



4

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. AUGUST 1981 - 81. ÅRGANG

4

Indhold:

Arbejds miljøundersøgelsen	2
DSB's 5-årsplan 1983-87	3
Rekordhastighederne på jernbanerne ..	7
Solskinsøer med skinneproblemer	9
DLF's regnskaber 1980 i uddrag	11
Økonomi så alle kan forstå det	11
Værdien er sikret ved nye indlånsbeviser	11
Finanspolitik	12
Nye lokomotiver til Hollands jernbaner	15
Pensionsstatser 1.4.1981	16
Det lykkedes - CO-Information	17
Fra medlemskredsen - Årsag og virkning	19
»De gule«	20
Et svar til lkf. J. A. Larsen	20
En opgave for DSB's designere	21
Personalialia	22
Finansministeriets cirkulære nr. 004/81	25
Adressefortegnelse	32

Redaktører:

K. B. Knudsen
(ansvarshavende)

G. A. Rasmussen

Redaktion og ekspedition:
Hellerupvej 44, 2900 Hellerup.

Telefon (01) 62 72 69.

Kontortid 9-16.

Lørdag lukket.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Noget forsinket, af bl.a. trykmæssige vanskeligheder, foreligger nu rapporten om »Lokomotivpersonalets arbejdsmiljø ved DSB«.

Formålet med denne undersøgelse er ganske enkelt at få en god baggrund for at forbedre arbejdsmiljøet på vort arbejdsområde.

Dermed ikke sagt, at der ikke inden undersøgelsen er sket forandringer, som har gjort arbejdsforholdene bedre. På mange måder har virksomheden DSB været imødekommende overfor ønsker og krav fra lokomotivmændene, men udviklingen omkring og i vort arbejdsområde gør, samtidig med menneskets ændrede indstilling til egen arbejdsituation, at forandringskravene presser på. Det blev derfor et naturligt ønske, at få hele arbejdsmiljøet gennemgået for at skaffe dokumentation for rigtigheden i medlemmers kritik af en række forhold. Det kunne ligeledes være vigtigt at få fastslået, om der f.eks. kun lå påstand til grund for en del kritik. I så fald burde man ikke spilde kræfterne herpå, men i stedet samle sig om de veldokumenterede kritisable forhold.

Rapporten angiver tydeligt områder, hvor der må tages foranstaltninger til ændringer. De vil blive nøje gennemgået og derpå udarbejdes forslag til afhjælpning af skadelige forhold.

Det er klart, at hovedvægten må lægges på trivsel og helbred. Det angår således både fysiske og psykiske arbejdsforhold. For førstes vedkommende er det indretningen af arbejdspladsen, førerummet og påvirkninger fra et lokomotiv i det hele taget; men også forhold omkring ophold i personale- og overnatningslokaliteter. For det andet er der de psykiske påvirkninger under betjening af trækraften - forhold under kørslen. Selvom arbejdstiden gennem en menneskealder er nedsat fra 48 til 40 timer pr. uge, er der en stigende intensitet i arbejdsgangen, der sammen med enmandsbetjeningen skaber et arbejdspress.

I samarbejde med DSB må der kunne skabes ændringer med sigte på forbedring af foran nævnte; men vi kommer formentlig også derhen, at nogle områder først bør gøres til genstand for en nøjere undersøgelse gennem videnskabeligt arbejde.

Når sommerferieperioden er overstået, vil der blive etableret en række møder landet over, og på disse vil rapporten blive gennemgået sammen med de videnskabsmænd, som har udarbejdet den. De har gjort et godt stykke arbejde, der fortjenes tak for. Der er gået grundigt til værks i denne sag.

DSB's 5-årsplan 1983-87

På et pressemøde d. 1. juli 1981 redegjorde et panel for DSB's 5 års plan 1983-87.

Til et stort, veloplagt selskab af pressens trafikmedarbejdere, indledte generaldirektør Ole Andresen med at fastslå DSB's målsætning hvor regulariteten går forud for aktivitetsudvidelser.

Man stræber mod at mindst 85 pct. af de sjællandske regionaltog skal være rettidige og det vil sige i DSB-terminologi - mindre end 2 minutters forsinkelse.

Men også en bedre komfort er en målsætning idet man naturligvis ikke er glade for en belægningsprocent i forhold til materiellet på 125. Det betyder at mange rejsende ved spidsbelastning må stå op.

Det sinker samtidig togenes ekspedition.

Derfor - sagde Ole Andresen - ønsker vi os mere og bedre materiel. Nye lokomotiver til indsættelse øst for Storebælt og nye personvogne inden udgangen af 5-års perioden gennem regeringens beskæftigelsesplan har DSB i levering.

- 5 ME-lokomotiver og 26 Bn-vogne til den sjællandske regionaltrafik

- 25 B-vogne til fjerntrafikken (Intercity)

- 4 MR-togsæt til regionaltrafikken vest for Storebælt.

Materiellet vil blive leveret i 2. halvår i 1981 og 1. halvår i 1982. Det vil sige, at DSB først nu begynder at modtage rullende materiel som følge af tildeling af beskæftigelsesmidler.

Via beskæftigelsesplanen for 1982/83 ventes DSB som følge af aftale mellem de fire forligspartier tildelt 302 mio. kr. til rullende materiel, fordelt med 132 mio. kr. i 1982 og 170 mio. kr. i 1983. Disse midler vil blive anvendt til

- 4 ME-lokomotiver og 28 Bn-vogne til den sjællandske regionaltrafik

- 16 MR-togsæt til regionaltrafikken vest for Storebælt.

De samlede ekstrabevillinger til DSB til indkøb af rullende materiel i årene 1981-83 udgør således 557 mio. kr.

De forventede 302 mio. kr. i 1982 og 1983 skønnes at medføre en beskæftigelse på ca. 900 mandår.

Der er desuden udtrykt ønske om ekstraordinære midler til en række anlægsarbejder i de kommende år. De vigtigste er:

- fremrykning af ibrugtagning af 3.-4. spor Høje Tåstrup-Roskilde fra 1987 til 1986. Herved vil kunne opnås en mere regelmæssig toggang samt en forøgelse af den allerede stærkt udnyttede strækningskapacitet, hvilket vil muliggøre en mere intensiv udnyttelse af materiellet

- fremrykning af ibrugtagning af 2. spor Vipperød-Holbæk fra 1986 til 1984, hvilket vil give mere regelmæssig toggang og forøget strækningskapacitet

- fremrykning af visse arbejder i forbindelse med elektrificeringen.

Ønskerne om udbygning af de faste anlæg beløber sig til 504 mio. kr. i årene 1982-85.

Til overfartsområdet har DSB fremført ønsker på 1,3 mio. kr., hvor de vigtigste er:

- bred færge til Rødby-Puttgarden overfarten

- ekstraordinære færgeombygninger.

Ole Andresen sluttede med at oplyse, at DSB's samlede ønskeseddel i forbindelse med beskæftigelsesplanen 1982/83, som kan opgøres til ialt ca. 2.6 mia. kr., er vur-

deret til at have en samlet beskæftigelsesvirkning på ca. 9000 mandår.

Direktør for AP-afdelingen, E. Rolsted Jensen, uddybede DSB's målsætning vedrørende regulariteten med at oplyse, at for S-tog var denne normalt opfyldt.

For fjerntog og lokal- og regionaltog opfyldes målsætningerne endnu ikke i tilstrækkeligt omfang, men der forventes en yderligere bedring i løbet af indeværende år i takt med forbedring af vore lokomotivers vedligeholdelsestilstand og tilgang af nye lokomotiver (ME) og motorvogne (MRD).

DSBs primære mål vil være som minimum at søge at få alle disse 3 målsætninger opfyldt så hurtigt som muligt, og holde regulariteten på mindst dette niveau.

Regularitetsfremmende aktiviteter i planperioden

I planperioden frem til 1987 påregnes iværksat og gennemført en række aktiviteter, som skal medvirke til at vi kan holde os på dette relativt høje regularitetsniveau fremover, selv om trafikbelastningen stiger yderligere.

Trækraft

Lokomotivanskaffelserne vil fortsætte indtil behovet inklusive tilstrækkelig værksteds- og driftsreserve er dækket. 16 ME-lok er påbegyndt leveret, yderligere 4 er bestilt, og vi har netop i går bestilt 5 til indsættelse, inden el-lokomotiverne skal indsættes. Vi arbejder i øvrigt på at bringe vor eksisterende lokopark op på en vedligeholdelsesstandard, så nedbrudsrisikoen under drift normaliseres. Omlægninger af organisation og arbejdsprocesser i værkstederne vil bidrage hertil.

13 motortogsæt, der er kontrahe-

ret til 1982, og 15 motortogsæt der er kontraheret til 1983-84, vil medvirke til at styrke drifts- og materielsituationen vest for Storebælt. Vi har herudover forudsat anskaffelse af 24 motortogsæt, som er nødvendige, hvis den forventede efterspørgselsudvikling fra 1984 skal imødekommes. De 18 synes nu at være sikret.

Strækningsradio

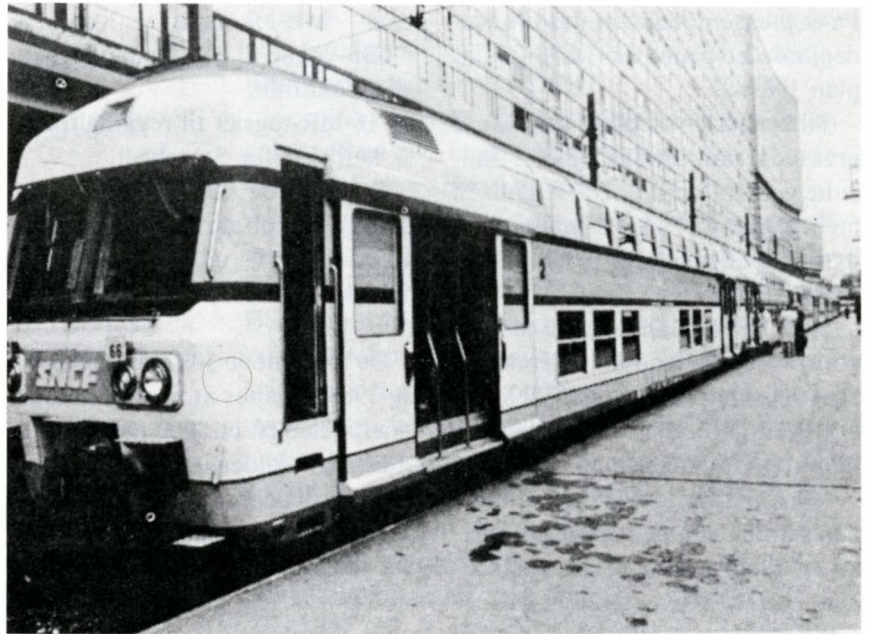
Strækningsradiosystemet, dvs. radioforbindelse mellem fjernstyringscentraler og alle toglokomotiver er nu i drift på stort set alle strækninger øst for Storebælt. Systemet har allerede medvirket til at nedsætte risikoen for driftsproblemer eller lette normaliseringen af driften efter opståede driftsforstyrrelser. Systemet gennemføres successivt på øvrige hovedstrækninger, og kan forventes fuldført i løbet af 1983.

ATC

Gennemførelsen af det automatiske togkontrolsystem (ATC) er endnu ikke fastlagt tidsmæssigt, men der foregår for tiden afprøvning af systemet på strækningerne Næstved-Vordingborg. ATC systemet vil betyde en sikrere toggang på vore efterhånden tæt trafikerede strækninger.

Sporanlæg

En række investeringer i faste anlæg vil være en forudsætning for at opretholde et højt regularitetsniveau. Anlæg af 3.-4. spor Høje Tåstrup-Roskilde er således nødvendig for at øge toggangen på spidsbelastningstidspunkter mellem København og Roskilde. Vi ønsker gerne dette arbejde fremskyndet, så det kan færdiggøres i 1986, samme år som den nye storstation i Høje Tåstrup forventes ibrugtaget.



DSB-teknikere har bl.a. været i Frankrig for at se på 2-etagers tog som ses på billedet.

2. spor Vipperød-Holbæk, som vil lette driftsproblemerne på København-Kalundborg linien, håber vi at kunne fremrykke til færdiggørelse i 1984.

Herudover vil en lang række andre sporarbejder, som gennemføres i planperioden, medvirke til at forbedre toggangens afvikling. Det er f.eks. etablering af flere overgangsmuligheder mellem dobbeltspor på den frie bane mellem stationerne, kurvedretninger og mere hensigtsmæssige sporanlæg på en række stationer.

Anskaffelse af flere passager vogne til regionaltrafikken i øst-området kræver mere depotsporplads, hvis vi ikke konstant skal køre rundt med vognene. Det er derfor besluttet at etablere et depotsporplads på Østerport station. Anlægget er planlagt udført i årene 1981-84.

Vinterforanstaltninger

Der er i årene 1981-87 afsat bety-

delige beløb til nye sporskifteopvarmningsanlæg og til forbedring af eksisterende, så vi bedre kan afvikle trafikken under vinterforhold. I forvejen er vi nu rimelig godt udrustet til at klare snerydning og kørsel med plantog under sneforhold.

Fjernstyring

Hovedparten af toggangen styres i dag fra fjernstyringscentraler placeret forskellige steder i landet. Kapaciteten på flere af disse anlæg er udnyttet så kraftigt, at nødvendig udvidelse ikke længere er mulig. Da det samtidig er påvist, at driftsafviklingen kan styrkes ved at koncentrere fjernstyringen på få, store centraler, sigtes der nu mod at etablere et fjernstyringsystem baseret på 2 centraler. Der vil blive tale om en fjernstyrings- og kørestrømscentral i København og en fjernstyringscentral formentlig i Fredericia. De fleste etaper af dette system må forventes etableret i løbet af planperioden. I tilslutning

hertil påregnes etableret et landsdækkende melde- og passagerinformationssystem. Dette tilstræbes ibrugtaget i løbet af 1983.

Driftsprojekt

De mange driftsproblemer vi har været udsat for har fået DSBs ledelse til at overveje, om den måde vi planlægger, gennemfører og følger toggangens afvikling op på er hensigtsmæssig set i forhold til den voldsomme udvikling i trafikomfanget på banerne. Der er udarbejdet en foranalyse, og den tyder på, at der er en række svagheder i vore styrings- og overvågningssystemer, først og fremmest af teknologisk karakter, men også af organisatorisk, planlægningsmæssig og uddannelsesmæssig art.

Det er derfor besluttet at etablere en projektorganisation, overvejende bestående af medarbejdere fra de berørte områder, der nærmere skal undersøge disse forhold og fremkomme med forslag om forbedringer. Et af de forslag, der kan komme på tale er etablering af en »driftscentral«. Den tænkes bemandede med specialister fra de forskellige grene af driftsfunktionerne og udstyret med de mest moderne teknologiske hjælpemidler i form af overvågnings- og kommunikationsudstyr, herunder EDB-terminaler f.eks. til overvågning af godsvognsømløbet med henblik på en koordineret, løbende overvågning og opfølgning af driftsafviklingen.

Projektorganisationen vil indlede sit arbejde i løbet af kort tid og vil løbende fremkomme med forslag til forbedringer, der kan afhjælpe påviste svagheder.

Direktør for maskinafdelingen, V. Adelsvist, omtalte de første skridt til anskaffelse af elektriske lokomotiver

Den første fase med behandling af det meget omfattende tilbudsmateriale, der er fremkommet fra 9 leverandører af elektriske lokomotiver, er netop afsluttet.

Resultatet er blevet, at DSB nu har indsnævret kredsen af leverandørfirmaer, der skal arbejdes videre med, til 2, nemlig ASEA og BBC.

Den grundige gennemgang af materialet har omfattet analyser og vurderinger af de mere end 30 forskellige lokomotivvarianter, som er tilbudt.

På grundlag af en samlet teknisk, driftsmæssig og økonomisk vurdering er DSB kommet til det resultat, at nævnte 2 firmaers tilbud, alt taget i betragtning, bedst tilgodeser de specifikationer og krav som DSB må stille.

ASEA og BBC tilbyder begge 2 lokomotivtyper med forskellige elektroniske hovedprincipper. Den

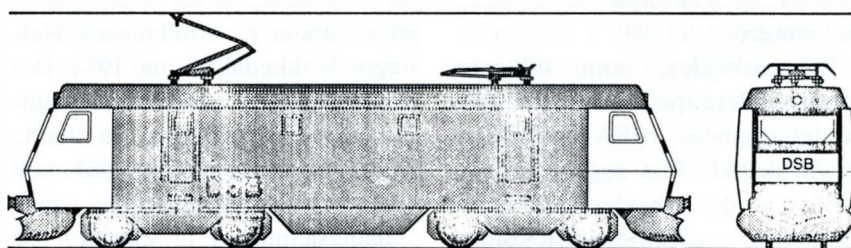
vigtigste forskel mellem de to teknikker er, at der i thyristorteknikken anvendes jævnstrømsbanemotorer (de elektromotorer, der trækker hjulakslerne), mens der benyttes vekselstrømsbanemotorer i drejestrømslokomotiverne.

Det endelige valg mellem disse 2 teknologier samt valg af leverandør vil finde sted inden udgangen af 1981, idet der påregnes indgået kontrakt i januar 1982 om leverance af de første lokomotiver.

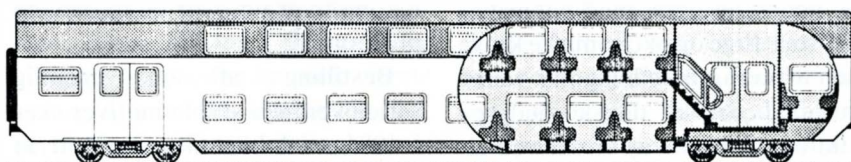
Der forestår således et detailarbejde, hvor der udover de rent tekniske forhold skal foretages dyberegående undersøgelser af mulighederne for størst mulig dansk medproduktion. I forbindelse hermed skal der også indhentes supplerende detailtilbud.

Med kontrahering af de første lokomotiver i januar 1982 påregnes de første 2 elektriske lokomotiver at påbegynde kørsel i maj 1984 på

El-lokomotiv



snit af toetagers personvogn



prøvestrækningen Kokkedal-Helsingør.

I juli 1985 vil der kunne indsættes ialt 8 lokomotiver i normal drift på Kystbanen mellem København og Helsingør.

Inden udgangen af 1984 påregnes der at kunne skrives kontrakt om den første egentlige serieleverance af el-lokomotiver, som kan påbegyndes leveret i 1986 til successiv indsættelse på Vestbanen, der forventes elektrificeret til maj 1988. Endelig sluttede generaldirektøren af med et indlæg om elektrificering. Han sagde, at et af DSB's største projekter i 5 års perioden 1983-87 vil være igangsættelsen af elektrificeringen af fjernbanerne, det vil sige en samlet strækning på 1065 km.

Denne opgave rækker helt frem til århundredskiftet, men nogle af de meget vigtige beslutninger med en rækkevidde på 15-20 år skal træffes i den nærmeste tid. Her tænker jeg bl.a. på valg af elektriske lokomotiver. Der er indkommet tilbud på levering af ni udenlandske firmaer, og de er nu blevet nærmere gennemgået.

Der arbejdes, som tidligere nævnt, videre med to firmaer. Det er det svenske ASEA og BBC i Vesttyskland. For begge firmaer gælder, at der arbejdes med alternativerne drejestrømslokomotiv/thyristorlokomotiv. De nærmere tekniske forhold har direktør Verner Adelskov været inde på.

Valget af disse to firmaer har både noget at gøre med tekniske, driftsmæssige og økonomiske krav, men af særlig betydning har været ønskeligheden af dansk medproduktion. Ganske vist er der ved elprojektet størst mulighed for at opnå en dansk andel ved gennemførelsen af de faste anlæg, nemlig omkring 60 pct. af de samlede inve-

steringer, men DSB er indstillet på, at der skal arbejdes for en høj andel, også hvad angår lokomotiverne. Det kan lade sig gøre, selv om der ikke er nogen danske industrivirksomheder, der kan konstruere og producere sådanne lokomotiver. Den danske andel kan derimod indgå i form af medproduktion på de forskellige dele af leverancen.

En vurdering af disse forhold kræver indhentning af mere detaljerede tilbud fra ASEA og BBC og desuden en række forhandlinger. Derfor har en endelig beslutning om valg af ellokomotiver ikke kunnet træffes inden 1. juli, som der ellers var lagt op til. Det kan først ske hen mod årets slutning. Vi kan derfor heller ikke sige noget om, hvilke danske virksomheder der kan komme på tale, men det bliver sandsynligvis en bred kreds af virksomheder.

Dog vil det ikke være hensigtsmæssigt at involvere danske virksomheder i fremstillingen af de første to lokomotiver, som bliver prototyper. De påregnes bestilt i januar 1982 og vil kunne leveres til prøvekursler på strækningen Helsingør-Kokkedal fra maj 1984. Det er dog tanken at indlede afprøvnin-gen af de faste anlæg på denne strækning allerede fra 1983 ved hjælp af et lejet lokomotiv.

Igangsætningen af eldriften på Kystbanen vil efter planerne ske 1. juli 1985, det vil sige fire måneder senere end først planlagt, og på det tidspunkt vil der være leveret seks lokomotiver ud over de to nævnte prototyper.

Bestilling af en egentlig serieleverance af lokomotiver sker i 1984 med henblik på eldrift af strækningen København-Korsør i perioden 1986-88. En fremrykning af denne strækning har været på tale, men det er ikke realistisk med

den senere lokomotivlevering, vi nu må forvente som følge af forhandlingerne om dansk medproduktion. Men naturligvis kan man af beskæftigelsesmæssige årsager fremrykke nogle af de faste anlæg, hvor der som nævnt er en stor andel af dansk arbejde. I den forbindelse vil jeg ikke mindst nævne de nødvendige forberedelser til elektrificeringen i form af ændringer af broanlæg, altså for at skaffe det nødvendige profil. Alene af nye broer fordelt over hele landet er der 225, og hertil kommer 50 ombygninger og ændringer af broer samt 70 sporsænkninger under broer. En stor del af disse arbejder vil kunne sættes i gang med meget kort varsel.

I sammenligning med de oprindelige planer for elektrificeringens gennemførelse er der, som det nu fremgår af tidsplanen, visse forsinkelser, men jeg tror, at den gevinst, opgaven får i kraft af dansk arbejde, vil betyde, at udsættelsen bliver til at leve med.

En veloplagt pressechef gav her-efter løs for en stor spørgelyst og hvor det ligeså veloplagte panel svarede.

Det var en dejlig afslappet atmosfære der herskede på mødet, selv om pressens repræsentanter bestemt ikke lagde fingrene imellem.

Bl.a. beskæftigede man sig en del med DSB's restaurationsvirksomhed.

Hvis man i togkiosken har købt et dyrt stykke brød i plastikbakke, der er gennemvædet af et stykke asparges, så alt er ødelagt, så må man nok give kritikerne ret - men det er jo ikke virksomheden DSB der skal skydes på.

Til gengæld må DSB kræve at de rejsende bliver behandlet anstændigt.

G.A.R.

Rekordhastighederne på jernbanerne

I 1981 ny rekord: 380 km/t

Af Carl E. Andersen

De første jernbanetog skræmte verden ved at kunne præstere hastigheder, som mennesker aldrig tidligere havde oplevet, og som kun få af dem havde forudset.

Allerede i 1830'erne kunne mange damplokomotiver fremføre tog med hastigheder henimod 100 km i timen.

I 1846 kørte et Great Western tog de 83 km mellem London og Didcot på 47 minutter og 30 sek., d.v.s. 108 km i timen som gennemsnit. Tophastigheden må da have været mindst 120 km i timen.

Great Western banerne havde 7 fods sporvidde. Men på andre baner med normal sporvidde præsteredes der snart efter lige så store hastigheder.

I Frankrig byggedes fra 1852 Crampton-lokomotiver, som kunne køre langt over 100 km i timen. Det førte i 1853 til ministerielt forbud mod at køre med hastigheder over 120 km i timen. Forinden skal et tog med et sådant lokomotiv have præsteret en tophastighed på 144 km/t.

Men derefter forøgedes rekordhastighederne kun langsomt.

Først efter århundredskiftet nåede rekorden op over 200 km i timen.

Selv nu betragtedes dette af folk flest som værende fantastisk.

Hvem kunne tro, at de ikke-skinnebundne køretøjer, de søgående fartøjer og luftballonerne, kunne være med i det kapløb?

I rumfartens tidsalder er man blevet vænnet til at tænke helt anderledes. Jernbanerne er ikke just et hurtigt transportmiddel, synes vi. De fører ikke længere an i hastighedsudviklingen.

Ved århundredskiftet kom et nyt traktionsmiddel til, det elektriske lokomotiv, den elektriske motorvogn.

I Tyskland lavede Siemens og

AEG i fællesskab en elektrisk forsøgsbane ved Berlin. Strømmen var trefaset vekselstrøm, som tilførtes fra tre ledninger, der var anbragt ved siden af banen i hver sin bestemte højde.

Hvert af firmaerne konstruerede et 6-akslet fartøj, en mellemting mellem lokomotiver og motorvogne. Forsøgene varede ved et par år. I 1903 præsterede det ene køretøj en tophastighed af 206,7 km i timen, og det andet nåede 210 km/t.

Disse rekorder blev først overgået næsten en menneskealder senere. I Tyskland konstruerede Kruckenberg et let toakslet skinnefartøj med en forbrændingsmotor, der drev en propel, hvorfor det kaldtes skinnezepelineren. Det nåede i 1931 en hastighed af 230 km i timen.

I slutningen af 1930'erne lavede samme konstruktør et trevognslyntog med dieselmotorer og hydraulisk kraftoverføring. Det kom op på 215 km i timen. Det var et brugsfartøj, skønt det var af særkonstruktion.

Et mere konventionelt tysk diesellyntog havde forinden præsteret 205 km i timen som tophastighed.

Et tysk strømlinieformet damplokomotiv med meget store drivhjul nåede i 1936 en hastighed af 200,4 km i timen.

1938 præsterede et engelsk damplokomotiv nogenlunde samme spidshastighed, måske endda en anelse mere, idet toppen af hastighedsdiagrammet var 126 miles i timen, d.v.s. 202 km i timen. Men måleøjagtigheden har nok været så stor, at man ikke kan hævde sikkert, at rekorden gik til England.

I Frankrig opviste et damplokomotiv i 1930'erne 174 km/t.

Et amerikansk dieselelektrisk tog udførte på Union Pacific banen

en serie prøvekørsler, hvorunder der opnåedes hastigheder indtil 193 km i timen.

Et fransk Micheline gummihjuls-tog klarede i 1937 196 km/t.

Hastighederne efter krigen

1954 præsterede et af de franske statsbaners elektriske seksakslet lokomotiver 243 km i timen.

1955 foranstaltede de franske baner forsøgskørsler med elektriske lokomotiver. I begge tilfælde brugtes standardtyper, dels med et andet CC-lokomotiv og dels med et BB-koblet lokomotiv, blot med ændrede banemotor-aksel-udvekslingsforhold.

De opnåede 331 km i timen, mærkeligt nok begge to samme hastighed. Det var verdensrekord.

Til sammenligning kan anføres, at Danmarksrekorden er 191 km/t, som nåedes i 1979 under en forsøgsørsel på Fyn. Toget blev skubbet af et af DSB's kraftigste dieselelektriske lokomotiver. Det havde altså en styrevogn forrest. Iøvrigt var der en tysk målevogn.

I Vesttyskland har et elektrisk lokomotiv i 1980 kørt 231 km i timen. Det er nu rekorden for Tyskland. Lokomotivtypen er just en af dem, der kommer i betragtning som den fremtidige danske type elektriske lokomotiver.

Så vidt baner og tog med normal sporvidde, 143,5 cm mellem skinnerne. I Japan, hvor alle statsbanerne oprindeligt havde kapsporvidde, altså 106,7 cm, udførtes omkring 1960 hurtigkørsler for at skaffe klarhed over, hvilke hastigheder man kunne stille imod for togene på den hovedbane med normalspor, man planlagde at bygge.

Der blev da opnået hastigheder indtil 168 km i timen og måske senere lidt mere, 175 km i timen.

Dette er dog ikke længere rekord

for smalsportog. I Sydafrika, hvor banerne ligesom i Japan har kapsporvidde (deraf navnet), har man udviklet en ny, særpræget boggie-konstruktion. Et elektrisk lokomotiv med sådanne boggier har for et par år siden kørt med hastigheder op til 245 km i timen.

Omkring 1970 lavede Japans jernbaner et tovognstog, der repræsenterede en videreudvikling af de tog, som brugtes på hurtigbanen, hvor normalhastigheden var 210 km i timen. Prøvetoget kørte i 1972 med hastigheder, der kulminerede med 286 km i timen.

I 1979 har et andet japansk prototypetog kørt med hastigheder indtil 319 km i timen.

I England har et dieselelektrisk eksperimenttog i 1973 nået 230 km i timen.

I Frankrig konstrueredes i 1960'erne flere slags gasturbinetog. Et tovognstog nåede i slutningen af 1960'erne 252 km i timen.

Et langt mere avanceret gasturbinetog nåede i 1970'erne ikke mindre end 318 km i timen.

Forf. har kørt med dette tog på en prøvetur, hvor hastigheden holdtes konstant 280 km i timen mellem Orleans og Vierzon. Det kørte da fuldkommen roligt.

Det besluttedes at bygge sådanne tog i stort antal og at bruge dem på den hurtigbane mellem Paris og Lyon, som man, netop inspireret af det omtalte gasturbinetogs gode køreegenskaber, planlagde. Men så satte oliekrise ind. Oliepriserne steg voldsomt. En gasturbine bruger meget brændstof, undertiden svarende til dens egen vægt på en time. Følgelig måtte planerne opgives.

Det førte til, at man valgte at udføre hurtigbanen som elektrisk bane. Denne er nu så nær færdig, at man er begyndt at køre på den, om-

end kun prøve- og øvelseskørsler.

De elektriske tog, der nu seriebygges, er næsten magen til gasturbinetog, blot uden primærkraftmaskine.

Nogle af dem har kørt med hastigheder henimod 300 km/t på de eksisterende baner.

Den 25. februar 1981 blev der foretaget højhastighedskørsler på den del af den nye bane, der allerede er færdig.

Dagen efter, den 26. februar 1981, foretoges en demonstrationskørsel med mange indbudte gæster. Størstehastigheden blev 380,4 km/t. Dette svarer til godt 105 m pr. sekund.

Dette er med en stor margin verdenshastighedsrekord på jernbanerne.

I alt fald for de klassiske jernbaner og jernbanetog.

Baner for køretøjer uden hjul

Men i Frankrig udvikledes der i 1960'erne et banesystem, hvor vognene holdtes hævet over en betonbane ved hjælp af luft, som stadig blev tilført, så der opretholdtes et mellemrum på nogle millimeter, hvorved friktion kunne undgås.

I 1969 nåede et eksperimenttog i halv målestok, drevet bl.a. ved et raketsystem, hastigheder indtil 422 km i timen.

I 1970, da systemet i fuld målestok, en vognkasse, der blev fremdrevet af en propel, trukket af en gasturbine, blev præsenteret for offentligheden, opnåedes hastigheder indtil ca. 300 km. Forf. var med på den første tur.

Senere blev fartøjets fremdrivningsaggregat, en gasturbinedrevet propel, erstattet med et flyvemaskine-jetaggregat. I 1974 opnåede det 425 km i timen.

I USA konstrueredes to meget forskellige typer luftpudefartøjer.

Der anlagdes en forsøgsbane ved Pueblo i Colorado. Under kørslerne her i 1972 nåede Garret-fartøjet hastigheder op til 376,5 km i timen og i 1974 endog 402,5 km i timen.

Imidlertid fik luftpudebanerne konkurrenter i baner med magnetisk løftning af togene, endda flere meget forskellige løftesystemer.

I Vesttyskland arbejdede man mest med løftning ved elektromagneter, hvis strømtilførsel reguleredes efter afstanden til bæreskinne ovenover, så afstanden holdtes omtrent konstant.

I 1976 har et sådant fartøj været oppe i 401 km/t.

Der skal snart gøres storstilede forsøg med nye magnetløftede tog på et baneanlæg i nærheden af Rheims i Tyskland.

I Japan har det nationale luftfartsselskabs HSST forsøgstog, der ligeledes er magnetisk løftet, i 1978 nået 307 km i timen.

Japans statsbaner har i mange år gjort forsøg med elektromagnetisk frastødte fartøjer, som indeholder kraftige elektromagneter med superkølede strømkredse. Når de ved store hastigheder føres over ledningskredse i banen inducerer de heri strømme, der foranlediger frastødning og dermed løftning af fartøjet.

På en 7 km forsøgsbane på Kyushu har et sådant fartøj i 1979 nået en hastighed af 516 km i timen.

Dette er rekorden til dato.

Men udviklingen fortsætter stadig, endda med mange slags baner og banekøretøjer.

Carl E. Andersen

Solskinsøer med skinneproblemer

Overskriften er ikke ordleg. Den fortæller noget reelt om jernbaner på *Filippinerne*.

Sol er der nemlig nok af på de 7083 tropeøer (6597 af dem måler ikke over 1½ km²) imellem *Sydkinesiske Hav* og *Stillehavet*. I tørre tal: Januartemperatur 25°C, majtemperatur 29°C.

Og lysvirkningerne kan være fantastiske: Solnedgang over rismarkers flammerødt spejlende terrasser hører til turistseværdighederne.

Banestrækningerne er også »seværdige« – af andre grunde:

På én af dem på den største af øerne, *Luzon*, hvor hovedstaden, *Manilla*, ligger, har regntiden gelé-agtig virkning på jorden, som »flytter sig« lodret og vandret indtil 2 m. Virkningen på banelegemet og dermed en del af skinneproblemerne for de filippinske statsbaner (PNR) er således antydet.

Andre problemer:

I mange år – nettet hører til Asiens ældste – rådne sveller væk, skinner både rustede og blev slidt op og broer faldt ned.

Jordskælv er for resten ikke sjældne.

Grundigt genopbygningsarbejde er nu i gang:

Efter planerne skal skinneanlægning være afsluttet i år på PNR's 475 km hovedlinie på det sydlige *Luzon* fra *Manila* til *Legaspi*.

Projekterne omfatter også nye anlæg på den næstvigtigste og -største af øerne, *Mindanao*. I alt 600 km skinnevej skal forbinde sydlige agerbrugs- og industridistrikter med nordkystens byer.

Hidtil er *Mindanao*-anlægget tilsyneladende strandet på en beregnet anlægspris af kr. 996 millioner. Og det er ikke så let at se grunden til for fremmede korrespondenter.

For *Filippinerne* – der ganske

vist gennemskæres af bjergkæder som foldede kæmpefranskbrød – har dels et befolkningsunderlag på 33 millioner chokoladebrune, mongoloide mennesker, der gerne vil ta' toget, på et areal af ca. 293.000 km² (der kun omfatter de *betydelige* øer) – sammenlign Danmarks samlede areal, 43.000 km² – dels masser af frugtbart sletteland og enorme skovområder imellem bjergene... og ingen vandmangel hverken i ulykkelig eller lykkelig forstand. Årlig nedbør når op på 192 cm!

Agerbrugs- og eksportmuligheder er derfor fine: Der produceres sukker, kaffe, tobak, ris, frugter (appelsiner, mango, bananer), kokosnødder – landet er Jordens vigtigste eksportør af tørrede kokosnøddekerner, *kopra*, der bruges til margarine- og sæbefabrikation – samt gummi og *Manila*-hamp. Plus store mineralske naturgaver iberegnet guld og sølv.

Så *Mindanao*-anlægget skulle ikke kunne »strande« på økonomi.

Forenede Nationer, der arbejder via hjælpeprogrammer på øerne, afslører noget af forklaringen: *Filippinoerne* er i høj grad »deres egne«. De vil det, de vil!

Både spanierne – der »opdagede« øgruppen i 1500-tallet og navngav den efter Spaniens daværende konge, *Filip II* – og amerikanerne, der senere vandt øerne fra Spanien i den spansk-amerikanske krig (1898) erfarede, at *filippinoerne* nemmest lader sig undertvinge og kolonisere, hvis kolonisateurerne råder over en betydelig forsyning af hovedpinetabletter – til kolonisateurernes eget brug!

Hvad nytter f.eks. guld i indfødtes undergrund, hvis de indfødte ikke selv kan se den strålende idé i at grave metallet op?

USA ejede – med besvær – øerne helt op til 1946, da *filippinoerne*

gennemtrumfede fuld selvstændighed og oprettede republik.

Spansk var et officielt sprog, nu er det filippinsk (et malajisk mål), foruden dette taler hver tredje *filippino* engelsk/amerikansk.

Foruden det egenrådige træk i folkekaraktæren er den anden lige så væsentlige grund til anlægsproblemerne den – før antydede –



De filippinske statsbaner, landets regering og internationale hjælpeorganisationer sigter på fremtiden: Maria (2) og søsteren, Josephine (6), herover, er foreløbig nået til at hjælpe lidt med familiens tøjvask i Manila-bag»haven«s primitive miljø. Om nogle år skulle de gerne være flittige togrejsende i deres potentielt rige fædreland.

geografiske og klimatisk udsprungne, som skinnevejene over PNR's jernbanebroer er et andet eksempel på: Mange broer er i dag så rustne, at de er farlige at køre på. Visse broafsnit har PNR understøttet med træpiller for at forhindre sammenbrud.

I de seneste år er også antallet af midlertidige træbroer røget i vejret, fordi oversvømmelser har bort-

skullet de oprindelige jernkonstruktioner.

Men træbroerne har fartbe-grænsning – de udelukker også bru-gen af dobbeltlokomotiver.

Et ekstra »raffinement«: PNR mangler byggedata for de fleste af broerne – så ingen kan med sikkerhed sige om en given jernbanebro i dag er driftssikker eller ej! Eksem-pelvis har man ingen oplysninger om den dybde, hvortil bropiller er nedgravet o.s.v.

At være lokofører hos PNR i 1980erne kræver altså somme steder en veludviklet 6. sans!

Nye broer under bygning udføres af stål og cement.

I billedet af varieret forfald har både passager- og fragtsektorenes resultater længe vist faldende tendens.

Lavmålet til dato blev nået for to år siden, da en række tyfoner og oversvømmelser skabte ekstra mange driftsafbrydelser.

Nævnte år – altså 1977–78 faldt passagerindtægten fra kr. 42 millioner til kr. 36 millioner.

Åbningen samme år af en ny motorvej fra Manilla mod syd bidrog til det dårlige resultat. Folk i området har nemlig hidtil været helt afhængig af skinnevejen – nu har de fået et alternativ, som de benytter, melder PNR.

Genopbygningen af den nordlige hovedlinie fra Manila til *San Fernando* skal følge samme mønster som for sydliniens – dvs. forstærkning af spor og broer, så der kan bruges hurtigere tog.

På det rullende materiels område karakteriseres tilstanden godt af udviklingen for PNR's eks-presgods: Faldende godsindtægt kan direkte henføres til udtagning af vogne, der *måtte* hovedrepareres nu, hvis de ikke skulle fortsætte kørslen på bogierammerne!

Materielindkøb står derfor højt på PNR's program – fra nye 1050 hk diesel-elektriske lokomotiver og moderne, ventilerede passager-vogne til vedligeholdelsesudstyr og kommunikationsanlæg.

Samt *know-how!*

Som i alle udviklingslande træder konsulenter nu til, hvor landets politikere ikke evner at gå: Med direkte løsninger på reelle problemer.

Japanske og amerikanske jernbaneingeniører er imellem rådgiverne, der skal sikre effektiv udførelse af genopbygningsprogrammet og gøre PNR driftsmæssigt og økonomisk godt kørende.

Internationale storbanker og hjælpeorganisationer – så som *Den asiatiske Udviklingsbank* og allerede nævnte FN – er også nødvendige forudsætninger for PNR's genopbygning og for Filippinerne hele udvikling til moderne stat.

Den asiatiske Udviklingsbank financierer sydliniens genopbygning allerede.

FN påtager sig i samarbejde med regeringen moderne, socialt orienteret »kolonisering«, som i modsætning til fortidens kolonisatorer sigter meget på kommende generationer.

To fremtidige PNR-kundemuligheder – *Maria* (2) og hendes søster, *Josephine* (6) – er foreløbig nået til at hjælpe lidt til med familiens tøjvask i bag»haven« (billedet).

Situationen udtrykker faktiske sanitetsforhold i de – nærmest primitive – dele af dagens Manilla, der mangler moderne boligkomfort.

Til gavn for *Maria* og *Josephine* og deres noget ældre landsmænd formidler FN lærere, instruktører, socialmedarbejdere og træningskurser, der kan forberede urtge filippinoer til det teknologiprægede samfund. Underforstået – hvis filippinoerne selv vil!

PNR's forbedringsprogram, der altså handler om genopbygning og udvidelse frem til 1990, viser, at filippinoerne *vil* løse deres solskinsøers skinneproblemer.

UDLANDET I —GLIMT

- USA's *Conrail* jernbaneselskab melder tab på kr. 480 millioner i 3. kvartal, 1980, som skyldes økonomisk afmatning i ruteområdet (nordøstlige USA). Det er 100% mere end tabet i 2. kvartal, anføres det.

- USSR's statsbaner (SZD) kritiseres af ledende Sovjet-politikere for ineffektivitet i transport af de vigtigste godskategorier malm, brændstof, korn og tømmer. Viceformand for statsplanlægningskomiteen, *Victor Biryukov*, forudser bedre arbejds kvalitet frem til 1985 med en ny 5-årsplan.

Da, da, lader sig høre.

- IRAN's indre problemer efter opstanden imod shahvældet har medført annullering af en række store, offentlige arbejder – heraf tre jernbaneprojekter, et fjerde, hvori det danske firma *Kampsax* er indblandet, genoptages måske. Anslået samlet tab for udenlandske firmaer, kr. 23 milliarder.

En shaht for meget.

Regnskab 1980

Uddrag af resultatopgørelse for perioden 1/1-31/12 1980

Hovedkassen

Indtægter:		
Ordinært kontingent	1.245.403,55	1.140
Kontingent fra ekstraordinære medlemmer	13.710,00	13
Renter	7.565,40	5
Renter m.v. overført fra kampfonden	52.146,50	38
Kursavance	0,00	1
Salg af lommebøger	840,00	1
	<hr/>	<hr/>
	1.319.665,45	1.198

÷ Udgifter:

Administrationsudgifter	898.510,56	806
Møder m.v.	86.177,00	100
Kontingentandel, afdelingerne ...	282.833,30	262
Dansk Lokomotiv Tidende	159.863,57	143
Fremstilling af lommebog	57.187,50	48
Renter af fondsmellemværender, netto	2.837,81	0
	<hr/>	<hr/>
	1.487.409,74	1.359

Underskud ÷ 167.744,29 ÷ 161

Reservefonden

Indtægter:		
Kontingent	220.790,10	202
Renter, bank	1.910,79	1
Salg af bog om lokomotivets mænd	6.415,50	66
	<hr/>	<hr/>
	229.116,39	269

÷ Udgifter:

Bog om lokomotivets mænd	0,00	292
Reception ved udgivelse af bog .	0,00	14
Diverse udgifter med bog	1.337,67	13
Kongresberetninger	0,00	30
Formandsmøder	0,00	1
Renter m.v., kassekredit	2.470,07	14
Renter af mellemregning med hovedkassen	20.476,91	0
	<hr/>	<hr/>
	24.284,65	364

Overskud 204.831,74 ÷ 95

Kampfonden

Indtægter:		
Kontingent	20.372,00	20
Renter, obligationer	33.084,84	8
Renter, bank	21.833,27	27
Kursavance	1.346,55	1
Aktieudbytte	2.560,00	3
	<hr/>	<hr/>
	58.824,67	

Værdien er sikret ved nye indlånsbeviser

11

Nyt initiativ kan konkurrere med statsobligationer

1979
(1.000)

Laane- og Sparekassen for offentligt ansatte tilbyder nu VÆRDISIKRE INDLÅNSBEVISER – en ny opsparingsform.

Værdisikre indlånsbeviser indgår i sparekassens ansvarlige kapital, og er sikret en høj forrentning.

De giver en fast årlig rente på 12 pct., men hertil kommer en garanteret kursgevinst på 30 pct., som er skattefri. Beviserne indløses nemlig til kurs 130, efter at den fem årige bindingsperiode er udløbet.

Hvis De for eksempel køber for 10.000 kr. indlånsbeviser, ser regnskabet efter de fem år således ud:

	kr.
Indlån	10.000
12 pct. i rente i fem år	6.000
Skattefri kursgevinst	3.000
I alt	<hr/> 19.000

Herfra går skat af renterne, og den er afhængig af først og fremmest trækprocent.

Fordelene ved køb af de nye indlånsbeviser svarer til de fordele, der kan opnås ved køb af statsobligationer.

Indlånsbeviser kan erhverves i størrelsen fra 1.000 kr. og opefter, og er frit omsættelige.

Nærmere oplysninger fås i Laane- og Sparekassen.

Økonomi så alle kan forstå det

Artikler om aktuelle økonomiske sammenhænge og problemer

Dagligt bombarderes vi med nationaløkonomiske udtryk, vendinger

÷ Renter af mellemregning med hovedkassen	6.678,17		0
	<hr/>		
	52.146,50		
÷ Overført til hovedkassen	52.146,50	0,00	÷39
	<hr/>		
		20.372,00	20
			<hr/>
÷ Udgifter:			
Udbetalte kampfondsandele	7.693,00		6
Depotgebyr535,93		0
Kurtage	428,22		0
	<hr/>		
		8.657,15	6
			<hr/>
Overskud		11.714,85	14
			<hr/>
<i>Studiefonden</i>			
<i>Indtægter:</i>			
Kontingent	230.976,10		212
Renter, bank	9.149,39		3
Renter af mellemregning med hovedkassen	19.930,05		0
	<hr/>		
		260.055,54	215
			<hr/>
÷ Udgifter:			
Kurser og rejser	67.069,66		71
Møder (diæter)	27.825,00		14
Oplysningsarbejde	8.181,23		6
Diverse udgifter	1.139,00		0
	<hr/>		
		104.214,89	91
			<hr/>
Overskud		155.840,65	124
			<hr/>
<i>Investeringsfonden</i>			
<i>Indtægter:</i>			
Obligationsrenter m. v. vedrørende feriehemsmidler	59.682,56		57
Renter, Bank	12.116,52		15
Renter af mellemregning med hovedkassen	12.832,49		0
Kursavance, obligationer	5.513,00		7
Reservefondsudlodning	51,00		0
Beregnet husleje	24.000,00		12
÷ Udgifter:			
Depotgebyr	1.216,67		1
Driftsudgifter i øvrigt	47.250,01		19
Inventar, anskaffelse og vedligeholdelse	31.224,02		3
Kurtage	142,82		0
	<hr/>		
		79.833,52	23
			<hr/>
Overskud		34.362,05	68
			<hr/>

og sammenhænge, som ikke alle er let forståelige og tilgængelige. Dette problem vil Laane- og Sparekassen nu søge at råde bod på gennem en artikelserie om aktuelle økonomiske problemer.

Artiklerne henvender sig både til organisationsmanden, som således måske kan stå bedre rustet, når han skal forhandle og diskutere økonomiske sammenhænge, og til »almindelige« medlemmer, som søger at følge med i den økonomiske diskussion, som er så dominerende i samfundsdebatten, hvad enten den foregår på møder, i aviser, radio og TV.

Artiklerne skrives af økonomen, kontorchef i Danmarks Statistik, cand. polit. Kristian Hjulsager i samarbejde med professor i økonomisk historie ved Københavns Universitet, dr. polit. Svend Aage Hansen.

Det første emne, der bliver behandlet i denne artikel, er:

Finanspolitik

af kontorchef, cand. polit.
Kristian Hjulsager.

Finanspolitik er et middel i den økonomiske politik, hvormed staten forsøger at styre henimod de økonomiske mål, som man fra politisk hold har sat sig, f.eks. vedrørende beskæftigelsen og betalingsbalancen.

Ved finanspolitik er der tale om, at staten forsøger at regulere den økonomiske aktivitet i samfundet, dels gennem balancen mellem statens indtægter og udgifter, dels

Hjælpefonden

Indtægter:		
Kontingent	15.279,00	15
Renter, obligationer	573,00	1
Renter, bank	11.055,92	5
	<u>26.907,92</u>	<u>21</u>
÷ Udgifter: Renter af mellemregning		
med hovedkassen	2.931,90	
Juleunderstøttelse	3.050,00	2
Refunderede bøder	1.100,00	2
Bisidder	648,00	0
Depotgebyr	34,00	0
	<u>7.763,90</u>	<u>4</u>
Overskud	19.144,02	17
<i>DLF's rejselegat</i>		
Indtægter:		
Renter, obligationer	2.425,82	0
Renter, bank	2.370,34	3
Renter af mellemregning med hovedkassen	162,25	0
	<u>4.958,41</u>	<u>3</u>
÷ Udgifter:		
Depotgebyr	55,00	0
Kurtage	35,82	0
	<u>90,82</u>	<u>0</u>
Overskud	4.867,59	3
Resultat	263.016,61	+30

Balance pr. 31/12 1980

<i>Omsætningsaktiver</i>		
Kasse- og girobeholdning	6.753,92	
Checkkonto	34.947,10	
Diverse tilgodehavender	58.002,15	
Forudbetalte omkostninger	29.817,00	129.520,17
	<u>129.520,17</u>	
÷ <i>Kortfristet fremmedkapital</i>		
Kildeskat, ATP	40.727,00	
Skyldige omkostninger m.v.	129.702,07	170.429,07
	<u>170.429,07</u>	
Egenkapital, investeret i omsætningsformue		÷40.908,90
<i>Anlægsaktiver</i>		
Bankbeholdning på opsigelse	763.116,22	
Værdipapirer (nom. kr. 1.493.511,50)	1.033.623,75	
Ejendommen, Hellerupvej 44 (ejendomsværdi pr. 1/4 1977)	500.000,00	
Inventar	1,00	2.296.740,97
	<u>2.296.740,97</u>	
÷ <i>Langfristet fremmedkapital</i>		
Prioritetsgæld		6.046,08
		<u>6.046,08</u>

gennem sammensætningen af indtægter og udgifter. Der er således tale om indgreb, hvor man via de offentlige finanser især søger at styre det samlede forbrug, men også forsøger at styre investeringerne og derigennem påvirker udviklingen i beskæftigelse, produktion, indkomstudvikling og betalingsbalance.

Indtægter og udgifter

Hvis vi først ser på balancen mellem indtægter og udgifter gælder følgende:

Indtægter i form af eksempelvis skatter og afgifter opsuger efterspørgsel og begrænser således den private sektors efterspørgselsevne.

Udgifterne eksempelvis i form af lønninger til offentligt ansatte, pensioner, varekøb, udgifter til vejarbejde og lån til institutionsbyggeri virker efterspørgselskabende, idet de påvirker indkomsterne i den private sektor og dermed efterspørgslen i samfundet i opadgående retning.

Det er væsentligt at understrege, at offentlige udgifter til et vist beløb skaber mere efterspørgsel, end samme beløb i form af skatter og afgifter opsuger efterspørgsel.

Udgifterne skaber således efterspørgsel med det fulde beløb via køb af arbejdskraft, varer og materialer samt øgede overførselsindkomster (f.eks. pensioner, der tilfalder indtægtsgrupper, hvor beløbene stort set anvendes til forbrug).

Omvendt opsuger indtægter i form af skatter og afgifter kun efterspørgsel i det omfang, de giver sig udslag i en nedgang i forbruget. Men da en del af skatterne og afgifterne betales ved en sænkning af opsparringen, fremkommer den nævnte forskel i udgifts- og indtægtsvirkningen på de offentlige finanser.

Stigende offentlige udgifter må

<i>Egenkapital, investeret i anlægsformue</i>				2.290.694,89
<i>Egenkapital i alt</i>				<u>2.249.785,99</u>
der sammensætter sig således:				
<i>Hovedkassen</i>				
Saldo pr. 1/1 1980				1,00
÷ Underskud	167.744,29			
+ Overført fra reservefonden	167.744,29			0,00
<hr/>				
<i>Reservefonden</i>				
Saldo pr. 1/1 1980				÷ 226.442,08
+ Overskud	204.831,74			
÷ Overført til hovedkassen	167.744,29			
Kursregulering, hovedkassen ..	4.251,60	171.995,89	32.835,85	÷ 193.606,23
<hr/>				
<i>Kampfonden</i>				
Saldo pr. 1/1 1980				554.550,61
+ Overskud	11.714,85			
		566.265,46		
÷ Kursregulering		32.987,50	533.277,96	
<hr/>				
<i>Studiefonden</i>				
Saldo pr. 1/1 1980	309.239,84			
+ Overskud	155.840,65			465.080,49
<hr/>				
<i>Investeringsfonden</i>				
Saldo pr. 1/1 1980	1.331.946,54			
+ Overskud	34.362,05			
		1.366.308,59		
÷ Kursregulering		89.095,36	1.277.213,23	
<hr/>				
<i>Hjælpefonden</i>				
Saldo pr. 1/1 1980	108.309,67			
+ Overskud	19.144,02			
		127.453,69		
÷ Kursregulering		1.308,00	126.145,69	
<hr/>				
<i>DLF's rejselegat</i>				
Saldo pr. 1/1 1980	34.826,26			
+ Overskud	4.867,59			
Kursregulering	1.980,00	6.847,59	41.673,85	
<hr/>				
				<u>2.249.785,99</u>

**Lokomotivfører A. Henriksen og hustrus mindelegat
Kasseregnskab for perioden 1/1–31/12 1980**

<i>Indtægter</i>				
Beholdning pr. 1/1 1980				3.133,19
Indvundne renter				<u>254,37</u>
				3.387,56

således ledsages af endnu større stigning i de offentlige indtægter, såfremt man ikke ønsker en forøgelse af efterspørgslen.

I en situation med arbejdsløshed, hvor man ønsker at fremme beskæftigelsen, vil øgede offentlige udgifter igangsætte en efterspørgsel.

Indtægts- og udgiftssammensætningen

Nu er det ikke sådan, at alle offentlige indtægter og udgifter har samme efterspørgselsopsugende, henholdsvis efterspørgselsskabende virkning. Det er således ikke lige meget, hvordan man sammensætter de offentlige indtægter og udgifter.

Ser vi på en indtægtsforøgelse på 1 mia. kr., er der forskel på, om denne fremkommer via en forhøjelse af momsen eller en forhøjelse af ejendomsskatterne. Eftersom ejendomsskatterne kan trækkes fra ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst, er den negative virkning på beskæftigelsen og produktionen mindre end ved en momsforhøjelse, der tænkes at give den samme indtægt. Tilsvarende er den positive virkning på betalingsbalancen ringere.

Tager vi i stedet udgangspunkt i en tænkt forøgelse af de offentlige udgifter, f.eks. i form af en forøgelse af antallet af ansatte i den offentlige sektor, alternativt en forhøjelse af lønningerne til de allerede ansatte, vil virkningerne på beskæftigelsen, produktionen og betalingsbalancen af disse to slags indgreb være meget forskellige.

Anvendelsen af et beløb til øgede ansættelser vil have en større virkning på beskæftigelse og produktion og samtidig en mindre negativ virkning på betalingsbalancen end anvendelse af samme beløb til en

÷ <i>Udgifter</i>	
Depotgebyr	30,00
	<hr/>
	3.357,56
	<hr/>

Formue pr. 31/12 1980

Indestående i bank	900,13
Kr. 2.000,00, 5% Østifternes Kreditforenings obligationer, 16/3	1.663,74
Kr. 1.000,00, 7% Byggeriets Realkreditfonds obligationer, 6. s. (Kursværdi i alt pr. 31/12 1980 kr. 1.035,00)	793,69
	<hr/>
	3.357,56
	<hr/>

**Maren Kirstine Andersen's fond
Kasseregnskab for perioden 19/12-31/12 1980**

<i>Indtægter</i>	
Arv, Maren Kirstine Andersen	69.115,17
	<hr/>
	69.115,17
	<hr/>

Formue pr. 31/12 1980

Tilgodehavende, hjælpefonden	69.115,17
	<hr/>
	69.115,17
	<hr/>

forhøjelse af de ansattes lønninger. På samme måde er beskæftigelses- og betalingsbalancevirkningen ved offentlige besparelser forskellig på de forskellige udgiftsområder.

Påvirkning af pengemængden

I ovenstående er kun omtalt de offentlige finansers påvirkning af efterspørgslen (indkomstvirksomheden).

Ser man på statens finanser, er der imidlertid også tale om en påvirkning af pengemængden i den private sektor (likviditetsvirkningen). Hvis der er tale om, at statens udbetalinger til den private sektor overstiger indbetalingerne fra denne, øges pengemængden i den private sektor.

Nye lokomotiver til Hollands jernbaner

Næsten hele jernbanenettet i Holland er elektrificeret. Strømmen er 1500 volt jævnstrøm. Strømforsyningen sker gennem luftledninger. Persontogene er helt overvejende motorvognstog af flere typer, hvoraf kan nævnes de nye »sprinters« og »intercitytog«. Men der bruges også lokomotivtrukne tog, bl.a. togene i international trafik med gennemgående vogne. Desuden er der godstog, omend ikke i samme relative mængde som i nabolandene.

Den nævnte spænding og luftledninger benyttes mange steder til nærtrafikbaner. På fjernbaner bru-

ges sædvanligvis jævnstrøm ved 3000 volt spænding eller vekselstrøm med langt højere spænding. Det skyldes, at spændingstabet kan blive forholdsvis stort på store afstande, når spændingen kun er 1500 volt. Derfor kræves der mange fødestationer og helst store ledningstværsnit. Men de hollandske baner bruger det altså generelt, og Frankrigs statsbaner bruger det på størstedelen af de elektrificerede strækninger syd for Paris.

Da Hollands baner for nylig skulle forøge bestanden af elektriske lokomotiver og udskifte en del af de forhåndenværende, valgte

man de franske baners nyeste, mest avancerede jævnstrømslokomotiver.

Frankrigs baner har i de senere år anskaffet et meget stort antal 4-akslede bogielokomotiver, som er omtrent ens i mekanisk henseende. Det er de også delvis med hensyn til det elektriske udstyr. Men ellers er de forskellige derved, at nogle er konstrueret for lavspændt jævnstrøm, som sagt 1500 volt ledningsspænding. Andre er konstrueret for højspændt vekselstrøm, 25000 volt og 50 per. pr. sek. ligesom det offentlige strømforsy-

Pensionssatser pr. 1. april 1981

16

ningssystem. En tredje version kan køre både på jævnstrøms- og de vekselstrøms-elektrificerede strækninger. Det kræver en del ekstraudstyr. Derfor koster de mere, dog ikke så meget ekstra, som de tidligere typer af »tostrømslokomotiver« kostede. De nye jævnstrømslokomotiver kaldes type 7200, vekselstrømslokomotiverne kaldes type 15000. Tostrømslokomotiverne hedder type 22200.

Det er type 7200, der nu indføres i Holland. Her kaldes den type 1600. Den er dog i flere henseender moderniseret og ændret.

Disse lokomotiver fremstilles af Alstom i Belfast. Der skal leveres 48 lokomotiver, ca. 2 pr. måned i den kommende tid. Det første er leveret i slutningen af januar.

Lokomotiver vejer 84 t. Ydeevnen er (for den franske version) 4200 kw eller 5700 hk. Lokomotiver kan fremføre 600 t eksprestog med hastigheder op til 140 km/t, og når det kan blive påkrævet, 160 km/t. Det kan fremføre 2400 t godstog med 80 km/t.

Lokomotiverne kan fjernstyres. Der kan bruges to lokomotiver sammen, eventuelt anbragt adskilt i toget. De kan også fjernstyres fra en styrevogn, f.eks. i togets modsatte ende, så togene kan køre vilkårligt forlæns og baglæns.

Lokomotiverne har signalvisning inde i førerrummet, induceret ved kodede strømme i ledninger i banen. Lokomotivenderne har den for nyere franske lokomotiver så karakteristiske form. Det er alt andet end just strømlineform. Den er absolut ikke skøn, men vel nok praktisk.

De hollandske lokomotiver er gule, skrigende gule. Det er ikke just smukt, men det er sikkert begrundet med sikkerhedshensyn, idet togene da er iøjensaldende.

Egenpension:

Skala-trin	Grundpension	Alm. pensions-tillæg	Særlig pensions-tillæg	Taktregulerings-tillæg	Dyrtds-tillæg	Ved 37. pensionsår ialt
12	38.882,75	2.988,12	942,39	8.250,12	20.413,44	71.467,82
13	39.707,48	2.988,12	942,39	8.409,04	20.846,43	72.893,46
14	40.554,96	2.988,12	942,39	8.572,35	21.291,35	74.349,17
15	41.425,20	2.988,12	942,39	8.740,05	21.748,23	75.843,99
16	42.319,86	2.988,12	942,39	8.912,45	21.840,00	77.002,82
17	43.238,94	2.988,12	942,39	9.089,55	21.840,00	78.099,00
18	44.183,00	2.988,12	942,39	9.271,47	21.840,00	79.224,98
19	45.153,14	2.988,12	942,39	9.458,42	21.840,00	80.382,07
20	46.150,47	2.988,12	942,39	9.650,60	21.840,00	81.571,58
21	47.174,45	2.988,12	942,39	9.847,93	21.840,00	82.792,89
22	48.227,28	2.988,12	942,39	10.050,81	21.840,00	84.048,60
23	49.308,98	2.988,12	942,39	10.259,25	21.840,00	85.338,74
24	50.420,09	2.988,12	942,39	10.473,36	21.840,00	86.663,96
25	51.561,72	2.988,12	942,39	10.693,35	21.840,00	88.025,58
26	52.734,99	2.988,12	942,39	10.919,44	21.840,00	89.424,94
27	53.840,11	2.390,57	529,47	10.937,68	21.840,00	89.537,83
28	54.831,11	2.390,57	529,47	11.128,65	21.840,00	90.719,80
29	55.849,21	2.390,57	529,47	11.324,83	21.840,00	91.934,08
30	56.895,27	2.390,57	529,47	11.526,41	21.840,00	93.181,72
31	57.970,19	2.390,57	529,47	11.733,55	21.840,00	94.463,78
32	59.074,42	2.390,57	529,47	11.946,33	21.840,00	95.780,79

Ægtefællepension:

12	31.298,67	1.992,08	628,26	6.536,19	16.431,80	56.887,00
13	31.848,49	1.992,08	628,26	6.642,14	16.720,46	57.831,43
14	32.413,48	1.992,08	628,26	6.751,02	17.017,08	58.801,92
15	32.993,64	1.992,08	628,26	6.862,81	17.321,66	59.798,45
16	33.590,08	1.992,08	628,26	6.977,75	17.634,79	60.822,96
17	34.202,80	1.992,08	628,26	7.095,82	17.956,47	61.875,43
18	34.832,17	1.992,08	628,26	7.217,10	18.286,89	62.956,50
19	35.478,93	1.992,08	628,26	7.341,73	18.626,44	64.067,44
20	36.143,82	1.992,08	628,26	7.469,85	18.975,51	65.209,52
21	36.826,47	1.992,08	628,26	7.601,40	19.333,90	66.382,11
22	37.528,36	1.992,08	628,26	7.736,65	19.702,39	67.587,74
23	38.249,49	1.992,08	628,26	7.875,62	20.080,98	68.826,43
24	38.990,23	1.992,08	628,26	8.018,36	20.469,87	70.098,80
25	39.751,32	1.992,08	628,26	8.165,02	20.869,44	71.406,12
26	40.533,50	1.992,08	628,26	8.315,74	21.280,09	72.749,67
27	41.270,25	1.593,59	352,98	8.327,88	21.666,88	73.211,58
28	41.930,91	1.593,59	352,98	8.455,19	21.840,00	74.172,67
29	42.609,65	1.593,59	352,98	8.585,98	21.840,00	74.982,20
30	43.307,02	1.593,59	352,98	8.720,37	21.840,00	75.813,96
31	44.023,63	1.593,59	352,98	8.858,46	21.840,00	76.668,66
32	44.759,79	1.593,59	352,98	9.000,32	21.840,00	77.546,68

Ovenstående pensionsbeløb omfatter kun pensionister, der ikke er omfattet af folkepensionsloven. Ved det fyldte 67. år indgår den fulde folkepension i samordning med statspensionen.

Samordningsfradrag pr. 1. april 1981

Pens. alder	Folkepension – Ægtepar pr. år kroner 47.592 pr. måned kroner 3.966		Pens. alder	Folkepension – Enlige pr. år kroner 25.908 pr. måned kroner 2.159	
	Arlig	Månedlig		Arlig	Månedlig
10	9.518,40	793,20	10	5.181,00	431,80
11	10.470,24	872,52	11	5.699,70	474,98
12	11.422,08	951,84	12	6.217,92	518,16
13	12.373,92	1.031,16	13	6.730,08	561,34
14	13.325,76	1.110,48	14	7.254,24	604,52
15	14.277,60	1.189,80	15	7.772,40	647,70
16	15.229,44	1.269,12	16	8.290,50	690,88
17	16.181,28	1.348,44	17	8.808,72	734,00
18	17.133,12	1.427,76	18	9.326,88	777,24
19	18.084,96	1.507,08	19	9.845,04	820,42
20	19.036,80	1.580,40	20	10.363,20	863,60
21	19.988,64	1.665,72	21	10.881,36	906,78
22	20.940,48	1.745,04	22	11.399,52	949,96
23	21.892,32	1.824,36	23	11.917,68	993,14
24	22.844,16	1.903,68	24	12.435,84	1.036,32
25	23.796,00	1.983,00	25	12.954,00	1.079,50
26	24.747,84	2.062,32	26	13.472,10	1.122,68
27	25.699,68	2.141,64	27	13.990,32	1.165,86
28	26.651,52	2.220,96	28	14.508,48	1.209,04
29	27.603,36	2.300,28	29	15.026,84	1.252,22
30	28.555,20	2.379,60	30	15.544,80	1.295,40
31	29.507,04	2.458,92	31	16.062,96	1.338,58
32	30.458,88	2.538,24	32	16.581,12	1.381,76
33	31.410,72	2.617,56	33	17.099,28	1.424,94
34	32.362,56	2.696,88	34	17.617,44	1.468,12
35	33.314,40	2.776,20	35	18.135,60	1.511,30
36	34.266,24	2.855,52	36	18.653,76	1.554,48
37	35.218,08	2.934,84	37	19.171,92	1.597,66

Erhvervsudygtighedsbeløbet (E. U. B.):

Pr. år kroner 16.716,00 – Pr. måned kroner 1.393,00.

Emolumenter pr. 1. april 1981

Ydelsens art		1.-22. frim.	Fra og med 29. dag
Timepenge		4,60	3,05
Fulde dagpenge		101,80	-
Tilleg for 1.-4. dag		4,30	-
Nedsatte dagpenge			67,85
Hotel- dispositionsbeløb	København	204,00	136,00
	Ovrige land	151,00	101,00
Natophold uden dokumentation	Fast godtgørelse	84,00	-
	Nedsat godtgørelse		56,00
Kørepenge		4,03	
Rangergodtgørelse		2,02	
Natpenge	Kl. 17-22	6,81	-
	Kl. 22-6	11,13	-
For tjeneste på lørdage efter kl. 14 samt mandage fra kl. 0 ⁰⁰ -04 ⁰⁰		14,70	
For tjeneste på søn- og helligdage fra 0 ⁰⁰ -24 ⁰⁰ grundlovsdag efter kl. 12 ⁰⁰ og juleaftensdag efter kl. 14 ⁰⁰		23,03	
For 3-delt tjeneste		12,56	
For delt tjeneste udov. 11. time		3,43	

For afkortning af fridage pr. time, afrundet nedad = 9,57

Det lykkedes . . .

CO I-meddelelse

17

Forberedelserne til aftaleforhandlingerne pr. 1. april 1981 var længe og grundigere end ved tidligere lejligheder. I juni måned 1980 indkaldtes til behandling af emnet en formands- og hovedbestyrelseskonference til afholdelse i første halvdel af oktober 1980, hvorved der blev givet de tilsluttede organisationer rimelig tid til at gennemarbejde de forslag, som ønskedes behandlet ved konferencen.

Ved konferencen i Køge den 13. og 14. oktober 1980, hvor alle tilsluttede organisationer kunne være repræsenteret, blev det indsendte materiale behandlet i gruppearbejde, der dannede baggrund for det forslag til aftalekrav, som blev konferencens resultat og som efter mindre justeringer ved behandlingen i hovedbestyrelsen blev de krav, som vedtoges enstemmigt ved repræsentantskabsmødet den 6. november 1980.

I løbet af november og december 1980 forhandlede vore krav med de 3 øvrige centralorganisationer for at nå frem til fælles krav. De 4 centralorganisationers krav var i deres formulering ikke stærkt afvigende fra hinanden, men der var en betydelig forskel på, hvad der mentes med ordene. Og det kan ikke være nogen hemmelighed, at der var så betydelige spændinger internt i TFU, at et brud længe lurede lige om hjørnet. Det viste sig dog, at der var mere, der samlede end skilte, og inden udgangen af december kunne TFU fremsende centralorganisationernes fælles krav, således som det var aftalt med finansminister Svend Jakobsen.

Forhandlingerne med finansministeren påbegyndtes den 19. januar og afsluttedes den 25. februar 1981 efter afholdelse af en stribe møder med såvel finansministeren selv som lønnings- og pensionsde-

partementet samt – som noget nyt – med »søstersammenslutningen« på det kommunale område, Kommunale Tjenestemænds Udvalg (KTU).

Der har ofte været snakket om et nærmere samarbejde med KTU, men det blev ved snakken indtil situationen nødvendiggjorde det, og det er tænkeligt, at samarbejdet med KTU (og nogle af de store LO-forbund på det kommunale område) vil sætte sig varige spor i organisationsmønstret på det offentlige område.

Som sagt afsluttedes forhandlingerne den 25. februar, og allerede den 26. februar forelagdes resultatet for hovedbestyrelsen (hvor det blev enstemmigt godkendt) og senere samme dag for et i hast indkaldt ekstraordinært repræsentantskabsmøde, der godkendte resultatet med 43.107 stemmer mod 306.

Ved forhandlingernes start havde vi et krav på udmøntning af taktreguleringens forhandlingsdel, som af organisationerne var opgjort til 8,44% af den del af lønsummen, som taktreguleres, hvilket efter modregning af 0,5% som i 1979 i forlængelsesloven afsattes særligt til det offentlige område, udgjorde i alt ca. 6,7% af hele lønsummen for TFU's område.

Et relevant spørgsmål er så: Nåede vi de 6,7%?

Svaret er ikke entydigt ja eller nej. Det skal slås fast, at vi ikke for alle grupper nåede helt op. Til gengæld mener vi, at det lykkedes at nå derop for de store brede grupper af tjenestemænd, som er lønmæssigt sammenlignelige med det private arbejdsmarkeds faglærte og ufaglærte arbejdere. Og det var et for CO I acceptabelt resultat.

Den samlede løsning udmønter 5,3% af lønsummen, heraf 0,3% til

forhøjelse af de særlige ydelser (natpenge og søn- og helligdagsgodtgørelse m.v.)

Heraf udlodtes ca. 3,3% pr. 1.4.1981 medens resten udlodtes pr. 1.4.1982.

Hertil knytter sig et »protokol-lat«, hvori det i første led fastslås, at der mellem parterne ikke henstår yderligere krav vedr. den pr. 1. oktober 1980 opgjorte forhandlingsdel, og i andet led tilkendegiver regeringen, at man ved forhandlingerne pr. 1.4.1983 vil tilstræbe, at lønudviklingen i den offentlige sektor for perioden 1981–83 ikke kommer ud af balance med udviklingen på det private arbejdsmarked.

CO I anser dette for at være af meget stor betydning, idet det hindrer, at vi på ny sakker agterud. Det er om regeringens tilkendegivelse sagt, at den kunne have været formuleret mere forpligtende, men det vil naturligvis ikke være muligt at lave en egentlig aftale om et sådant emne, og efter CO I's opfattelse er den vedtagne tekst da også stærk nok, idet vi vil finde det helt usædvanligt, såfremt en regering løb fra en sådan tilkendegivelse.

Yderligere knytter der sig til forliget en forhøjelse af taktreguleringens procenten fra 75 til 80. Ikrafttrædelsestidspunktet herfor rykkes frem til den 1.10.1981. Ved tidligere lejligheder har man i den fremtidige taktregulering modregnet de overenskomstmæssige stigninger. Dette sker ikke denne gang, hvilket betyder, at vi via taktreguleringen efterhånden vil få overført resultatet af overenskomstforhandlingerne på det private område. Undtaget herfra er dog de lønstigninger, som er givet til »garantilønsområdet« på det private arbejdsmarked, idet der har været enighed om, at det ikke ville være rimeligt at overføre løn-

stigninger på det lønniveau til en procentvis udlodning på det offentlige område.

I overskriftsform indeholder forliget følgende bestanddele:

- pr. 1. april 1981 forhøjes det uregulerede tillæg på 480 kr., der ydes til skalatrin 1–10 med 600 kr. Samtidig ydes der et tillæg på 600 kr. til skalatrinene 11–15.
- pr. 1. april 1981 anvendes samme taktreguleringsprocent på alle skalatrin.
- pr. 1. april 1981 ændres satsafstanden i stedtillægsordningen fra 2,65 til 2,75%, dog fastsættes procenten til 3,75% i stedtillægsområde I.
- særlige ydelser forhøjes pr. 1. april 1981 med 15% med modregning af de i perioden udløste dyrtidsportioner. Herudover forhøjes søn- og helligdagsbetalingen med 3 kr. pr. time.
- ved første ansættelse i lrm. 3–6 er det første skalatrin fra den 1. april 1981 ét-årigt.
- ligeledes fra 1. april 1981 oprykkes tjenestemænd, der ved prøveansættelse er henført til lrm. 3 til lrm. 4 efter 2 år på slutløn i lrm. 3.
- pr. 1.4.1981 oprykkes indtil 1000 ikke-faglærte tjenestemænd i lrm. 4 til lrm. 5 efter 2 år på slutløn i lrm. 4.
- pr. 1.4.1981 ændres begyndelseslønnen for håndværkere i lrm. 9/10 fra skalatrin 14 til 15, og efter 2 år på slutløn i lrm. 10 oppebæres et ikke-pensionsgivende tillæg på 1250 kr., der taktreguleres.
- pr. 1.4.1982 oprykkes 200 overchauffører og rutebilchauffører til lrm. 6 efter 2 år på slutløn i lrm. 5.

Ved de skitserede ordninger for ikke-faglærte tjenestemænd i lrm. 3 indføres der således automatisk op-

Årsag og virkning

rykning til 4, og antallet af stillinger i lrm. 5 udvides så betragteligt, at det skønnes at alle i lrm. 4 vil kunne oprykket, hvilket selvsagt er af stor også principiel betydning for CO I.

Pr. 1. april 1982 sker i øvrigt følgende ændringer:

- til skalatrin 1-18 ydes et fast kronetillæg på 2100 kr.
- til skalatrin 19 ydes 1400 kr., til skalatrin 20 ydes 700 kr. og til skalatrin 21 ydes 350 kr.
- aftrapningen i stedtillægsordningen ændres, således at tillægget ydes uden afkortning indtil skalatrin 20. På skalatrin 21 og 22 ydes samme kronebeløb som på skalatrin 20, hvorefter aftrapningen påbegyndes ved skalatrin 23 og afsluttes med skalatrin 41.
- der gennemføres en række specielle krav inden for en ramme af 50 mill. kr. (heriblandt en forhøjelse af afspadseringstillægget fra 33 $\frac{1}{3}$ til 50%)
- der gennemføres omklassificeringer for i alt 60 mill. kroner, heraf 20,2 mill. kr. på CO I's område.

Uden for de foran anførte 5,3% gennemføres med virkning fra den 1.10.1982 optjening af 3 timers frihed (mod nu 2 timer) for hver fulde 40 timers tjeneste i tiden 17-06. Merudgiften andrager ca. 0,2%.

Afsluttende bemærkes, at vel kom vi ikke hjem med alt, hvad vi forlangte, men vi nåede alligevel så langt, at forhandlingsdelen (efterslæbet) indtil 1.10.80 er slettet, og værdien af den foran omtalte tilkendegivelse fra regeringen kan næsten ikke overvurderes. Den giver håb om, at vi ikke igen kommer i en situation, hvor tjenestemændenes lønninger bringes ud af balance med det øvrige arbejdsmarked.

Jørn Thillemann har startet et korstog for solidariteten og ønsker en debat herom. Det er altid prisværdigt, når nogen vil optage en diskussion om problemer, der trænger sig på, fordi klarhed kun skabes gennem en meningsudveksling af synspunkter.

Jeg er derfor enig i, at en debat er påkrævet. Men jeg er fuldstændig uenig i ensidigheden i de fremførte argumenter, idet de udelukker en analyse af årsag og virkning og dermed den klarhed, som problemløsninger kræver.

Villy Olsen stiller i nr. 2 det helt relevante spørgsmål: »Har du prøvet at tænke over, hvorfor disse kolleger er blevet gule.« Det har Thillemann ikke. Årsagen hertil interesserer ikke, skønt det overalt erkendes, at der i alle livets forhold er en årsag til menneskelige problemer og konflikter.

Mens Villy Olsen i sit spørgsmål klart giver udtryk for, at han har forstået denne sammenhæng, ser du helt bort fra denne erkendelse, Thillemann. Du vil have løst et problem på dine egne præmisser uden erkendelse, og uden at forstyrrende elementer griber ind i den fastlagte tankegang. Men har du nogen sinde hørt, eller har du historiske eksempler på, at had, forfølgelse og psykisk terror mod anderledes tænkende har kunnet løse menneskelige problemer?

Nej, det har du aldrig nogen sinde hørt eller set. Men alligevel mener du at kunne hjælpe unge tillidsmænd ved at anbefale dem brug af sådanne metoder.

Det er, som Villy Olsen skriver, uovervejende. Man kan ikke hjælpe unge, uerfarne tillidsmænd ved at indpode dem, at midlet til løsning af problemer er hævngherrighed og had. For det er hævet over enhver tvivl, at uløste problemer kræver

tålmodighed, forståelse og tolerance. Endvidere kræver det åbenhed og ærlighed samt et kendskab til årsag og virkning. Jeg tror, de unge tillidsmænd havde været bedre hjulpet, hvis de foruden dette havde fået forklaret, at en dialog ikke alene er en nødvendighed, men også en forudsætning for et resultat.

»DLF er en demokratisk forening, hvor man ved simpel flertal afgør foreningens politik,« skriver Jørn Thillemann. Men analyserer man dette i overensstemmelse med de demokratiske grundsætninger og sammenholder dem med de begivenheder, der udspillede sig på lokomotivmændenes ekstraordinære kongres i 1976 og på den ordinære kongres i 1978, må man komme til en anden slutning end den, Jørn Thillemann holder frem.

I henhold til foreningens love er kongressen foreningens højeste myndighed, og talerstolen står til disposition for alle kongresrepræsentanter. De kan frit fremsætte deres tanker og meninger, angrebne har mulighed for at forsvare sig, og de delegerede mulighed for at træffe beslutninger på grundlag af de fremførte synspunkter. Der er altså mulighed for at afvikle kongressen i overensstemmelse med demokratisk tradition.

Men skete det på de to nævnte kongresser? Nej, det gjorde det ikke, fordi nogle opkomlinge manglede mod til at fremlægge de tanker og meninger fra kongressens talerstol, som de i 1976 uden om kongressen med stor iver forfægtede på et møde de selv havde arrangeret forud for og uden om kongressen på Enghavevej.

Den samme komedie gentog sig i 1978. Her manglede man også mod til at fremlægge sine konservative tanker for kongressen. Derfor blev

afgørende beslutninger endnu engang truffet på et møde uden om kongressalen. Det var altså andre muligheder end netop de demokratiske, der blev anvendt her. De delegerede blev frataget muligheden for at træffe beslutninger på grundlag af fremførte synspunkter, fordi konspiratorernes synspunkter ikke på noget tidspunkt blev forelagt de delegerede.

Du havde fuldt kendskab til disse uparlamentariske manøvrer, Thillemann, og du vidste, at de delegerede og dermed medlemmeres indflydelse gennem dem blev gjort totalt til grin.

Man må derfor spørge: »Hvor var din idealisme og kærlighed til organisationen henne ved denne lejlighed, hvor man uden om kongressen tilrettelagde et uparlamentarisk kup?»

Stod du frem som værn for kongressens ukrænkelighed, for fællesskabet, for sammenholdet, for solidariteten, for medlemmernes indflydelse og det repræsentative demokrati? Kort sagt for alle de idealer, du nu smykker dine indlæg med. Gjorde du det på rette tid og sted, Jørn Thillemann? – Nej, det gjorde du ikke. – Alligevel føler du dig kaldet til at optræde som den store revser overfor menneskelige reaktioner, der skyldes, at du bl.a. svigtede i et afgørende øjeblik. Er det ærligt og anstændigt? – Nej, næppe. – Du ville sikkert bidrage mere til løsning af det gule problem, hvis du åbent og ærligt erkendte et medansvar for, at det er opstået.

B. R. Hansen
Korsør

De »gule«

Min gamle ven – Jørn Thillemann – har i DLT nr. 1 et ret ensidigt angreb på de kollegaer, der ikke øn-

sker at være medlem af DLF. Jeg skal ikke her forsvare deres handlemåde, det kan de sikkert bedst gøre selv, men prøve at belyse nogle punkter, der kan give anledning til udmeldelse.

Vi her i Odense har lige haft problemet tæt inde på livet med forslag om kollektiv udmeldelse af DLF grundet hovedbestyrelsens accept af nedlæggelse af vor MR-tur, som førte til en del skrivelser, der nok er bekendt af DLT's læsere, der som regel forholder sig passive, indtil det er dem selv, det går ud over.

Vi følte her, at DLF ikke gjorde det de skulle, nemlig forsvare vore faglige og økonomiske interesser, det resulterer så, at vor afdeling allerede i år må nedlægges – vi bliver under 15 mand – og må underlægges enten Fa eller Ng, og så bliver det nok et kort tidsspørgsmål, før vi går i tur med stationspersonalet – værsgod kammerat der er serveret – ganske gratis.

Vi har naturligvis også drøftet, om vor turnedlæggelse har forbindelse med reguleret oprykning – ja sikke tanker – men alligevel, det ene med det andet gør, at hovedbestyrelsesmedlemmer ofte kan blive behandlet som luft eller få en kold skulder, som Jørn vil med de »gule«.

Vi er demokratisk indstillet, så resultatet blev ved simpelt flertal, ingen udmeldelser. Så kan een jo så spørge sig selv, om det er særligt tilfredsstillende at yde et kontingent på kr. 88,50 pr. måned for kun at modtage DLT og samtidig støtte et parti, som hver eneste måned har stjålet kr. 500,00 fra een i dyrtidsportioner alene.

Hverken Jørn eller undertegnede tror på, at man stadig vil save i den gren, man selv sidder på – for så er der kun revolutionen tilbage.

Frede Hansen

Sikkerhedsorganisation

Hvor er DSB's sikkerhedsorganisation henne? Den organisation som skulle være altid nærværende, kan være svær at finde for menigmand og den skal være til stede før der er brug for den. Det er sikkerhedsorganisationen der skal forebygge men medarbejderne skal også vide, hvor de kan finde den før der sker noget alvorligt. Det er medarbejderne som skal vælge dem, som skal varetage SI-arbejdet. Og når de er valgt skal sikkerhedsrepræsentanten have mulighed for at gribe ind. I øjeblikket er komandovejen alt for lang. Sikkerhed på en arbejdsplads som DSB's kan ikke skilles op i grupper, men må omfatte alle som er tilknyttet samme geografiske område, således at kontaktvejen bliver kort, disse områder bør være underkastet direkte under den ledelse, som har det øverste ansvar så man undgår kompetencestridigheder og syltning i systemet. Komandovejen skal være så kort at selv den yngste medarbejder føler at sikkerhedsorganisationen fungerer altid.

lkass. P. H. Jensen
Mdt Korsør

Et svar til lkf. J. A. Larsen

Jeg vil da give lkf. J. A. Larsen ret i, at den bog, han kritiserer i DLT nr. 1, ikke er fyldestgørende. Men skulle der skrives en bog om alle lokomotivmandens arbejdspladser, ville det vist blive et digert værk. For der er trods alt et stort spring mellem havneturen på Gb. og Mr. turen i Struer, eksempelvis.

Jeg har ikke skrevet, blot på opfordring stillet mig til rådighed, ved bogens tilblivelse.

Derfor føler jeg mig også trådt over tærne, når du begynder at blande dig i mit privatliv. For ærlig talt, hvad kommer det dog dig ved, om min kone sender mig på arbejde, og modtager mig igen med lidt aftensmad; eller hvor jeg går hen og spiser når jeg er ude. Det er min fritid hr. Larsen.

Havde du haft noget at indvende mod vores behandling af toget, kørslen, signalobservationerne, start og stop, osv. havde det været noget helt andet.

Iøvrigt kan jeg da fortælle dig at jeg i Hg. har været ude at spise dejlig middag, på restauration, sammen med en kollega der havde ophold der. Også i Th. har jeg med en jydsk kollega været ude at få lidt mad. Der er altså nogle lokoførere der virkelig har brug for, og også bruger deres kørepenge ude.

At du spiser en 6 timer gammel madpakke og dernæst ikke får mad de næste 8 til 10 timer, er det ikke at overdramatisere situationen en lille smule? Så lange tjenester tror jeg ikke man har på Gb.

Efter oplysninger fra Gdt. kører Ma. togene også i 1990. Hvor du har dine oplysninger fra, ved jeg ikke.

Det er da rigtigt at nutidens ungdom ikke kan komme til at køre Ma. tog. Men man søger vel ikke et job som lokomotivfører, fordi man vil køre en bestemt lokomotivtype. Man søger det vel fordi selve arbejdets karakter tiltaler en.

Jeg giver i bogen klart udtryk for, at én af grundene til at jeg har valgt lyntogskørsel er de få nattimer der ligger i turen, i modsætning til din 1. tur på GB.

Men andetsteds oplyses om me-

get skiftende arbejdstider, og at det ikke er et 8-16 job. Skoleelever der læser bogen kan så nok regne ud, at min natkørsel ligger i underkanten af, hvad der kan forventes. Hvem siger så forøvrigt at der overhovedet er natkørsel om 20 år.

Hvad angår udtalelsen om vinterkørsel er det vist undgået din opmærksomhed, hvor den kommer fra.

Hvis du synes bogens tekst nærmer sig et eventyr, er det vel nok fordi de 3 lokoførere og den lokoinstruktør der var med togene den pågældende dag, overfor journalist Jens Holmsgård, har givet udtryk for glæde og tilfredshed med deres job. Og det ser jeg ærligt talt intet forkert ved.

Med venlig hilsen
Eliassen

En opgave for DSB' designere?

Det har nu i mange måneder været til stadig ærgrelse for lokoførere, der af en eller anden grund er tvunget til et ophold på Kh., at man skal lade sig nøje med en lille »kiosk« på perronen. I denne »kiosk« er der placeret 4 stole og antallet af lokoførere, der er til stede, er mange gange det dobbelte.

D.S.B. taler og skriver om opholds- og arbejdsmiljø – men det findes overhovedet ikke.

Rummet, der så velvilligt er stillet til rådighed af Kh., måler 4-5 meter. Der er ingen ventilation, der er m. . . beskidt og der er store huller i gulvbelægningen. Samtidig bliver rummet brugt til opbevaring af forskellige vognskilte, til sække med bremsegrus og murermørtel, og undertiden også af det øvrige togpersonale.

D.S.B. mener vel, at vi blot kan benytte elektroførernes opholdsrum eller marketenderiet. Men elektropersonalet har ikke selv for meget plads og vil nok betakke sig for at få deres lokaler besat af os. Marketenderiet er ikke særlig vel-

egnet, hvis man vil sidde og slappe af. Der er for meget larm og renderi.

Jeg vil gerne opfordre D.L.F. til at prøve at få vores opholdsfaciliteter på KH. forbedret. *De er for ringe.*

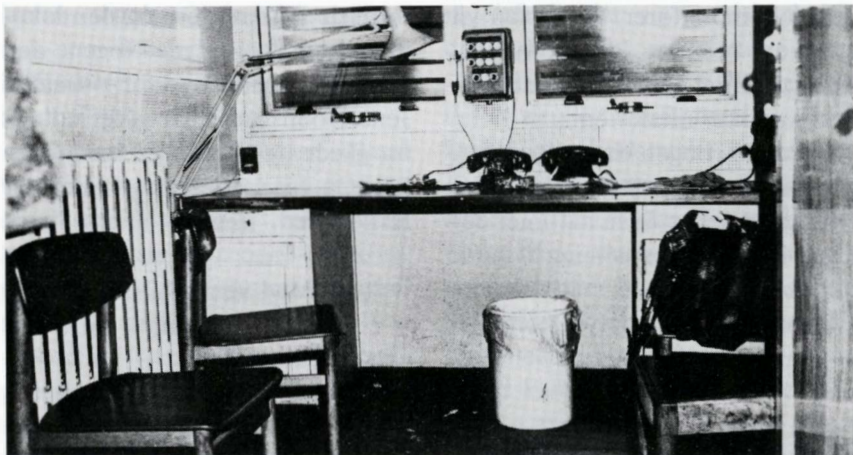


Opholdsbygningen på Kh.

Hvis der ikke kan anvises egnede lokaler eller hvis der ikke er plads til at opføre opholdsrum, så findes der allerede lokaler, der alligevel står tomme det meste af tiden, nemlig Den kongelige Ventesal.

M.v.h.
Børge Spiegelhauer
Lkf. Gb.

*Sådan ser bygningen ud indvendig.
Det skal dog bemærkes at der er fire stole i lokalet.*



Flere forbund bør forhandle sammen

– f.eks. i karteller – siger CO I formand Aage Andersen

Kartel-dannelser for offentligt ansatte på LO-området – det er en tanke, som fremsættes af forbundsformand, Aage Andersen, Dansk Postforbund. Hensigten er at give ekstra styrke til indsatsen for de LO-områder, der er beskæftiget i den offentlige sektor, skriver LO-bladet.

På LO's konference for offentligt ansatte sagde Aage Andersen bl.a.: – Måske burde vi overveje, om vi inden for områder, der virker som naturlige forhandlingsområder,

kunne lave noget, der kunne ligne et kartel.

Jeg mener ikke, det ville være utopi f.eks. at tale om, at vi lavede et postkartel, hvori indgik SID, Dansk Postforbund og måske også HK.

Jeg kan godt se, at der ville være mange vanskeligheder og også mange fordomme, som skulle overvindes ved en sådan fremgangsmåde. Jeg tror dog, at det på længere sigt ville være en fordel – også med henblik på at styrke LO – hvis vi kunne optræde mere som en LO-enhed inden for de forskellige styrelser og virksomheder i den offentlige tjeneste, siger Aage Andersen til LO-bladet.

Ændring i hovedbestyrelsens sammensætning

På grund af svigtende helbred har lkf. O. H. Hansen, Fa, trukket sig tilbage fra sine tillidshverv fra 1. juli 1981.

Lkf. F. R. Mølgaard, Fa, indtræder fra samme dato i hovedbestyrelsen.

PERSONALIA

Forfremmet til lokomotivfører (18. lrm.) pr. 1.3.81

Lokomotivfører (17. lrm.)
M. Gregersen, mdt Es i mdt Es

Forfremmet til lokomotivfører (17. lrm.) pr. 1.3.81 efter ansøgning

Lokomotivfører (13. lrm.)
A. K. Nielsen, mdt Gb i mdt Næ
Lokomotivassistent (10. lrm.)
K. Aachmann, mdt Ar i mdt Ar
P. A. Mortensen, mdt Fa i mdt Ar
M. B. Jørgensen, mdt Hg i mdt Ar
N. P. Pedersen, mdt Str i mdt Str

Forfremmet til lokomotivfører (17. lrm.) pr. 1.3.1981 efter ansøgning

Lokomotivfører (13. lrm.)
E. Asmussen, mdt Es i mdt Es
Lokomotivassistent (10. lrm.)
P. E. Bjerregaard, mdt Str i mdt Str

Forfremmet til lokomotivfører (15. lrm.) 1.4.1981

Lokomotivfører (13. lrm.)
K. E. W. Poulsen, mdt Ar i mdt Ar
W. P. Petersen, mdt Gb i mdt Gb
E. C. Hansen, mdt Ge i mdt Ge
B. G. T. Hansen, mdt Ng i mdt Ng

Forfremmet til lokomotivfører (17. lrm.) pr. 1.4.1981 efter ansøgning

Lokomotivfører (13. lrm.)
A. Larsen, mdt Hgl i mdt Hgl
B. E. Østerill, mdt Kb i mdt Kb
K. Rasmussen, mdt Pa i mdt Pa
Lokomotivassistent (10. lrm.)
S. A. Nordfang, mdt Gb i mdt Fa

Forfremmet til lokomotivfører (18. lrm.) pr. 1.4.1981

Lokomotivfører (17. lrm.)
K. Andersen, mdt Gb i mdt Gb
P. W. B. Hansen, mdt Gb i mdt Gb

1.6.1981

Lokomotivfører (17. lrm.)
K. B. K. Knudsen, mdt Gb i mdt Gb

Forfremmet til lokomotivfører (17. lrm.) pr.**1.5.1981 efter ansøgning**

Lokomotivfører (13. lrm.)
K. E. Lovin, mdt Hgl i mdt Hgl

Forfremmet til lokomotivfører (17. lrm.) pr.**1.5.1981 efter ansøgning**

Lokomotivassistent (10. lrm.)
D. S. Jørgensen, mdt Fa i mdt Fa
Vagn E. Andersen, mdt Gb i mdt Fa

Forfremmet til lokomotivfører (13. lrm.) pr.**1.6.1981**

Lokomotivassistent (10. lrm.)
B. Skott, mdt Pa i mdt Pa

Forfremmet til elektrofører (13. lrm.) pr.**1.5.1981**

Elektrofører (10. lrm.)
Jørgen Hansen, mdt Kh i mdt Kh
B. E. Hansen, mdt Kh i mdt Kh
K. Jørgensen, mdt Kh i mdt Kh
N. A. Nielsen, mdt Kh i mdt Kh
J. B. Jacobsen, mdt Kh i mdt Kh
P. S. Ludvigsen, mdt Kh i mdt Kh

Ansæt som lokomotivassistent p (9. lrm.) pr.**1.2.81**

B. E. O. Justesen, mdt Kh
K. Rasmussen, mdt Kh

Ansæt som lokomotivassistent (9. lrm.) pr.**1.4.1981**

Lokomotivassistent p
B. J. Sørensen, mdt Kh i mdt Kh

Ansæt som lokomotivassistent p 1.3.1981

Johan Madsen, mdt Fa
T. Jensen, mdt Kh
K. B. Hansen, mdt Kh

Ansæt som lokomotivassistent p 1.5.1981

O. Seidelin, mdt Kh
M. Christensen, mdt Kh
F. Hansen, mdt Kh
S. J. Mors, mdt Kh
T. A. Olsen, mdt Kh
C. P. Jensen, mdt Kh
H. Jensen, mdt Kh

Ansæt som lokomotivassistent p (9. lrm.) pr. 1.3.81

V. Andersen, mdt Ar
J. B. Danielsen, mdt Ar
O. C. S. Rohrberg, mdt Ar
J. O. D. Jensen, mdt Ar
W. Ry, mdt Ar
J. O. F. Jepsen, mdt Ar
O. Nielsen, mdt Ar
T. Sørensen, mdt Ar
P. S. Larsen, mdt Fa
E. V. Albert, mdt Fa
N. E. Nielsen, mdt Fa
H. Andersen, mdt Fa
H. T. Hansen, mdt Fa
J. Nielsen, mdt Fa
L. S. Buch, mdt Fa
J. Nielsen, mdt Fa
J. Rasmussen, mdt Kh
O. K. Jacobsen, mdt Kh
B. Mortensen, mdt Kh
F. Larsen, mdt Kh
K. J. Nicolaisen, mdt Kh
R. S. Larsen, mdt Kh
B. Carndal, mdt Kh
P. E. Kilbæk, mdt Kh
E. S. Nielsen, mdt Kh
K. Mortensen, mdt Kh
P. Reimann, mdt Kh
T. Clausen, mdt Kh
U. Forsø, mdt Kh
O. V. Poulsen, mdt Kh

Ansæt som lokomotivassistent p (9. lrm.) pr.**1.5.81**

E. Hansen

Ansæt som lokomotivassistent (9. lrm.) pr.**1.6.1981**

Lokomotivassistent p
V. S. Christiansen, mdt Fa i mdt Fa
G. B. Madsen, mdt KØ i mdt KØ
I. Mathiesen, mdt KØ i mdt KØ
P. O. Sørensen, mdt KØ i mdt KØ
J. Petersen, mdt Kh i mdt Kh
T. W. Johansen, mdt Kh i mdt Kh
W. Engberg, mdt Kh i mdt Kh
J. O. Johansen, mdt Kh i mdt Kh
F. Borresen, mdt Kh i mdt Kh
R. Hansen, mdt Kh i mdt Kh
J. K. Julsgaard, mdt Kh i mdt Kh
K. Dalgaard, mdt Kh i mdt Kh
B. K. Andersen, mdt Kh i mdt Kh
B. Østerby, mdt Kh i mdt Kh

Ansæt som lokomotivassistent p 1.9.1981

K. A. Hansen, mdt Ar
E. Jørgensen, mdt Kh

Ansæt som lokomotivassistent p 1.5.1981

H. Ottosen, mdt Kh
E. B. Hansen, mdt Kh
P. Christensen, mdt Kh
J. P. Jørgensen, mdt Kh
P. Roerholt, mdt Kh
H. O. Petersen, mdt Kh
P-E. Lundblad, mdt Kh
K. Herskov, mdt Kh
N. E. Aabye, mdt Kh
H. P. P. Madsen, mdt Kh
P. Rasmussen, mdt Kh

Forflyttet 1.4.1981 efter ansøgning

Lokomotivfører (17. lrm.)
B. Jessen, mdt KØ til mdt Ng
Lokomotivassistent p (9. lrm.)
J. Thelin, mdt Kh til mdt Hg
H. Lebeck, mdt Kh til mdt Hg
D. O. Bredgaard, mdt Kh til mdt Hg

Forflyttet 1.5.1981 efter ansøgning

Lokomotivfører (15. lrm.)
A. Bentsen, mdt Fa til mdt Hr
Lokomotivassistent p (9. lrm.)
B. F. Pedersen, mdt Fa til mdt Es
R. A. Sørensen, mdt Fa til mdt Str
J. M. Rasmussen, mdt Fa til mdt Es
B. E. Jensen, mdt Kh til mdt Str

Forflyttet 1.2.1981

Lokomotivfører (13. lrm.)
J. A. J. Høj, mdt Es til mdt KØ

Forflyttet 1.3.81 efter ansøgning

Lokomotivfører (17. lrm.)
K. E. L. Simonsen, mdt Fa til mdt Gb
Lokomotivassistent (10. lrm.)
S. E. Warrer, mdt Hg til mdt Gb
K. N. Petersen, mdt Hg til mdt Gb
F. S. Petersen, mdt KØ til mdt Gb
Lokomotivassistent (9. lrm.)
N. Paulsen, mdt Gb til mdt Næ
Lokomotivassistent p (9. lrm.)
J. E. Hansen, mdt Gb til mdt Hg
T. H. Carlsen, mdt Kh til mdt Hg
O. Quist, mdt Kh til mdt KØ
U. B. Larsen, mdt Ng til mdt KØ

Forflyttet 1.4.81 efter ansøgning

Lokomotivassistent (10. lrm.)
H. V. Christiansen, mdt. Gb til mdt Pa
Lokomotivassistent p (9. lrm.)
J. Knap, mdt Ar til mdt Str
B. A. Welling, mdt Ar til mdt Fa
J. B. Frederiksen, mdt Gb til mdt KØ
J. O. Jensen, mdt Kh til mdt Str
L. S. Hansen, mdt Kh til mdt Str
H. K. Nielsen, mdt Kh til mdt Fa

Forflyttet 1.6.1981 efter ansøgning

Lokomotivfører (17. Irm.)
S. A. Pedersen, mdt Fa til mdt Ng
Lokomotivassistent p (9. Irm.)
J. S. Christensen, mdt Fa til mdt Es

Afskediget 6.4.1981 efter ansøgning

Lokomotivassistent p (9. Irm.)
A. M. Hansen, mdt Kh

Afskediget pr. 30.4.1981 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (17. Irm.)
A. K. Folkvardsen, mdt Kø

Afskediget pr. 31.5.81 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (17. Irm.)
A. Skovø, mdt Ng
B. T. J. Henriksen, mdt Ng

Afskediget pr. 30.4.81 efter ansøgning p.g.a. alder

Lokomotivfører (15. Irm.)
F. Noes, mdt Hr

Afskediget pr. 31.3.81 efter ansøgning

Lokomotivassistent (9. Irm.)
S. C. Ovesen, mdt Kh

Afskediget pr. 12.2.81 efter ansøgning

Lokomotivassistent p (9. Irm.)
T. G. Heim, mdt Kh

Afskediget pr. 28.2.81 efter ansøgning

Lokomotivassistent p (9. Irm.)
A. E. Pedersen, mdt Gb

Afskediget pr. 31.5.81 efter ansøgning

Lokomotivassistent p (9. Irm.)
J. C. Christensen, mdt Kh

Afskediget pr. 30.6.1981 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (17. Irm.)
C. C. Dalby, mdt Ab
J. E. Jørgensen, mdt Ar
Hother Jensen, mdt Ar
E. H. Nielsen, mdt Ar
Lokomotivassistent (10. Irm.)
O. Lindh, mdt Kh

Afskediget 28.2.1981 efter ansøgning

Lokomotivassistent p (9. Irm.)
J. Linder Petersen, mdt Kh

Afskediget 31.3.1981 efter ansøgning

Lokomotivassistent p (9. Irm.)
J. O. F. Jepsen, mdt Ar
Per Jensen, mdt Hg

Afskediget 30.4.1981 efter ansøgning

Lokomotivassistent p (9. Irm.)
A. Pedersen, mdt Kh

Afskediget 31.7.1981

Lokomotivassistent p (9. Irm.)
J. Christiansen, mdt Kh

Afskediget pr. 31.7.1981 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (18. Irm.)
F. I. Nielsen, mdt Ar
H. Halbro, mdt Ar
J. J. Lorenzen, mdt Gb
Lokomotivfører (17. Irm.)
P. Bryhl, mdt Ar
L. K. Jensen, mdt Ar
A. B. Johansen, mdt Næ
Lokomotivfører (15. Irm.)
E. O. Nielsen, mdt Gb (Ro)
H. A. Nielsen, mdt Pa
Lokomotivfører (13. Irm.)
A. S. Christensen, mdt Es

Afskediget pr. 31.5.1981 efter ansøgning

Lokomotivassistent p
B. Jensen, mdt Kh

Afskediget 31.8.1981 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (18. Irm.)
E. A. Furholm, mdt Gb
Lokomotivfører (15. Irm.)
K. Lohmann, mdt Od

Overgået til anden stilling 1.5.1981

Lokomotivfører (17. Irm.) til lokomotivfører (15. Irm.)
Leo B. Sørensen, mdt Gb i mdt Gb

Forfremmet til lokomotivmester på prøve (17. Irm.) pr. 1.3.81 efter ansøgning

Lokomotivassistent (9. Irm.)
F. Clausen, mdt Ar i mdt Ar
C. Thstrup, mdt Kh i mdt Gb

Genindtrådt som lokomotivassistent (9. Irm.) pr. 1.3.81 efter tjenestefrihed

Lokomotivassistent (9. Irm.)
J. Kreutzfeldt, mdt Kh i mdt Kh

Forfremmelse annulleret 1.3.1981

Lokomotivfører (17. Irm.)
Lokomotivassistent (10. Irm.)
P. A. Mortensen, mdt Ar i mdt Fa

Ansæt som lokomotivfører (13. Irm.)

15.4.1981 efter tjenestefrihed
P. Krogh, mdt Gb i mdt Gb

Genantagelse 15.4.1981 annulleret

Lokomotivfører (13. Irm.)
P. Krogh, mdt Gb

Omstateret 1.3.81

Elektrofører (13. Irm.)
B. V. Pedersen, Mtj (mo Kbh) til Mtj
Lokomotivfører (13. Irm.)
H. Fonnesbæk Hansen, Mtj (Mo Kbh) til Mtj

Tjenestefrihed uden løn 1.7.1981-30.6.1982

Lokomotivassistent (10. Irm.)
B. Hansen, mdt Gb

Ansættelse pr. 30.4.1981 annulleret

Lokomotivassistent p (9. Irm.)
E. B. Hansen, mdt Kh

Antagelse annulleret pr. 28.2.81

Lokomotivassistent p (9. Irm.)
O. C. S. Rohrberg, mdt Ar

Ansættelsen pr. 4.3.1981 annulleret

Lokomotivassistent p (9. Irm.)
T. Jensen, mdt Kh

Navneændring

Lokomotivfører (15. Irm.)
L. B. Sørensen, mdt Gb til Leo B. Sørensen
Lokomotivassistent (9. Irm.)
O. E. Pedersen, mdt Kh til Ole Erik Pedersen
P. E. Nielsen, mdt Kh til Poul Edmund Nielsen
Lokomotivassistent p (9. Irm.)
P. E. Nielsen, mdt Gb til Poul Erik Nielsen
J. Jensen, mdt Kh til Johnny Jensen
J. Rasmussen, mdt Kh til Jan Rasmussen
L. B. Sørensen, mdt Kh til Lars B. Sørensen
T. P. Nielsen, mdt Kh til Tommy Pøhl Nielsen
Lokomotivassistent (10. Irm.)
F. Englund Nielsen, mdt Kh til F. Nielsen
Lokomotivassistent p (9. Irm.)
H. D. Madsen, mdt Ar til H. Damgaard Madsen

Dødsfald

Pens. lkf. H. S. Knudsen, Fredericia, død den 1.3.1981, 75 år.
Pens. lkf. Carl Andersen, Århus, død den 10.3.1981, 83 år.
Pens. lkf. Osvald J. Nielsen, København, død den 17.3.1981, 86 år.
Pens. lkf. K. Nordahl Rasmussen, Valby, død den 5.4.1981, 74 år.
Pens. lkf. Jens P. L. Larsen, Korsør, død den 6.4.1981, 88 år.
Pens. lkf. Sigvald J. S. Broksø, Søborg, død den 7.4.1981, 83 år.
Pens. lkf. Carl V. Jensen, Silkeborg, død den 24.4.1981, 67 år.
Pens. lkf. S. H. Pedersen, Struer, død den 27.6.1981, 71 år.

Den 16. juni 1981.

Til samtlige ministerier m.v.

Cirkulære

om

de for statens tjenestemænd gældende arbejdstidsregler m.m.
samt om overarbejdsbetaling og godtgørelse for mistede fridage

---o0o---

./.

Hermed følger aftale af 4. juni 1981 mellem finansministeriet og tjenestemændenes centralorganisationer om de for statens tjenestemænd gældende arbejdstidsregler m.m., overarbejdsbetaling og godtgørelse for mistede fridage.

Ændringerne i aftalen er markeret ved indstregning i mærgen.

§ 11, stk. 2, er ændret således, at nedsættelse af hviletiden til 8 timer ud over 1 gang ugentlig i et begrænset omfang kan finde sted efter lokal aftale i henhold til § 24. Både videreførelse af allerede eksisterende ordninger og etablering af nye ordninger skal ske ved aftale.

Det er med tjenestemændenes centralorganisationer aftalt, at sådanne aftaler for så vidt angår det allerede foreliggende aftalebehov skal være indgået inden 1. oktober 1981. Hvor aftale skal indgås mellem finansministeriet og en eller flere centralorganisationer, forudsættes forelæggelse for finansministeriet at ske snarest.

Bestemmelserne i §§ 11-16, der - bortset fra den nævnte ændring i § 11, stk. 2 - er videreført uændrede, indeholder i et vist omfang afvigelser fra arbejdsmiljølovens regler om hviletid og fridøgn. Aftale om sådan fravigelse er hjemlet i arbejdsministeriets bekendtgørelse nr. 372 af 15. august 1980 om hviletid og fridøgn, §§ 10-12, og de aftalte arbejdstidsregler er samtidig med udsendelsen af dette cirkulære forelagt for direktoratet for arbejdstilsynet.

Opmærksomheden henledes på, at indgåelse af aftaler i øvrigt i henhold til § 24 skal ske under iagttagelse af reglerne om hviletid og fridøgn i arbejdsmiljøloven og ovennævnte bekendtgørelse.

- 2 -

Til orientering bemærkes, at der på grundlag af de fra ministerier og styrelser tidligere indhentede oplysninger er indledt forhandlinger med tjenestemændenes centralorganisationer med henblik på inden 1. juli 1981 at sikre indgået aftaler på de områder, hvor der efter det hertil oplyste ved arbejdstidstilrettelæggelsen er behov for yderligere fravigelser fra reglerne i arbejdsmiljølovgivningen ud over de i §§ 11-16 indeholdte. Dette gælder bl.a. det i centraladministrationen ansatte personale. De berørte styrelser vil senere blive underrettet herom.

Det er mellem finansministeriet og centralorganisationerne aftalt, at i tilfælde, hvor sådanne aftaler ikke måtte kunne foreligge inden 1. juli 1981, vil den hidtidige arbejdstidstilrettelæggelse desuagtet i nødvendigt omfang kunne videreføres, indtil aftalerne er færdigforhandlet.

Såfremt der måtte opstå behov for fravigelser fra arbejdsmiljølovens hviletids- og fridøgnregler, som ikke vil være hjemlet i vedlagte aftale, og som ikke allerede er forelagt finansministeriet med henblik på aftaleindgåelse inden 1. juli 1981, forudsættes sådanne tilfælde forelagt finansministeriet, således at aftale om fravigelse kan indgås med vedkommende centralorganisation.

Det bemærkes, at den hidtidige selvstændige aftale om overarbejdsbetaling og godtgørelse for mistede fridage, jfr. senest aftale af 14. juni 1977, er indarbejdet i aftalen som §§ 17 og 21.

Vedrørende § 21 henledes opmærksomheden på, at der er foretaget en redaktionel ændring, således at det nu er anført, at de i aftale af 30. marts 1981 om justering af tjenestemandslønninger m.v. fra 1. april 1981, § 3, stk. 2 og 3, nævnte tillæg indgår i beregningsgrundlaget for overarbejdsbetalingssatserne.

Endvidere bemærkes, at finansministeriet i forbindelse med forhøjelsen af afspadseringstillægget fra 33 1/3 pct. til 50 pct. fra 1. april 1982, jfr. § 20, kan acceptere en tilsvarende forhøjelse af afspadseringstillægget for så vidt angår merarbejde, jfr. f.eks. finansministeriets vejledende udtalelser i cirkulære af 17. januar 1979 vedrørende dispensationer m.v. fra arbejdsmiljølovens arbejdstidsbestemmelser og godtgørelse for merarbejde til tjenestemænd i centraladministrationen, for hvem der ikke gælder en højeste tjenestetid.

P. M. V.

E.B.

Lene Larsen

Aftale
mellem finansministeriet
og
Statstjenestemændenes Centralorganisation I,
Statstjenestemændenes Centralorganisation II,
Akademikernes Centralorganisation (tjenestemandsudvalget)
og Lærernes Centralorganisation
om
de for statens tjenestemænd gældende arbejdstidsregler m.m.,
overarbejdsbetaling og godtgørelse for mistede fridage
---o0o---

I henhold til § 45, stk. 1, i lov nr. 291 af 18. juni 1969 om tjenestemænd i staten, folkeskolen og folkekirken aftales følgende:

Arbejdstid

§ 1. For tjenestemænd i staten i lønramme 1-23 inclusive fastsættes en højeste arbejdstid, der beregnes for en nærmere aftalt periode, der ikke bør være mindre end 4 uger.

Stk. 2. Følgende tjenestemænd omfattes ikke af reglerne om højeste arbejdstid:

- a) Tjenestemænd, hvis normale tjeneste unddrager sig kontrol
- b) Tjenestemænd, der oppebærer tillæg, som ydes som godtgørelse for overarbejde
- c) Tjenestemænd i lønramme 24 og højere lønrammer

§ 2. Den højeste arbejdstid beregnes som 8 timer pr. dag for den enkelte periode efter dennes dageantal med fradrag af feriedage og fridage i henhold til § 12, stk. 1 og 2. Fridage af den i § 14, stk. 1, fastsatte længde regnes som 2 dage. Endvidere fradrages dage, på hvilke der er tildelt tjenestemanden ekstraordinær tjenestefrihed i henhold til tjenestemandslovens § 58.

Stk. 2. Ved beregning af den højeste arbejdstid medtages sygedage i dageantallet, idet den tjeneste, der skulle være udført den pågældende dag, samtidig medregnes i arbejdstidsopgørelsen. Såfremt der ikke for den pågældende dag har været fastsat en bestemt arbejdstid, indgår dagen i arbejdstidsopgørelsen med 8 timer.

Stk. 3. Tjeneste på mistede fridage, der senere erstattes med an-

dre fridage, medregnes i arbejdstidsopgørelsen, men ved beregningen af den højeste arbejdstid for perioden fradrages den mistede fridag ikke i periodens dageantal.

Stk. 4. Tjeneste på mistede fridage, der senere erstattes med kontant betaling, medregnes ikke i arbejdstidsopgørelsen, ligesom den for perioden beregnede højeste arbejdstid, jfr. stk. 1, ikke ændres.

Stk. 5. Frihed, der i henhold til § 20 gives som erstatning for et i en tidligere periode udført overarbejde, frihed i henhold til § 5, som gives for tjeneste i tiden kl. 14-6, samt frihed, der i henhold til § 16 gives som erstatning for mistede fridage, medregnes i arbejdstidsopgørelsen som tjeneste med det antal timer erstatningsfriheden berettiger til, dog højst et antal timer svarende til den tjeneste, som tjenestemanden frigøres for den pågældende dag, jfr. herved stk. 2, 2. pkt.

§ 3. Ved arbejdstid forstås tiden mellem mødetid på arbejdsstedet (det beordrede mødested) og det tidspunkt, da tjenestemanden atter kan forlade dette, dog med fradrag af hvilepauser på ½ time eller derover. Ved hvilepauser forstås sådanne afbrydelser i tjenesten, i hvilke tjenestemanden kan forlade arbejdsstedet.

Stk. 2. 3-delt tjeneste indgår i arbejdstidsopgørelsen med den faktisk udførte tjeneste, dog mindst 8 timer.

§ 4. Såfremt en mindre del af en tjeneste, der er henført under den i § 1, jfr. § 2, nævnte højeste arbejdstid, ikke er kontrollabel med hensyn til varigheden, vil der for denne del af tjenesten kunne fastsættes en gennemsnitsvarighed for den enkelte dag.

§ 5. For hver fulde 40 timers tjeneste, der efter ordre eller ifølge en godkendt tjenestefordeling er udført i tiden kl. 17-6, ydes der 2 timers frihed. Med virkning fra 1. oktober 1982 ydes der 3 timers frihed. I beregningen indgår tillige tjeneste, der udføres i tiden kl. 14-17 som led i en forud tilrettelagt tjeneste, hvoraf mindst halvdelen ligger efter kl. 17.

Stk. 2. Den således indtjente frihed afvikles ved tildeling af ekstra fridage af den i § 14, stk. 2, fastsatte længde.

Stk. 3. Ved tildeling af sådanne fridage nedsættes den indtjente frihed med den tid, hvori der skulle være udført tjeneste den på-

gældende dag. Såfremt der ikke var fastsat en bestemt arbejdstid, nedsættes den indtjente frihed med 8 timer.

Stk. 4. Regnskabet over indtjent frihed opgøres én gang årlig for perioden 1. oktober - 30. september. Fra og med det opgørelsesår, der slutter 30. september 1982, overføres eventuelle resttimer, som ikke udløser frihed, jfr. stk. 1, til den følgende periode.

Stk. 5. Den efter stk. 1 indtjente frihed skal være endeligt afviklet senest 31. marts i det efter den i stk. 4 nævnte opgørelsesperiode nærmest følgende år. Såfremt friheden ikke er afviklet inden nævnte frist, ydes der for tilgodehavende indtjent tjenestemanden et kontant vederlag beregnet efter satserne for overarbejde på udbetalingstidspunktet, jfr. § 21.

§ 6. Ved tjeneste uden for hjemstedet medregnes rejsetiden til og fra arbejdsstedet som arbejdstid.

Stk. 2. Ved rejse til udlandet medregnes dog kun halvdelen af rejsetiden som arbejdstid, medmindre andet hidtil har været gældende i de enkelte styrelser.

Stk. 3. Rejsetid mellem kl. 22 og kl. 8 medregnes ikke som arbejdstid, såfremt der er stillet soveplads til rådighed for tjenestemanden.

§ 7. Arbejdsfri ophold uden for hjemstedet på indtil 2 timer (hvis den overvejende del af opholdet falder i tiden kl. 21-6 dog indtil 3 timer) medregnes fuldt ud.

Stk. 2. Såfremt det arbejdsfri ophold uden for hjemstedet er af længere varighed end anført i stk. 1, men ikke overstiger 6 timer, medregnes hele opholdet med 1/3 af tiden.

Stk. 3. I øvrigt medregnes arbejdsfri ophold ikke.

§ 8. Når personalet i en del af arbejdstiden må opholde sig på tjenestestedet for at være til rådighed, medregnes kun 3/4 af rådighedstiden som tjeneste. Tilsvarende tjeneste i hjemmet medregnes med 1/3 af tiden.

Stk. 2. De i stk. 1 nævnte bestemmelser kan fraviges, når dette efter rådighedstjenestens karakter må anses for rimeligt.

Regler om tjenestens tilrettelæggelse

§ 9. Ved fordelingen af tjenesten skal der inden for de grænser, som tjenestens tarv kræver, tages størst muligt hensyn til personalets ønsker, og der skal derfor gives personalet adgang til gennem de stedlige tillidsmænd for de forhandlingsberettigede tjenestemandorganisationer at gøre sig bekendt med forslag til tjenestefordelingen og ændringer i denne.

§ 10. Tjenesten skal, når det er muligt, være samlet, og det bør tilstræbes, at pauser i videst muligt omfang udfyldes med arbejde, der ikke er bundet til bestemte tider af døgnet. Tjenesten må inden for døgnet ikke falde i mere end 3 dele.

Stk. 2. En delt tjeneste må ikke tilrettelægges således, at den strækker sig ud over 12 timer, regnet fra første tjenesteafsnits påbegyndelse til sidste tjenesteafsnits afslutning, medmindre personalet er enigt heri.

Stk. 3. For søfartspersonale kan der i pågældende styrelser særlige arbejdstidsbestemmelser fastsættes særlige regler om delt tjeneste, når tjenestens karakter gør det påkrævet.

§ 11. Ved opstilling af tjenesteliste el.lign. skal det så vidt muligt iagttages, at den længste arbejdstid inden for en periode på 24 timer ikke overskrider visse bestemte tider, der fastsættes under hensyn til de særlige forhold inden for de enkelte styrelsesgrene.

Stk. 2. Det skal endvidere iagttages, at hviletiden mellem to døgn hovedarbejder udgør mindst 11 timer. Hviletiden kan dog undtagelsesvis af hensyn til omskiftning i tjenesten, f.eks. i forbindelse med fridagstildeling, nedsættes til 8 timer. Sådan forkortet hviletid kan bringes i anvendelse én gang om ugen og vil ikke kunne anvendes i direkte tilslutning til tjenester, der påbegyndes og/eller afluttes i tidsrummet efter kl. 23.00 og før kl. 5.00. Herudover kan hviletiden nedsættes til 8 timer ved lokal aftale, jfr. § 24, idet dog aftale om hviletidsnedsættelse ud over 8 gange inden for en 4-ugers periode indgås mellem finansministeriet og vedkommende centralorganisation.

Fridage

§ 12. Der tilkommer hver tjenestemand 52 fridage årlig.

Stk. 2. I de måneder, hvori der forekommer helligdage uden for søndage^{*)}, forhøjes antallet af fridage tilsvarende for de tjenestemænd, der ikke i forvejen altid har fri på disse dage.

Stk. 3. Mellem den enkelte styrelse og vedkommende forhandlingsberettigede organisation aftales en fridagsturnus eller fordeling af fridagene med angivelse af det mindste antal fridage pr. måned eller anden aftalt periode, og således at der i et kvartal skal gives 13 fridage af den i § 14, stk. 1, fastsatte længde eller et dertil svarende antal fridage af den i § 14, stk. 2, fastsatte længde. Der bør så vidt muligt tildeles tjenestemanden 1 fridag hver uge, og der må højst være 10 arbejdsdage mellem fridagene. Fridagene skal i videst muligt omfang lægges på søn- og helligdage.

§ 13. I det omfang det er muligt, skal tjenestemændene i løbet af hvert kalenderår, i hvilket de har forrettet tjeneste hele året, have adgang til mindst 30 dages frihed på søn- og helligdage. For tjenestemænd, der ansættes i løbet af kalenderåret, nedsættes adgangen til helligdagsfrihed i forhold til tjenestetiden inden for året, således at tallet 30 formindskes med 3 for hver måned, hvori den pågældende ikke har været ansat i staten. Ved afgørelsen af, hvorvidt der er ydet den fornødne helligdagsfrihed, bortses fra søn- og helligdage, som falder i sygeperioder. For hver 11 sygedage i løbet af kalenderåret nedsættes tallet 30 med 1. Søn- og helligdage, der falder i ferier, betragtes som helligdagsfrihed.

Stk. 2. Ved helligdagsfrihed forstås frihed i mindst 36 timer inden for tidsrummet kl. 17 dagen før helligdagen og kl. 8 dagen efter helligdagen.

Stk. 3. Såfremt en tjenestemand ikke i løbet af et kalenderår får den ham tilkommende helligdagsfrihed, ydes der ham i det følgende ferieår et antal særlige feriedage, således at der for hver mistet helligdagsfrihed indtil 11 incl. gives $\frac{1}{2}$ feriedag med afrunding opad til hel feriedag og for hver yderligere mistet helligdagsfrihed 1 feriedag.

§ 14. De i § 12, stk. 1, nævnte fridage skal bortset fra de nedenfor i stk. 2 nævnte tilfælde have en længde af mindst 64 timer, dog at de kan betragtes som givet, uanset at fritiden kun har ud-

^{*)} Herunder ikke grundlovsdagen

gjort fra 56 til 64 timer, såfremt denne fritid omfatter 2 hele kalenderdøgn.

Stk. 2. Inden for tjenesteområder, hvor særlige forhold som f.eks. tjenestestedernes åbningstid, hensynet til publikumsbetjening eller tjenestens karakter bevirker, at de i § 12, stk. 1, nævnte fridage ikke, eller ikke alle, kan gives en længde som fastsat i stk. 1, kan der i stedet for hver sådan fridag tildeles 2 fridage, der hver skal have en længde af mindst 40 timer. Fridagen kan dog betragtes som givet, uanset at fritiden kun har udgjort 36 timer, såfremt der heri indgår et helt kalenderdøgn.

Stk. 3. De i § 12, stk. 2, nævnte fridage skal have en længde som fastsat ovenfor i stk. 2.

§ 15. Såfremt 2 eller flere fridage af den i § 14, stk. 1, angivne længde sammenlægges, skal den første opfyldte betingelserne i § 14, stk. 1, medens de øvrige skal vare 48 timer.

Stk. 2. Såfremt en fridag af den i § 14, stk. 1, angivne længde sammenlægges med fridage af den i § 14, stk. 2, angivne længde, skal den første opfyldte betingelserne i § 14, stk. 1, medens de øvrige fridage hver skal vare 24 timer.

Stk. 3. Såfremt 2 eller flere fridage af den i § 14, stk. 2, angivne længde sammenlægges, skal de 2 første tilsammen have en længde som angivet i § 14, stk. 1, medens de øvrige skal vare 24 timer.

§ 16. Hvis en fastlagt fridag undtagelsesvis må inddrages, eller der ikke er givet tjenestemanden det for en periode aftalte antal fridage, erstattes den eller de manglende fridage snarest med en anden (andre) tilsvarende fridag(e) med tillæg af yderligere fritid svarende til 33 $\frac{1}{3}$ pct. af den på den inddragne fridag præsterede tjeneste, henholdsvis 33 $\frac{1}{3}$ pct. af det antal timer, hvormed den højeste arbejdstid for perioden, jfr. § 2, stk. 1, er forhøjet på grund af den manglende fridagstildeling. Tillægget afrundes opad til hele timer. Med virkning fra 1. april 1982 forhøjes de nævnte tillæg til 50 pct.

Stk. 2. Såfremt en fastlagt fridag af den i § 14, stk. 1, fastsatte længde inddrages, og der før påbegyndelsen eller efter afslutningen af tjenesten på den inddragne fridag er ydet mindst samme frihed som fastsat i § 14, stk. 2, skal erstatningsfridagen dog kun have en længde som fastsat i § 14, stk. 2, med tillæg af

yderligere frihed som nævnt i stk. 1.

Stk. 3. Fridage, der falder inden for sygeperioder, erstattes ikke.

Stk. 4. Underretning om tildeling af erstatningsfridag eller ikke i forvejen fastlagte fridage skal gives senest 48 timer forud for det tidspunkt, da sidste tjeneste før fridagen tiltrædes.

Stk. 5. Mistede fridage godtgøres med kontant vederlag, jfr. § 17, såfremt de ikke efter stk. 1 er erstattet med frihed inden udløbet af den efter den aftalte periode følgende kalendermåned.

Stk. 6. Når en mistet fridag godtgøres med kontant vederlag, bortses fra det i stk. 1 omhandlede tillæg af yderligere fritid.

Stk. 7. Såfremt den mistede fridag er erstattet med en anden fridag inden for den i stk. 5 nævnte frist, men der ikke inden fristens udløb er ydet tjenestemanden den i stk. 1 omhandlede yderligere fritid, ydes der ham i stedet herfor et kontant vederlag beregnet efter satserne for overarbejdspenge, jfr. § 21.

Stk. 8. En fridag anses som bortfaldet, når vedkommende tjenestemand beordres til tjeneste på fridagen, jfr. dog stk. 2. En tjenestemand kan dog efter aftale med pågældende styrelse frivilligt påtage sig ganske kortvarig tjeneste på dage, hvor ekspeditionsstedet ellers er lukket, eller hvor det kun er åbent en ganske kort tid og betjenes af kun 1 tjenestemand, uden at hans fridag betragtes som bortfaldet. I så tilfælde ydes der tjenestemanden et vederlag, som fastsættes til satserne for overarbejde, opgjort efter tjenestens varighed forlænget med 50 pct., og således at der mindst ydes betaling for 1 time. Hvis det undtagelsesvis er nødvendigt at lade ordningen omfatte sådan tjeneste 2 gange på en fridag, forlænges tiden for det 2. tjenesteafsnit med 100 pct., og der beregnes mindst 1 time for hvert af de 2 tjenesteafsnit. Afstanden mellem de 2 mødetider må højst være 3 timer. For tjenestemand, der falder uden for reglerne om overarbejdspenge, beregnes vederlaget efter de for tilsvarende eller eventuelt nærmest lavere lønramme (skalatrín) gældende satser for overarbejdspenge, jfr. § 21.

§ 17. Tjeneste på mistede fridage, der ikke erstattes med frihed, jfr. § 16, godtgøres med overarbejdsbetaling, jfr. § 21, for den på den mistede fridag præsterede tjeneste, dog mindst for 12 timers tjeneste, såfremt den mistede fridag er af den i § 14, stk. 1,

fastsatte længde, og mindst for 6 timers tjeneste, såfremt den er af den i § 14, stk. 2, fastsatte længde.

Stk. 2. Er der til delvis erstatning for en mistet fridag af den i § 14, stk. 1, fastsatte længde ydet en erstatningsfridag af den i § 14, stk. 2, fastsatte længde med tillæg af yderligere fritid svarende til 33 1/3 pct. (50 pct. pr. 1. april 1982, jfr. § 16, stk. 1) af den på den mistede fridag præsterede tjeneste, ydes som resterende godtgørelse overarbejdsbetaling for 6 timers tjeneste.

Stk. 3. For tjenestemand i lønramme 24 og højere lønrammer, der er berettigede til godtgørelse for mistede fridage, anvendes den for pågældende skalatrín gældende sats for overarbejdspenge ved beregningen af nævnte godtgørelse, dog således at tjenestemand på skalatrín 36 og højere skalatrín oppebærer godtgørelse for mistede fridage beregnet på grundlag af den for tjenestemand på skalatrín 35 fastsatte sats.

§ 18. Bestemmelserne i §§ 12-17 gælder ikke for tjenestemand med tjeneste til søs eller for de under § 1, stk. 2, punkt a), nævnte tjenestemand, for hvem afløsning ville medføre urimelige vanskeligheder eller uforholdsmæssig bekostning.

Stk. 2. For de i stk. 1 nævnte tjenestemand fastsættes der ved aftale regler for fridage m.v., der optages i de pågældende styrelser specielle arbejdstidsbestemmelser.

Overarbejde

§ 19. Overarbejde bør så vidt muligt undgås.

Stk. 2. Som overarbejde betragtes tjeneste, der er pålagt en tjenestemand ud over den efter § 2 beregnede højeste arbejdstid ved:

- a) Tjenesteliste el.lign.
- b) Tilkaldelse til ekstratjeneste
- c) Tilfældig forlængelse af den ordinære tjeneste, for så vidt overskridelsen udgør mere end 15 minutter pr. dag

Stk. 3. Ventetid foranlediget ved forsinkelse, som ikke eller kun rent uvæsentligt påfører tjenestemanden merarbejde, medregnes kun med halvdelen; dette gælder også, når der bliver spørgsmål om, hvorvidt der er hengået de 15 minutter, som efter foranstående

skal overskrides, forinden arbejdstiden overhovedet betragtes som overskredet. Den heromhandlede regel kan, hvis der forekommer flere ventetider i et døgn, kun anvendes på 2 af disse.

Stk. 4. Med virkning fra 1. april 1982 vil en ventetid på 15 minutter eller mere altid bevirke, at arbejdstiden betragtes som overskredet.

Stk. 5. Den under stk. 2, punkt a), nævnte tjenesteoverskridelse afrundes periodesvis opad til 1/2 time, medens de i stk. 2, punkt b) og c), nævnte tjenesteoverskridelser afrundes opad til mangefold af 1/2 time for den enkelte dag.

§ 20. Overarbejde skal så vidt muligt søges godtgjort med fritid, der skal være af samme varighed som det præsterede overarbejde med tillæg af 33 1/3 pct. afrundet opad til hele timer. Sådan erstatningsfritid skal, såfremt overarbejdet er af tilstrækkeligt omfang, fortrinsvis gives som hele fridage af den i § 14, stk. 2, fastsatte længde. Med virkning fra 1. april 1982 forhøjes tillægget til 50 pct.

Stk. 2. Erstatningsfritiden skal gives inden udløbet af den efter normperioden følgende kalendermåned og med passende varsel, hvorved der i tilfælde, hvor fritiden gives som hele fridage, forstås et tidsrum af mindst 48 timer forud for det tidspunkt, da sidste tjeneste før fridagen tiltrædes.

Stk. 3. Såfremt den i stk. 1 nævnte fritid ikke er givet inden udløbet af den i stk. 2 fastsatte frist, udbetales overarbejdspenge, jfr. § 21. Der bortses herved fra det i stk. 1 nævnte procenttillæg.

Stk. 4. For overarbejde, der inclusive det i stk. 1 nævnte tillæg giver grundlag for ydelse af mere erstatningsfritid end svarende til 2 hele fridage for hver fulde 4 ugers normperiode, ydes overarbejdspenge inden udløbet af den efter normperioden følgende kalendermåned.

Stk. 5. I tilfælde, hvor det er klart eller overvejende sandsynligt, at præsteret overarbejde ikke vil kunne godtgøres med fritid inden den i stk. 2 fastsatte frist, vil overarbejdspenge kunne ydes inden udløbet af nævnte frist.

Stk. 6. Overarbejde, der er fastlagt ved tjenesteliste eller

skyldes tilkaldelse til tjeneste ud over normal tjeneste, og som ikke er udlignet ved fritid af tilsvarende længde i den måned, hvori det er udført, godtgøres dog i alle tilfælde med overarbejdspenge inden udløbet af den følgende kalendermåned.

§ 21. Sætserne for overarbejdspenge beregnes som 1/2080 af årslønnen incl. stedtillæg, dyrtidstillæg, taktreguleringstillæg samt almindeligt ikke-pensionsgivende procenttillæg, almindeligt pensionsgivende procenttillæg, almindeligt pensionsgivende krone-tillæg samt det i aftale af 30. marts 1981 om justering af tjenestemandslønninger m.v. fra 1. april 1981, § 3, stk. 2 og 3, nævnte tillæg for hvert enkelt skalatrin med tillæg af 50 pct.

Stk. 2. For tjenestemænd, der er omfattet af bestemmelsen om garantiløn, jfr. ovennævnte aftale af 30. marts 1981, § 9, beregnes satsen for overarbejdspenge dog som 1/2080 af garantilønnen med tillæg af 50 pct.

Stk. 3. Sætserne fastsættes efter tjenestemandens lønmæssige og stedtillægsmæssige placering den 1. i den måned, hvori overarbejdspengene kommer til udbetaling.

§ 22. Der kan ikke ydes overarbejdspenge til tjenestemænd, for hvem en overskridelse af tjenesten unddrager sig kontrol, samt til andre tjenestemænd, hvis tjeneste helt eller delvis består i at tilrettelægge arbejdet for andre eller i at kontrollere arbejdets udførelse, og som derigennem har indflydelse på arbejdstidens længde og på, at denne udnyttes på rette måde.

Rejsetid i udlandet for tjenestemænd uden højeste arbejdstid

§ 23. Tjenestemænd, der oppebærer rådighedstillæg i henhold til lønnings- og klassificeringslovens § 31, stk. 2, eller dertil svarende regler, får rejsetid i forbindelse med rejser til udlandet medregnet i arbejdstiden efter samme regler, som gælder for ansatte i henhold til overenskomsten mellem finansministeriet og Danmarks Jurist- og Økonomforbund.

Stk. 2. For personale (bortset fra ansatte i egentlige chefstillinger og dermed ligestillede stillinger), der ikke er omfattet af reglerne om højeste arbejdstid, og som ikke oppebærer særligt tillæg for merarbejde m.v., ydes 4 timers frihed for hver rejse, der

foretages uden for normal kontortid. Ved en rejse forstås ud- og hjemrejse. Foretages rejsen såvel i som uden for kontortiden, fradrages den tid, der er medgået inden for kontortiden, i de 4 timer.

Den ovenfor omhandlede frihed kan ikke konverteres til betaling, og den omhandlede rejsetid kan ikke medregnes ved opgørelse af eventuelt krav på godtgørelse for merarbejde.

Specielle bestemmelser

§ 24. Foranstående bestemmelser kan ved aftale suppleres med særlige regler for tjenestemænd i de enkelte styrelser. Endvidere kan bestemmelserne ved aftale fraviges for tjenestemænd, hvis arbejdsvilkår er af særlig karakter, eller når andre særlige forhold måtte give grundlag herfor. Sådanne aftaler optages i de for de enkelte styrelser gældende specielle arbejdstidsbestemmelser.

§ 25. Denne aftale gælder ikke for statens lærerpersonale og tjenstemandsansatte sygeplejersker.

Ikrafttrædelse

§ 26. Denne aftale har virkning fra 1. april 1981 og kan opsiges med 3 måneders varsel, dog tidligst til 1. april 1983.

Stk. 2. Samtidig med denne aftales ikrafttræden ophæves aftale af 7. juli 1979 mellem finansministeren og Statstjenestemændenes Centralorganisation I, Statstjenestemændenes Centralorganisation II, Akademikernes Centralorganisation (tjenestemandsudvalget) og Lærernes Centralorganisation om de for statens tjenestemænd gældende arbejdstidsregler samt aftale af 14. juni 1977 om overarbejdspenge og godtgørelse for mistede fridage.

København, den 4. juni 1981.

Statstjenestemændenes Centralorganisation I	Finansministeriet
Aage Andersen	P. M. V.
Statstjenestemændenes Centralorganisation II	P.K. Jakobsen
Hans Strunge	/Lene Larsen
Akademikernes Centralorganisation (tjenestemandsudvalget)	
Jørn Andersen	
Lærernes Centralorganisation	
Jørgen Jensen	

Adressefortegnelse

Københavns Godsbanegård: Lokomotivførere John Østerberg, Skodsborg Strandvej 157, 2942 Skodsborg. Tlf. (02) 80 33 53.
Kasserer: Lokomotivfører Bent Christoffersen, Åparken 28, 2600 Glostrup. Tlf. (02) 96 31 46.

Helgoland: Lokomotivfører Arne Schmidt, Kildeholm 1, 2600 Glostrup. Tlf. (02) 45 08 67.
Kasserer: Lokomotivfører Jens Chr. Jensen, Jernbane Alle 73, 1.tv., 2720 Vanløse.

Enghave: Lokomotivassistent Finn P. Hansen, Kirsebærvangen 136, 2760 Måløv. Tlf. (02) 65 04 41.
Kasserer: Lokomotivassistent Jens Bak, Strandbyparken 5, 2650 Hvidovre. Tlf. (01) 78 62 58.

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

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

Gedser: Lokomotivfører J. O. Jensen, Ø. Alle 7, 4874 Gedser.

Rødby Færge: Lokomotivfører K. E. Nielsen, Lindevang 14, 4970 Rødby. Tlf. (03) 90 22 04.
Kasserer: Lokomotivfører P. H. Hansen, Strandagervej 50, 4970 Rødby. Tlf. (03) 90 55 45.

Kalundborg: Lokomotivfører E. J. V. Høtoft, Bredekildevej 77, 4400 Kalundborg. Tlf. (03) 51 44 09.
Kasserer: Lokomotivfører K. O. Jensen, Stationsvej 3 B, 4400 Kalundborg. Tlf. (03) 51 17 16.

Korsør: Lokomotivfører K. H. Christiansen, Dyrehovedgårds Alle 57, 4220 Korsør. Tlf. (03) 57 37 31.
Kasserer: Lokomotivfører E. G. Tranders, Æblehaven 19, 4220 Korsør. Tlf. (03) 57 33 19.

Nyborg: Lokomotivfører A.K. Johansen, Egernevænget 118 Skovparken, 5800 Nyborg. Tlf. (09) 31 27 70.
Kasserer: Lokomotivassistent O. Husted Andersen, Hovmarken 4, Skellerup, 5540 Ullerslev. Tlf. (09) 35 23 64.

Odense: Lokomotivfører P. A. L. Jørgensen, Poul Møllersvej 13, 5230 Odense M. Tlf. (09) 11 59 09.
Kasserer: Lokomotivfører N. E. K. Larsen, Benediktes Allé 4, 5250 Odense SV. Tlf. (09) 13 63 28.

Fredericia Lokomotivfører S.-B. Geisler, Havepladsvej 96, 7000 Fredericia. Tlf. (05) 92 46 36.
Kasserer: Lokomotivfører J. Vestergaard Nielsen, Nymarksvej 146, 7000 Fredericia. Tlf. (05) 92 46 24.

Padborg: Lokomotivfører M. Kjær-Nielsen, Rønhavevej 28, Bov, 6330 Padborg. Tlf. (04) 67 33 65.
Kasserer: C. P. Buchwaldt, Frøslevvej 67, 6330 Padborg. Tlf. (04) 67 34 90.

Tønder: Lokomotivfører E. Jensen, Fri-landsvej 11, 6270 Tønder. Tlf. (04) 72 16 05.

Esbjerg: Lokomotivfører V. Dorner, N. J. Poulsensvej 4, st., 6700 Esbjerg. Tlf. (05) 12 49 56.
Kasserer: Lokomotivfører H. M. Barlo, Strandbygade 58, 3. th., 6700 Esbjerg. Tlf. (05) 12 90 58.

Struer: Lokomotivfører B. S. Kristensen, Hjørnvej 58, 7600 Struer. Tlf. (07) 85 06 12.
Kasserer: Lokomotivfører K. R. Christensen, Danmarksgade 50, 7600 Struer. Tlf. (07) 85 35 45.

Frederikshavn: Lokomotivfører H. Lund, Lindegårdsvej 53, st., 9900 Frederikshavn.

Ålborg: Lokomotivfører Finn C. Christensen, Købkesvej 14, 9000 Ålborg. Tlf. (08) 12 16 91.
Kasserer: Lokomotivfører B. V. Pedersen, Idrætsvej 13, 9000 Ålborg. Tlf. (08) 12 61 11.

Randers: F. V. P. Hvam, Mariagervej 36A, 1. 8900 Randers.

Århus: Lokomotivfører G. E. Nielsen, Skanderborgvej 229, st. th., 8260 Viby J. Tlf. (06) 14 20 87.
Kasserer: Lokomotivfører M. Hansen, Bispehavevej 25, 8210 Århus V. Tlf. (06) 15 93 17.

Viborg: Lokomotivfører Aage Thomsen, B. S. Ingemannsvej 20², 8800 Viborg. Tlf. (06) 62 47 86.

Herning: Lokomotivfører O. Bruno, Håkongsgade 29, 7400 Herning. Tlf. (07) 12 20 05.

Flytning

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

Artiklers indsendelse

Artikler eller notitser, som ønskes optaget i medlemsbladet, skal foreligge hos redaktionen d. 15. måneden før, medlemsbladet udkommer.

Op til højtiderne må regnes med længere frist, for at optagelse kan være sikker.