



8

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. SEPTEMBER 1980 - 80. ÅRGANG

8

Indhold:

Før slaget	2
Reallønnen faldt - men mindst for de lavest lønnede	3
Revaluering - Devaluering	4
Godstransport med luftskibe fra 1984 ..	5
DSB-nyt	6
Mere timedrift på Sjælland	8
Nyt fra DJT	9
Det EVIGE bytrafikproblem	10
Personalia	17
Svært for DSB at få folk	18
Mere retfærdig værdiansættelse	18
Noget om efterløn	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.

Når krybben er tom bides hestene. Det kunne tænkeligt ske, når vi skal i gang med overenskomstbehandlingen, der til næste forår gerne skal rette op på de lønmæssige efterslæbninger og skævheder, som de offentligt ansatte er belastede med. Selv om regeringschefen har udtalt, at forhandlingerne skal finde sted uden regeringsindgreb, er der næppe nogen med kendskab til realiteterne som tror, at resultaterne er opfyldelse af de krav, der lægges på bordet. Det er den ene side af sagen. Den anden er risikoen for uoverensstemmelser i opfattelsen af, hvad prioriteringen af kravene skal være. Vor centralorganisation laver en konference i efteråret. Her skal repræsentanter for de tilsluttede organisationer finde frem til overenskomstkra, men der kan næppe forventes fuld overensstemmelse i kravenes art og deres prioritering. Selv om det er bebudet, at regeringen vil holde sig klar af forhandlingerne, må man dog gøre sig den erkendelse, at i de statsansattes situation er netop regeringen forhandlingsmodparten. Så til forskel fra det private arbejdsmarked er vi lidt ufrie, og det økonomiske grundlag regeringens repræsentant, finansministeren, vil forhandle på, bliver utvivlsomt det smallest mulige, for ikke at give et overbud, der påvirker forhandlingerne på det private arbejdsmarked. Hvor vore muligheder end består, så må det imidlertid gøres modparten klart, at de offentligt ansattes indkomster er udhulet i en grad der ikke blot rammer de lavest lønnede, men som i tidens samfundsøkonomiske situation over hele overenskomstspektret griber hårdt ind i privatøkonomien. Deri ligger den stærkeste tilskyndelse til for en høj pris, at kræve skillingen på bordet. I modsat fald kan opstå anarkistiske tilstande over hele indkomstrådet. Det er ikke fordi vi har et specielt ønske om dette. Vi har som mange andre holdt en lav profil, men det bør ikke forlede nogen til troen på, at det fortsat vil være sådan - tværtom. Der er en udbredt bitterhed i f.eks. vort arbejdsområde, hvor en række forhold gennemleves med stor utilfredshed. Det bør noteres, at dette til trods, så kører virksomheden videre. Og de små krusninger, der kan opstå, er et symptom, der med utilstrækkelige indtægtsfremgange efter overenskomstslaget, kan befordre en ganske uholdbar udvikling, der bliver uheldig for DSB, der er ganske sagesløs i det politikerne beslutter.

Reallønnen faldt – men mindst for de lavest lønnede

Offentligt ansatte fik en reallønsnedgang på 2–3 pct. mod 1¾ pct. for LO-medlemmer under Dansk Arbejdsgiverforening, viser ny analyse aflønudviklingen i perioden 1975–79

Den solidariske lønpolitik med basis i ikke mindst garantibetalingen har vist sig delvist at kunne fastholdes i en økonomisk hårdt presset periode. De lavest lønnede har således haft den mindste nedgang i reallønnen, siger økonom Preben Karlsen, LO.

Preben Karlsen har analyseret lønudviklingen for privat- og offentligt ansatte inden for LO-området i perioden 1975–79.

– Siden 1975 er lønningerne for faglærte og ikke-faglærte inden for området mellem LO og Dansk Arbejdsgiverforening (DA) steget med gennemsnitlig 10,4 procent pr. år. I samme periode kunne lokomotivførere og postbude notere en fremgang på henholdsvis 8,1 og 10,0 pct. Postbude kan sammenlignes med ikke-faglærte og lokomotivførere med faglærte. Dog skal det tages i betragtning, at begge kategorier er tjenestemandsansatte og har pensionsordninger, som ikke er medregnet, siger Preben Karlsen.

Skatter og afgifter

– Da prisudviklingen målt ved forbrugerpristallet er steget mere end lønnen siden 1975, har både offentligt og privatansatte en nedgang i reallønnen for perioden 1975–79.

For privatansatte har tilbagegangen været ca. 1¾ procent i gennemsnit pr. år. LO-medlemmer inden for det offentlige har haft en nedgang på over tre procent i gennemsnit pr. år for den gruppe, der svarer til faglærte. For den gruppe, som kan sammenlignes med ikke-faglærte, har nedgangen været ca. to procent.

Når reallønnen går ned, skyldes det først og fremmest de finanspolitiske indgreb, hvor skatter og afgifter er blevet hævet.

Specielle hensyn

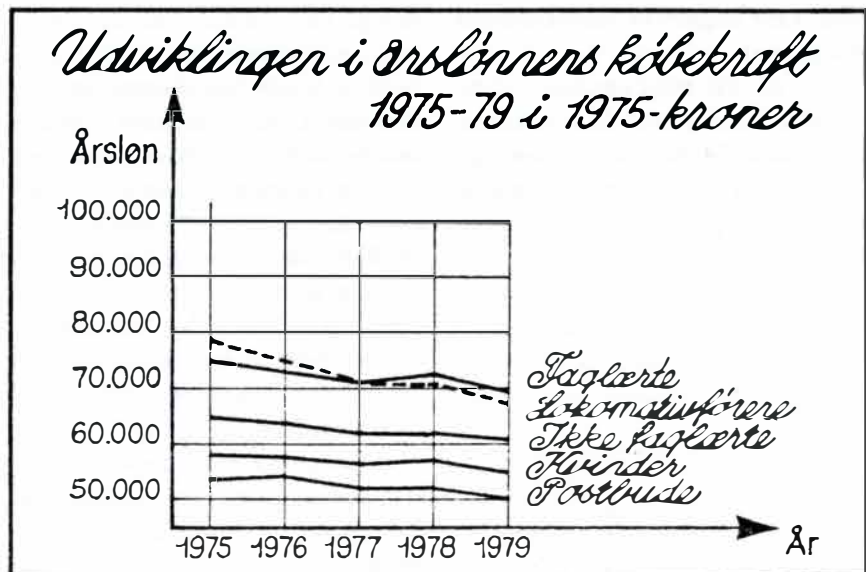
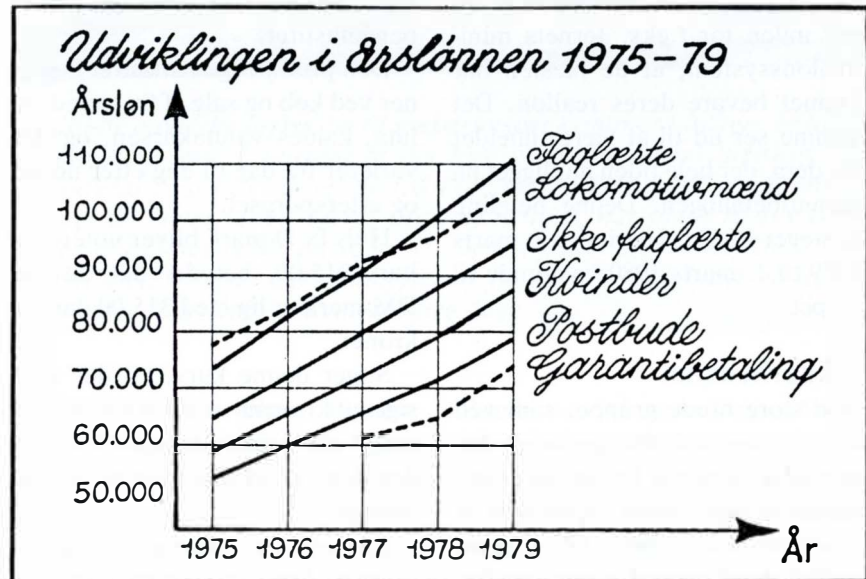
At det især er de højere lønnede – specielt inden for den offentlige sektor – der har følt nedgangen, hænger sammen med, at der ved overenskomstloven af 1979 blev taget to specielle hensyn til de lavest lønnede.

Det skete ved, at man i foråret 1979 forøgede garantibetalingen på det private arbejdsmarked med 1,20 kr. i timen. Året efter skete der en forøgelse med 1,95 kr. pr. time.

For de offentligt ansatte var der tale om, at der ved lovindgrebet i 79 blev afsat en lønramme på 1¾ procent af lønsummen i hele den offentlige sektor. Det paritetiske nævn, der skulle fordele denne ramme, havde som målsætning først og fremmest at tilgodese de lavest lønnede samt »oprette opståede skævheder«.

Rammeaftale

På baggrund af den udvikling i re-



Revaluering – Devaluering

4

allønnen, vi har kunnet konstatere siden 1975 – hvor lønstigninger straks er blevet udhulet af politiske forlig – krævede LO på sin kongres i 1979 en langsigtet rammeaftale.

Hensigten med en sådan er, at lønpolitikken og den samlede økonomiske politik kan fastlægges på en måde, der sikrer, at den solidariske lønpolitik ikke kommer i fare under den økonomiske krise.

De seneste officielle tal, vi har for lønudviklingen, er fra oktober kvartal 1979. Men alt peger på, at der siden er sket en så stor lønmæssig forbedring hos de stærke grupper inden for f.eks. Jernets minimumløssystem, at de næsten har kunnet bevare deres realløn. Det samme ser ud til at være tilfældet for dem, der hele tiden har ligget på garantibetalingen. Denne betaling er steget 4,95 kr. i perioden 1. marts 1979 til 1. marts 1980, svarende til 16 pct.

Sikkerhedsnet

Den store brede gruppe, som ved denne overenskomstperiodes begyndelse lå to-tre kroner over garantibetalings-satsen er nu ved at lande på denne sats. Til gengæld reddes de så også af garantibetalingen. Den lægger et sikkerhedsnet under dem.

For de offentligt ansatte er situationen jo, at deres taktregulering giver dem 75 pct. af den lønstigning, der registreres på det private arbejdsmarked, siger Preben Karl- sen.

mong

I økonomisk vanskelige tider med svingende valutakurser støder man ofte på begreberne devaluering og revaluering, når nyhedsmedierne kommenterer aktuelle hændelser på valutamarkedet. Lad os se lidt på, hvad disse begreber egentlig betyder:

Vor handel med udlandet foregår normalt i fremmed valuta. Når en dansk importør skal foretage en betaling til udlandet, må han derfor købe den fremmede valuta i et pengeinstitut – og omvendt må en dansk eksportør sælge den fremmede valuta, han modtager, til et pengeinstitut.

Den pris, pengeinstituttet beregner ved køb og salg af fremmed valuta, kaldes valutakursen, og den varierer fra dag til dag efter udbud og efterspørgsel.

Hvis fx D-mark bliver noteret til kurs 315.00, betyder det, at 100 DM-mark er lig med 315.00 danske kroner.

Stiger denne kurs, vil det altså sige, at kronens værdi er blevet forringet i forhold til D-mark – og falder den, er kronens værdi blevet forøget.

Da store kursudsving er til alvorlig gene for verdenshandelen, har mange lande indgået aftaler om at begrænse udsvingene til en vis procent af nogle basiskurser (pariteter), der aftales på forhånd. Det kan imidlertid blive nødvendigt at ændre disse basiskurser, hvis den økonomiske udvikling forløber forskelligt i de samarbejdende lande. Hvis priserne stiger kraftigt i et land, vil det skade landets konkurrenceevne og kan forårsage, at landet får underskud i sin handel med udlandet.

For at genskabe den økonomiske balance kan det blive nødvendigt for landet at foretage en devaluering. Det sker ved, at man – gen-

nem et regeringsindgreb – nedskriver værdien af landets valuta i forhold til andre valutaer. Kurserne på fremmed valuta vil stige, det bliver dyrere at købe i udlandet og mere fortjenstgivende at sælge til udlandet. Man håber derved at skabe balance ved at begrænse importen og opmuntre eksporten.

Omvendt kan det blive nødvendigt for et land, der har konstant overskud på sin betalingsbalance, at foretage en revaluering af sin valuta – altså gøre den mere værd i forhold til andre valutaer. Derved opmuntres importen, som bliver billigere, hvorimod eksporten vil indbringe mindre. En sådan revaluering kan bl.a. blive nødvendig for at undgå en for kraftig tilstrømning af valuta, hvilket besværliggør styringen af en økonomisk politik.

Når devaluering og revaluering undertiden forekommer, skyldes det ikke alene hensynet til det enkelte lands økonomi, men også at det er vigtigt for verdenshandelen, at der eksisterer realistiske kursforhold mellem valutaerne, således at en sund balance i den internationale samhandel kan opretholdes.

En devaluering er ikke problemfri. Da den medfører stigende importpriser vil den her i landet påvirke pris- og lønniveauet i opadgående retning, og det vil i nogen grad ophæve fordelene ved devalueringen.

For Danmarks vedkommende kan en devaluering være ekstra betænkelig, fordi den vil forøge vor i forvejen store udlandsgæld, idet den fremmede valuta, vi skylder væk, bliver fordyret.

Generelt må det siges, at devalueringer kun kurerer symptomerne, og ikke den egentlige sygdom, nemlig svigtende konkurrenceevne.

Godstransport med luftskibe fra 1984

Engelsk selskab har bestilt de fire første, der er meget billigere i drift end fragtfly

Et forholdsvis nyt engelsk luftfarts-selskab, Redcoat, bliver det første i verden, som anvender luftskibe til transport af gods. Selskabet har bestilt fire luftskibe til levering i 1984. Hvert luftskib vil koste omkring 50 mill. kr.

Med de nuværende brændstofpriser vil et luftskib kunne transportere gods omkring 15 pct. billigere end fly, men vedbliver brændstofpriserne at stige, som de har gjort i de senere år, vil luftskibene på leveringstidspunktet kunne tilbyde rater, der ligger op til 40 pct. under konventionelle flys.

Luftskibe har mange andre fordele. Bl.a. er omkostningerne til anlæg af landingssteder minimale. Det vil betyde, at virksomheder, der har store luftfragtmængder, kan have fordel af at etablere eget landingssted, så der for alvor bliver tale om en dør-til-dør-service, der yderligere vil nedbringe transportomkostningerne. Der kan også tænkes en øget trafik på u-lande, som ikke i dag har lufthavne eller midler til at anlægge dem.

50 meter lastrum

De fire luftskibe, der nu er bestilt, vil hver få en kapacitet på 58 tons gods. Det skal anbringes i et 50 meter langt lastrum, der er indbygget i luftskibets krop. Luftskibene holdes oppe af gasarten helium, der ikke kan brænde eller eksplodere. Selv om 30 pct. af heliumtankene skulle blive utætte, vil fartøjet fortsat kunne holde sig i luften. Foreløbige forsøg viser, at selv de mest kraftige vindstød, som nogensinde er registreret, ikke vil udgøre fare for et luftskib af den omtalte type.

Fartøjerne skal bygges af firmaet Airship Industries på øen Man. Man regner med at kunne komme i gang med bygningen i første halvdel



Indtil de engelske luftskibe til godstransport kommer i luften, er luftskibe et sjældent syn. I Europa er der kun et eneste aktivt luftskib. Det er Goodyear's, som i næste måned kommer til Danmark for femte gang. Det er 60 meter langt, bæres oppe af helium, har plads til syv personer og en marchhastighed på 56 km/t. Den 3. september lander det i Tønder, et par dage efter er det i Slagelse, og fra den 8. september vil luftskibet kunne ses over København i tre-fire dage.

af 1982. Derefter følger 16 måneders forsøgsflyvninger, og i slutningen af 1984 skulle de fire første luftskibe være klar til indsættelse i kommerciel trafik.

2,5 døgn over Atlanten

I mellemtiden – allerede næste sommer – vil Redcoat Cargo Airlines som et forsøg begynde at anvende en mindre udgave, der kan transportere et par tons gods. Forsøgsluftskibet vil desuden blive brugt til inspektioner til søs.

Den større udgave får en marchhastighed på omkring 140 km/t. Det vil sige, at det vil tage omkring 2,5 døgn at krydse Nordatlanten eller nå Mellemøsten og Vestafrika.

Men planerne er ikke standset med disse luftskibe. Der er allerede en større udgave på tegnebordet.

Den bliver 315 meter lang og får en kapacitet på 100 tons gods. Denne type, der bliver verdens hidtil største luftskib, håber man at kunne sætte i fart i 1986.

Redcoat Cargo Airlines blev startet for fire år siden af fire personer, der selv står for den daglige drift. Selskabet ejer kun et enkelt fragtfly, men har lejet to andre og forhandler i øjeblikket om køb af endnu et fly.

Når kummen den »springer«, mens man allermost trænger

så er det godt at have den forsikret

Bed om: Tjenestemandsaftdelingen, der gerne anviser nærmeste tillidsmand
Tal med:

Den gensidige Forsikringsforening for Tjenestemænd

(Tryk Forsikring)

Parallelvej – 2800 Lyngby

Telefon (02) 87 88 11 eller (02) 87 11 88

DSB vil i de kommende år lægge stadig større vægt på at modernisere og effektivisere sin godstrafik med hellaster, fremgår det af virksomhedens 5 års plan for perioden 1982-86.

Da de økonomiske muligheder for at få tilført yderligere midler til godstrafikken er små, vil denne holdning medføre, at der kun bliver begrænsede midler til rådighed for udbygningen af DSBs dellasttrafik. Men også her vil moderniseringer og effektiviseringer blive gennemført i muligt omfang.

Det fremgår af 5 årsplanen, at DSB undersøger mulighederne for den såkaldte huckepack-trafik, d.v.s. befordring på jernbanevogne af lastbiler, trailere og semitrailere. Der synes umiddelbart underlag for en sådan trafik mellem København og Esbjerg, og der udarbejdes for tiden skitseprojekt hertil.

Også huckepack-trafik i forhold til udlandet kan blive aktuel. Foreløbig til lande sydpå, idet der endnu ikke er muligheder nordpå på grund af de eksisterende færagesystemer. Men det vil der blive rettet op på, såfremt der etableres en godsfærgerute mellem Helsingborg og Københavns Frihavn og sker en udbygning af Rødby-Puttgarden overfarten – begge projekter er med i 5 årsplanen.

DSB lægger i de kommende års udvikling stor vægt på at indrette sig efter markedets behov. Der er blandt kunderne i hellastsektoren stor efterspørgsel efter vogne med forskydelige sidevægge (typerne His- og Hbis-vogne), hvorfor der arbejdes med planer om at frigøre sådanne vogne fra dellasttrafikken, som i dag lægger beslag på 340 His-vogne. Dellasttrafikken skal i stedet forsynes med vogne af Gs-typen, der ombygges til formålet.

Der vil i det hele taget blive lagt stor vægt på at få udnyttet den mest efterspurgte del af vognparken stadig mere effektivt, bl.a. ved afkortning af vognenes omløbstider. Også hellastterminalerne vil blive moderniseret, ligesom andre initiativer vil blive taget i takt med markedets behov.

Den kendsgerning, at der er begrænsede midler til rådighed for godssektoren, vil betyde visse justeringer i de hidtidige planer for udviklingen inden for dellastsektoren. Visse serviceordninger, hvis omkostninger står i urimeligt forhold til benyttelsen eller underlaget, f.eks. DSB systemtransport med dag-til-dag-trafik, vil blive vurderet med henblik på en eventuel begrænsning eller tilpasning af servicen til det aktuelle behov. DSB vil fortsat samarbejde – og eventuelt udvide samarbejdet med fragtmænd.

De begrænsede økonomiske muligheder får ikke indflydelse på antallet af terminaler. Spørgsmålet om antallet af terminaler i københavnsområdet, herunder evt. etableringen af en ny terminal i Høje Tåstrup, vil senere blive taget op til nærmere vurdering.

Bedre færgeforbindelser til Vesttyskland og Sverige

DSB arbejder for at skabe bedre færgeforbindelser fra midten af 80'erne mellem de skandinaviske lande og den øvrige del af Vesteuropa, fremgår det af DSBs 5 årsplan 1982-86, som netop er offentliggjort.

De to væsentligste elementer er en udbygning af Rødby-Puttgarden overfarten og etablering af en ny

godsfærgerute mellem Helsingborg og Københavns Frihavn.

Udbygningen får betydning for såvel togrejsende som privatbilister og vognmænd, men den største fordel opnås i den internationale godstrafik med jernbane.

Udbygningen medfører, at pålideligheden i godstransporterne med bane bliver forbedret samt at transporttiden bliver afkortet. Dette vil have stor betydning for det danske erhvervsliv. Også transittrafikken gennem Danmark vil blive forbedret.

Der vil således, når udbygningen er foretaget, kunne køres direkte godstog mellem Sverige og Vesttyskland (Helsingborg-Maschen), således at transporttiden mellem Skandinavien og den øvrige del af Vesteuropa reduceres betydeligt.

Der åbnes samtidig store muligheder for huckepack-trafik, d.v.s. befordring på jernbanevogne af lastbiler, trailere og semitrailere. Dette er ikke muligt på Øresund med det nuværende færagesystem.

Beslutningerne om de to udbygninger ventes truffet af den danske og hhv den svenske og vesttyske regering i løbet af i år. Projekterne skulle derefter kunne være færdige i midten af 80'erne, såfremt de nødvendige økonomiske midler bliver stillet til rådighed.

Ombygningen på Rødby-Puttgarden overfarten

Ombygningen af Rødby-Puttgarden overfarten indebærer indsættelse af brede færger og etablering af brede færgelejer i de to havnebyer. De nye færger skal kunne rumme et 500 meter langt godstog, og det vil blive tilstræbt at overføre hele godstog, således at rangerarbejdet minimeres. Ekspeditionstiden for godstog kan herved reduceres.

Der skal bygges et nyt bredt leje i Rødby, mens man i Puttgarden sandsynligvis ombygger et eksisterende leje.

For persontog skal det være muligt at ekspedere overførselstog mellem det nye leje og samtlige fire nuværende perronspor. Biltrafikken skal afvikles på et lastbildæk over skinnedækket. Over lastbildækket vil blive anbragt et hænge-dæk til personbiler.

Der bliver tale om at indsætte enten to brede og en smal færge eller en bred og tre smalle færges. Alle skal udføre 7 dobbeltture pr. døgn. Anlægsarbejderne vil koste 225 mio. kr. og en bred færge 250 mio. kr.

Etablering af ny godsroute

Formålet med at oprette den nye dansk-svenske godsfærgerute mellem Helsingborg og Københavns Frihavn er først og fremmest at undgå den flaskehals, som Helsingør-Helsingborg overfarten i dag udgør.

Ruten vil – efter de planer der foreligger nu – blive besejlet med 2 færges. Færgerne, der ikke forsynes med faciliteter til passagerer, bliver 5-sporede med en sporelængde på 600–650 meter. Frekvensen bliver 4 ½–5 dobbeltture pr. døgn pr. færge. Prisen for en færge er anslået til 180 mio. kr.

Etableringen af den nye godsroute vil betyde, at DSBs Helsingør-Helsingborg overfart vil blive forbedret person- og lastbiler samt de direkte jernbanepersonvogne mellem Sverige/Norge og Danmark. Herved vil kapaciteten og kvaliteten af biloverførslen blive væsentligt forbedret.

Storebæltsoverfarterne

På de øvrige overfarter sker der ikke de store ændringer i 1982–86.

Det store systemskifte på Korsør-Nyborg overfarten vil være gennemført forinden.

Evt. ny færge på Halskov-Knudshoved overfarten

Med hensyn til Halskov-Knudshoved overfarten kan det komme på tale at anskaffe en ny færge, men spørgsmålet er endnu ikke afklaret. Spørgsmålet hænger sammen med udbygningen af Rødby-Puttgarden overfarten, idet færger kan overføres herfra til Storebælt, når overfarten udbygges. DSB vil også gerne forbedre overfarten Kalundborg-Kolby Kås, men dette vil kræve øgede bevillinger.

Nye lyntog på skinner fra efteråret 1981

DSBs nye lyntogstype vil dukke op på skinnerne mellem København og Århus fra vinterkøreplanen 1981.

Der er tale om to prototyper, der skal prøvekøres mellem de to byer som forløber for indførelsen af et nyt lyntogssystem i Danmark fra 1984.

Afprøvningen af prototyperne skal foregå indtil juni 1982, hvorefter kontrakt om serieleverance kan indgås. Efter prøvekørslerne venter DSB at få en række erfaringer, bl.a. fra publikum, der kan indgå ved udformningen af den endelige lyntogstype, fremgår det af DSBs nye 5 års plan for perioden 1982–86.

De nye lyntog skal ligesom Intercity togene på strækningen København-Korsør fremføres af nye lokomotiver af ME-typen.

Af DSBs fjerntrafikplaner fremgår det desuden, at udbygningen af strækningerne til kørsel med 160 km/t går langsommere, end DSB egentlig ønsker. Det har økonomiske årsager. Strækningen København-Korsør vil dog være færdig til 1984.

Køreplanen for lyntog ændres der ikke meget ved. I løbet af 1982–84 inddrages lyntogene dog på strækningen Esbjerg-Struer, og lyntogene skal standse i Høje Tåstrup, når den nye fjerntrafikstation dér er færdig.

DSB har desuden planer om at lade lyntogene til og fra Nordjylland standse i Ringsted. Det hænger sammen med ønsket om at forbedre rejsemulighederne mellem Sydsjælland, Lolland-Falster og Jylland/Fyn. De nuværende direkte tog (Nakskov)-Nykøbing F-Slagelse forudsættes samtidigt inddraget med undtagelse af en aftenforbindelse fra Korsør. Standsning med lyntog skal foregå, indtil Intercity togene fra 1984 får permanent stop i Ringsted.

Med hensyn til Intercity togene sker der heller ikke de store ændringer i de kommende år. Dog indstilles kørslen med Ic-tog på strækningen Struer-Thisted i løbet af perioden 1982–84, og Ic-togene skal også standse ved den nye station i Høje Tåstrup.

Fra 1981 etableres kørsel med sovevogne mellem København og Frederikshavn.

I den internationale trafik er ved at blive opbygget et system med hurtige dagtog mellem europæiske byer med internationalt trafikbehov, herunder København. Udbuddet vil på et senere tidspunkt sandsynligvis også komme til at omfatte forbindelser mellem København og Stockholm/Oslo.

Mere timedrift på Sjælland

8

Den sjællandske regionaltrafik vil blive udbygget i de kommende år. Det drejer sig først og fremmest om de strækninger vest for Roskilde, der endnu ikke har timedrift. Men der vil også ske en vis styrkelse af andre strækninger i det omfang, der er penge og materiel hertil.

Der er endvidere foretaget en afstemning med de planer for den kollektive trafik, som er fremlagt fra de berørte amter.

I DSBs 5 årsplan 1982–86 beskrives oplæggene til de forbedrede køreplaner, og det fremgår, at forbedringerne vil blive søgt gennemført i takt med tilgangen af nyt materiel i perioden 1981–83.

På strækningen mellem Holbæk og Kalundborg indføres i princippet timedrift. Det skal ske ved at videreføre de nuværende regionaltog fra Holbæk til Kalundborg med stop ved alle mellemstationer.

Også Roskilde-Køge-Næstved får timedrift med udtynding i svagt belagte tidsrum.

Regionaltogene fra Nivå mod Ringsted skal ifølge oplægget videreføres til Slagelse, således at Sorø og Slagelse får timedrift med regionaltog.

Regionaltog i timedrift København-Nykøbing F

På strækningen København-Nykøbing F forudsættes indført et regionalsystem med timedrift mellem København, Glumsø, Næstved, Lundby, Vordingborg, Nr. Alslev, Eskilstrup og Nykøbing F.

For at kunne gennemføre et sådant system tilstrækkeligt effektivt vil det være nødvendigt at undlade togbetjening af de fire små standsningssteder Lov, Ring, Klarskov og Orehoved.

Standsningsstederne er meget lidt brugte. Antallet af afgående og

ankommende passagerer på de enkelte steder ligger således mellem 9 og 32 på en almindelig hverdag.

Standsningsstederne betjenes i dag af 4–7 tog dagligt i hver retning. En betjening af de fire standsningssteder med timedrift dagen igennem, d.v.s. med omkring 32 tog, betragtes derfor som klart overdimensioneret.

Der skal nu forhandles med Storstrøms amtskommune om den fremtidige kollektive trafikbetjening af de fire stationer. I forhandlingerne vil også indgå synspunkter om, at et timedriftssystem bedre vil kunne koordineres med amtets køreplaner for busser og privatbanen samt de økonomiske og energimæssige besparelser, der er forbundet med timedriftssystemet.

Muligvis 2-etages tog fra 1983

Oplægget rummer også indsættelse af enkelte supplerende myldretidstog på andre strækninger, ligesom der i 5 årsplanen nævnes muligheden for indsættelse af 2-etages materiel. Der stiles mod indsættelse af denne nye vogntype fra 1983.

Mange ny tog indsættes i Jylland

Efter at der i 1979 indførtes timedrift på de vigtigste regionale strækninger i Jylland og på Fyn, er der ikke planer om de store ændringer i de kommende år, fremgår det af DSBs 5 årsplan 1982–86.

De største forbedringer vil forekomme på det såkaldt sekundære net, d.v.s. de mindst trafikerede stærkninger i Jylland. Her indsættes fra køreplan 1982 11 nye MR-tog og fra køreplan 1984 yderligere 11 MR-tog. Trafikafviklingen vil blive fulgt løbende med henblik på at for-

bedre køreplanerne på det sekundære net.

I forbindelse med indsættelsen af de nye tog 1982/84 inddrages lyntogene på strækningen Esbjerg-Struer og Intercity togene på strækningen Struer-Thisted.

Der vil blive gennemført en række forbedringer af spor-, sikrings- og teleanlæg på det sekundære net.

De samlede investeringer til den regionale trafik i Jylland og på Fyn er for perioden 1980–86 opgjort til 227 mio. kr., langt hovedparten er til nye tog.

Bane til Amager skal overvejes

Den store stigning i den kollektive trafik medfører, at forslagene til tunnelbane i hovedstadsområdet – og især forbindelserne til og fra Amager – tages op til fornyet vurdering.

Et af udgangspunkterne er rapporten »S- og T-baneudbygningen i hovedstadsregionen 1973–1988«, der indeholder tre forslag til udbygninger. De omfatter alle en tunnelbane fra Høje Gladsaxe over Brønshøj og Nørreport til Amager med endestation i Kastrup, men med afvigende linieføring.

Første etape af en sådan bane kunne evt. gå fra Nørreport mod Amager.

Tunnelbaneanlæg er dog meget kostbare, og DSB arbejder derfor med disse – og andre – tanker, først og fremmest med det sigte at forbedre Amagers trafikbetjening.

I DSBs 5 årsplan 1982–86, som netop er offentliggjort, er skønsmæssigt afsat ca. 170 mio. kr. til forberedende arbejder i perioden 1983–86.

DJT har i år konstateret en mærkbar interesse for de hidtil udbudte rejser med tog – arrangeret for danske jernbanemænd og pårørende.

Flere positive tilkendegivelser fra deltagere i årets rejser har bevirket, at udbudet for 1981 vil blive væsentlig større end hidtil.

I rejseprogrammet *Sommerrejser med DJT* – 1981 – der som sædvanlig vil være at finde i samtlige jernbanefaglige tidsskrifter i begyndelsen af året – vil der blive annonceret for

- 5 egne DJT-rejser, som er grupperejser med tog
- NJT-rejser (arrangeret af norske jernbanemenns turistorganisation) som er grupperejser med tog til Jugoslavien (Vodice)
- Stjernerejser/Fritidsrejser med fly, hvorpå der som bekendt ydes 150 kr. i rabat pr. person på en programpris indtil 2400 kr. og 200 kr. i rabat pr. person på en programpris derudover
- Individuelle rejser.

Annoncering for vore vinterarrangementer vil iøvrigt følge i fagbladene i oktober/november måneder i år.

Tilmelding og betaling

Tilmelding til en rejse kan ske telefonisk, skriftligt eller ved personlig henvendelse til vor adresse.

Tilmelding bør ske så hurtigt som muligt, idet interessen for en rejse kan være stor, hvorfor plads ikke altid kan arrangeres.

En tilmelding er bindende, uanset hvordan den er afgivet.

For deltagelse i grupperejser må der indbetales et depositum på kr. 300 pr. person snarest efter, at tilmelding er foretaget.

Tilsendt kvittering for modtagelse af depositum er samtidig bekræftelse på, at plads er reserveret på den ønskede rejse.

Restbeløbet – for individuelle rejser dog totalbeløbet – betales, når rejsedokumenterne modtages.

Pris og prisændring

Rejsens pris fremgår af de respektive programmer/annoncer og omfatter alle de deri nævnte ydelser og – for grupperejser – altid lovpligtig bidrag til rejsegarantifond.

Der tages forbehold over for prisændringer som følge af kursændringer, nye skatter, olietillæg samt andre omkostninger, hvori DJT ingen indflydelse har.

Er prisen angivet i fremmed valuta, omregnes denne efter den af DSB anvendte omregningskurs på tidspunktet for udskrivning af regningen.

Ved formidling af individuelle ferieophold opkræves altid et ekspeditionsgebyr på kr. 50 pr. bestilling.

På grupperejser opkræves et obligatorisk afbestillingsgebyr på kr. 50 pr. person.

Indstilling af en rejse

Indstilling af en annonceret rejse vil normalt kun ske, såfremt der ikke tilmelder sig et tilstrækkeligt antal deltagere.

Tilmeldte deltagere vil blive underrettet herom senest 1 måned før afrejsen.

Depositum tilbagebetales i sådanne tilfælde fuldtud.

Afbestilling af en rejse

Underret straks DJT, såfremt en bestilt grupperejse må afbestilles. Andre kan stå på venteliste.

Afbestilles rejsen tidligere end 8 dage før afrejsen, tilbagesendes depositum med fradrag af det obligatoriske afbestillingsgebyr.

Afbestilles rejsen senere, tilbagebetales depositum ikke.

Ved afbestilling af en bestilt individuel rejse forfalder ekspeditionsgebyret til betaling straks.

Børnerabat

Oplysning om eventuelle børnerabatter fås ved henvendelse til DJT.

Forsikring

Der indgår ingen forsikring (bortset fra rejsegarantifonden) i de af DJT arrangerede/formidlede rejser.

Syge- og hjemtransport er omfattet af den offentlige sygesikring, hvorfor det gule sygesikringsbevis altid bør medbringes.

Normalt er rejsegodsforsikring inkluderet i egen privatforsikring.

Øvrige frivillige forsikringer kan tegnes ved bestilling hos DJT.

Øvrigt

Nødvendigt fripas søges gennem tjenestestedet i personaletjenesten.

Nødvendige billetter med 50% rabat på FIP-rabatkort kan bestilles samtidig med tilmelding til en DJT-rejse.

*) For deltagelse i Stjernerejser/Fritidsrejser gælder dog altid de for disse rejser fastsatte rejsebestemmelser, som fremgår af arrangørens rejser.

Med venlig hilsen

Danske jernbanemænds turistorganisation – DJT

DSB rejsebureau Hovedbanegården

Banegårdspladsen

1570 København V.

Tlf. 01 - 14 04 00/3572 eller

8-1-3572

*Husk stof til
bladet skal
være redaktionen
i hænde d. 15. i
månedens forud.*

Det EVIGE bytrafikproblem?

T

ransportteknikkens sejrsgang i dette og i forrige århundrede kan ingen tage fejl af: et samfund uden jernbaner, motorkøretøjer, fly og skibe er utænkeligt i dag.

Men udviklingen i metoder til afvikling af trafikken – specielt i storbyer – viser mærkelig beskedenhed.

I samfundets lovmasser findes heller ingen bestemmelse om, at hvis f.eks. 1000 transportenheder bevæger sig ad en gade, der maksimalt kan rumme 500, så opstår et overtrafikeringsproblem, der må reguleres.

Pudsigt nok var behovet for sådanne, enkle regler ikke mindre for godt 100 år siden.

Forholdet kan udtrykkes med et Søren Kierkegaard-citat: »Livets Udvikling er en besynderlig Tilbagegang: Barnet bryder sit Hoved med at forstaae de vanskeligste Ting, den Ældre kan netop ikke forstaae de allersimpleste«.

Til de »allersimpleste« må regnes færdselsårers maksimale fyldningsgrad.

Eksempelvis strømmede kørende og gående trafik frit – bortset fra gadetoldbommene – ind i London i begyndelsen af 1800-tallet og førte til sidst (1863) til undergrundsbanens ankomst.

Den tids skribenter fik luft både i poesi og prosa for deres indtryk af tilstanden.

Digteren, *Heinrich Heine*, Tyskland, efter mødet med London:

»Jeg har set det største under, som verden kan vise det forbløffede sind: jeg har set det og er stadig forbløffet – og evigt vil forblive uudsletteligt i min erindring sten-skoven af huse, hvori flyder den hastende strøm af ansigter på levende mennesker med alle deres

forskellige lidenskaber og alle deres frygtelige impulser af kærlighed, sult og had – jeg mener London«. Året var 1827.

Blandt prosaister er der denne i tidsskriftet, »*Illustrated London News*«, 31. oktober 1848: »... Trafikken strømmer fra punkt til punkt i alle retninger, jernbanen afleverer hver time sit bidrag fra hvert hjørne af kongeriger, og fra centrum til yderpunkterne er der uafbrudt transport af mennesker og varer... gennem gader, der blev anlagt for næsten to århundreder siden. Resultatet er, at London er næsten kvalt i almindelig trafik, kæmpens livsblod er tvunget til at flyde igennem årer og arterier, der ikke er blevet udvidet siden barn-dommens dage...«.



Videre skriver den anonyme skribent: »Ulemperne som følge af Londons vækst er store, men det ser ud til, at vi ikke har mod til at møde disse ulemper. Alle vore hovedfærdselsårer er blevet for små til den enorme trafik. Vi behøver nye gader, lange og brede, der kan skabe perfekte kommunikationslinjer imellem yderpunkterne. Men det bedste, vi formår, er at lappe og reparere bid for bid. Bange for udgiften til en virkelig gennemgribende forbedring øder vi en halv million på en sidegade...«.



Covent Garden, Victoria-tidens berømte londonske blomstertorvehal, med hvælvet glastag og støbejernsarbejder, nu museum for hjulede kollektivtransportveteraner. Øverst: damplokomotiv fra 1872. Nederst: gæst lægger hånd på benzindrevet bus (i tjeneste 1927–37), men har også øje for 1920-model med massive gummiringe (i midten) og en sporvogn (1910–38) yderst til højre.

Citaterne er fra 1848 – kunne de ikke også passe på nuværende forhold i mangen storby, London medregnet?

Forskellen imellem London og adskillige byer er selvfølgelig t-banenettet samt *London Transports* konstante indsats på teknisk og by-administrativt plan for henholdsvis selv at leve op til trafikvæksten gennem teknologi og for at påvirke myndighederne til at udføre gadeforbedringer o.l..

Som et lille kulturelt »smæk med halen« i den sammenhæng har LT

Indledning

En forårsdag i maj, jeg tror det var den femte at solen skinned klart, var næppe een der glemte.

En vældig vrimmel observered' man blandt andet, man skulle næsten tro et kæmpefly var landet.

Men nej, se blot i København i Århus

man rejste ud, blandt andet over Fårhus.

Det var såmænd blot togmænd på en rejse,

i Hamburg H man skulle dem så splejse

sammen til en helhed, de var jo ej rejst sammen.

Det gik da fint for Jørn han danned rammen

i tide, så vi alle vidste

at denne rejse bliver ej den sidste af mange tidligere gode ekskursioner.

Derom behøves ikke lange diskussioner.

Som sagt så gjort, vi var vel femogfyre

den ene lille, den anden noget større,

men et er sikkert, vi fyldte mere ved vor hjemkomst

det skyldtes sikkert al den mad vi fik til velkomst

af vore flinke værter, der var ikke sparet

på arrangementet, alt var mægtigt klaret.

Da ej poet jeg er, vil dette digt jeg slutte,

så ej at læserne går hen og bliver mutte.

Jeg ligger netop nu og nyder i naturen

og går så over til beskrivelse af turen.

Hamburg HBF.

Efter vel overstået togrejse var der en kort præsentation i »Kleine Saal«, hvorefter middagsmaden blev serveret.

Inspireret af det dejlige vejr og den gode tid, gik de fleste af deltagerne en tur i Hamburg's gader efter spisningen. Oplevelserne her var vel alsidige eftersom hele selskabet ikke gik samlet. Vi skulle videre fra Hamburg Hbf. kl. 15.45, og alle var tilstede på det fastsatte tidspunkt og sted.

IC 671 »Kommodore«

Vel anbragt i de dertil reserverede kupéer udspandt der sig livlige samtaler om hint og hist.

Turen foregik smertefrit og præcist med op til 200 km/t, og vi ankom til Mannheim Hbf. præcis kl. 21.21, hvor vi blev modtaget af vore værter fra BBC (Brown Boverie & Cie) med »dem kleinen Thillemann« i spidsen. Vi blev læsset ind i en dertil reserveret bus og befragtet til Hotel »Wartburg Hospitz« for indkvartering i 3 nætter med morgenmad.

Schlummertrink

Efter indkvarteringen var det tid til et par snitter med dertil hørende. Vi blev præsenteret med vore værter fra BBC, og efter et par timers samvær var det sengetid for de fleste af os. Vi havde været på en lang rejse og havde en anstrengende dag foran os. Godnat!

BBC Mannheim-Käfertal

Efter morgenmad blev vi afhentet med bus for at blive befordret ud til Mannheim-Käfertal, en forstad til Mannheim, for at bese BBC's fabriker.

Det startede med et besøg i foredragssalen, hvor vi så et såkaldt »multivisionsshow«. Værdien af dette var vel for de fleste af os ret begrænset på baggrund af det tyske sprog og de mange tekniske udtryk, der indgik i showet.

Det var dog mest det nyest udviklede lokomotiv ved BBC litra »120«, hvor man specielt hæftede sig ved de forskelle, der er mellem dette og vores »ME«, bortset fra at »120«eren er for elektrisk drift, der vakte vores interesse.

Her nogle enkelte data for dette lok til sammenligning med »ME«.

	litra »120«	litra »ME«
akselanordning	Bo' Bo'	Co' Co'
hjul diameter	1250 mm	1100 mm
længde over bufferne	19200 mm	20800 mm
vægt	84 tons	114 tons
akseltryk	21 tons	19 tons
effekt	5600 KW	2450 KW
max hastighed	200 km/t	160 km/t

Efter filmforevisningen blev vi delt op i mindre grupper, hvorefter rundvisningen begyndte. Det var dog noget af en ensidig forestilling set i relation til dens længde (3 timer), da det for det meste var besigtigelse af maskinværksteder m.m., hvor enkeltdele til elektriske komponenter blev fremstillet på meget moderne maskiner. Vi så dog også komponenter til »ME« bl.a. bundrammen under rundvisningen.

En lidt speciel ting blev forklaret os under rundvisningen. Overalt på BBC's område er al indtagelse af alkohol forbudt, hvorfor der naturligvis overalt var placeret ølautomater til behagelig afbenyttelse formedelst 65 pfg pr. 1/2 liter. At de også solgte øl i marketenderiet skulle vel være overflødig at nævne i denne forbindelse.

Middag i BBC's kantine med een øl til!

Havnerundfart Rhein-Neckar

Om eftermiddagen skulle vi sejle med den ordinære havnerundfart på floderne Rhinen og Neckar, der netop løber ud i Rhinen i udkanten af Mannheim.

På baggrund af at det var den ordinære havnerundfart, er det vel på sin plads at oplyse, at vort selskab var det eneste om bord. Skibet havde vel plads til ca. 200 personer. I forbindelse med sejlturen blev vi bekendtgjort med, at Mannheim har den næststørste flodhavn i Vesttyskland med en samlet kajplads på ca. 30 km. længde.

Der kan ikke siges meget andet om turen end at den varede ca. 2 timer og foregik i et havneområde, der var temmelig blottet for landskabelig skønhed.

Hjemkørsel med bus til hotellet.

»Amicitia«

Et kort ophold på hotellet, hvor der var tid til at blive nettet lidt. Med bus til restaurant »Amicitia« i udkanten af Mannheim, hvor aftensmaden blev serveret.

Her blev der uddelt gaver til vore værter, hvorefter der var almindeligt hyggeligt samvær.

Hjemtransport for egen regning. Overnatning.

»Eichbaum-Brauerei«

En kort rundgang i bryggeriet, hvor teknikken naturligvis var i højsæde, afsluttedes med et besøg i bryggeriets »Keller«, hvor en lettere fro-

kost blev serveret med en del af bryggeriets produkter til. Her fik vi, da vi gik, udleveret et glas fra bryggeriet til minde om besøget.

Eichbaum-Rüsselsheim

Efter besøget på »Eichbaum-Brauerei« var stemningen naturligvis på sit højeste. Vi skulle nu køre den lange vej fra Mannheim til Rüsselsheim, der ligger mellem Mainz og Frankfurt (M), og efterveerne fra bryggeribesøget begyndte så småt at melde sig hos passagerne i bussen, hvilket blev meddelt den forstående rejseleder.

Som sagt så gjort. Bussen gjorde holdt ved et offentligt hus, men da vi i forvejen var lidt forsinkede i forhold til vores oprindelige program, fik vi at vide at kun 5 minutter var til rådighed til det nødtørftige ærinde. Dette fik ikke desto mindre en del af selskabet til at forsvinde ovenpå for at erstatte det afleverede, hvilket fik Jørn til at give endnu 5 minutter til ovennævnte ærinde.

Dog endelig blev selskabet samlet og vi kunne fortsætte videre til Rüsselsheim, hvor vi skulle bese denne afdeling af den mægtige Opel concerns mange afdelinger.

»Opel-werk« Rüsselsheim

Det første indtryk af Opel-werk-Rüsselsheim, er det vældige areal det omfatter, med egen jernbanestation både for persontrafik og for godstrafik.

Rundgangen starter i hallerne, hvor alle enkeltdele til automobilerne bliver fremstillet. Her hæftede deltagerne sig specielt ved det ensidige arbejde som her foregår, hvor f.eks. den samme m/k slår fire slag på en karosseriplade, hvorefter den forsvinder og en ny dukker op

for samme behandling. 8 timer minus 1/2 times frokostpause! Dette samlebåndsfænomen gør sig i det hele taget gældende på hele virksomheden. Den samme skrue, pære, møtrik, glas, blinklys o.s.v. dag ud og dag ind. Var der nogle, der talte om trivialitet i forbindelse med lokomotivmandsgerningen? Een lysning er der dog i samlebåndsvanviddet. Den m/k, der skruer højregevindsskruer på den ene dag, får lov til at skrue venstregevindsskruer på den næste dag. En frygtelig larm hersker overalt i samlebåndshallerne. Det skal jo gå stærkt.

F.eks. kan nævnes at Opel i 1979 producerede 968.466 automobiler, hvoraf ca. 55% går til eksport. Hvert automobil består af mellem 8.000 og 12.000 enkeltdele! Det siger noget om produktionsvilkårene. Den samlede dagsproduktion er på 4.258 vogne (1979) og i Rüsselsheim alene er beskæftiget 20.119 medarbejdere (1979) og indenfor Opel koncernen i alt 67.360 (1979) medarbejdere. Opel koncernen producerede i 1979 22,8% af alle vesttyske automobiler.

Den gennemsnitlige timeløn for medarbejderne i Opel koncernen var i 1978 15,11 DM. Til sammenligning kan nævnes at gennemsnittet for den vesttyske industri i almindelighed i 1978 androg 11,88 DM pr. time, så rent lønmæssigt er det ikke helt dårligt at være ansat ved Opel koncernen, men miljømæssigt: Puh-ha – i hvert fald for manden på »gulvet«.

I øvrigt havde man det indtryk at fabrikken var proppet med militære hemmeligheder, idet al rapportering og medbringelse af fotoapparater er strengt forbudt.

Nå, men vi kom da gennem støjhelvedet og skulle igen på en længere køretur gennem Rheinland-Pfalz

til en lille by, som hedder Elmstein-Appenthal, hvor aftenmaden skulle indtages.

Køreturen foregik i et område med stor landskabelig skønhed og vejret var, til orientering indtil dette tidspunkt, meget fint.

Ellers vil jeg ikke repetere noget fra denne køretur og straks gå over til næste punkt på programmet.

»Zum Lokschuppen«

»Die romantische Gaststätte Zum Lokschuppen« er som navnet siger en restaurant indrettet i en nedlagt lokomotivremise.

Den 23. januar 1909 blev togtrafikken åbnet på den såkaldte »Elmsteiner Talbahn«, der er en sidebane udgående fra byen Lambrecht, som ligger på hovedbanen mellem Kaiserslautern og Ludwigshafen/Rh. Hver dag kørte 2 togpar på strækningen, hvilket senere blev udvidet, indtil 1960 da banen blev nedlagt, men sporet ligger der stadig på hele strækningen, selv om der vokser træer og buske midt i. Perronen i Elmstein er intakt og på den ene side står 2 gamle vogne fra strækningen, hvoraf den ene er indrettet som bar »Kuckuckschänke« og på perronen står stole og borde til behagelig afbenyttelse. På den anden side perronen står et eksemplar af det sidste lokomotiv, som befarede strækningen indtil dens nedlæggelse. Et damplokomotiv af serien 64 med akselrækkefølgen 1C1.

Enkelte data fra dette meget benyttede sidebanelokomotiv.

vægt	71 tons
vand	9 m ³
kul	3 tons
hastighed	90 km/t
effekt	950 ps
længde	12,40 m

Fremstillet hos Henschel/Kassel.

Lokomotivet har efter nedlæggelsen af »Elmsteiner Talbahn«, kørt på andre sidebaner i Vesttyskland, men blev reddet fra skæreblander og senere opstillet på sin nuværende plads d. 20/12-1977. Selve restauranten er vældig hyggelig og maden fremragende og det kan kun anbefales, selv om priserne vel nok ligger over gennemsnittet.

Inden tilbagekørslen til hotellet ved midnatstid, fik vi alle en flaske vin, et tinaskebæger samt en samfundshjælper til minde om besøget i »Zum Lokschuppen«.

Fridag

En dag, der for de fleste vel på forhånd var tilrettelagt. Nogle tog til Heidelberg, enkelte til Köln medens rejselederne og vore værter fra BBC skulle spise frokost på en restaurant i Mannheim.

Da der vel var en del, der ønskede at deltage i ovennævnte frokost, besluttede man sig til forud at bestille plads på en bestemt restaurant, hvorfor man ringede og bestilte et nærmere bestemt antal pladser til »die dänische Staatsbahn«.

Vel ankommet til restauranten observerede man, at pladserne var reserverede til »Dänische Staatsbank«. En sjov episode. Om omtalte »Staatsbank« også betalte for det fortærede, melder historien ikke noget om.

Afslutning på hotellet

En bedre middag som afslutning og afsked med vores værter, fandt sted den sidste aften før vores hjemtur og var for en gang skyld arrangeret og betalt af DLF's rejsedeltagere. Et festligt foreløbigt punktum for en oplevelsesrig tur.

IC 670/133 »Kommodore«/»Merkur«.

Det kneb gevaldigt for nogle at få øjne på denne hjemrejsedag. Vi skulle af sted fra Mannheim Hbf. kl. 8.36, hvorfor vi skulle pakke og være færdige med morgenmad senest kl. 8.00. Det gik dog smertefrit trods alt, og alle var på stationen kl. 8.30.

Hjemturen formede sig i det store og hele som udrejsen med udlevering af håndmadder og øl ved middagstid.

I Hamburg tog vi afsked med vore kolleger fra vestområdet og gik over på perronen, hvor vores bekendte »Merkur« skulle afgå fra. Enkelte havde dog stillet sig op på perronen, hvor IC 133 havde ankomst, men da toget bliver omrangeret på Hamburg Hbf, var enkelte mere end tæt på at komme for sent til toget hjem.

Alt gik dog planmæssigt selv om vore reserverede pladser var besat og vi således først måtte rydde kupperne for rejsende, før vi kunne komme til at sidde ned.

Indkøb på færgen. Afsked med »Stub« i Næstved og nogle meget trætte rejsedeltagere, der væltede ud af toget på Københavns Hovedbanegård.

Efterskrift

Et sidste Hurra her skal lyde, for der var meget vi ku' nyde på turen selv om den var streng, og alt for mange kom sent i seng, og hvis vi snart får bedre kår tar vi til Kassel næste år.

Verner

Om at forstå???

Det blev vanskeligere og vanskeligere at finde forskellen mellem DLF's ledelse og en salgsgruppe repræsenterende spilleautomater – også kaldet enarmede tyveknægte – med vinderodds 1/1000. Sagt på en anden måde: Det kræver Einstein's hjerne, Cicero's talegaver for selvoverbevisningens skyld, at forstå DLF's handlingsmotiveer.

Eller er forklaringen mere simpel. Har DLF ledelsen fundet løsningen på atomaffaldsproblematikken med beslutningen: Send det hele på Hellerupvej, der er dybe kældre og beviseligt, her slipper intet ud.

Eller den mest simple forklaring: Vi formår ikke længere at styre så stor en forening, så ad frivillighedens vej barberer vi medlemsantallet ned til 100 mand.

Til det mere komplicerede. DLT – vores fagblad, oplysning til de kolleger der forståeligt, har opfattet det som et lille novellemagasin – mangler stof, derfor ønsket om spontane medlemsreaktioner. Men ønskes svar/debat fra/mod DLF's ledelse, så husk: ikke for spontane og ikke for kritiske og sidst men ikke mindst, ubeskrivelig velformulerede.

Dette udtryk for vandrigen om den varme grød, nu til smørklatten. Hvis talen om funktionens bortfald skal forstås, at vi modtager et givet antal My-nyoprettede pladser (rygtet varierede fra 120 til 150), og intet andet, må en revolution, internt i DLF, komme på tale. Skal det derimod forstås at attesten følger lønrammen/skalatrinnene er det, set med mine øjne, særdeles velkomment. Nærmere uddybet: 1. attest f.eks. S-tog, Mr, Mh etc. klassificeres i lrm. 13, efter hver nyaflagt attest oprykkes et givet

antal skalatrin, for til slut med aflagt MY-attest at starte i lrm. 17. Dette medfører trækraftfremførelse, uanset Litra betegnelse, i den lrm/skalatrin den sidst afgivne attest giver mulighed for. Resultatet: Funktionens regning er bortfaldet.

PS. De skrevne LRM satser er selvfølgelig efter 1978 satser, idet jeg ikke kender de satser gældende 1980.

Nu stivnede smørklatten. Det ovenstående vil sikkert opfattes som en tåbelighed. Ak ja. Næ det er bedre at være deltager i en hævnaktion overfor Dansk Jernbaneforbund. Det er vi på S-banen. Vi har overtaget lidt af køremændenes (dem der kører stammerne til/fra vendespor) arbejde. Nu skal vi køre et par stammer om aftenen på vendespor, selvfølgelig mod 20 min. tjenestetid, i stedet for at slutte 0124, sluttet 0144. Nogle vil sige let tjente natpenge, men sandelig siger jeg jer: »så kedelig, at den ikke er særlig efterstræbt. På den anden side siges det, at den bedste medicin er brugen af smilebåndet.

Tiden er vel inde til at sige op i r... med det hele, jeg skal »snart« pensioneres og nu *gider* jeg sku ikke mere.

Ikas j a olesen Mdt Kh

Håbløshed og vrede

Håbløsheden breder sig og der vil ganske givet vokse en vrede ud af denne, der ikke sådan bliver til at komme uden om.

Hvordan er så denne håbløshed opstået.

Det er den som følger af den manglende forståelse for vore problemer, der er vokset os over hovedet, i de seneste år, men lad os tage et udgangspunkt, nemlig for-

mandsmødet og mødet med DSB's ledelse, at man så positivt på vore problemer. Alt dette positive rejste vi så hjem og fortalte medlemmerne, hvorefter vi så ventede at der ville ske noget. Den smule optimisme man nu havde fået blev dog hurtigt afløst af håbløshed igen, for der skete ikke noget. Et af de store fremskridt skulle være reguleret oprykning.

Hvordan er det så gået med denne oprykning. Nu efter et års forløb har hovedbestyrelsen taget stilling.

Håbløshed igen.

Reguleret oprykning er god, men det kan ikke nytte noget at vi får denne, hvis det viser sig, at det vil gå ud over nogen.

Efter de tal jeg har fået oplyst, 128 pladser, er de ikke tilstrækkelige til, at der ikke bliver et skævt forhold inden for det at køre store maskiner.

DLF har selv fundet ud af, at der den 1/12-79 var behov for 148 pladser og at der den 1/5-80 alene i øst kørte 122 mand på funktion. Der er i disse tal noget der taler sit tydelige sprog, at hvis vi sælger funktionen for 128 pladser, må det komme til at gå ud over nogen.

Håbløshed igen.

Hovedbestyrelsen har vedtaget de 128 pladser, med 8 stemmer for 3 imod. Når man kører og møder kollegaer dagligt og ser den håbløshed der er opstået, må man ryste på hovedet. Jeg kan ikke lade være med, at vende tilbage til den leder K. B. Knudsen sluttede med at udtale: at det hele kunne ende med et brag.

Denne håbløshed der er opstået, er nu ved at udvikle sig til en vrede, der meget godt kan ende med et brag. Der er mange der i dag kun venter på det lille puf, fra en eller anden side, så vil det hele nemlig ende med et brag.

Vi er mange der føler, at DSB's ledelse, stadig ikke er klar over hvor alvorligt vi tager vor situation, men det er der måske ikke noget at sige til, for vi gør jo ingenting. Hvorfor gør vi ikke noget? Hvis vi nu sælger funktionen, for et utilstrækkeligt antal pladser er jeg tilbøjelig til at tro, at den vrede der her kommer til udtryk, vil ende med et brag.

Den håbløshed og vrede der hersker, kan meget vel ende med, at de hundredevis af gange, vi dagligt hjælper DSB, med ting vi ikke har nødig ja de holder op, og hvad så, ja med den måde vi kører på i dag, kan det kun ende på en måde, nemlig i kaos, og hvorfor ikke. Der er i dag ikke nogen der siger os tak for at vi moser rundt og prøver på at få det til at glide.

Med den forståelse DSB's ledelse og for den sags skyld også folketingslægger lægger for dagen, for vore problemer, ja så kan vi ikke blive ved med at udvise den samme forståelse som vi gør i dag. Alle de nødløsninger der kommer til udtryk i dag, er kun med til at skabe splid inden for vore egne rækker.

Jeg har sagt det før, men vil gerne sige det igen. Hvis vor formand er kørt fast med sine forhandlinger med DSB, så kom ud i afd. og fortæl os om det, så må der andre midler til, vi kan ikke mere leve med at være til grin, og skulle det hele ende med et brag, ja så er der ikke noget at gøre ved det. Alle de kollegaer jeg har talt med siger det samme nemlig at vi har forhandlet os selv ihjel.

Lkf. K. H. Christiansen Mdt. Kø.

Uheldet på Kh

Jeg vil gerne her svare Lkas. T. Andersen Kh. at hovedbestyrelsen har svaret på mit indlæg i DLT nr. 4. Man har bare ikke svaret i DLT.

Jeg har fra DLT modtaget alle skrivelser, der er sendt tilbage fra f.eks. instanser til DLF efter henvendelse herfra.

Det vil være for stort indlæg, at sætte i her, hvis alle skrivelser skulle med, men kan oplyse, at sagen har været både hos DSB's ledelse og Danmarks Radio. Man vil for fremtiden søge at undgå disse uheldige ting, og samtidig holde en fast fremgangsmåde, så lignende sager ikke opstår.

Lkf. K. H. Christiansen Mdt. Kø.

Noget om lokomotiver

(Januar 1979)

Vi og vore lokomotiver slæber vogne frem i striver, vinterstorm om toget piver januar med kæmpedriver hvor vi haler og vi hiver mens i håret vi os river når med kræfterne det kniver, ledelsen gi'r direktiver atten timers tur det giver, men med stædighed og iver kom vi hjem til vore viver. Glad hun smører et par skiver dejlig mad med sky i striver til en bajer og en stiver.

Vi om pligt og sygdom kiver:

Man på syghus dig driver, lillefar – de dig afliver

– stille tårene de siver:

Nu til DSB du skriver

at du sygedage sliver

ellers konen enke bliver.

Så i seng mig fluks hun hiver,

springmadrassen tungt sig giver

– fortsat lilleemor hun piver

mens i kinden hun mig kniver –

»Slavepiskerarbejdsgiver, ødelægger mandens iver«.

Enden på det hele bliver

at en pilsner mer jeg kniver og vi DSB afskriver mens en nattesøvn jeg sliver,

og på arbejd går igen.

Orla

Godt klaret DLF

Jeg synes det er vældig godt klaret af DLF at de nu har forhandlet sig frem til 128 pladser i 17. lrm., men hvad så med de kollegaer som nu må se på at deres funktion forsvinder.

For mig at se er der noget grotesk i det her, det må jo være DLF der på et tidspunkt har forhandlet sig frem til denne funktion i 17. lrm., formentlig fordi de har ment at det var det absolut mindste man kunne byde et medlem for udførelsen af dette job (MY-kørsel). Men dette var altså ikke tilfældet, man mener åbenbart fra DLF's side at det godt kan køres i 10. lrm. og i 1981 i 9. lrm. Godt klaret DLF.

Og med hensyn til funktion så er det efter min mening uartigt at de som i dag har funktion og ikke opnår en af de nye 17 pladser skal gå ned i løn, det er i forvejen de medlemmer der har de dårligste tjenester, for det er jo sådan ved DSB at jo mere man kan jo dårligere har man det.

Det er set fra min side også noget ude af trit med virkeligheden, der bliver efterhånden fyldt mere og mere på MY-kurserne efterhånden som teknologien skrider frem, og DSB får det billigere og billigere. Nu har DSB fået det som de ville have funktionen væk på S-togene og nu også på MY-kørslen, godt klaret DLF.

Med hensyn til redaktionens svar til Lkas. T. Andersen i blad nr. 7 citat: Indlæg fra medlemskredsen skal opfattes som uforpligtende stof

deralene er indsenderens egne synspunkter. Citat slut, det er efter min opfattelse noget DLF tror, DLF skulle prøve at spørge repræsentanterne fra lokalafdelingerne om hvor tit de bliver overfaldet med eksempelvis spørgsmålet de 128 17. Irm.-pladser.

Jeg kan kun tilslutte mig hvad de øvrige kolegaer har haft af indlæg og takke Søren Højer, T. Andersen, Jens Bak med flere, og så ønske mig at vi fik at høre hvad vore ældre kolegaer mener om vores situation som lokomotivmænd ved DSB.

Lkass B. Hansen (Fanø)
Mdt Gb.

Årsfest i jubilæumsforeningen

Jubilæumsforeningen afholder årsfest onsdag den 8. oktober kl. 13.00 på Palace Hotel Rådhuspladsen 57, København. (vis avis de to lurblæsere).

Der serveres som vanlig det store kolde bord med diverse, samt efterfølgende kammeratligt samvær med kaffe og cognac/likør og røgvarer.

Prisen er i år kr. 200,- og vi håber at se alle medlemmerne.

Tilmelding sker til Erik Proffit på telefon 02 - 95 17 69 eller på de fremlagte lister på depoterne senest den 22. september.

Forud for årsfesten afholder foreningen sin 5 årige generalforsamling samme sted kl. 12.15 med følgende dagsorden:

1. Valg af dirigent.
2. Beretning.
3. Regnskab.
4. Fremtiden og indkomne forslag.
5. Valg af styrelse.

Regnskabet er udsendt til medlemmerne, og evt. forslag skal være undertegnede i hænde senest den 29. september.

På styrelsens vegne
Jørn Thillemann
GB. Mdt.

NB. Husk at alle restancer må være ude af verden inden årsfesten.

Po æ skrywstow

Wi sæed en tre stykker å snakke sammen,

å et all det wi såe, war fryek å gammen.

Den kue næsten et foe hans ræninger betall.

Den naen töt, han for møj bløv polæ,

å det bløv mier å mier hwer jenneste dåe. Å såe mæ nue øwn, der war som hæwe i bøn,

det jennest de et høj låe po, war hans løn.

Æ løn som wi foer, er et særli' stuer,

å en ting han et ku foe ind i hans huer,

det war, huen wi sku' kue spær å leeg nøj tesied,

men det fik wi sikkert aldri å wied.

For det her mæ å læn bode her å der,

töt han igojen, wi sku' la wæer.

For all det wi låner jo hiel bestemt all dri' nuersind ijen blywer glemt.

Noe all de peng, der ståer i æ banker,

gieker mæ all tiek de saem tanker.

Hworfor i allwerden håer de dem ståen,

hwis et det war for å uek dem låen.

Han hued hell et de her økonomer, men ment de war nue waer gnomer.

De weest jo hwerken uek heller ind, å a det de forklær, han forstow et en pind.

De råwt å skreeg jo all dri om ant, end at wi allsammen stow hiel ued po æ kant.

Men hwid wi no mæ en anpartsselskaw forsøjt,

så war et da kuns tredwe tusend der røjt.

Fl. S.

PERSONALIA

Forfremmet til lokomotivfører (18. Irm.) pr. 1.8.1980

Lokomotivfører (17. Irm.)

H. F. C. Wolfram, mdt Gb i mdt Gb

Forfremmet til elektrofører Ks (16. Irm.) pr. 1.7.1980 efter ansøgning

Elektrofører (13. Irm.)

I. B. Jensen, mdt Kh i mdt Kh

Forfremmet til lokomotivfører Ks (16. Irm.) pr. 1.8.1980 efter ansøgning

Lokomotivfører (13. Irm.)

N. A. Thomsen, mdt Gb i mdt Kh

Forfremmet til lokomotivfører (17. Irm.) pr. 1.7.1980 efter ansøgning

Lokomotivfører (13. Irm.)

A. A. Elk, mdt Gb i mdt Ar

O. K. Baj, mdt Gb i mdt Gb

J. K. Christensen, mdt Hgl i mdt Hgl

E. D. Isaksen, mdt Str i mdt Str

Forfremmet til lokomotivfører (17. Irm.) pr. 1.8.1980 efter ansøgning

Lokomotivfører (13. Irm.)

E. J. Straarup, mdt Gb i mdt Kø

J. C. Jensen, mdt Hgl i mdt Hgl

Forfremmet til lokomotivfører (13. Irm.) pr. 1.7.1980 efter ansøgning

Lokomotivassistent (10. Irm.)

S. E. K. Larsen, mdt Gb i mdt Hgl

P. W. Madsen, mdt Gb i mdt Hgl

H. P. Hansen, mdt Gb i mdt Hgl

Forfremmet til lokomotivassistent (10. Irm.) pr. 1.8.1980

Lokomotivassistent (9. Irm.)

K-E. Burmester, mdt Gb i mdt Gb

P. Petersen, mdt Hg i mdt Hg

J. V. Andreasen, mdt Kh i mdt Kh

A. Starlev, mdt Kh i mdt Kh

P-E. S. Sørensen, mdt Kh i mdt Kh

N. Kristensen, mdt Kh i mdt Kh

Teddy E. B. Petersen, mdt Kh i mdt Kh

J. T. Nielsen, mdt Kh i mdt Kh

A. B. Knudsen, mdt Kh i mdt Kh

P. G. Jensen, mdt Kh i mdt Kh

Overgået til anden stilling 1.8.1980

Bbtj p (3. lrm.) til lkas p (9. lrm.)
 A. B. Andersen, Ar til mdt Ar
 H. B. Jensen, Hr til mdt Ar

Ansæt som lokomotivassistent (9. lrm.)**1.8.1980**

Lokomotivassistent p
 N. Paulsen, mdt Gb
 K. R. Jepsen, mdt Gb
 M. I. Jørgensen, mdt Kh
 T. Ring-Hansen, mdt Kh
 B. H. Hansen, mdt Kh
 P. F. Damborg, mdt Kh
 P. U. Nielsen, mdt Kh
 S. C. Magnussen, mdt Kh
 H. J. L. Pedersen, mdt Kh
 K. O. Karlsson, mdt Kh
 K. Vestergaard, mdt Kh
 J. K. Nielsen, mdt Kh
 K. Klich, mdt Rf

Ansæt som lokomotivassistent p 1.7.1980

E. F. Sørensen, mdt Kh

Ansæt som lokomotivassistent p 1.8.1980

T. Markvardsen, mdt Ar
 L. Henriksen, mdt Ar
 P. K. Lauritzen, mdt Ar
 B. A. Welling, mdt Ar
 N. P. Skouboe, mdt Ar
 P. Delarose, mdt Ar
 J. V. Knudsen, mdt Ar
 J. H. Frey, mdt Ar
 T. Mouritsen, mdt Ar
 S. E. Steen, mdt Ar
 H. J. Christensen, mdt Ar
 H. P. Christensen, mdt Ar
 J. Knap, mdt Ar
 E. Pedersen, mdt Ar
 K. H. Madsen, mdt Ar (genansat)
 P. Rasmussen, mdt Ar
 K. P. Nielsen, mdt Ar

Forflyttet 1.7.1980 efter ansøgning

Lokomotivfører (17. lrm.)
 V. Jensen, mdt Ar til mdt Ab
 J. E. Thomsen, mdt KØ til mdt Gb

Forflyttet 1.8.1980 efter ansøgning

Lokomotivfører (15. lrm.)
 O. H. Larsen, mdt Gb til Mjt

Afskediget pr. 12.8.1980 efter ansøgning

Lokomotivfører (13. lrm.)
 R. Lindberg, mdt Gb

Afskediget pr. 30.9.1980 efter ansøgning alder

Lokomotivfører (18. lrm.)
 H. Ørnstrøm, mdt Ar
 Lokomotivfører (15. lrm.)
 F. Ladegaard, mdt Ab

Afskediget pr. 31.10.1980 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (15. lrm.)
 B. A. Ljungdahl, mdt Gb

Afskediget pr. 30.6.1980 efter ansøgning

Lokomotivassistent p (9. lrm.)
 R. Sopp, mdt Kh

Afskediget pr. 31.7.1980 efter ansøgning

Lokomotivassistent p (9. lrm.)
 B. Christensen, mdt Kh
 K. O. B. B. Jensen, mdt Kh

Afskediget pr. 31.10.1980

Lokomotivassistent p (9. lrm.)
 F. E. Hansen, mdt Ab

Dødsfald

Lkf. G. E. Traczyk, Padborg, død den
 14.8.1980.

Svært for DSB at få folk

*Kun en trediedel af
 ansøgerne kan bruges
 – viser undersøgelse*

København. DSB regner med at skulle nyansætte ikke mindre end 11.000 mennesker inden udgangen af 1986.

For tiden er godt 21.000 mennesker ansat ved organisationen, og baggrunden for det store behov for nyansættelser er først og fremmest en relativt høj gennemsnitsalder blandt personalet.

Ikke mindre end 8.000 medarbejdere må fratræde på grund af alder i perioden frem til 1986.

Det har imidlertid vist sig vanskeligt at finde kvalificerede medarbejdere – kun mellem en trediedel og halvdelen af de mennesker, der søger ind til statsbanerne, kan tilbydes ansættelse, når de har været gennem den obligate færdighedsprøve.

Mere retfærdig værdiansættelse

Der er intet revolutionerende i indførelsen af byggeretsværdiprincippet. Det har alene til formål at gøre ejendomsvurderingerne landet over mere retfærdig og ligelig ud fra de lokale forhold, skriver medlem af Ligningsrådet Egon Jensen, MF i denne artikel. Og han understreger, at der selvfølgelig ikke er tale om de samme værdier landet over.

Byggeretsværdien er alene en værdiansættelse af den byggeret, en ubebygget grund har. Har en grund ikke en sådan byggeret, er den ingenting værd.

Med det nye princip laver man nu en byggeretsværdi, der bestemmes som halvdelen af grundens normalværdi. Det er enkelt at gå ud fra en normalværdi. Langt de fleste parcelhusgrunde i Danmark er på 800 m².

Hvis vi f.eks. i runde tal ansætter grundstørrelsen til 800 m² og normalværdien til 400 kroner pr. m², som er en meget højt ansat værdi, vil det for en grund på 800 m² betyde:

Byggeretsværdi:	800 m ² à 200 kroner = 160.000 kroner
Arealværdi:	800 m ² à 200 kroner = 160.000 kroner
	<hr/>
Grundværdi:	ialt = 320.000 kroner
	<hr/>

Tager vi en grund på 1400 m², vil det betyde:

Byggeretsværdi:	800 m ² à 200 kroner = 160.000 kroner
Arealværdi:	1400 m ² à 200 kroner = 280.000 kroner
	<hr/>
Grundværdi:	ialt = 440.000 kroner
	<hr/>

Tager vi endelig en lille grund på 400 m², vil det betyde:

Byggeretsværdi:	800 m ² à 200 kroner = 160.000 kroner
Arealværdi:	400 m ² à 200 kroner = 80.000 kroner
	<hr/>
Grundværdi:	ialt = 240.000 kroner
	<hr/>

Dette vil reelt sige, at jo større grunden er, jo lavere bliver gennemsnitsprisen pr. m². Men det er der for så vidt ikke noget nyt i. Det resultat har man kunnet læse ud af salgsstatistikkerne. Og det er ganske naturligt, for jo større en udnyttelsesgrad en grund har, jo mere er den også værd.

Man skal være opmærksom på, at det jo ikke er ejendomsværdien, der fastsætter prisen ved en handel. Det er faktisk omvendt.

Der har lydt de sædvanlige kritiske røster om, at nu skal man straffe de små og belønne de store. Det er ganske enkelt at fordreje kendsgerningerne. I øvrigt er der ingen naturlov, der fastslår, at rige bor på store grunde og fattige på små grunde. Grundbeskatningens størrelse afgøres jo også af kommuner og amtskommuner når grundskyldspromillen fastsættes.

Så byggeretsprincippet betyder ikke automatisk en forhøjelse.

Kendsgerningen er, at man landet over skal vurdere rimeligt og rigtigt. Og de små grunde har altid været og vil altid være dyrest i pris.

Og det er vurderingsmyndighederne forpligtet til at tage hensyn til efter vurderingsloven.

For små grunde i byerne, hvor det af en række årsager kan være vanskeligt f.eks. at genopføre et nedbrændt hus, vil der blive taget specielt hensyn til, f.eks. i form af en meget nedsat grundværdi.

Men nu er byggeretsprincippet lige pludselig blevet en politisk sag, fordi det er vedtaget i Statens Ligningsråd. Men der er ikke noget – heller ikke i vurderingsloven – der har forhindret de enkelte ligningsråd i at indføre dette princip. Nu har Ligningsrådet fundet det rigtigt, at beslutningen blev taget der. Det betyder nemlig, at der til den kommende 17. almindelige vurdering, der skal træde i kraft den 1. april 1981 er skabt regler, der sikrer en ensartet vurdering landet over.

For at kunne få efterløn skal man – hvad enten man har arbejde eller er arbejdsløs:

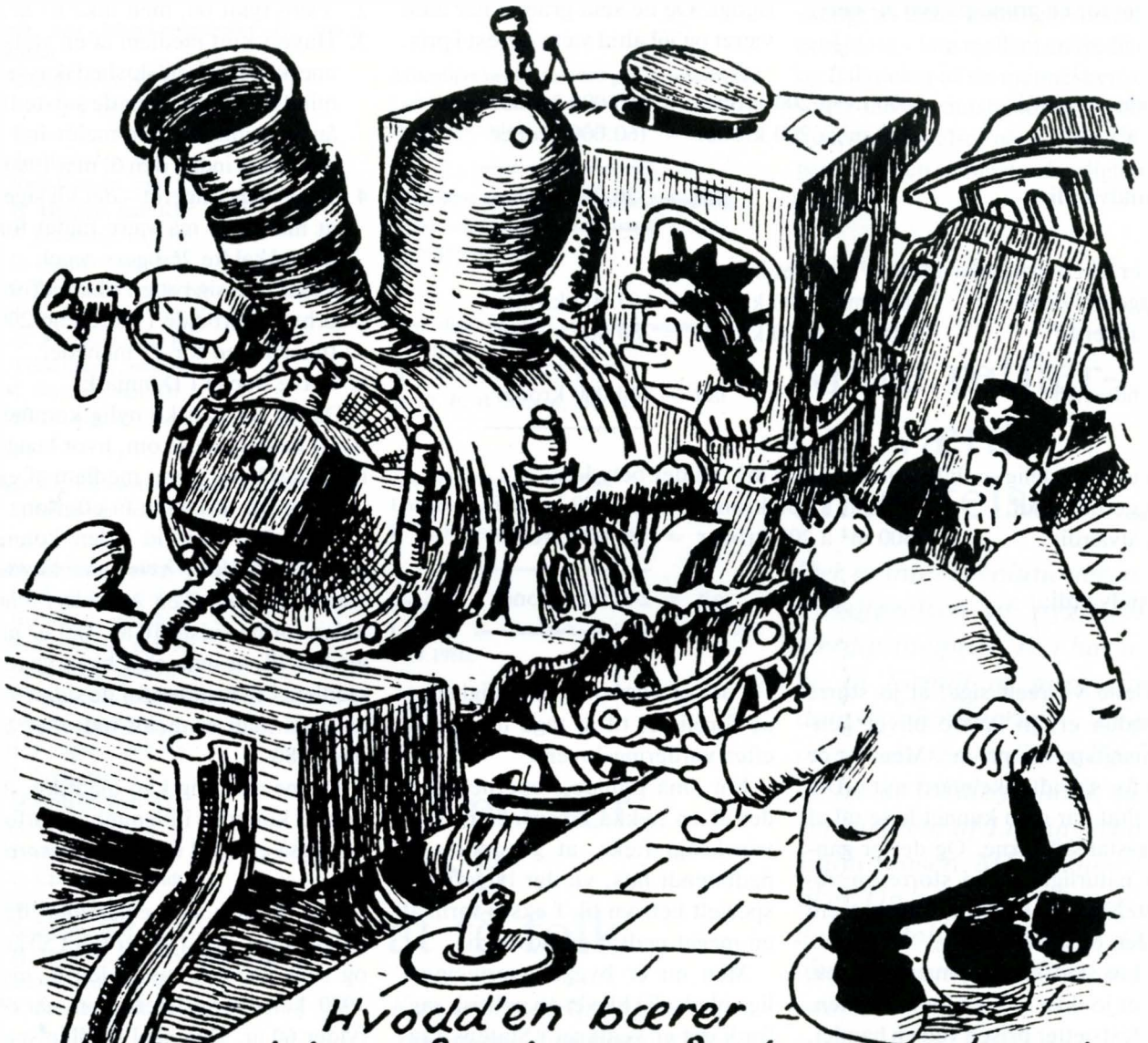
1. Ansøge om efterløn,
2. Være fyldt 60, men ikke 67 år.
3. Have været medlem af en statsanerkendt arbejdsløshedskasse i mindst 5 år inden for de sidste 10 år, såfremt man er meldt ind i A-kassen inden den 6. maj 1980.
4. Have dagpengeret – det vil sige, at man ikke må være faldet for den såkaldte 26-ugers regel.
5. Fraskrive sig retten til at udføre erhvervsarbejde i mere end 200 timer inden for 12 måneder.
6. Have bopæl i Danmark.

Der er for ganske nylig kommet en ny bestemmelse om, hvor længe man skal have været medlem af en A-kasse for at kunne få efterløn.

Indtil for kort tid siden kunne man få efterløn, hvis man havde været medlem af en A-kasse i 5 år inden for de sidste 10 år. Det er nu ændret til, at man skal have været medlem i 10 år inden for de sidste 15 år, hvis man er meldt ind efter 5. maj 1980.

Denne ændring kan medføre, at mange kommer i klemme, hvorfor der også er lavet en *overgangsordning*.

Det betyder, at medlemmer, der inden den 6. maj 1980 er fyldt 50 år, og som var i A-kasse den 6. maj 1980, kan overgå til efterløn, når de fylder 60 år. Dog skal medlemsperioden mindst udgøre 5 år indenfor de sidste 10 år.



75- Hvodd'en bærer
- i jer så ad mæ å standse toget
på de stasjoner, hvor som a'
der ikke findes så'n en dims?