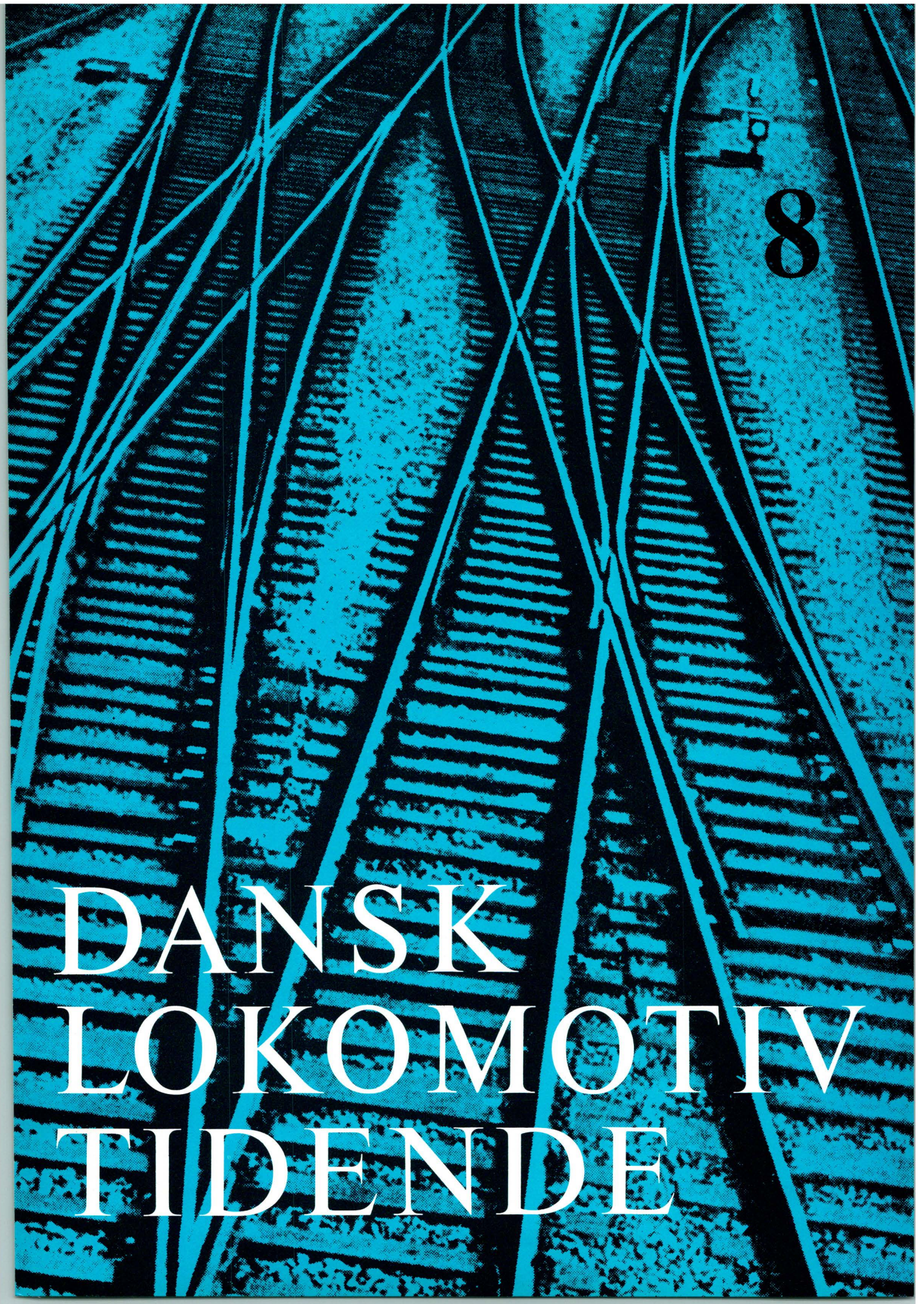




8

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. SEPTEMBER 1974 - 74. ÅRGANG

8

Indhold:

Bevidst holdning	2
Aktuelle forbrugerpolitiske spørgsmål .	3
Kongresreferat	7
Hurtigbaner med store profiler	12
Personalia	18

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.

Privatkapitalen har magt til at styre en kurs som kommer til udtryk i mange forhold. For eksempel i indkomsterne, noget der umiddelbart påvirker den enkelte; men f.eks. også i det kollektive transportsystem som er under stadig pres fra privatkapitalistiske interesser, og støttes bravt heri af ihvertfald et enkelt politisk parti af borgerlig observans specielt under dække af den nuværende økonomiske situation. Man ønsker at skære ned på det offentliges udgifter og fremsætter påny tanker om at lade dele af statsvirksomhed overgå til privatvirksomhed. Befolkningen i al almindelighed gør sig ikke større overvejelse af nytten i at opretholde et kontinuerligt, sikkert og billigt kollektivt trafiksystem, al den stund, at samme systems underskud kontra den tyngende skattebyrde let hos den enkelte gøder den jordbund, hvorpå kapitalinteresserne driver deres hetz mod offentlig virksomhed. Det er for letkøbt et spil kapital og medløbere har over for lønmodtagerne. Vi bør være mere bevidste i forholdet til samfundets interesser. Vi bør erkende, at i hensynet til helheden, må vore muligheder for fri udfoldelse begrænses, thi ingen bør gå rundt med den tro, at denne udfoldelse trives bedst ved, at den enkelte, går rundt og gør, som han eller hun selv vil. Det er netop en af grundene til, at den økonomiske kedel koger over. Også i transportsektoren må bremses stærkt op for de kræfter, som hævder, at det er sundest at lade privatkapital udvikle og styre transportsystemerne. Men hvordan skal man overbevise den del af befolkningen, som, hvis den virkelig vil, i fællesskab kan udøve en politisk magt, der kan ændre forholdene. Kendsgerningerne bør udbredes blandt befolkningen. Vore modinteresser kontrollerer de aviser, som har størst udbredelse. Den hårde kendsgerning er jo den, at de aviser, som virkeligt vil tjene og bakke lønmodtagernes interesser op, svigtes af lønmodtagerne selv. Vi, der er beskæftiget ved kollektiv trafik, bør være de sidste til at bygge med på den udvikling privatkapitalistiske interesser sigter mod, ikke for af opretholde beskæftigelse for beskæftigelsens skyld, men fordi vi, ligesom det store flertal af befolkningen, som samfundsborgere, må være interesseret i, at den kollektive trafik nok skal være rationel, men alligevel så veludbygget, at der gives dækning selv de tyndest befolkede steder af sociale og udviklingsmæssige hensyn. Det er den pris, som kapitalen, der søger profit, ikke vil betale. Fællesskabet har sin pris, men det tjener lønmodtagerne bedst, at prisen betales.

Aktuelle forbrugerpolitiske spørgsmål

3

En samtale med kontorchef Helle Munch-Petersen, Forbrugerrådet om aktuelle forbrugerpolitiske spørgsmål.

Vi begynder interviewet med at sige til kontorchef Helle Munch-Petersen:

Hvordan virker de stadige og hastige stigninger på varer og tjenesteydelser ind på hhv. forbruger og forbrugerråd?

At vi egentlig føler os forfærdelig magtesløse! Da de store prisstigninger kom på levnedsmidler, protesterede Forbrugerrådet imod, at tilskuddet til mælkepriserne faldt væk.

– Og jeg tror nok, at Forbrugerrådet mere og mere vil gå ind for en prispolitik, der siger, at der må være nogle få vigtige levnedsmidler, som man holder på et rimeligt prisniveau.

Kamp for rimelige priser.

Har der været kraftige reaktioner fra forbrugernes side?

Vi får henvendelser, der spørger: »Kan Forbrugerrådet dog ikke gøre noget?« Og da må vi erkende, at vi er svage, og at vi føler os magtesløse. Bevares! Vi er medlemmer af Monopolrådet, men det er jo også svagt. Og Forbrugerrådet kan ikke hamle op med en udvikling, der kommer udefra, f.eks. på råvarepriser m.v.

Men noget kan Forbrugerrådet vel gøre? Vi kan slås for, at markedet bliver mere gennemsigtigt, at lovgivningen bliver sådan, at man virkelig kan følge priserne og sætte ind, hvor der er urimelige avancer.



Og hvad er urimelige avancer?

Ja, så kommer jo skænderiet i Monopolrådet og andre steder om, hvad der er urimelige avancer. Og da er det klart, at Forbrugerrådet hele tiden må være det restriktive – og sige: »Det dér er for meget! Vi må hele tiden søge at holde igen!

Takster for baner og busser.

Men bestræbelserne samler sig vel ikke alene om fødevarer, – også takstforhøjelserne f.eks. er inde i billedet, herunder billetpriser?

Her må det være et forbrugersynspunkt, at den kollektive trafik holdes så billig som muligt. Og det må vel også være et samfundsøkonomisk ønske, at den kollektive trafik er »venlig«, så de brede forbrugerkredse får lyst til at bruge den, så man sparer på veje, olie, biler m.m.

Nu ventes månedskortene i hovedstadens busstrafik at stige fra 54 kr. til 70 kr?

Jeg synes, at det er en forkert trafikpolitik, at man ikke søger at holde disse priser så langt nede som

muligt. Jeg synes også, at det er en kortsynet politik, når man nedlægger bane- og buslinier, fordi de ikke i øjeblikket betaler sig. Det er for kortsigtet en trafikpolitik!

Varesortimenter – materialer

Det stadig udvidede varesortiment skaber også problemer?

Ja, det bliver mere og mere vanskeligt at finde ud af hele »varejunglen« og tjenesteområdet. Så længe vi ikke har et apparat, der kan hamle op med hele den reklamepåvirkning, der er, er vi jo faktisk inde i en udvikling, hvor vi køber ting, som vi ikke bryder os om. Der er et vældigt behov for at få en forskning i gang til at finde ud af: Hvad er det egentlig forbrugerne vil have? Det ville være lettere for Forbrugerrådet at stille krav, hvis man havde et videnskabeligt materiale, der viste, hvilken vej man skal gå.

Hvad tænker De på konkret?

F.eks. på biler. Hvis man havde fortalt forbrugerne på et tidligt tidspunkt, at ved at gøre benzinen så fuld af bly, ødelægges det miljø, du bor i, havde vi ikke været så interesseret i at efterspørge fart! Men vi får ofte kun en halv forklaring – og ofte kun fordelene ved de nye ting.

Der kommer også stadig nye materialer på markedet?

Ja. – og det er også et vældigt problem. Mange af de nye materialer har vist sig helt fremragende til at erstatte andre ting. Men igen dér: Vi er uvidende; vi ved ikke nok! – Og går vi over i ressourceområdet, se så hele problematikken omkring atomkraften!

Forbrugerrådet har sendt en henvendelse til folketinget og opfordret til, at man ved noget mere, inden man beslutter sig.

Klagemuligheder

Det er vigtigt, at forbrugeren har let adgang til klage – og at en sådan adgang er billig, henholdsvis gratis?

Vi har her i Forbrugerrådet i mange år haft en klagecentral. Men vi har ikke nær kapacitet eller sagkundskab nok til at dække alle områder. Vi har ofte – for at skaffe sagkundskab – gået i samarbejde med brancherne og oprettet en række klage- og ankenævn. Men vi har hele tiden følt, at der var behov for en koordinering. Og det hele var baseret på frivillighed. Derfor har vi været stærkt interesseret i oprettelse af et centralt klagenævn, hvor forbruger og erhvervsliv mødes og træffer afgørelser. (Der skal være både juridisk og teknisk bistand).

Det nye Forbrugerklagenævn

Vil alt dette ske, når det nye Forbrugerklagenævn træder i virksomhed til næste år?

Ja, det er det, der vil ske, når den nye lov om Forbrugerklagenævnet træder i kraft.

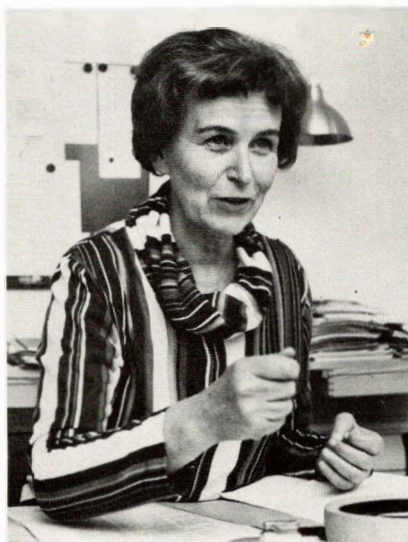
Forbrugerklagenævnet er blevet kaldt et nyt omsvøbsdepartement?

Det tror jeg ikke et øjeblik på! Hvis der kommer den rette respekt om det nye nævn, vil erhvervslivet ikke undlade at rette sig efter det. Det er yderligere en betryggelse, at man kan gå til domstolene med kendelserne.

Hvordan vil Forbrugerklagenævnet blive opbygget?

Tanken er, at der skal være lige mange repræsentanter fra forbrugere og erhvervsliv, – og så en dommer som opmand.

Er der tale om betaling af gebyr, hvis man vil tage en sag op?



Forbrugerrådet har arbejdet meget på, at det skulle være gratis. Men resultatet blev, at der skal ydes et lavt beløb; jeg har hørt nævnt noget med 25–50 kr.

Som klagerne skal betale?

Ja, – og hvis sagen går videre til domstolene bagefter, skal det ikke koste klageren ekstra. Det er mit håb, at vi får dette igennem.

Der er altså ikke tale om endelige afgørelser i det nye klagenævn?

Nej! Der kommer en kendelse, men jeg vil tro, at den kendelse, der kommer fra Forbrugerklagenævnet, af domstolene vil blive lagt til grund for den endelige afgørelse.

Men Forbrugerklagenævnets kendelser har ikke retskraft?

Nej. Hvis man skal tvinge, – og der altså skal retskraft til – må der en domsafsigelse til. Men jeg vil tro, at de allerfleste sager vil blive afgjort ved en kendelse. Men jeg synes, at det er en sikkerhedsventil, at man kan gå til domstolene.

En forbrugerombudsmand

Næste år udnævnes en forbruger-

ombudsmand. Hvilke beføjelser får han?

Forbrugerombudsmanden skal dels varetage en stor del af det sagsområde, der tidligere henhørte under konkurrenceloven, dels skal han – eller hun – selv granske, om markedsføringsloven overtrædes.

Kan enhver klage til denne ombudsmand?

Ja!

Der ventes udnævnt en jurist? Hvorfor?

I følge loven skal det være en jurist. – Og det er jeg selv gået ind for. Jeg synes, at det er så umådeligt vigtigt, at der kommer tillid nok til embedet, til institutionen. Man kunne selvfølgelig udmærket finde frem til en dygtig erhvervsmand eller forbruger, der kunne sidde og være forbrugerombudsmand, men jeg synes, at det giver en garanti, at det er en jurist, der sidder med disse sager.

Skal det være en heltidsbeskæftigelse?

Ja, det skal det absolut. Jeg tror, at der bliver meget at gøre.

Det er navnlig markedsføringsloven, han skal føre tilsyn med?

Ja, det er det.

Staten og forbrugeren

Forbrugeren skal også være kritisk over for statens serviceydelser?

Ja, over for de serviceydelser, der kommer fra det offentlige. Vi skal også vurdere, om de skattepenge, der bruges, anvendes fornuftigt.

Ny købelov?

Købe- og aftalelov trænger også til at få mere præg af forbrugerinteresser?

I høj grad!

En række af de love, der regulerer forholdet mellem erhverv og forbruger trænger til at blive styrket i den nævnte retning. Vi kører i øjeblikket med en købelov fra 1906. Forbrugerrådet har i 10-15 år arbejdet på at få købeloven ændret. Jeg kan nævne sådanne ting som garantibeviser. – Der må her være en fast regel om, at et garantibevis ikke må hedde et garantibevis, uden at det også giver mere *garanti* end købeloven indebærer. Ellers bliver forbrugeren sorteper! I aftaleloven er problemet for forbrugeren at få lov til at »træde tilbage« fra et køb og have en betænkningstid inden man træder ind i det.

EF og forbrugeren

Hvorledes står forbrugeren i EF-sammenhæng?

Forbrugeren i EF-sammenhæng står svagt. I visse EF-lande er det ikke så alt for naturligt at tage hensyn til forbrugerinteresser. Men Englands og Danmarks indtræden har styrket forbrugerens stilling i EF. – Det lykkedes i Lis Groes' tid at få den danske forbrugerbevægelse kraftigt repræsenteret i Bruxelles. Dorte Bennedsen er nu blevet Lis Groes' efterfølger i det økonomisk-sociale udvalg. Vi deltager også i det europæiske forbrugerråds arbejde.

Der er stadig hed debat om fødevarerpriserne, – og landmændenes pris for deres dyr?

Vi har kraftigt understøttet, at Monopoltilsynet gennemfører en undersøgelse af hele dette indviklede spørgsmål. Vi regner med, at den kan offentliggøres til efteråret. Muligvis er der for mange mellemled mellem producent og forbruger. Jeg synes, at det er meget, meget vigtigt, at få det klarlagt og derpå –

måske – finde vej til en rationalisering.

Afsluttende bemærkninger

Til slut afrunder Helle Munch-Petersen samtalen med bl.a. at sige:

»Jeg synes, at forbrugerpolitikken i dag står på en skillelinje. Der er så mange nye ting vi må tage hensyn til fremover. Oliekrisen viste helt klart, at vi ikke bare kan bruge los! Jeg tror bl.a., der bliver brug for en lovgivning der gør det lettere at sanere markedet for overflødige varer. Det kan blive forfærdeligt svært, men man kunne måske starte med at få nogle særlig farlige varer væk fra markedet. F.eks. ser jeg gerne et forbud mod en styrt-hjælm, der er farlig (d.v.s. går i stykker, når man tror, at man har en sikkerhed).

Og endelig må jeg ønske, at forbrugerne bliver repræsenteret meget kraftigere overalt, hvor beslutningerne tages, – altså i kommissioner, råd og nævn, således at forbrugerne virkelig får indflydelse på lovgivningen«.



Kan ombudsmanden selv tage initiativer?

Det kan han. Lad mig tage et eksempel til at illustrere dette: Mens forbrugerkommissionen arbejdede, blev der foretaget en undersøgelse af en række annoncer i ugeblade og aviser. Den viste, at en del af disse annoncer var i strid med god forretningsskik. I lignende tilfælde er det en fordel, at også forbrugerombudsmanden kan tage en række blade, kigge dem igennem, evt. tage en sag op og få reklameringen standset, først via forhandling. Det synes jeg er vigtigt, at man først prøver forhandlingens vej.

Forbrugerombudsmanden kan også rekvirere oplysninger fra virksomheder?

Ja!

Kan Monopoltilsyn og ombudsmand ikke kollidere i deres bestræbelser?

Det er da muligt, at der er grænsetilfælde. Men man må jo erindre, at Monopoltilsynet aldrig direkte har interesseret sig for de oplysninger, der fremkommer i annoncer og reklamer.

I den nye markedsføringslov tales der i generalklausulen om en god markedsføringsskik? Hvad er det?

Det er, at man ikke overtræder god sædvane i forbindelse med at bringe varerne på markedet.

Mærkningslov i vente?

Mærkningsloven kom ikke igen i denne omgang?

Nej, for på det område nåede vi ikke til enighed i kommissionen. Modstanden kom fra erhvervslivet. Det man er særlig bange for, er *tvungen* varedeklaration, og een ting til, som erhvervslivet helt stej-



lede over for var, at prisen *skal* angives pr. mængdeenhed. Det stødte på modstand.

Tror De, at der er mulighed for at presse mærkningsloven igennem inden 1/5 1975?

Nej. Jeg tror, at det vil have sine vanskeligheder.

Mere forbrugeroplysning

Der savnes stadig mere forbrugeroplysning. Men det koster penge?

Det er rigtigt. En sådan oplysning kan ikke laves uden penge. Jeg tror, at det er meget vigtigt, at man sætter ind på forskellige fronter: Oplysning, dels om varer ude i detailhandelen – altså varedeklaration. Den må styrkes. Det bliver det kommende forbrugerinstituts opgave at foretage undersøgelser og skaffe grundmaterialer for flere deklARATIONER. Dernæst må vi have

oplysninger ud til forbrugerne gennem radio – TV – dagspresse og gennem vore egne blade. Og endelig, – noget af det, vi tillægger allerstørst betydning, – er, at få forbrugeroplysning ind i skolerne, – gennem hele skoleforløbet. Den skal være holdningsdannende, kritisk.

Forbrugerbladet

Kan forbrugerbladet »Tænk« gøres bedre?

Vi har altid lidt af mangel på penge, og mangel på personale! Det er ikke intentionerne, der har mangle. Et forbrugerblad skal indeholde kontroversielt stof, der sætter debat i gang. – Være kritisk over for erhvervsliv, over for offentlige myndigheder og andre, der leverer tjenesteydelser.

»Tænk« mangler penge til et salgsfremstød?

Ja, – og dér kan jeg nævne, at det norske forbrugerblad har et mægtigt oplag – og at man anvender meget store beløb til salgsfremstød. Jeg tror, at det ville betale sig, om det danske folketing ville bevilge penge til lignende bestræbelser herhjemme.

Mere lokal opbakning

Der trænges også til en decentralisering af forbrugerarbejdet?

Det er meget vigtigt, at der sker en decentralisering af arbejdet. Det er væsentligt, at forbrugeren kan henvende sig om problemerne i nærheden af, hvor vedkommende bor. Men det er også vigtigt, at forbrugerne selv engagerer sig i arbejdet lokalt. Men der skal være vekselvirkning mellem os og dem, således at de får materiale herfra, og de inspirerer os til, hvad vi skal påvirke lovgivningen med.

Referat fortsat fra DLT nr. 7.

almindelige regler her. Der sker ikke gennemførelse af noget medmindre, der har været ført forhandling herom.

Der er flere, der har været inde på, at de lokale samarbejdsudvalg skal have flere opgaver. Jeg er helt uenig heri. Jeg er en af de stædige modstandere af at lægge mere ud i samarbejdsudvalgene. Så kan det godt være, de virker triste, men samarbejdsudvalgene skal ikke afløse organisationen som forhandlingssted.

Med hensyn til opholdsrum på hovedbanegården er det sådan, at der sidder et udvalg, hvori også dette indgår, så problemet skal nok blive løst.

Spørgsmålet om radio er et meget større problem end, man havde forestillet om. Det afgørende er at få et anlæg, der vil virke tilfredsstillende for lokomotivmændene. Et anlæg, der er helt isoleret, så der overhovedet ikke kommer noget forstyrrende ind ude fra.

O.H. Hansen takkede for gaven. Det glæder mig at høre, der er tilfredshed med den ude i medlemskredsen. Vi gjorde det ud fra den betragtning, at skulle der gives tilskud til fester ude i afdelingerne ville kun en trediedel kunne deltage. Derfor fandt vi det rigtigt, at alle medlemmer fik en gave, så alle var lige stillet.

Det kan måske have interesse at høre, at vi startede for godt og vel 2 år siden. Vi købte både guld og sølv i Sverige. Da vi var færdige, var guldet steget 4 gange og sølvet 3 gange, så gaven er i dag dobbelt så meget værd, som da vi fremstillede den. Hovedbestyrelsen kan altså være forudseende engang imellem.

Vi kan altid diskutere, om vi har

for mange eller for få lønrammer. Jeg mener foreningens linie er rigtig. Hvad vil vi så med puljen næste gang, bliver der spurgt. Ja, når vi har 18. lrm igennem, vil vi naturligvis koncentrere os herom. Men vil vi også have 15. i tankerne, for der er også nogen, vi gerne vil have med her.

Jeg er forbavset over al den skabsstuesnak Olsson taler om, når jeg samtidig hører, hvor hårdt I er spændt for. For er det virkelig så slemt, har I jo slet ikke tid til at komme på stuerne. Men skabsstuesnak har altid eksisteret, og det må en tillidsmand lære at leve med, selvom mistænkeliggørelse og rygter indgår heri.

Manden på gulvet er et moderne udtryk, som vi her på kongressen skulle omsætte til noget, der hedder: Op til manden i førerrummet. Vi har kontakt med vore folk. Det viser både det daglige arbejde i den enkelte afdeling og det daglige arbejde på hovedkontoret.

Det er rigtigt, der tilsyneladende er kommet en forringelse i funktionsreglerne. Men som tidligere sagt, har vi nogle funktioner, som er over et år gamle, der ikke er lovlige. Men får vi det antal stillinger, vi skal have, er funktionsreglerne gode, og så er vi nede på 22 i stedet for 29 dage, og afbrydelsesreglerne er ikke så ringe, som de var tidligere.

S-togsområdet er vel et af de områder, hvor hovedbestyrelsen har ofret mest tid, og det gælder også med hensyn til lønmæssig placering. Hvad jernbaneforbundet har stillet af krav, skal vi ikke blande os i. Vi har kun protesteret imod, at man antog folk i vort område, der ikke havde samme muligheder som dem, der var på Kh. Det problem er løst med automatisk oprykning til 13. lrm.

Det må besvares bekræftende, at det er hensigtsmæssigt, at en afdelingsformand også er hovedbestyrelsesmedlem.

Når der ikke er kommet noget fra strukturudvalget, skyldes det, at vi har ment, foreningen skal fortsætte som hidtil med de eksisterende afdelinger. Gik vi hen og lavede om som udtryk for, at der nu kun var de og de afdelinger tilbage, havde vi selv givet bolden op til afvikling af det, vi kæmper for at bevare. Men vi må se i øjnene, at vi en dag står og kun har 9 afdelinger tilbage, og så vil alle afdelingsformænd være repræsenteret i hovedbestyrelsen.

ØD er ikke omtalt, fordi der ikke ligger noget konkret endnu. Man opererer stadig med tanker og forslag, som alle kender fra omtale i pressen.

Vi er enige om, det er uheldigt SR ikke kan komme igang. Derfor opfordres til, at vi hjælper på dette område, så det kan blive sat i sving. Det afhænger altså af personalets situation.

Kongressens anden dag *Debatten fortsat*

P.A.L. Jørgensen, Od. Mente tilsagnet fra Rolsted Jensen på formandsmødet var for spinkelt. De 120 stillinger skulle ikke udskydes til 1975. Der måtte ske noget, og det skulle være nu, hvor vi havde midler til at trumfe det igennem. Stillingerne måtte bruges til at rette op med ved de glemte depoter. Mente det var meget tamt, hvad der var sagt fra talerstolen om netop disse depoter. Chansen for at hjælpe dem var der og skulle udnyttes. At jage folk fra hus og hjem for at få et avancement belastede familieforholdet med skilsmisser til følge.

K.E. Kristensen, Kh. Selvom Kh havde 8 medlemmer, der ikke

måtte køre på grund af stress, kredsløbsforstyrrelser o.lign. vil ledelsen alligevel fra 1. marts 1975 indføre enmandsbetjening, som vil betyde en yderligere belastning af S-togsfolkens nerver. Hertil kom at S-togsfolkene var blevet skarprettere for selvmordskandidater i det københavnske område. Det var i dag overladt til togføreren at samle dem op. Nu ville det blive overladt til S-togsføreren, hvorfor det måtte forudses, at de blev skøre i bolden allesammen.

O.H. Hansen, Fa. Lod sig ikke blænde af, at ledelsen var positiv indstillet overfor de 120 stillinger, når de kunne afvises i ministeriet. Skulle der gøres en indsats, måtte der være faste garantier. Efterlyste resultatet af arbejdsvurderingen. Mente det var en farlig vej, hovedbestyrelsen havde betrukket ved at lægge pigtråd om enkelte depoter.

R.W. Kristiansen, Hgl. Havde bemærket, at Greve Petersen ville optræde som gøglerkonge over for kongressen ved at bruge Tribinis slagord »fuld tilfredshed eller pengene er spildt« i en omtale af stillingerne i 1975. Mente ikke formanden var handelsmand. For han stod i dag med en vare, der var efterspurgte og måtte derfor sætte prisen, idet der stadigvæk inden for lokomotivmændene var en gruppe, der står i stampe og ikke har mulighed for at komme videre.

B.S. Kristensen, Str. Måtte fastslå, at der forelå en misforståelse med hensyn til de 12½ pct. Det var en ensartet sats ved de enkelte depoter, det drejede sig om. Opslaget af stillinger måtte der ikke herske tvivl om. De skulle opslås ved de depoter, der har funktionerne. Opfordrede kraftigt hovedbestyrelsen

til at gå imod planerne i projektgruppen om vore forberedelses- og afslutningstjenester.

B.I. Sørensen, Næ. Ønskede at vide om de 120 stillinger blev opslået i første eller tolvte måned i 1975, eller om de skulle spredes.

J.A.D. Thillemann, Gb. Kunne tilslutte sig formandens betragtninger om den almindelige uro og utilfredshed i samfundet, men utilfredsheden kunne også være forståelig og berettiget, når man på grund af personalesituationen greb ind i faste godkendte ture, idet man på forhånd vidste, de ikke kunne holde.

Var forbavset over at høre om administrative nødplaner, hvis K-74 ikke kom op at stå. Spørgsmålet havde været rejst i samarbejdsudvalget, men ledelsen havde ikke kunnet give noget svar på, hvilke planer man havde. Mente dette understregede hans tidligere bemærkninger, idet igangsættelse af nødplaner omgående ville gribe ind i kørselsfordelingerne. Ligeledes var det en kendsgerning, at SU ikke fungerede, og det var ikke tillidsmandens skyld. Efterlyste svar på, hvad hovedbestyrelsen ville foretage sig med hensyn til rengøring af maskinerne.

A. Odgaard, Kh. Havde bemærket rekrutteringen skulle være tilfredsstillende, hvilket forekom mærkeligt, når holdene blev mindre og mindre, fordi standarden var for ringe. Det var pålagt ham at sige, at skete der ikke noget, når enmandsbetjeningen indførtes, ville det blive et meget varmt forår 1975.

O. Christoffersen, Gb. Fastslog at lokomotivpersonalet ikke ville handle frihed for løn. Det måtte gø-

res klart for DSB, at det ikke var uvilje, men derimod tjenestens stramning, hvorved friheden blev en tungtvejende faktor i vore tjenstlige forhold.

E.J.V. Høftoft, Kb. Spurgte om hovedbestyrelsen var enig med DSB om målsætningen, der forudsætter, at der fremover kun skal være 3 store driftsdepoter. Opfordrede landsoplysningsudvalget til at tilrettelægge kurser om SU og ØD.

Formandens replicering

Der er egentlig ikke meget nyt, men P.A.L. Jørgensen kom med nogle betragtninger om de usikre depoter, og alle de problemer, der skulle være netop her. Men er der virkelig uløste problemer her? Hvis vi går lidt tilbage i tiden og ser på udviklingen, er det vist rigtigt, at I blev stillet over for akkurat det samme, som dem på de sikre depoter.

I beretningen er det tilkendegivet, at hovedbestyrelsen har været opmærksom på, at en del medlemmer ikke fulgte den linie, vi anlagde dengang. Så kan han komme og fortælle i dag, der er problemer for den enkelte med hensyn til hus og hjem. Skilsmisser er også nævnt. Hertil må jeg sige, at så har kærligheden ikke været særlig stor.

For nogle år tilbage havde vi 30 forflytninger hver måned. Det gav problemer. Der sidder nogle her, som har prøvet at være ude både 2 og 3 gange i forbindelse med en lokomotivmandsstilling. Det forekommer ikke i dag. Vi har ikke en forflytning om måneden, uden den er frivillig.

De opståede problemer ved disse depoter har hovedbestyrelsen taget op uden inspirationer andre steder fra. Det er hovedbestyrelsen, der har fundet løsningen med 15. lrm

ved disse depoter. Det samme gør sig gældende, når de nu skal forsøges reddet med 17. lrm.

Til O.H. Hansen må jeg sige, der er meget store problemer med at lægge pigtråd om enkelte depoter. Men hovedbestyrelsen har anset det for rigtigt, at prøve at klare problemet for dem, der ikke fulgte os på et tidligere tidspunkt. Jeg kunne forstå, hvis kongressen stod op og sagde: I har hjulpet de depoter så mange gange, at nu må det være slut.

Vi vil ikke forhindre den mand, der er gået ud fra Ng, og som vidste, han ikke kunne komme hjem igen, i evt. at komme tilbage. Vi har i hovedbestyrelsen bygget nogle retningslinier op som forhandlingsgrundlag med DSB. Men vi har sagt, at så må det følge andre retningslinier end det, der ligger i opslagsstillingen, idet vi siger, han kan komme hjem på det tidspunkt, hvor han oprindeligt kunne have fået stillingen hjemme. Er det muligt, vil vi forsøge at gennemføre et forslag af denne karakter.

Hvis det stod til DSB selv, var vi ikke kommet igennem med alle disse detaljer. Derfor er det uretfærdigt, når Odense og andre steder forsøger at påvise, at hovedbestyrelsen har været negative over for disse depoter.

Enmandsbetjente S-tog tror jeg ikke bliver teknisk vanskeligt at gennemføre. Jeg erkender, det er en ændring og yderlig belastning. Det med selvmorderen er ligesom trukket lidt stærkt op i den senere tid. Vel er det en belastning, men ingen kan hjælpe på det punkt. Det kan ikke gå ind i en vurdering af tjenstlige anliggender.

Hvis ikke der ydes mere på S-togene, er der fremsat spådomme om, at det vil blive et meget varmt forår 1975. Her over for vil jeg gerne gen-

tage, hvad jeg sagde i går. Der vil ikke ske tjenstidsændring for S-togene i større omfang end for andre lokomotivmænd, selvom varmegraderne skulle komme op på kogepunktet.

Den rationaliseringsgevinst, vi evt. kan hente hjem på S-togene, må gå ind i en fælles pulje for lokomotivmændene, som det hele tiden har gjort. Den linie vi skal følge for S-togene, bortset fra dem, der er kommet fra togtjenesten, der bliver et kommende problem, må være den, at det bliver et udgangspunkt for lokomotivførerstillingen i almindelighed.

Jeg har ingen tiltro til, at man på S-togene på lige fod med rangertrækkraft kan gennemføre en større lønmæssig placering. Det sammenligningsgrundlag, man i dag anvender ved S-tog og anden nærtrafik i København er af en sådan karakter, at hvis vi tager en rationaliseringsgevinst op på det grundlag, så taber vi den på gulvet. Jeg er sikker på at have vurderet situationen sådan at kommende år vil vise, dette standpunkt er rigtigt.

Der er sagt, at stillingerne skal placeres der, hvor funktionerne er. Men fra denne talerstol er der faldet mange ord om dem, der er kommet i klemme, og det understreger, at den politik vi følger med forsøg på at hjælpe er rigtigt.

De omtalte stillinger kommer ikke på en gang 1. marts 1975. De vil komme lidt efter lidt med et antal i den rækkefølge, vi kan få dem placeret. Det har forskellige årsager. Man kan kalde dem taktiske eller hvad man vil. Men vi skal have dem passet ind i den udvikling, der står i forbindelse med K-74. Der sker en forskydning hele tiden. En forskydning som allerede nu havde været uundgåelig, hvis DLF havde accepteret, at der kun var 9 depoter

i dag. Det gjorde vi ikke, man holdt fast på de usikre af menneskelige hensyn. Det må gå ind i placerings-spørgsmålet, når vi når så vidt.

Der foreligger på nuværende ikke noget om arbejdet med stillingsvurderingen. Derfor er det heller ikke med i beretningen.

Jeg har altid kendt R.W. Kristiansen som en mand med humoristisk sans. Derfor er det kedeligt, han opfatter en humoristisk bemærkning forkert. Det må jo erindres i hvilken forbindelse, den blev slynget ud. Det skete som svar på et spørgsmål, der udtrykte mistillid til hovedbestyrelsens evner, skønt det lige var klarlagt, hvad hovedbestyrelsen havde foretaget sig overfor CO I og budgetministeriet. Men har jeg været for vittig, må jeg forsøge at være mere afdæmpet i fremtiden.

Jeg har ikke misforstået Kristensen fra Str. Jeg ved udmærket, hvad det drejer sig om. Men det er lige som om Kristensen ikke vil forstå, hvor alvorlig situationen er for lokomotivmændene på ferieområdet, hvis vi tvinges til at ændre på det, jeg omtalte i går.

Jeg er enig i, at man ikke skal beskære de omtalte forberedelses- og afslutningstjenester, fordi det er noget, der betyder noget i hele den tjenstlige adfærd.

Det er rigtigt, turene ikke kan holde, hvis nødplaner sættes igang. Derfor må vi også anskue, det der ligger foran os og prøve at komme igennem med K-74, så nødplanerne ikke sættes igang.

Er der dårlig orientering i SU er der stadigvæk muligheder for appel opefter således, at man over hovedudvalget kan få rettet, hvis der er eventuelle fejl.

Så spørger Høftoft, hvordan hovedbestyrelsen ser på kun at have 3 store driftsdepoter i fremtiden. Det ligger nok lidt ud i fremtiden, men

de 9 driftsdepoter vil uden tvivl efterhånden blive en realitet.

J.A.D. Thillemanns replicering angående landsoplysningsudvalgets beretning

Det eneste spørgsmål, der blev stillet til landsoplysningsudvalget, blev stillet af Høtoft, som opfordrede til at tilrettelægge kurser om ØD og for samarbejdsudvalgsmedlemmer. Hertil må jeg sige, at der, med henvisning til den aflagte beretning, er mulighed for igennem det omtalte modulsystem at gennemføre kurser af denne art, og det vil gå ind i udvalgets overvejelser.

Herefter foretoges afstemning om formandens beretning og om beretning fra landsoplysningsudvalget. Begge beretninger blev enstemmigt godkendt.

Punkt 5. Fremlæggelse af foreningens regnskaber for 1970, 1971, 1972 og 1973

G.A. Rasmussen, hovedkasserer. Kongresperiodens regnskaber omfatter kalenderårene 1970-71-72 og 73, som foreligger offentliggjort med beretning om sagers behandling og kongresdagsorden.

Der skulle derfor kun være grund til i hovedtræk at give en redegørelse for hovedkassens og de forskellige fonds status og naturligvis en redegørelse for feriehjemmets salgssum.

Feriehjemmet var vurderet til 1,6 mill., og ejendommen på Hellerupvej 44 til 275.000 kr.

Efter kongresbeslutning blev feriehjemmets bygninger overført til Byggefonden, og administrationen af disse afholdtes af denne.

Ejendommen på Hellerupvej 44 er vurderet til 300.000 kr.

Reservefondens formue tilbagegang skyldes i det væsentlige kong-

resudgifter i 1970 på ca. 189.000 kr. og samme år hovedkassens underskud på ca. 13.000 kr.

Ud over fondens normale indtægter er der i 1970 tilgået 70.000 kr. som var foreningens andel i Centralværkstedernes Marketenderiers Andelsselskab. Beløbet er efter hovedbestyrelsens beslutning overført til Kampfonden i 1971. Den ekstraordinære kongres i 1971 kostede ca. 25.000 kr., og hovedkassen havde dette år et underskud på ca. 38.000 kr., som Reservefondens har dækket. I 1972 har fonden betalt ca. 29.000 kr. til samme formål, samt et underskud i hovedkassen på ca. 145.500 kr. Når dette underskud for 1972 er så stort, skyldes det udgifter i forbindelse med formandens 25 års foreningsjubilæum, der kostede ca. 22.000 kr., inventaranskaffelser for ca. 41.000 kr. samt ekstraordinært kontingent til LO på ca. 50.000 kr., der tilbagebetales over en 4-årig periode. Disse poster modsvares dog i nogen grad af et driftsmæssigt overskud i Reservefondens på ca. 118.000 kr.

For 1973 er det driftsmæssige overskud 138.000 kr., men der er samtidig overført et driftsmæssigt overskud fra Byggefonden på ca. 95.500 kr., som hidrører fra feriehjemmets bygninger eller rettere fra formuen herfra. Hovedkassens underskud har været på ca. 71.000 kr., hvoraf generelle udgiftsstigninger alene andrager ca. 45.500 kr.

For Kampfonden gælder, at der i 1970 er refunderet ca. 300.000 kr. i bøddegødtgørelse vedr. strejken, der dog modsvares af ekstraordinært kontingent i 1970 på 170.000 kr. og i 1971 på 168.000 kr. I 1973 er der betalt ca. 110.000 kr. til LO i strejkebidrag. Kampfonden slutter kongresperioden med en formuefremgang på ca. 50.000 kr.

Der er ingen særlige bemærkninger til Nordisk Reservefond og hjælpefondens.

Studiefondens underskudssaldo skal i det væsentligste ses på baggrund af de meget store omkostninger i forbindelse med afholdelse af kurser. Kontingentet på 1 kr. pr. medlem pr. måned slår slet ikke til, og hovedbestyrelsen har da også

1. januar 1970 havde	Reservefondens en formue på .	499.853,11 kr.
	Kampfonden en formue på ...	425.772,80 kr.
	Nordisk Reservefond	
	en formue på	134.246,94 kr.
	Byggefonden en formue på ...	39.185,58 kr.
	Hjælpefondens en formue på ..	31.859,49 kr.
	Studiefonden et underskud på	27.231,17 kr.
1. januar 1970 var den samlede formue		1.103.686,75 kr.
1. januar 1974 havde	Reservefondens en formue på .	377.039,16 kr.
	Kampfonden en formue på ...	476.600,55 kr.
	Nordisk Reservefond	
	en formue på	85.770,62 kr.
	Byggefonden en formue på ...	812.987,36 kr.
	Hjælpefondens en formue på ..	24.768,18 kr.
	Studiefonden et underskud på	36.420,34 kr.
1. januar 1974 var den samlede formue		1.740.845,53 kr.

ved særlige bevillinger, rådet bod herpå.

Tilbage står byggefonden, som naturligvis er særlig interessant, idet feriehjemmet, som bekendt, er solgt i kongresperioden for 2,3 mill. kontant.

Fra salgssummen går prioritetsgæld, lån o.s.v. med 623.000 kr. Tilbagebetalte andele med renter beløber sig til 428.000 kr. Til dækning af driftsunderskud og gæld til foreningen er medgået ca. 630.000 kr.

Fortjenesten på ca. 610.000 kr. er således det endelige resultat. Efter beslutning i hovedbestyrelsen er der til Byggefonden købt værdipapirer for ialt 664.000 kr.

P.A.L. Jørgensen, Od. Det er pålagt mig at fremføre en kritik af den store udgift i forbindelse med formandens jubilæum, fordi afdelingen lige har haft 25 års jubilæum, og her blev en anmodning om tilskud afslået af hovedbestyrelsen.

S.O. Sten, Hgl. Takkede for regnskabet. Han udtrykte stor tillid til både de foreningsvalgte og de autoriserede revisorer og fandt derfor regnskaberne i orden.

Han ville dog gerne påpege, at der i medlemskredsen var stor utilfredshed med administrationsudgifterne indenfor DLF. De var blevet for store i forhold til medlems-tallet. Selvom de enkelte poster ikke kunne udledes, så var det en kendsgerning, at feriehjemsregnskabet var udgået, og at hovedkassereren selv for år tilbage havde givet udtryk for, at kassererposten ikke var et heltidsjob, men at 3 dage om ugen var mere end tilstrækkelig for at klare regnskaberne. Mente derfor, der kunne spares her.

G.A. Rasmussen. Beslutningen i forbindelse med formandens jubilæum er naturligvis truffet af hovedbestyrelsen. Det er aldeles forkert at holde det sammen med, at Odense afdeling har haft 25 års jubilæum. Det er to vidt forskellige problemer. Vi stod overfor en så speciel situation som markering af formandens indsats for foreningen gennem 25 år, hvorfor hovedbestyrelsens øvrige 10 medlemmer fandt det rimeligt og fornuftigt at arrangere en frokost og betænke ham med en gave på 5.000 kr. på jubilæumsdagen.

Når afdelingens 25 års jubilæum i den forbindelse drages ind, må tiden skrues en lille smule tilbage. For hvad var motiveringen og argumentationen for, at man satte kontingentet og dermed tilskud til afdelingerne op i den størrelsesorden, det har? Det var, fordi afdelingerne selv ville administrere, så de ikke mere behøvede at anmode hovedbestyrelsen om tilskud til snart det ene og snart det andet.

Til S.O. Sten må jeg sige, at det naturligvis er rigtigt, at administrationen bliver større og større. Men der ligger et ganske almindeligt økonomisk forløb i det. Af regnskabet kan det tydeligt ses, hvor stor aktivitet, der har været både indenfor og udenfor hovedbestyrelsens rækker. Dermed er det også givet, at administrationsomkostningerne vil stige.

Bemærkningen om hovedkassererens 3 dage kan efterlade indtrykket af, at man kan mene, hovedkassereren skal leve under vilkårene om under den store lock-out i halvfemserne. Han skal altså ikke nyde godt af nedsat arbejdstid som andre mennesker.

Når det er en kendsgerning, at feriehjemsregnskabet er udgået, så er det også en kendsgerning, at jeg

ofrede min fritid på at ordne dette regnskab, hvilket Sigurd Sten også ved.

N. Larsen, Rd. Mange medlemmer mener, vi betaler den fulde løn til vore hovedtillidsmænd. Da jeg har den opfattelse, at DSB giver et vist tilskud, kunne jeg ønske at vide, hvordan det egentlig hænger sammen.

G.A. Rasmussen. Det gælder de samme vilkår som for tillidsmænd ude i afdelingerne. Det vil sige, vi betaler for de dage, vi skal bruge. Derefter tillægges Greve Petersen og K.B. Knudsen 5 fridage om måneden. Endvidere gælder den regel, at indkalder DSB til møde, så er det tjenestefrie dage, vi ikke betaler for. Men ellers betaler vi på samme måde som alle andre. Vi må hver måned indsende en opgørelse over, hvor mange dage der er fridage og tjenestefrie dage, og hvor mange der foreligger til betaling på nøjagtig samme måde som gældende for andre tillidsmænd.

Dirigenten foretog herefter afstemning om regnskaberne, som blev enstemmigt godkendt.

(fortsættes)

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

Lanternen

Husk! Lanternen afholder skovtur til Svogerslev Kro lørdag den 14. september 1974. Du kan nå at komme med endnu ved at ringe til Jørgen Thomsen, (01) 94 38 15.

Bestyrelsen.

Jubilæumsforeningen 1. distrikt

Den årlige jubilæumsfest afholdes den 9. oktober 1974 kl. 12.

Stedet for festens afholdelse er endnu ikke fastlagt.

Bestyrelsen.

Hurtigbaner med store profiler

AF C.E. Andersen

12

JERNBANERNE præges stedse af de standarder, der temmelig tilfældigt blev fastlagt omkring 1830, f.eks. med hensyn til sporvidder, frirumsprofiler, kurveradier, stigningsgradier, akseltryk, hjulformer, koblinger.

I vore dage kunne man nok ønske andre standarder. Men det er vanskeligt og dyrt at ombygge banerne og det rullende materiel. Og gøres endelig det, kan resultatet meget vel blive to eller flere jernbanesystemer, som ikke alene bliver teknisk forskellige, men også trafikalt adskilte.

Alligevel er der håb om fremskridt, endog om en revolution for Europas jernbanetrafik, ja for hele kontinentets landtrafik over store afstande.

I Tyskland er man endda allerede gået i gang med at bygge helt nye jernbanelinier, der udføres efter tidssvarende standarder for anlæg og materiel, udformet med henblik på nutidens eller rettere sagt fremtidens mest lovende transportformer.

Det drejer sig i første omgang om diverse isolerede linier. Men de skal efterhånden forenes til en sammenhængende helhed, et komplet banesystem, dels ved bygning af flere helt nye linier, dels ved ombygning af flere af de eksisterende linier til de nye standarder eller i hvert fald højere standarder.

Resultatet vil blive et system, som overalt kan befares af nyt togmateriel for meget store hastigheder. Det vil også kunne befares af det materiel, der bruges på de øvrige baner.

Derimod kan en del af det materiel, der bygges specielt til de nye baner, ikke køre på de gamle baner, i hvert fald ikke de meget brede, høje vogne til bilbefordring.

I »Dansk Lokomotiv Tidende«,

marts 1973, omtaltes en plan om at bygge et helt nyt vesttysk superbanesystem, »Hochleistungsschnellbahn«, som et supplement til det eksisterende system og tjenende specielle trafikale formål, særlig befordring over store afstande af gods på lastbiler.

Det vigtigste af motiverne for dets etablering var, at Vesttyskland simpelthen ikke har råd til at bygge nye motorveje og at afvikle fjerntrafikken med lastbiler i det omfang, som ville blive påkrævet i 1980'erne, hvis udviklingen fortsætter som hidtil.

Det ville blive til et helt selvstændigt transportsystem, tjenende integrering af vej- og banetrafik, et sidestykke til det eksisterende motorvejssystem og fjernbanesystem, men trafikalt adskilt herfra, dog med omladningsmulighed.

Et tysk hurtigbanenet med store profiler i løbet af 12 år

Det, man nu er ved at realisere, er faktisk det samme system med hensyn til linienet, delvis også til standarder, men dog med visse ændringer af standarderne, og desuden med tilslutninger til det nuværende system, så det bliver til supplerende stambaner i det eksisterende system. Derved bliver der skabt grundlag for korte rejsetider, høj befordringsstandard, stor transportkapacitet; de nye baner kan udnyttes til flere formål, bl.a. befordring af biler på tog.

Den 10. august 1973 indledtes arbejdet på den første strækning.

På den dato foretog Vesttysklands trafikminister, dr. Lauritzen, det første symbolske rambukslag. – I fremtiden vil det rimeligvis blive betegnet som den vigtigste begivenhed i jernbanernes historie siden krigen.

DB's nye elektriske tog for store hastigheder. Der er lavet tre sådanne firevognstog. De bruges til intercity-trafikken. De kan formere med varierende antal mellemvogne og kobles sammen til større tog. Alle aksler er drevne. Største kraftydelse for et firevognstog er 6000 kW. Togene har udveksling for 200 km i timen, og de kører regelmæssigt med denne hastighed. Et af dem har været oppe på 215 km i timen. Udvekslingen kan ændres til 250 km i timen eller mere. Da akseltrykkene er mindre end for lokomotiverne, egner de sig bedre for meget store hastigheder.

Det skete i nærheden af Hannover.

Den nye bane skal føres fra Hannover til Kassel og videre til Gemünden ved Main-floden, nord for Würzburg. Den skal altså gå igennem det mellemtyrsk bjergland, kort sagt forbinde det nord- og sydtyske lavland. Strækningens længde bliver ca. 280 km.

Inden udgangen af 1975 skal der også påbegyndes en lignende bane fra Aschaffenburg øst for Frankfurt til sammenløb med den første bane mellem Gemünden og Würzburg.

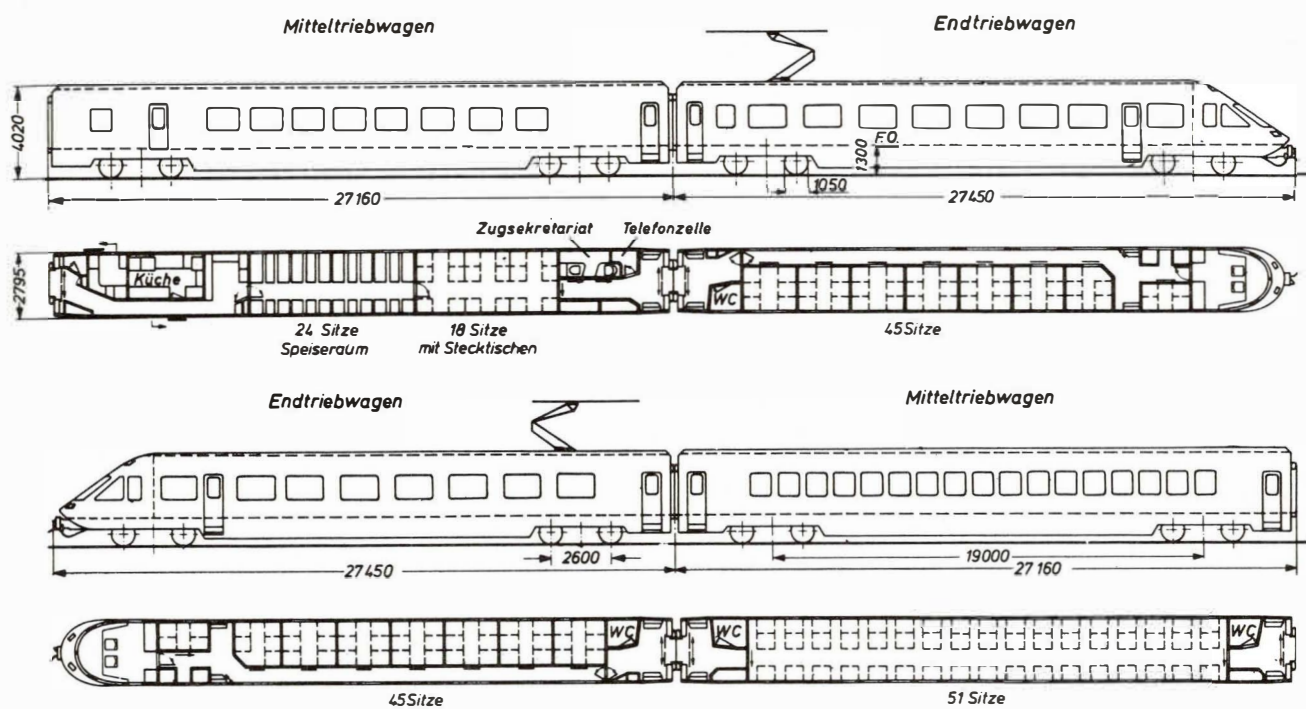
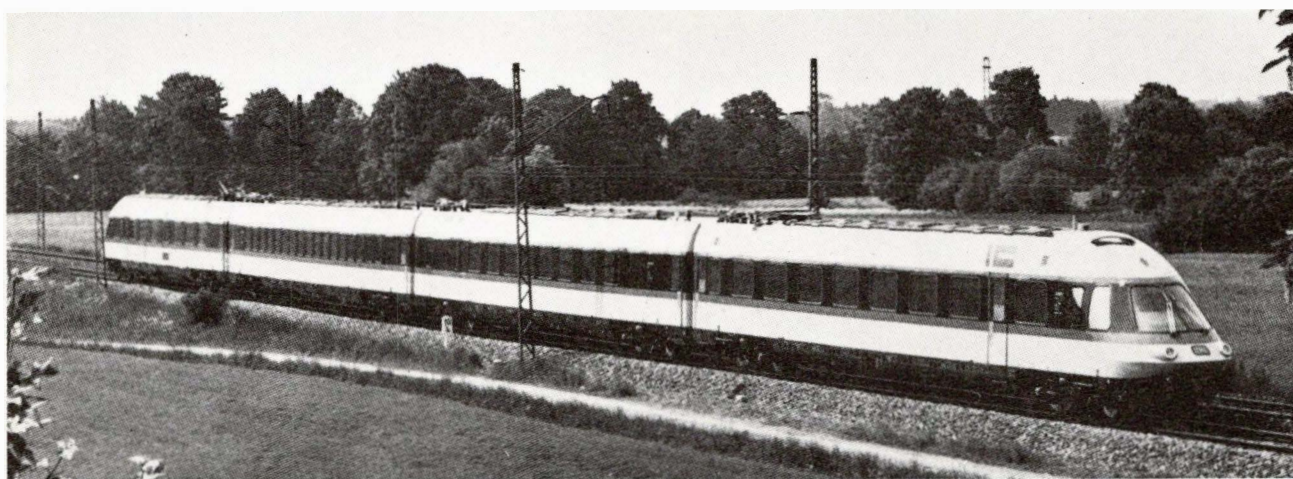
En tredje skal føres direkte fra Köln til Gross Gerau mellem Frankfurt og Mainz.

En fjerde skal gå fra Mannheim til Stuttgart.

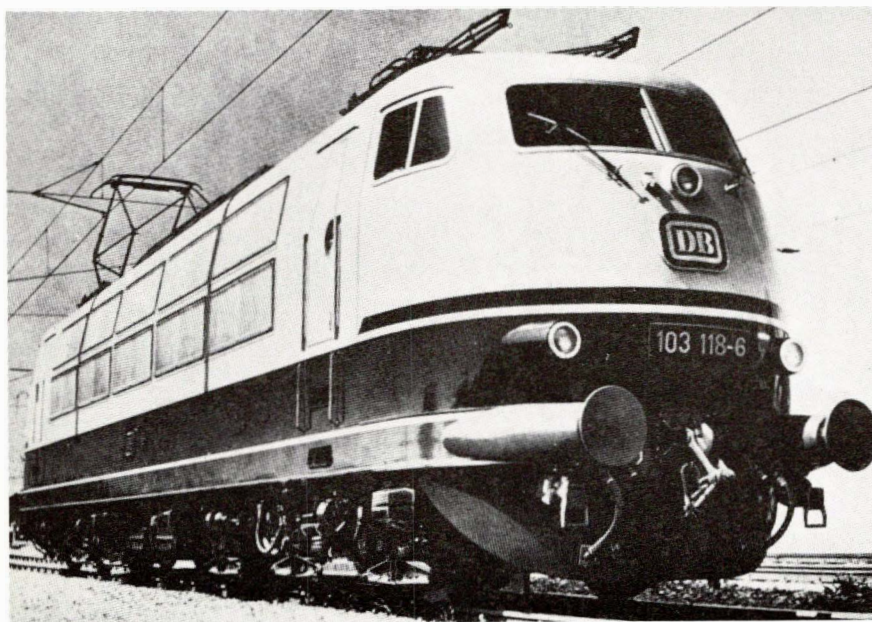
Alle disse linier skal være fuldført i perioden indtil 1985.

Flere andre nye linier skal føjes til, bl.a. fra Stuttgart via Ulm og Augsburg til München, fra Mannheim til Kaiserslautern, fremdeles fra Köln mod nord og derfra over Rhinen, endvidere fra Karlsruhe til Offenburg.

Desuden skal mange af de eksisterende baner ombygges, om ikke til de ønskelige frirumsprofiler, så dog til store hastigheder, først og fremmest de resterende dele af strækningen fra Frankfurt til Basel, fra Fulda til Frankfurt, fra Frankfurt til Würzburg og videre over Nürnberg til Augsburg, fra Köln til



Gesamtlänge: 109,220m
Sitzplätze ohne Speiseteil: 159



DB's standard-elektrolokomotiv for store hastigheder er type 103, hvis normale top-hastighed er 200 km i timen. Et enkelt af disse lokomotiver, nr. 103-118, er gearret for 250 km i timen. Det har kørt regelmæssigt med denne hastighed – og maksimalt 253 km i timen – på en firesporet strækning mellem Hannover og Hamm, hvor man har foretaget grundige, systematiske undersøgelser over de praktiske forhold vedrørende normal togekørsel med denne hastighed.



DB's 6-akslede standard-elektrolokomotiv til svære godstog, type 150, er blevet viderudviklet til en type, som nu seriebygges, og som kaldes type 151.

Denne er væsentlig kraftigere. Varigydelsen er ved 560 V motorspænding og hastigheden 104 km i timen ikke mindre end 6540 kW. Starttrækraften – i højst 5 minutter – er 45.000 kg. Den tilladte tophastighed er 120 km i timen. Ved denne hastighed kan lokomotivet på horisontal bane fremføre 1000 t tog uden hastighedstab.

Hamburg, fra Köln til Hannover og fra Hannover til Hamburg, bl.a. en ny bro over Süder-Elbe.

Derved vil der fremkomme et sammenhængende net af banelinier, hvorpå der overalt kan køres med hastigheder, der er mindst 200 km i timen. Og på de helt nye strækninger vil man kunne køre 300 km i timen.

Kurveradier og banehældninger

Dette forudsætter bl.a. meget store kurveradier. De nye strækninger anlægges normalt med

mindst 7000 m kurveradius, undtagelsesvis dog med radier ned til 5500 m.

Til sammenligning er kurveradierne på Japans hurtigbane mellem Tokyo og Osaka normalt 2500 m, undtagelsesvis dog ned til 2000 m. Og for de japanske hurtigbaner, der er under bygning eller er planlagt, eller som skal bygges i fremtiden, bliver kurveradierne normalt 4000 m og med tilladt reduktion til 3500 m. Disse tal må ses på baggrund af, at den tilladte kørehastighed på den førstnævnte strækning er 210 km i timen, og at den på alle

de senere tilkommende strækninger bliver 260 km i timen.

Den italienske hurtigbane mellem Rom og Firenze, der nu er under bygning, udføres med 3000 m kurveradier. Her bliver den tilladte hastighed 250 km i timen. Kommende italienske hurtigbaner får endnu større kurveradier. Det ekstra sporpar mellem Milano og Bologna får radier på mindst 4800 m og helst 6000 m af hensyn til hastigheder op til 300 km i timen.

Den planlagte og længe diskuterende nye hurtigbane mellem Paris og Lyon, der nu synes at skulle vir-

keliggøres, udføres for 260 km i timen i første omgang med senere mulighed for at køre 300 km i timen. Dens radier bliver 3200 m.

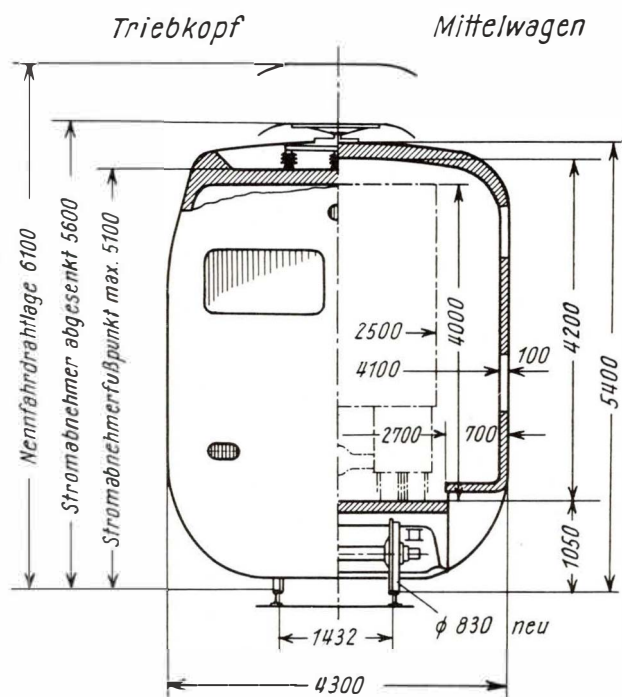
Trods de store kurveradier bliver banehældningerne anselige for alle de nævnte hurtigbaner. Men højdeforskellene mellem de to skinner er ingen steder over 20 cm og som regel ikke over 15 cm.

Det ville medføre mangeartede komplikationer, om man ville overskride disse hældninger.

Skal man køre virkelig hurtigt, bliver store kurveradier derfor uomgængeligt påkrævet.

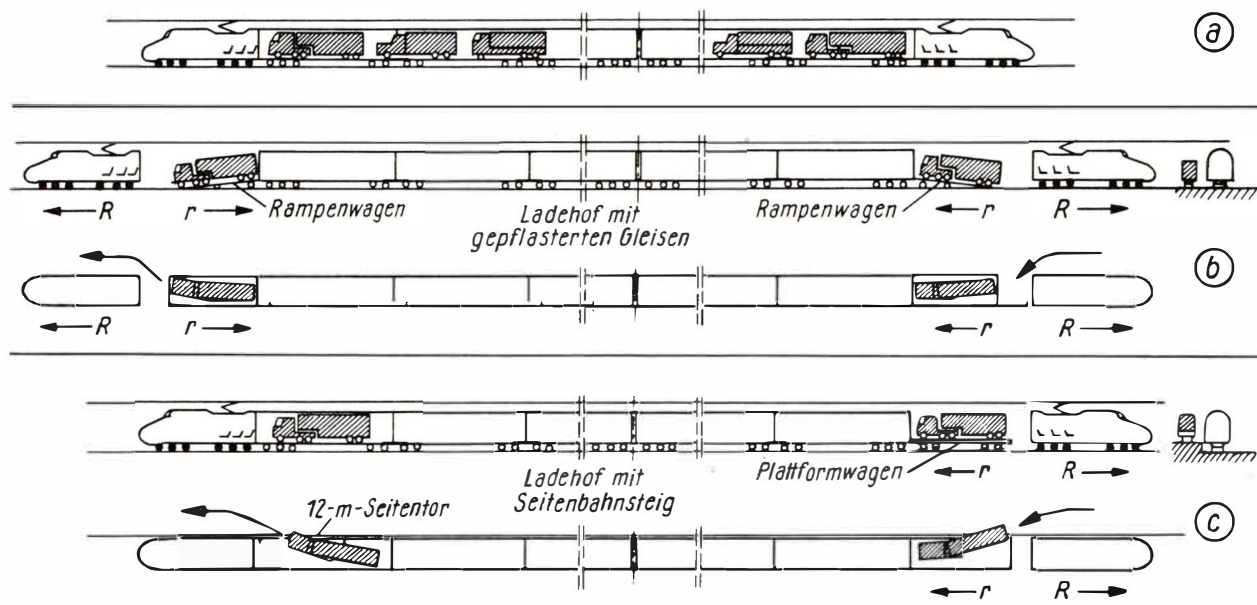
Vogne med hældningsstyring er behagelige at være i; men de er ikke mere sikre

I de senere år er der skrevet meget om, at det vil blive muligt at køre væsentligt hurtigere end hidtil i kurverne, blot man bruger vogne, hvis vognkasser kan hældes aktivt på sådan måde, at deres midterplan ikke vipper udad i forhold til planet vinkelret på banen, men tværtimod vipper indad.



Tværsnit af motorvogn (lokomotiv) til DB's biltog.

Lastbilerne kan køre ud og ind på flere måder.



Det er dog ikke så let at lave sådanne jernbanevogne og lokomotiver. Man har arbejdet ihærdigt på den praktiske løsning af dette problem i næsten alle de store jernbanelande siden omkring 1950 og især efter 1960. I hvert fald i Frankrig, Tyskland, Schweiz, Italien, Spanien, Sverige, England, Canada, USA, Rusland og Japan.

Men der synes ikke hidtil at være fremkommet tilfredsstillende konstruktioner, der egner sig til store hastigheder.

Frankrigs statsbaner var blandt pionererne, og de har været aktive lige til for kort tid siden. De seneste planer gik ud på at konstruere et tog til meget store hastigheder selv i kurver på grundlag af det vellykkede, rekordhurtige gasturbinetog TGV 001, mulig gjort ved, at vognkasserne automatisk skulle vippe aktivt indad, når centrifugalkraften søger at vippe dem ud. Men dette forsøgstog er ikke blevet bygget; og projektet synes nu at være skrinlagt eller opgivet.

Hvis det endelig en gang lykkes at udvikle sådanne togkonstruktioner, og specielt til egentlig hurtigkørsel, og hvis de bliver driftssikre, bliver de meget dyre; det kan i hvert fald ikke blive muligt at fremstille en stor del af materiellet på den måde.

Det er dog troligt, at det lykkes at udvikle systemer, der er brugelige til mindre hastigheder, altså på stærkt kurvede sidebaner. I sådanne tog vil opholdet i vognkasserne blive mere bekvemt ved større hastigheder end i tilsvarende tog uden styret vognkassehældning.

En anden sag er, at vognkassens vipning ikke kan ændre vognens eller lokomotivernes kørsel på skinnerne. Kræfterne mellem hjul og skinner er jo de samme uanset vognkassens hældning. Dog kan de ændres lidt, hvis vognkassens tyng-

depunkt også sideforskydes. I alle tilfælde opstår der sidetryk på skinnerne, endda meget store sidetryk, når hastigheden overstiger den, som banehældningen og kurveradien er optimeret for. Da jernbanetog kører og skal køre i sinuskurver, fremkaldt ved at hjulene ikke er cylindriske, men koniske, er det netop ved de store hastigheder vigtigt, at hjulene ikke skubbes så meget sideværts, at hjulflangerne løber an mod skinnerne, når togene kører i for snævre kurver.

For et par år siden skete der en alvorlig ulykke ved Freiburg i Rhindalen, fordi et eksprestog kørte meget hurtigt i en kurve, så toget blev afsporet. Dette ville også være sket, selv om togets vognkasser havde hældet i overensstemmelse med komposanten af tyngdekraften og centrifugalkraften. Men de rejssende ville naturligvis have følt opholdet på sæderne mere bekvemt, lige til det gik galt, ja faktisk også i vælte-sekunderne.

Skal der køres hurtigt, er kurveradien – i samspil med banehældningen – den begrænsende faktor.

Hele baneanlægget må konstrueres specielt for de store hastigheder

Men det er ikke tilstrækkeligt at have store kurveradier på banen. Sporskifterne må bygges derefter, bl.a. med tilsvarende store kurveradier, følgelig meget lange sporskifter. Hele baneanlægget, eventuelt flere spor i et stationsområde, må hælde ens, og det må ligge i samme (meget) skrå plan, hvis togene skal kunne køre hastigt fra det ene spor til det andet, ja faktisk også hvis de skal kunne køre med rangerhastighed gennem sporskifterne. Sikkerheds- og signalsystemer, passive og aktive, eventuelle fjern-

kontrolsystemer m.v. skal udføres ganske anderledes, hvis hastigheden skal være 300 km i timen, end hvis den skal være 150 km i timen.

Strømledningssystemerne må udføres anderledes, bl.a. med mindre afstande mellem ophængningsstederne og med strammere ophængning af ledningerne.

Det er i det hele taget meget vanskeligt at lave ledninger for meget store toghastigheder. Man behøver blot at tænke på den situation, at et tog kører hurtigere end svarende til forplantningshastigheden af strømledningens løftebølge foran togets forreste strømaftager. Jvfr. chokbølgen, som dannes ved forkanten af en flyvemaskine, der bevæger sig hurtigere gennem luften end lyd hastigheden i luften, d.v.s. hurtigere end luftens naturlige undvigelses-hastighed. Kræfterne mellem strømaftagerne og strømledningen kan da blive meget voldsomme, og strømledningen kan rives i stykker.

Stigningsgradienterne

De specielle hurtigbaner kan udføres med store stigninger.

Det separate hurtigbanesystem, der omtales i marts 1973-heftet, skulle udføres med normalt 30 0/00 stigning og med 40 0/00 tilladt.

Det banesystem, der nu udføres, får blot stigninger op til 18 0/00, altså maksimalt kun ca. halvt så store – men dog adskilligt større end de 12,5 0/00, der hidtil har været det normale maksimum for de tyske hovedbaner, omend undtagelsesvis overskredet.

De 18 0/00 kan klares effektivt af moderne togmateriel uden generende hastighedsreduktioner. Selv de tungeste godstog vil på denne stigning kunne fremføres med fuld fart af de nu seriebyggede elektriske lokomotiver.

(fortsættes)

PERSONALIA

Ansæt på prøve pr. 1-6-1974

Lkas. (7. lrm.) J. Andersen, ddt Gb

Ansæt på prøve pr. 1-7-1974

Lokomotivassistenterne (7. lrm.):

W. Trojahn, ddt Gb

E. H. Dagsberg, ddt Gb

A. Sørensen, ddt Gb

F. Nielsen, ddt Gb

P. Petersen, ddt Gb

G. V. F. Kruse, ddt Gb

L. Højland, ddt Gb

J. Jørgensen, ddt Gb

N. Rasmussen, ddt Gb

Ansæt på prøve pr. 1-8-1974

Lokomotivassistenterne (7. lrm.):

N. Kristensen, ddt Gb

A. B. Knudsen, ddt Gb

T. E. B. Petersen, ddt Gb

A. E. Rasmussen, ddt Gb

F. Nielsen, ddt Gb

P. Petersen, ddt Gb

P. G. Jensen, ddt Gb

P.-E. S. Sørensen, ddt Gb

Ansæt på prøve pr. 1-9-1974

Lokomotivassistenterne (7. lrm.):

S. T. Høyer, ddt Gb

F. P. Hansen, ddt Gb

Forfremmelse til lokomotivfører (13. lrm.) pr. 1-7-1974

Lokomotivassistenterne (10. lrm.):

H. Strunk, ddt Ar i ddt Ar

F. E. Andersen, ddt Rf i ddt Rf

L. Overholt, ddt Gb i ddt Gb

G. Jørgensen, ddt Gb i ddt Gb

K. N. Voigt, ddt Gb i ddt Gb

O. K. Baj, ddt Hgl i ddt Hgl

J. A. Larsen, ddt Ro i ddt Ro

E. Leary, ddt Gb i ddt Gb

L. Frederiksen, ddt Hgl i ddt Hgl

O. A. Jacconnelli, ddt Gb i ddt Gb

J. H. Boldreel, ddt Ar i ddt Ar

S. Hein, ddt Gb i ddt Gb

B. Spiegelhauer, ddt Gb i ddt Gb

P. L. Johansen, ddt Gb i ddt Gb

Forfremmelse til lokomotivfører (13. lrm.) pr. 1-8-1974

Lokomotivassistenterne (10. lrm.):

B. L. Ohmeyer, ddt Kø i ddt Kø

B. Krogh, ddt Gb i ddt Gb

S. P. Jensen, ddt Gb i ddt Gb

P. Poulsen, ddt Fa i ddt Fa

J. L. Mortensen, ddt Str i ddt Str

A. O. H. Frederiksen, ddt Hg i ddt Hg

O. Sørensen, ddt Gb i ddt Gb

Forfremmelse til lokomotivfører (17. lrm.) efter ansøgning pr. 1-7-1974

Lokomotivførerne (15. lrm.):

C. T. Jensen, ddt Ng i ddt Ng

J. S. Pedersen, ddt Hgl i ddt Hgl

Forfremmelse til lokomotivfører (17. lrm.) efter ansøgning pr. 1-7-1974

Lokomotivførerne (13. lrm.):

E. F. Mikkelsen, ddt Ar i ddt Ar

N. E. Andersson, ddt Ab i ddt Ab

Overgået til stillingen som kontorassistent II (3. lrm.) efter ansøgning pr. 1-7-1974

Elektroførerne (7. lrm.):

K. Lauridsen, ddt Kh i ddt Dtg.

O. J. Mortensen, ddt Kh i Afrrt.

Overgået til stillingen som lokomotivmester på prøve (16. lrm.) pr. 1-7-1974

Lkas. (10. lrm.) P. Simonsen, ddt Kh i ddt Gb

Afsked efter ansøgning pr. 19-6-1974

Lkas. på pr. (7. lrm.) H. Johansen, ddt Gb

Afsked pr. 31-8-1974

Lokomotivførerne (17. lrm.):

R. V. Nielsen, ddt Gb, gr. svagelighed

K. H. Petersen, ddt Rf, gr. svagelighed

V. Wedel, ddt Gb, gr. svagelighed

Afsked pr. 31-7-1974

Lokomotivførerne (15. lrm.):

K. R. Olsen, ddt Ar, gr. svagelighed

H. N. M. Hansen, ddt Næ, gr. svagelighed

Afsked pr. 30-6-1974

Lkas. på pr. (7. lrm.) D. Nielsen, ddt Gb

Opmærksomhed frabedes

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

K. H. Madsen,

lokomotivfører, Godsbanegården

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum pr. 1. oktober 1974 frabedes herved venligst.

K. P. Sørensen,

lokomotivfører, Esbjerg

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

K. Poulsen,

lokomotivfører, Brande

AOF – Arbejdernes Oplysningsforbund – er din aftenskole og din fritidsundervisning. Her kan du være med – og være med til at bestemme! Op mod 500.000 mennesker deltager i AOFs aktiviteter og der findes en AOF-afdeling lige i nærheden af dig. Både i byen og på landet.

Er det svært at studere, når man bliver voksen?

Studere og studere. At gå på aftenskole er ikke at studere, men at være med i en fælles fritidsundervisning, hvor deltagerne har det til fælles, at de kommer frivilligt. Selvfølgelig kan der være vanskeligheder, men prøv at se dig omkring. Vanskelighederne gælder vist de fleste af os. Ca. 2/3 af alle voksne i dette land har f.eks. kun 7 års skolegang eller mindre. Så vi er nogle stykker, der ikke véd alt i denne verden. Derfor er det godt med aftenskolen.

Der er vist også nogle, der er for trætte til at gå til aftenundervisning efter en lang arbejdsdag. Eller som synes, at familien har krav på et fællesskab. Måske er der også pokkers lang vej fra arbejde og hjem til undervisningsstedet. Der kan være mange andre årsager til, at nogen ikke deltager. De bør alle forstås.

Men der er altså også fordele ved, at voksne går på aftenskole. Som voksen ved man bedre, hvad man vil. Man kan satse på netop de emner som har særlig interesse og som kan udbygge de erfaringer, man har fået på jobbet, i familien og i foreningslivet.

Ved nærmere eftertanke er det lige før, at fordelene opvejer ulemperne. Derefter bliver det lysten, der driver værket.

Hvad skal man vælge at tilmelde sig?

Der findes uægtelig mange tilbud at vælge imellem for den, der vil gå til fritidsundervisning. Så mange tilbud, at det nok kan være svært at finde det rigtige, synes man. Men denne mangfoldighed af tilbud er også din fordel. Man kan nemlig sige: *der vil altid findes lige netop det emne, som du interesserer dig for.*

Alligevel kan der være emner, som ikke umiddelbart findes. Men der kan måske oprettes hold, hvis flere har samme interesse. Måske kan du henvise til en anden kursusarrangør, måske til en højskole, som AOF arbejder sammen med. Der er næsten altid en udvej. Men betingelsen er, at vi får talt sammen om *din* interesse. Du og AOF.

De mange emner, der tilbydes i aftenskolen, kan ikke opremses her, men nogle hovedgrupper og nogle eksempler er nok på sin plads:

vil du være med?

Samfundsbetonede fag:

F.eks. Bolig- og byggelære, familie og samfund, forbrugerkundskab, internationale spørgsmål, jura, kommunalkundskab, kooperation, organisationskundskab, politiske emner, skole- og opdragelsesspørgsmål, miljøproblemer, tale- og mødeteknik, ungdomsproblemer, økonomi.

Faglige emner:

F.eks. Arbejdsforhold, arbejdspsykologi, arbejdsstudier og arbejdsvurdering, ergonomi, fagforeningskundskab, samarbejdsudvalg, sikkerhed på arbejdspladsen, statistik, tjenestemandforhold.

Humanistiske, kulturelle og naturvidenskabelige emner:

F.eks. Arkæologi, astronomi, biologi, dramatik, egnshistorie, fysik, kemi, kulturhistorie, kulturproblemer, kunstforståelse, litteratur, matematik, orkesterlære, psykologi, pædagogik, sang- og musikforståelse, zoologi.

Kreative fag:

F.eks. Bogbinding, fotografering, grafik, gymnastik, havebrug, husgerning, hækling, håndarbejde, keramik, knipling, madlavning, maling, modellering, porcelænsmaling, sang og musik, stoftryk, strikning, syning, træ- og metalsløjde, vævning.

Fremmede sprog:

Der undervises i så at sige alle fremmede sprog, både på begynderstadiet og for viderekomne og for de meget, meget dygtige.

Tekniske og elementære fag:

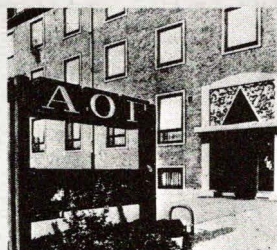
F.eks. Afspændingslære, bogføring, dansk, faglig regning, flyveteknik, maskinskrivning, motorlære, navigation, radioteknik, regning, regnskabsføring, samaritergerning, skrivning, stenografi, teknisk tegning.

Som du ser blot af disse eksempler er der nok af ting at vælge imellem. Og så er dette jo kun eksempler!

Stilles der krav til dig om forudsætninger?

Fritidsundervisning er ganske frivillig. Man tilmelder sig og man deltager – men man er frit stillet for at holde op igen. Det er selvfølgelig ikke særlig smart at holde op i utide. Hverken for dig selv eller for de andre på holdet. Derfor må dit valg af emne da også overvejes grundigt. Og du må gerne spørge AOF-folkene til råds: *hvad omfatter det og det emne? skal jeg kunne noget i forvejen?*

KURSER 1974-75



**Tillidsmands-
CENTRET**

NATTERGALEVEJ 32 - 2400 KØBENHAVN NV

har AOF et andet og bedre forslag til emne, der passer mig?

Normalt vil der i kursusindbydelsen fra AOF være anført, om der forudsættes nogle bestemte kundskaber for at deltage på et bestemt hold, men du kan altid få yderligere oplysninger om indholdet af et emne – og de forventninger, der stilles til deltagerne.

Hvor foregår undervisningen i din by? – og hvordan?

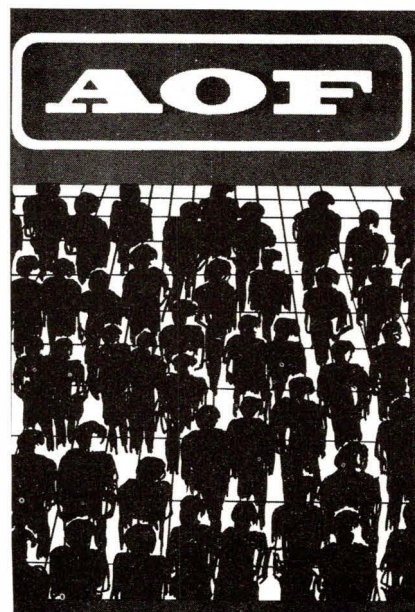
Som sagt findes der en AOF-afdeling lige i nærheden af dit hjem, ja og i nærheden af din arbejdsplads. Her kan du altid spørge om sted og tid for de emner, du har lyst til at blive undervist i. Find AOF i den lokale telefonbog – eller spørg i fagforeningen efter adressen.

Undervisningen foregår rundt omkring i byerne i alle de lokaler, der kan tænkes anvendt: skoler, fagforeningskontorer, ungdomsklubber, selskabslokaler, biblioteker, forsamlingshuse, ja endog under private former. Der kan ikke gives faste regler for, hvilke steder der anvendes, men spørgsmålet kan rettes til AOF.

Der er også forskellige former for undervisning i AOF. Man kan forestille sig almindeligt aftenskole, studiekreds, interessegruppe, foredragsrækker, aftenhøjskole – og man kan forestille sig en kombination af disse former. Det er jo det, der gør fritidsundervisningen spændende og indbydende. Det bliver sjældent kedeligt.

Koster det noget at deltage?

I mange år har det været gratis at gå i aftenskole – og det ønsker AOF indført igen. Det er nemlig ikke rimeligt, at vi uddanner masser af unge til alverdens job, – ganske



gratis, medens de voksne der ikke fik samme chance for uddannelse i deres ungdom, skal betale for at få en ganske beskedne hjælp fra stat og kommune i form af fritidsundervisning. AOF søger til stadighed at få det ændret. Men indtil dette øjeblik forgæves. Et flertal i Folketinget synes, at folk skal betale for de goder, der leveres af stat og kommune, altså bl.a. fritidsundervisning.

Derfor koster det noget at deltage i fritidsundervisning for voksne. Deltagerne skal betale en sjettedel af lærerlønnen selv.

Afhængig af antal deltagere på aftenskolehold og af undervisningens timetal fastsættes prisen for deltagelse, men som tommelfingerregel kan man sige, at et almindeligt hold på ca. 40 timers undervisning koster nær de hundrede kroner.

Bortset fra, at det burde være gratis er beløbet ikke særligt afskrækkende. Nogle steder giver kommunerne i øvrigt pensionisterne tilskud hertil og nogle steder giver fagforeningerne tilskud, når det drejer sig om faglige og samfundsmæssige emner. Men tal med AOF om det.

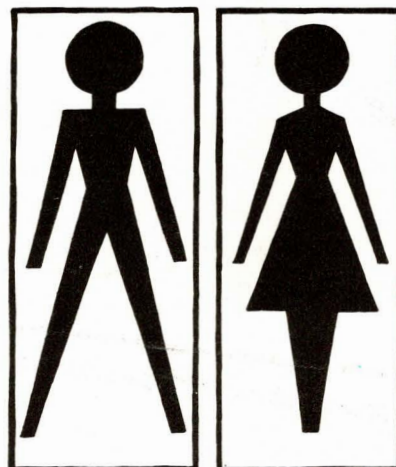
Hvor er det, jeg skal tilmeldes?

I AOF. Ingen tvivl om det. AOF er *din egen* aftenskole, som du gennem dit medlemskontingent f.eks. i fagforeningen, vælgerforeningen og DsU er med til at opretholde og betale til. Derudover er AOF din garanti for en fuldt demokratisk organisation og en pædagogisk virksomhed, som arbejderbevægelsen er stolt over at lægge navn til. AOF adskiller sig på mange måder fra alle andre aftenskoler, både private og kommunale, men først og fremmest ved at være AOF – Arbejdernes Oplysningsforbund.

► TEGNSPROG GØR LIVET LETTERE!

TAG NU DISSE TO, KENDTE SYMBOLER →
DERES BUDSKAB FORSTÅS UDEN HOVEDBRUD
OG UANSET SPROGGRUPPE ELLER OPDRAGELSE
AF ALLE CIVILISEREDE MÆND, KVINDER, BØRN
MED ET PRESSERENDE PROBLEM.

SYMBOLERNES FORKLARENDE EGENSKAB
BURDE DERFOR UDNYTTES TIL VEJLEDNING I
ANDRE, VIGTIGE PROBLEMER, SOM MANGE
MENNESKER STADIG IKKE HELT FORSTÅR.



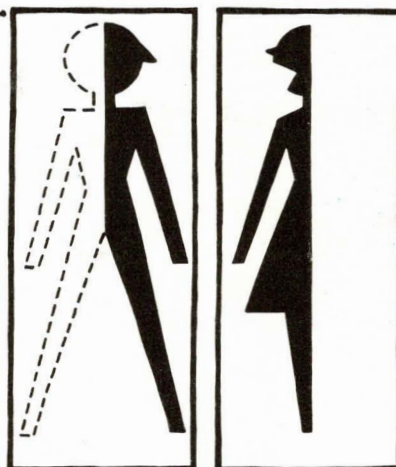
← VOLD, F.EKS.

ALLE SER STRAKS, AT KVINDEFIGUREN
-DER TYDELIGT HAR FÅET ET KURSUS I
KARATE - TILDELER MANDSFIGUREN ET
SÅ AFGØRENDE SLAG, AT FIGUREN
TABER HO'DET. DET SPOLERER FIGURENS
FORMÅL - MEN "KOLLEGER" ANDRE
STEDER FORTSÆTTER BUDSKABET!

MORAL: KUN IKKE-VOLDELIGE, SUNDE
PRINCIPPER KAN VINDE SANDE -
BRUGBARE - SEJRE.

FARVEDISKRIMINERING ? →

DEBATTERES MEGET. ÉT BLIK PÅ
SYMBOLERNE FORKLARER SAGEN: HVIS HVID
OG SORT (MANDSFIGUR) + ANDRE KULØRER,
NATURLIGVIS, IKKE KAN LEVE SIDE VED SIDE,
MED OMSIGGRIBENDE ATOMTEKNIK, OPSTÅR
RISIKO FOR EN SAND HALVERING AF
MENNESKET - DETS SIDSTE BEVÆGELSE
IKKE USANDSYNLIGT I MUNDREGIONEN (SE
KVINDEFIGUR).



← INFLATION?

DEN DAG, F.EKS. BILSÆLGEREN MÅ
BYTTE EN AF DE NYESTE SUPERMINI'ER
FOR BLOT ÉT GLAS ØL, ER
PENGEFORRINGELSEN FULDKOMMEN - OG
MODERNE CIVILISATION PÅ VEJ UD. FOR
INGEN EJER AF BIL, HUS, MOTORBÅD OSV.
VILLE BYTTE ET AF DISSE GODER FOR
ÉT GLAS ØL ELLER ÉT RUGBRØD - ELLER
FLERE ÅRS FORBRUG AF SAMME.

TM