



11

DANSK  
LOKOMOTIV  
TIDENDE





## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. DECEMBER 1984 – 84. ÅRGANG

### 11

Indhold:

|   |    |
|---|----|
| Omstrukturering . . . . .                     | 2  |
| DLFs kultur- og studierejse . . . . .         | 3  |
| Radiokontroltone . . . . .                    | 5  |
| Studietur til Stockholm . . . . .             | 7  |
| Radiofjernbetjening . . . . .                 | 9  |
| Årsomsætningen i DSBs godssektion . . . . .   | 12 |
| Japans jernbaner, tunneler og broer . . . . . | 19 |
| Fra medlemskredsen . . . . .                  | 23 |
| Th. Hesselberg fylder 100 år . . . . .        | 24 |
| Personalialia . . . . .                       | 26 |
| Indholdsfortegnelse DLT 1984 . . . . .        | 27 |

Redaktører:

K. B. Knudsen  
(ansvarshavende)

K. H. Christiansen

Redaktion og ekspedition:  
Hellerupvej 44, 2900 Hellerup.  
Telefon (01) 62 72 69.

Kontortid 9–16.

Lørdag lukket.

Frederiksberg Bogtrykkeri  
Howitzvej 49.

I årtier har man indenfor fagbevægelsen diskuteret industriforbundstanken og et af de store forbund, som har været i front for tankens gennemførelse, Dansk Metalarbejderforbund, må væbne sig med tålmodighed, fordi andre forbund, især SID ikke er alt for varm tilhænger. Det skyldes nok ikke mindst, at denne store organisation frygter en sønderdeling af sit organisationsområde.

Alligevel har en række forbund under LO slået sig sammen i større enheder for at styrke indsatsen indtil økonomisk og fagligt og udadtil i forhold til arbejdsgivermodparten. I tjenestemandsområdet har tankerne også grobund. Vi hæfter os ved CO Is bestræbelser på at omstrukturere centralorganisationen til et stort forbund. Afgørelsen træffes på to ekstraordinære repræsentantskabsmøder i begyndelsen og i midten af 1985.

En væsentlig anstødssten mod en helhjetet tilslutning fra samtlige medlemsorganisationer er spørgsmålet om hvilken landsorganisation CO-forbundet skal være tilsluttet. Det endelige resultat kan meget let blive en deling, hvorefter et mindretal af medlemsstyrken forlader CO I. For vor organisations vedkommende er vi på vej til en beslutning, om vi skal sammenslutte os med Dansk Jernbaneforbund. Hovedbestyrelsen har allerede haft en række informationsmøder om sagen ude i afdelingerne. Gennem denne orientering er skabt en debat som følges op, når foreningens formand og forbundsformanden fra Dansk Jernbaneforbund sammen holder møde i alle afdelingerne i slutningen af februar og begyndelsen af marts 1985. Der er ingen organisatoriske problemer med sammenslutningen. Hele vort nuværende tillidsmandssystem – minus sekretariatet på Hellerupvej – kan uden videre indgå i DJS struktur. Lokomotivmændene vil i det daglige ikke mærke ændringen. Hovedbestyrelsen er ikke gået ind i sagsbehandlingen uden at have grund dertil. Fremtiden for vort arbejdsområde betinger, at vi styrker os gennem større organisationsenheder. Udviklingen vil minimere behovet for lokomotivmænd og af mange grunde skal blandt andet peges på, ændringerne på rangerområdet, nyt fjerntogsmateriel og teknologiske tiltag på trækraften. Disse vil tilsammen gøre et stort indhug på fremtidigt antal lokomotivmænd. Disse forandringer kræver, at vi har et større organisationsapparat i ryggen. Det er fejlagtigt, at romantisere med den faglige baggrund. Nøgternt bedømt bliver der tale om kamp for overlevelse. Det er således kortsynet politik at satse på en fremtid som selvstændig organisation.

# DLFs kultur- og studierejse til Centralasien 1985/86

Landsoplysningsudvalget er gået i knæ over den overvældende interesse, der er omkring foreningens rejsearrangement til Centralasien i efteråret 1985. Ikke i vor vildeste fantasi havde vi tænkt den tanke, at begrænsning af deltagerantallet skulle komme på tale – men ak – foreningen har indtil nu modtaget 165 forhåndstilkendegivelser.

Gennem det russiske turistorganisation Intourist har vi modtaget meddelelse om, at byerne Bukhara

og Samarkand grundet hotelkapacitet ikke kan tage større hold end på 62 deltagere incl. rejseledere.

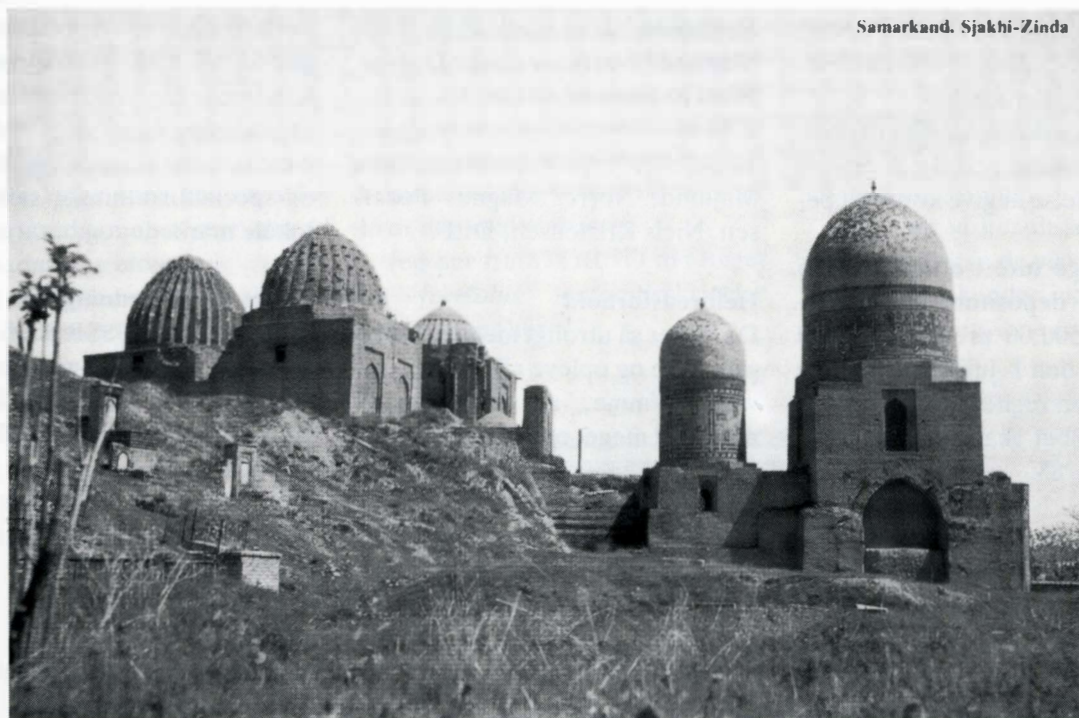
Dette har medført, at Landsoplysningsudvalget og ikke mindst rejsebureauets leder Jens Rasmussen har sat alle ressourcer ind på at undgå begrænsning af deltagerantallet, og vi har valgt at sende flere hold af sted. Der bliver derfor to afrejser i efteråret 1985. Det første rejsehold bliver i den oprindelige periode fra den 28. september til og med 13. oktober 1985. Det an-

det rejsehold, som også er fuldt besat bliver i perioden fra den 19. oktober til og med 3. november 1985. Grundet klimaændring, her tænkes på den russiske vinter, kan tredje rejsehold først arrangeres i perioden fra den 12. april til og med 27. april 1986.

Udvalget har, for at styre tilmeldingerne, sat følgende retningslinier op vedrørende opfyldning af holdene.

Landsoplysningsudvalget har til-

3



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

skrevet alle, der har tilkendegivet interesse for dette fantastiske rejsetilbud og placeret dem i de foreløbige ovennævnte rejsehold i den rækkefølge, som forhåndstilkendegivelserne er modtaget på foreningens kontor.

Hvis der sker evt. frafald i rejsehold 1 og 2 vil pladserne *straks* blive tilbudt rejsehold 3 i den rækkefølge, som foreningens kontor har modtaget forhåndstilkendegivelserne.

Alle interesserede vil blive holdt løbende underrettet om, hvordan deres placering er, således at de i god tid kan disponere såvel økonomisk som feriemæssigt.

Det må derfor henstilles til dem, der kan komme i tvivl om rejsens gennemførelse at give kontoret besked.

For begge ture i efteråret 1985 gælder, at depositum ved tilmelding, kr. 500,00 pr. person, skal betales fra den 1. juli 1985, hvorfra tilmeldingen regnes for bindende.

Restbeløbet skal være indbetalt 1. august 1985.

### Sidste nyt

Centralasien er et relativt nyt rejsemål. Det har sin særlige charme, som også har sine bagsider. Der kan ske ændringer i programmet på grund af forsinkelser eller andre forhold, som hverken »Nørre« eller det lokale statslige rejsebureau har nogen indflydelse på.

Nørre rejser har altid været meget vellykket, og de fortsætter med at gardere vores program bedst muligt. Derfor har Jens Rasmussen i efterårsferien været i Moskva for at få garantier fra Intourist om vores rejsemål, men der er langt fra Moskva til Sovjetrepublikken Uzbekistan, så derfor har Rasmussen planlagt en ny rejse først i det nye år, således at han med de lokale

statslige rejsebureauer kan aftale alle de seværdigheder og udflugter, folkedans, cirkus, opera eller ballet, som senere skal komme os til gode. Rasmussen har lovet en lille artikel til DLT »sidste nyt fra rejsens mål«.

Endvidere kan vi love, at vi i samarbejde med Jens Rasmussen vil afholde informationsmøde. Datoen for mødet vil blive meddelt senere.

### Rejseledelse

1. hold.

Rejseleder: Jens Rasmussen, Jutta Majlund, Nørre. Volmer Dorner, Niels Kristensen, DLF.

2. hold.

Rejseleder: Jens Rasmussen, Jutta Majlund, Nørre. Magnus Pedersen, Niels Kristensen, DLF.

### Helbredsforhold

Da der er så utroligt meget interessant at se og opleve alle steder, må vi indrømme, at dagsprogrammerne er meget omfattende og kan være anstrengende. Til gengæld er der ikke noget i vejen for, at man kan tage en halv eller hel dag »fri« og opleve stedet i ens eget tempo.

### Forsikring

Forsikring der dækker sygdom og hjemtransport anbefales, da »det gule sygesikringskort« ikke gælder uden for Europa-området. Vi vil senere være behjælpelig med udstedelse af forsikringen.

### Vaccinationer

Ingen vaccinationer er påkrævet.

### Pas/Visum

For indrejse i Sovjetunionen kræves foruden gyldig pas også visum. Vi vil i samarbejde med rejsebureauet sørge for de nødvendige viseringer.

### Hotelstandard

Hotellernes standard kan variere en del, men vil i de fleste tilfælde svare til et godt vesteuropæisk turistklassehotel. Man bor i dobbeltværelser med bad og toilet. Evt. ønsker om enkeltværelser kan først blive bekræftet under opholdet, og betalingen herfor skal ske direkte på stedet i de pågældende byer. Tillæg for enkeltværelse udgør ca. kr. 110 pr. nat.

### Indkøbsmuligheder

Over hele landet findes de såkaldte dollarbutikker, specialforretninger for udlændinge, hvor man kun kan betale med udenlandsk valuta. Derudover kan man naturligvis handle i de almindelige varehuse og specialforretninger samt på de lokale markeder og bazarer.

### Klima og påklædning

I det vestlige USSR kan klimaet stort set sammenlignes med det skandinaviske på samme årstider. Klimaet i det sydlige USSR er derimod mere tørt og varmt. For alle byer gælder det, at det om aftenen kan blive lidt køligt. Påklædningen er almindeligvis uformel.

### Litteratur

Scerfig, Hans: Hos Kirgiserne og Morgenrødens Land

Knobloch, Edgar: Turkestan (München 1973)

Gink, K. og Gombos, K.: Uzbekistan

Nagel: USSR

Politikens Forlag: Turen går til Moskva og Leningrad

Louis, Victor og Jennifer: The complete guide to the Sovjet Union.

### Allersidste nyt

For det tredje rejsehold er turen nu fastlagt fra 5. oktober til 20. oktober 1985.



# Radiokontroltone

Af Kurt H. Christiansen

Der har fra DLFs side de sidste 10 år, ved gentagende lejligheder, været rejst spørgsmålet, om rangermaskinernes radiokontroltone.

Vi har mange gange klaget over det urimelige i, at lokomotivførerne ved hver eneste indkobling af radioen skal sidde og høre på denne kontroltone.

Der har været flere ting inde i billedet, vedrørende klager.

Kontroltonen har altid været for høj. Det blev den automatisk, idet styrken skulle skrues op for at høre den sendte tale.

Når tonen sendes, tager den støj ved siden af med, idet den sender som om det var tale. Det vil sige at alle hvin fra hjulene også blev udsendt i højtalerne. Vi har kontroltoner der lyder som når en sløv rundsav skær i en egetræsstamme. Sådan kunne jeg blive ved.

I dag er der to ting der er aktuelle. For det første, har vi afdelinger

der på deres generalforsamlinger har vedtaget, at hvis der ikke snart sker noget med tonen, vil man ikke længere køre på radio. Denne holdning er fuld forståelig. Det er simpelt hen uanstændigt at der ikke forlængst er sket en ændring.

For det andet, er det nu aktuelt, at DSB prøver at få forholdet ændret.

I første omgang prøvede elektrotjenesten at udvikle et nyt anlæg. Det viste sig ikke at være noget værd. Nu er problemet overdraget til STORNO, som vi jo kender godt fra vore øvrige radioer.

Det at vi skal gøre dette mange gange om dagen, betinger at betjeningsboksen sidder mest hensigtsmæssig, men det skal den nok også komme til, idet vi selv bestemmer hvor den skal monteres.

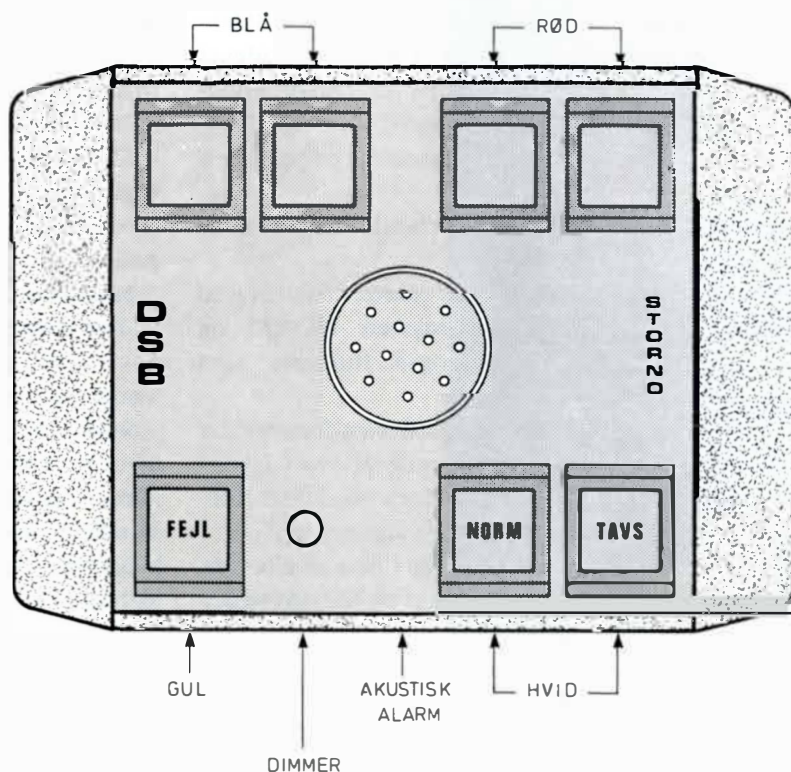
Jeg har fra STORNO modtaget en foreløbig systembeskrivelse som bringes her.

Ved et møde hos STORNO, blev der vist i skitse, et anlæg der skulle løse de problemer vi har vedrørende kontroltonen. Prøveanlæggene skulle være klar ved årsskiftet, til prøvekørsler.

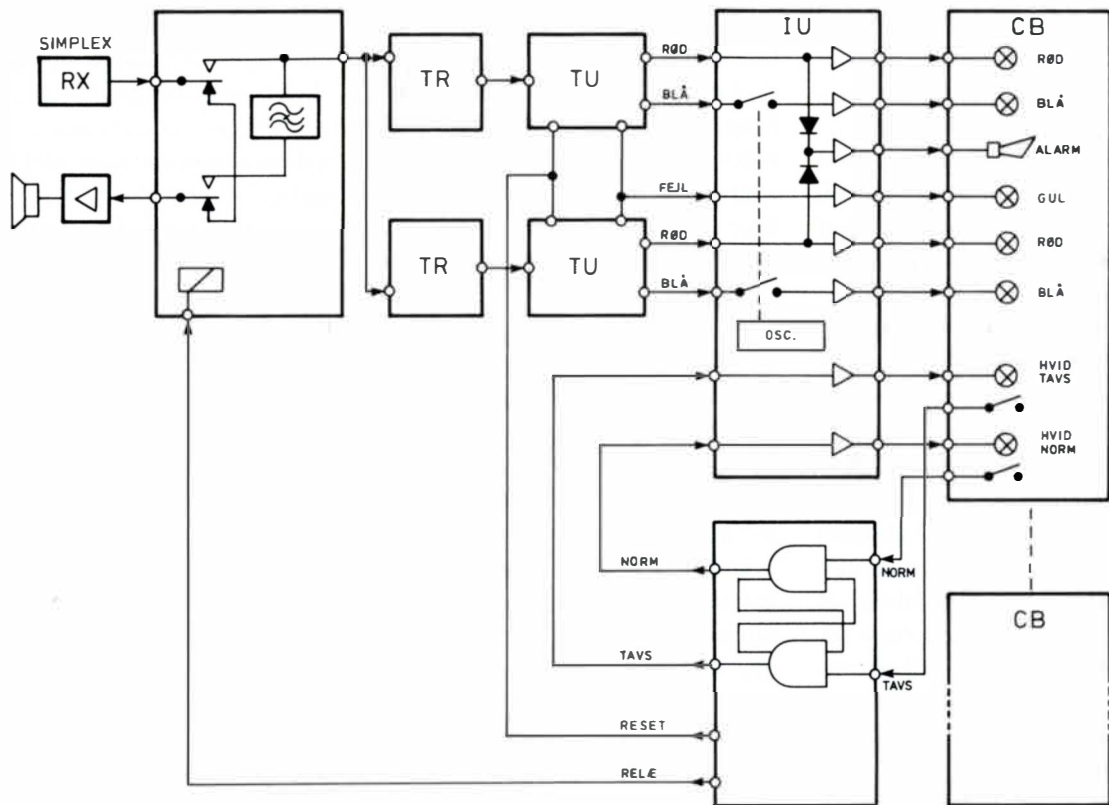
Vi vil her på det kraftigste anmode DSB om, at disse anlæg bliver monteret lige så snart de er færdige. Vi har desværre nogle dårlige erfaringer der siger, at indkøbte ting ikke altid bliver monteret, før vi har påtalt flere gange.

Skulle der ikke være plads i arbejdsplanerne, har jeg ved en forespørgsel til STORNO fået at vide, at de godt kan montere anlæggene når de er færdige. Dette sagt for at sige, at der ikke skulle være noget til hinder for at anlæggene kommer ud med det samme.

Hvordan virker disse anlæg så. Kort fortalt kan de virke på to måder. Den vi kender idag og så på den nye måde.



Control boks for Tavs Kontroltone.



Systemoversigt.

Den siger, at når tonen er koblet ind fra rangerlederen kan vi afbryde den. Gør vi det, vil 2 blå lamper starte med at blinke i samme takt som tonen ville have lydt. Så længe de blinker er anlægget i orden. Skulle der ske noget med anlægget slukker de blå lamper og 2 røde lamper tænder fast lys. Samtidig vil en alarmtone starte.

Vi kan altså med dette anlæg f.eks. ved færgerangering undgå at høre kontroltonen i 30 min.

Lige en sidste ting. Har man afbrudt tonen, og rangerlederen holder op med at sende kontroltonen, vil anlægget opfatte det som fejl, og røde lamper og alarm vil komme, men det afbryder vi blot ved et tryk på en tast.

Rangermaskinerne er udstyret med to betjeningsbokse, en ved hvert betjeningssted der modtager signaler fra TE600-5376.

Betjeningsboksen, type CB600-5376 består af et stykke ekstruderet aluminium med to plastic endestykker.

Boksen monteres ved hjælp af en bøjle.

Boksen indeholder to blå og to røde lamper.

En gul med teksten FEJL og to hvide med teksten NORM og TAVS der også fungerer som trykknapper.

Endvidere findes en dimmer der automatisk regulerer lyset i kontrollamperne i forhold til lyset i førerrummet, samt alarmgiver.

Når strømmen tilsluttes eller der har været trykket på NORM vil der være fast lys i NORM.

Det tilsluttede radioanlæg vil da virke normalt. Ved tryk på TAVS vil lyset i NORM slukke og der kommer fast lys i TAVS.

TE'en vil da indskyde et filter

der fjerner kontroltonen. To tonemodtagere vil så registrere kontroltonerne og der kommer blink i de to blå kontrollamper.

Dette vil fortsætte så længe at kontroltonerne kommer med intervallet 250 msek. tone og 1.5 sek. pause.

Hvis kontrollamperne udebliver vil der komme fast lys i de to røde kontrollamper og den akustiske alarm bliver aktiveret. TE'en kan strappes til, at hvis kontroltonerne igen kommer, vil lyset i de to røde lamper og den akustiske alarm forsvinde og der kommer blink i de to blå, ellers vil det være nødvendigt at trykke på TAVS for at resætte TE'en.

Hvis længden af kontroltonen varierer væsentlig fra de 250 msek. eller den ene tonemodtager er defekt vil der komme lys i kontrollampen FEJL.

# Studietur til Stockholm

Af Lkf. P. C. Quvang Hg.

Med østområdets tillidsmænd på besøg på SJ's lokomotivførerskole i Mjølby.

Efter en meget spændende formiddag med SJ's forsøgstog X15 landede vi i Katrineholm, vi tog afsked med personalet der skulle tilbage til Stockholm. Der var lige tid til frokost inden vi fortsatte i et mere roligt tempo med tog til Mjølby. Dagens næste program var besøg på SJ's lokomotivførerskole hvor man uddannede lokomotivførere til EL-LOK.

Skolen lå ca. 10 min. gang fra stationen, midt i en forretningsgade havde SJ købt et nedlagt supermarked og ombygget det til skole. Fra indgangen kom vi ind i et stort opholdslokale der var indrettet med sofagrupper, vi blev modtaget af skolens leder og vist til et undervisningslokale, her orienterede han om skolen og uddannelsesforløbet af en lokomotivfører.

Skolen indkalder alle nyansatte til uddannelse, da skolen ikke er udstyret med værelser til eleverne sørger man for privat indkvartering. På skolen er der velfærdslokaliteter bla. fjernsynsstue, opholdsstue med stereoanlæg og læsestof, der er også motionsrum med diverse motionsredskaber. En del af lærerne er lokomotivførere der har gennemgået et 8 ugers kursus i at undervise. Alle prøver på skolen er skriftlige. Inden jeg kommer ind på uddannelsen af en lokomotivfører vil jeg fortælle om de krav der stilles til ansøgerne.

For at blive antaget ved SJ som lokomotivfører skal han/hun have 9 års skolegang med gode kundskaber i matematik, der kræves ikke en faglig uddannelse, men der lægges vægt på om ansøgeren har erhvervs erfaring. Ansøgere med en faglig uddannelse f.eks. en elektriker vil få lokomotivføreruddan-

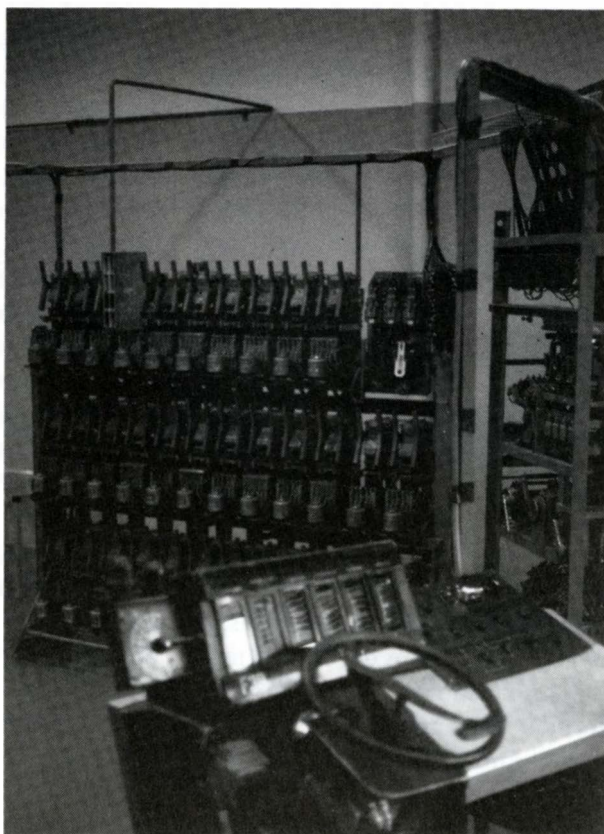
nelsen nedsat fra 15 til 9 måneder. Der er ansat lokomotivførere med uddannelser som ingeniør og teolog. Udlændinge kan også ansættes.

Det er lokostationerne (maskindepoter) der ansætter lokomotivpersonale. På Hagalund Lokstation (Stockholm) skulle der ansættes 15 lkf. der var 600 ansøgere, heraf blev 30 indkaldt til prøve. Ved prøven testes ansøgerne i skolekundskaber, samarbejde, i at træffe en afgørelse i en presset situation, reaktioner m.v. prøven minder meget om et INPUC. Efter prøven er de til samtale, her er der repræsentanter med fra lokomotivpersonalet, de orienterede om lokomotivmandens arbejde og arbejdstider, samtidig er de medbestemmende om hvem der bliver ansat.

Uddannelsen af en lokomotivfører tager 15 måneder. Der indledes med 5 dages introduktion, 27 dages teori, 44 dages praktik, 28 dages teori hvor der undervises i elektronik, jævn og vekselstrøm. Herefter er der 98 dages kørsel der afsluttes med 27 dages teori, herefter er eleven færdig med skolen og afslutter uddannelsen med 35 dages togfremførsel. Det skal bemærkes at alle de nævnte dage er arbejdsdage, hertil skal lægges fridage.

Efter denne orientering var der rundvisning på skolen. Der var gjort meget for at få det bedst mulige indeklima, alle lokaler var store og lyse med virkelige gode møbler. Det mest spændende lokale var el-laboratoriet der mindede om fysiklokalet fra ens skoletid. Det vil være svært at beskrive alt udstyret der var til brug for un-

Apparatskab og førebord på skolen.







RC5. SJ's El-lok ved skolen i Mølby.

dervisningen. De kunne opbygge elektriske kredsløb, lige fra et simpelt kredsløb med en energikilde og en forbruger (el-pære) til elektroniske kredsløb som man ser i elektronik, der var alle mulige former for måleinstrumenter til at afprøve opbyggede komponenter. Det der fangede vores interesse var et simpelt anlæg til at simulere hvad der sker i en el-motor (banemotor). Anlægget var opbygget med en el-motor koblet sammen med et instrument til belastning, der var måleinstrumenter således at man kunne se alle kredsløb og spændinger i el-motoren. Anlægget kostede ca. 50.000 sv.kr. det er ikke mere end at DSB-SKOLEN vil kunne købe et til stor gavn for undervisningen af lokomotivpersonalet.

Til brug for undervisningen i signal og sikkerhed er der et stort modeljernbaneanlæg med samtlige former for signaler ved SJ. Eleverne kunne her se signalernes funktion, også efter at lokomotivet havde passeret signalet. For at

fuldende det hele var anlægget også udstyret med ATC.

På Mjølby stationsområde lå anden afdeling af skolen i et nedlagt maskindepot. Bygningerne var indrettet i 2 afsnit, et med trykluft og et med lokomotivernes el-udrustning. Udenfor holdt der ialt 15 lokomotiver til undervisningsbrug, lige fra de ældste til det nye RC5-lok. Da det er dyrt at have 15 lokomotiver ude af drift, har SJ planer om at anskaffe en lokomotivsimulator til undervisning og træning af eleverne. I erkendelse af at SJ ikke selv har ekspertise i en simulator har man indledt forhandlinger med lande der kan levere en, pris ca. 12-15 mill.

I afdelingen for trykluft var opbygget et komplet kompressorsystem fra et RC5-lok, anlægget leverede samtidig luft til bremsesimulatoren. I et lokale var placeret rør og bremseudrustning svarende til et godstog på 600 m eller et persontog på 15 vogne. I selve undervisningslokalet var opbygget bremse-

udrustning for lok, første, midterste og sidste vogn, de var samtidig udstyret med manometre for samtlige tryk i bremsesystemet. På små rulleborde var lokomotivets førerplads gengivet, en for hver type førerbremseventil. Når eleverne skulle indøves i en førerbremseventil, kobledede man den til anlægget med bremseslanger. På anlægget var koblet en papirskriver, den registrerede alt hvad der skete i bremsesystemet. Det er næsten overflødigt at skrive at samtlige komponenter i et bremsesystem var på skolen og blev brugt i undervisningen.

I anden afdeling var der opbygget el-udrustning og førerplads for de forskellige lokomotiver. Når eleven betjente f.eks. kontrolløren kunne han samtidig følge med i hvad der skete i el-udrustningen. I et lokale var monteret el-udrustning og førerplads fra det nye RC5-lok. På hele den ene væg var opbygget en skematisk tavle hvor man kunne følge spændingen fra pantografen til alle funktioner i lokomotivet. Til anlægget var koblet et instrument, hvor man kunne simulere fejl. Eleven fik fejlmelding på førerpladsen, samtidig med fejlmelding i apparatskabet kunne eleven på tavlen se, hvor fejlen var i systemet. Med denne solide træning i fejlfinding var de kommende lokomotivførere godt rustet til lokomotivmandsgerningen.

Efter rundvisningen samledes vi igen med skolens leder til en afsluttende debat om skolen. Vi takkede for den hjertelige modtagelse og rundvisningen. Besøget på skolen var sidste punkt på programmet, det havde været en spændende dag, hvor vi havde set og oplevet meget. Inden vi skulle starte på hjemrejsen havde vi tid til at slappe af med vores værter.



# Radiofjernbetjening af rangerlokomotiver

*Vi har her valgt at give en orientering om, hvad et radiodirigeret lokomotiv er, og hvordan det betjenes.*

*Vi bringer her et interview med lederen af DSBs projekt angående radiodirigerede rangermaskiner Moc Hasse Mortensen.*

*Hvad er et radiofjernbetjent rangerloko, og hvordan betjenes dette?*

Princippet i et radiofjernbetjent rangerlokomotiv kan bedst sammenlignes med fjernbetjeningen af et ME-, MZ-, MY- eller MX-lokomotiv ved kørsel fra en styrevogn (litra Bns eller Bfs), blot overføres de kodede ordrer ikke via gennemgående ledninger (kore 3 og 4 i det 12-korede ITC-kabel), men via radio fra en sender på rangerlokoføreren til en modtager på lokomotivet.

Førerpladsen/betjeningspanelet ved radiofjernbetjening af et rangerlokomotiv er med andre ord bygget sammen med senderen til en betjeningsbox (vægt 2,6 kg), der er placeret på maven af rangerlokoføreren.

Fra betjeningsboxen kan rangerlokoføreren i en afstand af minimum 600 m udføre de samme handlinger med rangerlokomotivet, som hvis han havde stået på lokomotivets egen førerplads, med undtagelse af start/stop af dieselmotor og start/stop af klokke.

Alle øvrige funktioner som fx trækraftregulering, bremsning og løsning af den direkte og indirekte bremse, oppumpning, fløjte, frem og bak m.m. kan udføres tillige med betjening af den automatiske kobling i den ene eller anden ende af lokomotivet.

Fra betjeningsboxen omsættes de ønskede handlinger vedr. trækraftregulering, bremseregulering m.m. til kodede ordrer, som sendes fra senderen i betjeningsboxen til modtageren på lokomotivet, hvor ordrerne igen omsættes til de

ønskede handlinger via indbyggede magnetventiler i de eksisterende systemer.

Ordrerne sendes hele tiden med brøkdeler af sekunders mellemrum.

På side 11 er vist en skitse af betjeningspanelet på betjeningsboxen.

*Hvordan kan en rangerlokofører – når han har betjeningsboxen – koble vogne til og fra f.eks. personvogne, hvor der er meget lidt plads imellem?*

I alle de tilfælde, hvor der skal kobles/afkobles mellem lok og vogne – og det er langt hovedparten af samtlige koblingstilfælde – kan rangerlokoføreren benytte sig af fjernbetjeningen af den automatiske kobling, således at det kun bliver nødvendigt at dukke ind under pufferne i de tilfælde, hvor der også skal samles luft.

Hvis der er en rangerhjælper, bør det selvfølgelig undersøges, om ikke arbejdet kan tilrettelægges således, at det er hjælperen, der foretager de vanskeligere til- og afkoblinger.

I de tilfælde hvor rangerlokoføreren selv skal ind for at koble, må den igangværende forsøgsperiode i Københavnsområdet og i Odense vise størrelsesordenen på problemet, inden der tages stilling til eventuelle løsningsmuligheder. Man kunne fx tænke sig, at det var muligt på en enkel måde at hænge/stille betjeningsboxen fra sig i »sikret« tilstand, medens den pågældende går ind mellem to vogne for at koble.

*Når en meget stor del af godsvognene er uden trinbræt, hvor skal rangerlokoføreren så være, når vognene er forrest i køreretningen?*

Hertil kan jeg stille følgende modspørgsmål: »Hvor tager rangerlederen plads idag, når han kommer ud for de nævnte mangler?« hermed forudsættes det, at rangerlokoføreren stort set tager ophold på vognene de samme steder, som rangerlederen gør idag.

*Hvis rangerlokoføreren skal gå ved siden af rangertrækket, er det så realistisk at tro, at rangerarbejdet kan afvikles indenfor den tid, der er afsat?*

Under henvisning til svaret på spm 3 mener jeg ikke, det skulle blive aktuelt for rangerlokoføreren at gå ved siden af rangertrækket i al for stor udstrækning. Bliver det nødvendigt at gøre det i enkeltstående tilfælde er det klart, at tidsforbruget til den del af rangeropgaven bliver noget større end ved traditionel rangering.

*Skal rangerlokoføreren altid være forrest i køreretningen?*

Rangerlokoføreren forudsættes primært at tage ophold det samme sted i rangertrækket, som rangerlederen gør i dag. Hvis det er muligt at overskue rangervejen fra et andet sted end den forreste enhed i køreretningen, mener jeg ikke, der er nogen sikkerhedsmæssig risiko ved at afvige denne, hvilket iøvrigt er ganske analogt med reglerne for rangerlederens placering i dag.

*Når der kan være steder, hvor radiokommunikationen er vanskelig, hvordan vil det så være med et radiofjernbetjent rangerloko?*

Det må forudsættes, at der også vil være problemer med radiofjernbetjening af rangerlokomotiver på de samme steder, hvor der idag på rangerpladserne er konstateret problemer med de almindelig kendte kommunikationsradioer.

Problemet kan formentlig minimeres ved at opsætte antenne til forstærkning af radiosignalerne (reflektorantennen) de pågældende steder.

På nuværende tidspunkt er det ikke så mange steder man har konstateret disse »radiohuller«.

*Kan DSB ved alle rangeropgaver opnå en personalemæssig besparelse ved at indføre radiofjernbetjente rangerloko?*

Umiddelbart mener jeg, at DSB kan opnå en personalebesparelse ved at benytte radiofjernbetjening af rangerloko til løsning af alle typer af rangeropgaver.

De forestående driftsmæssige forsøg vil vise omfanget af besparelserne samt under hvilke forudsætninger de kan opnås.

Der er allerede indikationer på, at der er behov for en kommunikationsradio mellem rangerloko føreren og evt. hjælper i forbindelse med hurtige køreretningsskift på længere rangertræk.

I den forbindelse vil jeg gerne fremhæve, at det nok bliver nødvendigt at se på de arbejdsmetoder, der idag anvendes ved løsningen af de forskellige rangeropgaver og på de metoder, der kan bruges ved anvendelse af radiofjernbetjening af rangerlok i fremtiden.

*Når nu DSB taler om bloktog og selvkørende togsæt, forsvinder ran-*

*gerlokomotiverne ikke, så der derved opnås den optimale besparelse på rangerområdet?*

Udover de besparelser, der selvfølgelig ligger i en nedsættelse af rangerberedskabet på grund af indførelsen af selvkørende togsæt og bloktog, mener jeg stadigvæk, der er fordele for DSB ved at indføre radiofjernbetjening af de rangerenheder – hvor få det end måtte være – der bliver tilbage.

*Hvad koster det at forsyne et rangerloko med radiofjernbetjening?*

Et sted mellem 400.000 og 500.000 kr. pr. enhed alt afhængig af, hvor mange lok der tegnes kontrakt på.

*Skal alle rangerlokomotiver forsynes med radiofjernbetjening?*

Det er der endnu ikke taget stilling til. Det afhænger jo bl.a. i høj grad af det fremtidige behov for rangerberedskab set i relation til selvkørende togsæt, bloktog, faste stammeløb, en evt. fast forbindelse ved Storebælt m.m.

*Hvad forventer DSB af radiofjernbetjent rangering?*

DSB forventer først og fremmest at kunne nedbringe de direkte omkostninger i forbindelse med rangering. Derudover forventer DSB også, at sikkerheden stiger i forbindelse med rangerarbejdets udførelse, samt at antallet af rangeruheld forårsaget af kommunikationssvigt falder, og de dermed forbundne omkostninger til udbedring/erstatning af materiel og gods. I den forbindelse skal det også fremhæves, at det forventes, at antallet af personskader ved for hårde tilkørsler (tørning) nedbringes væsentligt.

Endvidere forventer DSB en nedbringelse af vedligeholdelses-

omkostningerne på rangerlokomotiverne forårsaget af de monterede anordninger til hjulslips- og blokeringsbeskyttelse. Montering af disse anordninger er dog ikke betinget af samtidig indbygning af radiofjernbetjening.

*Hvilken sikkerhed ligger der i et radiofjernbetjent rangerloko?*

Transmissionssikkerheden bygger bl.a. på, at der på betjeningsboxen og på lokomotivet er indsat identiske kodepropper, som sikrer, at det kun er én bestemt betjeningsbox, der kan sende til ét bestemt lokomotiv.

De kodede ordrer sendes med en vis cyclus, og de vigtigste ordrer sendes gennem to uafhængige kredse.

Hvis der udtages kodepropper, eller hvis ordrene er mangelfulde, eller deres cyclus afbrydes 3,5 sek., samt hvis de vigtigste ordrer ikke når frem samtidigt ad begge kanaler, indledes der en tvangsbremssning, og trækraften kobles ud og dieselmotoren går på tomgang.

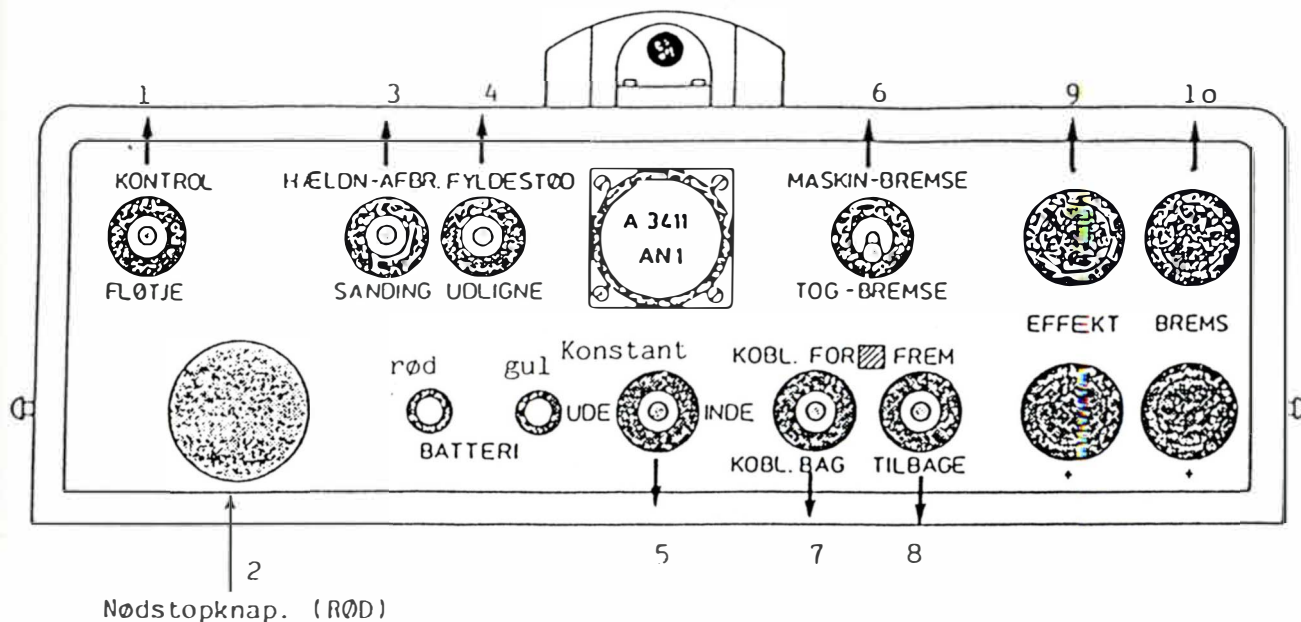
Fjernbetjeningen betinger, at der på de ombyggede lokomotiver indbygges blokerings- og hjulslipsbeskyttelse, der dog også er virksomme ved manuel betjening.

Det bærbare udstyr er forsynet med en »dødmandsknap«, som regelmæssigt skal aktiveres af lokomotivføreren.

Hvis denne eller en anden af betjeningsknapperne ikke aktiveres regelmæssigt, indledes en tvangsbremssning med samtidigt udfald af trækraft og dieselmotoromdrejninger.

Det bærbare udstyr er også forsynet med en hældningsafbryder, der ved hældning af det bærbare udstyr over 35° udløser en tvangsbremssning med samtidigt udfald af trækraft og dieselmotoromdrej-





Betjeningsboks.

ninger. Denne bremsning er forsinket ca. 4 sek., og denne forsinkelse kan forlænges til ca. 8 sek. ved aktivering af betjeningsknap »hældningsafbryder«. Hvis denne knap holdes påvirket over 8 sek., vil tvangsbremsningen alligevel udløses.

På betjeningsboxen er der endvidere en nødstopknap, som – når den aktiveres – udløser en tvangsbremsning som ovenfor beskrevet.

Det er kun muligt at bruge radiofjernbetjeningen, såfremt lokomotivet kører i »30-km« gear.

For at gøre det muligt for andet personale at stoppe et radiofjernbetjent rangerlokomotiv er der på hvert hjørne af lokomotivet monteret en trykknop (stopknap), som kan betjenes fra jorden og som bevirker, at lokomotivet tvangsbremser. Ophævelse af en sådan nødbræmsning kan kun foretages på selve lokomotivet.

Den overvågning af dieselmotoren, der ved manuel betjening foretages af lokomotivføreren, er ved fjernbetjening gjort automatisk.

Denne overvågning omfatter:

- smøreolietryk,
- kølevandsstand.

Ved fejl på disse 2 systemer stopper dieselmotoren automatisk.

Overvågningen omfatter også:

- smøreolietemperatur,
- transmissionsolietemperatur,
- kølevandstemperatur.

Ved fejl på disse 3 systemer sættes dieselmotoren automatisk på tomgang. Alle 5 overvågninger forårsager ved fejl tvangsbremsning (nødstop).

*Hvordan kan øvrigt personale tydeligt se, at det er et radiofjernbetjent rangerloko, der kører der?*

Forsøgslokomotiverne er monteret med en meldelampe på hvert hjørne. Der er lys i det sæt meldelamper, som er forrest i køreretningen.

Endvidere er der på hver side af lokomotivet (under førervinduet) monteret en hvid og en gul meldelampe, som lyser, når der er tilkoblet trækraft henholdsvis bremses.

*Er det kun den personalemæssige besparelse DSB kan opnå, som gør, at man ønsker radiofjernbetjente rangerloko?*

Nej, som tidligere nævnt ønsker DSB også at indføre radiofjernbetjening af rangerlokomotiver af hensyn til den forøgede sikkerhed og den minimering af rangerskader/uheld der kan opnås.

*Hvor er det menneskelige tilgodeset i et sådant projekt?*

Jeg synes i høj grad, de menneskelige aspekter er eller vil blive tilgodeset ved indførelsen af radiofjernbetjente rangerlokomotiver.

Faktorer som forøget sikkerhed og minimering af rangeruheld taler for sig selv. Derudover vil jeg også fremhæve det menneskelige aspekt der ligger i, at vi ved at indføre radiofjernbetjening af rangerlokomotiver er med til at nedbringe DSBs udgifter og dermed gøre virksomheden stærkere og mere konkurrencedygtig. Dette sidste er en meget vigtig forudsætning for at bevare de arbejdspladser, der er nødvendige for at drive virksomheden DSB.

# Årsomsætningen i DSBs godssektion har passeret 1 mia. kr.

*Interview med godschef Peter E. Heiberg*

I presse, radio og TV såvel som hos hele befolkningen følges DSBs trafikpolitiske bestræbelser med stor opmærksomhed.

Indførelse af ny avanceret teknik og forbedret service på alle niveauer kommenteres og diskuteres ivrigt. Man kan f.eks. blot tænke på den omtale og begejstring, der kom til udtryk, da DSB realiserede ideen om de stille kupeer. Også projektet: »Tog til tiden« fik megen omtale i presse og radio. Godt pressestof er også planerne om de nye selvkørende lyntog, der ventes sat på skinner i 1985 og i drift i 1986.

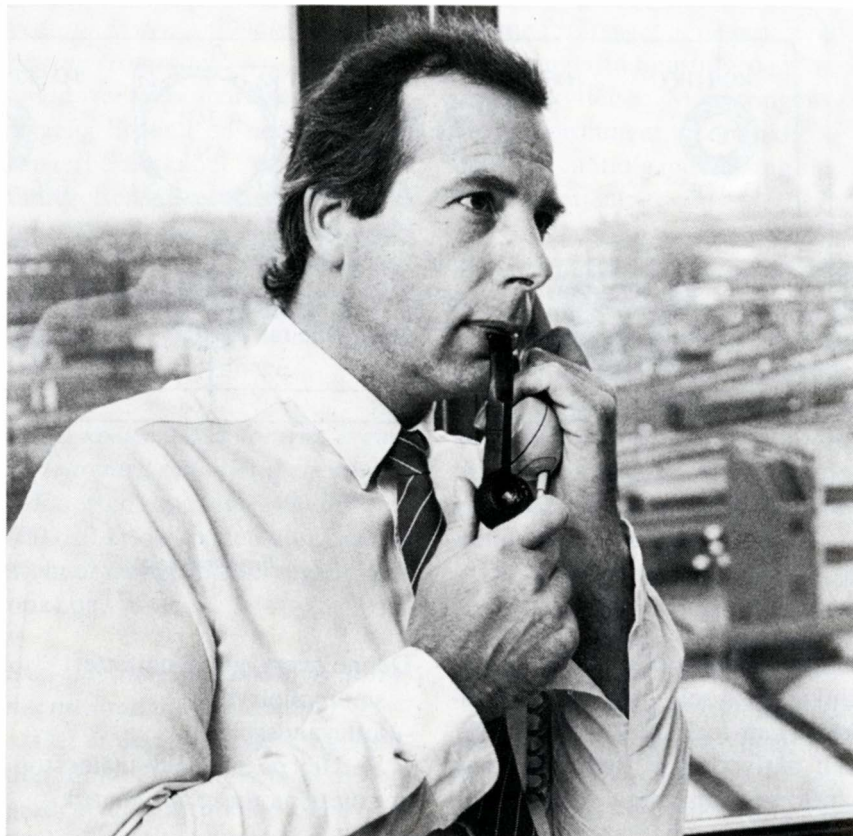
Der er også i medierne allerede nu særdeles megen omtale af de to nye storfærger, der ventes sat ind på Århus-Kalundborg-ruten i de kommende år.

Er der således en intens medleven i alt det, der har med passagertrafik at gøre, er det samme ikke ganske til stede, når det drejer sig om godstransportens vilkår.

Men er interessen for godstransportens vilkår mindre hos den brede befolkning, er den desto større hos de talrige erhvervs virksomheder, der skal have transporteret gods med DSB. Disse mange virksomheder følger naturligvis nøje, om DSB konkurrencemæssigt kan hævde sig i forhold til de takster, der kræves fra lastbilsiden og fra private færgeruters side. DSB er i hård konkurrence på godssiden.

F.eks. vil en stagnation i en periode på efterspørgslen af godstransport ofte betyde, at vognmændene sænker taksterne. Og det skærper selvfølgelig konkurrencen.

Konkurrencevilkårene for DSB forstærkes endvidere af den stadig øgede effektivitet, der kendetegner lastbilerne.



*Godschef Peter E. Heiberg.*

Men også andre tiltag fra privat side skærper konkurrencen om godset. Således påtænker vognmændene at sætte en færge til ind på vognmandsruten over Storebælt.

Endvidere har den private færgerute Juelsminde-Kalundborg besluttet at sætte taksterne for lastbiloverførsel ned med 40% i vintersæsonen på en daglig afgang i hver retning.

Også på de andre private Kattegat-færgeruter møder DSB skarp konkurrence på både gods, biler og passagerer

Men DSB har forstået at møde markedets krav. Man har taget en række initiativer:

Således har man intensiveret marketingsbestræbelserne, og man har forbedret togforbindelserne, hvor det har været muligt.

Man har tillige lettet og simplificeret alt det, der kommer ind under begrebet papirgang.

Endvidere har DSB chartret en færge til lastbiloverførsel på Kalundborg til Århus-ruten.

Og sidst – men ikke mindst – har man sat ind med nyt materiel og faciliteter. I Ringsted har man bygget en stykgodsterminal, og man er i gang med etablering af Huckiepack og vekselladtransport.

DSB venter sig også meget af den storstilede udbygning af Danmarksvæjen, der nu er ved at realiseres i samarbejde med de svenske jernbaner og de vesttyske forbundsbaner.

Med indsættelsen af en stor godsfærge fra Hålsingborg til København med en kapacitet på 40–



# COI informerer:

## COI i 75 år

Den 26. november 1984 kunne COI markere sit 75 års jubilæum.

Ved stiftelsen i 1909 under navnet Centralorganisationen for de fire Civiletater var der, som det fremgår af navnet, tilsluttet fire organisationer repræsenterende de såkaldte funktionærklasser («Sølvsnore»).

Her i 1984 er der tilsluttet 37 organisationer med tilsammen ca. 71.000 medlemmer.

En væsentlig ting for stifterne var at sikre statens tjenestemænd en forhandlingsret, hvilket blev opnået i 1910 og formaliseret ved tjenestemandsløven af 1919. I 1969 kom den formaliserede aftaleret til, og i dag er retten til at forhandle og indgå aftale en så selvfølgelig ting, at det ikke mere er et samtaleemne.

COI organiserede frem til 1969 udelukkende tjenestemænd, men med hovedaftalen af 1969 åbnedes der mulighed for, at centralorganisationen kunne få forhandlingsret også for tjenestemandsliggende ansatte.

Ved et ekstraordinært repræsentantskabsmøde i 1983 ændredes COIs vedtægter således, at det også blev muligt at optage organisationer, som organiserer overenskomstansatte. Umiddelbart efter optog man et antal organisationer (i forsvaret) med tilsammen ca. 16.000 medlemmer, der alle er overenskomstansatte.

COI kan derfor godt betegnes som en lidt »blandet flok«, når man ser på ansættelsesformerne. Det samme gælder, når man ser på forskelligartetheden i de arbejdsopgaver, som COI-medlemmer udfører.

Ser man derimod på COI-medlemmernes baggrund forud for og ved ansættelsen, så er der derimod tale om en særdeles markant ensartethed, hvilket skyldes, at der ikke for ansættelse i stillinger inden for COIs forhandlingsområde kræves en lang forudgående teoretisk uddannelse.

Ansøgerne i COIs område er derfor altid faglærte eller ufaglærte. Den uddannelse, som er nødvendig for at udføre arbejdet gives efter ansættelsen, f.eks. på etatsskolerne.

Denne ensartethed i forudsætningerne ved ansættelsen samt det forhold, at COI-medlemmerne i vid udstrækning beskæftiger sig med manuelle arbejdsopgaver, som kan sammenlignes med faglærte/tillærte/ufaglærte i det private område har også været baggrunden for, at COI igennem årtierne har forfægtet et lønpolitisk standpunkt baseret på, at der ved lønforhandlingerne skal tages et særligt hensyn til de lavere og lavestlønnede lønmodtagere.

COIs indflydelse på medlemmernes løn- og ansættelsesvilkår er igennem årtierne sket i et samarbejde med de øvrige centralorganisationer. Først i et uformelt samarbejde, men fra 1960 efter formelt aftalte regler — det der i dag har udviklet sig til Tjenestemændenes Fællesudvalg (TFU).

COI har herigennem haft en betydelig indflydelse på udviklingen i løn- og ansættelsesvilkårene, og det vil være naturligt her ved den højtidelige stund at udtrykke håbet om, at COI også i de kommende år vil kunne virke til gavn for medlemmerne — herunder også i et godt samarbejde med de øvrige centralorganisationer i TFU.

# COI's muligheder og indflydelse hidtil og i fremtiden

Af Aage Andersen

## COI's stiftelse

Set i et historisk perspektiv er Statstjenestemændenes Centralorganisation I — trods sine 75 år — en af de yngre organisationer. Det har givetvis en sammenhæng med den lidt senere organisering af de ansatte på det statslige område i forhold til det private arbejdsmarked.

De første fagorganisationer for statsligt ansatte dannedes lige før århundredskiftet, og nogen form for forhandlings- og aftaleret fandtes ikke. Faktisk så den offentlige arbejdsgiver dengang ikke organisationsdannelsen som noget positivt — tværtimod havde arbejdsgiveren nok den opfattelse, at kravet om den statsligt ansattes stærke loyalitet var uforeneligt med en faglig organisering.

Når hertil lægges, at staten også som arbejdsgiver opfattede sig selv som en offentlig myndighed, der ensidigt kunne fastlægge løn- og arbejdsforholdene for de ansatte, så tegner der sig et billede af de vanskelige vilkår, hvorunder de offentligt ansattes organisationer og COI udviklede sig.

COI blev stiftet i 1909, men startskuddet blev affyret med lønningssloven af 1908, der afslørede behovet for en fælles optræden fra de statsligt ansattes faglige organisationer. Grundlaget for COI blev etatsorganisationerne i post- og telegrafvæsenet, statsbanerne og toldvæsenet.

En egentlig forhandlingsret opnåedes i 1910, og den blev lovfæstet i tjenestemandssloven af 1919. Men helt frem til 1958 var udgangspunktet for forhandlingsretten de enkelte etatsorganisationer.

Med 1958-loven overtog centralorganisationen forhandlingerne af praktisk taget alle tjenestemandsspørgsmål af generel karakter, og en egentlig aftaleret udviklede sig samtidigt.

Først ved tjenestemandssloven af 1969 fik centralorganisationen en formaliseret aftalepraksis, og denne omstændighed skal måske ses som en af årsagerne til, at COI's — og de øvrige centralorganisationers — gennembrud i henseende til en direkte indflydelse på tjenestemændenes løn- og arbejdsvilkår er udviklet stærkere op gennem 70'erne.

Et sådant kort rids af COI's historie kan give det forkerte indtryk, at de forskellige forbedringer er kommet næsten af sig selv gennem de enkelte tjenestemandsslove. Det har selvsagt ikke været tilfældet. Tværtimod har centralorganisationernes ledere gennem tiderne været oppe imod en stærk forhandlingspart — den statslige arbejdsgiver — der bestemt ikke gav ved dørene. Hver enkelt forbedring har fordret en stor indsats fra centralorganisationens ledere — et forhold der kan være god grund til at fremhæve og anerkende ved centralorganisationens 75 års jubilæum.

## COI's forhandlingsposition

COI's indflydelse på medlemmernes løn- og ansættelsesvilkår udøves gennem samarbejdet med de øvrige centralorganisationer i TFU. Her har COI haft en afgørende position; man kan vist uden overdrivelse fastslå, at COI i lange perioder har haft en ledende rolle.

COI's position i forhold til de øvrige centralorganisationer er ikke begrundet i et større medlemstal, for COI er ikke den største centralorganisation i TFU-regie.

Der kan være mange andre årsager til, at COI har kunnet fastholde sin position i TFU-samarbejdet, og bl.a. forskere på det offentlige arbejdsmarkeds

organisering har set en sammenhæng mellem COI's position og nogle af de største COI-organisationers medlemskab af LO.

LO's centrale placering i hele overenskomstsystemet har gjort, at LO's medlemsorganisationer har fået en dominerende rolle på andre overenskomstområder. Disse forskeres iagttagelser går ud på, at COI via nogle af dens medlemsorganisationers tilknytning til LO har opnået en position og indflydelse, som ellers ikke havde været sandsynlig.

Det må da også indrømmes, at COI op gennem 70'erne har ført en solidarisk lønpolitik på linie med LO's, og vel at mærke en lønpolitik, som har betydet en relativ stor lønfremgang for COI-medlemmerne. Ikke mindst overenskomstperioden 1981-83 indebar en reallønsfremgang for COI-medlemmerne og en indhentelse af en del af det opståede lønefterslæb.

Dansk samfundsøkonomisk politik har gennem de seneste år været præget af indkomstpolitiske tiltag. Det har betydet, at medlemmernes realløn ikke altid har kunnet sikres gennem de i og for sig ret afgrænsede lønforhandlinger. Derimod har indflydelsen på øvrige politiske tiltag haft betydning for medlemmernes samlede indkomstforhold og realløn, og det understreger betydningen af den position, som COI hidtil har haft.

## Jubilæumsskrift

I anledning af COI's 75 års jubilæum den 26. november 1984 udgiver COI et jubilæumsskrift.

Jubilæumsskriftet indeholder artikler om »Den offentlige sektors rolle og fremtidige udvikling« skrevet af tidligere finansminister Knud Heinesen, »15 år i stærk udvikling« skrevet af COI's sekretariatsleder, Niels Juul, »Organisationerne på det offentlige arbejdsmarked« skrevet af lektor Jacob A. Buksti, Århus Universitet, »Den offentlige sektor og samfundsøkonomien« ved økonom Svend-Erik Nielsen, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, »Lønuviklingen for offentligt ansatte« ved konsulent Hans Hækkerup og Steen V. Kristensen, COI's sekretariat og »Teknologien, arbejdsituationen og fremtiden« ved sociolog David Bunnage, Socialforskningsinstituttet.

Endelig indeholder jubilæumsskriftet en artikel skrevet af COI's formand, Aage Andersen, der er optrykt i dette nummer af COI informerer.



## COI's fremtidige indflydelse

Man kan spørge, om COI også fremover vil kunne fastholde sin forhandlingsposition.

For at besvare dette spørgsmål, må det indledningsvis konstateres, at der under en borgerlig regering som arbejdsgiver for statstjenestemændene vil være udsigt til alvorlige modsætninger mellem lønmodtagerne og arbejdsgiverne.

Det ligger i luften, at den borgerlige regering ønsker en centralisering af de offentlige arbejdsgivers forhandlinger.

Det betyder, at TFU og KTU — omend der ikke måtte ske formelle ændringer i forhandlings- og aftalesystemet i de nærmeste år — så dog søger frem mod en stærkere parallelisering mellem den statslige og den kommunale arbejdstagerside.

Et samspil mellem TFU og KTU er således nødvendigt, for staten vil givetvis søge gennemført en lønbe-grænsningspolitik, som kommunerne herefter kan legitimere under henvisning til de af regeringen udstukne rammer.

Det må fremhæves, at så længe der reelt søges en centralisering på arbejdsgiverside, kan der ikke stilles noget decentralt aftalesystem op på lønmodtagerside. Da organisationsstrukturen inden for den offentlige sektor er opbygget af mange små organisationer, få mellemstore og enkelte store organisationer, vil en decentral forhandlingsposition over for den centrale arbejdstagerside være en svækkelse.

I det hele taget må man set over en årrække forvente, at organisationsmønstret inden for den offentlige sektor vil blive præget af sammenlægninger. Dette udviklingsstræk vil også smitte af på centralorganisationsplan, hvor de stadig voksende arbejdsopgaver kræver flere ressourcer.

## Organisationsmønstret på det offentlige område

De problemer, som en ændring af organisationsmønstret på det offentlige område kan medføre for COI, er forlængst erkendt og taget op gennem bl.a. strukturarbejdet i COI. Dette arbejde har netop haft som hovedsigte at afdække, hvorledes man blandt COI-organisationerne kunne finde frem til en organisationsform, der muliggør en bevarelse af COI's indflydelse i spørgsmålene om de offentligt ansattes løn- og ansættelsesvilkår.

COI's strukturudvalg fastslog i sin redegørelse, at repræsentationen i LO's forretningsudvalg — som har været muliggjort ved, at COI-formanden enten kom fra Dansk Jernbaneforbund eller Dansk Postforbund — har haft uvurderlig betydning for COI's muligheder for at opnå og fastholde indflydelse på løndannelsen i den offentlige sektor.

Derfor er spørgsmålet om tilslutning til hovedorganisation af afgørende betydning i spørgsmålet om COI's fremtidige struktur.

Et andet forhold, som af mange er fremhævet i forbindelse med en styrkelse af COI's fremtidige position — er, at COI i det daglige bør ledes af en folkevalgt formand, som er frigjort fra formandsjobbet i det forbund, han kommer fra. Herved kan formanden alene koncentrere sig om den store opgave, det rent faktisk er at lede COI, og herved ville COI måske også blive mere frit stillet ved valg af formand.

En sådan fremgangsmåde synes imidlertid ufremkommelig, hvis ikke det omtalte hovedorganisationsproblem løses tilfredsstillende. En COI-formand uden indflydelse gennem hovedorganisationen vil være »fritsvævende«, og hans gennemslagskraft og manøvreduktighed vil derfor også være svækket kraftigt.

En COI-struktur, hvor de nuværende organisationer indplaceres i f.eks. 5 sektioner fortrinsvis ud fra deres naturlige arbejdspladstilforhold, vil givetvis harmonere med det organisationsmønster, som generelt må antages at præge arbejdsmarkedet i de kommende år. Industriforbundstankegangen vil således kunne indpasses også i den offentlige sektor.

## COI's fremtidige opgaver

Når man ser på udviklingen i organisationsstrukturen på statstjenestemandsområdet siden århundredskiftet, må man notere sig, at centraliseringen af forhandlingsretten til stadig færre og større organisationer er fortsat uafbrudt, siden de første små personalegrupper fandt sammen i egentlige foreningsdannelse. Det giver større styrke over for arbejdsgiverne, når der tales på de manges vegne. Centralorganisationen er således også medlemmernes talerør til arbejdsgiveren i alle centrale spørgsmål.

Det er derfor naturligt, at centralorganisationerne må se mere bredt på tingene og også anlægge et samfundsmæssigt syn på de forskellige forhold

af betydning for tjenestemandens vilkår.

Netop tjenestemændenes arbejdsplads — den offentlige sektor — har undergået store forandringer i de forløbne 75 år. Væksten i den offentlige sektor i de år har været en indikator for væksten i samfundet som helhed.

COI har sammen med de øvrige centralorganisationer været med til at fremme den reformpolitik, som har gjort det danske samfund til et af verdens bedste.

I den aktuelle diskussion om privatisering og modernisering af den offentlige sektor har centralorganisationen set det som en opgave at forklare den offentlige sektors betydning og placering i samfundet, ikke kun for medlemmernes skyld, men også for at fastholde den velfungerende offentlige sektor, der er et bærende element i velfærdssamfundet.

COI's aktuelle opgaver er store. Det gælder spørgsmålet om en arbejdstidsforkortelse såvel som spørgsmålet om den fremtidige lønpolitik set i lyset af den lønindkomstpolitik, som regeringen fører.

Når dertil lægges de faglige problemer, som inden for en kortere årrække knytter sig til indførelsen af ny teknologi i den offentlige sektor, omlægning af offentlige arbejdsopgaver, modernisering, privatisering og andre tiltag med henblik på reduktion af den offentlige sektor, kan man sagtens se perspektiverne af en fremtid med ganske store problemer for en centralorganisation.

Det gælder derfor om, at COI er så godt rustet som muligt til at løse de nævnte problemer. Grundlaget herfor må sikres gennem en udbygning af det organisatoriske samarbejde og fællesskab mellem medlemmerne af COI.

Mange opgaver må løses uden for centralorganisationens regie af de enkelte organisationer og deres tillidsmænd. Derfor er hele uddannelsessiden, som COI satser på, af stor betydning for løsningen af de fremtidige faglige opgaver.

Et stærkt fællesskab har gennem tiderne været det fundament, hvorpå løsningen af standens problemer har hvilet. Denne platform er eviggyldig. Den fælles kamp for medlemmernes lønvilkår, deres arbejdsmiljø og ansættelsestryghed må være den røde ledetråd i COI, hvad enten det gælder opbygningen af centralorganisationen eller løsningen af dens opgaver.



# Nyt fra A-kassen

## Efterløn

Da det må anses at have interesse for mange af vore medlemmer, bringer vi i det efterfølgende de tal, der for efterlønsmodtagere er gældende efter de pr. 1. oktober 1984 foretagne ændringer af pensionerne.

Vi skal samtidig erindre om, at Fol-

ketinget har forlænget det gældende stop for regulering af dagpengenes maksimumsats. Dette stop var i første omgang fastlagt til at gælde perioden 1. oktober 1982 til 1. april 1985. Det er nu på regeringens foranledning forlænget til 1. april 1986.

## Satser gældende til 1. april 1986

|  | Kr. pr. dag | Kr. årligt |
|--|-------------|------------|
| <b>Fuldtidsforsikrede:</b>                         |             |            |
| De første 2 1/2 år maksimalt .....                 | 335         | 104.520    |
| De næste 2 år (80 pct. af maksimum) .....          | 268         | 83.616     |
| Den resterende periode (70 pct. af maksimum) ..... | 235         | 73.320     |
| <b>Deltidsforsikrede:</b>                          |             |            |
| De første 2 1/2 år maksimalt .....                 | 223         | 69.576     |
| De næste 2 år (80 pct. af maksimum) .....          | 178         | 55.536     |
| Den resterende periode (70 pct. af maksimum) ..... | 156         | 48.672     |

## Fradrag i efterlønnen

Som bekendt skal sideløbende indtægter efter visse regler modregnes i efterlønnen. Pensionsordninger med løbende udbetalinger, der er et led i tidligere ansættelsesforhold og hvortil arbejdsgiveren har bidraget, skal modregnes efter følgende formel.

$$\frac{\text{indtægt pr. uge}}{\text{omregningssatsen}} = \text{timetal}$$

Det således beregnede timetal fradrages timetallet for en »arbejdsuge«: 40 timer for fuldtidsforsikrede eller 2/3 af 40 timer for deltidsforsikrede og efterløn kan herefter udbetales for differencetimer.

Hosstående eksempler (1, 2, 3) på udbetalt egenpension og den omregning der foretages ved beregning af fradrag i efterløn for en tjenestemand, der går på efterløn efter 1. oktober 1984 som 60 årig efter at have optjent pension i 35 år. I eksemplerne er pensionen reduceret med 3 1/2 pct. af grundpensionen, det almindelige pensionstillæg og det særlige pensionstillæg. Pensionen reduceres med 1/2 pct. pr. år, man forlader tjenesten før det 67. år.

Det sidste eksempel (4) omhandler udbetalt egenpension og den omregning der foretages ved beregning af fradrag i efterløn for en tjenestemand med pligtig afgangsalder på 63 år. I dette tilfælde reduceres pensionen med 2 pct. jfr. ovenstående. Medlemmet går på pension efter 1. oktober 1984.

## Ikke fradrag i efterløn:

1. Kapitalpensioner, der udbetales som engangsbeløb.
2. Forsikringer (herunder livrente og indekskontrakter), der er uden forbindelse med et ansættelsesforhold.
3. Ægtefællepension.
4. Pension fra ATP.
5. Underholdningsbidrag.
6. Erstatning (arbejdsskade, ulykke, krigsskade, besættelsestidens ofre, hædersgaver).
7. Indtægter ved salg af erhvervsvirksomhed eller fast ejendom.
8. Forpagtningsafgifter.
9. Indtægter ved udlejning.
10. Overskud af egen bolig.
11. Renteindtægter, aktieudbytter, indtægter ved salg af pantebreve m.v.
12. Arv og gaver.
13. Udbetaling af diæter for varetægelse af hverv som kommunalbestyrelsesmedlem, nævning, domsmand, valgtilforordnet, skole-nævnsmedlem og vidnepligt.

| (1) Pension pr. år:                 | pr. uge  | timer   | efterløn pr. år   |
|-------------------------------------|----------|---------|---|
|                                     | 1.653,42 |         |   |
| Skalatrín 14 (kr. 85.977,94) .....  | 71,64    | = 23,07 | første 2 1/2 år<br>kr. 44.237,96<br>næste 2 år<br>kr. 35.390,16<br>sidste 2 1/2 år<br>kr. 31.032,56 |
| (2) Pension pr. år:                 | pr. uge  | timer   | efterløn pr. år   |
|                                     | 1.828,36 |         |   |
| Skalatrín 19 (kr. 95.075,07) .....  | 71,64    | = 25,52 | første 2 1/2 år<br>kr. 37.836,24<br>næste 2 år<br>kr. 30.268,68<br>sidste 2 1/2 år<br>kr. 26.541,84 |
| (3) Pension pr. år:                 | pr. uge  | timer   | efterløn pr. år   |
|                                     | 2.012,12 |         |   |
| Skalatrín 26 (kr. 104.630,43) ..... | 71,64    | = 28,08 | første 2 1/2 år<br>kr. 31.146,96<br>næste 2 år<br>kr. 24.917,36<br>sidste 2 1/2 år<br>kr. 21.849,36 |
| (4) Pension pr. år:                 | pr. uge  | timer   | efterløn pr. år   |
|                                     | 2.113,37 |         |   |
| Skalatrín 26 (kr. 109.895,35) ..... | 71,64    | = 29,49 | første 2 1/2 år<br>kr. 27.462,24<br>sidste 1 1/2 år<br>kr. 21.970,00                                |



50 godsvogne vil godsmængden blive øget betragteligt.

I Rødby vil udvidelsen af såvel færgeleje som færgekapacitet virke i samme gunstige retning. Det ventes også, at transittiden for gods-transporten fra Hålsingborg til Nordtyskland vil kunne nedsættes væsentligt.

Af væsentlig betydning for DSBs bestræbelser for at hævde sig i konkurrencen er også etableringen for nogle år siden af en godschefstilling.

Dermed har man nemlig opnået at få en samlet styring af tingene på godsområdet. Og der er samtidig etableret et entydigt økonomisk ansvar for driften. Med denne reform for godssektoren er der skabt mulighed for, at godssektoren udvikler sig i forhold til det marked, som den opererer på.

Det er godschef ingeniør Peter E. Heiberg, som vi bringer et interview med.

Før Peter E. Heiberg for 2½ år siden blev godschef, havde han i en årrække været beskæftiget som virksomhedskonsulent i store virksomheder bl.a. i Schweiz og Vesttyskland. Vi spørger godschef Peter E. Heiberg:

*Formålet med oprettelsen af produktchefstillingen var vel at få en mere rendyrket økonomisk resultatorientering?*

Ja, dels det. Og det andet formål var at få vendt virksomheden fra at være en regelstyret virksomhed til at være et foretagende orienteret over imod markedet, d.v.s. over imod konkurrencesituationen.

*Altså over imod det at være en servicevirksomhed fremfor at være en decideret produktionsvirksomhed?*

Ja, netop.

### **I. Hård konkurrence**

*Er lastbilernes konkurrenceevne øget?*

Ja. Og det skyldes bl.a., at der er blevet mulighed for en tilladelig større totalvægt på lastbiler og endvidere, at aksestrykket er steget. Det er en udvikling, der har resulteret i øget konkurrence.

*Men også andre faktorer har spillet ind og skærpet konkurrencen på godsområdet?*

Jeg vil sige det sådan, at den omstændighed, at den konkurrencesituation, som lastbilerhvervet har været ude i, dels overfor DSB, men også indbyrdes mellem vognmændene, har bevirket, at udviklingen er løbet langt stærkere hos lastbilerne end tilfældet er hos jernbanerne.

*Har vognmændene ikke en tarif ligesom DSB har det?*

Nej. Man har nogle retningsgivende takster, som er indeholdt LDVs priskurant. Men det er jo således, at den enkelte vognmand driver selvstændig virksomhed og derfor suverænt afgør, til hvilken pris han ønsker at køre. Og det betyder, at konkurrencen er stor på lastbilmarkedet.

### **II. DSB møder markedskrav**

*Har man i godssektoren hos DSB sat ekstra ind på salgs- og markedsområdene?*

Det har vi. Vi har lanceret et nyt produkt for et års tid siden. Det er det såkaldte partigods, som i dag udgør 13% af den samlede stykgodsmængde. Vi transporterer i dag mere stykgods end sidste år. Vi har altså fået vendt udviklingen på stykgodssiden.

*Er togforbindelserne blevet forbedret?*

Vi har i forbindelse med anlægsplanen for stykgodsområdet, – og i bestræbelserne for at dæmme op for omkostningssiden – i 1983 fjernet ca. 10.000 godstogkilometer pr. uge.

*Har man lettet og simplificeret papirgangen?*

Ja. Vi søger på dette område at begrænse bureaukrati og omkostningerne.

### **III. Nyt materiel**

*Vil du sige lidt om nye faciliteter og materiel i godssektoren?*

Vi har fået den nye stykgodsterminal i Ringsted i gang. Det er en terminal på 5½ tusinde kvadratmeter. Den skal betjene Sjælland udenfor det storkøbenhavnske område. Terminalen har nu været i gang et halvt års tid og fungerer vældig godt.

*Og hvad siger personalet på Terminalen?*

Det er kun et par dage siden, jeg var nede på Terminalen. Og ved den lejlighed gav medarbejderne udtryk for, at de var glade for at være på denne nye arbejdsplads.

*Hvordan har situationen udviklet sig på Huckie-pack og veksellad-transportens område?*

Vi har foreløbig købt 50 bærevogne til Huckie-pack-systemet. Opstarten på denne transport vil dog først ske i 1985, fordi visse tekniske vanskeligheder i Tyskland hindrede, at starten kunne finde sted som planlagt den 1. oktober i år.

*På vekselladområdet er store ting i gang?*

Det er der. I år begyndte vi at køre internationalt med veksellad. I de første to måneder i år havde vi

300 afgang og ankomster. Og da der er 2 veksellad på hver vogn, betød det 600 veksellad ud og ind af Danmark.

Vi er nu på vej mod 10.000 vognforsendelser med veksellad. Det er en markant stigning. Samtidig er vi i gang med at udvide vore terminalanlæg over hele landet, således at vi på alle de større terminaler bliver i stand til at håndtere veksellad og containere.

#### IV. Danmarksvejen

*De nye tiltag på Danmarksvejen vil vel fra 1986 få ganske stor betydning for godstransporten?*

Indsættelsen af den svenske nye store godsfærge fra juni 1986 på Øresund fra Hålsingborg til København vil i forbindelse med omfattende investeringer i Rødby på

færge og færgeljeområdet betyde en væsentlig kapacitetsforøgelse. Der vil ligeledes blive tale om en betragtelig nedsættelse af transittiden for godstransporten på Danmarksvejen. Planerne om alt dette er jo sket i samarbejde mellem DSB, de svenske baner og de tyske forbundsbaner.

#### V. Fremtiden

*Hvad er målsætningen for DSBs godssektor fremover?*

Det er at få balance i økonomien i 1988. Det er milepælen, som vi vil og skal nå. Det er vigtigt for godssektorens fremtid, at vi når frem til, at den sektor økonomisk kan hvile i sig selv. Men skal det nås, er betydelige investeringer i de kommende år nødvendige. Vi kan ikke

forvente at få lov til at trække så meget på statskassen, som vi har gjort det hidtil.

*Hvor skal der så investeres i de kommende år?*

Der skal investeres på veksellad-siden og på stykgodssystemet. Sandsynligvis tillige i nye vogntyper. Vi må sætte ind på at blive mindst lige så effektive som vore konkurrenter, – ja helst en kende mere effektive.

*Hvor stor var omsætningen i godssektoren i 1983?*

Den var på 1 mia. og 9 mill. kroner. Og skal vi nå vort mål: At få balance i økonomien i 1988, skal vi år for år have en stigning i godsmængder på 6½%, slutter godschefen.

## 5-tungede sporskifte

Studieturen i 1982 gik som omtalt i DLT nr. 11, 1982 til Kassel, hvor firmaet Thyssen Henschel bl.a. bygger lokomotiver.

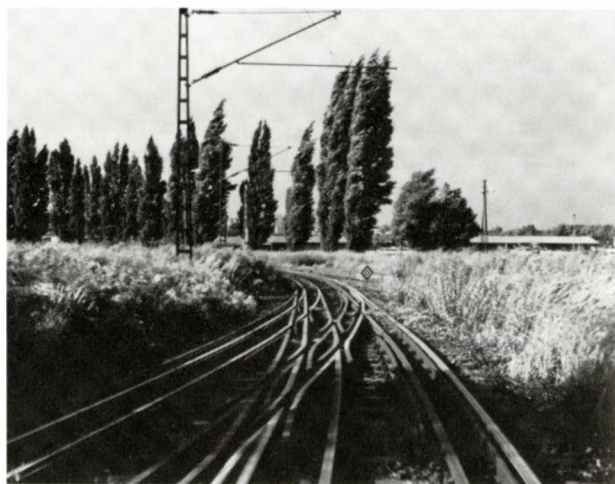
Grundet fabrikation til den tyske hær var der fotoforbud på området, hvorfor kun firmaets fotos/

kommandoveje må benyttes og via he Per Sten Andersen, Harald V. Lassen I/S er de viste billeder af et sporskifte på området modtaget.

Fra hallen kan de færdige lokomotiver via sporskiftet køres til et udendørs liggende prøvespor langs

hallen. Prøvesporet er også forsynet med køreledning. Da firmaet får ordre i mange sporvidder er sporet lagt med fem strenge, hvilket klarer det mest forekommende og mon jeg gætter galt når jeg tror at det mest slidte er normalspor?

*Lkf O. M. Petersen, gb*





# Japans jernbaner, tunneler og broer

Af C. E. Andersen

Jernbanerne i Japan kan indordnes i fire grupper, nemlig statsbanerne med to sporvidder og derfor to banesystemer, desuden mere end 100 selskaber, som driver S-banelinier og enkelte længere halvlokale linier og baner i selve byerne, samt egentlige bybaner, dvs. mest tunnellinier i en halv snes af de største byer.

Statsbanenettet omfatter fra gammel tid forbindelser på alle de store øer og i alle landsdele og med linier mellem alle de større byer, desuden bane- og færgeforbindelser mellem de fire store øer.

Der er ialt ca. 21.000 km statsbaner. Dette banesystem har 106,7 cm sporvidde, altså kun tre fjerdedele så stor som de europæiske jernbaners sporvidde, som helt overvejende er 143,5 cm.

Dog har de japanske jernbanevogne, nu mest elektriske motorvognstog, næsten lige så stor bredde som de europæiske persontogsvogne, og der er endda en smule bredere end de engelske jernbanevogne.

Hovedliniernes kurveradier er som regel mindst 600 m. Det tillader hastigheder op til 120 km/t.

Derudover omfatter statsbanerne nu også omtrent 2000 km hurtigbanestrækninger, der har samme sporvidde som de fleste baner i Mellemeuropa.

## Hurtigbanerne

Den første hurtigbane, mellem Tokyo og Osaka, landets to hovedbyer med hhv. omkring 20 og 10 mill. indbyggere når de med de sammenvoksede nabobyer medregnes, blev færdig i 1964.

Dette system agtes udbygget videre, så der efterhånden opstår et system med 8000–9000 km linier.

Det får en sådan struktur og karakter, at det kan fungere i effek-

tivt samspil med det gamle system, bl.a. takket være fællesstationer, som i mange tilfælde har to etager for hver sit banesystem.

Hurtigbanerne er næsten retlinede, for så vidt som kurveradierne er meget store. De er mindst 2500 m for den først byggede strækning, men mindst 4000 m for alle de senere tilkomne. De fremtidige linier får mindst 4000 m radier.

Derved muliggøres hastigheder op til hhv. 210 og 260 km/t. Det nødvendiggør store tværhældninger af sporene, op til 16 cm højdeforskel mellem yder- og inderskinnerne.

For øjeblikket er den maksimalt tilladte hastighed overalt begrænset til 210 km/t. Men i nær fremtid vil denne hastighedsbegrænsning blive ændret, i det mindste til 230 km/t.

Hurtigbanetogene tjener udelukkende persontrafik. Trafikken er meget intensiv. Der køres med mange tog i tæt følge. Og togene er store. De består gerne af vognstammer på 16 eller 12 vogne, som er 25 m lange og ikke mindre end 3,4 m brede, altså godt en halv meter bredere end de danske vogne. Alle hjulaksler er drivhjulaksler. Banemotorerne i de nyeste tog kan udvikle 230 kW varigt. Banerne er lange.

Selv i luftlinie strækker banerne sig over mere end 2000 km fra nord til sydvest.

Japans topografi er så uregelmæssig, at kun 15% af landets areal, knap 400.000 km<sup>2</sup>, dvs. 9 gange Danmarks areal, er opdyrket. Resten er mest bjergland, som for størstedelen er skovklædt.

Bl.a. derfor er det vanskeligt at bygge jernbaner i Japan. De må ofte føres gennem tunneler. Af Japans statsbaner går næsten 2000

km gennem tunneler. Disse trækningen udgør 8% af hele banelængden. For hurtigbanerne, som p.g.a. kravene om store kurveradier ikke kan fremføres så fleksibelt som de først anlagte baner, er tunneldistancerne relativt længere. Eksempelvis er de 15% af den 515 km lange strækning mellem Tokyo og Osaka tunnelen. Og af den 562 km lange strækning fra Osaka til Fukuoka på nordøsthjørnet af Kyushu er de 222 km tunneler. Heraf en 18,7 km lang undervandstunnel mellem Honshu og Kyushu. For den nyeste hurtigbane, fra Omiya lidt nordvest for Tokyo til Niigata på nordvestkysten, 270 km strækning, er ikke mindre end 106 km tunneler. De har længder op til 22,3 km fra Omiya til Morioka, en indlandsby i det nordlige Honshu, 465 km strækning, er de 115 km tunneler.

Iøvrigt er lange strækninger udført som broer eller som viadukter med korte spænd, typisk 35 m, og i ringe højder over markerne.

Fra Omiya bygges der nu en 30 km lang tunnel til Tokyos nordlige hovedbanegård, Ueno. Den bliver færdig i foråret 1985. En 4–5 km lang fortsættelse til Tokyos hovedbanegård bliver færdig om et par år.

Derefter bliver det muligt at køre med hurtigbanetogene helt fra Fukuoka på den folkerige sydvestø, Kyushu, til Morioka i det nordlige Honshu, ialt næsten 1900 km.

Denne bane skal med tiden føres videre til Aomori ved en bugt på nordvestkysten af Honshu. Det kræver ca. 160 km ny banestrækning gennem vanskeligt terræn.

Derfra er der en 114 km lang stærkt trafikeret færgeforbindelse til Hakodate på Hokkaido. Fra denne by er der ikke langt til øens

hovedby Sapporo, som ligger inde i landet.

### Seikan-tunnelen

Forbindelserne hertil skal som en 620 km lang bane føres fra Morioka over Aomori, derpå i en vestgående bue til en halvø og via den mod nord under Seikanstrædet til en anden halvø og videre til det øvrige Hokkaido.

Tunnelens strækning under havet bliver 23,3 km lang. Men da tunnelen skal føres ned til stor dybde, overalt mindst 100 m under havbunden, der i midten er 140 m under havoverfladen, bliver tunnelen 53,85 km lang.

Det har været nødvendigt at føre tunnelen gennem mange forskellige bjergarter, på Honshu-siden mest vulkanske bjergarter, på Hokkaido-siden mest sedimentære bjergarter.

Eggen er hærget af jordskælv. Som følge af jordskælvene er der mange steder forkastninger med gamle glideflader mellem forskellige »blokke« af undergrunden. Tunnelen måtte passere 9 markante forkastninger, hvoraf den ene forløber omtrent parallel med tunnelen. Her kunne grundvandet mange steder presse sig igennem under store tryk, til helt op til 240 atmosfærer, hvor tunnelen er fremført i størst dybde.

Planlægningen af tunnelforbindelsen blev påbegyndt allerede i 1946. Først i 1971 kunne arbejdet på stedet indledes.

Der er benyttet mange forskellige tunneleringsmetoder, tilpasset de forskellige bjergarter, lige fra sprængninger til fræsninger i hele tunnelprofilen ved hjælp af store roterende maskiner.

Gang på gang kom man ud for store vanskeligheder på grund af indfusninger af vand. De værste

indtraf i 1974 og 1976, sidste gang med ikke mindre end 70 m<sup>3</sup> vand pr. minut. Det medførte, at 1400 m af tunnelen fyldtes med vand.

Man var på nippet til at opgive hele projektet. Men i løbet af 10 måneder fik man standset vandindstrømningen og kunne begynde at føre tunnelen længere frem, foreløbig dog i en afbøjet linie.

Vandbevægelserne gennem de omgivende bjergarter blev standset ved indboringer mange steder og indpræsning ved højt tryk af tyndtflydende cement.

Så kunne arbejdet endelig fortsættes på normal måde. Derpå støbtes der cement på indersiden af tunnelen med tykkelser op til 1 m.

Tunnelprojektet omfatter 3 parallelle tunneler. Hovedtunnelen har ca. 11 m udsprængningsbredde og ca. 9,3 m indre bredde. Den har dog ikke helt cirkulært tværprofil, men hesteskoprofil.

Ca. 30 m fra denne tunnel og i omtrent samme niveau er der forinden lavet en tunnel med ca. 5 m ydre og 4 m indre bredde. Den kaldes servicetunnelen. Den har haft stor betydning for nogenlunde hurtig gennemførelse af arbejdet med hovedtunnelen. Der er forbindelser mellem de to tunneler med 600–1000 m afstand.

Imellem de to tunneler, dog 15–20 m lavere, er der en tredje tunnel med tværprofil omtrent som servicetunnelen. Den kaldes pilot-tunnelen; og den er lavet allerførst, dvs. før hovedtunnelen, for at man i tide kunne få klarlagt forandringerne i bjergarterne.

I 1983, den 26./27. januar europæisk tid/japansk tid, blev pilot-tunnelen gennemsprængt. Dermed var det endelige mål sikret: Jernbaneforbindelsen under Seikan-strædet, forbindelsen mellem Japans to største øer.

Men det vil vare et par år endnu, før hele anlægget bliver færdigt, og trafikken kan begynde. Det sker antagelig i løbet af 1986.

Det skønnes nu, at totaludgifterne til den tid vil andrage omkring 700 milliarder yen. Yenkursen er for øjeblikket omkring 4,4 øre. På det grundlag bliver prisen omkring 30 mia. kr. – Det svarer til omkring 600 mill. kr. pr. km. For strækningen under havet må gennemsnitsprisen være endnu større.

Det er altså et meget dyrt projekt.

Til gengæld kan det få overordentlig stor betydning for Japan, både lokalt og nationalt.

Men bortset fra den lange tunnel mangler der 620 km hurtigbaneforbindelse fra Morioka til Sapporo. Disse lange nye banestrækninger både på Honshu og Hokkaido anslås nu at de vil koste omkring 1600 mia. yen. Det er mere end dobbelt så meget, som tunnelen under havet har kostet.

Derfor har man nu besluttet, at bygningen af hurtigbanen skal udskydes indtil videre. I stedet vil man udnytte jernbanerne med den smalle sporvidde i nærheden af Morioka og Aomori og Hakodato samt bygge fortsættende nye jernbaner både fra syd og nord ud til Seikan-tunnelen.

I stedet for de to brede spor skal der lægges to smalle spor gennem tunnelen. Så kan den befares af de normale fjerntog. På et senere tidspunkt vil man lægge ekstra skinner i tunnelen på sådan måde, at den kan befares af tog med forskellige sporvidder. Så vil tunnelen faktisk kunne bruges som oprindelig planlagt, altså som led i en hurtigbaneforbindelse.

Når hurtigbanen mellem Morioka og Sapporo en gang bliver færdig, vil der være ca. 2500 km



uafbrudt hurtigbanestrækning fra Sapporo til Kagoshima på sydkysten.

For tiden er der to adskilte strækninger, den ene mellem Fukuoka og Tokyo og den anden mellem Tokyo og Omiyo, idet den 30 km lange strækning mellem Omiyo og Ueno og den 5 lange strækning mellem Ueno og Tokyos centralbanegård endnu ikke er færdig.

Den kommende hurtigbane bliver ført under Ueno banegården. Det er et vældigt kompleks med ikke mindre end 20 perronspor. Hurtigbanen fremføres her som 4 ekstra spor i to rør. Disse udfræses af roterende fræsemaskiner, hvis diameter er 13 m, hvilket formodentlig er verdensrekord.

#### **Tunneler i Tokyo-området**

Banerne i Tokyo-området er i vid udstrækning udført som udgravninger, der er overdækket. Men iøvrigt er der brugt mange forskellige tunneleringsmetoder, især hvor tunnelerne er udført under grundvandsniveauet eller under vand.

For tiden bygges der en helt ny jernbane, kaldet Keyo-banen, langs den nordlige halvdel af Tokyo-bugten, mest på land, der er skabt ved oppumpning af sand m.m. fra bugten. Denne bane er eller bliver godt 100 km lang. Flere steder er der tunneler. De er udført som nedsænkede rør.

Daimi-tunnel under indsejlingen til Tokios havneområde er lavet af stålør med indre foring af beton, ligesom S-banetunnelen under San Francisco-bugten.

Desuden bygges der omkring den nordlige del af Tokyo-bugten en bilvej, som bliver meget bred, stedvis med op til 12-14 vognbaner. Dette system får lange sænkerørstunneler.

Desuden laves der flere broer. Den længste, over indsejlingen til Yokohama, bliver en skråstagsbro med 460 m hovedfag, hvilket er verdensrekord for denne art broer.

Denne motorvej skal efterhånden føres helt rundt om Tokyo-bugten. Under bugtens munding skal der laves en 10 km lang tunnel. Tidligere var en rekordstor hængebro stærkt på tale.

Desuden skal der laves en forbindelse tværs over bugten, fra Yokohama mod sydøst til Kasarazu. Denne tværforbindelse bliver 15 km. Den kommer til at bestå af broer nærmest vestkysten og østkysten, begge med lange gennemsejlingsfag. De skal ende i kunstige øer, ca. 100 m brede og 500 m lange, som skal være overgangsled til en tunnel under den dybeste del af bugten med ca. 30 m dybde.

Sejlads med store tankskibe på indtil 200.000 dw kræver 3500 m gennemsejlingsbredde; dybden over tunnelen skal her være 24 m. Tunnelstykkernes højde skal være 13 m. Deres bredde skal være 44 m. Af hensyn til tunnelens stigetrækninger vil den totale tunnellængde blive ca. 4800 m. Tunnelen udføres af 30 rektangulære betonrør, som hver bliver 160 m lange. Der bliver plads til 6 vognbaner. Desuden bliver der luftkanaler med store profiler, idet ventilationen – kræver 2000 m<sup>3</sup> luft pr. minut.

Dette anlæg er beregnet at ville koste 700 mia. yen, dvs. nogenlunde ligeså meget som udgifterne til Seikantunnelen.

I Osaka-området bygges der ligeledes motorveje i kanten af bugten. Også her laves der lange tunneler og broer.

Over indsejlingen til Osakas havn er der bygget en cantileverbro, hvis spændvidde er 510 m. Dette indebærer, at kun Forth-

broen og Quebec-broen overgår den.

#### **Broforbindelserne mellem Honshu og Shikoku**

Den mindste af Japans fire hovedøer, Shikoku, der ligger syd for Honshu's vestlige del, har ingen faste trafikforbindelser med Honshu, skønt der kun er korte afstande til storbyerne Osaka og Kobe. Men den situation vil snart blive ændret. Der kommer snart to forbindelser; og med tiden kommer dertil en tredje, omend det nok næppe sker fyldest før århundredskiftet.

Den vestligste af de tre forbindelser bliver kun en motorvejbro. Den føres over en række øer, som forbindes med 9 broer. En af disse, omtrent midtvejs, er en buebro med 297 m hovedspand. Den blev færdig allerede i maj 1979. En anden, Innoshimabroen, den næstnordligste, er taget i brug i december 1983. Det er en hængebro med et 770 m langt hovedfag, altså betydeligt længere end den nye Lillebæltsbros hovedfag. Af de øvrige broer må nævnes en hængebro med et 560 m langt hovedfag.

Hele forbindelsen ventes at kunne fuldføres i løbet af 1988. Totalomkostningerne for hele forbindelsen regnes at ville beløbe sig til mellem 40 og 45 milliarder kr.

Den mellemste broforbindelse bliver en kombineret vej- og jernbaneforbindelse. Den får 6 broer og desuden en kort tunnelstrækning. Broerne får øverst en vej med 4 vognbaner og derunder 4 jernbanespor med den japanske normalsporvidde, altså trekvartsporvidde.

Men to af sporene skal kunne ombygges til fuldsporvidde og til at tage de meget brede hurtigbanetog, så broerne kan udnyttes som led i hurtigbanesystemet, når der

bliver råd til at bygge en hurtigbane mellem Honshu og Shikoku, tilknyttet hovedlinje ved Kobe. Skønt linjen får 4 jernbanespor, skal broerne blot kunne bære to tog ad gangen. Den maksimalt tilladte belastning bliver kun 1400 t, altså ikke meget mere end det halve af, hvad et enkelt langt dansk godstog vejer.

Forbindelsen får 6 broer. Deraf er de tre lange hængebroer med ca. 1000 m spand; og de to er skråningsbroer, begge med 420 m hovedspand. Den nordligste af broerne, får 940 m hovedspand. De to sydligste, som hedder Nord-bisan-seto-broen og Syd-bisan-seto-broen, bliver endnu større, idet de får hhv. 990 og 1100 m hovedspand. Egentlig bliver det en dobbeltbro, for så vidt som de får en fælles, central forankringspille. Denne bliver 59 m bred og 38 m lang og vil veje 10.000 t.

Broforbindelsens længde fra Honshu til Shikoku bliver godt 32 km. Anlægget forventes at kunne fuldføres i 1988. Omkostningerne regnes at ville blive omkring 1100 mia. yen, dvs. lidt over 45 mia. danske kr. efter nutidens kurs, som sagt ca. 4,4 øre pr. yen.

Den østligste af forbindelserne skønnes at ville blive lige så dyr som de to omtalte forbindelser tilsammen, nemlig omkring 80 mia. kr. Den bliver også den dristigste og vanskeligste. Og den bliver ikke fuldført i den overskuelige fremtid, ja måske ikke en gang påbegyndt foreløbig. I hvert fald har Japans statsbaner for nylig besluttet, at det næste store projekt skal være en hurtigbanestrækning på den folkerige sydvestø Kyushu fra Fukuoka Hokata i nordvest til Kagoshima ved sydkysten, 260 km jernbanestrækning, hvoraf 54% i tunneler.

En hurtigbane, der må føres ad den østlige broelinie er overhovedet ikke medtaget i den publicerede generalplan for det kommende hurtigbanesystem, der omfatter ca. 6000 km baner udover de knap 2000 km, der allerede er lavet.

Den østligste af forbindelserne mellem Honshu, ikke langt fra Osaka, og Shikoku nær denne østnordøsthjørne, føres over en ret stor ø, som hedder Awaji-shima. Mellem Awaji og Shikoku Narutostrædet, bygges der nu en hængebro med et 876 langt hovedfag. Den ventes at kunne tages i brug som en vejbro i løbet af 1985. Med tiden skal den kunne tjene både vejtrafik og jernbanetrafik. Den får øverst en vej med 6 vognbaner og derunder en jernbane med to spor, der skal befares af hurtigbanetog.

Den tilsvarende bro mellem Awaji og Honshu, som føres over Akashi-strædet, får samme tværprofil. Men den bliver meget større. Hovedfaget bliver 1780 m langt, og de to sidefag bliver hver 890 m lange. Den bliver dermed

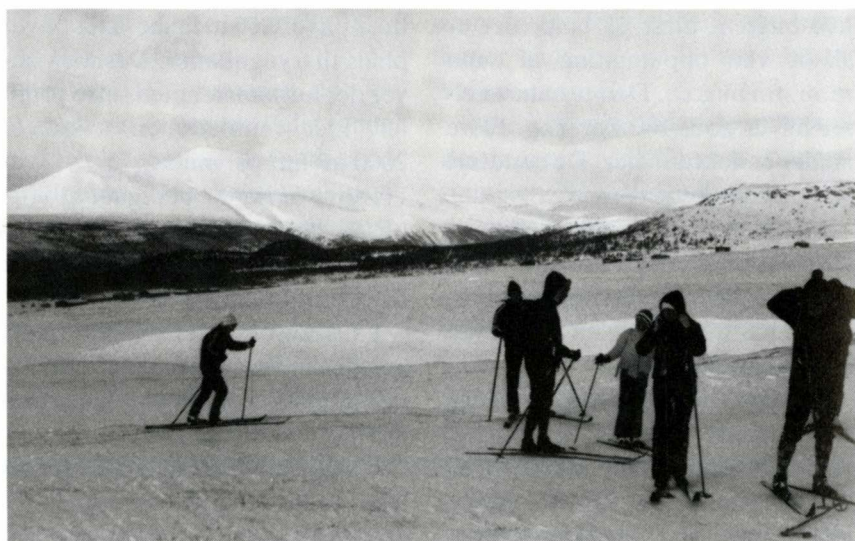
verdens største bro. Tilmed fundes den på meget stor vanddybde. Egnen er hærget af jordskælv. Det er tit voldsomme strømme i havet. Desuden optræder der jævnlig tyfoner, som formodentlig kan nødvendiggøre indstilling af al togtrafik.

Det er for tidligt at drømme om at kunne køre med supertog over denne fantastiske bro. Det bliver bl.a. et spørgsmål om Japans økonomi og nationale prestige.

Men selv om det måske vil vare mange år, kan man allerede nu glæde sig til at kunne køre med supertog over den mellemste af broforbindelserne mellem Honshu og Shikoku i nær fremtid, formodentlig allerede i 1988.

Dermed vil alle Japans 4 store øer være sammenknyttet i trafikal henseende, og det endda med hurtigbaner.

Men lad det her blive bemærket, at der også i det lange løb agtes etableret en hurtigbane direkte mellem Shikoku og Kyushu ved bygning af en lang tunnel under havet mellem disse to øer.



Høvringen, Norge.



**NORGE – skiferie 10 dage – med tog**

Afrejse: Fredag 1. marts 1985 med afrejse fra København kl. 23.00. Hjemkomst: Søndag 10. marts 1985 til København kl. 09.07.

Pris pr. person i dobbeltværelse: Kr. 1.530,00.

Tillæg for enkeltværelse: Kr. 70,00 (Kun 6 enkeltværelser til rådighed). Gode børnerabatter.

For deltagere, der ikke rejser på fripas, tilkommer der betaling for togbillet. Prisen herover omfatter ophold på Laurgårdseter i Høvringen i værelse uden bad/WC (findes på gangen), helpension samt befordring fra/til Otta st., hvortil der skal søges fripas/købes billet.

For benyttelse af sove- eller liggevogn betales aktuelt tillæg.

Rejseleder: Der er dansk rejseleder på hele turen.

Tilmeldingsfrist: 2. januar 1985.

**Alpin skiferie på egen hånd til Davos – Schweiz**

Ophold på Sun Star Hotel, 3-stjernet. Pris pr. person i dobbeltværelse med bad/WC, 7 nætter (lørdag-lørdag), incl. halvpension.

05.01.–26.01.85 CHF 481,-  
23.03.–09.04.85 CHF 481,-  
26.01.–23.03.85 CHF 597,-

DJT formidler endvidere individuelle ophold (med tog eller bil) følgende steder:

- Norge – Turheim ved Ustaoset st. (dog ikke i februar måned)
- Norge – Holu ved Ål st.
- Sverige – Bjørkliden

Har nogen af de ovennævnte tilbud interesse, tøv da ikke med at kontakte os.

Danske Jernbanemænds Turistorganisation

DSB rejsebureau Hovedbanegården

Banegårdsplads  
1570 København V.  
Tlf. 8 – 1 – 2467.

**Børn er og bliver en velsignelse**

Nu da julen står for døren, er jeg kommet i tanke om en lille episode, som jeg erfarede lidt om igennem en samtale mellem to fyrrensere på Kh mdt. Om den er sandfærdig eller ej, kan jeg ikke sive for, men jeg fortæller jer den her, så godt som jeg husker den, da jeg synes den er ret hyggelig.

For føje år siden, dengang der endnu fandtes ledvogtere, levede der en sådan på Kalundborgegnen, som man p.g.a. hans store produktion indenfor børneavl (en halv snes stykker) havde opkaldt efter en på samme tid berømt avlstyr – nemlig Højager Nakke.

»Højager Nakke« blev enkemand (om årsagen til konens for tidlige bortgang, kan man kun gisne), men det varede ikke længe, før »Højager« igen fandt sig en hustru. Hvis han havde annonceret efter hende, må der utvivlsomt ha' stået »børn ingen hindring«. For efter at de to havde slået pjalterne sammen, havde de godt en snes unger tilsammen.

De levede lykkeligt sammen uden de store gnidninger og gik sjældent i byen, for det første stod økonomien ikke til for store udsvævelser, for det andet havde de nok i deres børns pleje og opdragelse. Men så en dag op imod jul gav »Højager« sin kone fripas til at være med på en basar til fordel for fattige børns fodbespisning, eller så'n noget, og så måtte fatter jo pænt blive hjemme for at holde styr på de kære poder, hvilket somme tider kunne knibe, idet det siges, at han var alt for rar.

Da konen hen på aftenen listede sig ind i stuen, sad vor helt og sov trygt ved spisebordet med armene

under hovedet. Ved hans side stod diverse tomme bajerflasker (han elskede bajere og holdt meget af børn). Konen ruskede forsigtigt i hans skulder og vækkede »tyren«. Nåh – hvordan er det så gået med og få dem i seng, spurgte hun. »Højager« gabte, glippede lidt med øjnene – fint-fint, ja-eh, det ve si'e, den bet fyr der i den ne'erste køje blev jeg sku nødt te a gi' een i røven, før han faldt til ro!

Konen så vilkårligt derhen, hvor »Højager« pegede, og så kom det bestyrtet fra hende – jamen lille far – det er jo naboens!

Go jul.

BAF.

**Bedre sent en aldrig**

(stillingsvurderingssystemet)

Efter at have læst artiklen i nr. 2 D.L.T. 82 kunne man konstatere at der er brugt ca. 10 år til at udvikle et system der efter min mening, kun kan anvendes på personalegrupper, der populært sagt har 7-16 job.

Så hvorfor ikke lave dette system om så det kan bruges på »folk nede på gulvet«.

Herefter tildeles hver enkelt faktor og grad et antal point som i det nuværende system.

Forudsætning for en korrekt etablering af stillingsvurdering er at samtlige organisatoriske funktioner er i orden og under kontrol, f.eks. arbejdsmetoder, planlægning, intern organisation m.v.

Den teknologiske udvikling indebærer flere træk, der motiverer en lønform som muliggør en mere nøjagtig vurdering af arbejdet end nuværende fremgangsmåde, der bygger på den traditionelle klassificering.

lkass. J. E. Weiss  
Mdt. Fa.

## Pens. lokomotivfører Th. Hesselberg fylder 100 år lørdag d. 8. december 1984

*Af Ida Sloth Bonnevie og  
Ivar Tønnesen*

Næsten lige så gammel som DSB selv, er en af statsbanernes ældste lokomotivførere. Thorvald Hesselberg, der var ansat hos DSB i 42 år, fylder lørdag d. 8. december 100 år.

Th. Hesselberg blev født i Hygum sogn, der ligger i Sønderjylland mellem Ribe og Gram. Ti år gammel flyttede familien til Esbjerg, som i mange år blev hans hjemby.

I et årsskrift i anledningen af sin 90-års fødselsdag fortæller Th. Hesselberg levende og humoristisk om familiens levevilkår i slutningen af 1800-tallet.

Esbjerg var dengang kun en landsby med Kongensgade som den store landevej gennem byen. Gaden blev asfalteret i 1897, hvilket var en stor begivenhed. Snart efter tog byen fart og voksede med kæmpehast. Lejligheden, familien flyttede ind i, lå i Nørregade nr. 56. Huset var lige opført, og fortrappen var endnu ikke færdig, så møblerne måtte hejses ind gennem vinduet op til 1. sal.

Havnen var stedet, hvor alt og alle samledes. Som dreng tilbragte Th. Hesselberg meget af sin fritid på havnen, hvor der ustandseligt blev bygget og udvidet. Dokhavnen blev først anlagt, siden kom Englands kajen, trafikhavnen og fiskerihavnen mod vest. Byen havde to skibsværfter, hvor der altid var travlt.

Efter skik og brug kom Th. Hesselberg i lære, så snart han var ble-

vet konfirmeret. Han kom i maskinlære på Julius Jacobsens maskinfabrik. Det var i 1899, hvor de første kuttere med motor begyndte at blive bygget.

Helt naturligt blev motorerne derfor et spændende område for en ung mand, og allerede som nydlært maskinarbejder kunne Th. Hesselberg næsten kalde sig fagspecialist på området. Med sin hurtige omtanke og sit slagfærdige humør, var den unge mand vellidt, og han fik i 1907 den store overraskelse, at han som yngste montør blev inviteret med til Norge for at se en stor motorudstilling i Bergen.

Endnu i dag er turen som 23-årig til Norge en af de oplevelser, som Th. Hesselberg mindes med stor glæde. At opleve midnatssolen og kunne læse avis midt om natten, var en utrolig ting for en dansk maskinarbejder fra Esbjerg. På udstillingen var der desuden en konkurrence om prøvekørsler af motorerne. Th. Hesselberg var på denne måde med til at skaffe en sølvmedalje med hjem til firmaet.

Året efter, i 1908, blev Th. Hesselberg ansat hos statsbanerne. Der var ingen faste regler for, hvordan man blev uddannet, og hvor lang tid det tog. Derfor gik der seks år, hvor Th. Hesselberg var aspirant. I 1914 blev han dog endelig udnævnt til lokomotivfyrbøder.

Lønnen var ikke overvældende. Som lokomotivfyrbøder var månedslønnen på kr. 103,83. Th. Hesselberg var i mellemtiden blevet gift med Anna, og sammen havde de fået tre børn, så pengene rakte ikke langt.

I 90-årsskriftet skriver Th. Hesselberg om sin første tid hos DSB:

»Som så ofte før og senere kneb det for DSB at få de fornødne bevillinger igennem til dækning af det

arbejde, der skulle udføres. Således kom jeg til, sammen med mine jævnaldrende, at udføre lokomotivfyrbødertjeneste på rangerlokomotiverne på Esbjerg station og havneområde, før de i 1912 blev opnormeret til lokomotivførere i reserven.

Esbjerg maskindepot havde dengang ti lokomotivførere disponible til afløsning i faste ture, til fremføring af særtog, udstationering til andre depoter bl.a. Brande, Kolding, Lunderskov, Nyborg, Sønderborg og Vejle.

Jernbanedriften undergik i de år store forandringer, der også gjorde sig gældende i betjening af maskinerne, således ændredes bremseformen totalt og signalsystemet blev et ganske andet. Maskinerne blev større og større, hastighederne øgedes, og som drivkraft nåede vel dampmaskinen sin største udfoldelse i netop de år.«

Th. Hesselberg blev senere lokomotivfører og kørte i mange år på Vestbanen fra Esbjerg til Struer. I 1950 blev han pensioneret.

Indtil 1969 boede han i Esbjerg. På det tidspunkt eksproprierede kommunen hans ejendom på Frihedsvej for at skaffe plads til det nye kapel ved sygehuset.

Anna og Th. Hesselberg flyttede derfor til København, for at bo hos deres datter og svigersøn i Valby.

Men derfor var det ikke slut med at køre damplokomotiv. Da Vestbanen i 1975 fejrede 100 år blev Th. Hesselberg, som den ældste lokomotivfører, der havde kørt på strækningen, bedt om at føre jubilæumstoget fra Ringkøbing til Vardø.

Det var en hed augustdag med varmegrader, der satte danmarkrekord. Th. Hesselberg var i starten bekymret for, om de spinkle broer kunne bære den tunge R-ma-



skine. Men værre var det med de elleve småbrande, som opstod efter lokomotivets færden gennem det tørre sommerlandskab.

På et tidspunkt kunne slukningsholdet, der kørte bagefter damplokomotivet, ikke følge med. Så hele tiden kunne man høre brandudrykninger i det fjerne. Senere viste det sig, at det var indtørrede kakerlakker i de gamle kul, der var årsag til brandene.

Anna Hesselberg døde i en alder af 89 år; kun et år før parret kunne have fejret 70-årsbryllupsdag. Thorvald Hesselberg bor stadig hos sin datter og svigersøn, Ragna og Helge Tønnesen.

Th. Hesselberg har hele sit liv været afholdsmand, men han er stadig glad for en god cigar. De mange år hos DSB har sat sit præg. Han er vant til, at tingene foregår til bestemte tider. Børn og børnebørn husker, at Th. Hesselberg altid har været en mand med ordenssans og strenge principper. Men hans humoristiske sans er der fortsat intet i vejen med.

På 100-årsdagen lørdag den 8. december 1984 er der åbent hus i hjemmet på Solskrænten 45 i Valby fra kl. 9-11.

---

**Husk!**

**Foreningens kontor er lukket**

**torsdag den 27. og fredag**

**den 28. december 1984.**

---

## Uddeling af legater

Kong Christian IX's understøttelsesfond, DSBs 2 jubilæumsfonds, fru Isabella Winifred Tougaards legat og trafikinspektør C. J. M. Wieth og hustrus legat.

Den 29. januar 1985 vil der til ansatte, tidligere ansatte og efterladte, der uforskyldt er kommet i trang, kunne uddeles 17.000 kr. af Kong Christian IX's understøttelsesfond, 5.500 kr. af DSB's Julilæumsfond af 1. september 1917, 8.500 kr. af DSB's Jubilæumsfond af 27. juni 1947, 19.000 kr. af fru Isabella Winifred Tougaards legat og 14.000 kr. af trafikinspektør C. J. M. Wieth og hustrus legat.

Ansøgning om at komme i betragtning ved uddelingen må *inden den 1. januar 1985* indgives til et medlem af bestyrelsen for Kong Christian IX's understøttelsesfond eller til *velfærdskontoret* (Kh 3432), hvor ansøgningsblanketter, der er gældende til alle fem fonds, kan fås.

Bestyrelsen for Kong Christian IX's understøttelsesfond, der uddeleger beløbene, består for tiden af: generaldirektøren

forbundsformand E. Nygaard Jespersen, Dansk Jernbaneforbund sekretær P. Fjeldsted, Dansk Jernbaneforbund

sekretær I. S. Bjarndahl, Dansk Jernbaneforbund trafikkontrollør Keld Jensen, Jernbaneforeningen

overassistent fr. K. E. S. Thøgersen Hagen, rutebiltjenesten (Jbf) overtrafikinspektør E. Svendsen, passagertjenesten (Jbf) lokomotivinstruktør E. Greve Petersen, velfærdskontoret (DLF)

Stationsforstander P. W. Stybes og hustrus legater

I januar måned 1985 vil der kunne uddeles legater, der kan sø-

ges af alle tjenestemænd ved DSB eller af enker efter sådanne.

Ansøgningsblanketter fås i *velfærdskontoret* (kh 3432), hvortil ansøgning sendes *inden den 1. januar 1985*.

## Kontakt område Aalborg

*Indbydelse til stiftende generalforsamling* for pensionister ved DSB, samt enker efter disse.

Generalforsamlingen finder sted i DSB mødelokale på remisen, Kjærs Møllevej, torsdag d. 13. dec. 1984 kl. 13.30.

Dagorden:

1. Indledning ved: Formand M. S. Müller, Kalundborg.
  2. Vedtagelse af foreningens love.
- Initiativudvalget*

## Rødby Færges afd.

Der afholdes generalforsamling d. 19.1.1985 kl. 9.30.

Dagsorden ifølge vedtægterne.

Efterfølgende fest bekendtgøres ved lokal opslag.

p.b.v.  
*Kurt Nielsen*

## Generalforsamling i Korsør

Ordinær generalforsamling afholdes lørdag den 26. januar 1985 kl. 13.30 i DSBs mødelokaler på Strandvejen i Korsør.

Dagsordenen ifølge lovene.

Husk: forslag der ønskes behandlet på generalforsamlingen skal være afleveret hos formanden senest den 12. januar 1985.

P.a.v.  
*Poul Henning Jensen*

## Generalforsamling Godsbanegårdens afd.

Gb. afd. afholder ordinær generalforsamling på centralværkstedets marketenderi, foredragssal, torsdag den 24. januar 1985, kl. 15.00.

Dagsordenen iflg. foreningens love.

Efter generalforsamlingen vil der blive serveret en platte samt en øl og snaps.

Pris pr. deltager: Kr. 60,-.

Indtegningsliste bliver lagt frem på opholdsstuen.

P.a.v.

*John Østerberg*

## Juletræsfe

DLF Århus afdeling afholder juletræsfe den 5. januar 1985 fra kl. 19.00 til 23.00 i »Kongreshuset« Amaliegade.

Pensionister og enker indbydes venligst.

Indtegningsliste fremlægges på opholdsstuen den 1. december og slutter den 24. december kl. 9.00.

Pensionister og enker kan benytte tlf. 98 91 72 eller 24 24 57.

*Festudvalget*

## Helgoland afd.

afholder generalforsamling den 15. januar 1985 kl. 14.00 Hgl. mdt.

Dagsorden ifølge lovene.

Afslutning med smørrebrød, indtegningsliste på stuen.

p.b.v.

*A. Schmidt*

## DLF Kh afd.

afholder ordinær generalforsamling mandag den 28. januar 1985 kl. 19.00. Bernstoffsgade 48 A.

p.a.v.

*John B. Jacobsen*

## PERSONALIA

### Forfremmet til lokomotivfører (14. lrm.)

pr. 1.11.1984

Lokomotivassistent (9. lrm.)

B. Skov, mdt Gb i mdt Gb

J. Bartels Nielsen, mdt Gb i mdt Gb

P. B. Iversen, mdt Gb i mdt Gb

J. Borch Nielsen, mdt Gb i mdt Gb

J. Kok, mdt Gb i mdt Gb

S. L. R. Larsen, mdt Gb i mdt Gb

F. Krøyer Larsen, mdt Gb i mdt Gb

A. H. Jakobsen, mdt Gb i mdt Gb

J. C. Kristiansen, mdt Gb i mdt Gb

B. Nilsson, mdt Gb i mdt Gb

T. Grønberg, mdt Gb i mdt Gb

F. Knøsgaard, mdt Gb i mdt Gb

G. Christensen, mdt Gb i mdt Gb

Jørgen E. Hansen, mdt Hg i mdt Hg

S. P. K. Rasmussen, mdt Hg i mdt Hg

E. Simonsen, mdt KØ i mdt KØ

F. E. Laugesen, mdt KØ i mdt KØ

G. Hansen, mdt Rf i mdt Rf

### Ansæt som lokomotivassistent (9. lrm.)

pr. 1.11.1984

Lokomotivassistent p (9. lrm.)

J. Østergaard, mdt Fa i mdt Fa

H. Ejlersen, mdt mdt Gb i mdt Gb

J. E. Mortensen, mdt Hg i mdt Hg

D. B. Johansen, mdt Hg i mdt Hg

S. K. Mortensen, mdt Kh i mdt Kh

K-E. Olsen, mdt Kh i mdt Kh

F. L. Hansen, mdt Kh i mdt Kh

M. H. Christensen, mdt Kh i mdt Kh

K. Nielsen, mdt Kh i mdt Kh

L. M. H. Larsen, mdt Kh i mdt Kh

S. J. Hansen, mdt Kh i mdt Kh

M. L. Hartmann, mdt Kh i mdt Kh

T. Scheye, mdt Kh i mdt Kh

S. P. Furdal, mdt Kh i mdt Kh

J. T. Kjeldmark, mdt Kh i mdt Kh

J. L. Hansen-Schwartz, mdt Kh i mdt Kh

B. V. Myhre, mdt Kh i mdt Kh

T. S. Nielsen, mdt Kh i mdt Kh

B. K. Thomsen, mdt Kh i mdt Kh

### Forflyttet 1.11.1984 efter ansøgning

Lokomotivfører (14. lrm.)

Bjarne A. Pedersen, mdt Kh i mdt Gb

B. O. Nielsen, mdt Kh i mdt Gb

E. Jørgensen, mdt Kh i mdt Gb

Orla A. Pedersen, mdt Kh i mdt Gb

D. Ritmer, mdt Kh i mdt Gb

Hans-Jørgen Christensen, mdt Kh i mdt Gb

L. K. Rasmussen, mdt Kh i mdt Gb

E. P. Bay, mdt Kh i mdt Gb

B. K. Andersen, mdt Kh i mdt Gb

L. K. Larsen, mdt Kh i mdt Gb

Finn Christensen, mdt Kh i mdt Gb

Ole Erik Pedersen, mdt Kh i mdt Gb

F. Borresen, mdt Kh i mdt Gb

B. H. Madsen, mdt Kh i mdt Gb

B. J. Sørensen, mdt Kh i mdt Gb

Lokomotivassistent (10. lrm.)

E. Baunsgaard, mdt Gb i mdt Kh

F. L. Nielsen, mdt Kh i mdt Gb

Lokomotivassistent (9. lrm.)

J. F. Møller, mdt Kh i mdt Gb

B. Hørbye, mdt Kh i mdt Gb

B. P. V. Kristensen, mdt Kh i mdt Gb

L. M. Henriksen, mdt Kh i mdt Gb

S. B. Petersen, mdt Kh i mdt Gb

P. Mikkelsen, mdt Kh i mdt Gb

Torben Hansen, mdt Kh i mdt Gb

### Afskediget pr. 31.12.1984 efter ansøgning alder

Lokomotivfører (18. lrm.)

H. L. Hansen, mdt Es

E. M. Lyhne, mdt Str

K. L. Skjødt, mdt Str

Lokomotivfører (16. lrm.)

E. E. Hansen, mdt Ng

### Afskediget pr. 31.1.1985 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (18. lrm.)

S. C. Andersen, mdt Hg

B. K. Hansen, mdt Hgl

F. Kirk, mdt Str

### Afskediget pr. 28.2.1985 efter ansøgning alder

Lokomotivfører (18. lrm.)

W. I. Olsen, mdt Gb

### Afskediget pr. 31.10.1984 efter ansøgning

Lokomotivassistent p (9. lrm.)

K. L. Holbech, mdt Kh

### Afskediget pr. 31.12.1984

Lokomotivassistent p (9. lrm.)

S. E. Nielsen, mdt Kh

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf K. Birkelund, mdt Kb.

### Dødsfald

lkf O. H. Christophersen, mdt Ar, død den 2.10.1984, 44 år.

lkf Holger Larsen, mdt Ng, død den 31.10.1984, 64 år.



# Indholdsfortegnelse for DLT 1984

|   |     |      |   |       |
|---|-----|------|---|-------|
| <b>Ledende artikler</b>                                 | Nr. | side |   |       |
| <b>Optakt til et nyt år</b> . . . . .                   | 1   | 2    | El fra solen . . . . .                                    | 1 20  |
| <b>Nordisk møde</b> . . . . .                           | 2   | 2    | DLT for 25 år siden . . . . .                             | 2 19  |
| <b>Dobbeltmoral</b> . . . . .                           | 3   | 2    | Teknologiforskrækkelse i praksis . . . . .                | 2 20  |
| <b>S-tog</b> . . . . .                                  | 4   | 2    | Tjenestemandsløven og Tjenestemandsbeskyttelse . . . . .  | 3 6   |
| <b>Sammenlægning</b> . . . . .                          | 5   | 2    | Pensionistkursus . . . . .                                | 3 17  |
| <b>Modernisering af den offentlige sektor</b> . . . . . | 6   | 2    | Energiministeren forærer dansk produktion væk . . . . .   | 3 20  |
| <b>Op og ned</b> . . . . .                              | 7   | 2    | Karensdagen og os . . . . .                               | 4 5   |
| <b>Nordiske jernbanemænd mødes</b> . . . . .            | 8   | 2    | Service møder over hele landet . . . . .                  | 4 6   |
| <b>En fremtid</b> . . . . .                             | 9   | 2    | Vi må skabe en ny socialkultur og moral . . . . .         | 4 21  |
| <b>At kunne når man skal</b> . . . . .                  | 10  | 2    | Amagerbanen . . . . .                                     | 4 22  |
| <b>Omstrukturering</b> . . . . .                        | 11  | 2    | Merbeskæftigelseseffekten og 35 timers ugen . . . . .     | 5 3   |
|   |     |      | Regeringens fonds-forslag er politisk bedrageri . . . . . | 5 6   |
| <b>Trafik og teknik</b>                                 |     |      | Lønmodtagerne uden indflydelse i folkeskolen . . . . .    | 5 8   |
| Nedsat arbejdstid-turene skal strammes . . . . .        | 1   | 3    | For madkultur og de andres . . . . .                      | 5 20  |
| DSB køber elmaster . . . . .                            | 1   | 7    | Den politiske højredrejning og fagbevægelsen . . . . .    | 6 3   |
| Århus-Grenå banen kun for de raske . . . . .            | 2   | 3    | Arbejdsglæde og udvikling . . . . .                       | 6 20  |
| En fast storebæltsforbindelse . . . . .                 | 2   | 8    | Fagbevægelsens aktuelle situation . . . . .               | 7 20  |
| DSBs el-lokomotiver . . . . .                           | 2   | 16   | Besøg ved C.P. rail Canada . . . . .                      | 7 22  |
| Bedre rejsekomfort i DSB lyntog . . . . .               | 2   | 18   | Vancouver B.C. Canada . . . . .                           | 8 10  |
| GTS-systemet . . . . .                                  | 3   | 3    | Behøver vi kunsten . . . . .                              | 8 16  |
| Kattegats-Færgeforbindelser . . . . .                   | 3   | 9    | DLFs kultur- og studierejse 1985 . . . . .                | 8 18  |
| Sporvogn hedder nu Letjernbane . . . . .                | 3   | 18   | Om (ikke) at gå i hybridnettet . . . . .                  | 8 20  |
| Nedskæringerne på Østbanen . . . . .                    | 4   | 3    | Teknologisk udviklingsprogram . . . . .                   | 9 17  |
| De vestdanske afsnit af hurtigbanesystemet . . . . .    | 4   | 17   | Computere og burhøns . . . . .                            | 9 18  |
| Den centrale del af trafikforbindelsen . . . . .        | 5   | 10   | DL-F og DLF . . . . .                                     | 10 3  |
| En vejbro over Storebælt . . . . .                      | 6   | 6    | Norsk Jernbaneforbunds 54. landsmøde . . . . .            | 10 20 |
| Rejse til B.C. Canada . . . . .                         | 6   | 10   | DLFs kulturrejse til Centralasien 1985/86 . . . . .       | 11 3  |
| Transport af farlige stoffer . . . . .                  | 6   | 18   | Studietur til Stockholm . . . . .                         | 11 7  |
| Første kvindelige lokomotivfører . . . . .              | 7   | 3    | Årsomsætning i godssektoren . . . . .                     | 11 12 |
| Transport af farlige stoffer . . . . .                  | 7   | 5    |   |       |
| Studietur 1984 . . . . .                                | 7   | 6    | <b>Fra medlemskredsen</b>                                 |       |
| Lyntog fylder 50 år . . . . .                           | 7   | 8    | En albyl . . . . .  | 1 23  |
| Asnæs-Samsø-Ruten . . . . .                             | 7   | 12   | Nye folk nye skikke . . . . .                             | 1 23  |
| Nye lyntog på skinner i 1986 . . . . .                  | 8   | 3    | 52 dobbelte fridage . . . . .                             | 2 22  |
| Befordring af bilerne over vadehavet . . . . .          | 8   | 5    | Sygemelding . . . . .                                     | 3 22  |
| Privat Storebæltsrute burde være forhindret . . . . .   | 8   | 8    | Medlemskursus Knudshoved . . . . .                        | 4 23  |
| Fra Odin til Thor . . . . .                             | 9   | 3    | Juletræsforening eller hva' . . . . .                     | 4 25  |
| Den tyske magnetvævebane . . . . .                      | 9   | 6    | På den anden side . . . . .                               | 4 26  |
| S-togsterror . . . . .                                  | 9   | 8    | Super seinor-kursus . . . . .                             | 6 22  |
| Et smut til Stockholm med SJ . . . . .                  | 9   | 9    | På den anden side . . . . .                               | 6 25  |
| DSB imødegår nedskæringer . . . . .                     | 10  | 5    | Mdt Odense . . . . .                                      | 6 26  |
| Med 220 km/t mellem fjeldene . . . . .                  | 10  | 7    | Via Asnæs til Samsø-Fyn . . . . .                         | 7 24  |
| Hvad er LTD . . . . .                                   | 10  | 10   | Ager-Misbrug dødsfælder . . . . .                         | 7 25  |
| Planer om hurtigbaner i mange lande . . . . .           | 10  | 17   | S-togsterror . . . . .                                    | 7 26  |
| Radiokontroltone . . . . .                              | 11  | 5    | Mh's afvikling . . . . .                                  | 8 22  |
| Radiofjernbetjening . . . . .                           | 11  | 9    | Alternativ togfremførelse . . . . .                       | 9 21  |
| Japans jernbaner og broer . . . . .                     | 11  | 19   | Turtilrettelæggelse . . . . .                             | 10 21 |
|   |     |      | Børn er og bliver en velsignelse . . . . .                | 11 23 |
| <b>Forskellige artikler</b>                             |     |      | Bedre sent eller aldrig . . . . .                         | 11 23 |
| Lønmodtagerne og kapital-koncentrationen . . . . .      | 1   | 5    | Pensioneret lokomotivfører . . . . .                      |       |
| Nyt fra landsoplysningsudvalget . . . . .               | 1   | 8    | T. H. Hesselberg fylder 100 år . . . . .                  | 11 24 |

# Adressefortegnelse

28

---

**Københavns Godshaneagård:**

Lokomotivfører John Østerberg,  
Maskindepot Gb,  
Otto Busses Vej 2, 2450 SV.  
*Kasserer:* Lokomotivfører F. P. Hansen,  
Rørkær 33, 2760 Måløv.  
Tlf. (02) 65 04 41.

---

**Helgoland:** Lokomotivfører Arne Schmidt,

Kildeholm 1, 2600 Glostrup.  
Tlf. (02) 45 08 67.  
*Kasserer:* Lokomotivfører P. W. Madsen,  
Tybjergvej 20, 2720 Vanløse.  
Tlf. (01) 74 83 11.

---

**DLF Kb afdeling:** Lokomotivassistent B.

Bondesen, Kanonvej 11, 2730 Herlev.  
Tlf. (02) 84 00 54.  
*Kasserer:* Lokomotivassistent S. E.  
Feyerstad, Hedelyparken 98, st.tv., 2670  
Greve Strand.  
Tlf. (02) 90 82 74.

---

**Helsingør:** Lokomotivfører M. B.

Rasmussen, Margeritten 2 F, 2620  
Albertslund.  
Tlf. (02) 64 67 33.  
*Kasserer:* Lokomotivfører R. G. Holm,  
Ydunsvej 12 D, 3000 Helsingør.  
Tlf. (02) 21 07 38.

---

**Næstved:** Lokomotivfører Jørgen Jensen,

Mariedalsvej 45, 4700 Næstved.  
Tlf. (03) 73 13 56.  
*Kasserer:* Lokomotivfører Erik W.  
Nielsen, Herman Bangsvej 6, 4700  
Næstved.  
Tlf. (03) 73 25 61.

---

**Gedser:** Lokomotivfører J. O. Jensen, Ø.

Allé 7, 4874 Gedser.

---

**Rødby Færges:** Lokomotivfører K. E.

Nielsen, Lindevang 14, 4970 Rødby.  
Tlf. (03) 90 22 04.  
*Kasserer:* Lokomotivfører F. E. S.  
Jørgensen, Krøngevej 40, 4930 Maribo.  
Tlf. (03) 90 66 27.

---

**Kalundborg:** Lokomotivfører A. Søgaard,

Bredeskildevej 83, 4400 Kalundborg.  
Tlf. (03) 51 45 23.  
*Kasserer:* Lokomotivfører K. O. Jensen,  
Stationsvej 3 B, 4400 Kalundborg.  
Tlf. (03) 51 17 16.

---

**Korsør:** Lokomotivfører P. H. Jensen,

Frølundvej 69, 4220 Korsør.  
Tlf. (03) 58 05 70.  
*Kasserer:* Lokomotivfører E. G.  
Tranders, Æblehaven 19, 4220 Korsør.  
Tlf. (03) 57 33 19.

---

**Nyborg:** Lokomotivfører A. K. Johansen,

Egernvænget 118, 5800 Nyborg.  
Tlf. (09) 31 27 70.  
*Kasserer:* Lokomotivassistent S.  
Jørgensen, Egernvænget 114, 5800  
Nyborg.  
Tlf. (09) 31 47 06.

---

**Odense:** Lokomotivfører F. J. Hansen, Vilh.

Kyhnsvej 32, 5230 Odense M.  
Tlf. (09) 11 05 67.  
*Kasserer:* Lokomotivfører H. R.  
Pedersen, Irenevej 11, 5000 Odense C.  
Tlf. (09) 13 61 65.

---

**Fredericia:** Lokomotivfører T. Nielsen,

Nyager 24, Bredstrup, 7000 Fredericia.  
Tlf. (05) 95 45 70.  
*Kasserer:* Lokomotivfører J. Vestergaard  
Nielsen, Nymarksvej 146, 7000 Fredericia.  
Tlf. (05) 92 46 24.

---

**Padborg:** Lokomotivfører M. Kjær-Nielsen,

Rønshavevej 28, Bov, 6330 Padborg.  
Tlf. (04) 67 33 65.  
*Kasserer:* Lokomotivfører H. C. Thiesen,  
Egevej 12, 6330 Padborg.  
Tlf. (04) 67 30 63.

---

**Esbjerg:** Lokomotivassistent C. Raunsbæk,

Novrupvej 40, 2. tv., 6705 Esbjerg Ø.  
Tlf. (05) 13 39 41.  
*Kasserer:* Lokomotivfører H. M. Barlo,  
Strandbygade 58, 3. th., 6700 Esbjerg.  
Tlf. (05) 12 90 58.

---

**Struer:** Lokomotivfører B. S. Kristensen,

Hjermvej 58, 7600 Struer.  
Tlf. (07) 85 06 12.  
*Kasserer:* Lokomotivfører C. H. Honoré,  
Peter Bangsvej 38, 7600 Struer.  
Tlf. (07) 85 08 69.

---

**Ålborg:** Lokomotivfører Finn C.

Christensen, Købkesvej 14, 9000 Ålborg.  
Tlf. (08) 12 16 91.  
*Kasserer:* Lokomotivassistent K. D.  
Fjellerad, Hadsundvej 138, 9000 Ålborg.  
Tlf. (08) 14 65 28.

---

**Århus:** Lokomotivfører G. E. Nielsen,

Skanderborgvej 229, st. th., 8260 Viby J.  
Tlf. (06) 14 20 87.  
*Kasserer:* Lokomotivfører M. Hansen,  
Runevej 31, 8210 Århus V.  
Tlf. (06) 24 24 57.

---

**Viborg:** Lokomotivfører Aage Thomsen, B.

S. Ingemannsvej 20, 2., 8800 Viborg.  
Tlf. (06) 62 47 86.

---

**Herning:** Lokomotivfører O. Bruno,

Håkonsgade 29, 7400 Herning.  
Tlf. (07) 12 20 05.

---

**Flytning**

Husk i god tid at melde flytning til postvæsenet. Hvis medlemsbladet udebliver, meld det da til postvæsenet. Hjælper dette ikke, skriv så til bladets ekspedition.

**Artiklers indsendelse**

Artikler eller notitser, som ønskes optaget i medlemsbladet, skal foreligge hos redaktøren d. 15. måneden før, medlemsbladet udkommer. Op til højtiderne må regnes med længere frist, for at optagelse kan være sikker.