



10

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. NOVEMBER 1980 - 80. ÅRGANG

10

Indhold:

Arbejds miljøproblemer	2
De hjælper syge med at hente nye kræfter	3
Dårlige og gode sporstopper	4
Nyt ellok til Norge	5
De nye Storebælts-færger, fortsat fra nr. 9	6
Ludvig Holbergs memoier	7
Skal 1980'ernes el-lok hælde?	8
Vinterrejse 1980 med DJT	10
Nu skal løftet om nye jobs i det offentlige indfries	11
LO-krav om solidarisk samfundspolitik	12
Udtalelse fra LO's repræsentantskabsmøde	13
Energi - i går - i dag og i morgen	14
Livrente-tilbud fra ALKA	15
Lønoversigt 1.10.1980	16
DSB-skolens kursusoversigt 1981	18
Personalialia	19

Redaktører:

K. B. Knudsen
(ansvarshavende)
G. A. Rasmussen

Redaktion og ekspedition:
Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon (01) 62 72 69.
Kontortid 9-16.
Lørdag lukket.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Vi står foran indgangen til en kold og sur tid og kan imødesee en række klager over forholdene i førerrummene på DSB's lokomotiver og andre trækraftkøretøjer - som f.eks. MR, hvis tilkomst har betydet en række trafikale forbedringer i det jyske, hvor store dele af området bestemt ikke har været forvænt med gode trafikforbindelser og godt serviceniveau. Det er derfor opløftende, at der er fremgang i passagerbefordringen. Ikke blot p.g.a. den anstrengte energisituation, men p.g.a. MR-togene. De er faktisk blevet en publikumssucces. Umiddelbart forekom det, som om lokomotivpersonalet måtte blive glade for at arbejde på disse togsæt, men det skulle hurtigt vise sig, at de for førerrummets vedkommende havde en række fejl og ulemper, der gjorde det mindre behageligt at arbejde i dem. Og een af de ting, der virkede aller mest generende var - og er stadigvæk - de dårlige opvarmningsforhold og træk fra utætte sidevinduer. Tænk engang - med al den tekniske viden og kunnen, som konstruktørerne er i besiddelse af, kan man ikke finde ud af modvirkende foranstaltninger.

Vi taler meget om arbejdsmiljø, men som i dette tilfælde bliver det blot derved. Det er nu 2 år siden DSB ved et møde i Nyborg blev præsenteret for en lang mangelliste vedrørende forholdene i MR-førerrum. Det blev lovet, at der hurtigt skulle ske ændringer og forbedringer. Og ikke mindst forbedring af opvarmningsforholdene skulle prioriteres højt. Personalet skulle ikke gå en ny vinter i møde med de slette forhold.

Vi har siden da ikke set noget resultat, og nu står vi foran en ny vinter. Vi skal prøve på at undgå en mindre urban tone ved tilkendegivelse af, hvad vi mener om denne langsommelige forretningsgang. Det er imidlertid med undren vi følger denne sags løsning. En løsning som bl.a. påvirkes af designmæssige betæneligheder. Ændringer i førerrummets indre går næppe udover togets ydre og skal derfor ikke kunne forhindre en hurtig løsning. Kravet om at få tætte sidevinduer har derimod mobiliseret designfolkene, som ikke vil følge vore forslag til løsning, fordi den vil ændre togets udseende. Vi er skurprævende ligeglade med al den »designdille«. Vi vil have en arbejdsplads, der er rimelige forhold på. Og det skal være nu.

De hjælper syge med at hente nye kræfter

– Men det største problem er, at vi ikke når ud til dem, vi satser på, d.v.s. folk med arbejdsskader, som gennem rekreation kan vende tilbage til arbejdslivet, siger formanden for Sygekassernes Fond af 31.3.1973

DEN har penge at gøre godt med. Penge, der kan bruges til at hjælpe syge med at hente nye kræfter – gennem rekreation.

»Den« er »Foreningen til oprettelse og drift af sanatorier og til støtte af sygdomsramte borgere – Sygekassernes Fond af 31.3.1973«. Et langt og besværligt navn, vanskeligt at huske.

– Det er måske også forklaringen på, at så få kender fondens eksistens, og at vi ikke »rammer« de mennesker, vi satser på, det vil sige folk med arbejdsskader, men som gennem rekreation eller kurophold har mulighed for at hente nye kræfter og vende tilbage til arbejdspladsen, siger foreningens formand, fhv. folketingsmand *Niels Mørk*, Helsingør.

3000 kr. til hver person

Fonden, der blev oprettet, da sygekasserne gik ind, råder over 3000.000 kr. om året til formålet. Der ydes et tilskud på 3.000 kr. pr. person, i enkelte tilfælde, hvor f.eks. ægtefællen skal med, dog over.

– Vi yder tilskud efter bestemte retningslinier, siger *Niels Mørk*.

1. Der skal være tale om personer i den erhvervsaktive alder, det vil sige op til 67 år.

2. Sygdommen må antages at være opstået i forbindelse med arbejdsmæssige belastninger, eller der må være tale om ansøgere, der er behandlet for en alvorlig sygdom, f.eks. kræft, nyresvigt, hjerte-kredsløbslidelser, og at et kur- eller rekonvalescentophold kan hjælpe til hurtigere at vende tilbage til arbejdet.

3. Kun undtagelsesvis ydes der støtte til pensionister.

4. Der ydes kun tilskud til ophold på egentlige kur- eller rekonvales-



Kur- og rekonvalescenthjemmet Rekreadan på Tenerifes sydspids. Resultaterne herfra er gode.

centhjem og ikke til ophold hos private.

5. Der lægges vægt på lægens udtalelser m.h.t. valg af kursted, og der ydes kun tilskud til de anerkendte hjem.

6. Der ydes principielt ikke tilskud til langtidsophold, d.v.s. over 2 eller 3 uger.

Kun to henvendelser fra fagforbund

I det sidste år har foreningen behandlet 319 ansøgninger. Heraf blev de 226 afslået, fordi de ikke opfyldte betingelserne, oplyser *Niels Mørk*. Og vi måtte med beklagelse konstatere, at der kun kom to henvendelser fra fagforbund, og det vil jo sige de mennesker, vi førtst og fremmest vil henvende os til.

Der er bevilget tilskud til 93 personer, og i 26 tilfælde var der tale om arbejdsbetingede lidelser, mens det i andre tilfælde var anført, at lidelsen *måske* var arbejdsbetinget.

Vil informere tillidsmænd

– Vi har altså gode muligheder for at hjælpe, konstaterede *Niels*

Mørk, og vi har fantastisk gode resultater.

Navnlig er vi stolte af kur- og rekonvalescenthjemmet Rekreadan på sydspidsen af Tenerife. Det er bl.a. det eneste sted af den art, der kan tage dialysepatienter, og dér er for dem mulighed for at børn og ægtefælle kan tage med. Rekreadan er også det sted, vi sender de fleste hen.

Niels Mørk mener, at bedriftslægeordningen, når den kommer i gang, kan hjælpe med til at finde frem til de rette ansøgere.

– Men inden den får startet op, siger han, må vi prøve at gøre et fremstød med de muligheder, der er til stede, dels gennem fagpressen, dels gennem opslag på arbejdspladser og i fagforeninger, og vi vil også prøve at få fagforeningsformændene og tillidsmændene til at omtale foreningen over for deres medlemmer.

Jørgen Hansen

Dårlige og gode sporstopper

4

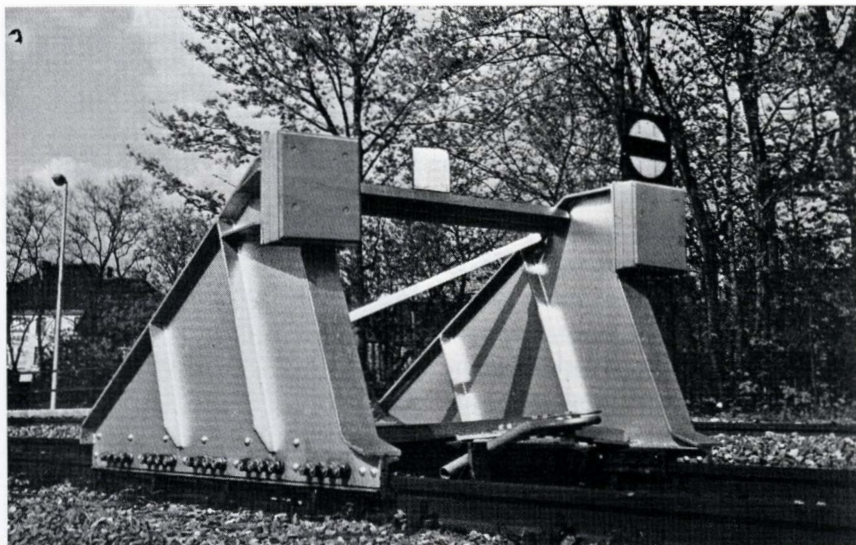
Uanset vittighedstegningen på bagsiden af Dansk Lokomotiv Tidende nr. 8 af 10.9.1980, er det heldigvis yderst sjældent, at DSBs lokoførere skal have »hjælp af en sporstopper« til at standse for enden af et blindt endende togvejsspor. Men alligevel er der i alle blindt endende togvejsspor af sikkerhedsmæssige grunde anbragt en sporstopper.

Desværre viser erfaringen, at nogle af de anvendte typer sporstopper ved påkørsel kan give skader, der står mål med de vittighedstegningen antydede, jf. billede nr. 1.

På grund heraf nedsattes ved DSB for et par år siden en tværor-organisatorisk arbejdsgruppe, der skulle undersøge principperne for anbringelse af sporstopper i togvejsspor.

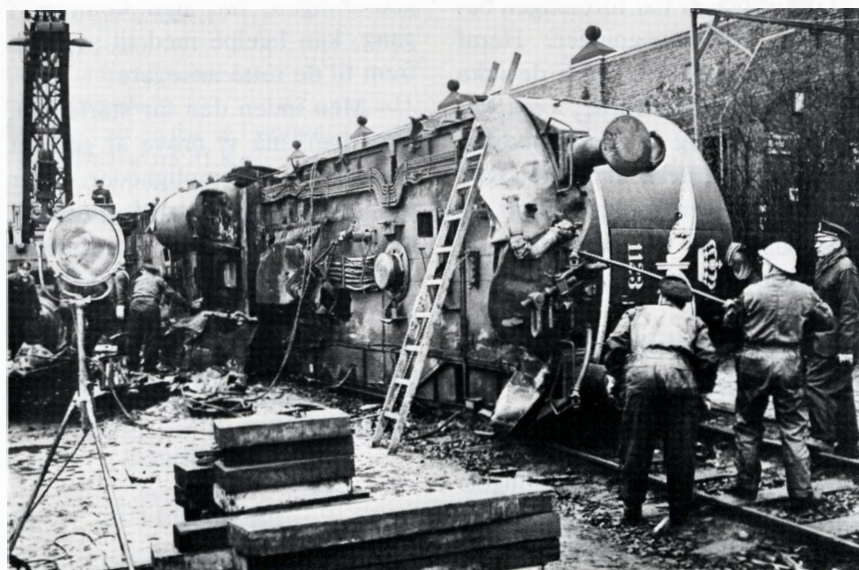
I overensstemmelse med denne gruppes indstilling vedtoges det, at der fremover ved nyanlæg eller ombygninger efter nærmere fastlagte regler skal anvendes bremsende sporstopper i blindt endende togvejsspor.

Ved bremsende sporstopper forstås ikke her den gamle type med



Bremsende sporstopper af fabrikat A. Rawie.

sakse og bevægelige sveller på betonfundament; men derimod en forholdsvis ny type sporstopper med bremseelementer, som fastspændes direkte til hovederne af skinnerne i et normalt spor. Hvis et tog påkører sporstopperen, vil sporstopperen glide baglæns, hvorved der ved friktion mellem sporstopperens bremseelementer og skinnerne udføres et bremsearbejde. En sådan sporstopper er vist på billede nr. 2.



Ved godstogets påkørsel af den faste sporstopper er lokomotivets overdel trykket frem over sporstopperen og er væltet ind over nabosporet.

Fordelen ved denne type sporstopper er, at bremsekraften, bremsearbejdet og retardationen kan beregnes med rimelig sikkerhed, hvorved skader på personer, gods og materiel kan undgås i tilfælde af påkørsel.

Men selv om denne nye type sporstopper, som allerede er opstillet flere steder omkring i landet, er en klar forøgelse af sikkerheden, er der naturligvis grænser for, hvad en sådan sporstopper kan klare.

Alene det forhold, at der skal udføres cirka det samme bremsearbejde for at nedbremse en 400 tons togstamme fra 15 km/h til 0 km/h som at bringe en bil på 1 ton med hastigheden 300 km/h til standning, giver et indtryk af, hvor stort et bremsearbejde en sådan sporstopper f.eks. skal kunne udføre over måske kun en bremselængde på 10 meter.

Mange af de allerede opstillede bremsende sporstopper kan sagtens udføre et sådant bremsearbejde; men man skal ikke anbefale nogen at efterprøve beregningerne. Det må være nok, at de er eftervist ved kontrollerede forsøg.

Di4-lokomotiverne, som skal ind-sættes på Nordlandsbanen, kommer fra Tyskland til Norge i løbet af efteråret og vinteren.

E 120 som NSB-ledelsen fik mulighed for at se i produktionen og køre med i Tyskland har i hovedtræk de samme tekniske løsninger som El 17, som NSB skal anskaffe som vor nye generation elektriske lokomotiver.

Maskindirektør Anfin Øhrn i NSB var med på demonstrationsturen med E 120 og vi bringer hans indtryk af lokomotivet.

Fagfolk over hele Europa har vist stor interesse for dette lok, som er det første hel-elektriske lok med trefaset asynkronmotordrift konstrueret for høje ydelser. For os er loket af speciel interesse, fordi den samme tekniske løsning er anvendt i vort El 17, som skal sættes i drift i 1982, siger direktør Anfin Øhrn. En del konstruktionselementer i E 120 og El 17 er identiske, men lokene adskiller sig væsentligt, når det gælder størrelse. E 120 har en ydelse på 5600 kw og vejer 84 tons, El 17 konstrueres for en kontinuerlig ydelse på 3000 kw og for et akseltryk på 16 ton, det vil sige 64 ton totalvægt.

Demonstrationen af E 120 foregik med loket som forspandslok i ordinært hurtigtog mellem Mannheim og Saarbrücken. Banen tillod ikke de store hastigheder, under mit ophold i førerrummet oversteg hastigheden ikke 120 km/t. Jeg kan derfor ikke udtale mig om lokets egenskaber i det højeste hastighedsområde, men i den mindre hastighed og i start og akselerationsfasen var det i hvert fald overbevisende. Loket er konstrueret til en maks. hastighed på 160 km/t, men skal under prøver være kørt endnu hurtigere.

Loket er et universallokomotiv,



det skal altså være egnet både som eksprestog- og godstoglokomotiv. Demonstrationen gav naturligt nok ingen pegepind med hensyn til dets egenskaber i godstrafik, men der er ingen grund til at tvivle på, at det også i sådan trafik vil svare til forventningerne. Det får vi svar på, når langvarige og omfattende prøver er afsluttet.

Har vi specielle krav at stille i NSB, når det gælder El 17?

Vi skal ikke glemme, at dimensioneringen af dette lok er bestemt af de krav, som måtte sættes til et eksprestoglokomotiv, som skal køre på vor kurverige strækning med højere hastighed end den, som anvendes i dag. Loket måtte derfor være let og det vil være for let for tunge godstog. Vort udgangspunkt har altså været et andet, end det som har bestemt dimensioneringen af det tyske lok.

Der er alligevel dækning for at hævde, at El 17 kan blive et universallok. Op til en vis togvægt vil loket være egnet også for godstrafik, og 2 sammenkoblede lok vil kunne trække det, som er aktuelt af togvægt, siger direktør Øhrn.

Juleunderstøttelse

Lokomotivpersonalets Hjælpefond

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

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

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

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

Lokomotivfører A. Henriksen og Hustrus Legat

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

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

De nye Storebælts-færger

fortsat fra DLT nr. 9

Motorinstallationen

Størstedelen af volumet under spordækket er maskinrum, lager- rum, olietanke, stabiliseringstanke o.s.v.

Motorerne er anbragt i to rum, som kan adskilles vandtæt fra hinanden. Der er 6 hovedmotorer hvoraf de to i det ene rum og de 4 i det andet rum.

Motorerne kan kobles til og fra de to aksler til propellerne. Følgelig kan hver aksel drives af en eller to eller tre motorer. Det kan de for øvrigt ganske uafhængigt af hinanden. Derfor kan færgen teoretisk set godt sejle med en motor drivende den ene propel og tre drivende den anden; i praksis kan to motorer trække den ene propel, medens tre motorer trækker den anden.

Propelbladene har nemlig variabel bladstigning, så de kan nogenlunde tilpasses enhver skibshastighed og ethvert hestekraftoverføringsbehov.

For øvrigt er både motorerne og propellerne fremstillet af »Alpha« i Frederikshavn, som er en del af B&W-komplekset.

Hovedmotorerne har hver 16 cylindre. – De kan udvikle 4240 hk, tilsammen 25.440 hk.

Desuden er der 4 hjælpediesel- motorer, der driver elektriske generatorer. De kan hver yde 1.000 hk. Så hele kraftinstallationen er på ca. 30.000 hk. Desuden er der på brodækket en 250 kw nødstrøms- dieselgenerator.

Normalt skal færgen kun bruge 4

af hovedmotorerne. En femte holdes i reserve, og en sjette kan være under eftersyn eller reparation, evt. adskilt. Dette indebærer, at værftsperioderne kan blive kortvarende, og at færgen næsten altid kan sejle med fuld servicehastighed eller endnu hurtigere.

Færgens hastigheder

Servicehastigheden bliver 17-18 knob. Maksimalhastigheden, med 6 motorer i brug, er 21 knob, dog kun hvor vanddybden er stor.

Ved normal sejlhastighed, d.v.s. når kun 4 motorer udnyttes, er brændstofforbruget 1700-2100 liter pr. tur. Til sammenligning bruger de største intercity-togfærger 1400-1600 liter pr. tur ved samme overfartstid.

Sejlstrækningen mellem Korsør og Nyborg er 25 km, d.v.s. godt 13 sømil. Timetakten kan let opret- holdes. Forf. har under to ture taget tid. Den blev i begge tilfælde 56 minutter.

Færgerne skal ligge i havn en halv time. Det er rigeligt til tømning og fyldning af alle fire spor via de to færgeklappspor. Under en af prøveturene klaredes en tømning af alle sporene på 7 minutter.

Derimod er den halve time faktisk for lidt til at tømme og fylde en tresporet færgespor via en ensporet broklap, så disse færger er nødt til at sejle uden fuldt udnyttet sporkapacitet på mange af turene. Det er meget betydningsfuldt, at de nye

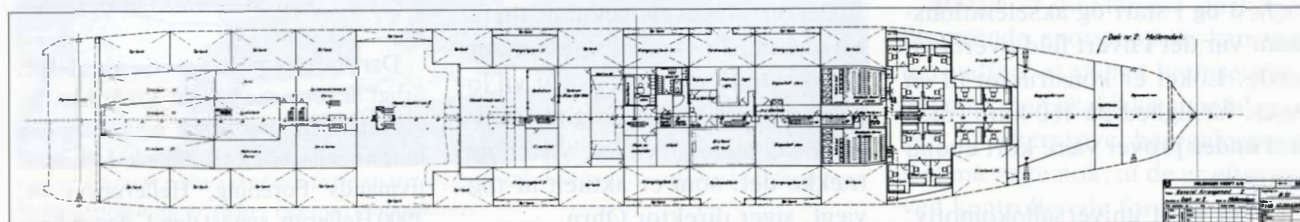
færger kan overholde turplanerne, så de kan udnyttes fuldtud.

En dobbelttur varer 3 timer brutto. Færgerne kan derfor sejle 8 dobbeltture i løbet af et døgn. I dagtimerne skal de hovedsagelig befordre lyntog, intercitytog m.m.; i natterne skal de mest overføre godsvogne.

Tre storfærger og to brede færgelejer bliver derfor tilstrækkeligt til at afvikle næsten hele person- togtrafikken og en stor del af godstrafikken. Men storfærgerne må tit, især i natterne, suppleres med et par ekstra færger af den tresporede type ud over godsfærgen, som sejler i døgndrift.

Vognkapacitet

Færgesporene er så lange, at de på hvert midterspor kan give plads til indtil 6 af DSB's eksprestogsvogne af den korte type, som er 21,7 m lange, og 5 på hvert sidespor eller omvendt. Men da DSB's nyere vogne er længere, 24,5 m, kan der som regel kun overføres 4 hhv. 5 vogne, tilsammen 18 vogne. – Der bliver også plads til dette antal, selv om alle vogne bliver 26,4 m lange, ligesom de længste vogne der bruges på fastlandet. DSB's fremtidige intercitytog, hvoraf to prototyper nu er under bygning, kommer til at bestå af 5 vogne med denne længde. Disse tog bliver ligefrem »skræddersyet« til de 4-sporede færgespor og perroner, så de vogndøre, passagererne benytter, alle kan komme til at stå ud for færgens per-



roner, lige med undtagelse af den forreste vogn på sidesporene.

Alt dette vil resultere i en revolution af Storebæltstogfærgefarten, ja af hele den nationale fjerntrafik, når helhedsplanen af færger og tog bliver fuldt udbygget. – Dette trafik-

system bliver da uden sidestykke i den ganske verden.

Det sker i fuldt omfang et århundrede efter, at Storebælts-togfærgeforbindelsen blev realiseret ved indsættelse af de første to hjulfærger. CEA

Ludvig Holbergs memoirer

Det lille Belt fandt vi saa tilfrossen, at vi trygt kunde gaae over til Middelfart i Fyen, man over det store Belt var lisen ikke sikker, herudover maatte vi blive heele 8 Dage i Nyborg, saasom vi haabede inden den Tiid, at lisen enten skulde brække eller bære. Men det varede alt for længe, hvorudover vi maatte gaae over med en Iis-Baad, og kom vi da den første Dag til Sprogøe, den anden Dag kom vi omsider til Corsør. Endskiønt det er imod min Agt at indflikke Stæders Beskrivelser til en behagelig Fyldekalk i dette mavre Skrift, saa maa jeg dog, efterdi Sprogøe ikke er omtalt i Geographien, opholde mig lidet ved at gjøre en Beskrivelse derover, for at see, om den svarer til sit Navn og Rygte, thi naar de Danske ønske nogen noget ondt, sige de gjerne: Gid du sad paa Sprogøe.

Sprogøe ligger midt imellem Nyborg og Corsør. Om Øens Frugtbarhed kand jeg ikke sige noget vist, thi den Tid havde Sneen bedækket heele Øen. Midt paa Øen ligger Hovedstaden, som er kuns een Familie stærk, thi jeg mindes ikke, at jeg saae et Menneske meere end en gammel Kone og 2 Piger. Statholderen, eller rettere Patriarken, som jeg skulde have lært Regierings-Formen og andre Synderligheder af, var, desverre, borte; men at jeg aldeles kand fyldestgiøre en Geographi Pligt, maa jeg ogsaa tale noget om Folkets Naturell, hvilke, siden de ere afskilte fra an-

dre Folk, leve stedse i deres gamle Ærlighed. Thi den ene Pige, som dog skulde være meere poleret end hendes Søster, tog imod mig med disse Ord: See til Hunden, han pisser paa Veggen. Hvad kand være større Exempel paa den gamle Ærlighed, end dette. Jeg bildte mig ind, at man her kunde finde det Sted, hvor den gamle Oprigtighed, som saa meget bliver berømmet udi de Nordiske Historier, var endnu tilovers, efterdi dette Folk var adskilt fra andre, og derfor ikke kunde komme til at lære vore Tiders Materier; men siden efter fandt jeg dem meere polerede, end de Franske og Italienske selv, saasom de begiærte for en Seng en Nat 2 Daler; dette syntes den Svenske Capitain noget haart, hvorudover han tog sig den Sag paa, og brugte all sin Veltalenhed til at igiennemhegle Kiærlingen derfor, men hun blev derudover meere hidsig, og tog saaledes imod Capitainen, at han maatte lade sin Vrede falde, og undergive hendes Love. Pigerne paa Øen indlagde sig ikke heller liden Ære i denne Strid, thi de hialp deres Moder ærlig, og forsvarede hende mandig imod Capitainen. Jeg troer nok, de havde endda deres Jomfruedom, deels dømmer jeg det af deres kiækhed, hvilken siges at være Kydskheds Tegn, deels ogsaa fordi de boede paa et saa eenligt Sted, hvor de ikke engang kunde skilles derved, ihvor gjerne de end vilde. Vi fik intet andet at spise der, end

lutter stegte og kogte Ænder. Vi kunde ikke faae uden een Seng i det heele Huus, og den leyede en Jomfrue, som var med os, for sin egen Person. Vi andre maatte ligge paa Straae paa Gulvet, undtagen en ung lystig Hollænder, som var en Kiøbmands Søn fra Amsterdam, hvilken bildte sig ind, at det var mageligere at ligge paa Benken; men da han ved Midnats-Tider vaagnede op, og havde baade Hoved-Pine og Verk i Lemmerne af sit haarde Leye, krøb han gandske stiltiendes hen i Seng til Jomfruen, og laae der med ret Hollandsk Koldsindighed lige til om Morgenens; Da nu Jomfruen om Morgenens vaagnede, fandt hun ham endnu snorkende ved sig, hvorudover hun, som hun kunde have Aarsag til, blev ikke lidet forskrækket over denne grove Streg, og sprang med en jomfruelig Bluefærdighed udaf Sengen. Hollænderen kierte sig ikke heller meget efter at holde hende tilbage, men var snarere glad, at han derved fik desmere Rum at række sig. Vi forlod da Sprogøe, og reyste tilig om Morgenens til Corsør. Her paa Reysen var den Svenske Capitain udi stoer Livs Fare. Thi det gaager gjerne saa, at ligesom de, der giørdem vred udi Spill, tabe gjerne, og de, som ere meest bange for Døden, døe snarest, saa faae og de, som ere meest utaalmodige, snarest Fortred. Thi, da han vilde viise en Prøve paa sit Mod, og spatzerede ud af Baaden paa lisen, faldt han ned i et Hull, hvoraf Baads-Folkene dog fik Lykke til at drage ham op af igien med deres Baads-Hager, men han maatte dog for det samme trække sig nøgen af, for at faae andre tørre Klæder paa igien. Hvorpaa han omsider fik en slem Feber, da han kom til Kiøbenhavn, men blev dog endeligen frisk igien, og reyste til Sverrig. *Billeskov Jansen*

T

rækkraften bliver noget centralt i 1980'ernes udviklingsarbejde, siger inden- og udenlandske jernbaneingeniører.

Målet: Lettere, kraftigere maskiner med god energiudnyttelse, lille vedligeholdelsesbehov. Og el-lokoet, thyristoriseret og 3-faset, bliver dominerende.

Der kommer også et »opgør« imellem *det hældende princip* og *konventionel* lokoform.

Opgøret kan blive spændende, bla. fordi flere europæiske baner nu sætter store summer i hældende materiel for at kunne tilbyde størst mulig fart på eksisterende spor.

Omtalen i forrige DLT (nr. 9) af briternes i disse dage køreplanslancerede højhastighedstog, APT – *Advanced Passenger Train* – er blot ét eksempel.

Italienernes »*Pendolino*« tog er et andet – og værd at se nærmere på, for i modsætning til blufærdighed med byggeprisen for »*Pendolino*«-prøvetog er italienerne åbne med det vigtigste: Reaktioner under driften i den meget følsomme »mekanisme«, der er anbragt inde i toget – mennesket.

De italienske statsbaner (FS) beundres mange steder i verden for det hældende »*Pendolino*« tog (lille, indsatte billede i illustrationen), som begyndte strækningsprøvekørsel i 1976 på *Rom-Acona-ruten* (300 km).

Togets maksimumsfart var 250 km/t, nu gearet til 200 km/t, som forklares senere i artiklen.

Hældeanordningen, der tillader (4-vogns-)toget at krænge 10°, består af en specialfjedermekanisme på underrammen.

Strømaftagerne er af sædvanlig type, men med særlig understøtning.

Teknikken virker – altså rent teknisk – godt, har FS-ingeniørerne

konstateret og var med rette stolte og glade, indtil de første samlede kørselsrapporter forelå for nylig, som dæmpede glæden.

Først og fremmest viser svarene på spørgsmål i en passagerundersøgelse, at krængningen kan give »svimmelhed og kvalme, navnlig når passagererne sidder med ryggen i kørselsretningen«.

Følgeligt ændrede ingeniørerne sædekstruktionen med henblik på eventuel fremtidig serieproduktion af »*Pendolini*«er, hvorefter alle sæderygge bliver vendbare, så rejsende altid kan sidde med ansigterne i kørselsretningen.

FS ser ingen fremtid i svimle og køresyge rejsende!

Det pudsige spørgsmål er jo, om menneskets – i nogen grad påduttede? – trang til at føre sig stadig hurtigere igennem tilværelsen uden at være helt klar over, hvad således opnået forholdsvis beskeden »tidsbesparelse« skal bruges til, er forenelig med vor let påvirkelige fysiske og psykiske ligevægt?

Vil netop højhastighedstoget med hældemekanisme i tiden, der nu kommer, vise sig at være mindre populært hos mandskab og passagerer, end det er hos konstruktørerne, fordi *homo sapiens* nu engang befinder sig bedst uden lodret roterende gulv under sig? Erfaringer med »*Pendolino*« toget kunne tyde på det.

Vedligeholdelsesomkostningerne for det hældende tog har også skuffet noget. FS nøjes med at oplyse, at prisen for vedligeholdelsen især vedrørende hældemekanismen »ikke er meget anderledes end for konventionelt materiel«.

Værre er, at sporvedligeholdelsen ved hastigheder over 200 km/t koster uforholdsmæssigt meget mere og nødvendiggjorde den lavere topfart, 200 km/t.

Endeligt har den ca. 20% rejsetidsforkortelse, som ingeniørerne sigtede på i slutningen af 1960erne, da »*Pendolino*«-projektet først blev udformet, ligesom ikke samme store betydning i 1980ernes lavere økonomiske »gear« – og voksende trivselsbevidsthed.

Alt i alt konkluderer FS, er der nu grund til at nære »en vis skepsis til en serieproduktionslevedygtighed«, selv om næsten alle projektets tekniske mål blev nået.

FS har faktisk besluttet at udrette planerne om lancering af højhastighedstrafik i større omfang baseret på hældeteknikken.

Det må dog samtidig fastslås, at *hvis* italienerne – og andre – insisterer på at køre med toghastigheder omkring 200–250 km/t, er hældeprincippet trods alt billigere at anskaffe end helt nye specialsporlæg som f.eks. tilfældet de japanske »shinkanse«-tog.

I stedet for hældende tog har FS og andre baner også kastet sig over forbedring af det thyristoriserede el-loko.

Med thyristorteknikken reguleres motorstrøm direkte. Man hverken ønsker eller behøver længere at forbinde motorer parallelt, udtaler ingeniørerne. Hver motor skal have eget thyristorkredsløb til gavn for størst mulig og mest pålidelig udnyttelse af adhærens og trækraft.

Af særlig interesse er, at der i udviklingen af 1980ernes el-lokoer lægges større vægt end hidtil på arbejdspladsens – førerkabinens – indretning.

Hensigten her rækker fra behageligere og mere praktiske stole samt mere tiltalende »udsmykning« af kabinen til forstærkede, kraft»opsugende« togender for at modvirke trykket ved sammenstød.

Støj- og vibrationsdæmpende



Italienske statsbaners (FS) konventionelle el-loko, E 646, videreudvikles i 1980'erne. El-trækraft vil dominere, men »opgør« kan ventes imellem konventionelt design og »hældeprincippet« som i »Pendolino«-toget (indsat, øverst th.).

konstruktioner med bedre affjæring og forenkling af instrumentudstyr og -arrangement, herunder automatisering for at lette nogle af førerens opgaver, er andre vigtige mål i udviklingen.

Men hensigten er også at undgå over-automatisering!

Ingeniører fremhæver, at det nye udstyr bør ikke være så automatiseret, at det »undergraver førerens intelligens og fratager ham herredømmet over førerfunktionens hovedopgaver«.

Den målsætning er faktisk lidt teknologivurdering i praksis.

I øjeblikket er FS på prototype-stadiet med en videreudvikling af E 646 (billedet), som får bred, kileformet »næse« og alle ønskelige elektroniske hjælpemidler nu til rådighed. Dette kommende el-loko – typebetegnelse E 633 – ventes at blive førende på FS-nettet og i almindelighed i 1980'erne.

El-trækraft og navnlig den thyristoriserede form tegner til at kunne dække homo sapiens' behov endog måske ved hastigheder op til 270 km/t på eksisterende spor, som

franskmændene »leger« med. Hvis vi altså vil »ræse«.

Men ingen siger, at vi absolut skal hælde i svingene og »sluge« svimmelhed og kvalme, bare fordi det nu er teknisk muligt!

UDLANDET I —GLIMT

- PHILIPPINERNE's statsbaner oplyser, at det samlede investeringsbehov til 1982 er beregnet til kr. 920 millioner. Anlægssummen for en ny linje på Mindanao-øen er dog endnu ikke beregnet.

Gavtyve.

- MEXIKO's statsbaner har fået »grønt lys« for investeringer på kr. 11 milliarder over to år – over 100%

mere end forrige bevilling, der skulle strække sig over seks år.

Mexikanere griber bare i olielommerne.

- ALBANIEN's første jernbane-forbindelse med udlandet (40 km) er planlagt fra den nordalbaniske by, Shkoder, til Titograd i Sydjugoslavien.

Det kan aldrig gå helt galt.

- PAKISTAN har købt 30 stk. 1500 hk diesellokoer i Canada. Halvdelen af købesummen dækkes af lån fra Canadas internationale udviklingskontor, den anden halvdel betaler Pakistan af egne valuta-reserver.

Har nogen set noget til 2% kon-tantrabatreglen for nylig?

- JAPAN's statsbaner har vedtaget at bygge en ny linje fra Osakas centrum til den planlagte Kansai storlufthavn. Den valgte linjeføring, der medfører længere rejsetid (56 minutter) end tre alternative forslag – iberegnet en »shinkan-sen«-forlængelse – blev valgt, fordi den er billigst.

Tid »er« penge, så japansk tid »er« for tiden lidt billigere end tidli-gere.

- AUSTRALIEN's nye Tarcoola – Alice Springs linje får soldrevet kommunikationssystem. Sol-cel-lemodulerne oplader batterier, der forsyner systemet på hele den 831 km lange strækning – australske baners hidtil største sol-energi-projekt. Anlægsarbejdet begyndt i 1975 og bliver færdigt til nytår.

Det vil ikke fremme nytårshumø-ret hos sol-energitvivlere.

Vinterrejse 1981 med DJT

10

DJT – danske jernbanemænds turistorganisation – tilbyder alle kolleger og familie vinterophold i det bedste højfjeldsterræn og til kendte sydlige solferiemål – og til rimelige priser.

Bemærk vor fastelavnsrejse til Mainz i februar 1981

Skiferie

Norge – Høvringen i Gudbrandsdalen.

Denne rejse er en grupperejse med rejseleder til Laurgårdseter.

Afrejse: Fredag den 6. marts 1981 med tog fra København kl. 23.00.

Hjemkomst: Søndag den 15. marts 1981 med ankomst til København kl. 8.53.

Rejsen er udsolgt.

Norge – Rapham i Gudbrandsdalen.

Denne rejse sælges til individuelle rejsende og kun på bestilling.

Opholdet finder sted på Norske Jernbanemenns feriehjem, som har en høj standard med bl.a. swimmingpool, badstue og motionsrum.

Alle værelser har dusche og WC.

Godt skiterræn. Ski og støvler må medbringes hjemmefra.

Den bedste rejseforbindelse til Rapham er med tog fra København kl. 23.00, hvilket giver mulighed for rejse i sove- eller liggevogn.

Prisen – som for en voksen for tiden udgør 170 nkr. pr. døgn – omfatter ophold i dobbeltværelse med helpension.

Tillæg for enkeltværelse udgør for tiden 15 nkr. pr. døgn.

Børn mellem 4–18 år, som deler værelse med forældre betaler for tiden 70 nkr. pr. døgn.

Billetpris med FIP-rabatkort Helsingborg–Otta og retur udgør for tiden 377 kr.

Sovevogn København–Oslo–København udgør for tiden 142 kr.

Liggevogn København–Oslo–København udgør for tiden 84 kr.

Norge – Holu i Hallingdalen

Denne rejse sælges til individuelle rejsende og kun på bestilling.

Opholdet finder sted på Norske Jernbanemenns feriehjem, som har en jævn og god standard.

Godt skiterræn – hovedsageligt i skovområde. Ski og støvler medbringes hjemmefra.

Den bedste rejseforbindelse til Holu er med tog fra København kl. 23.00, hvilket giver mulighed for rejse i sove- eller liggevogn.

Prisen – som for en voksen for tiden udgør 112 nkr. pr. døgn – omfatter ophold med helpension.

Børn mellem 5–15 år, som deler værelse med forældre betaler for tiden 56 nkr. pr. døgn.

Billetpris med FIP-rabatkort Helsingborg–Ål og retur udgør for tiden 346 kr.

Sovevogn København–Oslo–København udgør for tiden 142 kr.

Liggevogn København–Oslo–København udgør for tiden 84 kr.

Sverige – Björkliden turiststation

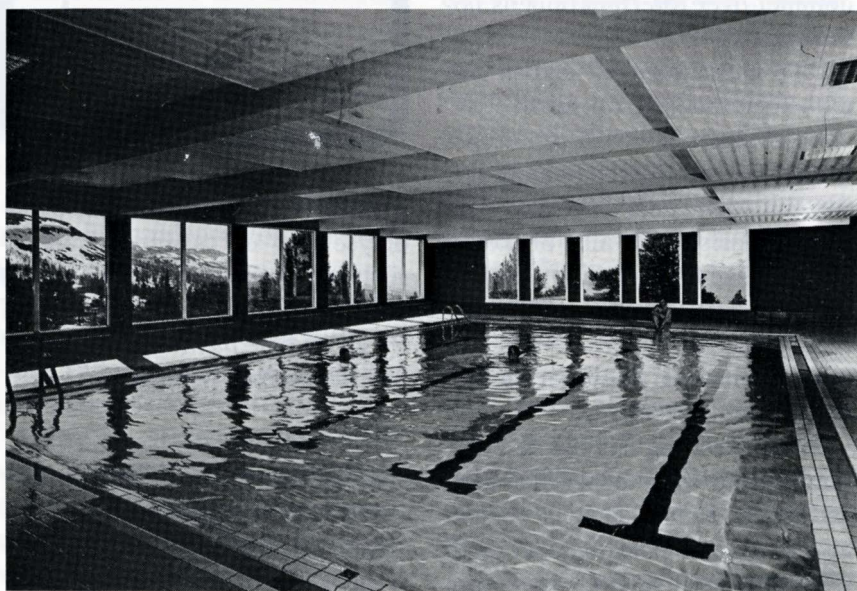
Björkliden turiststation omfatter hotel Fjället, hotel Gammelgården, Låktatjåkko rastehytte og en hytteby med velindrettede hytter for selvhusholdning.

Hytterne ligger pragtfuldt op ad en fjeldskråning med udsigt over Torneträsk og Lappporten. På stationen findes en levnedsmiddelbutik for selvhusholdere.

De store vidders land og et paradis for friluftsmennesker både sommer og vinter. Der findes ingen skønnere fjeldverden og ingen renere luft, idet ingen bilveje endnu når frem hertil.

På hotellerne er der mulighed for ophold med hel- og halvpension. Hytterne er som nævnt indrettet for selvhusholdning, men mulighed for hel- og halvpension er til stede.

Interiør fra Rapham i Norge



Måltiderne indtages da på hotel Fjället.

Der ydes danske jernbanemænd og familie en god rabat i opholdspriserne i Björkliden.

Der kører direkte tog fra Malmø til Björkliden og retur.

Har Björkliden interesse – forlang da specialbrochure.

Billetspris med FIP-rabatkort Malmø-Björkliden og retur udgør for tiden 321 kr.

Sovevogn Malmø-Björkliden-Malmø udgør for tiden 130 kr.

Liggevojn Malmø-Björkliden-Malmø udgør for tiden 78 kr.

Solferie

Til alle rejsemål i de af Stjerne-rejser/Fritidsrejser udgivne programmer for vinteren 1980/81 ydes der alle danske jernbanemænd og familie 150 eller 200 kr. rabat i de programmerede personpriser.

Hvordan bærer jeg mig så ad for at opnå rabatten?

Få fat i et Stjernerejser/Fritidsrejser-program og bestil den ud-

fundne rejse på vor nedenstående adresse.

Så let er det – og det lønner sig. Stjernerejser/Fritidsrejser er kvalitetsrejser til en rigtig pris.

Karnevalsrejse til Mainz

Udrejse 18.02.81 kl. 10.15 fra København med IC-Merkur.

Hjemkomst 22.02.81 kl. 19.40 med IC-Merkur.

Prisen udgør 530 kr. og omfatter et virkeligt godt program med hel-pension, udflugter, karnevalsfest og kammeratligt samvær med tyske jernbanekolleger samt IC-tillæg.

Billetspris med FIP-rabatkort Puttgarden/Flensburg-Mainz og retur udgør for tiden 350 hhv. 363 kr.

Der medfølger rejseleder fra DJT og vi venter os en hel del af denne rejse.

Tøv ikke med at tilmelde jer – vi har kun 24 pladser på denne rejse.

For sommeren 1981 udbydes følgende rejser til salg:

Björkliden	17.07.81 – 26.07.81
Luxembourg	25.07.81 – 30.07.81
Skotland	15.08.81 – 24.08.81
Schweiz	23.08.81 – 30.08.81
Frankrig	05.09.81 – 14.09.81
samt Vodice (Jugoslavien)	
i tiden	16.05.81 – 06.10.81

Der er dansk rejseleder på alle førnævnte rejser.

Forlang allerede nu specialprogram for rejserne.

Vi benytter også her lejligheden til at henvise til vore annoncerede rejsebestemmelser, som udleveres på forlangende.

Med venlig hilsen

Danske jernbanemænds

turistorganisation

DSB rejsebureau Hovedbanegården

Banegårdspladsen

1570 København V

Tlf. 8 - 13572 (Olson)

Vor sommerannoncering følger forventelig i februar måned.

Nu skal løftet om nye jobs i det offentlige indfries

– Jeg anser det for givet, at finansministeren vil reagere positivt på vor henvendelse for at få oprettet nye stillinger inden for det offentlige som kompensation for det tab af arbejdstid, der opstår ved ferieforlængelsen, som de offentligt ansatte selv betaler.

Dette siger LO's næstformand, Knud Christensen, i forbindelse med et møde fornylig i LO mellem hovedorganisationer og forhandlingsberettigede organisationer, som repræsenterer lønmodtagere inden for det offentlige.

På mødet blev der udfærdiget en

henvendelse til finansminister Svend Jakobsen om at få et sammentræde for at få løst problemet med etableringen af de nye stillinger.

Knud Christensen: – Hvis ikke stillingerne oprettes, er der tale om løftebrud overfor de ansatte inden for både stat, amter og kommuner.

I forbindelse med lovindgrebet i overenskomstsituationen i 1979 blev det besluttet, at de to indefrosne dyrtidsportioner ikke fremover skulle tillægges lønnen, men om-sættes i en femte ferieuge, der skal være fuldt gennemført i 1981.

Ferieforlængelsen betyder, at de offentligt ansatte får 2 procent kortere tid til at udføre deres arbejde. Det skal dog ikke give sig udslag i øget arbejdspress eller i forringelse af den offentlige service. For ved lovindgrebet fik de offentligt ansatte fra de ansvarlige politikere løfte om, at tabet af arbejdstid skulle medføre flere ansættelser.

Tabet af arbejdstid på 2 procent svarer til, at der skal oprettes ca. 14.000 nye heltidsstillinger inden for det offentlige. Trods lokale forhandlinger via samarbejdsudvalgene for at få etableret de nye stillinger, er der ikke opnået et tilfredsstillende resultat. Men det vil jo være klart urimeligt, hvis de offentligt ansatte skal betale for ferieforlængelsen to gange. Nemlig ved først at

LO-krav om en solidarisk samfundspolitik

12

miste to dyrtidsportioner og dernæst ved at skulle forøge arbejdstempoet for at indhente det tab af arbejdskraft, ferieførlængelsen medfører, siger Knud Christensen.

Henvendelsen til finansministeren for at få gjort noget ved etableringen af de nye stillinger har LO rettet i samarbejde med Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd (FTF), Akademikernes Centralorganisation (AC), Tjenestemændenes Fællesudvalg (TFU) og Kommunale Tjenestemænds Udvalg (KTU). I henvendelsen hedder det bl.a.:

»Organisationerne erindrer sig, at deres medvirken til at finansiere ferieførlængelsen ved fremtidig bortfald af de to indefrosne dyrtidsportioner, var betinget af, at det offentlige i størst mulig udstrækning ansatte personale til at opveje det tab i arbejdstid, som ferieførlængelsen er.

Organisationerne har kunnet konstatere, at det løfte, som de ansvarlige politikere på daværende tidspunkt afgav til organisationerne, ikke på alle områder er imødekommet i tilstrækkelig grad.

Organisationerne anmoder derfor finansministeren, som arbejdsgiver for det statslige område, om et møde til drøftelse af dette problem og forventer på mødet en redegørelse for, hvad arbejdsgiversiden har foretaget sig for at opfylde det afgivne løfte.

Da problemet er af tilsvarende karakter i amter og kommuner, finder vi det væsentligt, at der ved mødet vil være repræsentanter til stede fra de kommunale og amtslige arbejdsgivere.

Vi forventer herefter, at ministeren snarest belejligt indkalder til et sådant møde.«

Poul Monggaard

– Det er en svær tid for samfundet og danske lønmodtagere. Dermed er det også en svær tid for dansk arbejderbevægelse, sagde LO-formanden, Thomas Nielsen, i sin udførlige redegørelse for de godt 600 deltagere i LO's årlige repræsentantskabsmøde i København.

Men LO-formanden tilføjede, at hvis vi lægger kræfterne sammen, så kan arbejderbevægelsen faktisk ændre udviklingen og gennemføre en alternativ vej:

– Vi må i de kommende år tilrettelægge en økonomisk politik, som vender tendensen i betalingsbalance-udviklingen og ledighedsudviklingen til en gradvis forbedring på *begge* områder.

– Samtidig bør denne indsats tilrettelægges på den nuværende levestandards niveau. Vi gør os ikke de store forhåbninger om nye stigninger i levestandarden i den allernærmeste tid. Men en direkte nedgang kan vore medlemmer næppe holde til.

– Vi er dermed også indforstået med, at den offentlige sektors udvikling fremover må bringes i overensstemmelse med den samlede produktionsudvikling. Men det er ikke det samme som at »nul-stille« eller nedskære, understregede Thomas Nielsen.

Realistisk politik

– I samklang hermed vil en aktiv industripolitik, en planmæssig og restriktiv energipolitisk indsats, en effektiv boligpolitik og en mere retfærdig skattelovgivning, samt en obligatorisk overskudsdeling, være de centrale bidrag, som samlet kan vende udviklingen i samfundet.

– Denne linje, der markerer en realistisk politik for samfundsudviklingen, må være en politik, som vi i fællesskab i arbejderbevægelsen kan stå sammen om. Jeg er ikke

et øjeblik i tvivl om, at en sådan solidarisk samfundspolitik kan stables på benene. Vi bør i lønmodtagernes interesse samle kræfterne herom, i et nyt samarbejde mellem Socialdemokratiet og fagbevægelsen, sagde LO-formanden i sin redegørelse.

Overenskomsterne

Et væsentligt punkt både i formandens beretning og i den efterfølgende debat var de kommende overenskomstforhandlinger på arbejdsmarkedet.

Thomas Nielsen understregede LO's ønske om, at forbundene, også under den nye »køreplan« for forhandlingerne, søger at fastholde den solidariske linje, ligesom man må forsøge at opretholde reallønnen i overenskomstperioden, ikke mindst hvad angår en sikring af de lavest lønnedes realløn. Solidariteten med de lavest lønnede må naturligvis også omfatte de offentligt ansatte, understregede han.

Behovet for ajourføring af ATP-ordningen, at søgne-helligdagsbetalingen og forskellige lønområder blev berørt, og hvad angår arbejdstidsforkortelser peges der især på skifteholdsområdet. Også spørgsmål som teknologiaftaler og bedre tillidsmandsregler ventes at indgå i overenskomstkravene.

– I forbindelse med hele overenskomstsituationen skal jeg også understrege, hvor afgørende det er, at man fra regeringens side erkender sammenhængen med hele den økonomiske politik. Såfremt vi efter en afsluttet overenskomstsituation til foråret, møder indgreb, som indebærer fortsat flerårige reallønnsfald, vil det ganske enkelt »trække tæppet væk« under de resultater, vi har opnået, fastslog Thomas Nielsen.

Udtalelse fra LO's repræsentantskabsmøde 1980

Den internationale økonomiske krise har allerede ramt dansk fagbevægelses medlemmer hårdt gennem et mærkbart reallønsfald, arbejdsløshed og vanskeligheder for opretholdelsen af et rimeligt offentligt serviceniveau.

Dansk fagbevægelses internationale indsats har før givet resultater. Repræsentantskabet bekræfter derfor viljen til – gennem det internationale faglige samarbejde – at forstærke anstrengelserne for at formå regeringerne til at finde sammen om et solidarisk internationalt økonomisk samarbejde, der kan bringe samfundene ud af den nuværende krisetilstand.

I de kommende år er der en åbenbar risiko for, at danske lønmodtagere må imødeset yderligere reallønsfald, stigende offentlige besparelser og en permanent stor arbejdsløshed. Selv om udsigterne for den danske samfundsøkonomi tegner mørkt, er det repræsentantskabets opfattelse, at der kan og bør tilvejebringes en anden økonomisk-politisk hovedlinje.

Siden krisens gennembrud er det trods alt på nogle områder lykkedes den samlede arbejderbevægelse at fastholde reformlinjen: Efterlønsordningen, den udvidede lønmodtagerrepræsentation i A/S-bestyrelser og større åbenhed omkring ejerforholdene i erhvervslivet er gode eksempler herpå. Beskæftigelsesplanerne og det nye samarbejde i Det industripolitiske Kontaktudvalg, om en mere aktiv erhvervspolitik for landbrug og industri, er også positive resultater af arbejderbevægelsens fælles indsats.

Etablering af Lønmodtagernes Dyrtidsfond er et lige så klart udtryk for fagbevægelsens vilje til at investere i fremtiden.

Denne linje bør udbygges og for-

stærkes. Repræsentantskabet erkender det dybt alvorlige betalingsbalanceproblem og bekræfter, at fagbevægelsen fortsat er rede til at medvirke til en solidarisk, flerårig og helhedspræget kriseløsning for det danske samfund.

Betalt frihed

I denne fælles indsats må kampen mod arbejdsløsheden forstærkes. Beskæftigelsesplanerne og en aktiv industripolitik må fastholdes og udbygges. Der må sættes effektivt ind mod den stigende ledighed i byggeriet, først og fremmest gennem en væsentlig og varig forøgelse af det almennyttige byggeri. Byfornyelsesloven bør gennemføres snarest muligt, og den energibesparende indsats forstærkes. Ungdomsarbejdsløsheden må imødegås bl.a. gennem en forstærket udbygning af EFG-uddannelsen og ungdomsgaranti-ordningen.

Indførelse af betalt frihed til voksenuddannelse må indtage en central plads i reformarbejdet. Ordningen vil på én gang imødekomme et betydeligt uddannelsesefterslæb for størstedelen af fagbevægelsens medlemmer og samtidig være et vigtigt bidrag til en mere solidarisk fordeling af den eksisterende arbejdsmængde.

En tiltrængt reform på bolig- og skatteområdet er ligeledes en forudsætning for langsigtede løsninger af de samfundsøkonomiske hovedspørgsmål. Endelig er det repræsentantskabets faste overbevisning, at den obligatoriske over-skudsdeling, som starten på det økonomiske demokrati, hører med til en varig løsning på 80'ernes samfundsproblemer.

Ved de kommende overenskomstforhandlinger er det repræsentantskabets opfattelse, at det er absolut påkrævet at fastholde den

solidariske lønpolitik. Det gælder såvel inden for den private som den offentlige sektor, ligesom de offentligt ansattes løn- og arbejdsvilkår ikke må forringes i forhold til det private arbejdsmarked.

Samtidig må reallønnen fastholdes under den kommende overenskomstperiode. Et fortsat reallønsfald vil være uacceptabelt for såvel levestandarden som beskæftigelsen. Derfor afviser repræsentantskabet ethvert yderligere forsøg på en forringelse af den automatiske dyrtidsregulering.

Repræsentantskabet konstaterer, at den nuværende ATP-ordning er udhulet kraftigt af inflationen og bekræfter nødvendigheden af, at den solidariske ATP-pension videreføres på grundlag af en tiltrængt ajourføring.

Hovedaftalen

Repræsentantskabet støtter det på internationalt plan rejste krav om en koordineret arbejdstidsnedsættelse.

Repræsentantskabet har endvidere noteret sig, at der specielt for skifteholdsarbejdere er et stort behov for en ajourføring af arbejdstiden. Tilsvarende gælder en tilpasning af søgne-helligdagsbetalingen.

Repræsentantskabet skal samtidig pege på krav, som ikke direkte belaster omkostningsniveauet, herunder bedre tillidsmandsregler og afspadsring af overarbejde. Den påtænkte rammelov for begrænsning af overarbejde vil i denne forbindelse være et positivt bidrag.

Repræsentantskabet ser frem til, at forhandlingerne om en revision af Hovedaftalen munder ud i en regulering af arbejdsgivernes ledelsesret, herunder en tiltrængt forbedring af bl.a. reglerne om usagli-

ge afskedigelser, som bedre kan værne den enkelte mod overgreb.

En fornuftsbetonet anvendelse af nye teknologiske resultater er en forudsætning for videreudvikling af erhvervslivet og opretholdelse af konkurrenceevnen. Med henblik på en bedre udnyttelse af de positive sider og en begrænsning af de negative følger for bl.a. beskæftigelsen bør der snarest på arbejdsmarkedet etableres egentlige teknologiaftaler, som mere direkte inddrager medarbejderne i indførelsen af ny teknik på arbejdspladserne.

Med dette udgangspunkt be-

kræfter repræsentantskabet fagbevægelsens vilje til – i direkte forhandling mellem overenskomstparterne – selvstændigt at nå frem til løsninger. Så meget mere afgørende er det, at de resultater, som måtte opnås ad forhandlingens vej, ikke senere udhules af nye stramninger i den økonomiske politik.

Denne sammenhæng og hele perspektivet for 80'erne understreger nødvendigheden af, at Socialdemokratiet, fagbevægelsen og kooperationen finder sammen om en solidarisk linje for de kommende års samfundsøkonomiske udvikling.

Energi – i går, i dag og i morgen

Danmarks tekniske Museums og energiministeriets nye særudstilling har fået titlen »Energi – i går, i dag og i morgen«.

Udstillingen åbnedes mandag den 20. oktober kl. 14 af energiminister Poul Nielson og holdes åben til 15. marts 1981, alle dage kl. 10–17.

En række udstillingsgenstande er hentet fra energiministeriets sommerudstilling i Legoland. Hertil kommer en lang række værktøjer, maskiner og modeller, dels fra museets egne samlinger, dels fra andre museer, virksomheder og institutioner i ind- og udland. Udstillingen henvender sig både til børn og voksne. F.eks. bliver der fremstillet undervisningsmaterialer af museets Skoletjeneste til brug for skolerne ved besøget og det videre arbejde med emnet energi.

Under gennemgang af udstillingen begynder man i en hule, hvor de udstillede effekter leder tanken hen

forløberen for benzinmotoren – hvorefter man når til elektricitetens tidsalder.

Den største del af udstillingen omfatter nutiden og fremtiden. Man viser kraftværksturbiner, varmekraftværker, atomkraftværker, vindmøller og solceller. Man viser, hvorledes der bores efter olie og efter varme dybt nede i jorden, og man behandler også mulighederne for at spare energi.

Da udstillingen etableres på et museum, er det naturligt at bringe visse historiske indslag. Man får på den måde f.eks. oplyst, at man allerede for mange år siden arbejdede med de energiproblemer, der er aktuelle og livsvigtige for os i dag. Man trækker måske på smilebåndet, når man ser et forsøg på at lave en evighedsmaskine, men man har flere eksempler på, at verdenskendte, fremragende forskere begyndte med evighedsmaskinerne.

Mere end nogen sinde lægges der vægt på forskning og ikke mindst på energiområderne. Der er behov for flere opfindelser, og der er behov for at afprøve de resultater, som opfindere og forskere i første omgang nedfælder på papiret.

Mange af de udstillede effekter vises i bevægelse, og en række oplysninger bringes via lysbilleder og lyd. Ved at afprøve en såkaldt energicykel kan man f.eks. få et indtryk af, hvor lidt energi et menneske kan præstere. Som et slags vartegn for udstillingen har man, ved hjælp fra flere sider, fremstillet en ca. 2,5 m høj varmluftballon, der automatisk kan bevæges op og ned.

på de første menneskers ikke særlig tekniske tilværelse. I godt 200.000 år levede vi som jægere, fiskere og samlere, og i 6000 år var vi landmænd. Først i de sidste 100 år er industrien vundet frem, og samtidig er der opstået et stadigt stigende behov for at bruge jordens energikilder.

Under den videre gennemgang passerer man forbi den klassiske plov, hestegangen, sejskibet, vindmøllen og vandmøllen. Man redegør for, hvorledes menneskets muskelkraft blev suppleret med dyrenes muskelkraft, og hvordan man dernæst søgte at udnytte vind- og vandkraft. Næste skridt blev dampmaskinen. Den første kom til Danmark i slutningen af 1700-tallet.

Man passerer en kulmine. I mange år blev kullene udgravet med hakker og spader i dybe gange. En stor model viser, hvorledes man i dag også udvinder kul fra jordens overflade. Så følger gasmotoren –

Udstilling: Ndr. Strandvej 23, 3000 Helsingør.

Med venlig hilsen
Danmarks Tekniske Museum.

Livrenter – et nyt tilbud fra Alka Forsikring til personer over 50 år

Livrenter er en pensionsmulighed for mennesker der er fyldt 50 år. Mod et eller flere indskud efter denne alder, opnås en livsvarig livrenteudbetaling, der starter på et nærmere fastsat tidspunkt.

Livrente er noget nyt i ALKA, idet selskabet først optog denne forsikringsform i forbindelse med en ændring i pensionsbeskatningsloven, således at det ikke er skattebesparelsen der er det væsentlige mere, men derimod supplerende af alderspensionen.

Hvorfor livrente og til hvem?

At blive pensionist eller efterlønsmodtager betyder på mange måder en ændret livsform, oftest på grund af den økonomiske situation.

ALKA har det indtryk, at mange føler sig utrygge og usikre overfor konsekvenserne af et arbejdsophør. Denne utryghed eller usikkerhed må for visse aldersgrupper være helt naturlig, idet mulighederne for, privat at sikre et supplement til den offentlige pension, først rigtigt har udviklet sig i de seneste årtier, og vel i dag er blevet en naturlig ting for yngre aldersgrupper.

Betingelserne for at tegne livrenter

Livrente er som nævnt forbeholdt personer der er fyldt 50 år, og oprettes uden krav om helbredsoplysninger.

ALKA tilbyder tegning af livrenter for engangs-indskud på minimum kr. 10.000.

Indskuddet er fuldt fradragsberettiget på selvangivelsen. Højeste fradrag der kan opnås indenfor 1 år er kr. 25.000.

Indskuddet placeres af ALKA til en meget høj forrentning, afpasset efter gældende markedsrente på tegningstidspunktet. Forrentningsmulighederne på påtegningstidspunktet er således afgørende

for beregningen af størrelsen af livrenteudbetalingen.

Til trods for ændringer i renteforholdene efter tegningen, sker der ingen ændringer i de beregnede livrenter.

Udbetalingstidspunktet kan tidligst være fra indskyderens 60. år.

Udbetalingerne er livsvarige, og udbetales månedsvis.

Livrenteydelserne er almindelig skattepligtig indkomst for modtageren.

Ægtefælle kan medforsikres på en livrente, og indtræder da i retten til den livsvarige ydelse, i tilfælde af indskyderens død.

Livrenten kan efter visse regler udvides med en garanti, hvorefter udbetaling garanteres i et vist årsmål.

Hvis forsikrede dør i garantiperioden, udbetales livrenten således i resten af rantiperioden til afdødes nærmeste pårørende.

Hvorfor livrenter i ALKA Liv?

ALKA har været i tvivl om rigtigheden i at reklamere for en forsikringsform der stiller krav om en minimumsydelse på kr. 10.000.

Imidlertid har vi fået bekræftet vor formodning i kundekredsen om

både behov og muligheder. Der har fra mange sider været en positiv reaktion, bl.a. fra kunder der ser Alka's livrentetilbud som et alternativ til at sætte pengene i banken til alderdommen.

Et tilbuds-eksempel

Til belysning af virkemåde, kan vi opstille følgende eksempel på en livrente, der er beregnet ud fra en rentesats på 18%.

Et ægtepar, hvor manden er 50 år og hustruen er 48 år, kan med et indskud på kr. 10.000 opnå en livrenteydelse på årligt kr. 6.623.

Ovenstående ydelse udbetales livsvarigt fra mandens fyldte 60. år, dog mindst i garanteret 15 år.

Den samlede mindsteudbetaling der således er garanteret på denne livrenteforsikring udgør 15 år à kr. 6.623, eller ialt kr. 99.345.

ALKA's landsdækkende net af veluddannede assurandører er, ligesom hovedkontoret, altid til disposition med yderligere oplysninger og tilbud på livrente, såvel som alle øvrige forsikringsarter.

Ring blot til ALKA's service-telefon (01) 11 57 10, lokal 40.

Emolumenter pr. 1. oktober 1980

Ydelsens art		1.-22. lrm.	Fra og med 29. dag
Timepenge		4,45	2,95
Fulde dagpenge		98,70	-
Tillæg for 1.-4. dag		4,20	-
Nedsatte dagpenge		-	65,80
Hotel-dispositionsbeløb	København	197,00	131,00
	Øvrige land	146,00	97,00
Natophold uden dokumentation	Fast godtgørelse	81,50	-
	Nedsat godtgørelse	-	54,50
Køpenge		3,90	-
Rangergodtgørelse		1,95	-
Natpenge	Kl. 17-22	6,20	-
	Kl. 22-6	10,28	-
For tjeneste på lørdage efter kl. 14 samt mandage fra kl. 0 ⁰⁰ -04 ⁰⁰		13,44	-
For tjeneste på søn- og helligdage fra 0 ⁰⁰ -24 ⁰⁰ grundlovsdag efter kl. 12 ⁰⁰ og juleaftensdag efter kl. 14 ⁰⁰		17,64	-
For 3-delt tjeneste		11,28	-
For delt tjeneste udov. 11. time		3,16	-

For afkorting af fridage pr. time, afrundet nedad = 9,35

OVERSIGT 1: Skalatrin 1-39: Løn 1. oktober 1980

Ska- la- trin	Grund- sats	A.P. tillæg	Stedstillæg m.v. efter sats						S.P. tillæg	Tjaktreguleringsstillæg efter sats					
			VI	V	IV	III	II	I		VI	V	IV	III	II	I
1	39.012,00	5.384,00	7.644,00	6.468,00	5.291,00	4.115,00	2.938,00	1.762,00	1.170,36	8.359,35	8.174,60	7.989,70	7.804,95	7.620,04	7.435,29
2	40.085,00	5.384,00	7.831,00	6.626,00	5.421,00	4.216,00	3.011,00	1.806,00	1.202,55	8.562,36	8.373,05	8.183,74	7.994,44	7.805,13	7.615,83
3	41.187,00	5.384,00	8.023,00	6.788,00	5.554,00	4.320,00	3.086,00	1.852,00	1.235,61	8.770,84	8.576,82	8.382,96	8.189,10	7.995,23	7.801,37
4	42.320,00	5.384,00	8.220,00	6.956,00	5.691,00	4.427,00	3.163,00	1.899,00	1.269,60	8.985,12	8.786,55	8.587,81	8.389,24	8.190,66	7.992,09
5	43.484,00	5.384,00	8.422,00	7.127,00	5.832,00	4.537,00	3.242,00	1.947,00	1.304,52	9.205,20	9.001,76	8.798,31	8.594,87	8.391,43	8.187,98
6	44.679,00	5.384,00	8.630,00	7.304,00	5.977,00	4.650,00	3.324,00	1.997,00	1.340,37	9.431,25	9.222,93	9.014,46	8.805,99	8.597,67	8.389,20
7	45.908,00	5.384,00	8.844,00	7.485,00	6.126,00	4.766,00	3.407,00	2.048,00	1.377,24	9.663,73	9.450,24	9.236,74	9.023,08	8.809,58	8.596,08
8	47.171,00	5.384,00	9.064,00	7.671,00	6.278,00	4.886,00	3.493,00	2.100,00	1.415,13	9.902,67	9.683,83	9.464,99	9.246,30	9.027,46	8.808,62
9	48.468,00	5.384,00	9.289,00	7.862,00	6.433,00	5.008,00	3.581,00	2.154,00	1.454,04	10.147,89	9.923,70	9.699,52	9.475,34	9.251,16	9.026,98
10	49.801,00	5.384,00	9.521,00	8.059,00	6.597,00	5.134,00	3.672,00	2.209,00	1.494,03	10.400,03	10.170,35	9.940,67	9.710,83	9.481,15	9.251,31
11	51.170,00	5.384,00	9.760,00	8.261,00	6.762,00	5.264,00	3.765,00	2.266,00	1.535,10	10.659,10	10.423,61	10.188,11	9.952,78	9.717,28	9.481,79
12	52.577,00	5.384,00	10.004,00	8.468,00	6.933,00	5.397,00	3.861,00	2.325,00	1.577,31	10.925,10	10.683,80	10.442,65	10.201,34	9.960,04	9.718,73
13	54.023,00	5.384,00	10.256,00	8.682,00	7.107,00	5.533,00	3.959,00	2.385,00	1.620,69	11.198,67	10.951,40	10.703,96	10.456,69	10.209,41	9.962,14
14	55.509,00	5.384,00	10.515,00	8.901,00	7.287,00	5.674,00	4.060,00	2.446,00	1.665,27	11.479,82	11.226,26	10.972,70	10.719,29	10.465,74	10.212,18
15	57.035,00	5.384,00	10.780,00	9.126,00	7.472,00	5.818,00	4.164,00	2.510,00	1.711,05	11.768,37	11.508,53	11.248,69	10.988,84	10.729,00	10.469,16
16	58.604,00	5.384,00	11.053,00	9.357,00	7.662,00	5.966,00	4.270,00	2.575,00	1.758,12	12.065,15	11.798,71	11.532,42	11.265,98	10.999,54	10.733,25
17	60.215,00	5.384,00	11.333,00	9.595,00	7.857,00	6.118,00	4.380,00	2.642,00	1.806,45	12.369,82	12.096,78	11.823,74	11.550,54	11.277,50	11.004,46
18	61.871,00	5.384,00	11.622,00	9.839,00	8.057,00	6.275,00	4.493,00	2.710,00	1.856,13	12.683,18	12.403,07	12.123,12	11.843,17	11.563,21	11.283,10
19	63.573,00	5.384,00	11.376,00	9.632,00	7.887,00	6.143,00	4.399,00	2.654,00	1.820,73	12.906,36	12.632,37	12.358,23	12.084,25	11.810,27	11.536,13
20	65.321,00	5.384,00	11.111,00	9.408,00	7.704,00	6.000,00	4.298,00	2.594,00	1.781,96	13.133,24	12.865,70	12.598,00	12.330,31	12.062,92	11.795,22
21	67.117,00	5.384,00	10.825,00	9.167,00	7.507,00	5.846,00	4.188,00	2.528,00	1.739,67	13.363,82	13.103,35	12.842,56	12.581,62	12.321,15	12.060,36
22	68.963,00	5.384,00	10.518,00	8.908,00	7.294,00	5.681,00	4.071,00	2.457,00	1.693,73	13.598,38	13.345,45	13.091,89	12.838,49	12.585,56	12.332,00
23	70.860,00	5.384,00	10.189,00	8.629,00	7.066,00	5.504,00	3.944,00	2.381,00	1.643,95	13.836,89	13.591,82	13.346,27	13.100,88	12.855,80	12.610,26
24	72.808,00	5.384,00	9.836,00	8.331,00	6.822,00	5.313,00	3.809,00	2.300,00	1.590,13	14.079,01	13.842,58	13.605,51	13.368,45	13.132,17	12.895,11
25	74.810,00	5.384,00	9.458,00	8.012,00	6.561,00	5.110,00	3.663,00	2.212,00	1.532,11	14.325,03	14.097,86	13.869,91	13.641,96	13.414,63	13.186,68
26	76.868,00	5.384,00	9.055,00	7.672,00	6.282,00	4.892,00	3.508,00	2.119,00	1.469,72	14.575,23	14.357,96	14.139,59	13.921,22	13.703,79	13.485,58
27	78.982,00	5.384,00	8.626,00	7.309,00	5.984,00	4.660,00	3.343,00	2.019,00	1.402,72	14.829,42	14.622,51	14.414,36	14.206,36	13.999,46	13.791,46
28	81.154,00	5.384,00	8.168,00	6.922,00	5.667,00	4.413,00	3.166,00	1.912,00	1.330,93	15.087,41	14.891,66	14.694,50	14.497,50	14.301,59	14.104,59
29	83.385,00	5.384,00	7.682,00	6.511,00	5.330,00	4.150,00	2.979,00	1.799,00	1.254,11	15.349,48	15.165,51	14.979,98	14.794,60	14.610,64	14.425,26
30	85.678,00	5.384,00	7.164,00	6.073,00	4.972,00	3.870,00	2.779,00	1.678,00	1.172,08	15.615,44	15.444,05	15.271,08	15.097,96	14.926,56	14.753,59
31	88.035,00	5.384,00	6.615,00	5.609,00	4.591,00	3.574,00	2.567,00	1.549,00	1.084,59	15.885,74	15.727,69	15.567,76	15.407,99	15.249,79	15.089,87
32	90.455,00	5.384,00	6.033,00	5.117,00	4.187,00	3.259,00	2.342,00	1.413,00	991,39	16.159,84	16.015,94	15.869,84	15.724,05	15.579,99	15.434,04
33	92.943,00	5.384,00	5.417,00	4.596,00	3.760,00	2.925,00	2.103,00	1.268,00	892,25	16.439,38	16.309,38	16.178,05	16.046,87	15.917,73	15.786,55
34	95.499,00	5.384,00	4.764,00	4.043,00	3.307,00	2.571,00	1.850,00	1.115,00	786,91	16.720,77	16.607,50	16.491,88	16.376,25	16.262,98	16.147,51
35	98.125,00	5.384,00	4.073,00	3.459,00	2.828,00	2.197,00	1.583,00	952,00	675,10	17.007,20	16.910,74	16.811,61	16.712,48	16.616,02	16.516,89
36	100.824,00	5.384,00	3.343,00	2.842,00	2.322,00	1.802,00	1.300,00	781,00	556,55	17.297,90	17.219,19	17.137,50	17.055,81	16.976,95	16.895,41
37	103.596,00	5.384,00	2.573,00	2.190,00	1.787,00	1.385,00	1.001,00	599,00	430,96	17.592,69	17.532,52	17.469,20	17.406,05	17.345,72	17.282,57
38	106.445,00	5.384,00	1.759,00	1.502,00	1.223,00	944,00	686,00	407,00	298,05	17.891,50	17.851,13	17.807,30	17.763,47	17.722,94	17.679,10
39	109.372,00	5.384,00	902,00	776,00	627,00	479,00	353,00	205,00	157,50	18.194,62	18.174,83	18.151,42	18.128,17	18.108,37	18.085,12

Dyrtids-tillæg	Ureguleret tillæg	Aktion i alt efter sats						Månedsløn i alt efter sats						Skala-trin
		VI	V	IV	III	II	I	VI	V	IV	III	II	I	
14.976,00	480,00	77.025,71	75.664,96	74.303,06	72.942,31	71.580,40	70.219,65	64.18,82	6.305,42	6.191,93	6.078,54	5.965,05	5.851,65	1
14.976,00	480,00	78.520,91	77.126,60	75.732,29	74.337,99	72.943,68	71.549,38	6.543,43	6.427,24	6.311,04	6.194,86	6.078,66	5.962,47	2
14.976,00	480,00	80.056,45	78.627,43	77.199,57	75.771,71	74.343,84	72.915,98	6.671,39	6.552,30	6.433,31	6.314,32	6.195,33	6.076,35	3
14.976,00	480,00	81.634,72	80.172,15	78.708,41	77.245,84	75.783,26	74.320,69	6.802,90	6.681,03	6.559,05	6.437,17	6.315,29	6.193,40	4
14.976,00	480,00	83.255,72	81.757,28	80.258,83	78.760,39	77.261,95	75.763,50	6.937,99	6.813,12	6.688,25	6.563,38	6.438,51	6.313,64	5
14.976,00	480,00	84.920,62	83.386,30	81.850,83	80.315,36	78.781,04	77.245,57	7.076,73	6.948,87	6.820,92	6.692,96	6.565,10	6.437,14	6
14.976,00	480,00	86.632,97	85.060,48	83.487,98	81.914,32	80.341,82	78.769,32	7.219,43	7.088,38	6.957,34	6.826,21	6.695,17	6.564,12	7
14.976,00	480,00	88.392,80	86.780,96	85.169,12	83.558,43	81.946,59	80.334,75	7.366,09	7.231,76	7.097,44	6.963,22	6.828,90	6.694,58	8
14.976,00	480,00	90.198,93	88.547,74	86.896,56	85.245,38	83.594,20	81.943,02	7.516,59	7.378,99	7.241,39	7.103,80	6.966,16	6.828,59	9
14.976,00	480,00	92.056,06	90.364,38	88.672,70	86.979,86	85.288,18	83.593,34	7.671,36	7.530,39	7.389,41	7.248,35	7.107,37	6.966,31	10
14.976,00	480,00	93.484,20	91.749,71	90.015,21	88.281,88	86.547,38	84.812,89	7.790,37	7.645,83	7.501,28	7.356,84	7.212,30	7.067,76	11
14.976,00	480,00	95.443,41	93.666,11	91.889,96	90.112,65	88.335,35	86.558,04	7.953,64	7.805,53	7.657,52	7.509,41	7.361,30	7.213,19	12
14.976,00	480,00	97.458,36	95.637,09	93.814,65	91.993,38	90.172,10	88.350,83	8.121,55	7.969,77	7.817,90	7.666,14	7.514,36	7.362,58	13
14.976,00	480,00	99.529,09	97.661,53	95.793,97	93.927,56	92.060,01	90.192,45	8.294,11	8.138,48	7.982,85	7.827,32	7.671,69	7.516,06	14
14.976,00	480,00	101.654,42	99.740,58	97.826,74	95.912,89	93.999,05	92.085,21	8.471,22	8.311,73	8.152,25	7.992,76	7.833,27	7.673,78	15
14.976,00	480,00	103.840,27	101.877,83	99.916,54	97.954,10	95.991,66	94.030,37	8.653,37	8.489,83	8.326,39	8.162,86	7.999,32	7.835,88	16
14.976,00	480,00	106.084,27	104.073,23	102.062,19	100.049,99	98.038,95	96.027,91	8.840,37	8.672,79	8.505,20	8.337,52	8.169,93	8.002,34	17
14.976,00	480,00	108.392,31	106.329,20	104.267,25	102.205,30	100.143,34	98.080,23	9.032,71	8.860,78	8.688,95	8.517,13	8.345,30	8.173,37	18
14.976,00	480,00	110.036,09	108.018,10	105.998,96	103.980,98	101.963,00	99.943,86	9.169,68	9.001,52	8.833,26	8.665,10	8.496,93	8.328,67	19
14.976,00	480,00	111.707,20	109.736,66	107.764,96	105.793,27	103.823,88	101.852,18	9.308,95	9.144,74	8.980,43	8.816,12	8.652,01	8.487,70	20
14.976,00	480,00	113.405,49	111.487,02	109.566,23	107.644,29	105.725,82	103.805,03	9.450,49	9.290,61	9.130,55	8.970,38	8.810,51	8.650,44	21
14.976,00	480,00	115.133,11	113.270,18	111.402,62	109.536,22	107.673,29	105.805,73	9.594,44	9.439,21	9.283,58	9.128,04	8.972,79	8.817,16	22
14.976,00	480,00	116.889,84	115.084,77	113.276,22	111.468,83	109.663,75	107.855,21	9.740,84	9.590,42	9.439,70	9.289,08	9.138,66	8.987,95	23
14.976,00	480,00	118.673,14	116.931,71	115.185,64	113.439,58	111.699,30	109.953,24	9.889,46	9.744,33	9.598,83	9.453,32	9.308,30	9.162,80	24
14.976,00	480,00	120.485,14	118.811,97	117.133,02	115.454,07	113.779,74	112.100,79	10.040,45	9.901,02	9.761,10	9.621,19	9.481,66	9.341,75	25
14.976,00	480,00	122.327,95	120.727,68	119.119,31	117.510,94	115.909,51	114.302,30	10.194,02	10.060,66	9.926,62	9.792,60	9.659,15	9.525,21	26
14.976,00	480,00	124.200,14	122.676,23	121.143,08	119.611,08	118.087,18	116.555,18	10.350,04	10.223,05	10.095,28	9.967,62	9.840,63	9.712,95	27
14.976,00	480,00	126.100,34	124.658,59	123.206,43	121.755,43	120.312,52	118.861,52	10.508,39	10.388,25	10.267,23	10.146,31	10.026,07	9.905,16	28
14.976,00	480,00	128.030,59	126.675,62	125.309,09	123.943,71	122.588,75	121.223,37	10.669,23	10.556,32	10.442,44	10.328,66	10.215,74	10.101,96	29
14.976,00	480,00	129.989,52	128.727,13	127.453,16	126.178,04	124.915,64	123.641,67	10.832,48	10.727,29	10.621,12	10.514,86	10.409,66	10.303,50	30
14.976,00	480,00	131.980,33	130.816,28	129.638,35	128.461,58	127.296,38	126.118,46	10.998,38	10.901,38	10.803,22	10.705,15	10.608,05	10.509,89	31
14.976,00	480,00	133.999,23	132.939,33	131.863,23	130.789,44	129.728,38	128.653,43	11.166,62	11.078,30	10.988,62	10.899,14	10.810,72	10.721,13	32
14.976,00	480,00	136.050,61	135.100,63	134.133,30	133.167,12	132.215,98	131.249,80	11.337,57	11.258,40	11.177,80	11.097,27	11.018,01	10.937,50	33
14.976,00	480,00	138.130,68	137.296,41	136.444,79	135.593,16	134.758,89	133.908,42	11.510,90	11.441,38	11.370,42	11.299,44	11.229,92	11.159,05	34
14.976,00	480,00	140.240,30	139.529,84	138.799,71	138.069,58	137.359,12	136.628,99	11.686,71	11.627,50	11.566,66	11.505,82	11.446,61	11.385,77	35
14.976,00	480,00	142.381,45	141.801,74	141.200,05	140.598,36	140.017,50	139.416,96	11.865,14	11.816,83	11.766,68	11.716,54	11.668,14	11.618,10	36
14.976,00	480,00	144.552,65	144.109,48	143.643,16	143.178,01	142.733,68	142.268,53	12.046,07	12.009,14	11.970,28	11.931,52	11.894,49	11.855,73	37
14.976,00	480,00	146.753,55	146.456,18	146.133,35	145.810,52	145.511,99	145.189,15	12.229,48	12.204,70	12.177,80	12.150,89	12.126,02	12.099,11	38
14.976,00	480,00	148.986,12	148.840,33	148.667,92	148.496,67	148.350,87	148.179,62	12.415,53	12.403,38	12.389,01	12.374,75	12.362,60	12.348,33	39

Note 1: Husk bestemmelse om GARANTIBETALING:
Mindstelen = 36,35 kr./time = 75.608 kr./årlig = 6.300,67 kr./mdl.

Ar	Måned	Måned- indeks	Regu- lerings- pristal	Dyrtidstillæg til tjenestemænd pr. måned
1979	januar	135,3	135,4	1.4.79: 936 kr.
	februar	136,1		
	marts	137,2		
	april	137,8	137,0	
	maj	140,5		
	juni	141,8		
	juli	142,6	141,6	1.10.79: 1.144kr.
	august	144,2		
	september	145,8		
	oktober	146,6	145,5	
	november	148,6		
	december	148,9		
1980	januar	150,0	145,5 ¹⁾	1.4.80: 1.144kr.
NULSTILLING 1.1.1980 ²⁾				
1980	januar	100,3	100,0	
	februar	101,0		
	marts	101,8		
	april	102,4	101,7	
	maj	104,0		
	juni	104,3		
	juli	104,8	104,4	1.10.80: 1.248 kr.

¹⁾ Incl. modregning for prisstigninger på energiposter.
²⁾ Jfr. lov nr. 532 af 28.12.1979 fastsattes størrelsen af de ny dyrtidsportioner til 90 øre pr. time svarende til 1.872 kr. Årligt eller 156 kr. månedligt. Den første udløste portion vil dog - for at neutralisere prisstigningsvirkningerne af kronejusteringen pr. 29.11.1979 - blive udbetalt med 60 øre pr. time, svarende til 1.248 kr. Årligt eller 104 kr. månedligt.

Godsbanegårdens afdeling

Decemberfesten afholdes tirsdag den 2. december 1980 kl. 12.00 i centralværkstedets marketenderi.

Vi håber, at specielt mange unge og ældre kolleger samt pensionister vil møde op for at gøre dagen ekstra festlig.

Der serveres 1 stk. m. sild, 2 stk. smørrebrød + ost + øl + snaps + kaffe + cognac + rygelse.

Pris kr. 50,00.

Tilmeldingsliste vil være fremlagt på opholdsstuen på mdt Gb fra midten af november.

Tilmelding kan også foretages på tlf. (02) 96 31 46 og (03) 32 94 40.

Vel mødt.

P.a.v.

Verner Nielsen.

Novemberfest!

Helgoland afdeling lørdag den 22. november 1980 kl. 17.30. Tilmelding hos K. L. Jensen, tlf. (01) 31 79 57 eller A. Schmidt, tlf. (02) 45 08 67.

På afd. vegne

A. Schmidt.

	Tid	Prøve	Bemærkn.
Grundkursus for lokomotivassistentkursus, del 1	02.01.-08.01.		Hold 48 Ar
Grundkursus for lokomotivassistentkursus, del 2	05.01.-12.01.		Hold 47
Lokomotivførerkursus	08.01.-23.02.	24.02.-25.02.	
Lokomotivassistentkursus, del 3	27.01.-29.01.	30.01.-02.02.	Hold 41
Lokomotivassistentkursus, del 2	27.01.-02.03.	03.03.-04.03.	Hold 44 Fa
Lokomotivassistentkursus, del 1	28.01.-25.02.	26.02.-27.02.	Hold 48 Ar
Lokomotivassistentkursus, del 1	30.01.-04.03.	04.03.-06.03.	Hold 47
Grundkursus for lokomotivassistentkursus, del 1	02.02.-09.02.		Hold 49
Lokomotivassistentkursus, del 2	02.02.-12.03.	13.03.-16.03.	Hold 43
Grundkursus for lokomotivassistentkursus, del 1	02.02.-06.02.		Hold 50 Ar
Specialkursus S-tog (lokomotivp.)	05.02.-20.02.		Hold 31
Lokomotivførerkursus	09.02.-25.03.	26.03.-27.03.	
Lokomotivførerkursus	23.02.-02.04.	03.04.-06.04.	
Lokomotivassistentkursus, del 2	23.02.-27.03.	30.03.-31.03.	Hold 46 Fa
Specialkursus S-tog (lokomotivp.)	24.02.-11.03.		Hold 41
Lokomotivassistentkursus, del 3	26.02.-02.03.	03.03.-04.03.	Hold 42
Lokomotivassistentkursus, del 1	26.02.-26.03.	27.03.-30.03.	Hold 50 Ar
Lokomotivassistentkursus, del 2	27.02.-08.04.	09.04.-10.04.	Hold 45
Lokomotivassistentkursus, del 1	02.03.-02.04.	03.04.-06.04.	Hold 49
Grundkursus for lokomotivassistentkursus, del 1	02.03.-09.03.		Hold 51
Grundkursus for lokomotivassistentkursus, del 2	02.03.-06.03.		Hold 52 Ar
Lokomotivassistentkursus, suppl.	04.03.-27.03.		Hold 32
Lokomotivassistentkursus, del 3	19.03.-20.03.	23.03.-24.03.	Hold 44 Fa
Lokomotivassistentkursus, del 2	23.03.-29.04.	30.04.-01.05.	Hold 48 Fa
Specialkursus S-tog (lokomotivp.)	26.03.-10.04.		Hold 42
Lokomotivassistentkursus, del 1	26.03.-28.04.	29.04.-30.04.	Hold 52 Ar
Lokomotivassistentkursus, del 1	27.03.-04.05.	05.05.-06.05.	Hold 51
Lokomotivassistentkursus, del 2	30.03.-12.05.	13.05.-14.05.	Hold 47
Lokomotivassistentkursus, del 3	31.03.-02.04.	03.04.-06.04.	Hold 43
Lokomotivassistentkursus, del 3	15.04.-21.04.	22.04.-23.04.	Hold 46 Fa
Lokomotivassistentkursus, del 2	24.04.-01.06.	02.06.-03.06.	Hold 50 Fa
Lokomotivassistentkursus, del 3	30.04.-04.05.	05.05.-06.05.	Hold 45
Grundkursus for lokomotivassistentkursus, del 1	01.05.-08.05.		Hold 53
Specialkursus S-tog (lokomotivp.)	01.05.-19.05.		Hold 43
Lokomotivassistentkursus, del 2	01.05.-16.06.	17.06.-18.06.	Hold 49
Specialkursus S-tog (lokomotivp.)	07.05.-25.05.		Hold 32
Lokomotivassistentkursus, del 3	19.05.-20.05.	21.05.-22.05.	Hold 48 Fa
Lokomotivassistentkursus, del 2	25.05.-01.07.	02.07.-03.07.	Hold 52 Fa
Lokomotivassistentkursus, del 1	01.06.-06.07.	07.07.-08.07.	Hold 53
Specialkursus S-tog (lokomotivp.)	01.06.-18.06.		Hold 45
Lokomotivassistentkursus, del 3	02.06.-04.06.	09.06.-10.06.	Hold 47
Lokomotivassistentkursus, del 2	22.06.-30.07.	31.07.-03.08.	Hold 51
Lokomotivassistentkursus, del 3	22.06.-23.06.	24.06.-25.06.	Hold 50 Fa
Specialkursus S-tog (lokomotivp.)	02.07.-17.07.		Hold 47
Lokomotivassistentkursus, del 3	03.07.-07.07.	08.07.-09.07.	Hold 49
Specialkursus S-tog (lokomotivp.)	31.07.-17.08.		Hold 49
Lokomotivassistentkursus, del 3	10.08.-11.08.	12.08.-13.08.	Hold 52 Fa
Lokomotivassistentkursus, del 3	18.08.-20.08.	21.08.-24.08.	Hold 51
Lokomotivassistentkursus, del 2	24.08.-01.10.	02.10.-05.10.	Hold 53
Grundkursus for lokomotivassistentkursus, del 1	01.09.-08.09.		Hold 54
Specialkursus S-tog (lokomotivp.)	15.09.-30.09.		Hold 51
Lokomotivassistentkursus, del 1	28.09.-29.10.	30.10.-02.11.	Hold 54
Lokomotivførerkursus	28.09.-11.11.	12.11.-13.11.	
Lokomotivførerkursus	12.10.-25.11.	26.11.-27.11.	
Lokomotivassistentkursus, del 3	20.10.-22.10.	23.10.-26.10.	Hold 53
Lokomotivførerkursus	02.11.-16.12.	17.12.-18.12.	
Grundkursus for lokomotivassistentkursus, del 1	02.11.-09.11.		Hold 55
Specialkursus S-tog (lokomotivp.)	17.11.-02.12.		Hold 53
Lokomotivassistentkursus, del 2	24.11.-07.01.	08.01.-11.01.	Hold 54
Lokomotivassistentkursus, del 1	27.11.-05.01.	06.01.-07.01.	Hold 55

PERSONALIA

Forflyttet 1.9.1980 efter ansøgning

Lokomotivfører k (19. lrm.)
E. J. Sørensen, mdt Gb til mo Kh
Lokomotivfører (17. lrm.)
A. Højsgaard, mdt Kø til mdt Ng

Forflyttet 1.10.1980 efter ansøgning

Lokomotivassistent (10. lrm.)
G. L. Koch, mdt Od til mdt Fa
Lokomotivassistent (9. lrm.)
E. B. Petersen, mdt Rf til mdt Fa
Lokomotivassistent p (9. lrm.)
L. S. Petersen, mdt Gb til mdt Rf
G. Hansen, mdt Gb til mdt Rf
K. D. Nielsen, mdt Gb til mdt Rf

Forflyttet 1.12.1980 efter ansøgning

Lokomotivassistent (9. lrm.)
L. J. Lindberg, mdt Gb til mdt Fa
Lokomotivassistent p (9. lrm.)
J. Christensen, mdt Ar til mdt Str
J. Weibel, mdt Fa til mdt Ar
J. Laursen, mdt Fa til mdt Str
T. K. Andersen, mdt Fa til mdt Es
J. B. Jørgensen, mdt Fa til mdt Pa
U. B. Larsen, mdt Kh til mdt Ng

Tjenestefrihed uden løn (forlænget)

15.10.79-14.4.81
Lokomotivfører (13. lrm.)
P. Krogh, mdt Gb

Afskediget pr. 30.9.1980 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (18. lrm.)
E. W. Larsen, mdt Fa

Afskediget pr. 10.11.1980 efter ansøgning alder

Lokomotivfører (18. lrm.)
K. E. B. Rasmussen, mdt Fa

Afskediget pr. 31.12.1980 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (18. lrm.)
A. S. K. Rind, mdt Ar
F. H. B. Kristiansen, mdt Ar
J. V. R. Jørgensen, mdt Es
H. C. Zerling, mdt Fa
E. E. F. Lissau, mdt Rf
Lokomotivfører (17. lrm.)
Poul Hansen, mdt Hgl

Ansættelsen pr. 31.8.1980 er annulleret

Lokomotivassistent p (9. lrm.)
S. Larsen, mdt Kh

Forfremmet til lokomotivfører (18. lrm.)

pr. 1.10.1980
Lokomotivfører (17. lrm.)
G. O. J. Ørtoft, mdt Ar i mdt Ar
C. H. Hjorth, mdt Ar i mdt Ar
P. S. Petersen, mdt Ar i mdt Ar
G. E. Hansen, mdt Es i mdt Es
E. Houstrup, mdt Fa i mdt Fa
V. N. Tribler, mdt Kø i mdt Kø
O. S. Carlsen, mdt Str i mdt Str

Forfremmet til lokomotivfører (17. lrm.)

pr. 1.9.1980 efter ansøgning
Lokomotivfører (13. lrm.)
F. J. Andersen, mdt Gb i mdt Gb
S. Høyer, mdt Gb i mdt Kø
P. Riisgaard, mdt Gb i mdt Gb

Forfremmet til lokomotivfører (15. lrm.)

pr. 1.10.1980
Lokomotivfører (13. lrm.)
E. Ø. Nielsen, mdt Ar i mdt Ar
O. H. Petersen, mdt Fa i mdt Fa
E. V. Pedersen, mdt Gb i mdt Gb
E. G. Prause, mdt Gb i mdt Gb
V. B. Hansen, mdt Od i mdt Od

Forfremmet til lokomotivfører (13. lrm.)

pr. 1.9.1980 efter ansøgning
Lokomotivassistent (10. lrm.)
J. W. Sørensen, mdt Kh i mdt Hgl

Forfremmet til lokomotivfører (17. lrm.)

pr. 1.9.1980 efter ansøgning
Lokomotivassistent (10. lrm.)
Hans C. Rasmussen, mdt Rf i mdt Ar
B. R. A. Rasmussen, mdt Rf i mdt Fa

Forfremmet til lokomotivassistent (10. lrm.)

pr. 1.10.1980
Lokomotivassistent (9. lrm.)
R. P. M. Rasmussen, mdt Fa i mdt Fa
John Jensen, mdt Gb i mdt Gb
T. Larsen, mdt Gb i mdt Gb
S. E. Larsen, mdt Kø i mdt Kø
U. Salmonsens, mdt Kh i mdt Kh
C. N. Bøttcher, mdt Kh i mdt Kh
M. J. Jensen, mdt Kh i mdt Kh
N. V. Holst, mdt Kh i mdt Kh
Freddy Christensen, mdt Kh i mdt Kh
S. H. Strøm-Hansen, mdt Kh i mdt Kh
T. E. Guldmann, mdt Kh i mdt Kh
Eigil Nielsen, mdt Kh i mdt Kh
Jens P. Jensen, mdt Kh i mdt Kh
B. J. S. Sørensen, mdt Kh i mdt Kh
N. P. Pedersen, mdt Str i mdt Str

Overgået til anden stilling 1.10.1980

Lkas (9. lrm.) til lkm p (17. lrm.)
Jørgen Jensen, mdt Kh til mdt Gb

Ansæt som lokomotivassistent (9. lrm.)

pr. 1.9.1980
Lokomotivassistent p
K. V. Nielsen, mdt Kh i mdt Kh

Ansæt som lokomotivassistent (9. lrm.)

pr. 1.10.1980
Lokomotivassistent p
O. Ulriksen, mdt Es i mdt Es
K. I. Rasmussen, mdt Kø i mdt Kø
E. F. Jaller, mdt Kø i mdt Kø
F. Svensson, mdt Kh i mdt Kh
T. H. Andersen, mdt Kh i mdt Kh
Jens E. Hansen, mdt Kh i mdt Kh
Hans-Jørgen Christensen, mdt Kh i mdt Kh
Orla A. Pedersen, mdt Kh i mdt Kh
R. Nielsen, mdt Kh i mdt Kh
Per A. Hansen, mdt Kh i mdt Kh
J. E. Larsen, mdt Kh i mdt Kh
B. A. Pedersen, mdt Kh i mdt Kh
J. Bak, mdt Kh i mdt Kh
T. Larsen, mdt Kh i mdt Kh
P. G. Kranker, mdt Rf i mdt Rf

Ansæt som lokomotivassistent p 1.10.1980

L. S. Hansen, mdt Kh
S. Westborg, mdt Kh
A. R. Nielsen, mdt Kh
T. G. Heim, mdt Kh
S. Larsen, mdt Kh (genansat)
L. H. Skov, mdt Kh
E. Reder, mdt Kh
H. L. Hansen, mdt Kh
J. Lyng, mdt Kh
S. D. Pedersen, mdt Kh
O. V. Johansen, mdt Kh
E. D. Petersen, mdt Kh
P. L. Christiansen, mdt Kh
J. O. Jensen, mdt Kh
T. C. Petersen, mdt Kh
P. Flindt, mdt Kh
J. Christiansen, mdt Kh

Ansæt som lokomotivassistent p 1.11.1980

J. D. Thomsen, mdt Ar
M. J. Christiansen, mdt Ar
R. A. Sørensen, mdt Fa
H. B. Eriksen, mdt Fa
C. B. Nielsen, mdt Fa
E. Schytt, mdt Fa
F. B. Knudsen, mdt Kh

Dødsfald

Pens. lkf. H. N. Carlsen, Trustrup, død den 10.8.1980.
Pens. lkf. B. R. Rasmussen, Nyborg, død den 21.9.1980.

Dansk veteran Jernbane- platte Litra P nr. 917



BESTILLINGSKUPON

Undertegnede _____

Adresse _____

Postnummer _____

bestiller hermed:

_____ stk. Jernbaneplatte nr. 2 – 1975, Litra G 625

_____ stk. Jernbaneplatte nr. 4 – 1977, FFJ 34

_____ stk. Jernbaneplatte nr. 5 – 1978, Litra F 663

_____ stk. Jernbaneplatte nr. 6 – 1979, Litra E 978

_____ stk. Jernbaneplatte nr. 7 – 1980, Litra K 564

_____ stk. Jernbaneplatte nr. 8 – 1981, Litra P 917

_____ stk. Jernbaneplatte nr. 9 – 1982, Litra DF 130 (udsendes november 1981)

_____ stk. ønskes sendt i abonnement fremover

Pris pr. platte kr. 130,00 incl. moms.

Beløbet vedlægges bedes opkrævet

Underskrift

Kuponen sendes til:

Dansk Veteran Jernbane Platte, Kildebakkegårds Allé 59 A
2860 Søborg – Telefon (01) 67 68 44 – Giro nr. 4 21 10 73