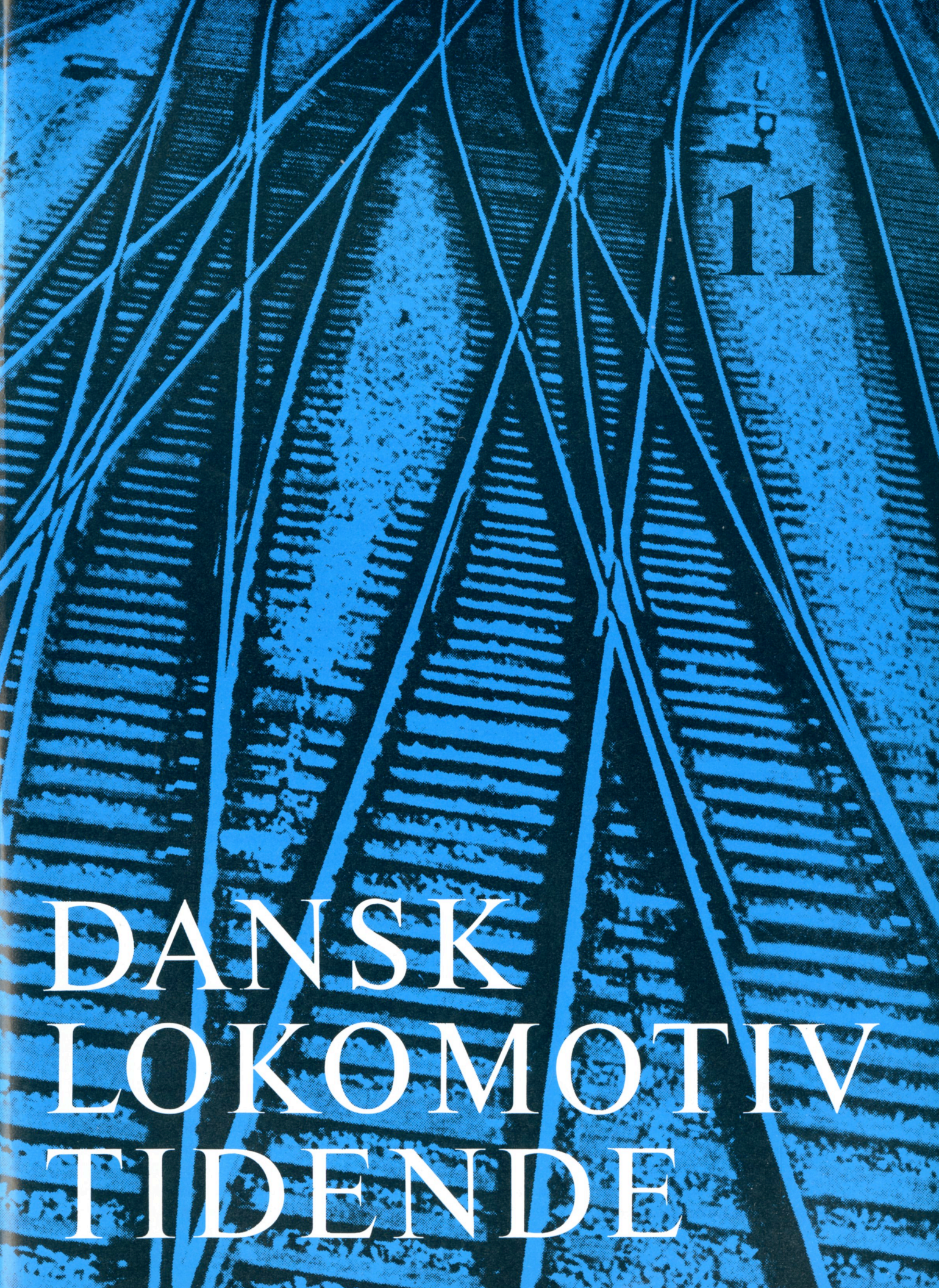




11

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. NOVEMBER 1975 – 75. ÅRGANG

11

Indhold:

DSB-plan 1990	2
Ældres vægtproblemer	3
DSB transportsystem	4
En gunstig udvikling	6
Hvad fatter gør er altid det rigtige	7
Over eller under Storebælt	8
Olie eller alternative energikilder	14
DJT	17
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.

I sidste måned offentliggjordes DSB-plan 1990. Der ligger et meget stort arbejde bag planens udformning, der, som det siges, er et oplæg til politisk stillingtagen om den kollektive trafiks og navnlig DSB's rolle i det fremtidige danske samfund. Især for en jernbanemand er planen spændende læsning, ikke mindst fordi dens enkelte elementer i allerhøjeste grad har betydning for en jernbanemands arbejdssituation. Nu er det imidlertid ikke dette forhold, vi ved denne lejlighed ønsker at beskæftige os med, men planens forhold til transportområdet herhjemme. Når DSB selv anfører, at planen er et oplæg til politisk stillingtagen, erkendes velsagtens også, at denne meget ambitiøse plan kun er en del, i realiteten endda en mindre del i vort lands transportsystem, hvorfor dens placering i dette for så vidt savner integrering med planer fra andre dele i transportsystemet, planer, som ikke eksisterer, når bortses fra det kollektive system med persontransport i hovedstadsområdet og i Nordsjælland. Vel – er der ikke på nuværende tidspunkt øjensynlig mulighed for at indarbejde planen i en total trafikplanlægning, hvor den kan indgå som et meget værdifuldt bidrag, så må det sandelig ikke underkendes, at den for jernbanens eget område vil være en meget betydningsfuld rettesnor for jernbanedriftens udvikling. Plan 90 er i sig selv ikke garanti for en udvikling, der præcis vil blive sådan eller sådan i det spænd af år, den dækker over, men er udtryk for et skøn, og dog alligevel en rettesnor, thi de investeringer, som skal foretages, planlægges og effektueres almindeligvis over en årrække. Kan der således mangle noget i placeringen i forhold til totaltrafikplanlægningen, er der både rimelig og nyttig baggrund for planens videreførelse for jernbanedriftens vedkommende. Man kunne også nære forventningen om, at plan 90's fremkomst ville blive et incitament til at få en fastere planlægning for hele transportområdet, men der er vel næppe de bedste chancer for etablering af et organ, som med fast hånd kan lede udviklingen på dette område, som på grund af mange modstridende interesser ikke kan holdes udenfor politisering, og især folketingets nuværende sammensætning giver en til sandsynlighed grænsende vished for, at en fornuftig ordning ikke ville kunne opnås. Politiseren er jo overhovedet den ting, som i stærkeste grad hindrer DSB i en hensigtsmæssig og fornuftig udvikling af sine investeringer i en given planlægning. Politisk stabilitet er således for DSB en ønskedrøm.

Samarbejdsudvalgenes hovedudvalg

I anledning af organisationstilpasningerne i generaldirektoratet pr. 1.9.1975 er udvalgets sammensætning, for så vidt angår ledelsens repræsentanter, ændret.

SUH består herefter af følgende medlemmer:

Ledelsesrepræsentanter:

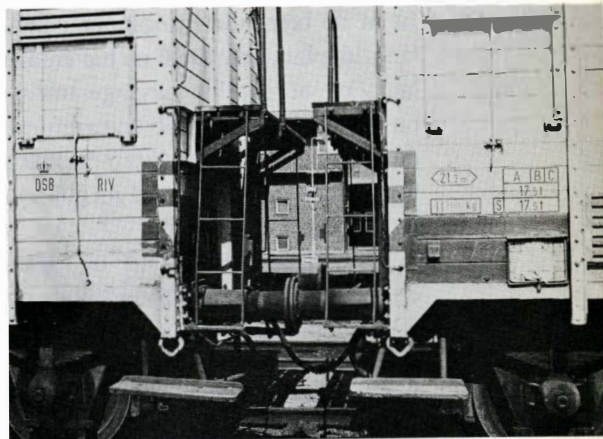
Generaldirektør Povl Hjelt
afdelingschef E. Rolsted Jensen
afdelingschef K. Gulstad
afdelingschef E. Risbjerg Thomsen
afdelingschef S. A. Jenstrup

kontorchef G. Kragballe
kontorchef Ole Andresen

Medarbejderrepræsentanter:

Forretningsfører Børge Aanæs, DJ
sekretær S. B. Smith, DJ
trafikkontrollør K. K. Jensen, Jbf
lokomotivfører E. Greve Petersen, DLF
håndværker Hans Jensen, Fællesorganisationen DSB
afdelingsformand J. T. Vornøe, SID
kontorfunktionær E. Eberg Madsen, HK
ingeniør S. Garner Christensen, I-S

Som sekretær for udvalget virker kontorchef P. Roland Christensen.



Ældres vægtproblemer

Af Chris Parø

Mærkelig nok er overvægtighed stadig et ret uudforsket begreb. Ingen kan bestemt sige, hvornår et menneske er overvægtig, og hvornår ikke. Uden tvivl hersker der på dette område en lidt hysterisk dyrkelse af slankheden.

Man har fundet frem til idealvægte. Helt enig er man aldrig blevet. Det hele synes at hvile på et skøn. Amerikanske forsikringsstatistikere fandt deres idealvægt, ved at beregne den gennemsnitlige vægt hos 30 årige. Overvægt er her det der ligger over idealvægten, plus 10 pct.

Nu er vi jo ikke alle 30 år, og om denne gennemsnitsvægt er ideel, ved ingen i virkeligheden. Noget kan tyde på, at slankhed heller ikke er ufarlig.

Socialforskningsinstituttet har netop udsendt: Vægtforhold og Funktionsevne blandt ældre i Odense, der bygger på en undersøgelse, foretaget i 1969. Bearbejdelsen af stoffet har givet interessante resultater.

Det har også været svært ved denne danske undersøgelse at finde frem til nogen idealvægt. Man har valgt at se i øjnene, at vægten hos

hvert enkelt menneske forskydes med alderen. Derfor er man gået ud fra en gennemsnitsvægt hos de ældre selv, som den nu forelå hos den undersøgte gruppe. Det er uden videre klart, at denne idealvægt ligger lidt højere end den, såvel danske, som amerikanske forsikringsstatistikere regner med.

Det fremgik, at af de 1.070 personer på 70 år og derover, der blev målt og vejede, var tre fjerdedele af mændene og to tredjedele af kvinderne overvægtige, såfremt man regnede efter danske forsikringssekskabers idealvægt. Lagde man imidlertid Socialforskningsinstituttets mere realistiske idealvægt til grund, var kun en femtedel af kvinderne og en fjerdedel af mændene overvægtige.

Det er, som antydnet, almindeligt antaget, at overvægt giver mindre funktionsevne og større sygelighed. Undersøgelsen viser ikke, at sammenhængen her er så enkel. I dette tilfælde har man valgt at gå udenom lægen og i stedet spurgt de ældre selv. Procenten af dem, der selv siger, at de har helbredsmæssige besværligheder, er nogenlunde lige stor, hvad enten det drejer sig

om normalvægtige, overvægtige eller undervægtige. Der var derimod forskelle med hensyn til lidelsernes art, på den måde, at overvægtige, i særlig grad, led af gigt og bevægelsesvanskeligheder, mens de undervægtige i højere grad havde lunge-sygdomme, og syns- og hørbesværligheder. De undervægtige havde også flest hospitalsophold.

De overvægtige havde i almindelighed en lavere hygiejnisk standard og de var mere afhængig af hjemmehjælp.

Højden, der naturligvis blev taget i betragtning ved beregningen, synes at være stigende, når der sammenlignes med målinger, foretaget for 15 år siden i Kjellerup og på Bornholm. Det synes ikke at være sandsynligt, at der skulle være store geografiske forskelle. Reelt må der derfor være tale om, at også de ældre bliver højere og dermed også slankere, da vægten stadig holder samme gennemsnit.

Socialforskningsinstituttets undersøgelse giver ikke noget entydigt billede af ældre menneskers vægtproblemer. Men den sætter spørgsmålstegn ved visse fordomme.

DSB transportsystem for hele landet

Af Ole Hansen

Et af de bærende principper i den langtidsplan, som DSB nu har fremlagt, er et samlet passagertransportsystem, hvori alle bysamfund på over 5000 indbyggere indgår, hvadenten de ligger ved jernbanestrækninger eller ikke.

Alle disse bysamfund og også enkelte på under 5000 indbyggere vil blive betjent med lyntog/Intercity tog eller have en hurtig tilbringerforbindelse til disse tog. Det kan være i form af regionaltog eller tilbringerbusser. Med dette menes busser, som kører ad direkte ruter og undervejs kun standser ved byer med mere end 1000 indbyggere.

For nogle bysamfund vil tilbringer systemet være et valg mellem tog eller bus. DSB har ikke i planen taget stilling til, om kørsel på nogle af sidebanestrækningerne i det nuværende net skal erstattes med busbetjening, men i planlægningsarbejdet er foretaget en vurdering af de enkelte strækningers og bysamfunds egnethed for jernbanebetjening. Det er herunder taget i betragtning, at befolkningstæthed og bystruktur er anderledes i den vestlige del af landet end på Sjælland, og i vurderingerne er også indgået forhold som driftsøkonomi, investeringer, rejsetider og samfundsmæssige forhold. På baggrund heraf forekommer i planen strækninger med henholdsvis et jernbane- og et busalternativ. Det gælder for følgende strækninger: Varde-Holstebro
Herning-Skjern
Struer-Thisted
Bramming-Tønder
Vojens-Haderslev
Tinglev-Sønderborg
Århus-Grenå

Togbetjening af disse strækninger vil selv med en rationel drift, og det vil bl.a. sige ubetjente stationer og enmandsbetjening i togene, ko-

ste 40 mio. kr. mere pr. år end betjening med bus. Men udover driftsudgifterne skal der regnes med, at nogle af disse strækninger kræver modernisering i tilfælde af, at togbetjening fortsætter, og det betyder en udgift på 115 mio. kr. Endelig må det nuværende materiel udskiftes med nyt, hvilket medfører yderligere investeringer i forhold til busalternativet på 100 mio. kr.

I spørgsmålet om sidebanernes fremtid har det ofte været fremført, at indstilling af driften ville medføre trafikale forringelser. I plan 1990 understreges betydningen af, at de pågældende områder under alle omstændigheder betjenes med kollektiv trafik, og at det sker med timedrift. De lidt større bysamfund får fordel af en overbygning i form af tilbringerbusser, som betyder kort rejsetid, men dertil kommer naturligvis lokalbusser. I den forbindelse kan naturligvis stilles spørgsmålet om, hvorvidt det er en forudsætning for, at disse principper kan gennemføres, at DSB får de nødvendige koncessioner, eller om opgaven kan klares af andre.

Hvad specielt godstrafikken angår, skal det tages i betragtning, at de nævnte sidebaner ikke er nødvendige for at opfylde målsætningen i det nye godstransportsystem, som er et andet led i plan 1990.

Når den fremtidige betjeningsform skal vurderes, må det iøvrigt tages i betragtning, at nogle bysamfund har udviklet sig således, at jernbanestationen har fået en uhenigtsmæssig placering i forhold til den nyere bebyggelse. Det vil sige, at busbetjening kan være en fordel. Et passende befolkningsunderlag er nødvendigt, hvis det skal være rimeligt at lade et tog på den pågældende strækning standse, og ved en prioritering af standsningsstederne ud fra trafikunderlaget og mulighe-

derne for anden kollektiv betjening opnås der kortere rejsetider for langt den største del af passagererne. I alt 44 af de nuværende standsningssteder i Jylland foreslås betjent med bus i stedet for tog, uanset hvilke beslutninger der træffes om sidebanerne.

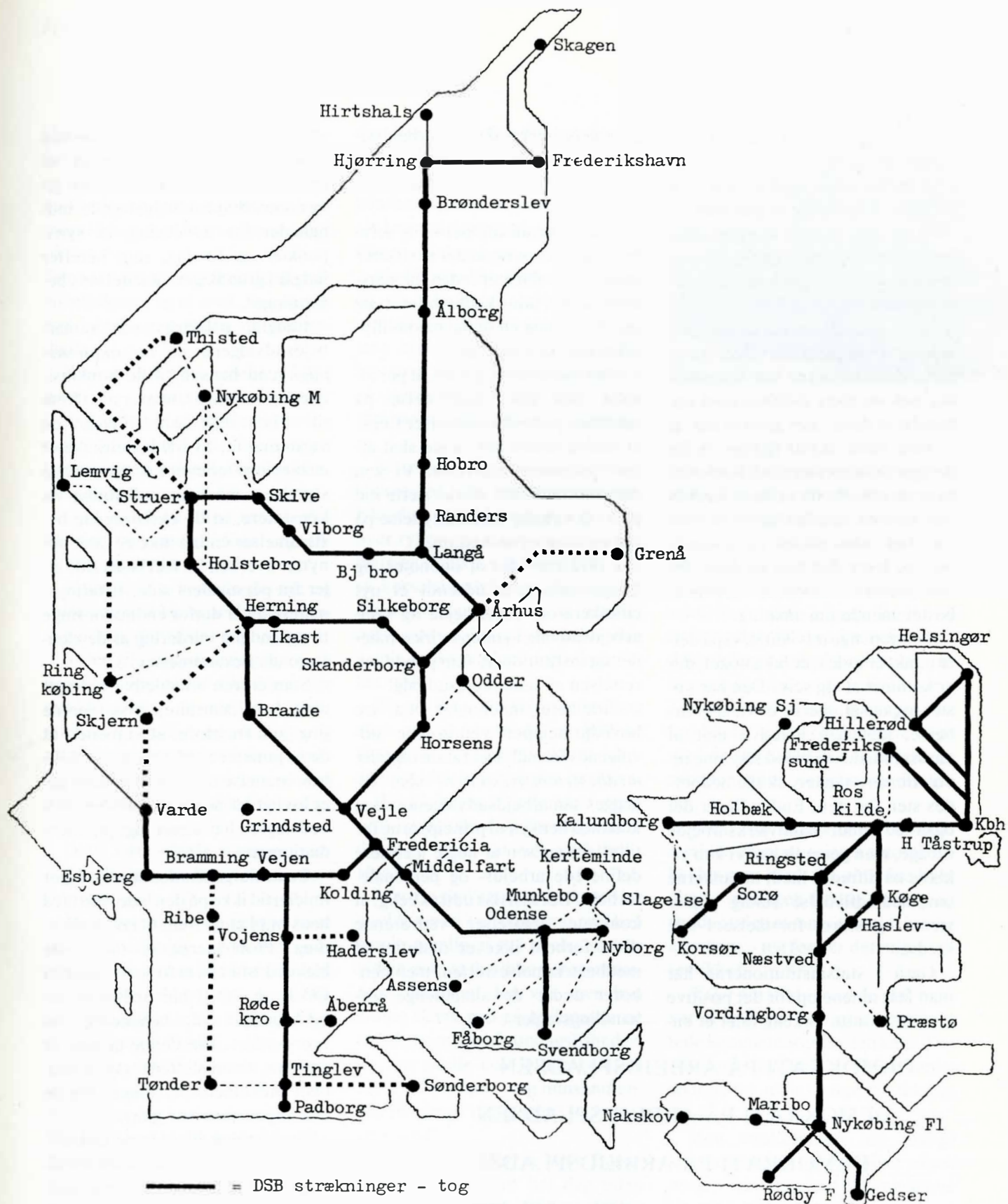
Afgørelsen af, om jernbanebetjeningen på visse strækninger skal afløses af busdrift, er politisk. Men hvis fortsat jernbanebetjening foretrækkes, må DSB sikres de nødvendige midler, således at disse strækninger kan moderniseres og betjenes af tidssvarende materiel i timedrift. Det er nemlig DSBs opfattelse, at skal der være jernbane-drift, bør den absolut være af nutidig standard.

Med hensyn til regionaltogsmateriel i den vestlige del af landet er der ikke truffet nogen afgørelse. En af mulighederne er styrevognstog af »Kystbanetypen«, en anden er nye motortog, og med henblik på disse overvejelser har DSB lejet et par togsæt af VT 628-typen i Vesttyskland til kørsel i de kommende måneder. Samtidig arbejder DSB med en ny busmodel til brug i tilbringertrafikken. Det drejer sig om en type med færre siddepladser og højere komfort end de kendte typer.

Den fremtidige betjening fra DSBs side er naturligvis af stor interesse for de lokale myndigheder, og spørgsmålet skal under alle omstændigheder ses i sammenhæng med regionalplanlægningen.

DSB er i kontakt med amterne herom, og det vil også være tilfældet med hensyn til sikring af busbetjening, hvis hidtidige standsningssteder på jernbanestrækninger ikke længere betjenes med tog.

Et hovedformål, også i kontakten med de lokale myndigheder, er at sikre en koordinering mellem de eksisterende trafikmidler.



● = Bysamfund med over 5000 indbyggere og enkelte andre, der er knudepunkter.

En gunstig udvikling

CO I information

6

Demokrati på arbejdspladsen – et dejligt og bekvemt slogan, som enhver virksomhed med respekt for sig selv vil fastholde er gennemført fuldt og helt, således at ingen afgørelser af betydning træffes, uden at der har været ført indgående drøftelser med medarbejderne.

Nu er det vel især fra ledelsens side, at disse påstande bliver fremført. Medarbejderne har visse steder nok en mere differentieret opfattelse af dette, men givet er det, at vi med raske skridt fjerner os fra den gamle autoritære ledelsesform, hvor de ansatte fik udstedt direktiver, som de pinedød havde at rette sig efter uden nogen parlamentaren, og hvor den højeste form for indflydelse var at kunne være medbestemmende om småting.

Den gunstige udvikling, vi på dette punkt er inde i, er ikke noget, der er kommet af sig selv. Den har kostet organisationerne et vældigt arbejde, idet den massive mur af modstand, der var mod sådanne revolutionære tanker, skulle nedbrydes sten for sten. Endnu ligger der også et solidt håndværksarbejde tilbage, men generelt kan vi kun erklære os tilfredse med, at tankerne om medindflydelse stadig vinder større og større forståelse i alle kredse.

Også i statsinstitutionerne har man fået øjnene op for det positive i, at de ansatte virkelig føler et en-

gagement i deres daglige arbejdssituation, hvilket er ensbetydende med, at de får større medindflydelse.

Centralorganisationerne er selvfølgelig klare over, at der eksisterer specielle problemer inden for statsstyrelserne, som konkretiserer sig om, hvor langt en sådan medindflydelse kan strække sig.

Man forestiller sig ikke, at personalet skal have indflydelse på egentlige politiske afgørelser f.eks. at toldvæsenets personale skal afgøre momsens størrelse. Vi kan derimod med fuld styrke sætte ind på at få virkelig medindflydelse på vor egen arbejssituation.

I 1972 blev der af økonomi- og budgetministeriet udsendt et nyt cirkulære om samarbejde og samarbejdsudvalg i statens virksomheder og institutioner, som påbød oprettelsen af samarbejdsudvalg.

Cirkulæret indeholder bl.a. tre hovedprincipper vedrørende udvalgenes formål. Det første omtaler *medbestemmelsesretten*, som tillægges samarbejdsudvalgene – dog kun med hensyn til principperne for tilrettelæggelsen af nogle nærmere definerede arbejds- og personaleforhold. Det fastslås udtrykkeligt, at konkrete afgørelser vedrørende disse forhold ikke er omfattet af medbestemmelsesretten, men hører under de almindelige forhandlingsregler.

Som det andet område nævnes *samråd*, idet man forudsætter, at der ved et samråd med ledelsen gives samarbejdsudvalget gode muligheder for udveksling af synspunkter og forslag, som herefter indgår i grundlaget for ledelsens beslutninger.

Endelig pålægges der samarbejdsudvalgene en *informationspligt* med hensyn til de konklusioner og resultater, man er nået frem til. Hvis man skal foretage en vurdering af, hvorledes cirkulæret er blevet efterlevet i de forskellige styrelser, må man indledningsvis konstatere, at de eksisterende bestemmelser endnu ikke er fuldt udnyttet hverken fra ledelsens side eller fra personalets side. Erfaringsmaterialet er derfor endnu for ringe til en endelig vurdering af de eksisterende bestemmelser.

Som en ren umiddelbar betragtning kan centralorganisationerne dog godt fremføre, at vi mener, at de to punkter i cirkulæret om medbestemmelse og samråd er man gået lovligt let hen over, medens hovedvægten har været lagt på informationen.

Centralorganisationerne ligger imidlertid ikke på den lade side med hensyn til at nå frem til en idealløsning. Problemerne er indgående blevet drøftet på et formandsmøde i CO I, og CO II har nedsat en arbejdsgruppe til behandling af spørgsmålet. Fra denne gruppe er der hos de tilsluttede organisationer indhentet oplysninger om de erfaringer, man har gjort.

Det kan dog allerede nu fastslås, at uddannelsen af samarbejdsudvalgenes medlemmer bør yderligere udbygges og forbedres, så hele ideen bag samarbejdsudvalgenes virke bliver indgående belyst. Dette spørgsmål haster mere end en revision af de nuværende regler.

DEMOKRATI PÅ ARBEJDSPLADSEN

DEMOKRATI PÅ ARBEJDSPLADSEN

DEMOKRATI PÅ ARBEJDSPLADSEN

DEMOKRATI PÅ ARBEJDSPLADSEN

DEMOKRATI PÅ ARBEJDSPLADSEN

DEMOKRATI PÅ ARBEJDSPLADSEN

Fra medlemskredsen

Hvad fatter gør – er altid det rigtige

Det er slet ikke titlen på denne lille fabel, men kunne have været det, og den handler heller ikke i originalversionen om et æsel men om en kamel, men det kommer næsten ud på eet.

Der var engang en mand, der havde en æselkærre og et æsel. Det var en god kærre og et stabilt og godmodigt æsel.

Kærren blev omhyggeligt passet gennem regelmæssige eftersyn, hvor den blandt andet blev smurt og malet i en praktisk brun farve, og på bagsmækken var malet en flot kongekrone.

Også æslet var i fin form, thi det fik det nødvendige foder og tilstrækkelig hvile.

I mange år arbejdede de støt og roligt, og ved hjælp af diverse subsidier blev der til det daglige brød.

Tiden gik, som den nu gør, og en dag faldt den gamle æseldriver for æseldrivernes specielle aldersgrænse, og en frisk og energisk ung mand overtog kæppen i hans sted.

Iveren lyste ud af øjnene på den unge mand; – her var jo rige muligheder!

Dette udmærkede transportmiddel skulle minsandten være en forretning!

Men først skulle ekvipagen have en ansigtsløftning, og til den ende engagerede han et par kunstmalere og modeskræddere, og en skønne dag præsenterede han resultatet for den undrende verden.

Kærren var rød som en postkasse, og på siderne var firmaets initialer malet med store bogstaver. – Det havde godt nok kostet det hvide ud af øjnene; ikke til håndværkeren, der havde udført arbejdet, – naturligvis ikke – men til designeren, som havde haft besværet med at klippe bogstaverne ud af sin ABC. Også æslet, som ellers var lige glad, blev betænkt med et fint

dyr dækken med reflekser for og bag.

Nu kunne æseldriveren efterhånden begynde at skimte bunden i sin kræmmerpung, så nu var det på tide at effektivisere.

Med bistand fra diverse vismænd og en splinterny elektrisk kugleramme fandt han ud af, at man sagtens kunne sætte tempoet op fra luntetrav til i første omgang trav, og på kærren kunne anbringes kæpskinner, så læsset kunne blive højere.

Da reformen havde virket godt et stykke tid, fik æseldriveren den lykkelige idé at hænge et par kurve over ryggen på æslet, så det kunne bære og trække et læs samtidig. Også kørselshastigheden blev sat op fra trav til galop, men så var det også nødvendigt at udskifte den gamle proforma-kæp med en regulær pisk.

Nu gik det – Hu hej over stok og sten. Æslet stønnede og hjulene slog gnister, og med ekstra kæpskinner blev læsset større og større. – Æseldriveren solede sig i pressens bevågenhed og gned sig i hænderne, – man var vel effektiv! – Hva'ba'?

Men nu skal man bare ikke tro, at æseldriveren var dum, næ næ, han havde nemlig gået i skole, så han vidste nok, at der ikke var stort mere at hente ad den vej, men han kunne skære ned på hvilepauserne og stryge nogle af søndagsfrihederne, det skulle nok kunne lade sig gøre, mente han, – og minsandten, han havde set rigtigt igen! En mageløs mand!

En aften – efter at have fræset frem og tilbage en hel dag uden pauser – holdt ekvipagen i en lille by, hvor de på rekordtid havde fået et rekordlæs, inden de skulle hjem til et velfortjent otte-timers hvil; det kunne de nemlig godt gå ned til,



hvis man var enige, og det var man altid. Æseldriveren skulle lige til at hæve sin elektroniske pisk, da han fik øje på et par strå, der lå på jorden. Effektiv som han var, måtte manden have disse to strå med; han samlede dem op og lagde det ene på æslet og det andet på kærren, – byrdefordeling kendte han nemlig også til – og så skete det! – Æslet sank sammen med et suk, – ryggen var knækket, og på den fine røde vogn med de dyre initialer brød hjulene sammen, først det ene, så det andet.

»Det var kattens!« bandede æseldriveren, »i mine kontorer arbejder man hårdt fra ni til fire hver dag, – undtagen fredag, lørdag og søndag uden at møblementet braser sammen, – jeg forstår det minsandten ikke!«

Æslet forstod, men da det bare var et æsel var der ingen, der ventede kommentarer fra den kant. Det var forøvrigt heller aldrig blevet spurgt, for man spørger jo ikke et æsel.

Men æseldriveren har mange kærre endnu, og de bliver skam brugt, – selv om han blev en smule forskrækket og satte farten lidt ned hist og her.

Og æsler er der nok af, og det er rent utroligt, hvad de finder sig i.

P. S.

Over eller under Storebælt

Af C. E. Andersen

8

I den foregående artikel er omtalt en biltogsplan, som er baseret på meget store terminaler med 6 spor, deraf 5 i drift, og med 20 biltog i drift med 1 times omløbstid, som kan køre i tæt følge ned til 1,7 minutters tidsafstand. Der kan ekspederes 20 biltog pr. time pr. retning og desuden 8 fjerntog.

Hvert biltog er 800 m langt eller med tiden 1000 m. Nogle tog eller dele af togene har 2 etager for personbiler, andre kun 1 etage af hensyn til de høje lastbiler. Et to-etages biltog kan befordre 374 personbiler, og et en-etages biltog kan befordre 72 store lastbiler. Et tog bestående af to halvtog med henholdsvis 2 og 1 etage kan befordre 187 personbiler og 36 lastbiler, tilsammen 223 biler, hvoraf 16% er store lastbiler.

I det følgende regnes der af hensyn til lettere oversigt kun med personbilenheder. Men resultaterne er nogenlunde de samme, hvis der regnes med person- og lastbiler i forskellige relative antal.

De 20 tog kan befordre ca. 7500 personbiler pr. time pr. retning, altså 15.000 i begge retninger tilsammen. I løbet af et døgn kan de befordre 360.000 personbiler, hvilket svarer til en 1800 km lang række biler. Dette er naturligvis teori. Forbindelsens reelle kapacitet er væsentlig lavere. Men den er dog sikkert rigeligt halvt så stor.

Det er så interessant, at det kan lade sig gøre at lave et biltransport-system med en sådan fantastisk kapacitet.

Men bliver denne enorme kapacitet også påkrævet i nær fremtid? Kan den overhovedet nogensinde blive det? Får de tilsluttende motorveje så stor kapacitet? Kan en bro få det?

Kapaciteten af broer og motorveje

En Storebæltsbro med lange fag

skal have betydelig bredde af hensyn til stivhed, torsionssvingninger m.m. Bl.a. derfor er man meget længe med hensyn til dens breddedimensionering.

Den agtes udført med 8 vognbaner, nemlig 3 for kørende biler pr. retning, og desuden 1 ekstra bane i hver side for holdende biler.

Broens kapacitet afhænger af kravene til, hvor bekvemt, hurtigt og sikkert trafikken skal afvikles.

Man plejer at skelne imellem 5 forskellige »serviceniveauer«^{*)}.

Kapaciteten baseret på serviceniveauerne A til E bliver følgende, idet der i parentes tillige angives kapaciteten, når henholdsvis 15 og 30% er store og små lastbiler: A: 2400 (1380, 960), B: 3480 (1980, 1410), C: 4800 (2730, 1920), D: 5400 (3060, 2110), E: 6000 (3420, 2400).

Det nationale motorvejssystem, som nu er under udførelse, og som

^{*)} *Serviceniveau A* svarer til helt uforstyrret og fri trafikafvikling med ganske ringe trafikbelastning. Ved *serviceniveau B* er trafikafviklingen stabil, og bilisterne kan for det meste selv vælge deres hastighed og vognbane. Ved *serviceniveau C* er trafikafviklingen endnu stabil, men hastighed og manøvremlighed er nu under indflydelse af trafikmængden. For de fleste bilister er valg af hastighed, vognbaneskiift eller overhaling begrænset. Ved *serviceniveau D* nærmer man sig den ustabile trafikafvikling, hvor små ændringer i trafikmængden kan få operationshastigheden til at falde pludseligt. Bilisterne har meget lille manørefrihed og ringe kørselskomfort, men forholdene kan tolereres over kortere strækninger. Operationshastigheden må ikke komme under ca. 65 km/timen. Ved *serviceniveau E* bliver trafikafviklingen ustabil med en lav operationshastighed og en trafikmængde, der nærmer sig vejens kapacitet. *Serviceniveau F* betegner den situation, hvor trafikafviklingen bryder sammen og totale stop forekommer i kortere eller længere tidsrum, således at antallet af trafikanter, der passerer strækningen pr. time, bliver konstant eller faldende.

er fuldført bl.a. fra Halsskov færgehavn til øst for Slagelse og fra Knudshoved færgehavn til nordvest for Nyborg, er eller bliver udbygget med 4 vognbaner. Dets kapacitet bliver derfor ca. kun to trediedele så stor som broens kapacitet, altså godt 3000 personbiler i timen og knap 2000 blandede biler, hvis de 15% er lastbiler.

Når broen trods alt ønskes dimensioneret med flere vognbaner og for større kapacitet end motorvejene, er det måske fordi, man har tanker om, at motorvejssystemet en gang kan eller skal udbygges, så det i det store og hele får 6 vognbaner.

Eller måske regner man med, at trafikken over broen bør foregå nogenlunde flydende, selv når der er kødannelser og standsninger og trafikssammenbrud overalt på de tilførende og fraførende motorveje. Eller fordi vejene på broen er særlig udsat for blæst, regn, tåge, isslag o.s.v. – Det er der vel nogen ræson i.

Men det kan ikke motivere, at motorvejs-jernbane-terminalerne og biltogsparken dimensioneres for 7500 personbilenheder pr. time pr. retning – altså 2–3 gange så mange, som motorvejene kan afvikle maksimalt – d.v.s. under de allermest ubehagelige og farlige forhold.

Et andet problem er, hvorvidt trafikssystemerne bør dimensioneres med henblik på spidsbelastningerne, eksempelvis skærtorsdag formiddag, når alle de bilister, der ikke har kørt bil hele vinteren, pludselig skal ud at køre – helst på langfart og over Storebælt samtidig. Eller skal man lægge hovedvægten på den normale, gennemsnitlige trafik? Eller skal man dimensionere mest efter den første eller den sidste af disse yderligheder?

Skal kravene være ens for motorvejene og for de pr. km langt dyrere brostrækninger, eller anderledes udtrykt: skal man stile efter samme serviceniveau for vejstrækningerne og brostrækningerne?

Trafikkens omfang og vækst

Kan der overhovedet forventes trafikstigninger så store, at motorvejssystemets kapacitetsgrænser nås?

Den nuværende trafik via Storebælt er ret jævnt fordelt over hele året. Men naturligvis med maksimum, særligt i ferietiden, og ganske særligt når personbil- og lastbiltrafikken kulminerer samtidig, f.eks. fredag aften.

Storebælts-årstrafikken andrager nu ca. 2 millioner biler, deraf er 15% lastbiler*).

Middeldøgntrafikken er altså ca. 3000 pr. døgn pr. retning; deraf er 4-500 lastbiler; hvor mange af disse, der er »store«, er problematisk.

Dette indebærer, at der teoretisk set kun behøves ca. 10 – maksimalt 12 – biltog pr. retning pr. døgn, d.v.s. et tog hver halve time til afvikling af hele denne døgntrafik.

Altså ikke tilnærmelsesvis de 20 tog pr. time.

Trafikken steg tidligere jævnt fra år til år. Men nu er den i det store og hele stagnerende.

DSB har nu færdiggjort »Plan 90«. Den er lige publiceret – forøvrigt næsten samtidigt med, at der er publiceret et supplement til 1972-Storebæltsbetænkningen, hvilket vel næppe er tilfældigt. –

I »Plan 90« regnes der med, at antallet af biler, som skal passere Storebælt, vil stige med 100% for personbilernes vedkommende og 70% for lastbilernes vedkommende i løbet af perioden indtil 1990.

Er dette så en holdbar antagelse? Enhver prognose er jo usikker! Den påvirkes bl.a. af uforudsigelige forhold som konjunktursvingninger, brændstofprisændringer m.m.

Men der er grund til at fæstne sig ved, at Danmark nu er blevet bilmættet. Statens og samfundets økonomi har i den seneste tid været nedadgående. Arbejdsløsheden er stor og stigende. Udgifterne til bilkørslen er forøget stærkt, ikke mindst p.g.a. dyre reparationer, store forsikringsafgifter og skatter, samt benzinpriserne, der nu er meget højere end for et par år siden.

Alt dette virker hæmmende for biltrafikken. Det virker navnlig på biltrafikken over lange afstande. Det virker ekstra stærkt, fordi der også er mulighed for at benytte togene, for hvilke taksterne ikke er sat op, hvortil kommer, at fjerntogstrafikken er blevet stærkt forbedret med K 74.

Ikke mindre end 70% af de rejssende over 16 år er fritidsrejsende; og de vil nok være tilbøjelige til at benytte togene eller at blive hjemme eller at nøjes med at køre korte ture, når de skal lufte bilerne.

Løvrigt er det er erfaringssag, at man ikke længere har så travlt som tidligere, og at man ikke kører så hurtigt. Herom vidner det faktum, at antallet af dødsulykker på vejene er faldet fra ca. 1200 til ca. 800 pr. år.

Det store problem er nu: Vil de høje benzinpriser holde sig; eller vil de falde; eller vil de tværtimod stige yderligere?

Benzinudgifterne er nu for de fleste biltrafikanter blevet større end

udgifterne til færgeturene over Storebælt, i hvert fald for ture over store afstande. Det påvirker trafikken på vejene og særlig fjerntrafikken på vejene.

De høje benzinpriser bevirker desuden, at ændringer af færgetaksterne ikke længere influerer synderlig meget på trafikens omfang. En eventuel reduktion af taksterne er for så vidt ligegyldig.

Det samme vil også gælde, hvis færgeforbindelsen erstattes af en biltogsforbindelse, der er baseret på tunneler eller broer, eller af en broforbindelse, hvor bilerne selv kører over broen.

Løvrigt er der grund til at tage i betragtning, at der også kommer udgifter til benzin for kørsel over en bro.

Disse udgifter vil endda blive større end udgifterne til olie til biltogene eller bilfærgerne.

Når alle disse forhold tages i betragtning, kan man vel næppe vente, at der indtræffer en helt fantastisk stigning i biltrafikken i løbet af den overskuelige fremtid.

Under disse omstændigheder kan DSB's nye prognose for udviklingen af bilfjerntrafikken indtil 1990 – som sagt 100% forøgelse af antallet af personbiler og 70% forøgelse af lastbiler, der skal over Storebælt – vist synes at være særdeles realistisk og rimelig.

I så fald må man regne med ca. 4 millioner biler pr. år eller 6000 pr. dag pr. retning, om 15 år.

Færgeforbindelsens udbygning ifølge »Plan 90«

I »Plan 90« regnes der med, at kapaciteten af bilfærgeforbindelsen mellem Halsskov og Knudshoved bør forøges til det dobbelte af dens nuværende kapacitet.

Der er hidtil bygget 5 færger specielt til denne rute, nemlig 3 med to

*) Ordet »lastbil« har i denne sammenhæng ikke samme betydning som i ovenstående tabel over kapaciteterne, og det har heller ikke samme betydning som i tallene for biltogenes kapacitet, som refererer til meget store lastbiler, der gennemsnitlig optager 12½ m vognplads.



I Alperne udnyttes de mange lange jernbanetunneler til bilbefordring på tog i stor stil, så bilture gennem Alperne foregår nu bekvemt, selv om vinteren.

De vigtigste biltogsruter er St. Gotthard-tunnelen, Lötschberg-tunnelen i Schweiz og Simplon-tunnelen mellem Schweiz og Italien samt Fréjus-tunnelen mellem Frankrig og Italien og Tauern-tunnelen i Østrig.

Fotografiet viser biltogsterminalen i Kandersteg lidt nord for Lötschberg-tunnelen. Denne rute benyttedes i 1974 af 486.349 biler. Og tallet vokser hvert år.

St. Gotthard-ruten og Tauern-ruten opviser endnu større biltrafik. Ad den sidstnævnte sluses på travle sommerferiedage mere end 10.000 biler gennem tunnelen.

dæk for biler og 2 med tre dæk for biler, hvoraf det ene dog er et sænkedæk over hoveddækket, som i nedsænket tilstand hindrer, at hoveddækket nedenunder kan benyttes til høje lastbiler.

Den ene af todækkerfærgerne sejler som regel på Rødby-Puttgarden-ruten, hvis biloverførselskapacitet ellers ville have været utilstrækkelig stor.

Ifølge »Plan 90« skønnes det påkrævet at anskaffe en ny bilfærge til Storebæltstrafikken før 1980 og en til ca. 1985.

De skal være både lidt længere og væsentlig bredere end de hidtidige færger; og de skal have et bildæk mere, altså ialt tre faste dæk + et sænkedæk, dette dog kun over den ene side af hoveddækket.

Disse færger kan befordre ca. 850 personbiler ad gangen. Altså dobbelt så mange som tredækkerne kan befordre, nemlig ca. 400, og fire gange så mange som todækkerne

kan tage, nemlig ca. 200 personbiler.

Der vil da være 7 færger på ruten.

Imidlertid agtes den ældste af todækker-færgerne, »Halsskov«, ud rangeret inden 1990. – Den er bygget 1956. Den vil altså ikke være udtjent allerede i 1980'erne. Thi det er almindeligt, at Storebæltsfærgerne bruges i omkring 50 år. Eksempelvis er »Korsør«, der blev bygget i 1927, forsynet med nye maskiner for et par år siden og skal formodentlig bruges nogle år endnu, hvis det bliver nødvendigt.

Måske mener man, at »Halsskov« ikke vil være kapacitetsmæssigt påkrævet i 1985 eller 1990. Måske vil man helst sejle med store færger, fordi de er mere driftsøkonomiske, når de da kan udnyttes effektivt. Måske lægger man vægt på at skulle sejle med afgang fra hver færgehavn akkurat hver halve time. Med 6 færger, hvoraf 1 holdes i reserve, vil det være muligt at sejle

efter en sådan fartplan, idet brutto-omløbstiden er 150 minutter.

Sejles der med 2 firedækkere, 2 tredækkere og 1 todækker, bliver deres samlede kapacitet $2 \times 850 + 2 \times 400 + 1 \times 200 = 2700$, og gennemsnitskapaciteten bliver da ca. 550 personbiler. Rutens kapacitet bliver da knap 1100 pr. time. – Sejles der med alle 7 færger, bliver kapaciteten ca. 1200 pr. time.

Til sammenligning er færgernes kapacitet, når der sejles med 4 færger, $2 \times 200 + 2 \times 400$, d.v.s. gennemsnitlig 300. Og rutens timekapacitet er knap 500.

Vil 11–1200 pr. time så være tilstrækkeligt pr. 1990?

Måske nok, måske ikke. Men størrelsesordenen kan vist ikke kritiseres.

Ganske vist kan man indvende, at bilvejene har eller får mere end dobbelt så stor kapacitet. – Men der er vel ingen grund til at vente, at denne kapacitet vil blive fuldt ud-

nyttet til den tid. Thi motorvejssystemet vil knap nok være færdigt på det tidspunkt. Og man kan vel ikke tiltro vejmyndighederne, at de dimensionerer motorvejene sådan, at disse ikke kan afvikle den trafik, man forventer på dem på færdiggørelsestidspunktet.

Fire biltog pr. time og et enkelt spor i hver terminal tilstrækkeligt

Hermed er der givet et holdpunkt for kravene til et biltogssystems kapacitet pr. 1990, altså ligesom for færgerne 11–1200 pr. time og retning.

Regnes der med, at der indsættes 1000 m lange tog, hvoraf halvdelen med to etager og halvdelen med én etage og i stand til at befordre knap 300 personbiler ad gangen, så skal der indsættes 4 tog pr. time for at klare 1200 personbiler pr. time.

Det må fremhæves, at dette kapacitetstilbud langt overstiger den forventede trafiks omfang, som

med 100% stigning vil blive ca. 6000 pr. retning pr. døgn, altså kun få hundrede pr. time.

De 4 biltog kan godt ekspederes fra et enkelt spor + en enkelt peron.

Bilterminalstationerne nord og syd for Tauern-tunnelen har kun ét stationsspor til rådighed for biltogene; der er simpelthen ikke mulighed for i nogen nødsituation at bruge andre spor.

Fra det ene spor ekspederes der på travle dage 4 biltog pr. time, altså i gennemsnit et kvarter mellem hvert tog. Men intervallet mellem et biltogs ankomst og afgang er ofte kun 10 minutter ifølge køreplanen. Og den skal overholdes, fordi banen også tjener fjerntrafik, endda tog af mange kategorier, nogle hurtige, nogle langsomme, og i et antal af indtil ca. 100 pr. dag pr. retning. Kort sagt en meget kompliceret og stram køreplan.

Stationstiden, altså ekspeditionstiden, for biltogene kan godt

være mindre end 10 minutter. Den begrænsende faktor er den tid, det tager for biltogets lokomotiver at blive afkoblet og rangeret til den modsatte togende og blive tilkoblet dér, foretage bremseprøve o.s.v., hvortil der behøves 7 minutter.

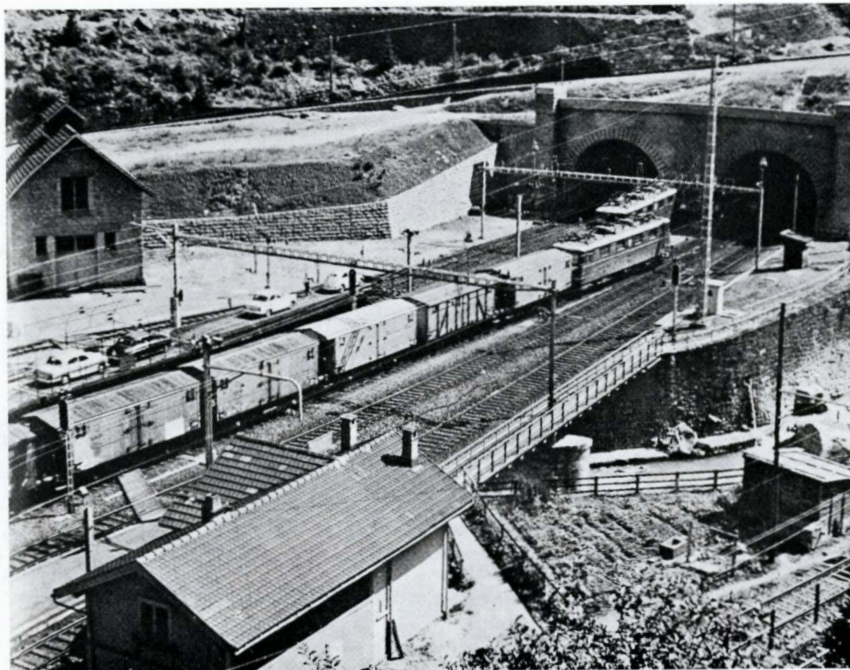
Sædvanligvis kører alle bilerne i den ca. 450 m lange vognrække ud af togets ene ende, før indkørslen påbegyndes i den anden ende. Men i tilfælde af forsinkelser kan bilerne køre ind i den ene ende samtidigt med, at de kører ud af den anden ende; og undertiden flyder de to strømme derved helt sammen, hvilket ikke synes at virke generende – lige bortset fra, at de forreste af de indkørende biler undertiden fortsætter ud igen på grund af inertiens lov og tankens træghed.

Togenes brutto-omløbstid er ca. 45 minutter, dog varierende lidt heromkring på grund af, at mange fjerntog skal gennem tunneler.

Biltogssporet er sporet nærmest stationsbygningen.

Således kommer bilisterne i vore dage gennem Alperne, pr. tog gennem jernbanetunneler, i stedet for at skulle køre ad pasvejene i højder, der som regel overstiger 2000 m. Billedet er fra den italienske terminalstation ved den i 1871 fuldførte tunnel under Mont Fréjus. Denne er (nu) 13.657 m lang. Stigningsgradienten er på den lange nordlige del sædvanligvis 22‰, fordi den franske station ligger i 1057 m højde og den italienske i 1258 m højde, og kulminationspunktet i tunnelen ligger endda 1298 m over havets niveau.





Station Göschenen – Sct. Gotthardtunnelens munding. Man bemærker, at der er 2 portaler. Den til højre tjener fjerntogstrafikken, og den til venstre tjener biltogstrafikken.

Da stationen er beliggende ganske nær tunnelåbningen, og da de lange biltogsspor strækker sig næsten til klippevæggen, var det nødvendigt at udføre sammenfletningen af fjerntogssporene og biltogssporene inden for den gamle tunnelåbning, og at udsprenge en kort eftertunnelstrækning her til.

Da der skal sluses fantastisk mange tog gennem tunnelen, sætter biltogene ofte igang mindre end eet minut efter, at et fjerntog er kørt ind i tunnelen. Biltogene skal tit accelerere meget hurtigt og gør det. Men deres kørehastighed i tunnelen er kun 90 km i timen, og tunnelstrækningen er næsten horisontal, så det klarer lokomotiverne let.

Biltogenes længde varierer efter behovet og er maksimalt ca. 400 m. De trækkes af elektriske lokomotiver, blot et enkelt lokomotiv, som har 5 aksler, deraf 3 drivaksler; de har enkelt akseltræk.

Det er en ældre type, der er bygget i første halvdel af 1920-erne. Men de fungerer stadig så godt, at man ikke har fundet grund til at udskifte dem med moderne lokomotiver. Til SBB's biltog gennem Simplon-tunnelen bruges samme type lokomotiver.

Perronen langs stationsbygningen er i begge ender forhøjet på en ganske kort strækning, hvor den tjener som rampe for de ind- og udkørende biler.

Det kan ikke have kostet ret mange tusinde kroner.

Det forhåndenværende togmateriel består af tre vognstammer, hver ca. 450 m lange, og tre elektriske lokomotiver, fireakslede og kraftige, men ikke nær så kraftige som de østrigske jernbaners nyeste typer af fireakslede lokomotiver.

Den samlede investering i dette biltogssystem har andraget ca. 40 mill. kr.

Der sluses indtil ca. 700.000 biler gennem tunneler pr. år. Heraf er ikke særlig mange lastbiler. Men på den anden side overføres der et stort antal rutebiler.

Antallet af biler, der befordres med togene gennem Tauerntunnelen, er altså kun ca. en trediedel af det antal biler, der føres over Storebælt.

Men halvdelen af dem overføres i løbet af to sommerferiemåneder,

d.v.s. ca. 6000 om dagen, maksimalt endda omkring det dobbelte i begge retninger tilsammen.

Den maksimale biltrafik på de to ruter er altså nogenlunde lige stor.

På denne baggrund må man slutte, at et Storebælts-biltogssystem til erstatning af færgeruten ikke behøver mere end et enkelt terminalspor på Sjælland og et på Fyn, samt blot en enkelt perron – omend helst to perroner, hvorved det bliver muligt at lade bilerne køre ind i den ene side og ud fra den anden side af biltogene og gøre det samtidigt.

I så fald kan terminalerne udføres yderst billigt. Og de kræver ikke ret megen plads.

Regnes der med 1 times brutto-omløbstid, kræves der selv i 1990 kun fire biltog i drift og måske et halvtog i reserve.

Accelerationsstrækninger ved terminalerne

I den nye rapport, der supplerer Storebæltskommissions – betænkningen, regnes der med, at biltogene kan køre og (i en fjernere fremtid) undertiden skal køre med intervaller ned til 1,7 og 1,9 minutter, for hhv. 800 og 1000 m lange tog. Det skal ske i tilfælde af, at der skal køre 20 biltog i timen, samlet i lige store grupper, og mellem disse grupper 7–8 minutter lange intervaller af hensyn til 1 eller undertiden 2 gennemkørende fjerntog.

Når tiden er knap, og når fjernogene kører meget hurtigt, skal biltogene køre hurtigt på hele fjerntrafikstrækningen. Derfor må de enten accelerere og bremse meget hurtigt mellem terminalsporene og fjernsporene, eller også må der være lange accelerationsstrækninger mellem terminalsporene og fjerntrafiksporene.

Derved tvinges terminalerne

langt bort fra Storebælt. Men herom senere.

Det må dog pointeres, at dette ikke vil være nødvendigt, hvis der kan være f.eks. 5 minutter mellem togene.

Tunnelen under Kanalen mellem England og Frankrig skal befares af mange togkategorier, såsom TEE-tog, intercity-lyntog, langsommere persontog, arbejdstog, godstog, containertog, lastbiltog og personbiltog i gennemgående fjerntrafik og forskellige biltog i lokaltrafik mellem terminalerne på den engelske og den franske side af Kanalen. Disse tog, der kører med forskellige hastigheder og accelererer ulige godt, skal køre i helt tilfældig følge.

Til trods herfor vil det være muligt at indføre en køreplan med 40 tog pr. time pr. retning. Man er dog indstillet på at ville nøjes med 36 for at være helt sikker; og fremtidsplanerne er baseret på dette antal. – Ca. halvdelen af togene skal være biltog.

Der ventes dog ikke at blive behov for nær så mange tog på det tidspunkt, tunnelen tages i brug. Indtil for et år siden var det faktisk besluttet, at det skulle ske i foråret 1980.

Driften med det store antal vidt forskellige tog nødvendiggør mindre tidsafstande mellem togene i og ved Kanaltunnelen end i og ved en Storebæltstunnel.

Følgelig er det ved Kanaltunnelen af større betydning, at biltogene kan køre og ofte skal køre fra terminalsporene ind på hovedsporene med store hastigheder.

Dette vanskeliggøres af, at det engelske terminalanlæg bliver beliggende nær ved tunnelmundingen. Accelerationsstrækningen bliver derfor ganske kort.

Denne terminal er en sløjfeter-

minal. De ankommende tog skal gennemkøre størstedelen af sløjfen, før de når frem til ekspeditionssporene. De får altså en lang bremsestrækning. Men de afgående tog får kun en kort accelerationsstrækning. – Hvis accelerationsproblemet havde været meget vanskeligt at klare, ville man formodentlig have foretrukket at »spejlvende« terminalanlægget.

Man vil opnå den fornødne hastige acceleration ved at bruge to fireakslede lokomotiver pr. tog (et i hver togende).

Ellers ville et enkelt fireakslet eller seksakslet lokomotiv have været tilstrækkeligt til de 750 m lange biltog.

I den nye Storebæltstrapport har man forlagt terminalerne fra Knudshoved-halvøen til nordøst for Korsør og fra Halsskov-halvøen til nordvest for Nyborg. Det har dog sikkert også spillet en rolle, at der ikke er megen plads til rådighed lige uden for Korsør og Nyborg, og at terminalanlæggene med 6 ekspeditionsspor og komplicerede tilkørselsveje er meget pladskrævende.

Desuden er det foreslået, at biltogene skal trækkes/skubbes af to seksakslede lokomotiver. Dette til trods for at tidsafstanden mellem togene ikke er helt små, selv når der skal afsendes 20 biltog pr. time, og til trods for, at der ikke i indeværende årtusinde kan blive behov for at lade togene køre nær så tæt på hinanden.

»Den lokomotivtype, der foreslås anvendt parvis pr. tog, skal i trækraftmæssig henseende svare til Deutsche Bundesbahn's E 103«.

Dette er et elektrisk superlokomotiv, som kan yde 14.000 hk, ganske vist kun i korte perioder, og som er konstrueret for hastigheder op til 200 km i timen, enkelte af dem endog 240–250 km i timen.

Nok er det et fremragende lokomotiv. Men der er andre, som ville være langt mere effektive til fremføring af biltogene i en Storebæltstunnel. I UIC's tidsskrift »Rail International« for august 1975, i en artikel om nye tyske fjernbaner med 18‰ stigninger for hurtigtkørende biltransporttog, står der side 677:

På en 18‰ gradient er den maksimale startlast for et E 103 lokomotiv 850 t. Men et E 151 lokomotiv, Deutsche Bundesbahn's nye godstogslokomotiv for 120 km i timen, med 6 drivaksler og rullelejer, kan på den nævnte gradient starte og accelerere et 1250 t tog.

I Storebæltstunnelen bliver maksimumsgradienten ifølge de hidtidige planer 17‰.

Såfremt man bruger en anden lokomotivtype med thyristor-strømregulering (eventuelt en variant af en forhåndenværende type), kan der opnås endnu bedre adhæsionsfaktor og trækraft, men ikke større hestekraftydelse.

Vægten af et 800 m langt biltog bliver ifølge den nye rapport 1400 t, hvilket formentlig må referere til et biltog fyldt med tunge lastbiler. Et 1000 m langt tog bliver tungere, ca. 1750 t. Personbiltog er væsentlig lettere i fyldt tilstand end lastbiltogene.

Hvis man kører med tog, hvoraf f.eks. halvdelen er personbilvogne og halvdelen er lastbilvogne, bliver togenes maksimalvægt reduceret, formodentlig til omkring 1300 t for et 1000 m langt tog.

Sådanne tog kan startes og fremføres hurtigt af et enkelt lokomotiv af type E 151.

(fortsættes)

Olie og alternative energikilder

Samtale med handelsminister Erling Jensen

14

Statsmagtens interesser for at være med i hele udviklingen er øget stærkt efter oliekrisen, siger Erling Jensen.

Vi indleder samtalen med handelsministeren med dette spørgsmål:

Der er sket ganske betydelige ændringer i energiforbrug og i stigningstakten siden oliekrisen i 1973?

Vi kan glæde os over, at den energikrise, vi havde i efteråret 73, ikke alene var af det onde. Den havde også den positive virkning, at der skabtes en større forståelse for nødvendigheden af at holde igen på energiforbruget.

Besparelserne

Er det lykkedes at fastholde disse besparelser?

Hidtil er det lykkedes gennem energisparekampagnen, – og på anden måde – at fastholde denne forståelse, således at vi for øjeblikket er kommet ned på en stigningstakt på 2% – mod tidligere 5–7%. Det ser ud til, at vi kan fastholde denne stigningstakt, – måske komme endnu længere ned!

Hvordan?

Ved anvendelse af nyt teknisk apparatur kan vi måske komme ned på en stigningstakt på 1%.

Uden at det har skadet væksten i samfundsøkonomien?

Ja, uden at vi har vanskeliggjort dansk produktion.

Besparelsesbestræbelserne skal fortsætte?

Det er afgørende, – og måske vigtigere end al anden diskussion om energiproblemet, at vi økonomiserer med den energi, vi har til rådighed, – således at vi kan tilgodese vore erhverv og vore opvarmningsproblemer, – og transportproblemer på en rimelig måde.

Er (yderligere) indgreb i vente?

Ikke indgreb, når det vedrører

eksisterende aktiviteter; men vi har fået finansudvalgets tilslutning til at gennemføre en ny sparekampagne, – en kampagne, der formentlig bliver permanent, fordi der er et løbende behov for dette.

Hvorledes med det kommende byggeri og besparelserne?

Der er ingen tvivl om, at man i kommende bygningsreglementer m.v. vil betragte det som lige så væsentligt, at der er indbygget energiøkonomi, – som at dimensioner på tømmer og rør er i orden.

Olie vil vel i det kommende ti-år være den altdominerende energikilde herhjemme?

Olien vil være dominerende; men vor opgave må blive at sprede afhængigheden så meget som muligt. Det kan ske dels ved at sprede olieafhængigheden ud over flere leverandørlande, dels ved at sprede anvendelsen af energi, således at vi overvejer brug af alternative energikilder.

Hvilke alternativer er i tanke?

De aktuelle er naturgas og kernekraft.

Normale olieleverancer

Men olieforsyningen fra Mellemøsten er nu ganske normal?

Olieforsyningerne er overordentlig rigelige for øjeblikket – så rigelige, at det frie oliemarked i Rotterdam har været i stand til at tilbyde olie til lavpriser – set i forhold til de almindelige raffinaderipriser.

Vi kan ikke slå os til ro med disse gunstige prisforhold?

Nej, – for olieforsyningerne var jo også rigelige ganske kort tid før den sidste oliekrise.

Monopoltilsynets olieprisfastsættelse påvirkes af Rotterdam-markedet?

Monopoltilsynet har valgt en prisfastsættelse, som kombinerer raffinaderi-omkostningsbestemte priser (kostprisberegning) med Rotterdam-oliepriserne. Dermed bestræber man sig for at sikre, at danske forbrugere får de størst mu-



lige fordele hjem i den løbende situation.

De tre store danske raffinaderier – Gulf, Esso, Shell – klarer vel størstedelen af det danske marked?

De klarer en væsentlig del. Vi må erkende, at under oliekrisen lærte vi at skønne på, at der fandtes en betydelig raffinaderikapacitet i Danmark, – fordi den ligesom udvider lagerkapaciteten betydeligt, – og derved skaber en mere jævn udvikling (end hvis vi fik al olien udefra).

Hvordan ser situationen ud for vor lagerkapacitet? Er bestemmelserne af 1.1.1975 opfyldt?

Vi er blevet en bagatel forsinket; men netop oliekrisen skabte større forståelse for placering af disse olielagre; – og nu fungerer færdigbygningen af dem planmæssigt. Og vi er ved at være igennem med hensyn til de krævede lagre.

Hvor store lagre kræves der i henhold til bestemmelserne?

90 dages forbrug; – og det vil vi i de nærmeste måneder være sikre på, at vi har, fuldt ud!

Internationalt energisamarbejde

Det internationale energisamarbejde har fået større betydning siden oliekrisen?

Dette samarbejde er en nødvendighed for de fleste lande, – og en ubetinget nødvendighed for Danmark, der er mere afhængig af olie end formentlig noget andet land i Europa. Derfor har vi været meget aktive i dette samarbejde.

Hvor foregår dette samarbejde?

Det foregår over tre »grupper«:

1) I Det internationale Energi-Agentur, der repræsenterer en bredere kreds af lande, og 2) i EF's energisamarbejde samt 3) i det nordiske energisamarbejde.

Er der en positiv udviklingstendens til stede?

Ja, det kan konstateres alle tre steder, og ligeledes en meget konstant solidaritet, – hvorved vi garanterer hinanden, at vi vil dele vore forsyninger med hinanden.

Er der et program for det før omtalte internationale – agentskabs bestræbelser?

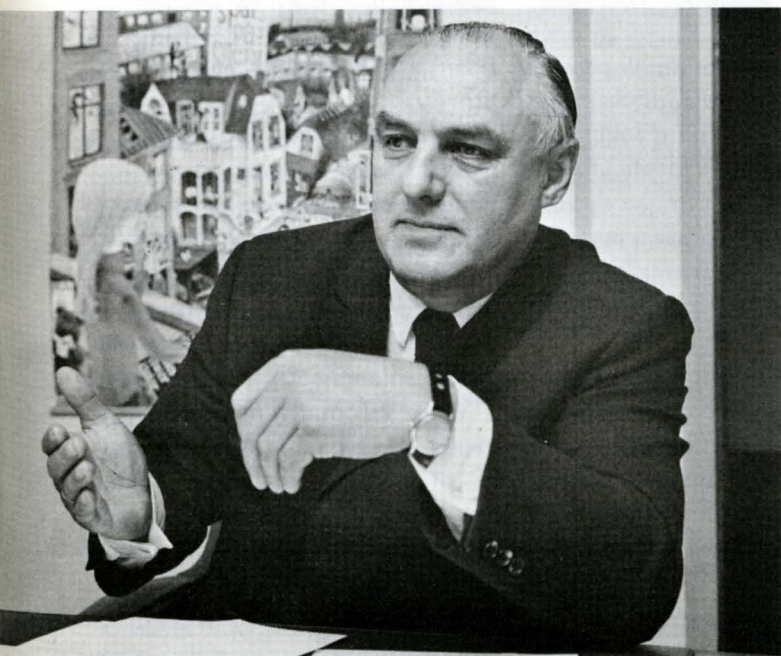
Det er et program, der dækker alle detaljer i den internationale energiproblematik. Men det er vigtigt at få slået fast, at det ikke alene drejer sig om et forbruger-samarbejde, men om et samarbejde, der omfatter både forbrugere og producenter, – og som også gerne vil tilgodese de U-lande, som ellers kunne komme i klemme, hvis samarbejdet ikke var tilstrækkeligt bredt.

Det internationale Energiagentskabs bestræbelser er altså vidtspændende?

Ja. I såvel Agenturet som i EF-samarbejdet om disse ting indgår solidaritetshensyn (i en aktuel oliesituation) og energiøkonomi, energiforskning samt spørgsmål om anvendelse af alternative energikilder. Alle aspekter er med i bestræbelserne!

Altså også kerneenergi?

Ja, – man vil vide, at i EF's overvejelser indgår, at man må anvende kerneenergi i betydeligt omfang for at skabe den nødvendige energisikkerhed – og den nødvendige olieafhængighed. Danmark har taget for-



behold, indtil der er truffet beslutning om anvendelse – eller ikke-anvendelse, af kerneenergi i Danmark.

Regeringens synspunkter

Regeringen er stærkt interesseret i at komme med i bestræbelserne for udvikling af alternative energiformer?

Vi er stærkt interesseret i at skabe den størst mulige energisikkerhed – med den størst mulige olie-uafhængighed. Det må ske både ved en spredning af olieleverancer og ved en meget kontant overvejelse af mulighederne for at anvende alternative energikilder.

Naturgas

Hvordan tegner mulighederne sig for dansk forsyning med naturgas?

Det er jo ikke os, der bestemmer, hvornår den skal indføres, – det afhænger af, hvornår den er til rådighed. Når det derimod drejer sig om kernekraft, kan vi selv bestemme. Men vi har valgt at anvente den energidebat, som foregår; og vi har valgt at fremlægge nogle forudsætningslove om, hvordan vi organiserer den fremtidige el-forsyning, – herunder evt. kommende kernekraftarbejde, – og hvordan vi skaber de nødvendige sikkerhedsforanstaltninger.

Hvornår er disse love på plads?

Det sker nok her i efteråret; – og først derefter – i løbet af 1976 – bliver der lejlighed til at tage konkret stilling om anvendelse af kernekraft. Hverken regering eller socialdemokratiet har endnu taget den endelige stilling, – men lagt det frem til debat.

Uran

Uran spiller en afgørende rolle ved brug af kerneenergi. Her kommer Grønland ind i billedet?



Vi har peget på, at i intimt samarbejde, – og i forståelse med det grønlandske Landsråd – vil det være værdifuldt, om vi kom frem til en mere intensiveret forskning og prospektering af den grønlandske uran, fordi der i Grønland findes nogle overordentlige store urankilder. Det er muligheder, som kan gøres frugtbare til fordel for det grønlandske samfunds økonomi, – men som også kan medvirke til en større uafhængighed i det danske samfund.

Der har i pressen været nogen diskussion om anvendelse af forskellige typer reaktorer (letvands og tungtvands)?

Det undrer mig en smule, fordi det drejer sig om redegørelser der tilgik fra Elværks side til Folketingets Energipolitiske Udvalg allerede i juni måned. Det drejer sig om tekniske overvejelser, som må indgå i den langsigtede planlægning, – men som det er for tidligt at tage stilling til nu.

Det er en bagvendt måde: Først at interessere sig for reaktortyper, før man overhovedet har taget stilling til, om man vil anvende kernekraft.

Statens regi

Det er vel vigtigt, at forskning og øvrige bestræbelser for alternative

energiformer foregår i statens regi?

Der er ingen tvivl om, at energikrisen i 1973 dokumenterede for os, at kræfternes frie spil på olieområdet, må være forbi. En overordnet samfundsovervågning og samfundsstyring er nødvendig. Det er det, vi er ved at oparbejde redskaber til. Vi skabte først en Naturgaslovgivning, og på det grundlag »Dansk Olie- og Naturgas A/S«.

Vi håber i nær fremtid at kunne gennemføre en el-forsyningslov, der skaber nærmere kontakt mellem el-selskaber og stat. Når det er sat på plads, må vi i den kommende samling arbejde videre med en olieforsyningslov, som også kan bringe den nødvendige kontaktflade og den nødvendige overvågning for så vidt angår olieforsyningerne i Danmark.

En række af de alternativer, som Danmark skal interessere sig for, kræver altså statslig medvirken?

Jeg tror, at de kun kan komme til eksistens ved samfundets aktive medvirken. Det gælder f.eks. naturgas. Der er ingen grund til at tro, at vi vil kunne optræde på naturgasmarkedet, uden at det danske samfund er villig til midlertidigt at finansiere naturgasanlægget og bruge de 2–3 mia. kr., som det vil koste, og så se i øjnene, at der vil gå nogle år, inden man kan få pengene tilbagebetalt og forrentet! Samfundet må samtidig have en opgave i at intensivere forskningen i andre og mere fremadrettede alternativer, det gælder f.eks. vindkraft, – det gælder solenergi, – jordvarme m.v.

Vi har i trontalen markeret, at vi mener, at Danmark skal være med til at sikre udviklingskontakter f.eks. for vindkraftsystemer og solfangssystemer, således at vi kan bringe problemerne ned i en praktisk udvikling, hvor erhvervslivet inddrages.

Vinterferie 1976 – med DJT

DJT – Danske jernbanemænds turistorganisation – tilbyder alle kolleger med eller uden familie vinterferieophold i det bedste højfjeldsterræn for skiferie og til de kendte sydlige solferiemål – og til rimelige priser.

Skiferie

Norge

Høvringen i Gudbrandsdalen – rejse nr. 101

Denne rejse er en *grupperejse*, som går til Laugårdseter i Høvringen.

Afrejse: Fredag 05.03.76 med tog fra København afg. 22.19.

Hjemkomst: Mandag 15.03.76 med tog København ank. 08.53.

Rejsen er allerede udsolgt, men der kan dog forekomme afbestillinger, hvorfor det vil være muligt at blive noteret på venteliste.

Rapham i Gudbrandsdalen – rejse nr. 102

Denne rejse sælges til individuelle rejsende og kun på bestilling.

Opholdet finder sted på Norske jernbanemænds feriehjem, som har en høj standard med bl.a. badstue og bowling. Godt skiterræn.

Et ugeophold går fra søndag til søndag i månederne februar, marts og april (påskendag undtaget).

Normalt er det svært at få plads på Rapham, men det er oplyst, at i tiden 15.02.76–22.02.76 vil der være størst mulighed for at få plads.

Afrejse: Lørdage med tog København afg. 22.19.

Hjemkomst: Mandage med tog København 08.53.

Ugepris pr. person i dobbeltværelse med helpension. Voksen 756 n. kr. Tillæg for enkeltværelse 49 n. kr. Børn mellem 2 og 15 år, som deler værelse med forældre 525 n. kr. Ved omregning til danske kroner anvendes den af DSB benyttede omregningskurs.

Billetpriser: Helsingborg–Otta–Helsingborg (rabatkort) ca. 300 kr.

(2. klasse) Sovevogn (hver vej) ca. 35 kr.

Hotelbil Otta–Rapham eller omvendt ca. 10 kr.

Holu i Hallingdalen – rejse nr. 103

Denne rejse sælges til individuelle rejsende og kun på bestilling.

Opholdet finder sted på Norske jernbanemænds feriehjem, som har en god stan-

dard. Godt skiterræn – hovedsageligt i skovområde.

Et ugeophold går fra søndag til søndag i månederne februar, marts og april (påskendag undtaget).

Afrejse: Lørdage med tog København afg. 22.19.

Hjemkomst: Mandage med tog København ank. 08.53.

Ugepris pr. person i dobbeltværelse med helpension. Voksen 490 n. kr. Desværre en væsentlig prisforhøjelse. Børn mellem 2 og 15 år, som deler værelse med forældre 210 n. kr. Ved omregning til danske kroner anvendes den af DSB benyttede omregningskurs.

Billetpriser: Helsingborg–Ål–Helsingborg (rabatkort) ca. 270 kr.

(2. klasse) Sovevogn (hver vej) ca. 35 kr.

Bus Ål station–Holu eller omvendt ca. 10 kr.

Sverige Björkliden turiststation – rejse nr. 104

NYHED

Denne rejse er i år en *grupperejse*, hvor der medfølger rejseleder.

Opholdet finder sted på hotel Gammelgården, som har en god standard og en hyggelig atmosfære. Godt skiterræn i storslået natur i Lapland. Der findes på stedet lokalkendt turleder og der arrangeres dans.

Afrejse: Lørdag 06.03.76 København Havnegade (Flybåd) afg. 15.00.

Hjemkomst: Mandag 15.03.76 København Havnegade (Flybåd) ank. 14.40.

Pris pr. person i dobbeltværelse med halvpension samt skiskole. Voksen 595 kr. Tillæg for helpension 95 kr.

Børneprisen oplyses på forlangende.

Billetpriser: Malmö–Björkliden–Malmö (rabatkort) ca. 300 kr.

(2. klasse) Sovevogn (hver vej) ca. 35 kr.

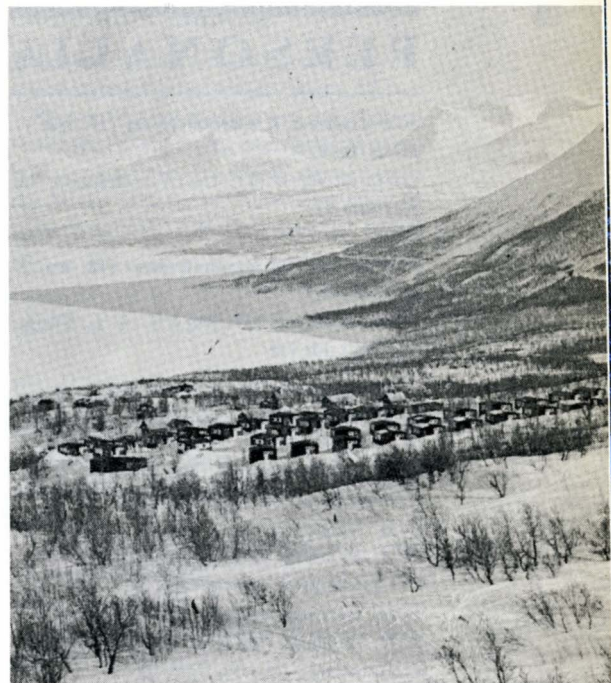
Tilmeldingsfrist 1. februar 1976.

Endvidere kan der bestilles individuelle ophold i Björkliden på hotellerne Fjället og Gammelgården såvel som i hytter på selvusholdning.

Forlang specialbrochure på Björkliden Turiststation.

Solferie

Til alle rejsemål – såvel fra Kastrup som fra Billund – i de af *Stjernerejser* udgivne programmer for vinteren 1975/76, ydes der medlemmerne af DJT – det vil sige alle danske jernbanemænd med eventuel familie – 15% rabat i de programmerede priser og tillæg.



Hvordan bærer jeg mig ad for at opnå rabatten?

Få fat i et *Stjernerejser*-program (f.eks. i et rejsebureau) og bestil den udfundne rejse på nedenstående adresse. Så let er det.

Stjernerejser er kvalitetsrejser til den rigtige pris.

NB NB NB

Til underretning for tidligt planlæggende kolleger, kan det allerede nu oplyses, at *rabatten* på 15% også vil komme til at gælde for *Stjernerejser* i sommeren 1976.

Lad dette indgå i jeres kommende ferieplaner.

Iøvrigt arrangerer DJT sammen med norske og svenske kolleger en rejse (flyrejse) til Irland i september 1976. Hvis dette har interesse, så lad også det indgå i jeres ferieplaner.

Med venlig hilsen

Danske jernbanemænds turistorganisation (DJT)

DSB
passagersalgskontoret
Sølvgade 40

1349 København K. tlf. (01) 14 04 00-3426 eller 8-1-3426 (Olson).

PERSONALIA

Forfremmelse til lokomotivfører (19. lrm.)

pr. 1-10-1975

Lokomotivfører (17. lrm.) P. Esbensen, ddt Ar i ddt Ar

Forfremmelse til lokomotivfører (18. lrm.)

pr. 1-9-1975

Lokomotivfører (17. lrm.) S. A. L. Olsen, ddt Gb i ddt Gb

Forfremmelse til lokomotivfører (17. lrm.)

pr. 1/10-1975

Lokomotivførerne (13. lrm.):
 J. Voltzmann, ddt Næ i ddt Næ
 E. B. Nielsen, ddt Ar i ddt Ar
 H. K. Peitersen, ddt Hg i ddt Hg
 L. Christensen, ddt Fa i ddt Fa
 T. M. Bentsen, ddt Fa i ddt Fa
 R. E. Johansen, ddt Fa i ddt Fa
 E. Ginnerup, ddt Fa i ddt Fa
 K. J. A. Weiss, ddt Rf i ddt Rf
 F. Sørensen, ddt Str i ddt Str
 V. P. Zachariassen, ddt Str i ddt Str
 V. J. Knudsen, ddt Fa i ddt Fa
 P. H. Andersen, ddt Fa i ddt Fa
 A. P. Mikkelsen, ddt Fa i ddt Fa
 A. Andersen, ddt Es i ddt Es
 J. C. Stenderup, ddt Hg i ddt Hg
 A. Schmidt, ddt Hg i ddt Hg
 H. Duelund, ddt Ar i ddt Ar
 H. Christensen, ddt Ar i ddt Ar
 S. H. Jørgensen, ddt Fa i ddt Fa
 K. E. Madsen, ddt Hg i ddt Hg
 H. V. N. Jensen, ddt Fa i ddt Fa
 H. K. Hansen, ddt Gb i ddt Gb
 M. E. Andersen, ddt Fa i ddt Fa
 O. Nielsen (Valo), ddt Es i ddt Es
 E. Jensen (Holm), ddt Hg i ddt Hg
 K. E. Andersen, ddt Næ i ddt Næ
 H. O. Jensen, ddt Næ i ddt Næ
 K. Birkelund, ddt Kb i ddt Kb
 E. Kjærgaard, ddt Es i ddt Es
 E. J. Hansen, ddt Str i ddt Fa
 R. W. Kristiansen, ddt Hgl i ddt Gb
 P. F. Sørensen, ddt Kø i ddt Gb
 B. H. Ficher, ddt Ar i ddt Fa
 I. Hansen, ddt Str i ddt Gb
 C. H. B. Ktaruhaar, ddt Pa i ddt Gb
 T. Nielsen, ddt Pa i ddt Gb
 T. Ditlevsen, ddt Es i ddt Es
 B. I. Sørensen, ddt Næ i ddt Næ
 B. Villumsen, ddt Kb i ddt Kb
 B. Carlsen, ddt Hg i ddt Hg
 K. Brodersen (L-afl), ddt Ar i ddt Ar
 K. V. Jørgensen (L-afl), ddt Ar i ddt Ar
 B. B. Christensen (L-afl), ddt Ar i ddt Ar

Forfremmelse til lokomotivfører (15. lrm.)

pr. 1-9-1975

Lokomotivførerne (13. lrm.):
 R. F. Petersen, ddt Od i ddt Od
 P. A. Overgaard, ddt Pa i ddt Pa
 E. Rasmussen, ddt Od i ddt Od

Forfremmelse til kørelærer (16. lrm.)

pr. 1-10-1975

Lokomotivfører (13. lrm.) O. J. Svensson
 Gb i Kh

Overgået til anden stilling

Lokomotivfører K. A. Jensen (17. lrm.) ddt Kø er pr. 1-9-1975 overgået til stillingen som lokomotivmester på prøve (16. lrm.) ddt Gb

Forflyttet pr. 1-9-1975

Lokomotivfører (13. lrm.) J. Bastholm, ddt Hgl i ddt Gb

Forflyttet pr. 1-10-1975

Lokomotivførerne (17. lrm.):
 P. L. Kristensen, ddt Fa i ddt Ar
 N. G. P. Andersen, ddt Fa i ddt Ar
 K. L. Larsen, ddt Kø i ddt Ar
 G. E. Nielsen, ddt Kø i ddt Ar
 K. P. Hvam, ddt Gb i ddt Ar
 B. H. B. Frederiksen, ddt Fa i ddt Ar
 E. F. Mikkelsen, ddt Rf i ddt Ar
 O. L. Jensen, ddt Rf i ddt Fa
 K. Ravn, ddt Gb i ddt Hg
 J. Rise, ddt Gb i ddt Fa
 G. Madsen, ddt Rf i ddt Str

Forflyttet pr. 1-10-1975

Lokomotivførerne (13. lrm.):
 E. B. Andersen, ddt Hgl i ddt Gb
 L. L. D. Krusbæk, ddt Hgl i ddt Gb
 S. E. Kruse, ddt Hgl i ddt Gb
 P. R. Christensen, ddt i Hgl i ddt Gb
 F. E. Horn, ddt Hgl i ddt Gb
 F. R. Rasmussen, ddt Hgl i ddt Gb
 J. D. Schmidt, ddt Hgl i ddt Gb
 E. Larsen, ddt Hgl i ddt Gb

Forflyttet pr. 1-10-1975

Lokomotivførerne (13. lrm.):
 S. P. Jensen, ddt Gb i ddt Hgl
 P. Riisgaard, ddt Gb i ddt Hgl
 P. J. Jørgensen, ddt Gb i ddt Hgl
 Å. Madsen, ddt Gb i ddt Hgl
 B. V. Petersen, ddt Gb i ddt Hgl
 S. E. Nielsen, ddt Gb i ddt Hgl
 O. M. Petersen, ddt Gb i ddt Hgl
 E. Å. Andresen, ddt Gb i ddt Hgl

Afsked efter ansøgning

pr. 31-8-1975

Lokomotivfører K. A. Nielsen (Aabyhøj)
 (13. lrm.)

Afsked pr. 31-10-1975

Lokomotivfører C. V. Jensen (15. lrm.) gr. svagelighed

Dødsfald

Pensioneret lokomotivfører Georg Gaarde, Fredericia er afgået ved døden d. 30-9-1975.

Opmærksomhed frabedes

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum 1/12 frabedes venligst.

Lkf. B. V. Olsen, ddo Kh

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst. – Er bortrejst!

Lkf. T. F. Nielsen, Hgl.

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum 1/12 frabedes venligst.

Lkf. C. S. Rasmussen, Gb.

Al opmærksomhed i forbindelse med mit jubilæum d. 1/12 frabedes venligst.

Lkf. J. B. H. Leving, Sdb.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. E. Kirk, Hgl.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst. Er bortrejst.

Lkf. S. H. T. Larsen, Hgl.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum d. 18/11 frabedes venligst.

Lkf. G. S. K. Løfgreen, Ar.

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst. Er bortrejst.

Lkf. G. Lennø, Ab.

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum d. 1/12 frabedes venligst.

Lkf. H. C. Gleerup, Fa.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum d. 1/12 frabedes venligst.

Lkf. V. S. A. Jensen, Ar.

Støj i førerrum

Støj kan have skadelige påvirkninger, hvis den ligger over visse grænser. Støjniveauet har betydning for arbejdsmiljøet. Det er derfor nødvendigt at være meget opmærksom på støjforholdene og sørge for at holde støjen inden for grænser, som hverken irriterer eller skader.

DSB har beskæftiget sig meget med støjpåvirkningen i diesellokomotivernes førerrum for at gøre støjniveauet så lavt som muligt. En række forsøg er gennemført og med gode resultater; men virkelige forbedringer kan kun opnås ved meget omfattende indgreb i lokomotivernes konstruktion og det er der ingen realistisk mulighed for. Ved fremstilling af nye lokomotiver er der imod mulighed for med nye konstruktionsprincipper at nå mere effektive resultater.

Ved bl.a. at benytte høreværn kan man opnå en rimelig beskyttelse mod støjgenerne, men der er imidlertid en sikkerhedsmæssig ulempe når vi får indført strækingsradio, hvor høreværnet vil forringe modtageforholdene. En alternativ mulighed er som hos SvenskaJärnvägen at anvende hørevat.

Oversigt over støj i førerrum på lokomotiver

Loko litra nr.	Tomgang dBA	Fuld belastn. dBA	Målt i førerrum
Ma	68,5	74,5	Førerrum
Mz 1424		75,0	I
Mz 1418	55,5	74,5	II
Mz 1429	58,5	75,5	I
Mz 1429	60,0	75,0	II
My 1105	74,0	94,5	I
My 1143	70,0	89,0	II
Mx 1019	63,5	81,0	I
Mx 1019	65,0	84,0	II
Mo 1858		88,0	I
Mo 1869	55,0	79,5	II
Mo 1988	78,0	87,5	I
MT 151	72,5	86,0	
MH 389	75,0	86,0	

Afskeds- og velkomstfest

Godsbanegårdens afdeling indbyder venligst sine medlemmer og pensionister til vor årlige afskeds- og velkomstfest.

Den afholdes på Centralværkstedets marketeri, hvor venlige lokaler er til rådighed. Dagen bliver tirsdag den 2. december 1975 kl. 12.00.

Der serveres eet stykke med sild og derefter godt belagt smørrebrød og slutter med østen, hertil øl og snaps.

Efter spisningen fortsætter vi det kammeratlige samvær over kaffen og cognac, hertil rygelse efter ønske.

Prisen er 30,00 kr. pr. deltager.

Afdelingsbestyrelsen opfordrer så mange medlemmer og pensionister som muligt til at deltage for derigennem at give dagen den festlige ramme, den fortjener.

Tilmelding sker på de fremlagte tegningslister på Godsbanegårdens opholdsstue, eller på telefonerne 94 75 46 og 59 30 93.

Tegn dig med det samme, du læser dette, vi har kun denne mulighed for at minde dig om dagen, det var altså den 2. december 1975.

Vel mødt.

P. B. V.
Poul Busk.

Helgoland Afskedsfest den 26-11-1975

Prisen er 100,00 kr.

Pensionister og medlemmer der er interesserede bedes skrive sig på listen, der bliver ophængt på stuen, eller ringe til kassereren (01) 17 26 42.

Generalforsamling

Helgoland afdeling afholder den årlige generalforsamling tirsdag den 20. januar 1976.

Pensionister og medlemmer der er interesserede i kammeratlig samvær efter generalforsamlingen bedes skrive sig på listen, der bliver ophængt på stuen eller ringe til kassereren (01) 17 26 42. Prisen ca. 30,000 kr.

Bestyrelsen.

Lanternens stiftelsesfest!

Nu fastlagt til lørdag d. 22/5 1975.

Denne 55-årige stiftelsesfest er planlagt i den sædvanlige traditionsrige stil på Orcidé terrassen.

Her må vi igen forsøge at leve op til vores ry for at kunne spise og drikke for ca. kr. 200,- hver og een!

Opsparing kan foregå hos Mogens Frandsen, tlf. (01) 19 51 60.

P. b. v.
J. T.

*

Husk ved flytning at meddele adresseændring til postvæsenet.

*

Indsendelse af artikler eller meddelelser til optagelse i DLT skal ske 3 uger før bladets udgivelse for at være sikker på optagelse.

*

Emolumenter fra 1.10.1975

Ydelsens art		1.-22. lrm.	Fra og med 29. dag
Timepenge		3,25	2,15
Fulde dagpenge		64,40	42,95
Tillæg for 1.-4. dag		3,05	-
Hotel-dispositionsbeløb	København	127,00	85,00
	Øvrige land	87,00	58,00
Natophold uden dokumentation	Fast godtgørelse	59,00	-
	Nedsat godtgørelse	-	39,00
Kørepenge		2,83	-
Rangergodtgørelse		1,42	-
Natpenge	Kl. 17-22	4,65	-
	Kl. 22-6	7,47	-
Godtgørelse for tjeneste på lørdage, søndag og helligdage, mandage, grundlovsdag efter kl. 12 samt juleaftensdag efter kl. 14		9,77	-
For 3-delt tjeneste		4,62	-
For delt tjeneste udov. 12. time		2,24	-



DEN FILOSOFISKE TEGNER

Det er fjerde
gang, vores
kommunikations-
assistent har
lavet kladder-
papir af en
meddelelse
- så jeg vidste ikke, at mit bord sku' udskiftes
med en 1444
periskopmodel

