lavbro mellem Fyn og Sprogø, hvorved Nyborg Havn trafikalt set vil blive beliggende inde i en fjord.

Differencerne mellem priserne for højbroer og lavbroer er desværre meget betydelige; det gælder både for rene jernbanebroer og især for kombinerede jernbane- og vejbroer.

Man står altså foran et dilemma: Spærring af sejladsen i Vestre Rende kontra investering af store ekstra pengebeløb for opretholdelsen af besejlingsmulighederne. Kan man komme uden om det på en eller anden måde? Måske ved at ty til større gradienter, det være sig såvel for broer som for tunneler?

Man kan lave en bro, hvis strækninger nærmest Sprogø og Fyn er lavbrostrækninger, og hvis midterparti er en højbrostrækning.

Dersom gradienten bliver 23 ‰, kan brobanen på blot 1.500 m strækning stige fra 6 m højde over vandfladen til over 40 m højde, hvilket

svarer til 36 m fri gennemsejlingshøjde. Allerede med 27 m gennemsejlingshøjde ville meget være vundet.

Det er altså muligt at udføre broen stort set halvt som højbro med gennemsejlingsmulighed og halvt som lavbro uden gennemsejlingsmulighed.

Prisen kommer da til at ligge mellem prisen for den rene højbro og prisen for den rene lavbro.

Prisforøgelsen i forhold til den laveste pris bliver trods alt betydelig.

Vil det være rimeligt at ofre så meget på at sikre den frie gennemsejling og at sikre broen mod påsejling af undervandsbåde?

En anden mulighed er at vælge tunnelen frem for lavbroen. Men det koster som sagt anseligt mere.

Kombineret bro-tunnel

Der er imidlertid et tredje alternativ, hvis man kan forøge gradienterne.

Fra Sprogø strækker der sig en lang række rev og undersøiske banker langt mod sydvest – Sprogøpullerne kaldes de – til et ret dybt farvand med kun få eller til sidst ingen banker, det egentlige strømløb og sejlløb, der følger Fyns kyst ved Knudshoved.

Man kan lave en kombineret dæmnings- og broforbindelse over Sprogøbankerne til en af de større banker. Her kan der laves en overgang mellem dæmnings- og brostrækningen på den ene side og på den anden side en tunnelstrækning, til Knudshovedhalvøen.

De detaljerede dybdemålinger, som blev udført i 1960'erne, og som skulle tjene som grundlag for undersøgelserne, er kun foretaget i et knap 2 km bredt bælte mellem Sprogø vestende og Knudshovedhalvøens nordlige del. Den eventuelle dæmnings-bro-tunnel-forbin-

delse må føres ad en sydligere linie, og for dette område foreligger der desværre ikke dybdekort med den nøjagtighed, som er påkrævet for fastlæggelsen af en linie, der er egnet for en dæmnings-bro-tunnel-forbindelse, endsige den bedst egnede linie.

Men allerede det foreliggende, magre kortmateriale tyder på, at det må være muligt at udføre en fast forbindelse her med en væsentlig kortere tunnelstrækning end i den nordlige linie, ganske vist med en større gradient, men ikke nær 23 ‰. Hertil kommer brostrækningerne. Men den samlede længde af tunnel- og brostrækningerne synes at kunne blive en del kortere end tunnel- og brostrækningerne i de nordlige linier.

Dette betyder, at bro-tunnel-forbindelsen kan udføres for en pris, der kommer til at ligge mellem priserne for tunnelerne og lavbroerne i den nordlige linie, altså mellem de 430 og de 580 mill. kr.

Den kan sikkert ikke blive lige så billig som lavbroen i den nordlige linie, trods dennes betydelige længde.

Men prisdifferencen vil sandsynligvis blive så lille i absolut mål, at det må blive overvejelse værd at få undersøgt mulighederne for at bygge en kombineret bro-tunnel-forbindelse og at få foretaget præcise prisberegninger herfor.

Prisdifferencen mellem en lavbro + tunnel i syd og en lavbro i nord må da afvejes i forhold til den gevinst, at Storebælts Vestre Rende kan vedblive at være gennemsejlingsfarvand.

Terminalanlæggene

Helhedsplanen for en Storebæltsforbindelse med jernbanespor alene omfatter også biltogsterminalanlæg, som er ret bekostelige.

Terminalanlæggene i Halskov og Knudshoved koster tilsammen 170 mill. kr., udbygget med to spor. En udbygning senere med hhv 3 og 4 spor koster 120–160 mill. kr. ekstra.

Perronerne eller ramperne kan enten betjene én-etages tog eller to-etages tog.

Anlæg med både én-etages perroner og to-etages perroner er en dårlig disposition. Og en blanding af togmateriel med både én og to etager er upraktisk.

Perronanlæg med én etage og togmateriel med én etage kan udnyttes langt mere fleksibelt, endda til både person- og lastbiler på alle perroner og i alle tog.

Dette kan resultere i en større effektiv kapacitet både af anlæggene og togmateriellet.

På visse tider er der mange personbiler og til andre tider mange lastbiler, som skal overføres. Derfor kræves der stor kapacitet af anlæg og tillige materiel for hver kategori for sig. Men hvis adskillelsen kan ophøre, kan den effektive kapacitet af spor, perroner og tog blive væsentlig forøget, og der kan under visse omstændigheder spares spor og perroner og i alle tilfælde en del togmateriel.

Et anlæg med to terminalspor og perroner kan forholdsmæssigt tjene flere tog pr. time end et anlæg med fire spor, fordi togenes ind- og ud-kørsler ikke virker gensidigt generende.

5 tog pr. time, svarende til 12 minutters ekspeditionstid, er da realistisk. Det gælder i hvert fald, hvis der bliver perroner ved begge sider af sporene, så togene kan tømme og fyldes samtidigt, eventuelt mange steder. Hertil kommer den ekstra fordel, at togene da kan være meget lange.

Der kan altså opnås en række fordele og tillige en række pengebe-

En Storebæltsforbindelse og en Kattegatsforbindelse som del af en integreret helhedsplan *Af C.*

Af C. E. Andersen

DLT har i årenes løb bragt talrige artikler om Storebælts- og desuden Kattegats-trafikproblemerne, ja var endda det første blad, der behandlede Øst-Vestdanmark-planerne i deres helhed. Disse artikler blev skrevet af cand. mag. C. E. Andersen, ophavsmanden til planerne om en effektiv trafikforbindelse over Kattegat under udnyttelse af Svanegrund. Han har i de senere år været medlem af »Teknisk Udvalg vedrørende en fast Storebæltsforbindelse« og har derfor ikke kunnet udtale sig om sagen, så længe udvalgsarbejdet stod på. Nu må det være aktuelt at få en à jour-ført oversigt over Øst-Vestdanmark-trafikplanerne og de perspektiver, der åbner sig ved at gøre brug af den nveste trafiktekniske udvikling.

Red.

DLT bragte i perioden juni 1954 – januar 1956 en omfattende artikelserie angående Øst-Vestdanmarkstrafikproblemerne, både Storebæltsforbindelsen og Kattegatsforbindelsen – og vel at bemærke som komponenter af en helhed.

Det var forøvrigt første gang, Kattegatsforbindelsen blev behandlet seriøst, sagligt og teknisk. Forf. havde allerede da gennem de foregående ca. femten år gjort talrige besøg både på Sjællandssiden og Jyllandssiden og besigtiget terrænet for at sikre, at de linieføringer, som på målebordsbladene synes gunstigst, var fuldtud tilfredsstillende.

Begge forbindelser foresloges udført som kombinerede jernbane- og vejforbindelser.

Den gang betød jernbanetrafikken mere end vejtrafikken, både kvantitativt og kvalitativt.

Senere tiltog vejtrafikken, så den blev den vigtigste, i alt fald den kvan-

titativt dominerende, selv i fjerntrafikken.

Men efter at det er blevet klart, at det er muligt at befordre biler ad banerne, endda i endnu større omfang end på vejene, og tilmed for små initialudgifter og driftsudgifter, er situationen nu atter den, at banemulighederne må tages alvorligt i betragtning, ja drages i forgrunden.

I de senere år er sagerne atter behandlet i DLT flere gange, bl.a. i en artikelserie september-oktober-november 1968 og en anden i maj, juli og august 1970. Den sidste omhandler specielt de muligheder, som bil-på-tog-befordring kan byde på ved bygning af en tunnelforbindelse mellem Røsnæs og Gyllingnæs. Disse muligheder er desuden behandlet i en artikel i »ingeniørens Ugeblad«, nr. 16, 1970.

Storebæltsudvalget har ikke beskæftiget sig med denne sag. Kommissoriet om undersøgelserne af

Kattegatsforbindelsen som et supplement til kommissoriet angående Storebæltsforbindelsen kom til på et fremskredet tidspunkt; og det lød kort og godt på, at man skulle undersøge en ren vejplan, og kun en sådan, dels som en helt gennemført fast forbindelse mellem Jylland og Sjælland, dels som en halv forbindelse, d.v.s. med bilfærgerute mellem Samsø og Røsnæs, udført med henblik på senere at kunne udbygges til den hele forbindelse.

Der kunne da ikke blive tale om at undersøge alle tænkelige muligheder.

Det ville koste både penge, energi, arbejde og tid, og det ville desuden forsinke fremkomsten af rapporten. Byrderne var i forvejen store, og tidsfristen var kort. Det ville have været ubehageligt for udvalgets medlemmer at skulle tage mange nye komplicerede opgaver op til detailbehandling i ekspres-tempo.

På den anden side ville det naturligvis have haft i det mindste akademisk interesse at få samtlige alternative muligheder belyst og sammenlignet.

Da problemet om en bil-på-tog-forbindelse er både stillet og behandlet i dette tidsskrift, omend for længe siden, må det være rimeligt at kommentere sagen i øjeblikkets lys. Det kan dog kun blive en kort omtale. Der må henvises til den gamle redegørelse. Men enkel-

sparelser ved at nøjes med terminaler med to eller tre spor og udelukkende med perroner og ramper for én-etages tog.

Men dette forudsætter, at der, når kapacitetsbehovet stiger, bygges et ekstra par terminaler andetsteds.

Det kan være i nogen afstand fra

Halsskov og Knudshoved, f.eks.
ved Slagelse og Odense.

Eller det kan være i en helt anden rute, bedst vel mellem Røsnæs og Gyllingnæs eller Kalundborg og Århus.

Behovet for materiel bliver ikke større, fordi det fordeles på to ruter. Medmindre dette da fører til,

at den samlede trafik stiger; men det er en anden sag.

Hermed melder problemerne sig om de økonomiske og trafikale muligheder, der byder sig ved at etablere ikke blot én, men to bilpå-tog-forbindelser mellem Øst- og Vestdanmark, sammenhørende i en helhedsplan.

te korrektioner og á jour-føringer skal fremføres.

Billig sænketunnel

Det påvistes den gang, at en sænketunnel med blot et enkelt jernbanespor til nød kunne afvikle trafikken. Grundtanken for den undersøgelse var, at det skønnedes, at en sænketunnel med blot et enkelt spor kunne udføres væsentlig billigere end en tilsvarende sænketunnel med to spor, måske endog for mindre end det halve, hvorved der åbnedes grundlag for at udføre anlægget ganske billigt og med mulighederne holdt åbne for en trinvis udbygning til større kapacitet, hvis det senere skulle blive påkrævet.

Storebæltsudvalgets undersøgelse gav imidlertid til resultat, at ensporede sænketunneler ikke er ret meget billigere end tosporede.

Forskellen andrager kun omkring 20 %, snarere mindre end mere.

Fremdeles blev det klart under udvalgsarbejdet, at sænketunneler, i det mindste i specielle udformninger, nu kan udføres overordentlig billigt.

De tosporede tunneler mellem Halsskov og Sprogø og mellem Sprogø og Knudshoved ville blive henholdsvis 6,720 og 7,560 sammenlagt 14,280 km.

De ville koste tilsammen 1540 mill. kr.

Dette beløb indbefatter også udgifterne for de tilsluttende dæmninger og åbne ramper. Men de er forholdsvis ubetydelige.

Ser man bort fra det, finder man, at gennemsnitsprisen pr. km tunnel bliver ca. 108 mill. kr. pr. km.

En banetunnel*) mellem Røsnæs og Samsø vil blive 13,3 km lang mellem dæmninger, der føres ud til 6 m-dybdekurverne, hhv. 1,7 km fra Røsnæs og 0,4 km fra Samsø.

En banetunnel*) mellem Samsø og Svanegrund, ligeledes mellem dæmninger til 6 m-kurverne, bliver 3,7 km lang.

De to tunneler henholdsvis øst og vest for Samsø strækker sig over dybder, der varierer næsten som for de to tunneler øst og vest for Sprogø. Følgelig må gennemsnitsprisen pr. km blive meget nær den samme.

For den samlede tunnellængde 17,0 km må udgifterne blive meget nær 1800 mill. kr., deraf ca. 1400 mill. kr. for tunnelen mellem Røsnæs og Samsø og ca. 400 mill. kr. for en tunnel mellem Samsø og Svanegrund.

Hertil kommer store udgifter til dæmningerne, som må blive meget længere mellem Sjælland og Jylland end mellem Sjælland og Fyn, alene over Svanegrund-Søgrund-Søby Rev næsten 20 km, ganske vist gennemgående over mindre dybder end dæmningerne, der slutter sig til Storebæltstunnelerne.

Desuden kommer hertil udgifterne til en bane over Samsø og banestrækninger fra kysterne til terminalerne på Røsnæs og Gyllingnæs, eventuelt på Sjælland til en terminal ved Kalundborg og i Jylland til en terminal ved Odder eller måske (senere) ved Århus og Horsens, begge steder i nærheden af motorvejen.

Terminalernes størrelse må afhænge af trafikens omfang.

I det Tekniske Udvalgs rapport var der både på Halsskov og Knudshovedhalvøen forudsat fire spor i terminalerne i deres fulde udbygningstilstand, deraf ved de to eller tre spor perroner for to-etages tog.

Det må være rigeligt at lave tre spor i hver terminal i den sluttelige tilstand, hvis der etableres en nordlig forbindelse. Sporene bør dog udføres med større længde eller anlægges således, at de kan for-

længes, så der kan køres med 1000 m tog.

Når togene kun får én etage, kan perronerne og ramperne udføres billigt. Selv med perroner ved begge sider af alle sporene kan terminalanlæggene udføres for moderate beløb.

På grundlag af omkostningerne for terminaler med to, tre og fire spor udført som skitseret i rapporten, skønnes det, at terminalerne for én-etages tog kan udføres for ca. 50 mill. kr. hver med to spor og 100 mill. kr. med tre eller fire spor.

Mængdebehovet for togmateriel må principielt blive nogenlunde det samme, uanset om togmateriellet kører på én rute eller to ruter.

Dette gælder dog kun, hvis den samlede trafik forbliver uforandret. De to ruter vil få større trafik tilsammen end en enkelt, fordi de ikke blot supplerer hinanden, men også kompletterer hinanden, idet de kan tjene forskellige trafikale opgaver. Derfor bliver der behov for mere togmateriel, hvis der etableres to forbindelser.

Der kræves også mere togmateriel, hvis omløbstiden bliver større.

En biltogsforbindelse mellem Kalundborg og Gylling bliver ca. 65 km lang mod ca. 22 km mellem Halskov og Knudshoved. Til gengæld kan der med fordel køres med større hastighed på den lange rute. Køretiden må her blive 40-45 minutter mod 15-20 minutter på den korte rute. Terminaltiderne bliver ens for den korte og den lange rute, 12-15 minutter ved forceret drift, evt. omkring 20 minutter ved jævn daglig drift.

*) Tunnelerne er beskrevet detaljeret i DLT maj, juli og august 1970. Her skal blot fremhæves, at stigningsgradienterne ikke behøver at overstige 17‰ mellem Røsnæs og Samsø og 13‰ mellem Samsø og Svanegrund.

Togenes omløbstid vil da blive 1-1¼ time på den korte og 1¼-2 timer på den lange rute.

Derfor må der bruges flere tog i forhold til turenes antal, i gennemsnit omkring halvdelen gang så mange.

Anskaffelsen af togmateriel kan ske i trit med trafikens tiltagen, til stadighed afstemt efter behovet.

Alt togmateriellet bør kunne bruges på begge ruter, bl.a. af hensyn til trafikens variationer fra time til time og måned til måned og undertiden påvirket af vejforholdene, desuden varierende forskelligt for personbilerne og lastbilerne.

Dette forudsætter, at togmateriellet kan overføres fra Korsør til Kalundborg. Både lokomotiver og vogne bør kunne køre ad de eksisterende baner via Slagelse og Værslev.

Biltransportvogne er både højere og bredere end jernbanevogne iøvrigt.

Derfor må det ene spor på strækningen mellem Korsør og Slagelse forskubbes, så afstanden mellem de to spor bliver tilstrækkelig for kørsel med de brede biltransportvogne. Sporforskydningen kan gennemføres, når slidte skinner skal udskiftes med nye; de kan da udføres for små udgifter.

Desuden må viadukterne over banen ombygges. Men der er kun ganske få viadukter på den pågældende strækning. Motorvejviadukten ved Korsør kan omgås af sporet fra terminalen til banen.

Mængden af togmateriel

Et biltransporttog har nogenlunde samme kapacitet som en stor bilfærge.

Hvert terminalspor kan let ekspedere 5 biltog i timen, hvis der bliver perroner ved begge sider, så bi-

lerne kan køre ud og ind samtidig. Terminaler med tre spor kan altså ekspedere 15 tog i timen. Det må være tilstrækkeligt for Storebæltsforbindelsen, hvis den suppleres af en Kattegatsforbindelse.

Kattegatsforbindelsen får sikkert størst trafik, i hvert fald hvis taksterne bliver lave og nogenlunde lige store for de to ruter.

Udføres der firesporede terminaler ved Kalundborg og Gylling, kan de ekspedere 20 tog i timen.

Det bliver ialt 35 biltog i hver retning for begge ruter tilsammen pr. time.

Selve tunnelerne kan tage mange flere tog, ja dobbelt så mange. Men det forudsætter store terminaler. Der kan næppe nogensinde blive behov for mere end 35 togaftage pr. time og foreløbig ikke nær halvt så mange, som banen kan tage.

Køres der med tog, der lejlighedsvis er 1000 m lange, helt igennem kun med én etage, som halvt optages af personbiler og halvt af lastbiler, bliver deres kapacitet ca. 100 personbiler og 35-40 store lastbiler. Følgelig kan 35 tog befordre 3500 personbiler + 1300 store lastbiler eller et noget større antal mindre lastbiler pr. retning og time. Kapaciteten bliver altså omkring 5000 biler i timen, når de 30 % er lastbiler.

Ifølge Storebæltsudvalgets rapport er kapaciteten af den 6-banede Storebæltsbro og 4-banede Samsøbæltbro, når de 30 % er lastbiler, hhv. 1920 og 1200 biler i timen ved serviceniveau C, som er karakteriseret ved, at trafikafviklingen er stabil, men at hastigheden og manøvremuligheden er begrænset af trafikmængden, og at valg af hastighed, vognbanedrift og overhalinger begrænset for de fleste biler.

35 tog i timen pr. retning har altså langt større kapacitet end begge broernes 10 vognbaner.

Regnes der med, at der allerede i første udbygningstrin indsættes 6 tog i timen på hver rute, d.v.s. 10 minutters drift, kræves 6-7 tog på Storebæltsruten og 10-12 tog på Kattegatsruten, ialt 15-20 tog. Det må i første omgang være tilstrækkeligt at benytte togformationer med begrænset og varieret længde, typisk 500-750 m. Der behøves da kun 10-15 fuldstøre togstammer, hvortil kommer reservemateriel.

Hvis sådanne tog fremstilles i storserier, vil de formodentlig koste omkring 10 mill. kr. pr. stk. For 15 tog bliver det 150 mill. kr.

Her til må komme 20-40 lokomotiver, alt efter om hvert tog skal have et eller to lokomotiver.

Prisen for de før omtalte schweiziske lokomotiver er ikke forf. bekendt. Men det kan anføres, at ASEA for tiden fremstiller 6 lokomotiver til Österreichische Bundesbahn af en type, der er lidt tungere og kraftigere end de nyeste standardlokomotiver, som ASEA har bygget til Sveriges Järnvägar. Disse østrigske lokomotiver er ikke så kraftige som de omtalte schweiziske lokomotiver; men de kan dog udvikle 4000 kW varigt og langt mere i korte perioder. Med hensyn til deres adhæsionsegenskaber er disse svenskbyggede lokomotiver fremragende, vel endnu bedre end de schweiziske, takket være thyristor-strømregulering. Så de vil formentlig være fyldestgørende, skønt de kun har to-akslede boggi-er.

Disse 6 lokomotiver koster tilsammen omkring 19 mill. svenske kr., d.v.s. 4,4 mill. d. kr. pr. stk. 20 sådanne lokomotiver vil altså koste ca. 100 mill. kr. De samlede udgifter til togmateriel bliver altså omkring 250 mill. kr.

Omkostninger

Udgifterne til heltidsplanen bliver ifølge det foregående omtrent således:

	mill. kr.
Tunnel mellem Halsskov og Sprogø	600
Bro + tunnel mellem Sprogø og Knudshoved	500
Tunnel mellem Røsnæs og Samsø	1400
Tunnel mellem Samsø og Svanegrund	400
Dæmnings i Storebæltsforbindelsen	150
Dæmnings i Kattegatsforbindelsen	300
Baneanlæg på Samsø, Røsnæs og Gyllingnæs	200
Terminaler på Halsskov- og Knudshovedhalvøen,	
1. udbygningsfase	100
2. udbygningsfase	100
Terminaler ved Kalundborg og Gylling,	
1. udbygningsfase	100
2. udbygningsfase	100
Jernbaneelektrificeringer	200
Andre anlæg	100
Togmateriel til første udbygningsfase	250
Togmateriel til senere udbygningsfaser	500

Ialt 5 mia. kr

Heraf dog kun ca. 4 mia. kr. for første udbygningsfase. Og selv den byder på nogenlunde lige så stor kapacitet som en vejbro.

Dette beløb er lidt større end det, der måtte kræves til hver enkelt af de to trafikforbindelser udført som broforbindelser, den ene for jernbane og veje, den anden for veje alene men til gengæld med lange tilsluttende nye motorveje på Sjælland og i Jylland.

Til gengæld bliver resultatet rigtignok også to forbindelser.

De får meget stor kapacitet hver for sig, og de kan tjene forskellige trafikopgaver.

De vil tilsammen gøre det muligt, at person- og lastbiler fra ethvert sted i Østdanmark kan køre til ethvert sted i Vestdanmark på kort tid.

Tilmed vil chaufførerne ankomme til Sjælland, Fyn og Jylland udhvilet, og måske styrket af Storebæltskaffe eller Kattegatsfrøkost, så de ikke behøver at opsøge et spise- og hvilested straks efter, at de har passeret Storebælt eller Kattegat på lange søvndyssende brostrækninger, indesluttet mellem broernes vindskærme.

I den skitserede helhed kan Storebæltsforbindelsen og Kattegatsforbindelsen ikke adskilles, i hvert

fald ikke med hensyn til anlægs- og driftsøkonomi.

Når der skal fastsættes takster for de to forbindelser, er det nærliggende at vælge dem, så de kommer til at svare til de respektive udgifter til anlæg og drift.

Taksterne bør næppe være ens for Storebæltsforbindelsen og Kattegatsforbindelsen. For den sidste bliver både anlægsudgifterne og driftsudgifterne mellem, 1½ og 2 gange så store. Så taksterne må blive højere.

Til gengæld kan der spares store kørselsomkostninger og megen tid, når selv personbilerne og lastbilerne kan køre f.eks. fra København til Århus på mindre end 3 timer. Så de noget højere takster på Kattegatsforbindelsen vil næppe virke afskrækkende.

Trafikken vil sikkert fordele sig efter de to forbindelsers naturlige opland vest for Storebælt og Samsøbælt. Der er ca. halvanden gang så mange indbyggere i Jylland nord for Vejle som i Jylland syd for Vejle + Fyn. På den anden side bor mange nordjyder langt fra Kattegatsforbindelsen, så de vil næppe passere bælterne så hyppigt som de, der bor i det sydlige Jylland og på Fyn.

Trods alt vil Kattegatsruten sandsynligvis blive benyttet af flere privatbiler og lastbiler end Storebæltsruten. Dens trafik vil for en stor del blive nyskabt trafik. Den samlede trafik vil blive meget stor på begge ruter, langt større end på Storebæltsruten, hvis den bygges alene.

Dette må holdes for øje, når økonomien af helhedsplanen for Danmarks øst-vest-trafik, omfattende begge forbindelser, skal vurderes i forhold til økonomien af den »halve« plan, der kun omfatter den ene af forbindelserne.

Sundhed og trivsel på arbejdspladsen

I dagens debat indgår med stadig større styrke kravet om forbedringer for de mennesker, der nødvendigvis må arbejde på skiftehold.

Gennem årene har der været et anseligt antal undersøgelser for at få fastslået de skadelige virkninger f.eks. søvnløshed, mavesår, familieproblemer o.s.v., som er en følge af unormale arbejdstider.

Stort set udviser undersøgelsesresultaterne den samme tendens, men man bevæger sig stadig på det teoretiske plan. Det er først i de senere år, LO virkelig har vist interesse for denne, for mange arbejdstagere, alvorlige belastning. Om årsagen hertil kan meget nok fremføres, men der er en sammenhæng i, hvor mange, der arbejder på skiftehold og dermed styrken bag kravet om forbedringer. Andre mere generelle ting har været prioriteret højere. Hvis fagbevægelsen havde sat mere ind på ansættelsen af bedriftslæger for mange år siden og samtidig havde rejst kravet om en specialuddannelse af disse, kunne man være nået et godt stykke hen ad vejen med arbejdet for at modvirke de uheldige virkninger af skiftende arbejdstider. Generelt set er der sket en beskeden nedsættelse af arbejdstiden for skiftehold – vel det eneste fremskridt at få øje på.

I de tidligere nævnte undersøgelser har man konstateret, at stadigt skiftende tider over hele døgnet er mere helbreds-mæssigt belastende end de konstante skifteholdstider, hvilket skulle indebære en større hensyntagen hertil.

Dette hensyn ville nok også have været stærkere, såfremt antallet af beskæftigede ved ukonstant skifteholdsarbejde udgjorde et meget større antal af det samlede antal beskæftigede. Desværre er det med

tanke på lokomotivpersonalet ikke tilfældet.

I vort velfærdssamfund er det ikke alle minoriteter, der tilgodeses på samme måde.

Fra lægelig side erkender man i dag, at hele det arbejdspladsmæssige område har været forsømt, idet det er meget få timer – 10–12 i antal – en lægestuderende beskæftiger sig med det. Bedriftslægeordningen har ikke en udbygning, som den i et moderne samfund bør have det. Har en arbejdstager fået invaliderende skader – på grund af dårlige arbejdsforhold – er den pågældende blot overgået i invalidepensionisternes rækker, og en ny er blevet antaget til det skadelige arbejde.

Man har i de senere år opbygget en sikkerhedstjeneste på arbejdspladserne for at mindske arbejdsulykkernes antal mest muligt – men man har ikke været i den situation at kunne koble den lægelige ekspertise på og lade alle helbreds-mæssige ulemper overgå til sikkerhedstjenesten.

Som tidligere nævnt har lægerne nemlig ikke en uddannelse, der til fulde dækker området, og der må, som følge heraf, påregnes at gå nogle år, før man kan være dækket ind.

Men et har man altså kunnet fastslå, og det er de skiftende arbejdstiders uheldige følger. Alle har kunnet læse herom, og hvordan er så den hjælpende hånd i denne sammenhæng?

I den offentlige sektor har man lavet personaleloft for alle. En følge heraf er at ferie og fridage ikke kan gives i et omfang, der er rimeligt. De i forvejen belastede må finde sig i overarbejde og andre indgreb i privatlivet, som gør, at staten og dermed samfundet bliver dårlige arbejdsgivere i de ansattes øjne.

Man skal nok komme til at høre om regeringens og folketingets sto-

re interesse for at få sundheds- og dermed velfærdstilstandene forbedret i privatindustrien, men det ville være skønt, om man ville være foregangsmænd i dette store samfundsproblem, som skifteholdsarbejde er, ved at gøre noget nu på statens egne arbejdspladser.

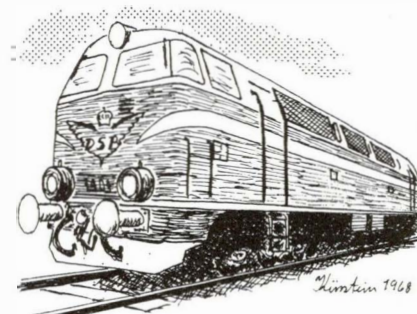
G. A. Rasmussen.

Strid om procenter

Generaldirektør Povl Hjelt påminder i sin artikel i B.T. den 26-7-73 om, at driften på S-togene er udvidet med 33%, men glemmer at fortælle, at personalestyrken til denne driftsforøgelse ikke er steget tilsvarende. Jeg har udregnet det sådan. Før 1-10-72 var der 150 mand til at køre ca. 660 timers kørsel om dagen, udregnet således 150 mand – 25, som har fri = 125 mand. Det giver et gennemsnit på 5,17 timer.

Efter 1-10-72 var der 180–192 mand til at køre ca. 880 timers kørsel om dagen. Jeg har brugt 192 mand ved udregningen, udregnet således 192 mand – 32 mand, som har fri = 160 mand. Det giver et gennemsnit på 5,30 timer, altså en merforøgelse på 13 min. om dagen pr. mand. Sådan klarer man forøgelse af driften ved DSB i en tid, hvor man taler om kortere arbejdstid. Det kan måske give en forståelse af, hvorfor der så let opstår problemer på S-togene. Ved udregningen er kun brugt den rene kørsel. Pauser, forberedelse og afslutning er ikke medregnet.

Lkas. *Otto Frahm Pedersen,*
ddt Kh.



Trafikråd for hovedstadsområdets kollektive trafik

Nedsættelsen af trafikrådet er en følge af loven om hovedstadsområdets kollektive personbefordring. Ifølge denne lov overlades anlæg og drift af banerne i hovedstadsområdet til DSB, mens et særligt kommunalt busselskab med deltagelse af Københavns og Frederiksberg kommuner samt Københavns, Frederiksborg og Roskilde amtskommuner, skal varetage bustrafikken. Dette busselskab skal påbegynde driften senest 1-10-74.

Trafikrådet har som opgave at fremme koordineringen af anlæg, linieføring, trafikbetjening, takstsystem og takstniveau for såvel baner som busser. Denne koordinering skal trafikrådet sikre dels gennem beføjelser, som rådet har ifølge lovgivningen, og dels gennem aftaler med trafikvirksomhederne i området. Trafikrådet skal herved sikre den optimale fordeling mellem de forskellige dele af transportapparatet.

En vigtig opgave for trafikrådet bliver også inden 1-10-76 at udarbejde et forslag til forening af bane- og busdrift i hovedstadsområdet og til fordeling af udgifterne.

Trafikrådet består af 13 medlemmer. DSB er repræsenteret ved generaldirektør Povl Hjelt og kontorchef Ole Andresen.

Påskønnelse

Gdt har givet udtryk for sin bedste tak og påskønnelse over for rgfm H. J. Pedersen, Vg, opt T. Pedersen, Vg, lkf. E. Kjeldahl, ddt Ar, og m-ing J. Sindberg, ddo Ar, i anledning af, at de pågældende ved god agtpågenhed og resolut handlemåde har været stærkt medvirkende til at afværge en faresituation i forbindelse med ekspedition af tog 380 den 28-3-73 på Viborg station.

PERSONALIA

Forfremmelse til lokomotivfører (17. lrm.) efter ansøgning pr. 1-7-1973

Lokomotivførerne (13. lrm.):
W. P. Andersen, ddt Ar i ddt Rf.
N. M. J. Bruus, ddt Od i ddt Rf.

Forfremmelse til lokomotivfører (17. lrm.) efter ansøgning pr. 1-8-1973

Lkf. (15. lrm.) W. A. S. Andersen, ddt Fa i ddt Fa.

Forfremmelse til lokomotivfører (17. lrm.) efter ansøgning pr. 1-8-1973

Lokomotivførerne (13. lrm.):
E. M. Lyhne, ddt Str i ddt Str.
L. Jensen (Havnbjerg) ddt Ko i ddt Ko.

Forfremmelse til lokomotivfører (13. lrm.) pr. 1-7-1973

Lokomotivassistenterne (10. lrm.):
N. B. Kristensen, ddt Kh i ddt Kh.
J. J. K. Ettrup, ddt Rf i ddt Rf.
S. A. Adolphsen, ddt Kh i ddt Kh.

Forfremmelse til lokomotivfører (13. lrm.) pr. 1-8-1973

Lokomotivassistenterne (10. lrm.):
O. Andersen, ddt Ko i ddt Ko.
P. Christensen, ddt Hg i ddt Hg.
B. F. Skriver, ddt Ro i ddt Ro.
C. E. Pedersen, ddt Es i ddt Es.
W. B. Jorgensen, ddt Ro i ddt Ro.
E. Vestenbæk, ddt Gb i ddt Gb.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-7-1973

Lkf. (13. lrm.) K. A. Nielsen (Åbyhøj), ddt Gb i pkt.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-8-1973

Lokomotivførerne (17. lrm.):
J. Røddik, ddt Gb i ddt Ar.
B. Jessen, ddt Rf i ddt Fa.

Forflyttelse pr. 1-7-1973

Lkf. (13. lrm.) N. C. Rasmussen, ddt Vg i ddt Ab.

Overgået til anden stilling efter ansøgning pr. 1-8-1973

Lkf. (korelærer og censor) (17. lrm.) H. Hansen (Veber), ddt Hgl, lkf. (17. lrm.) ddt Gb.
Lkf. (17. lrm.) H. S. Hansen, ddt Gb, lkf. (15. lrm.) Vkoø.

Overgået til anden stilling efter ansøgning pr. 1-7-1973

Lkf. (17. lrm.) C. J. Clausen, ddt Ar, ktas II (3. lrm.), ddo Ar.

Afsked efter ansøgning pr. 30-9-1973

Lkf. (17. lrm.) V. G. Berg, ddt Ar gr. alder m/ pension.

Afsked efter ansøgning pr. 31-7-1973

Lkas. (10. lrm.) H. E. M. Madsen, ddt Hg.

Dødsfald

Lokomotivfører (13. lrm.) T. E. Andersen, Godsbanegården, er afgået ved døden den 1-8-1973.

Lokomotivpersonalets Hjælpefond

I henhold til hjælpefondens vedtægter uddeles i december understøttelser på 50-100 kr., der kan søges:

1. Af medlemmer.
2. Af pensionerede lokomotivmænd.
3. Af enker efter lokomotivmænd.
4. Af forældreløse børn under 18 år af de under 1., 2. og 3. nævnte.

Ansøgningsskemaet kan fås på foreningens kontor og må senest den 1. december være tilbagesendt til Lokomotivpersonalets Hjælpefond, Hellerupvej 44, 2900 Hellerup.

Ansøgere, hvem understøttelse bevilges, vil modtage underretning herom i december.

Lokomotivfører A. Henriksen og Hustrus Legat

Renterne af legatkapitalen uddeles efter ansøgning til trængende lokomotivmænd, som er eller ved deres afsked var stationeret ved Fredericia driftsdepot, eller trængende enker efter sådanne.

Der uddeles indtil 3 portioner á 50 kr. årligt af renterne fra ca. 3.000.- kr. legatkapitalen andrager, og ansøgning herom indsendes til Dansk Lokomotivmands Forening, Hellerupvej 44, 2900 Hellerup, senest den 1. december.

Studierejse til Berlin

Landsoplysningsudvalget planlægger en studierejse til Vest- og Østberlin i tidsrummet 29-10-2-11-1973. I et følgende nummer af DLT bringes et program om turen. Afrejse fra København H d. 29-10 kl. 22 og ankomst samme sted 2-11 kl. ca. 16.



E. Greve Petersen modtager som ældste 25 års jubilar i 1956 skærf og kæde

Forsikringsagenturforeningen

I 1971 indførte Forsikringsagenturforeningen for Tjenestemænd – i lighed med andre forsikringselskaber – en ny form for indbo/ansvarsforsikring, hvis væsentligste forbedringer var

1. dækning for madvarer i køle- og fryseanlæg mod beskadigelse ved strømafbrydelse m.m.
2. rejsegodsforsikring
3. nyværdi-erstatning
4. bedre tyveridækning m.m.
5. indeksregulering af både præmie og standardforsikringssummerne.

Det er en mere moderne og tidssvarende forsikringsform, der dermed blev indført, og det bør nævnes at vi orienterede nærmere herom her i bladet i sommeren 1971.

Siden da har vore tillidsmænd omtegnet en væsentlig del af vore medlemmer til den nye form.

Tilbage er imidlertid endnu en del medlemmer, som ikke har haft besøg af en tillidsmand, og da vi er af den opfattelse, at alle vore medlemmer bør have den effektive forsikringsdækning, og vi ikke på anden måde har mulighed for at komme i kontakt med de enkelte medlemmer, har bestyrelsen besluttet at alle, som ikke gennem en tillidsmand eller på anden måde, er blevet omtegnet inden 1. januar 1974, automatisk vil blive omtegnet fra denne dato.

Dette vil som en gennemsnitsregel betyde en præmiestigning for de pågældende på 2-3 kr. pr. måned, nogle lidt mere andre lidt mindre, alt efter hvordan forsikringen er under den gamle form.

De kan naturligvis sikre Dem den nye form straks, ved henvendelse til vor stedlige tillidsmand, eller direkte til vort hovedkontor: Parallelsvej, 2800 Lyngby, tlf. (01) 87 88 11 – lokal: tjenestemandsafdelingen.

Hvis De – mod forventning – ikke ønsker den nye form, beder vi Dem meddele os dette, og vi må i så fald, af tekniske årsager desværre annullere Deres gamle indbo/ansvarsforsikring fra 1. januar 1974.

Med venlig hilsen

Forsikringsagenturforeningen for Tjenestemænd

Lokomotivmændenes

Jubilæumsforening u 1. distrikt

afholder sin årlige fest onsdag den 3. oktober kl. 12.30 på Dan Hotel i Rødby Havn.

Ved det store kolde bord og efterfølgende kaffe vil vi hylde årets jubilarer, og håber at så mange som muligt af foreningens medlemmer deltager. Prisen for traktementet bliver uændret kr. 60,- med efterfølgende Punch-Bolle på Østersøen.

Der vil for deltagerne være bestilt plads i tog 230 afg. Kh. kl. 10.00.

Benyt indtegningslisterne på depoterne, disse vil blive nedtaget fredag den 28. september. Telefonisk eller skriftlig tilmelding

Hvad er jubilæumsforeningen?

som man kalder den i daglig tale; en forening, hvor man en gang årlig, under kammeratlige former, samles for at hylde de medlemmer, der i løbet af året har haft jubilæum ved DSB.

Starten af foreningen kan ikke helt nøje tidsfæstes, men er sket i 1890 eller 1891, altså i en tid, hvor de faglige organisationer endnu ikke var stiftet, og hvor der skulle indhentes tilladelse hos DSB's ledelse for at danne foreninger. En sådan fik lokomotivførerne i 1. distrikt, men foreningen måtte kun have selskabelig karakter og kom til at hedde »Lokomotivførernes Jubilæumsforening i 1. distrikt«. Det stiftende navn holdt man til 1960, hvor DLF fik enhedsafdelinger, og har siden optaget alle kategorier af lokomotivmænd i foreningen. Siden starten har foreningens medlemmer været samlet en gang årlig, som regel i oktober, og ved skiftende traktementer hyldet årets jubilarer samt overleveret foreningens skærf og kæde til den ældste 25 års jubilar. Skærfet får af bæreren påsat en sølvplade og har idag 50 af disse, kæden har en medaillon, og nu afdøde lokomotivfører Børresen har i et stykke smedet smedenes stamfader »Tubalkain« som motiv. Herudover skal nævnes at alle medlemmer modtager foreningens sølvmedaille ved sit 25 års jubilæum.

Vi ville gerne om man kunne holde liv i disse gamle traditioner, og at den moderne tidsalder vil fortsætte den kollegiale samhörighed der kommer gennem et kammeratligt samvær udover de lokalt prægede. Vil du være med til at fastholde disse traditioner kan du melde dig hos bestyrelsen, der p.t. er:

Lkf. S. G. L. Pedersen, sekretær, Rf. J. E. Profft, Gb., kasserer, Jørn Thillemann, Gb., formand.

På gensyn

bestyrelsen.