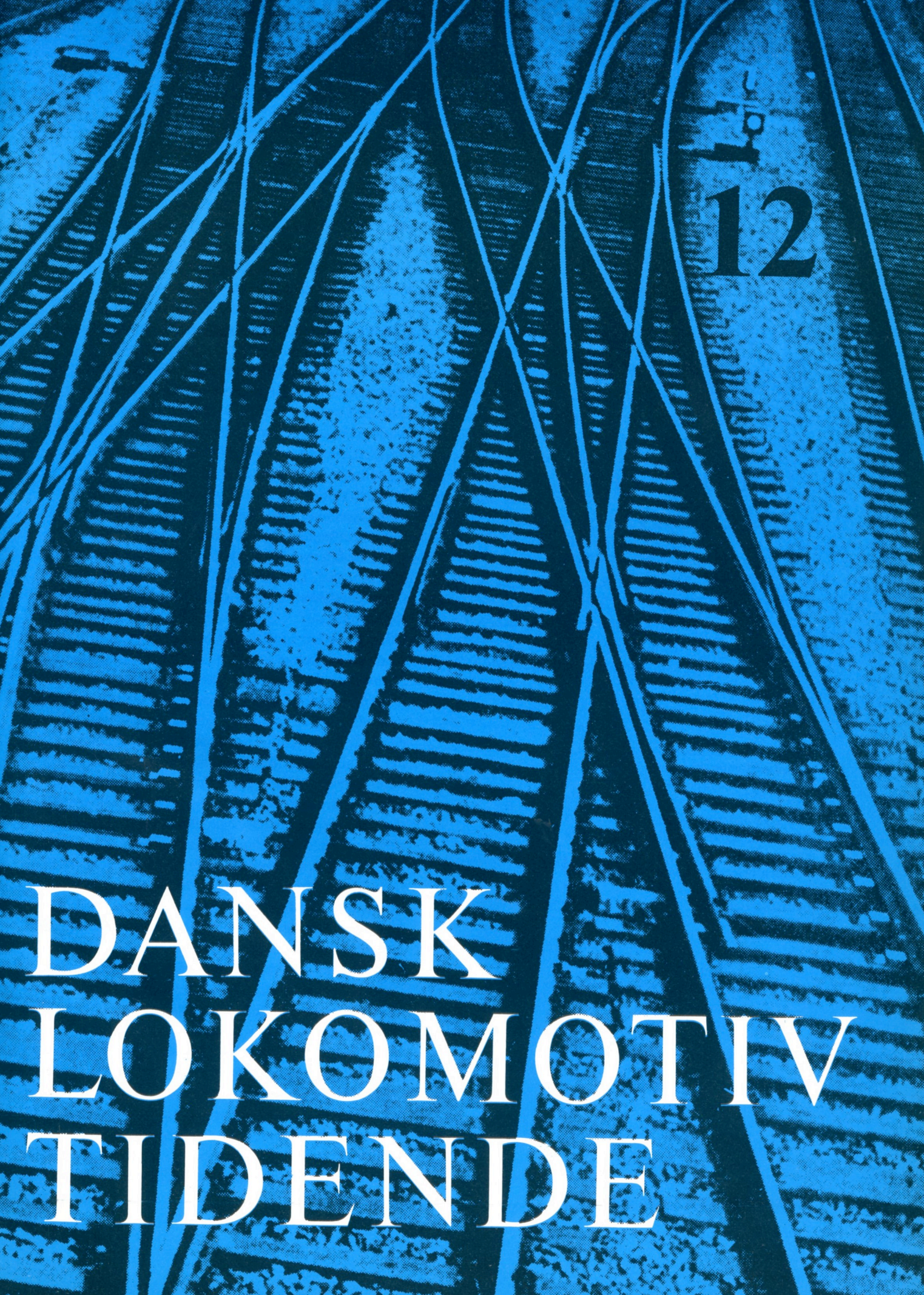




12

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. DECEMBER 1975 – 75. ÅRGANG

12

Indhold:

Sikkerhedsforanstaltninger	2
En dårlig personalepolitik	3
DSB køreplan	4
Over eller under Storebælt	8
Glimt af en udfarende kraft	14
Fra medlemskredsen – Turene –	
Bremseproblemer – Arbejdstidsregler .	16
Personalia	18
Indholdsfortegnelse	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.

»Ny stor togkatastrofe afværget« stod der fornylig i en stort opsat artikel i et københavnsk dagblad. Der refereredes til en faresituation, som opstod da et S-tog kørte frem for stop-signal og derved kunne have kollideret med et andet tog. Det er en situation, man statistisk må regne med selv om sikkerhedssystemerne gøres så effektive som muligt. Den menneskelige faktor i et sådant system gør nemlig dette svagere end tekniske foranstaltninger vil være udtryk for, og al teknik til trods vil risikoen for uheld ikke fuldstændigt elimineres. Teknik kan også svigte og faremomentet er ikke helt væk, selv om systemet er opbygget på en måde, der altid lader signal vise Stop ved fejl. Imidlertid kan man ved tekniske foranstaltninger sikre sig utilsigtet forbikørsel af et signal i Stop. En dyr foranstaltning, men nødvendig i f.eks. den københavnske S-togsdrift, hvor hyppigheden på Boulevardbanen kræver sådanne tekniske sikkerhedsforanstaltninger for afvikling af toggangen overhovedet. Det såkaldte HKT-system (Hastighedskontrol og automatisk togstop) skal sikre togdriften.

Offentligheden opskræmmes af artikler som nævnte, og de uundgåelige krav om sikringsforanstaltninger fremsættes. Det kan man ikke gå i rette med; men det er ligesom om der i kravet ligger en undertone af kritik mod offentlig virksomhed. I dette aktuelle tilfælde – og generelt for offentlig virksomhed i det hele taget – er det sådan at bevillingsmyndigheden strækker bevillingerne til anlægsarbejder over et længere tidsrum, så udviklingen forløber etapevis. Imedens kan der ske uheld, fordi sikringen ikke er fuldt gennemført; men er der egentlig grund til at rejse kritik af de ledende organer på den baggrund? Nej! Og ligegyldigt hvilket forhold det drejer sig om, vil der altid være et »tomrum«, medens ændringerne står på. DSB's ledelse ønsker dette »tomrum« mindsket mest muligt. Det sker imidlertid kun på de vilkår bevillingsmyndigheden tillader. Kritik af offentlig virksomhed skal rettes mod bevillingspraksis. Til syvende og sidst er det et pengespørgsmål efter politisk stillingtagen. I DSB's egen planlægning for HKT-systemets ibrugtagning ville man have alt materiel udstyret på een gang; men Østerportulykken ændrede i denne planlægning, så man i stedet udnytter systemets sikringsmæssige fordele ved at tage det i brug etapevis. Lokomotivpersonalet ser selvfølgelig helst, at ændringer gennemføres på een gang efter forudgående grundig instruktion, men er indstillet på at få tingene til at fungere.

Det er et besynderligt samfund, vi lever i!

Sideløbende med at arbejdsløsheden hænger på arbejdsmarkedet, oplever vi den ene arbejdsnedlæggelse efter den anden.

Kloge folk, som har analyseret problemerne, påstår imidlertid, at forklaringen netop skal søges i den utryghed, som adskillige mennesker føler ved deres nuværende arbejdsituation.

Virksomhederne rationaliserer i dag for fuld kraft eller kan – tvunget af de herskende konjunkturer – være nødt til at foretage indskrænkninger i produktionen.

Rationalisering betyder som regel større udnyttelse af en måske i forvejen hårdt belastet arbejdskraft, og følgen af virksomhedernes nedskæring af aktiviteterne, ser vi for tiden demonstreret med kedelige eksempler.

Dette konstante pres kan ingen holde til i længere tid, og derfor kan problemer, som i en normal arbejdsituation ville forekomme ubetydelige, pludselig blive pustet op med det resultat, at arbejdsnedlæggelse – lovlig eller ulovlig – er en realitet.

Det er den konklusion, som samfundsspsykologer har draget, og tænker man den nøjere igennem, har man sikkert ikke svært ved at indse rigtigheden i den.

Den offentlige sektor er heller ikke gået ram forbi. Også her har man været udsat for arbejdsnedlæggelser.

Når sådant noget sker, er det lige som om, der er en naturlov, der træder i kraft, idet store dele af det øvrige samfund straks kaster sig over tjenestemændene og omgængende forlanger systemet taget op til revision – en tjenestemand må jo ikke strejke.

Den uro, der i den sidste tid har været i den offentlige sektor, har imidlertid ikke direkte medført strejker inden for tjenestemandsområdet. Alle er mødt på deres tjenestested på de påbudte tidspunkter. At der har været konflikter, vil ingen benægte, og centralorganisationerne skal da også være de første til at beklage, at det har fået meget uheldige konsekvenser for visse offentlige serviceydelser.

Når det er sagt, må vi også tilføje, at man fuldstændig overser, at den offentlige sektor har flere forskellige ansættelsesformer – også sådanne, hvor det er fuldkomment legalt, at en konflikt drives så vidt, at den medfører en strejke.

Vi har ikke til hensigt at forsvare strejker, men vi synes, det er forståeligt, at man reagerer kraftigt, når man på samme offentlige arbejdsplads anvender så forskellige

ansættelsesvilkår, at en del af de ansatte ikke aner, om der er brug for dem den næste dag.

Statens forskellige ansættelsesformer kommer også let til at påvirke samarbejdet mellem de enkelte personalegrupper i uheldig retning.

Det er centralorganisationernes opfattelse, at staten skal bevare den stabilitet, der hidtil har kendetegnet de statsligt udførte funktioner, men så må staten også være forpligtet til at sørge for, at der er rimelige ansættelsesvilkår for samtlige personalekategorier.

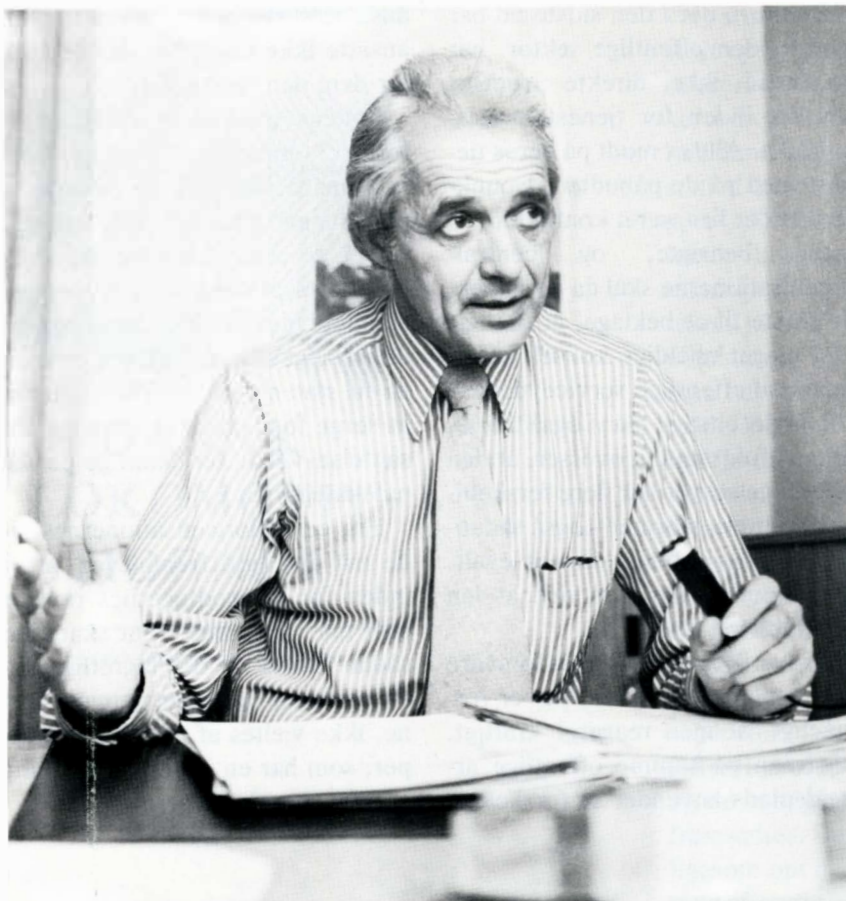
Fra centralorganisationernes side må det også fremhæves, at vi inden for lønmodtagernes rækker selv må være med til at skabe en sådan justits, at det fagretlige system, der er opbygget gennem årene, ikke væltes af mindretalsgrupper, som har en anden målsætning end fagorganisationerne.

*Foreningens hovedbestyrelse
og redaktionen
ønsker medlemmerne og
bladets øvrige læsere
glædelig jul
og et godt nytår!*

DSB køreplan

Interview med køreplanchefen i DSB kontorchef A. M. Rasmussen

4



Kontorchef A. M. Rasmussen

Vi indleder samtalen med at spørge køreplanchefen:

Hvordan er køreplanskontoret placeret i den nye struktur, der er gældende fra 1. september?

I den nye struktur er vi et led i afsætnings- og produktionsafdelingen.

Hvor mange medarbejdere er der i køreplanskontoret?

Der er i øjeblikket beskæftiget 32; men vi regner med, at med den udvikling, der nu skal i gang omkring plan 90 og EDB-projekter, at komme op i nærheden af 40 medarbejdere.

I. Intercity-togene

Kan De sige lidt om Intercity-togene og de erfaringer, man har indhøstet om timedriften m.v.?

Vi har fået et stigende passager-tal på de forbindelser, der betjenes af Intercity-togene. Disse tog kan jo nærmest sammenlignes med de tog, der kørte før, som kaldtes de lokomotivtrukne lyntog.

Men der kan konstateres en stagnation over rejselivet siden 1974?

Ja, og den må vi tage med i betragtning. Når vor fremgang ikke er særlig stor, må vi derfor nok sige: At havde vi ikke fået Intercity-togene, havde vi formentlig haft stor tilbagegang.

II. Lyntogene

Hvordan har lyntogene klaret sig i denne periode?

Der var jo sket en sammenblanding af de lokomotivtrukne lyntog

og MA-lyntogene i den gamle køreplan. Nu er det gjort éntydigt: At lyntogene er lyntog – og ikke noget som helst andet! Og Intercity-togene er de lokomotivtrukne tog med pænt nyt materiel.

Lyntogene har beholdt deres publikum?

Ja, det har de.

III. I. klasse

Og I. klasse; hvordan klarer den sig?

I. klasse kører stadig, og kører tilfredsstillende. Vi kunne nok ønske os lidt flere passagerer på denne klasse; – og det har vi bl.a. forsøgt at få ved at etablere konference-kupeen, som nu findes i alle Intercity-togene og lyntogene.

Konference-kupeen er blevet en god salgsvare?

Ja, det må man sige, at den er blevet.

IV. Kystbanen en succes

I 1973 etablerede DSB ½ times drift på Kystbanen. Hvordan er erfaringerne med denne reform?

Der var jo en del kritik i begyndelsen vedrørende kystbanekøreplanen. Det var nok i høj grad tekniske forhold omkring det nye materiel, der gjorde sig gældende – bl.a. styrevognsprincippet og en del andre forhold. Programmet havde været forberedt i flere år; og der var foretaget en gennemgribende modernisering af hele banen – af skinner, stationsanlæg, perroner, signalanlæg m.v.; og samtidig blev det nye materiel, der nu præger regionaltrafikken på Sjælland, sat ind for første gang.

Har kystbanekøreplanen holdt?

Ja, vi kører stadig efter den. Og de tekniske problemer er succesivt og i alt væsentligt blevet løst. (Døroplukning, bremses m.v.).

Alt i alt blev kystbanereformen en succes?

Ja, det blev den. Passagertallet er steget måned for måned, siden køreplanen blev sat i kraft. Og på det sidste kan konstateres en ny kraftig stigning.

V. Ny S-togs-køreplan

Der arbejdes også med en ny S-togs-køreplan?

Der sker jo som bekendt nyt på S-banen næsten hele tiden. Allerede i efteråret 1976 vil således forlængelsen fra Vallensbæk til Hundige blive færdig. Det kan gennemføres uden væsentlige ændringer i køreplanen.

Og i 1977 ventes Hareskovbanen færdig?

Ja, og så bliver det nødvendigt at foretage en ændring af hele S-togs-køreplanen, fordi Hareskovbanens tog skal føres ind til City.

Hvorfor 15 minutters drift på S-banen fra 1977?

Der er stadig sket en naturlig tilpasning af passagertal til S-banen og til hele nærtrafikområdet – noget, vi følger gennem trafiktællingerne. Og vi benytter så lejligheden til som et nyt system at gå over til 15 minutters stamkøreplan i stedet for 20 minutters køreplan, som vi har haft siden 1930'erne.

Er der i den forbindelse allusion til international S-banedrift?

Det er der. 15 minutters systemet anvendes andre steder i Europa, bl.a. er den nye S-bane ved München bygget op på 15 minutters moduler.

VI. HT og DSB

Etableringen af HT har vel haft væsentlig indflydelse på DSB's passagerantal?

Vi har en fornemmelse af, at det er gået kraftigt i vejret. Men HT-ordningen er jo ganske ny. Og vi var klar over, at de trafiktællinger, som vi havde før HT-ordnin-

gen, ikke var særlig anvendelige. Derfor har vi foretaget en ny trafiktælling i togene i efteråret 1975. Det skal så vise sig, hvordan passagerantallet fordeler sig.

Hvordan har S-banen klaret sig set i forbindelse med HT-driftens etablering?

Vi kan allerede nu se, at tilsyneladende er passagerantallet på det gamle banenet, dvs. inden for Tåstrup, Ballerup, Holte og Vallensbæk, stagnerende, hvorimod der er en kraftig øgning på Hillerømlinien, Kystbanen og på regionalnettet vest for Tåstrup. (Roskilde, Holbæk, Ringsted og Næstved).

Og hvilke konsekvenser får det for DSB?

Det giver DSB vældige problemer på kort sigt med at skaffe plads til passagerantallet. For det tager jo tid at skaffe nyt materiel!

Er det bestilt?

Der er bestilt, (og under levering), endnu flere BN-vogne; og der er nye MZ-lokomotiver undervejs. Vi må derfor bede publikum have lidt tålmodighed. – DSB må anvende ældre materiel i større omfang endnu, end vi hidtil havde regnet med.

VII. Det gamle S-banenet

Hvad er grunden til, at passagerantallet er stagnerende på det »gamle« S-banenet?

Det hænger nok sammen med, at hele området inden for det gamle S-togsnet er udbygget.

Er S-togsmateriellet up-to-date?

S-togsmateriellet har gennemgået en kolossal stor fornyelse. Forholdet er det, at vi først begyndte at få de nye røde S-tog i 1967/68, da Hillerømlinien åbnede; alt det røde S-togsmateriel er anskaffet inden for de sidste 5–7 år. Kun i myldretiden betjenes en lille del endnu af de brune vogne.

Men F-linjen er stedbarn? Hvorfor?

Der er forskellige årsager til problemerne omkring F-linjen. Den har ikke noget særlig stort passagerantal. Selv om man satte rødt materiel ind, ville den næppe få flere passagerer. Men det er rigtigt, at der på denne linje anvendes brunt materiel endnu. Vi har simpelthen måttet prioritere og sagt: Den svagest benyttede linje må vi nødvendigvis tildele det ældste materiel.

VIII. Klampenborg-linjen

Klampenborg-linjen stagnerer også?

Vi har kunnet konstatere, at der i nogle år har været stagnerende trafik på denne linje. Det skyldes bl.a., at regionaltogene (Kystbanen) fortrækkes af passagererne; endvidere må det tages i betragtning, at til flere af de ting, der tidligere satte sit præg på Klampenborglinjen, f.eks. Dyrehavsbakke, Bellevue og Travbane har vi nu ikke mere kunder som tidligere. Der bruges privatbiler i stedet.

HT-kortet

Har De noget indtryk af, hvordan HT's kortsystem har virket ind på passagerantallet?

Vi ved, at der er solgt overordentlig mange af de såkaldte fælleskort. Men vi har ikke endnu et klart overblik over dette. Men vi har en fornemmelse af, at det har bevirket tilgang af passagerer hos DSB på de længere afstande, navnlig vest for Tåstrup. Fælleskortet gælder jo helt til Hvalsø – og til Borup.

Den nye DSB-tælling

Hvordan er den nye trafiktælling sat i system?

Den er sat i system på den måde, at man på en enkelt dag, nemlig den

25/9 registrerede samtlige passagerer inden for hele hovedstadsområdet, dvs. hele HT-området plus afslutningen til Holbæk, Ringsted og Køge.

Hvor mange rejsende drejer det sig om?

Ca. ¼ million. Talmaterialet vil blive edb-behandlet; først når vi har alle detaljerede oplysninger klar, kan vi gøre vor køreplan færdig og dermed afgøre, hvor mange vogne, der skal være i togene, og hvor mange nye tog, der evt. skal sættes ind.

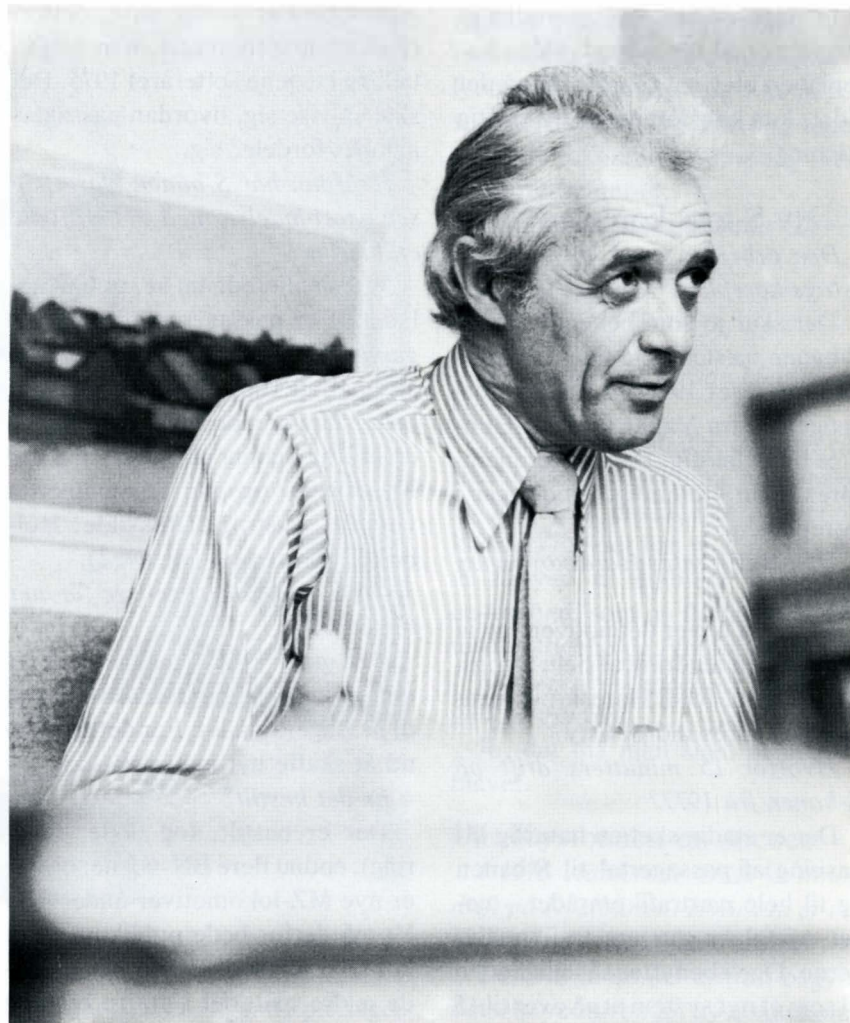
Tal-materialet skal også bruges til den nye køreplan?

Ja. Det skal bruges for, at vi kan få den rigtige køreplan S 77, der starter den 1. oktober 1977; men tal-materialet skal også bruges for at komme til klarhed over, hvordan HT-ordningen har virket.

IX. Køreplanskontor og lokomotivmændene

Vil De sige lidt om Køreplanskontorets kontakt til lokomotivmændene?

Vi har – synes vi da selv – de allerbedste relationer til lokomotivmændene. De er jo en forudsætning for, at de varer, vi producerer her, overhovedet kan køre! Nu har vi jo lige talt om den nuværende S-togskøreplan (S 72). Forud for denne plans ikrafttræden var loko-



motivmændene til praktisk øvelsesskørsel på Køgebugtbanen; samtidig arrangerede vi sammen med maskinafdelingen en information for lokomotivmændene og fortalte om nyhederne i S 72. Det drejede sig bl.a. om en ny tjenestekøreplan for S-togene – byggende på en ny opstillingsform; den blev faktisk til i et snævert samarbejde med lokomotivmændene.

Det gælder vel også i forbindelse med K 74?

I forbindelse med K 74 har vi lavet en ny opstilling – almindelig tjenestekøreplan – for fjerntrafikken – og de principper, der er lagt til grund her er i høj grad kommet i

stand ved møder og samtaler med lokomotivmændene.

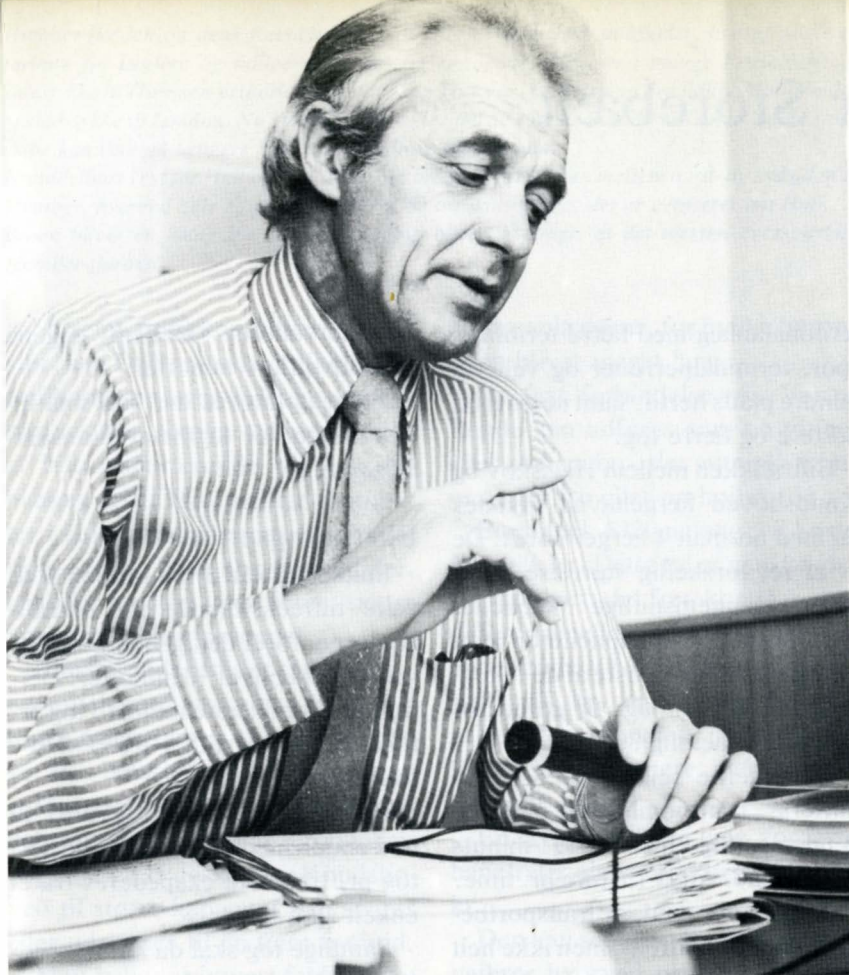
Og hvad med de årlige køreplaner?

Vi har, når det drejer sig om udarbejdelse af de årlige køreplaner, hele tiden et meget snævert samarbejde med de instanser, som lokomotivmændene er knyttet til – LKD – og kørselsfordelingen. Der er med i hele vort planlægningsarbejde.

X. Relationer til Europa

Hvordan er relationerne ud til Europas jernbaner, og til deres køreplansbestrebelse?

En meget stor del af DSB's trafik er jo bundet sammen med noget,



Hvilke sektioner er det?

Vi har fire sektioner: En køreplanlægningssektion, som tager sig af selve køreplanlægningen; og en materielsektion, der tager sig af, hvordan passagertogsmateriellet skal køre rundt om i landet; og endvidere har vi en overfartssektion, der varetager planlægning af sejlplaner og af færgebenyttelsen – og endelig publikums – køreplansredaktionen, der står for arbejdet med den egentlige køreplan, der bliver solgt til publikum.

der kommer til og fra udlandet. Al den trafik skal koordineres.

Det sker ved, at vi samarbejder med vore europæiske kolleger. Det foregår ved forskellige møder, som vi afholder år for år rundt om i Europa. Det er ikke alene vore nabolande, der er med. Koordineringen gælder også fjernere liggende lande som f.eks. Schweiz, Italien og Frankrig.

Også Østlandene?

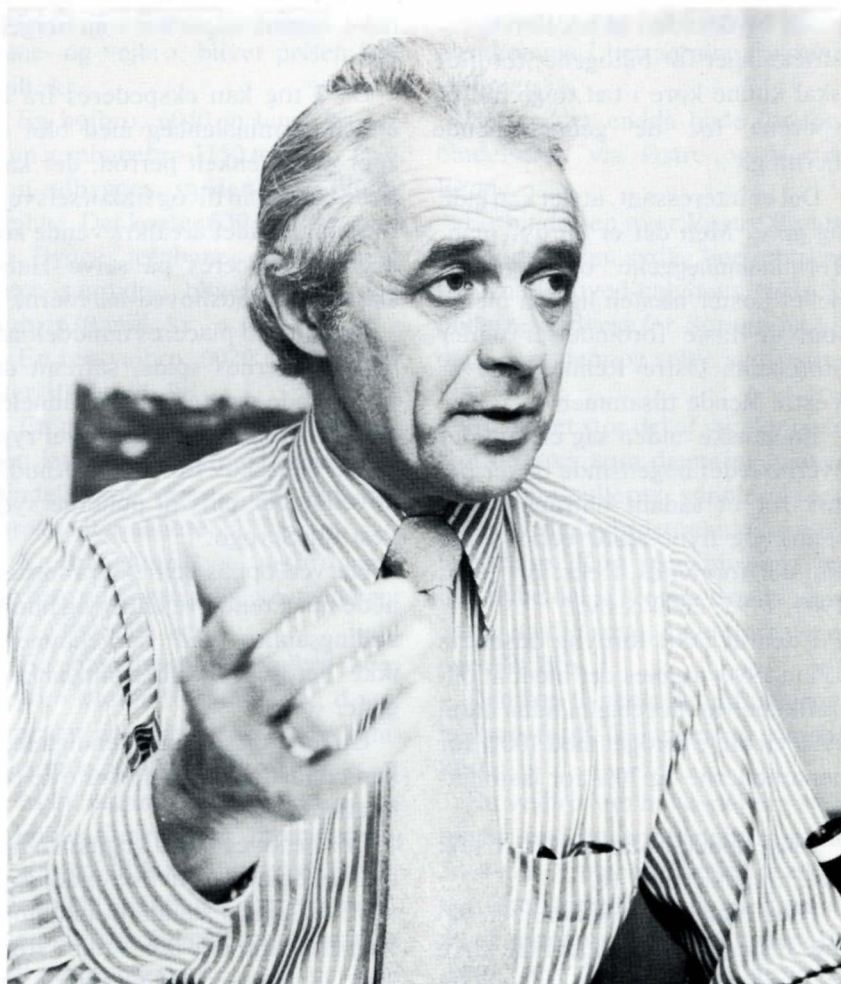
Ja. i vor årlige køreplans-konferencer deltager alle europæiske lande fra England i vest til Sovjet i øst – og fra Finland i nord til Grækenland og Portugal i syd.

XI.

Til slut spørger vi køreplanschefen:

Et godt samarbejde – og et godt arbejdsklima er vel afgørende for succes i bestræbelserne på køreplanskontoret?

Absolut. Det kan kun lykkes med et godt og fornuftigt teamwork med de forskellige sektioner her på kontoret.



Over eller under Storebælt

Af C. E. Andersen

8

Biltogsforbindelsen via Storebælt er i den for nylig publicerede rapport, der supplerer betænkningen af 1972, dimensioneret for biltog, som er indtil 1000 m lange og trækkes/skubbes af to lokomotiver med trækraft som de tyske E 103, og som er i stand til at befordre 374 personbiler i to-etages tog eller 72 svære lastbiler i en-etages tog. Disse kan ekspederes i et antal af indtil 20 pr. time pr. retning, hvilket svarer til 4500 biler pr. time og retning, når halvdelen af toglængden udnyttes til svære lastbiler. Banevej-terminalerne på Sjælland og Fyn skal have 6 spor og dertil svarende perroner til 1- og 2-etages tog samt komplicerede til- og frakørselsveje. De skal placeres et godt stykke inde i landet af hensyn til plads og desuden til accelerationsstrækninger for biltogene, fordi de skal kunne køre i tæt følge ind på sporene for de gennemgående fjernetog.

Det er interessant, at det kan lade sig gøre. Men det er en dyr plan. Terminalanlæggene og togmateriellet koster næsten lige så meget som de faste forbindelser under Storebælts Østre Rende og over Vestre Rende tilsammen.

En ganske anden sag er, om der overhovedet nogensinde bliver behov for et sådant biltransportsystem? Og hvor store behovskrav kan der forventes, f.eks. pr. 1985, 1990, 1995, 2000 o.s.v.?

I den af DSB fornylig udsendte »Plan 1990« regnes der med, at biltrafikken via Storebælt i tiden indtil 1990 vil blive forøget med 100% for personbilerne og 70% for lastbilerne.

Disse ledetal stammer vist nok fra Perspektivplan II.

Hvis man dimensionerer et biltogssystem derefter, kan man klare sig med langt mindre og enklere

terminalanlæg med færre terminalspor, terminalperroner og veje og mindre plads hertil, samt nøjes med kortere og færre tog.

Biltrafikken mellem Halsskov og Knudshoved færgehavne afvikles nu med normalt 4 færger i drift. De er af ret forskellig størrelse. Men deres gennemsnitlige kapacitet svarer omtrent til kapaciteten af et biltog med den mindste af de to toglængder, der er lagt til grund for rapporten, nemlig 800 m.

Bilfærgerne sejler med 150 minutters bruttoomløbstid, d.v.s. gennemsnitlig med 37½ minuts tidsafstand. Altså 1,6 ture pr. time.

Regnes der med, at transportbehovet bliver omtrent, men ikke helt fordoblet, skal der afsendes 3 biltog i timen fra hver side, hvis de skal have samme kapacitet som færgerne.

De 3 tog kan ekspederes fra et enkelt terminalanlæg med blot ét spor og en enkelt perron, der kan tjene både som til- og frakørselsvej.

Sådanne lidet arealkrævende anlæg kan placeres på selve Halsskov- og Knudshoved-halvøerne.

De kan end placeres umiddelbart ved halvøernes spids, såfremt de tilsluttende dæmninger til tunneler eller broer udføres i linier over ryggen af Halsskov Rev og fra Knudshoveds yderspids til pullerne sydvest for Sprogø.

Herved opnås den ekstra fordel, at de nuværende vejanlæg og bilopstillingsanlæg ved færgehavnene ikke berøres af bilterminalanlæggene.

Under disse omstændigheder kan de faste anlæg udføres overordentlig billigt.

Der behøves kun 3 vognstammer og 3 lokomotiver, hvilke endda kan være 4-akslede standard-lokomotiver, eftersom der ikke stilles store krav til togenes acceleration, når

tidsintervallerne mellem togene kan blive flere minutter.

Følgelig kræves der kun små investeringer til togmateriel-anskaffelserne.

Ekstra togservice

Imidlertid kan 3 tog i timen ikke være tilfredsstillende for biltrafikanterne, fordi den gennemsnitlige ventetid da bliver 10 minutter. Derfor bør der nok køre mindst 5 tog pr. time til enhver tid, i hvert fald i dagtimerne.

Det kan klares med 5 tog i drift, til nød endda med blot 4 tog. Alle de 5 tog pr. time kan ekspederes fra et enkelt spor.

Samtlige tog skal da kunne medtage både personbiler og lastbiler. De kan eksempelvis udføres således, at halvdelen af hvert togs vognene kan bære svære lastbiler, hvilket naturligvis ikke udelukker, at de også kan transportere lette lastbiler og personbiler, og den anden halvdel af vognene kan være af lettere konstruktion og specielt indrettet til at befordre personbiler og deres rejsende.

De kan have to etager, hvoraf den øverste kun udnyttes til passagerfaciliteter.

Alle vognene bør nok være 4,3 m brede udvendig og godt 4 m brede indvendig, d.v.s. overensstemmende med den standard, som Deutsche Bundesbahn har valgt for baner og tog til biltransport.

Under de omstændigheder kan der godt blive plads til trappeforbindelser mellem en nedre og en øvre etage i personbilvogne.

Selv om der skal anskaffes 5-6 korte vognstammer og 6 fire-akslede lokomotiver, behøver det ikke at koste de helt store beløb.

Dette transportsystem kan senere udbygges i takt med trafikens stigning.

Humber-fjorden og dens fortsættelser i en vifte af dale med småfloder, hvoraf nogle er farbare for lægtene og tidligere var det for søgående skibe, er i mange henseender et sidestykke til Themsen-estuariet og floden; og York var i Oldtiden og den tidlige Middelalder et sidestykke til London. Nu kan man kun sejle med de søgående skibe til Goole, og de store skibe kan ikke gå længere ind end til Hull og Immingham.

Umiddelbart vest for Hull bygges der nu en bro for vejtrafikken mellem nord- og sydsiden af Humber, hvorved hele egnen snart bliver en trafikal helhed, der er centreret om Hull. Broen bliver en hængebro. Dens hovedfag bliver så langt, at det næsten overspænder Humber-fjorden.

Såfremt trafikken bliver rimelig stor, kan DSB eventuelt tilbyde biltrafikanterne og lastbilerne en ekstra service, nemlig ved indsættelse af biltransporterende tog i regelmæssig drift f.eks. mellem terminaler i Københavns-egnen og Fredericia-egnen, både for personbiler, lastbiler med og uden fører, sættevogne og påhængsvogne.

Blot der indsættes et sådant tog – eventuelt med maksimal længde – to-tre gange i timen, kan det få meget stor betydning for biltrafikken.

Herved opnås som en ekstra fordel, at udbygningen af terminalanlæggene på Halsskov og Knudshoved til større kapacitet kan spares eller udskydes til en fjern fremtid.

Man behøver i hvert fald ikke at påregne, at disse anlæg i den overskuelige tid skal have mere end 2 spor og 2 eller 3 perroner, alle endda kun for 1-etages tog.

Det væsentlige, der kræves for at etablere biltransportsystemet, er da selve de faste forbindelser over eller under Storebælts Østre og Vestre Rende.

Forbindelsen via Østre Rende (8500 m mellem kysterne i den aktuelle tunnellinie) kan udføres billigst som en tunnel for jernbanetog; dog skal den kunne befares af almindelige tog og biltransporttog; derfor må den have store tværprofiler.

Den koster 870 mill. kr., hvis den udføres som en ståltunnel med betonfyldninger, og hvis den maksimale stigningsgradient bliver 17‰ og da med 5600 m tunnellængde.

En broforbindelse for jernbane og vej, 5420 m lang som gitterbro og 5360 m lang som skræstagsbro, koster hhv. 1990 og 2020 mill. kr.

Alle disse tal er baseret på prisniveauet for 1972. Og der er ikke medregnet renter i byggeperioden, som vil blive meget betydelige. især

for broanlæggene, for hvilke byggetiden bliver meget lang.

En fast forbindelse via Vestre Rende kan udføres som en tunnel eller som en bro, der enten kan være en lavbro eller en højbro.

En tunnel, 6720 m lang, vil koste 580 mill. kr. Dette tal er ganske vist lidt usikkert; det fremkommer som differens mellem prisen på tunneler under både Vestre og Østre Rende, 1450 mill. kr., og 870 mill. kr. som prisen for tunnelen under Østre Rende, der er kortere, men vanskeligere at udføre.

En lavbro, 6000 m lang, for jernbanetrafik alene, vil koste 430 mill. kr.

Den kan senere udbygges som en vejbro, hvorved prisen bliver 460 mill. kr. højere. Hvis den fra begyndelsen udføres som både jernbane- og vejbro, bliver prisen 840 mill. kr.

En højbro, 6040 m lang, koster som jernbanebro 1150 mill. kr. Den kan udbygges, så den også bliver vejbro. Det koster 630 mill. kr. mere. Bygges jernbane- og vejanlæggene samtidig, bliver prisen dog kun 1630 mill. kr.

En ren vejbro, 6020 m lang, koster 1080 mill. kr.

En tunnel for jernbaneforbindelsen kan suppleres med en broforbindelse for veje. – Det kan ske straks eller senere.

En banetunnel + vejbro som lavbro vil formentlig koste meget nær 1100 mill. kr.

En banetunnel + vejbro som højbro koster 1660 mill. kr., d.v.s. omtrent det samme som den kombinerede jernbane- og vejbro.

Man kunne måske vente, at kombinationerne af tunneler og vejbroer vil koste mere end broer for både jernbane- og vejtrafik. Navnlig hvis tunnelerne + broerne udføres successivt.



Men i virkeligheden kan netop kombinationen af banetunneler og vejbroer blive billigere end de kombinerede jernbane- og vejbroer. Disse skal jo være meget lange, overalt meget svære; og de kan ikke have meget lange brofag og må derfor have nogle piller funderet på meget dybt vand.

Alle priserne og planerne gælder for broer i de klassiske brolinier.

Imidlertid kan også andre brolinier komme i betragtning for rene vejbroer.

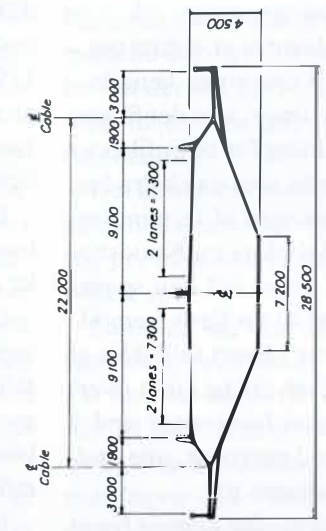
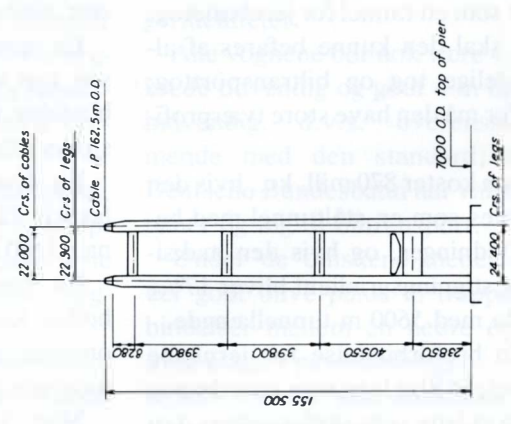
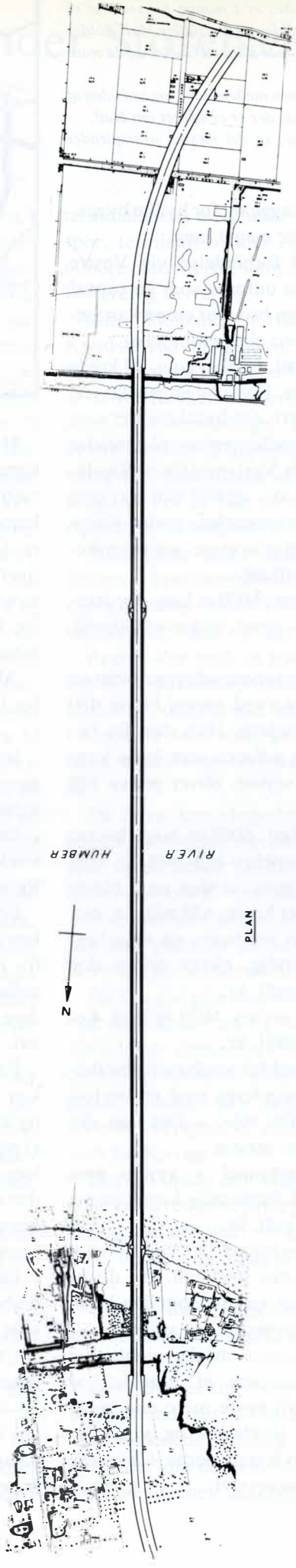
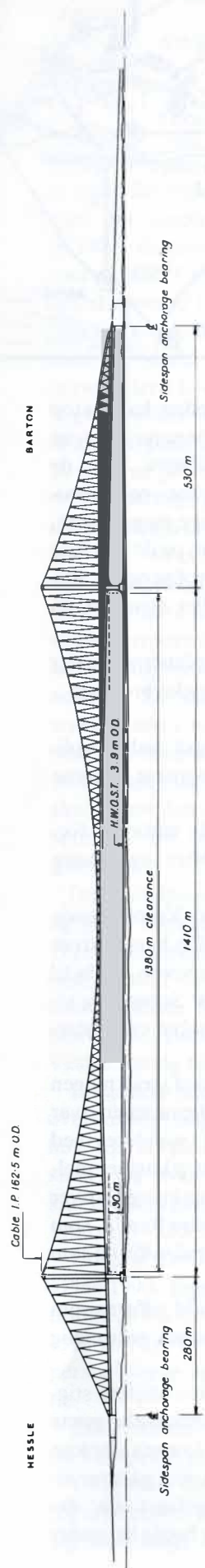
Det gælder endda både for forbindelserne via Østre og Vestre Rende.

Forbindelsen over Vestre Rende kan føres ad en sydlig bue omtrent fra Knudshoved-halvøens spids til pullerne sydvest for Sprogø og videre over dem og selve sydvestrevet.

En meget stor del af strækningen kan udføres som dæmninger over og mellem pullerne, suppleret med et par korte lavbrostrækninger mellem disse. Kun strækningen over den dybe del af Vestre Rende, som her er særlig smal, må udføres som egentlig bro.

Den kan til gengæld udføres som højbro, fordi distancen er rimelig kort.

En vejbro kan have stejlere stigninger end en jernbanebro, gerne 30–40‰. Følgelig kræves der kun ca. 1 km stigetrækning på hver side af gennemsejlingsfaget eller -fagene, for at den frie højde herunder



HUMBER BRIDGE BOARD
HUMBER BRIDGE
GENERAL ARRANGEMENT

I midten er vist *Humber-broens* linieføring. Nord er til venstre.

Profilskitzen af broen er vist i samme skala og med sådan placering, at den umiddelbart kan jävnføres med lineskitzen.

Broens hovedfag er 1410 m langt; sidefaget i nord er 280 m, helt over land; og sidefaget i syd er 530 m, næsten helt over vand.

Tværsnittet af brotårnene viser, at de er 162,5 m høje over middelvandstand. Den sydlige pille er funderet dybt i den bløde bund 36,5 m under havniveauet. Totalhøjden af pillen og pylonerne er næsten 200 m.

Tværsnittet af brobanen viser, at den er udført som en kasse-konstruktion bærende to kørebaner, hver med 2 vognbaner. Desuden er der gangstier uden for kasse-konstruktionen.

kan blive lige så stor som under den gamle Lillebæltsbro. Broens totale bro længde behøver derfor ikke at blive særlig stor, kun 3–4 km.

Totalomkostningerne kan derfor blive langt mindre end for den dobbelt så lange højbro i den nordlige linie. Men de vil nok blive lidt større end for den dobbelt så lange lavbro.

Trods alt behøver de samlede omkostninger for en banetunnel + en vejbro ikke at blive urimelig store, i hvert fald ikke nær så store som for en højbro for kombineret bane- og vejtrafik.

Man kan da undgå at spærre Vester Rende for al sejlads. Og man risikerer ikke, at forbindelsen bliver afbrudt ved, at undervandsbåde nedriver lavbroens brofag og piller, som ikke kan tåle skibsstød.

Desværre bliver rutelængden noget længere i denne linie end i den nordlige linie.

Men det behøver man vel ikke at tillægge særlig stor betydning, når man betænker, at Storebæltsruten for størstedelen af Vestdanmarks befolkning repræsenterer en omvej af størrelsesordenen 100 km i sammenligning med en forbindelse mellem Sjælland og det centrale Jylland via Samsø.

Vejbroen over Østre Rende kan placeres i en sydligere linie

Storebælts Østre Rende er ca. 7,5 km bred, regnet mellem kysterne ved vestenden af Halsskov og østenden af Sprogø. Men Halsskov Rev og Sprogø Rev strækker sig så langt til søs, at der kun er 2,25 km mellem 10 m-dybdekurverne. Og der er kun 0,65 km mellem 30 m-kurverne, hvor afstanden mellem dem (dog i lidt afvigende retning) er allermindst. Til gengæld er maksimaldybden her over 70 m.

Disse forhold taler principielt til fordel for en vejbro. Men rigtignok kun hvis den kan overspænde hele den meget dybe del af Østre Rende, så hovedpillerne kan funderes på moderat dybde, og, hvad der er vigtigt, såfremt den skal være en hængebro, og sådan at kabelforankringsblokkene kan placeres på ubetydelig dybde, hvilket ikke er gør ligt i den klassiske bro linie.

Hvis det så desuden er muligt at udnytte Halsskov Rev og Sprogø Rev og at udføre forbindelsen som dæmninger, kan den samlede brostrækning blive lille.

Netop en vejbro kan have stejle stigninger. Den skal nødvendigvis have stejle stigninger over Østre Rende, fordi gennemsejlingshøjden under broen skal være stor.

En vejbro kan udføres som en hængebro, endda som en blød hængebro, d.v.s. uden svære dragere i forbindelse med brobanen.

En sådan bro kan ikke tage jernbanetog. Det kan den end ikke, selv hvis brofagene kan være korte.

En lang bro med en vej kan også udføres som skråstagsbro. Men sådanne er hidtil aldrig udført med meget lange brospænd. Det længste til dato er 435 m.

Såfremt fagene skal være meget lange, må tårnene være meget høje og solide, fordi de hver skal bære f.eks. en halv kilometer brostrækning til hver side af hver pille.

En skråstagsbro konstruktion er principielt stivere end en hængebro.

For så vidt er der mulighed for at lave skråstagsbroer til jernbanetrafik. Der er udført to sådanne broer i Argentina. Det er ikke meget.

Men derfor er det ikke udelukket, at skråstagsbroer kan komme i betragtning for Storebæltsforbindelsen. Tværtimod. Kravet om meget lange brofag taler for en

skråstagsbro. Dette gælder særlig, hvis der skal bygges en bro med jernbanespor i den sydlige linie, hvor i det mindste det centrale brofag må være meget langt for at undgå, at pillerne skal funderes på mere end 40 m dybde.

Vedføjede tegning viser en mulig bro linie for en hængebro over Østre Rende.

Broskitzen er udarbejdet for en halv snes år siden; den refererede til en bro med kun 50 m gennemsejlingshøjde og 23‰ stigningsgradient, idet det var tanken, at den eventuelt kunne bruges som jernbanebro. Desværre kunne gradienten ikke blive mindre, når bro længden skulle være så kort, 3320 m.

Men trafikbane kræver stive bro konstruktioner. Sådanne hængebroer kan laves; og de er lavet, eksempelvis den store bro over Hudson River ved New York og broen over Tejo Estuariet ved Lisabon, som ganske vist aldrig er blevet fuldført som jernbanebroer, desuden broen over San Francisco-bugten, som tidligere havde jernbanespor, der blev benyttet af meget svære bybanetog.

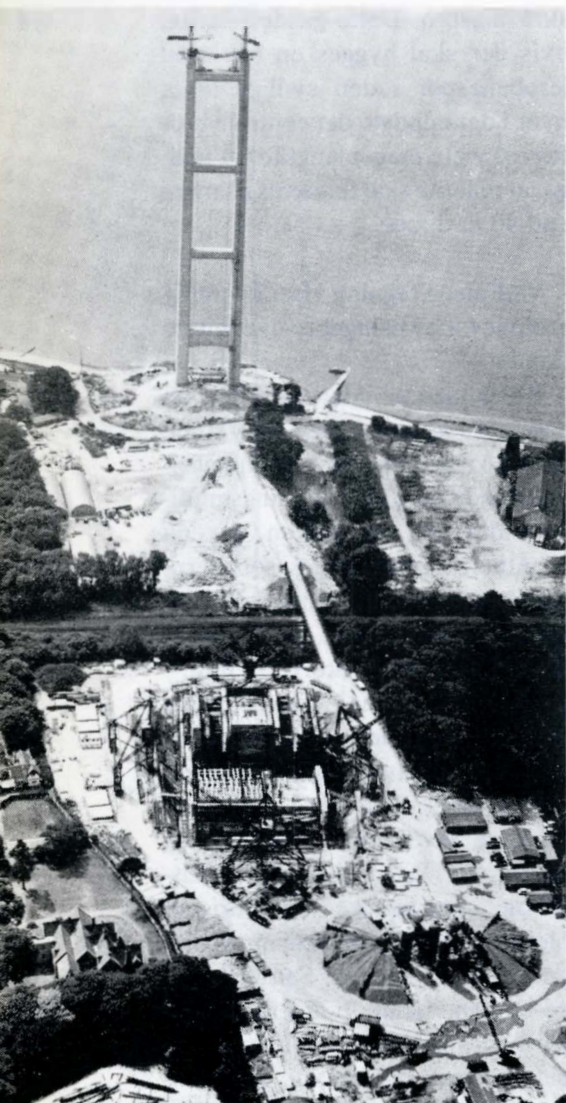
Men stive hængebroer er ikke billige.

Derimod kan bløde hængebroer være billige.

I de seneste år er der sket store fremskridt med hensyn til udformningen og udførelsen af hængebroer for vejtrafik, d.v.s. broer, hvis brobaner er simple kassedragerelementer, sædvanligvis med aerodynamiske tværprofiler.

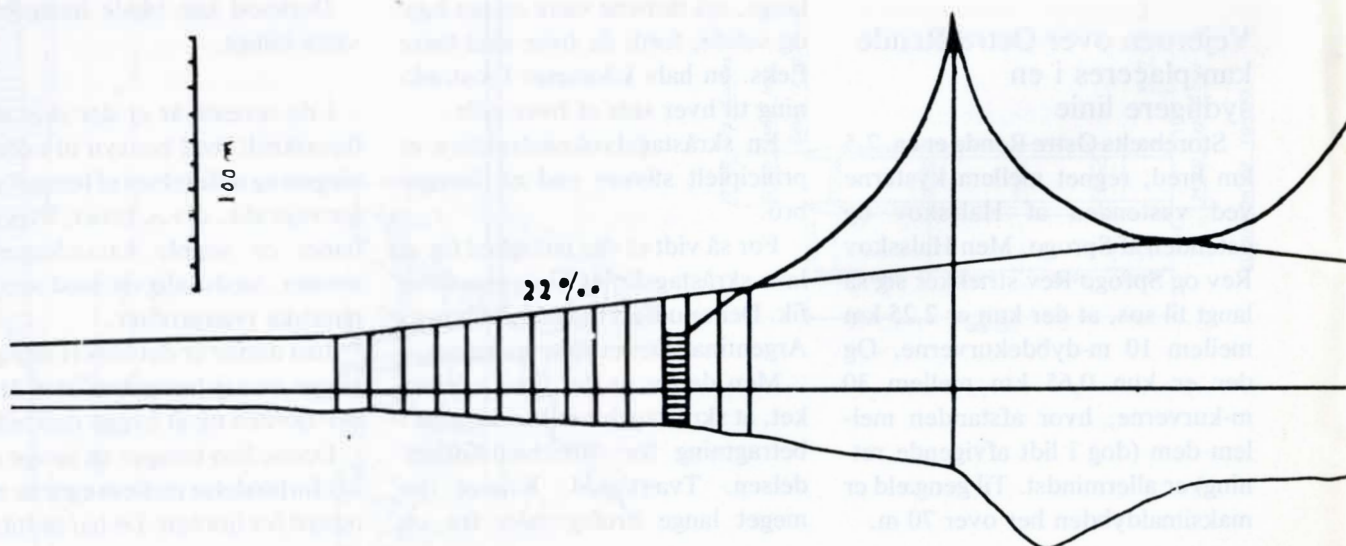
Just derfor er det blevet muligt at bygge en vej-hængebro over Humber-fjorden og at bygge den billigt.

Denne bro bringer en længe savnet forbindelse mellem egnene nord og syd for fjorden. De har hidtil kun



To af bropane-kasserne under bygning. De er 28,5 m brede; længden er 18,1 m. Hele brobanen kommer til at bestå af 122 sådanne sektioner. De er lavet af ret tynde stålplader og vejer kun ca. 130 t hver. Hele brobanekonstruktionen vejer 16.500 t. Bærekablerne er 68,4 m i diameter. De består hver af 14.958 5 mm ståltråde med stor trækstyrke. De to hovedkabler + 242 tynde kabler mellem dem og brobanen vejer tilsammen 11.200 t.

Det nordlige tårn og kabelforankringsblokken under bygning, fotograferet i juli 1975. Broen ventes færdig i 1978. Den koster kun 23 mill. £. Med den nuværende kurs, 12,35 kr. pr. £, svarer det til ca. 285 mill. kr.



haft dårlige trafikforbindelser med hinanden. Men nu forbindes de med hinanden. Broen placeres umiddelbart ved vestsiden af den store by Hull.

Broens nordlige hovedpille placeres i højvandslinien, den sydlige placeres 500 m uden for sydkysten; forøvrigt funderes den i ikke mindre end 36 m dybde.

Forankringsblokkene placeres 280 m nord for den nordlige pille og 530 m syd for den sydlige pille, d.v.s. lidt inde på land.

Afstanden mellem hovedpillerne bliver 1410 m. Dette er altså hovedfagets teoretiske længde. Det er verdensrekord.

Tårnene udføres helt af beton,

som hule søjler. De får indvendige service-elevators i det ene ben af hvert tårn. Højeste punkt bliver 158 m over højvandsniveauet og 162,5 m over middelvandstand.

Hvert af brokablerne består af 14.948 tråde, som har 5 mm diameter.

Brobanen bliver 28,5 m bred. Den får 2+2 vognbaner samt gang- og cyklestier.

Gennemsejlingshøjden bliver 30 m over højvandsniveau og 34 m over middelvandstand, d.v.s. omtrent som den gamle Lillebæltsbro.

Hovedentrepriserne, givet 1973, koster for betonkonstruktionerne, d.v.s. funderingspillerne, pylonerne og forankringsblokkene, 7,6

mill. £, og for overbygningen, d.v.s. brokablerne og brobanen, 15,1 mill. £.

Hele broen, excl. tilslutningsveje, koster ca. 23 mill. £.

Det svarer til ca. 300 mill. kr.

Vejhængebro + Banetunnel byder på store besparelser

Når en hængebro med sådanne dimensioner kan bygges for omkring 300 mill. kr. efter øjeblikkets prisniveau, må en langt mindre bro som den, der er skitseret for Storebælts Østre Rende, kunne bygges for et lignende eller formodentlig endda et mindre beløb.

Selv om der regnes med 300 mill. kr. og ialt henved 500 mill. kr. for bro og dæmninger (som delvis kan være fælles med dæmningerne til tunnelen), så bliver sumprisen for vejbroen + banetunnelen kun mellem 1300 og 1400 mill. kr.

Det er kun to trediedele af, hvad den kombinerede vej- og banebro i den nordlige linie vil koste.

Der kan altså spares overordentlig meget i direkte udgifter og især i rentetillæg ved denne løsning. Besparelsen kan måske blive tilstrækkelig stor til at dække alle de danske udgifter til en tunnelforbindelse under Øresund mellem Helsingør og Hålsingborg, tjenende både lokal- og fjernpersontog, godstog og biltog for person- og lastbiler.

Nogle vil måske mene, at man trods alt bør foretrække en broforbindelse over Storebælt, fordi nogle af de rejsende lider af klaustrofobi.

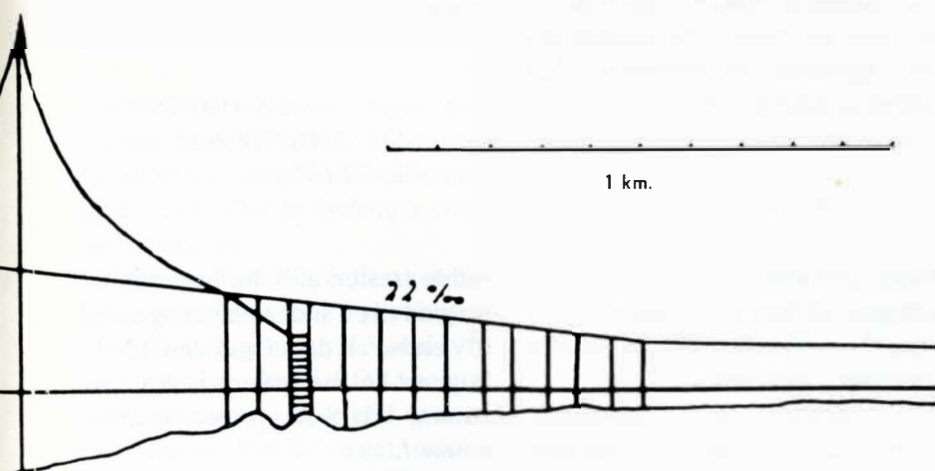
Men det er værd at bemærke, at der ikke er nogen, der får klaustrofobi på Nørreport Station og i Boulevardbanetogene, skønt togturene gennem Boulevardtunnelen tager længere tid end togturene gennem en tunnel under Storebælts Østre Rende.

En hængebro som Humberbroen kan ikke bære jernbanetog. – En baneforbindelse over Storebælts Østre Rende må udføres som en bro med stor bæreevne og stor stivhed, så den må udføres efter ganske andre konstruktionsprincipper. Den bliver derfor meget dyr.

Men den faste forbindelse via Østre Rende kan udføres som en jernbanetunnel + en vejbro. Denne kan da laves som en hængebro. En hængebro kan ikke udføres i den linie, der er lagt til grund for de hidtidige broplaner, fordi dens forankringsblokke skal placeres på ringe vanddybde. Men den kan laves i en sydligere linie, forøvrigt vinkelret over den dybe del af farvandet.

Skitsen viser et eksempel på, hvordan en hængebro med et blot 860 m langt hovedfag + to 400 m sidefag kan føres over Østre Rende, omtrent hvor denne er allerdybest, men til gengæld smallest, regnet mellem 10 m dybdekurverne ved Halsskov Rev og Sprogø Østrev.

En sådan bro kan næppe koste mere end Humberbroen.



EUROPATENDENS 2

. . . Sydeuropæeren Julius Cæsar roede i land med sit ekspeditions-korps på Englands kyst 55 år før Kristi fødsel. Dermed begyndte den romerske kulturbølge over briterne øer.

Cæsars første standlejr, *Londinium*, blev Europas største by, London.

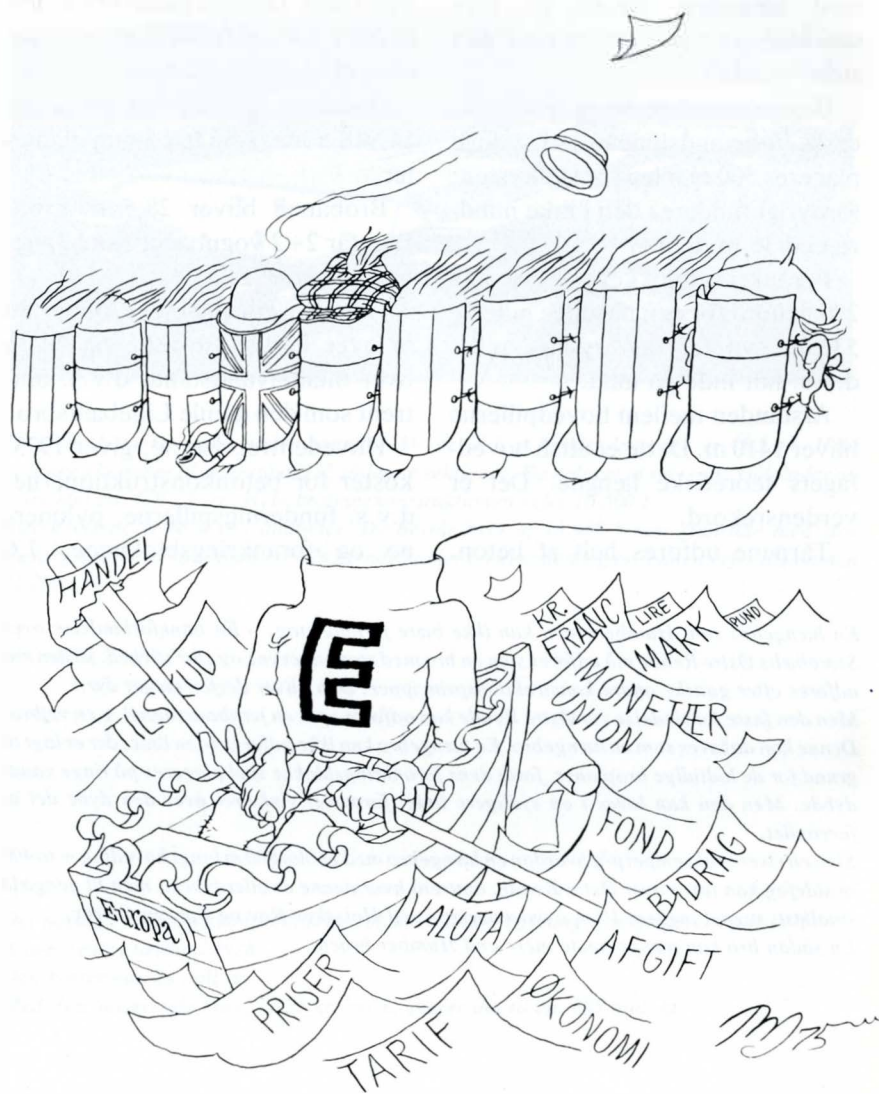
Han medbragte andre europæere – grækernes – folkestyreidé, som briterne byggede så godt videre på, at deres parlament fik tilnavnet »parlamenternes moder« – modellen til moderne demokratiers »ror«.

. . . I århundreder kom U.S.A.'s »gudfædre« og »-mødre« søfarende fra Europa. I 1776 lagde de rationelt en lineal ind over Nordamerika-kortet og trak vand- og lodrette grænselinjer til 13 stater – forenede og uafhængige af Europa. En ny samfundsorden skimtedes. En anden kultur end den indfødte amerikaners – indianeren – skulle til at udfylde statsrammerne, der nu tæller 50.

Europæere havde atter præget verdenskortet!

. . . Et *enfant terrible* undfangedes i Europa ca. 1789 – epoken, da Frankrigs i begyndelsen sympatiske folkeråb om frihed og lighed voksede til brøl og udartede i masse-mord bl.a. på en kejserligt herskende klasse. Kommunismens fødsel var lige om hjørnet! Det blev et opsigtsvækkende »barn«!

Ifølge historiebogen dukkede »det« op i Rusland en morgen i



1918, gennede zarfamilien ud af sengene og hen til sovegemakkets væg, hvor familien blev nedmejet med maskingeværkugler.

. . . Menneskehedens mest strålende videnskabelige triumfer tæller i dag også inter-planetarisk rejse, der om nødvendigt vil kunne

redde (resten af?) Jordens befolkning ud til en anden planet og en ny tilværelse en dag. Også den udvikling er en europæer, herrn von Braun, i U.S.A., *primus (raket-) motor I.*

. . . Europæernes historie vrirler med sådanne glimt af ud- og søfa-

rende kræfter. En »roklub« med rekorder, som hr / herrn / mr / mynherer / monsieur / signor EUROPA kan være stolt af. Stort set. Ingen er fuldkommen.

Nu har EUROPA grebet »årerne« igen!

Denne gang er målet i nærheden – det ligner de gamle romeres: Europas forenede stater. Vel at mærke virkelige stater med hver sit sprog m.v. til forskel fra U.S.A.'s rationelle, linealtrukne former, overvejende europæisk udsprungne folk og europæisk fællessprog, engelsk. »Roklubben«s ny »distance«: Centraleuropa.

Hvorfor?

Efter Verdenskrig II forstod EUROPA som helhed, at der var fordele at hente ved at forene de kræfter, landene rummer enkeltvis, men som intern rivalisering lige fra før Kristi tid til ca. 1945 har hæmmet og utvivlsomt også lutret.

U.S.A.'s Marshall-hjælp til hele Vesteuropa fik for alvor »roklubben« til at stræbe efter at samle kræfterne til gavn for hver enkelt og dermed til gavn for helheden.

Hvordan ville den gøre det?

Med ENIGHED og STYRKE. Vignetten illustrerer frit hvordan! Verden har faktisk aldrig set magen til roklub.

ENIGHED behøver ingen forklaring. Men STYRKE: Militært er EUROPA – som NATO-allieret – stærkt nok. Det er åndelig styrke, der menes her.

Det er europæisk fællesskabsfølelse, det kniber med – som briterne folke(af)stemning af 5. juni 1975 så klart viste de EUROPA-iagttagere, der skuer videre end til massemedierne. For de meget omtalte 67% britiske ja-stemmer til EUROPA gjaldt primært et handelssam-

kvem. Resten – 33% – følger stadig ikke noget egentligt fællesskab med kontinentet, hvilket nøjagtigt beskriver »roklubben«s position nu. (DLT nr. 8, 75, »De og jeg og Europa«).

Til dato har europæerne da også tudet hverandre ørerne fulde om prisen for at nå målet – d.v.s. EUROPA-ideens (markeds)økonomisk aspekter – men kun interesseret sig overfladisk for selve »varen«, fællesskabet, den europæiske arv, der ER målet. Den kurs følges desværre stadig af mange EUROPA-talsmænd. Af en ganske bestemt grund.

»Varen« består af både vore forskelle og vore ligheder, som europæerne skal »sælge« til hverandre og til verden i øvrigt. Det har europæerne ikke gjort endnu.

Derfor er det så svært for folkevalgte repræsentanter fra de nuværende ni medlemslandes regeringer at gå ind for union og fællesparlament på nuværende tidspunkt.

Den enkle – ignorerede – sandhed er jo, at politikerne kun i ringe mål har europæeren med sig. Den europæer, der i årtusinder har vænnet sig til at se mere på *forskelle* Europa-staterne imellem end på ligheder.

Først når europæeren mærker sin europæiske arv i marv og ben, vil fællesskabsfølelsen naturligt slå rod i ham, så han begynder at tænke også europæisk – ikke alene nationalt.

Derfor bør »roklubben« lige nu »prajes« således:

EUROPA!! Du »ror« så langt ud på et uroligt »hav« af forslag om monetær union, tariffer, priser, fonds, tilskudsordninger, handelsmuligheder o.s.v., at du taber vor kulturarv af syne!

Husk, kun når den enkelte europæer føler sig i pagt med den arv,

kan alle ombordværende blive enige om dels hvem de er bag de enkelte, nationale masker, dels hvad de samtidig har fælles og må hive fælles i »årerne« for at værne om.

Kursen må rettes ind efter en tilstand, der svarer til kærlighed! Har europæeren først kærlighed til EUROPA, har han det fundament, der kan bygges alverden på.

EUROPA – EF – har et funktionsdygtigt informationskontor. Det burde spille en større og lodigere rolle på nævnte plan, end det har gjort hidtil for at tolke EUROPA's egen hovedrolle på verdensscenen, så først og fremmest europæerens interesse vækkes.

Ingen nok så flittigt rundrejsende minister – f.eks. Belgiens premierminister, *Leo Tindemans*, eller Danmarks udenrigsøkonomiminister, *Ivar Nørgaard* – kan »sælge« EUROPA til europæerne, hvis disse ikke i dybeste forstand (er)kender »varen«, men kun kender prisen!

Derimod ville »salgsarbejdet« snarere kunne lykkes for f.eks. en *Marlene Dietrich* eller en *Victor Borge*, fordi disse i princippet har forudsætningerne – sand tværfolkelig popularitet og lydhørhed.

For resten – EF?

Det supermarkedsagtige »skilt«, Fællesmarkedet/EF, vidner overbevisende om den ensidige handelssel(fælles)skabsorienterede opfattelse af EUROPA-ideen. EUROPA er »roklubben«s navn – og har været fællesnavn så længe, at det også forekommer søgt at tilføje »forenede stater«.

EUROPA-navnet har altså én fordel til: Europæerne er allerede enige om det! Ligger der ikke inspiration for EUROPA-politikere i den kendsgerning?

Olavius.

Turene

Vi har i flere år arbejdet på at få de urimelige ophold på fremmede depoter fjernet fra turene, og jeg troede, da vi fik et kørselsfordelingsudvalg, så ville der blive en bedre sammensætning af turene; men det er endnu ikke lykkedes, og jeg tænker så, om vi i det hele taget har noget at sige på disse udvalgs møder.

Jeg er klar over, at vi i turene skal op på den månedlige norm, derfor kan det vel heller ikke være rimeligt med disse urimelige ophold ude.

Vi har ture i Aalborg ma-fre til Ar jerneste fra

Ab	14.59-18.02 = 3.03
ophold i Ar	= 8.28
tjeneste fra Ar	3.30- 5.19 = 2.49

2 dages tjeneste = 5.52

Om lø ser den således ud til Fh

rt i Ab	13.30-16.21 = 2.51
tj fra Ab	16.21-19.43 = 3.22
ophold i Fh	= 11.13
tj fra Fh	7.14- 9.37 = 2.23

2 dages tjeneste = 8.36

I tredie tur til Fh lø/sø

tj fra Ab	16.20-18.50 = 2.30
ophold i Fh	= 14.12
tj fra Fh	9.02-11.38 = 2.36

2 dages tjeneste = 5.06

Den sidste tur forsøgte ændret ved turskiftet d. 28.9.75 således: reserven kører lø

tj fra Ab	16.20-18.50 = 2.30
ophold i Fh	18.50-21.31 = 2.41
tj fra Fh (594)	21.31-23.44 = 2.13
tjeneste	= 4.43

turen køres sø

tj fra Ab (905)	6.41- 8.18 = 1.37
ophold i Fh	8.18- 9.02 = 0.44
tj fra Fh	9.02-11.38 = 2.36
tjeneste	= 4.57

men denne ændring kunne ikke lade sig gøre ifølge afdelingsformanden, som også er medlem af HB, fordi reserven så ikke kunne få deres dobbelte fridage, selv om de har en fast tur om sø fra 16.20-20.25.

Det kunne tyde på, at vi er for lidt i reserven i Ab 16 til 24 i stræknings-tur og 14 i rangertur, så tænker jeg uvilkårligt, hvorfor fik Ab så ikke tildelt nogle af de pladser i 17. lrm som skal fordeles.

Disse urimelige ophold ude er medvirkende til at opholdet hjemme bliver mindre og så skal tj tiden desuden arbejdes af på andre dage.

Nu kan man så tænke over, om ikke de tre HB medlemmer vi har i ddo Vest trænger til at blive udskiftet, da de efter min mening ikke varetager vore interesser godt nok, da vi ikke kan sende turene til tjenestetidsnævnet som urimelige, fordi vi selv er med til at lave dem.

Lkf N. E. Jensen
Aalborg

Hovedbestyrelsen blander sig i princippet ikke i kørselsfordelingens opstilling. Det er den lokale afdeling, som må tage stilling til godkendelse. Selvom de anførte ophold er lange set i forhold til tjenestetimetallet, må man gå ud fra, at godkendelse er sket i hensynet til kørselsfordelingens struktur for bl.a. at nå op på månedsnormen. Generelt kan lange ophold på fremmed sted ikke være ønskeligt.

Bremseproblem

Efter at have kørt 9295 sidder jeg en stille natte time med en kop kaffe og begynder at filosofere.

På bordet ligger to tryksager. DSB bladet nr. 10, der fortæller om jernbanens glørværdige fremtid 1990, og M-cirkulære LKD nr. 57 af 23.10.75.

Selvom jeg kun er 48 år, skal 1990 ikke bekymre mig ret meget, da jeg ved overholdelse af cirkulærets forskrifter til den tid sikkert er pensioneret med slidigt i hænderne. Cirkulæret beordrer nemlig, at ved temperaturer under 0° C skal der foretages et par lette bremsninger ca. hver 5. kilometer. Et par betyder ifølge leksikon og ordbøger 2. Altså en bremsning for hver 2½ km.

Det fryser 4°. Jeg starter fra Gb med 9515 (Mz 1200) med 140 aksler bound for Rf. Mellem Trekronergade og Køgevejen skal jeg bremse første gang. Selvfølgelig går toget i stå med 140 G-bremsede aksler. Nå, på'en igen. Næste bremsning skal ske ved udkørslen fra Vigerslev. På et eller andet tidspunkt holder jeg efter snestorm over Lolland foran dværgen i Rf. Bortset fra normal standsning i Nykøbing har jeg bremset 71 gange (179 km). På ddt beder jeg depotbetjenten fjerne sneen fra maskinens bremsetøj. Hvem der skal fjerne sne fra togets 70 vogne bekymrer mig ikke.

For et persontog fra Kh skal første bremsning foretages ved Carlsberg. Er det lyntog til Frederikshavn (ca. 550 km, da der ikke bremses over Storebælt) kan kuglerammen ikke bruges mere, men moderne elektronik hjælper. Nogle tryk på lommeregneren viser, at foruden normale stationsstop skal der bremses godt 220 gange, hvorefter vognopsynet skal skifte klodser inden hjemturen.

Kan DLF fra »højeste sted« evt. cirkulærets forfatter skaffe noget instruktionsstof, der klart og utvetydigt forklarer hvordan togene skal fremføres efter køreplanen.

Salig ing. Voldmesters lærebøger gælder ikke rigtig mere.

Rch. Keller
can.k.loc., Gb.

Arbejdstidsregler m.m.

Efter at have modtaget DLT nr. 11 er der vist mangan lokomotivmand, der er skuffet over, at red. ikke her forsøger at besvare nogle af de mange spørgsmål, J. H. Deleuran stiller i nr. 10 i et godt gennemarbejdet indlæg.

Red. svar i nr. 10 går mest på filosofien bag H.B.'s mening om den ugentlige arbejdstid og skærer den daglige norm ud i pap, skønt denne kun af Deleuran er nævnt i en bisætning, dog konkluderer red. til sidst, at der er enkeltheder i aftalen, som viser sig urimelige, er der naturligvis mulighed for at tage disse enkeltheder op til revision.

Det må vi så tro og håbe på vil ske!

Deluran har tilsyneladende ret i, at hvad angår ferie og fridage, er vi blevet tørret ganske grundigt i forhold til vore medansatte, i f.eks. administration og baneafd. m.m. Vi skal aflevere 2 feriedage for 18 sammenlagte fridage pr. år, det er for meget, når andre »kun« skal aflevere 4 for 52. Med kun 18 sammenlagte fridage er der jo stor mulighed for, at vi ikke mere har 4 ugers ferie, for det er jo ikke helt sandsynligt, at vi rammer dobbeltfridagene i 3 ugers ferieperioden, og så mangler vi lige pludselig 2 feriedage, når vi skal søge den sidste uge, for der er jo kun 4 tilbage!

Deleuran påstand om, at DLF har solgt de »skæve« helligdage for ingenting, er da vist også rigtig. Alle har jo idag 5 dages uge og fri den 6.

og 7. dag, ydermere har de så fri på »skæve« helligdage uden at deres ugenorm bliver sat tilsvarende op!

Også 8 timers bestemmelsen bliver berørt. Det er faktisk helt fantastisk, at organisationer, der har kæmpet en lang og sej kamp for at få hævet overgangen fra 10 til 11 timer, nu kan gå ned til 8 timer, der betyder hurtigere nedslidning af mennesket og mindre samlet hvile mellem tjenesterne; det er jo ikke ualmindeligt, at folk har ½ til 1 time i hver ende til transport alene frem og tilbage mellem arbejdssted og hjem, og med 6 timers søvn kan ingen stille frisk og udhvilet – end-sige mæt – på sin arbejdsplads. Det er sikkerhedsmæssigt helt uforsvarligt og vil ganske givet give bagslag.

Der bliver trukket store veksler på lokomotivmanden idag, også for store. Der er sat en meget alvorlig proces igang, som fortjener et par ord.

Vi har alle efterhånden fået små og store skavanker af vor tjeneste. Fra fyrbødertiden døjer mange af dårlig ryg fra en forkert arbejdsstilling og megen træk på lokomotiverne, senere er vi blevet skadet på hørelsen af den megen støj på motormateriellet. Mange af os har været involveret i påkørsler af biler i jernbaneoverskæringer og dermed fået både store og små chok. Vi har ligeså mærket den meget varme følelse fra leveren og op til hovedet, når en bilist lige nåede at smutte over, og vi ikke sansede at tage hans nummer. Alt dette og mere til kan ikke undgå at mærke en mand. Vi har her på bjerget et frisk eksempel, en god kollega og meget dygtig lokomotivfører har fået sin afsked grundet svagelighed. Bare 52 år!

For 2 dage siden døde V. J. Knudsen, Fa, ude på linjen ved Årup. Bare 49 år!

Jeg har gennemgået årgang 1974 af DLT.

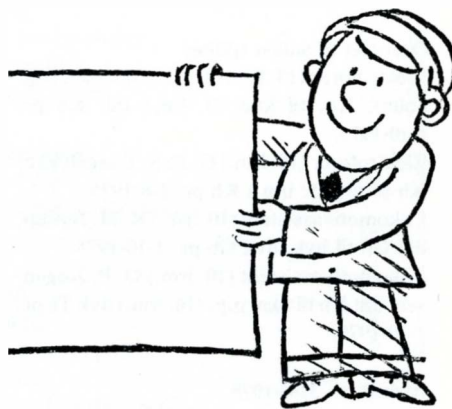
I det år døde 10 aktive lokomotivmænd. 41 blev afskediget, heraf 34 grundet svagelighed.

Kun 7 blev afskediget grundet alder!

Tænk alvorligt over dette. Så vidt jeg kan skønne, er den samme udvikling sket i 1975!

Od., 16.11.75.

Frede Hansen.



Hvis du kører galt – og i retten skal møde, så kan du få dækning for (næsten) alt – bortset fra din bøde

Hvis du altså har den rigtige forsikring i:

Den gensidige Forsikringsforening for Tjenestemænd
(Tryk Forsikring)
Parallelvej – 2800 Lyngby
Telefon (02) 87 88 11 eller (02) 87 11 88
Bed om: Tjenestemandsafdelingen, der gerne anviser nærmeste tillidsmand

PERSONALIA

Ansættelse som lokomotivassistent (8. lrm.) pr. 1-10-1975

Lokomotivassistent p.p. (8. lrm.) K. Jensen,
ddt Kh i ddt Kh

Ansættelse p.p. som lokomotivassistent (8. lrm.) pr. 1-10-1975

Lokomotivassistent (8. lrm.) J.-E. Hansen,
ddt Gb i ddt Gb

Forfremmelse til lokomotivfører (17. lrm.) pr. 1-10-1975

Lokomotivførerne (13. lrm.):
B. A. Andersen, ddt Gb i ddt Gb
A. L. E. Hansen, ddt Gb i ddt Gb
J. Bach, ddt Gb i ddt Gb
F. E. Meine, ddt Gb i ddt Gb
E. P. Olsen, ddt Gb i ddt Gb
J. Olsen (Kampsø), ddt Gb i ddt Gb
S. A. S. Martinussen, ddt Gb i ddt Gb
E. Jensen (Finn), ddt Gb i ddt Gb
I. N. Christensen, ddt Gb i ddt Gb
O. K. Thaarup, ddt Gb i ddt Gb
I. L. Clausen, ddt Gb i ddt Gb
B. Jensen (Kaa), ddt Fa i ddt Fa
J. A. Nielsen, ddt Hg i ddt Gb

Overgået til anden stilling

Elektrofører (15. lrm.) B. E. Andersen (Eg-
holm), Kh, til ktas (3. lrm.) ddt Kh pr.
1-10-1975.
Elektrofører (10. lrm.) G. E. S. Langelykke,
Kh til tbjt (5. lrm.) Kh pr. 1-8-1975
Lokomotivassistent (10. lrm.) K. M. Jensen,
ddt Gb til hvk, dvk Gb pr. 1-10-1975.
Lokomotivassistent (10. lrm.) O. P. Jørgen-
sen, ddt Kh til vkm p.p. (16. lrm.) dvk Tå pr.
1-10-1975.

Afsked pr. 31-8-1975

Lokomotivassistent p.p. (8. lrm.) e.a. P. M.
Greve, ddt Gb.

Afsked pr. 30-9-1975

Lokomotivassistent p.p. (8. lrm.) e.a. O. Ul-
riksen, ddt Kh.

Afsked pr. 2-10-1975

Lokomotivassistent p.p. (8. lrm.) e.a. E. S.
Holle, ddt Gb.

Afsked pr. 31-12-1975

Lokomotivfører (15. lrm.) gr. alder P. K.
Petersen, ddt Gb.

Afsked pr. 31-12-1975

Lokomotivfører (15. lrm.) gr. svagelighed
N. R. Johansen, ddt Ar.

Døde

Lokomotivfører R. N. C. C. Olsen, Ar, er
afgået ved døden d. 1-12-1975.

Død

Pens. lokomotivfører L. O. Nielsen, Roskil-
de, er død d. 30-10-1975.

Opmærksomhed frabedes

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit
jubilæum frabedes venligst.

S. A. Christensen,
lkf., ddt Gb.

Al opmærksomhed i forbindelse med mit ju-
bilæum frabedes venligst.

J. S. Jacobsen,
lkf., ddt Es.

Eventuel opmærksomhed i forbindelse med
mit jubilæum frabedes venligst.

B. Gerholm,
lkf., ddt Gb.

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit
jubilæum d. 1-1-1976 frabedes venligst.

E. Anderberg,
lkf., ddt Hgl.

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit
jubilæum frabedes venligst.

J. Svaneborg,
lkf., Kh.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæ-
um d. 1.-1-1976 frabedes venligst.

B. H. Rønnebech,
lkf., Ab.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæ-
um d. 1-1-1976 frabedes venligst.

J. H. Hansen,
lkf., Ab.

Fredericia afdeling

afholder juletræsfest på hotel »Landsoldat-
ten« mandag d. 29. december 1975 kl. 18.00.

Lokomotivmænd med tilknytning til Fre-
dericia samt pensionister og enker indbydes
venligst.

Indtegningslister er fremlagt på opholds-
stuen.

Pensionister kan indtegne sig hos afde-
lingskasserer A. Vilhelmsen, telefon 92 46
37.

P. A. V.
N. P. Junker.

Verdensesperanto kongres

Kl. 9.30 samledes deltagerne i kongresbyg-
ningen »Falkonercentret«, hvorfra særbus
kørte til Godsterminal København.

I DSB-skolens auditorium bød DEFA's
formand, transportkonsulent Henning
Hauge, velkommen til de 45 deltagere fra 11
lande, især til funktionsleder V. Sonnen-
borg, driftsområde Københavns Godsbane-
gård, og trafikinspektør P. O. G. Christen-
sen, godstrafiksektionen.

Overtrafikkontrollør E. Henning Olsen,
Godsterminal København, holdt derefter et
3 kvarters foredrag på esperanto om »DSB
godstrafik«, hvorunder han skitserede den
historiske udvikling, nutiden (især DSB sy-
stem transport) og fremtiden, således som
den tegner sig i GTM (Gods Transport Mo-
del).

Spørgelysten efter foredraget viste, at til-
hørerne med interesse havde fulgt fremstil-
lingen af emnet.

Efter at driftsområde Københavns Gods-
banegård havde serveret en forfriskning, var
der rundgang i DSB-skolen, hvor de tekni-
ske hjælpemidler, som skolen råder over,
var i funktion.

En 10-minutters film om DSB-skolen før
og nu, vist over skolens interne TV-net, blev
kommenteret af assistent Gunnar Thuesen.

Godsterminalens pakhuis med dets mo-
derne tekniske udstyr og indretning blev
gennemgået af E. Henning Olsen, hvorefter
der var frokost i godsterminalens kantine.

Under frokosten, hvori deltog såvel funk-
tionsleder Sonnenborg som trafikinspektør
Christensen bragte sekretær i det internati-
onale jernbane-esperanto-forbund Elfriede
Kruse fra Frankfurt (M) en hilsen fra IFEF
og en tak til godsterminalens ledelse, fordi
det havde været muligt at arrangere denne
jernbanedag.

Efter frokosten var der rundgang på gods-
terminalens pakhuis, hvorefter deltagerne
til fods begav sig til DJIF's fritidscenter på
Otto Busses Vej.

Der var den lokale DEFA-klub vært ved
en kop kaffe med brød.

Arrangementet sluttede kl. 16, hvorefter
de trætte, men tilfredse kongresdeltagere
hastede videre til de mange andre kongres-
arrangementer.

PS. Den polske radio, som hver dag sen-
der 3 x ½ time på esperanto, har en reporter
i København for at dække esperantokon-
gressen.

Han optog et interview med DEFA's for-
mand om jernbanedagen.

Ledende artikler

	Nr.	Side
Er der håb for det nye år	1	2
Politisk uklarhed	2	2
Interne arbejdstidsbestemmelser	3	2
Stationering af lokomotivpersonale	4	2
Indflydelse eller medbestemmelse	5	2
LO kongres	6	2
Planlægning som kan holde	7	2
Om arbejdstidsbestemmelser	8	2
Personalebehov	9	2
Formandsmøde	10	2
DSB-plan 1990	11	2
Sikkerhedsforanstaltninger	12	2

Trafik og teknik

Aktuelle trafikpolitiske problemer	1	3
Vognmodernisering cvk Ar	2	9
Biler på tog ad en Hålsingborg-Helsingør tunnel	2	14
Udstødsos i førerrum på MZ	3	7
Trafikpolitisk samtale med Bilgrav-Nielsen	3	10
En opgave i ar bevare minder om jernbanemiljøet	3	14
Også følger for DSB og SJ hvis Saltholm-planen væltes	4	8
40 år siden vi fik lyntog ved DSB	5	4
Nye MZ lokomotiver	5	7
Emolumenter 1. april 1975	5	7
En perlekæde af smukt gammelt jernbanemateriel	5	8
Nyt trafikorgan for at sikre bedre planlægning	5	10
Brobygning efter ny metode	5	12
DSG - 1950/1975	5	14
LO kongres	5	16
DSB indfører strækningsradio	6	8
Australiens stolthed på skinnerne	6	18
ORE	7	12
Esbjerg-Fanø-overfarten	8	6
Europas ældste veteranjernbane	8	12
Over Storebælt	9-6, 10-5, 11-8,	12 8
HKT-anlæg i S-togsområdet	9	12
DSB transportsystem	11	4
Støj i førerrum	11	19
DSB køreplan		

Forskellige artikler

Personalekonsulenttjeneste ved DSB	1	7
Selvangivelsesfradrag 1974	1	8
Grønlands energiresourcer	1	10
Forsikringsagenturföreningen	1	12
Vejlekassen	1	15
Pension 1. okt. 1974	1	18
Aftale om kørepenge	2	3
Det ender med, vi bliver sorteper	2	6
Ny mand i AOF	2	12
Automatisk dyrtidsregulering 1920	3	3
Et sundt arbejdsmiljø er lige så afgørende som produktionens mål	3	4

Forhandlinger uden store arm- og bensving	3	8
A eller B menneske	3	13
Lovindgrebet taget til efterretning	4	3
Regeringens løsning hindrede økonomisk katastrofe	4	4
Løn 1. april 1975	4-6,	6 15
Kjeld Olesen, politiske betragtninger	4	10
Skolen og arbejderne	4	14
Sikkerhedskampagnen 1975	4	16
Erhvervsøkonomiske perspektiver	6	4
Et helt enestående samarbejde	6	10
Interne arbejdstidsbestemmelser	6	12
Stillingsvurdering	7	3
I har vor sympati, men	7	6
Forbrugerombudsmanden	7	8
Time- og dagpenge	7	14
Pension 1. april 1975	7	19
Lønanciennitet	8	4
ØD sikrer din arbejdsplads	8	8
Risikofaktorer ved rygning	8	10
Skæve helligdage	8	13
De og jeg og Europa	8	14
Tunnel til friheden	8	16
Meget arbejde er for trivielt	8	18
Ledigheden og dens bekæmpelse	9	4
Løn 1. okt. 1975	9	19
Et lettelsens suk	10	4
Pension 1. okt. 1975	10	11
Orla Møller, det storpolitiske forlig	10	17
Ældres vægtproblemer	11	3
En gunstig udvikling	11	6
Olie og alternative energikilder	11	14
En dårlig personalepolitik	12	3
Glimt af en udfarende kraft	12	14

Dødsfald, mærkedage m.v.

E. Greve Petersen 60 år	6	3
Formandsskifte i Norsk Lokomotiv- mandsforbund	10	3

Fra medlemskredsen

På gaven foranledning	4	5
Arbejdstid	7	17
Arbejdstidsregler m.m.	10-14,	12 17
Hvad fatter gør - er altid det rigtige	11	7
Turene	12	16
Bremseproblem	12	16



DEN FILOSOFISKE FITEGNER

RITIDSKLUP

Han begyndte som skolekoret -
men da ikke-udtagelsesmestretne
slog igennem i 796 Ørne,
valgte han at blive
rullestolens stub i
en fritidsklub

