



8

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE

10. SEPTEMBER 1982 – 82. ÅRGANG

8

Indhold:

Et statstjenestemændenes forbund	2
Overenskomstsituationen 1982/83	3
Tog til tiden	4
Årsfesten 1982	6
DR og LO prøver at finde egnet tidspunkt for gendanselse	7
Forureningspolitik er at forebygge	8
Storebælt just nu	13
Danmark støtter EF-initiativ om fleksibel pensionsalder	16
Fra medlemskredsen: Nogle korte betragtninger om DLF's virke	17
Nyt fra DJT	18
Studierejse til Kassel	19
Personalía	19

Redaktører:

K. B. Knudsen

(ansvarshavende)

K. H. Christiansen

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, 2900 Hellerup.

Telefon (01) 62 72 69.

Kontortid 9-16.

Lørdag lukket.

Frederiksberg Bogtrykkeri

Howitzvej 49.

Fagbevægelsen har mænd, som indser nytten af store enheder, der vil give størst gennembrudskraft overfor forhandlingsmodparten i kampen for rimelige menneskelige og økonomiske vilkår på arbejdspladserne. Op gennem årene siden da har der været arbejdet på store tværfaglige enheder, f.eks. industriforbund. Sammenslutninger har fundet sted i LO-området; men der er alligevel et stykke vej til endemålet. Tanken eller ideen har gyldighed for ethvert organisationsområde. Således også for organisationerne i den offentlige sektor.

CO I f.eks., hvor vi også er tilsluttet, nedsatte et udvalg, der skulle analysere den nuværende struktur og fremkomme med forslag til en mere effektiv og handlekraftig organisation. Samfundsproblemerne kompliceres og kræver derfor optimale ressourcer både med hensyn til ekspertise og antal af tillidsmænd for at klare de mange problemer og presset på organisationerne. Udvalget kom til den konklusion, at det rigtigste burde være dannelse af et stort forbund, Statstjenestemændenes Forbund, der i sin organisatoriske opbygning sammensattes af et antal sektioner, hvor de tilsluttede organisationer indpassedes efter beskæftigelsesområde, f.eks. postvæsenets folk i een sektion, jernbanens i en anden osv. Hver sektion foreslås med eget sekretariat og det forudsættes, at det eksisterende tillidsmandssystem »på gulvet« opretholdes. Med forslaget mener man at få en slagkraftig organisation, som kan manifestere sig overfor omverdenen, ikke blot i kraft af en relativ stor medlemsmasse, men – og måske især – et økonomisk rygstød til at sikre sig kvalificerede medarbejdere i ledelsesapparatet.

Forslaget er lagt frem, så det kan drøftes på et CO I repræsentantskabsmøde i november. Umiddelbart er argumentationen for en sådan sammenslutning besnærende, men fordele må afvejes mod ulemper. Og i henseende til det sidste, så mister den enkelte gruppe nemt sin identitet. Det giver hos mange modstand mod sammenslutningen. På den anden side kan man i det nuværende system ikke øve større indflydelse end i en ny som foreslået, fordi aftalesystemet i dag bygger på en hovedaftale, som fastslår, at forhandlingsretten udøves gennem centralorganisationen. Vi mener ikke ændringen kan foretages uden det enkelte medlems tilkendegivelse ved stemmesedler.

Overenskomstsituationen 1982/83

Oplæg v/ LO's formand Knud Christensen (uddrag)

Overvejelser om prioritering af overenskomstkravene

På baggrund af den vanskelige økonomiske situation og udsigterne i de nærmeste år kan vi som sagt ikke forvente de helt store resultater ved overenskomstforhandlingerne.

LO's forretningsudvalg har drøftet situationen og opfordrer forbundene til at tage højde herfor. Forbundene bør realistisk og nøgternt overveje, hvorledes kravene kan tilpasses og prioriteres, således at vore begrænsede muligheder trods alt kan udnyttes bedst muligt.

Forbundene er som sagt suveræne, når det gælder udformningen af overenskomstkravene. Men netop fordi mulighederne er snævre, skal jeg på forretningsudvalgets vegne opfordre til, at forbundene begrænser sig til ret få krav.

LO's forretningsudvalg er således enig om at anbefale forbundene, at man samler sig om tre gennemgående krav:

1) *Det første* må naturligvis være en fastholdelse af *den solidariske lønpolitik*.

De seneste års udvikling i reallønnen har ikke mindst været mærkbar for lavindkomstfamilier – dette, sammenholdt med vort almindelige ønske om at sikre, at de lavest lønnede ikke sækker bag ud, understreger forretningsudvalgets ønske om at fastholde den solidariske lønpolitik.

Ved de seneste overenskomstforhandlinger bortfalder bestemmelserne om garantibetalingen som bekendt på en række overenskomstområder, mens den belv opretholdt på andre områder. Jeg skal derfor ikke pege på konkrete løsningsmodeller for den solidariske lønpolitik. Det må være op til forbundene selv i denne fase at

udforme det konkrete krav herom.

2) *Det andet hovedkrav*, LO's forretningsudvalg anbefaler forbundene, er kravet om en *nedsættelse af den ugentlige arbejdstid*.

På en række kongresser har vi inden for de seneste år mødt et massivt krav om en generel nedsættelse af den ugentlige arbejdstid. Dette er sket både med henvisning til beskæftigelsessituationen og de belastninger, som de nuværende arbejdstider ofte påfører familielivet og -ansvaret. Hertil kommer, som et væsentligt aspekt, at en arbejdstidsnedsættelse vil give mulighed for at øge ligestillingen på arbejdsmarkedet.

Forretningsudvalget skal samtidig understrege over for forbundene at vi bør have en realistisk indstilling til, hvad der vil være muligheder for at komme igennem med på arbejdstidsområdet ved disse overenskomstforhandlinger. Jeg tror ikke, at det skulle være nødvendigt at understrege, at en nedsættelse af den ugentlige arbejdstid naturligvis må ledsages af en vis lønkomensation. Jeg skal ikke kommentere diverse prøvebalancer fra sommerens politiske debatter, men som sagt understrege, at de lavere lønnede må og skal dækkes fuldt ind gennem lønkomensation ved en eventuel arbejdstidsforkortelse.

3) *Det tredje krav*, som LO's forretningsudvalg anbefaler forbundene at rejse, er en *forhøjelse af bidraget til Uddannelsesfonden*. Dette bidrag blev sidst forhøjet ved overenskomstforhandlingerne i 1977, hvor beløbet blev hævet fra 3 øre til 5 øre pr. præsteret arbejdstime.

Alene en genoprettelse af realværdien vil derfor nødvendiggøre en forhøjelse med ca. 75 pct. Hertil kommer, at behovet for yderligere uddannelsesaktiviteter inden for fagbevægelsen tilsiger en yderligere forhøjelse.

Udover disse tre krav, som forretningsudvalget anbefaler forbundene at koncentrere sig om, vil der i lighed med tidligere blive ført forhandlinger mellem LO og DA om krav til *Fællesordning for arbejde i Holddrift*. Foruden en justering af tillægssatserne vil det på dette område være naturligt at overføre de forbedringer på arbejdstidsområdet, der måtte være opnået enighed om på de enkelte overenskomstområder.

Selv om der kunne være grund til at pege på mange andre berettigede krav, skal jeg alligevel, som allerede nævnt, afholde mig herfra, idet det må være op til de enkelte forbund at vurdere og prioritere i lyset af den alvorlige økonomiske og beskæftigelsesmæssige situation.

På de enkelte overenskomstområder vil der naturligvis – i lighed med tidligere – være behov for en række specielle justeringer og tilpasninger. Jeg skal derudover blot gøre opmærksom på, at man på en række større overenskomstområder sidste gang opnåede ret til frihed på børns første sygedag. I lyset heraf bør dette krav overvejes på andre områder, hvor det ikke lykkedes at komme igennem ved sidste overenskomstfornyelse.

De krav, som forretningsudvalget har begrænset sig til, vil komme en stor del af vore medlemmer til gavn – ikke mindst de dårligst stillede – og være i overensstemmelse med de krav og ønsker, som er fremkommet på møder landet over.

De er imidlertid, på én gang, også udtryk for forståelse for den øko-

nomiske situation og et udtalt ønske om, gennem overenskomstforhandlingerne, at bidrage til en forbedring af beskæftigelsessituationen.

3-partsdrøftelser

Regeringen har ved flere lejligheder givet udtryk for, at man vil indkalde parterne til såkaldte 3-partsdrøftelser for at orientere os om regeringens opfattelse af den økonomiske situation og de økonomiske muligheder.



LO's formand, Knud Kristensen.

Vi vil naturligvis deltage i disse drøftelser. Men jeg vil gerne på forretningsudvalgets vegne fastslå, at det fortsat er vor opfattelse, at vi selv skal prøve at overenskomsterne med modparten. Det er vor klare opfattelse, at regeringen er enig med os heri og ikke nærer noget ønske om direkte at blande sig i forhandlingerne.

Derfor vil vor hovedinteresse ved disse 3-partsdrøftelser være at formå regeringen og folketinget til at gennemføre den supplerende lovgivning, som kan hjælpe overenskomstforhandlingerne på vej.

Det gælder fortsat, som det helt centrale, en styrkelse af beskæftigelsen. Også spørgsmålet om en rammelovgivning for begrænsning og afspadsering af overarbejde trænger sig på. På reformsiden skal

jeg først og fremmest pege på renteskattereformen, der på mange måder er helt afgørende for en bedre balance i vor samfundsøkonomi. Det vil også være naturligt, at regeringen og folketinget tilstræber at sikre reallønnen efter skat for i hvert fald de lavest lønnede.

Der er ikke aftalt noget tidspunkt for sådanne 3-partsdrøftelser. Men vi kan forudse, at disse formentlig vil finde sted i løbet af oktober og begyndelsen af november måned – forud for den 15. november, hvor

overenskomstparkerne mødes for første gang.

Afslutning

Det bliver nogle af de sværeste forhandlinger, vi nu skal tage fat på. En ting er helt givet: Svaghed eller splittelse i vore holdninger vil blive udnyttet af modparten.

Skal vi opnå et positivt resultat til gavn for vore medlemmer – selv i det begrænsede omfang, der måtte være tale om – er det afgørende, at forbundene holder tæt kontakt med hinanden gennem LO. Kun her igennem vil der være mulighed for at udnytte de fordele, som visse ser ved de decentrale forhandlinger samtidig med, at en solidarisk lønpolitik og resultater, til gavn for alle, sikres.

Tog til tiden

Hvornaar er det afgang?

DLT årgang 1932

Det har vist i den almindelige Bevidsthed været saaledes, at Afgang med et Tog er blevet regnet fra det Tidspunkt, Toget faar Afgang, og ikke fra det Tidspunkt, et Tog, der skal udrangeres, paabegynder Udrangeringen med deraf følgende Tilfældigheder.

Det maa jo være saaledes Almindelighed, at en for et Tog fastsat Køretid først kan regnes paabegyndt, naar det ved Afgang overgives til Lokomotivføreren at sætte Hastigheden op til den maksimale eller normale, og kan altsaa ikke regnes fra et tilfældigt Tidspunkt, hvor Toget er undergivet Rangerledelse, og som Følge heraf maa køre saa langsomt, at Rangerlederen uden Fare kan komme af, ja eventuelt maa Toget helt standses, naar Rangerlederen skal af eller for eventuelt fejlstaaende Sporskifter. Et er imidlertid afgjort, at Afgang med et Tog i Almindelighed først er det Tidspunkt, hvor der gives Afgang, hvorefter Lokomotivføreren bestemmer Farten.

Anledningen til, at disse Bemærkninger fremsættes, skyldes, at man i 2. Distrikt synes at ville praktisere den Opfattelse, at Afgangstid og Udrangeringstid er den samme, og at der endogsaa sker Paatale overfor Lokomotivføreren, naar han ikke deler denne Opfattelse.

Lokomotivføreren siger i en Sag ang. dette Spørgsmaal, at han regner Afgangstid fra det Øjeblik, den udrangerende Portør springer af.

Det mener vi ogsaa, han er berettiget til, thi først da har han Kommandoen over Toget.

Værs'go og skyld...!

5

Stationen siger, at Toget ønskes fremført 5 Min. for tidligt, men herom er Lokomotivførerpersonalet ikke underrettet og kan af den Grund ikke rette sig efter den Bestemmelse – men kører som bl.a. et i Remisen ophængt Opslag paabyder det. Der staar i Punkt 14 følgende:

»Før ikke Togene frem til for tidlig Ankomst, der unyttigt forøger Kulforbrug og Stationsophold.«

Men hvornaar er det Afgang?

Vi deler Lokomotivførerens Opfattelse; herefter det Afgang, naar Udrangeringen er endt. Derefter kan der ikke lægges Lokomotivføreren noget til Last, naar han overholdet Togets Køretid, og da navnlig ikke, naar den Tid, han noterer som Afgang, er rette Tid, og det kan ikke bebrejdes ham, at han ikke vinder Tid, for det første fordi han ikke kender Trafikkens hemmelige Bestemmelse om det ønskelige i, at Toget fremføres + 5 Min., men for det andet specielt fordi han kender Punkt 14 i det omtalte Remiseopslag.

At Trafiktjenesten kan have en anden Opfattelse end Lokomotivføreren er der intet mærkeligt i, hidtil har Rangeringstid efter vor Opfattelse ikke gaaet op i Køretid, men at »Maskintjenesten er enig med Trafiktjenesten i, at Togets Afgangstid fra Aarhus H. maa regnes fra det Øjeblik, da Toget sætter sig i Bevægelse fra Stationen,« begriber vi ikke, og skyldes formentlig manglende Forstaaelse af, hvad det drejer sig om.

Lokomotivmændene opnaar i Almindelighed at faa Forstaaelse af de forskellige Foreteelser paa Trafikkens Omraade, hvilket er ganske indlysende. Det er for saa vidt ganske forstaaeligt, at Maskintjenestens Embedsmænd svinger i Retning af Trafiktjenesten, naar de ikke har Forstaaelse af, at de burde beskytte deres undergivne ansatte, bl.a. Lokomotivføreren, og da navnlig, naar han har Ret.

Men det er vi forøvrigt vant til at de glemmer – efter at de er informeret af Trafiken.

Ak ja også dengang.

Der bliver uddannet alt for mange tandlæger. Og det er ikke muligt at finde huller til dem alle.

Der skal spares. Den tid er forbi, da tandlægerne sagde:

– Dårilige tænder er guld værd!

I det hele taget er der alt for mange mennesker. Men ikke nok til at aftage alt det, de andre laver. Der er overproduktion af næsten alt.

Nu er det også blevet foreslået, at man skal indføre alternativ børnepasning. Det bedste ville selvfølgelig være, hvis man bad børnene om at passe sig selv. Men i stedet foreslås det, at man anbringer en del af vuggestuebørnene på alderdomshjem. Inden de får arbejde og egen bolig, har de jo alligevel nået pensionsalderen.

Det foreslås også, at forældrene i højere grad tager del i børnepasningen. Men børn er jo noget, man lægger i seng, når forældrene er trætte.

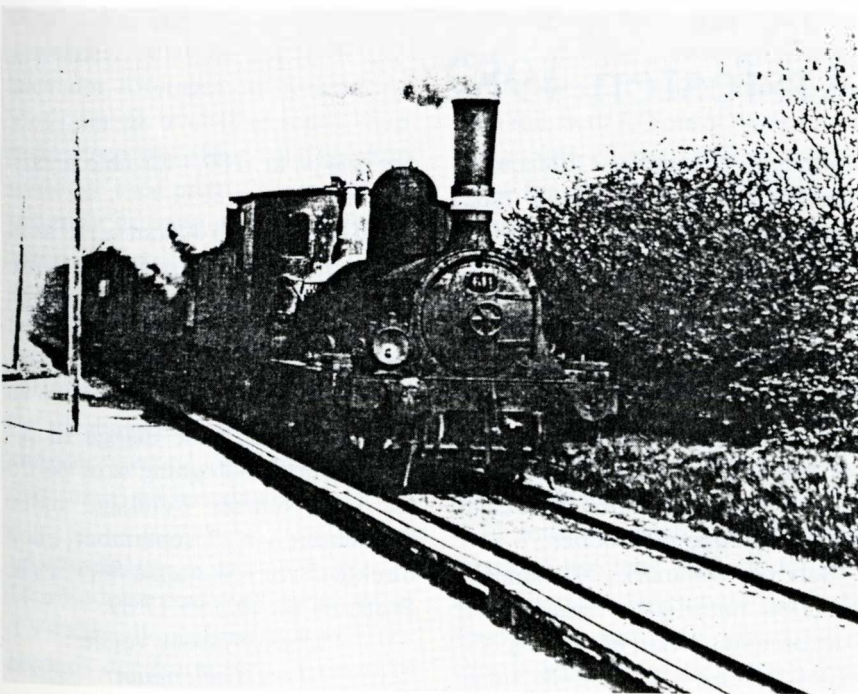
Nogle forældre er dødtrætte efter en lang arbejdsdag. Og andre er snart trætte af forgæves at søge et job.

Man kunne også forsøgsvis nedlægge skolerne, der jo alligevel kun uddanner børnene til arbejdsløshed. Forældrene burde selv tage deres forbandede unger i skole.

Det offentlige har ikke råd til at antage flere folk. Skat er snart det eneste, man kan blive ansat i.

I den private sektor har man mere forstand på tingene. Får en direktør kolde fødder, begynder han bare at fyre. Og i sidste ende flytter han sin virksomhed til udlandet. Arbejdet bærer jo lønnen i sig selv, og derfor er der heldigvis mange i udlandet, der vil arbejde for en sulteløn.

Man skal have mange penge for at kunne snyde andre for en formue. Hvis man f.eks. bliver taget for skattesnyd til 10 millioner, stil-



ler man bare en kaution på 8 millioner og rejser til udlandet med 20 millioner.

Da hverken bagmandspoliti eller skattevæsen har folk nok, er der stadig folk nok, der kan snyde og bedrage.

Hvis alle betalte den skat, de vitterligt burde, ville man kunne afskaffe så mange offentlige kontrolforanstaltninger, at skatten faldt så meget, at det ikke ville være ulejligheden værd at snyde for den.

Det er nemmere at træde på manden på gulvet end på ham, der sidder på den grønne gren. Og den grønne gren befinder sig et eller andet sted inde i skattejunglen.

De, der hyler mest over skatterne, er dem, der har så høj en nul-indtægt, at de betaler mindst.

– Hvis fattigrøvene ikke selv kan passe deres børn, må de ansætte en nurse. Det gør vi andre! sagde nul-skatteyderen.

I øvrigt betaler de mennesker både revisorer og advokater i dyre domme for at undgå en endnu dyreste dom.

Hvis skattefuskeriet tager bare endnu et lille opsving, bliver der for få revisorer og sagførere. De store skattesnydere kan på den måde skabe arbejde til mange.

Der er så mange sorte penge, at stat og kommuner snart ikke får en rødøre. Der er snart ikke engangen hvid i statskassen.

Vi skylder så meget i udlandet, at hele den danske befolkning burde sidde i gældsfængsel. Men har man selv penge nok, er der rigeligt til en billet til Lichtenstein. Skulle det knibe, kan man nøjes med at tage til London. Der er ikke så langt til London, men dog langt nok til, at selv lovens lange arm ikke kan nå en.

Kursen – og specielt konkursen –

har i flere tilfælde ført til den britiske hovedstad.

Den lille mand må blive hjemme. Og dog! Der er en chance for, at han må gå fra hus og hjem.

Visse partier mener, de mange offentligt ansatte er skyld i hele misseren. Når vi så længe har kørt mod afgrunden, skyldes det Jens Vejmand og hans kolleger.

Poul Schlüter, der hævder at ha-

ve overblik over det hele, siger, at vi allerede befinder os på bunden af afgrunden. Og det er ikke hans skyld. Han vil så gerne helt til tops.

Dommedagsprofetier er der nok af, og det er en kendsgerning, at vi allerede i morgen er verdens undergang en dag nærmere.

Skal man tro Glistrup, hører alt ting op.



Årsfesten 1982

Lokomotivmændenes Jubilæumsforening afholder årsfesten 1982, onsdag den 6. oktober kl. 13.00 i »Adlon Selskabslokaler«, Nørregade 41, København.

Vi indleder med 1 glas champagne for at komme i den rette stemning inden der serveres koldt bord med lune retter og øl og snaps. Efter spisningen samles vi til kaffe med cognac, og inden vi skilles serveres suppe med boller.

Selv om Danmarks økonomiske situation naturligvis også præger vor forenings virke, er det dog lykkedes styrelsen at fastholde sidste

års pris på kr. 200,- for hele arrangementet.

Alt tegner, som du kan se, til at vi påny kan samles, og på festlig måde fejre de af vore medlemmer der siden sidste årsfest har kunnet fejre jubilæum, og samtidig få en kammeratlig hyggedag.

Vi forventer at se mange til festen, hvortil indtegning sker på de fra 1. september fremlagte lister som slutter den 27. september, eller direkte til vor »Skattemester«, Erik Profft på tlf. (02) 95 17 69.

På bestyrelsens vegne

Jørn Thillemann

DR og LO prøver i fællesskab at finde frem til det bedst egnede tidspunkt for genudsendelser for skifteholds-arbejdere

Af programchef Arne Larsen, Danmarks Radio.

Danmarks Radio og LO har indledt kontakt med hinanden for i fællesskab at finde frem til, hvordan TV bedst kan placere sine genudsendelser – de såkaldte »snapreiser« – for skifteholdsarbejderne. Disse udsendelser har eksisteret siden september 1967, da det blev besluttet, at TV ud af hver uges aftenprogram skulle udvælge ca. tre timers egenproduktion til genudsendelse med specielt henblik på skifteholdsarbejderne. Det blev samtidig bestemt, at der fortrinsvis skulle være tale om samfundsorienterende stof, således at folk på skiftehold også kunne få mulighed for at følge med i samfundsdebatten.

I begyndelsen var udsendelserne fra en uges programmer placeret kl. ca. 16.00–17.30 på tirsdage, onsdage og torsdage i den følgende uge. For at gøre disse snapreiser mere aktuelle, ændredes dette mønster imidlertid fra september 1973 til, at udsendelserne blev placeret på tirsdag, onsdag og torsdag formiddage fra kl. ca. 10.45 samt på lørdage mellem 13.30–15.00 med stof hentet fra samme uges aftenprogrammer. Allerede fra april 1974 blev der foretaget en ny ændring, idet man gik over til at sende snapreiserne på lørdag-søndag eftermiddage med programmer, der var bragt første gang mandag til fredag aften i den forløbne uge. Dette skema holdt sig stort set uændret frem til efteråret 1980, hvor man indskrænkede noget af snapreisetiden på weekendermiddage og til gengæld placerede nogle af snapreiserne i 18–19 sendetiden – fortrinsvis på mandage.

»Aktionsplan«

I forbindelse med iværksættelsen af TVs såkaldte »Aktionsplan 82« foretoges der fra nytår i år en mere

radikal omlægning af TVs udsendelsesmønstre. Det indebar bl.a., at TV-udsendelserne for børn blev placeret på hverdage kl. 16.00, mens udsendelserne for skifteholdsarbejderne er blevet sendt kl. ca. 17 mandage til torsdage. I tiden siden 1. maj i år har sendetiden mandage og tirsdage mellem 16.30–18.00 været reserveret til disse udsendelser. I øvrigt skal det tilføjes, at ændringerne fra nytår også indebar en fast genudsendelse om mandagen af »Søndags Sporten« fra den foregående aften.

Det er indtrykket, at der gennemgående har været tilfredshed blandt skifteholdsarbejderne med den placering, som har været anvendt i tiden siden nytår. Imidlertid har placeringen af børneudsendelserne allerede kl. 16 givet anledning til så mange seerreaktioner, at TV fra september har følt sig tilskyndet til at placere børnetimerne kl. 17.00 og snapreiserne umiddelbart forud – dvs. omkring kl. 16.00/16.15/16.30. Dette er dog muligvis kun en midlertidig løsning, idet TV-ledelsen har taget kontakt med LO for at man i fællesskab kan finde frem til en mere permanent løsning på problemet. I den forbindelse har DRs folk bedt LO om at hjælpe med til at finde et mere sikkert fundament for placeringen af disse udsendelser.

Gode råd

Såvel forud for indførelsen af snapreiserne i 1967, som i forbindelse med de senere foretagne sendetidsændringer har TVs programlæggere haft kontakt til LO og andre af arbejdsmarkedets parter for at få gode råd. Man har hele tiden været på det rene med, at det sikkert ville være helt umuligt at finde sendetider, som kan tilfredsstille alle. Noget har hidtil tydet på, at

man først og fremmest måtte prøve at indrette sig efter toholds-skiftene, der repræsenterer den største gruppe af folk på skifteholdsarbejde.

Når TV i årenes løb har følt sig tilskyndet til at ændre på tiderne for disse udsendelser, er det hver gang sket i forsøget på at finde frem til noget bedre, idet dels henvendelser til Danmarks Radio, dels tallene fra DRs seeranalyser tydede på, at de hidtil valgte tidspunkter ikke i tilstrækkelig grad ramte den ønskede målgruppe.

Undersøgelser

Netop i det forløbne forår har DRs medieforskere specielt undersøgt, om snapreisesendetiderne har passet skifteholdsarbejderne. I undersøgelsen har man benyttet både DRs egne regelmæssige seerundersøgelser tilbage til 1978 og den statistiske oversigt »Levevilkår i Danmark«, der er udgivet af Danmarks Statistik og Socialforskningsinstituttet. Resultatet viser, at der højst er 5% af befolkningen over 12 år – svarende til ca. 200.000–250.000 personer – som i en given uge ikke kan se aftenprogrammerne i TV, fordi de er på skifteholdsarbejde. Til snapreiseudsendelserne er der imidlertid i gennemsnit kun et publikum på ca. 40.000–50.000 personer, som ikke har set udsendelserne første gang, de blev udsendt. Af disse er der højst 25.000 personer – sandsynligvis endda langt færre – som ser snapreiserne, fordi de ikke kunne se dem ved den første udsendelse, hvor de var på skifteholdsarbejde. Dette resultat ligner resultatet fra en tilsvarende undersøgelse, der i 1975 blev udført af Sveriges Radio. Hvis man overførte den undersøgelse på danske forhold, ville man endda have nået til endnu mindre

Forureningspolitik er at forebygge

8

»skifteholdspublikum« end de højst 25.000, som den danske undersøgelse påviste.

Man må altså heraf slutte, at mindre end 10% af de skifteholdsarbejdere, som snapre priserne sendes for, i virkeligheden benytter sig af muligheden.

Fra TVs side ønsker man ikke at lægge mere vægt på denne analyse, end den kan bære. Man har imidlertid taget den som et incitament til den tidligere omtalte kontakt til LO – i håb om at få en velfunderet tilbagemelding med råd om, hvornår man bedst træffer skifteholdsarbejderne hjemme.

Om det så bliver muligt at efterkomme denne tilbagemelding til 100% er naturligvis et andet spørgsmål. Placeringen af disse snapre priser skal jo kombineres med en række andre hensyn og forpligtelser, som skal imødekommes på den enlige danske TV-kanal.

Blandt de spørgsmål, som TVs programlæggere er interesseret i at få svar på, kan nævnes:

1. Bør snapre priserne for skifteholdsarbejderne placeres på ugens fire første hverdage (mandage-torsdage), på fredage eller i weekenden (lørdag-søndag)?
2. Bør de sendes om formiddagen, først på eftermiddagen, sidst på eftermiddagen eller fx. i tiden omkring kl. 18–19?
3. Bør disse snapre priser på tilsammen tre timer sendes samlet i én eller to blokke i løbet af ugen – eller bør de spredes mest muligt – fx. med en daglig udsendelse?

Bolden er hermed givet op til nogle refleksioner i faglige organisationer og på arbejdspladserne. Forhåbentlig vil det være muligt for LO at give TV et tilbagespil i løbet af det kommende efterår.

Forurening fra skibe og off-shore virksomhed er et stigende problem, som søges forebygget på mange måder, nationalt og internationalt, skriver forskningsstipendiat, cand. jur. Kirsten Ullbæk, – men hvordan fungerer de faktiske mekanismer og hvilke nye problemer er ved at melde sig.

Olieforurening af havet, kyststrækninger, havne, dyreliv og privat ejendom eller risikoen for en sådan forurening er problemet, der er stærkt tiltagende i takt med udviklingen i industrilandenes energibehov. Forureningskilden har i første omgang været tankskibsfarten, men nu er off-shore virksomheden kommet til.

Samtidig er bevidstheden om nødvendigheden af en mere aktiv miljøpolitik øget. I denne sammenhæng står havmiljøet som et helt centralt problem. Alle, inclusive politikere og berørte erhverv, har måttet erkende at vi har begrænsede ressourcer samt at forurening indskrænker eller ødelægger vores mulighed for at anvende disse,

hvad enten det er fiskebestanden eller et rekreativt område der gøres ubrugeligt.

Med denne erkendelse som grundlag har der derfor også i lang tid været et almindeligt krav om en vis kontrol med og indsigt i industriens forureningsforhold. Samfundet har således stillet krav til både tankskibsfarten og off-shore virksomheden dels om forebyggelse af forurening og dels om beredskab til bekæmpelse af forurening.

Formålet med disse regler er at beskytte det omgivende miljø, men da de også i vid udstrækning vil være en beskyttelse af privat ejendom, opstår der let en interessekonflikt mellem to private grupper – de forurenende private virksomheder på



den ene side og de forurenede private interesser på den anden.

Disse modsætninger fortsætter i lidt større målestok på tværs af landegrænserne. På tankskibsfartens område vil nogle lande være typiske tankskibslande (f.eks. Liberia) mens andre vil være typiske kyststater (f.eks. Danmark). For off-shore området vil tendensen være den samme, bare inden for et mindre regionalt område. Nogle lande er olieproducerende, mens andre er nabostater uden egen produktion, men med fare for forurening. For nogle år tilbage var Danmark i denne stilling.

Hvem skal betale?

Med dansk deltagelse i efterforskning og udvinding af olie i Nordsøen vil sikkerheds- og beredskabskrav nu også berøre Danmark som olieproducerende land. I nogen grad vil vi også blive berørt som tankskibsland. Den største virkning af skærpede krav vil Danmark dog få som kyststat. Danmark er med smalle farvande og en lang kystlinie særlig følsom for forurening.

Det centrale i hele forureningsproblematikken er selvfølgelig forebyggelsen, at hindre at der opstår forurening. Dernæst kommer bekæmpelsen af forurening, når den alligevel sker og endelig det efterfølgende erstatningsopgør. I det følgende vil jeg koncentrere mig om selve den regulerende del for så vidt angår tankskibstransport og off-shore-virksomhed.

I tilknytning til sådan regulering melder der sig naturligt nok også spørgsmålet om hvem der skal betale for disse foranstaltninger. Den offentlige regulering af virksomhederne medfører en økonomisk belastning for det offentlige i form af udgifter til kontrolsystemer, bered-

skab og bekæmpelse af forureninger. For de private virksomheder vil der også blive betydelige udgifter ved gennemførelsen af kravene. Man kan vælge at lade erhvervene, der forurener, betale, eller man kan dække udgifterne af de sædvanlige statslige midler. De interesseomkostninger, der ligger her, medfører store politiske problemer, også set i internationalt perspektiv. I den udstrækning det er virksomhederne, der belastes, er det det enkelte producerende land, der belastes, i modsætning til kyststaten – og omvendt hvis omkostningerne afholdes af det offentlige.

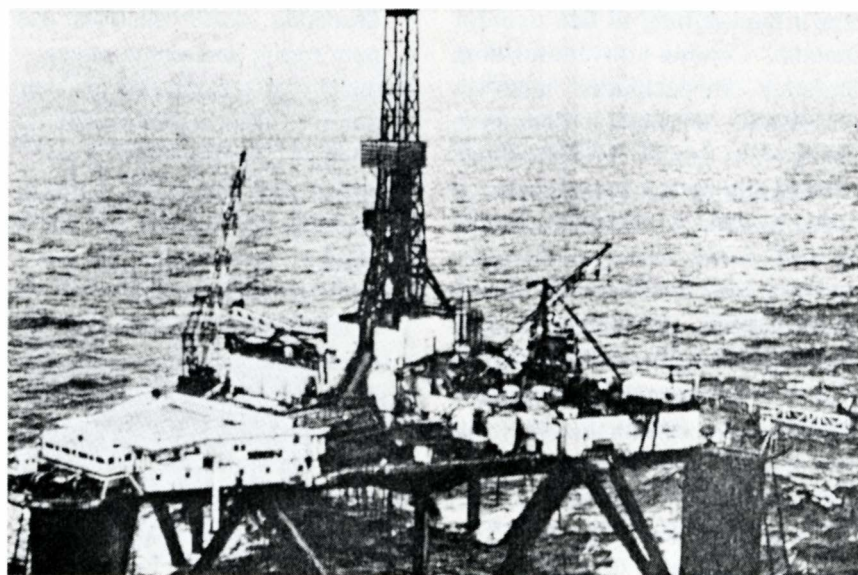
Konventioner

Da forureningen foregår på tværs af landegrænser fastsættes selve kravene til virksomhederne i internationalt regi i form af konventioner, der senere danner grundlaget for dansk og anden national lovgivning. Denne form vælges for at give industrien ensartede rammebetingelser. Kontrolsystemer derimod organiseres nationalt, mens beredskabsforanstaltninger ofte vil være regionale.

Af konventioner der vedrører forureninger fra skibe kan nævnes OILPOL, den internationale konvention til undgåelse af forurening af havet med olie fra 1954. Konventionens forbud mod ubegrænset udtømming af olie blev siden skærpet i 1969, mens de seneste ændringer der indebærer visse normer for tankskibenes konstruktioner endnu ikke er trådt i kraft.

Som eksempel på andre væsentlige led i det internationale samarbejde kan nævnes konventionen om indgriben på det åbne hav i tilfælde af olieforureningsulykker, 1969, der trådte i kraft 1975, konventionen om det privatretlige ansvar for olieforureningsskader, 1969, der trådte i kraft 1975, konventionen om oprettelse af en international fond for erstatning for skader ved olieforurening, 1971, der trådte i kraft 1978.

Af væsentlig betydning for forebyggelse af havforurening er ligeledes en række internationale regler til forhindring af søulykker. Her kan især nævnes konventionen om de internationale søvejsregler, 1972. SOLAS-konventionen (kon-



ventionen om sikkerhed for menneskeliv på søen, 1960, som ændret i 1974, samt protokollen til denne konvention) og konventionen om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold, 1978.

International regulering vedrører ikke kun tankskibe. I 1975 trådte Londonkonventionen (konvention om forhindring af havforurening ved dumpning af affald og andre stoffer, 1972) i kraft. Også Paris-konventionen (konvention til forhindring af landbaseret havforurening, 1974) som trådte i kraft i 1978 bør fremhæves i denne sammenhæng, idet denne omfatter udledninger fra boreplatforme som følge af udnyttelse af undersøiske mineralforekomster.

Også på regionalt plan er der indgået aftaler med det formål at begrænse forureningen og forbedre mulighederne for bekæmpelse. Her kan særlig fremhæves Østersø- eller Helsingfors-konventionen (konvention om beskyttelse af havmiljøet i Østersøområdet, 1974), der trådte i kraft i 1980, og Oslo-konventionen (konvention til forhindring af havforurening ved dumpning fra skibe og luftfartøjer, 1972) som trådte i kraft 1974, og som i modsætning til den ovenfor omtalte London-konvention kun omfatter Nordøstlanten med tilgrænsende farvande. Endvidere kan nævnes Bonn-overenskomsten (overenskomst om bekæmpelse af olieforurening af Nordsøen, 1969) og København-overenskomsten (nordisk overenskomst om samarbejde vedrørende foranstaltninger mod olieforurening af havet, 1971). Endelig skal nævnes konventionen om erstatningsansvar for olieforureningsskade som følge af undersøgelse efter og udvinding af undersøiske mineralforekomster, 1977, der dog endnu ikke er trådt i kraft.

Skibe som forurenere

Den vigtigste konvention for forurening fra skibe er dog formentlig MARPOL 1973 (international konvention om forebyggelse af forurening fra skibe) der betød et væsentligt fremskridt i de internationale bestræbelser for at forebygge havforurening. Modsat OILPOL konventionen omfatter den ikke blot regler til forebyggelse af forurening med tunge olietyper, men søger at regulere alle former for skibsbaseret forurening, bortset fra dumpning. Konventionen omfatter således regler til forebyggelse af forurening af havet med enhver form for olie, skadelige flydende stoffer, der transporteres i bulk, skadelige stoffer i emballeret form, kloakspildevand og affald.

Blandt MARPOL-konventionens vigtigste forholdsregler kan nævnes:

- regler om, hvor og i hvilke mængder der må ske udtømmning af forurenende stoffer. I »særlige områder« (herunder Østersøen) gælder der særlig strenge regler for udtømmning,
- regler om modtageanlæg i havne,
- regler om, at udtømmning af forurenende stoffer skal ske gennem særlig godkendte anlæg,
- regler om, at skibe skal føre journal over alle typer af olie og skadelige flydende stoffer,
- regler om transport, herunder lastning og losning af farlige stoffer i emballeret form,
- regler om indberetning af tilfælde af forurening og om kontrol med overholdelse af konventionen.

Endelig indeholder konventionen en række krav til konstruktionen af olietankskibe, idet der afhængigt af størrelse og type kræves:

- særlige tanke til føring af ballast,

- beskyttende placering af ballasttanke
- anlæg til skylning med råolie,
- inert (inaktivt) gasanlæg.

Til trods for at konventionen endnu ikke er trådt i kraft – det sker formentlig engang i midten af 1983 – er en del af reglerne ført ud i praksis i Danmark, idet miljøministeren med havmiljøloven, lov nr. 130 af 9. april 1980, om beskyttelse af havmiljøet, har fået mulighed for i bekendtgørelsen at iværksætte reglerne om olieforurening i Østersøområdet, der dækker alle danske farvande, bortset fra Jyllands vestkyst.

De særlige krav til konstruktionen af olietankskibe og andre forskrifter af konstruktionsmæssig karakter hører under industriministerens område og indgår i lov nr. 98 af 12. marts 1980 om skibes sikkerhed m.m. Disse regler har et lidt bredere sigte, idet de har til formål generelt at skabe et vist sikkerhedsniveau ombord. Denne regulering sker mere detaljeret ved særlige forskrifter for så vidt angår skrog, bygning, udstyr, navigering, radioanlæg, sikkerheds- og brandvæsen, redningsvæsen, opholdsrum, skibsdokumenter og miljøbeskyttelse. Tilsynet udøves dels under skibets bygning dels ved periodiske eller løbende tilsyn med bl.a. skrog, maskineri og udstyr – og varetages af Statens Skibstilsyn. Generelt set sikrer disse grundlæggende krav at skibet er sødygtigt og kan føres på betryggende vis og dermed med mindst mulig risiko for at komme i situationer hvor forurening kan opstå.

Off-shore virksomhed

Når det gælder dette område må man være opmærksom på en praktisk vigtig sondring mellem flyden-

de/flytbare anlæg og faste platforme. I det omfang en dansk platform kan anses for flydende eller flytbar betragtes den som skib og falder ind under reglerne om skib. Faste anlæg derimod falder uden for skibstilsynsloven og er i stedet omfattet af den nye havanlægslov, lov nr. 292 af 10. juni 1981 om visse havanlæg. I denne forbindelse skal nævnes at havmiljøloven omfatter både skibe og platforme, og dermed hele off-shore virksomheden.

Hovedformålet med havanlægsloven er at søge sikkerhedsreglerne samlet i et overskueligt sæt af regler og søge tilvejebragt en samordning af tilsynsfunktionerne. Loven indeholder i vidt omfang rammebeføjelser for energiministeren til fastsættelse af regler om sikkerheds-, sundheds- og miljømæssige forhold. Desuden bemyndiges ministeren til at fastsætte regler om henholdsvis bemandsingsforhold og beredskab.

Regler om off-shore virksomhed kan vanskeligt udformes uden et tværressortmæssigt arbejde. Den nødvendige koordination med de øvrige berørte myndigheder søges derfor tilvejebragt gennem et koordinationsudvalg. For de berørte myndigheder betyder loven at en del opgaver overføres fra arbejdstilsynet, således kontrol med arbejdsmiljø og sikkerhed af de ansatte på fastes installationer, vurdering af platformprojekter og løbende kontrol af/på platformene i driftsfasen. Skibstilsynet vil når hele lovsystemet er udbygget få en væsentlig forøgelse af inspektionen af havanlæggene på dansk kontinentalsokkel.

For miljøstyrelsen har loven medført en række nye opgaver inden for beredskabsområdet. Bl.a. skal miljøministeren fastsætte de krav, der må stilles til det bered-

skab mod forurening af havet bevillingshaverne skal etablere. Beredskabskrav ved efterforskningsboringer og produktionsvirksomhed må påregnes koordineret med de krav, som gælder for andre dele af Nordsøen, herunder navnlig de norske og engelske regler. En anden vigtig opgave for miljøministeren efter denne lov er at koordinere bevillingshavernes beredskab med det statslige beredskab vedrørende bekæmpelse af forurening af havet, samt at føre tilsyn med etablering og opretholdelse af bevillingshavernes beredskab. Dette forudsætter deltagelse i regionalt samarbejde med henblik på vurdering af de samlede beredskabsressourcer i Nordsøen.

Myndighedskontrol

Disse mere eller mindre forskellige, men alle retsligt bindende normer for sikkerhed, udgør et af grundelementerne i statens regulering af tankskibsfarten og off-shore virksomheden. Et andet centralt element er kontrollen med at disse regler overholdes.

Alt hvad der kan gøres til genstand for regulering kan i princippet også gøres til genstand for kontrol. Kontrollen vil kunne gælde alt fra



konstruktioner, udstyr, procedure, kvalifikationer og til organisationsforhold, både under bygge- og driftsfasen. Uanset om kravene er generelle eller detaljerede indeholder de skønsmomenter der gør at det præcise indhold af dem først fastlægges under kontrollen med efterlevelsen af dem.

Det centrale i kontrolvirksomheden er den offentlige kontrol, der i en vis udstrækning må bygge på resultaterne af en kontrol foretaget af virksomhederne selv. Hvis man skal se bort fra den efterfølgende kontrol, staten foretager når en ulykke er indtruffet, vil de mere præventive kontrolformer kunne opdeles i følgende hovedprincipper:

(1) Løbende kontrol – godkendelse.

Dette er en grundlæggende sondring ved valg af statslig kontrolpolitik. Man kan lade virksomheden drive sin virksomhed uden at statens medvirken kræves og alene føre en løbende kontrol som evt. kan give grundlag for indgriben. Eller man kan gøre virksomheden betinget af at statens positive godkendelse foreligger på nærmere specificerede stadier.

(2) Forhåndskontrol – efterfølgende kontrol.

Denne sondring alder til en vis grad sammen med den foregående. Godkendelsen bygger ofte på en forhåndskontrol, mens den løbende kontrol normalt vil være en efterfølgende kontrol. Men dette er hverken en praktisk eller nødvendig sammenhæng. Forhåndskontrollen behøver således ikke indgå i en godkendelsesprocedure, den kan også være led i den løbende kontrol.

(3) Direkte – indirekte kontrol.

For beskrivelsen af det totale kontrolsystem er dette en sondring

af mindst lige så stor betydning som sontringen godkendelse – løbende kontrol. Sontringen her tager udgangspunkt i grundlaget for kontrollen. Statens kan tænkes at inspicere virksomheden selv, dvs. ved egne undersøgelser og observationer kontrollere udstyr, konstruktioner m.m. eller staten kan bygge sin kontrol på sekundære kilder dvs. kontrollere inspektionsrapporter, planer, certifikater o.l. udarbejdet af andre på grundlag af disses inspektioner af udstyr og konstruktioner.

I praksis sker den statslige kontrol både som direkte og indirekte kontrol, fordelingen varierer med virksomhedens faser. Groft sagt synes situationen at være, at mens kontrollen under konstruktions- og byggefasen sker direkte og som en forhåndskontrol, sker den mere i form af stikprøver og indirekte kontrol, når anlægget eller skibet er kommet i drift.

Kapacitetsproblemer gør at den direkte statslige kontrol aldrig kan blive fuldstændig dækkende. I praksis må en statslig kontrol i vid udstrækning blive en indirekte kontrol. Materialet til denne kommer fra forskellige kilder. En del kan komme fra udenforstående konsulenter f.eks. inspektionsrapporter fra selvstændige konsulenter virksomheden har engageret til at kontrollere svejsearbejder.

Den vigtigste information og dokumentation til brug for statens indirekte kontrol kommer imidlertid fra virksomheden selv. Virksomhedernes egenkontrol får derfor en betydelig virkning for effekten af den totale kontrolvirksomhed. Dette gør det derfor også nødvendigt at pålægge virksomheden selv at drive en dækkende direkte kontrol samt fremlægge fyldestgørende dokumentation for denne.

Det er desuden en grundregel i alle regelsæt om sikkerhed at udøvere af en virksomhed har et selvstændigt ansvar for sikkerheden uanset den offentlige kontrol.

Virksomhedens egenkontrol omfatter således *både* de foranstaltninger virksomheden i ren egen interesse foretager for at slippe for ubehageligheder ved at overtrædelse opdages eller fordi sikkerhedskravene giver udtryk for fornuftige krav som den ønsker at følge. Uanset de foranstaltninger virksomheden pålægges i lovgivningen og som den derfor har pligt til at udføre og uanset om den ellers ville have gjort det. Fra en retslig synsvinkel er denne sidste den mest interessante. Denne pligt til at drive egenkontrol kan opfattes som et indgreb i virksomhedernes frie styringsret og må derfor have lov-hjemmel.

På grundlag af den løbende kontrol kan myndighederne se behov for at gribe ind i form af forbud eller pålæg, f.eks. i form af standsning af virksomheden med angivelse af hvilke vilkår der må opfyldes for at virksomheden kan startes igen. Herudover er de vigtigste sanktioner uden at de skal drøftes nærmere, omgørelse af samtykke, dispensationer, godkendelser og tilbagekaldelse af tilladelser og godkendelser og strafansvar.

Beredskab

Foruden disse forebyggende sikkerhedskrav vil der også stilles krav om etablering af et beredskab. Det væsentligste beredskab er dog placeret uden for skibet eller platformen og foregår på det offentliges initiativ og bekostning. Som følge af den nye lov om havanlæg skal der dog ske en vis skærpelse af beredskabskravet på selve platformene.

Bekæmpelse af forurening af ha-

vet vil typisk ske i samarbejde mellem miljøstyrelsen, SOK (Søværnets Operative Kommando) og civilforsvarskorpset, således at overvågning af havområder og indberetning i vidt omfang sker via SOK. Miljøstyrelsen har ansvaret for beredskabet som helhed og dermed også den operationelle del, der omfatter udsendelse af både, udlægning af flydespærringer, opsamling af olie til havs og bortskaffelsen. Civilforsvaret vil specielt blive sat ind i den del af opsamlingen der sker på land. På land vil også de amts- og primærkommunale myndigheder være inddraget i sanering af kyster og strande, alt afhængigt af forureningens omfang.

Samfundsmæssige virkninger

Denne regulering af tankskibsfartens og off-shore virksomhedens sikkerhedsforhold kan foruden de direkte miljømæssige konsekvenser have en række positive samfundsmæssige virkninger. Afgørende er hvordan man udnytter de fuldmagter havmiljøloven og havanlægsloven giver, og med hvilken energi man vil gennemføre regelværket i praksis.

En effektivt gennemført regulering vil nødvendigvis medføre en økonomisk belastning for de berørte virksomheder og såfremt reglerne ikke koordineres internationalt, også en konkurrenceforvridning. Dette gælder også selv om en væsentlig del af omkostningerne f.eks. til kontrol og beredskab absorberes af det offentlige.

På denne baggrund vil udformningen af reguleringspolitikken for den nærmeste fremtid blive et vigtigt men formentlig også et omstridt spørgsmål. Løsningen vil betyde meget for hvordan off-shore virksomheden vil blive integreret i det danske samfund.

Storebælt just nu

Af cand. mag. Carl E. Andersen

I den sidste tid er der kommet en del røre om Storebæltstrafikproblemerne, navnlig broplanerne.

Det begyndte med, at statsministeren i sin 1. maj-tale tog til orde for, at broen skal bygges just nu.

Motiveringen er, at landets beskæftigelsessituation er blevet mere trykkende end nogensinde, idet arbejdsløshedstallet er mere end en kvart million, og at der derfor bør pumpes store statsmidler ud i beskæftigelsesarbejder.

Men har vi – dvs. staten – råd til at ofre meget store ekstra summer til byggearbejder, som ikke giver synderlig beskæftigelse efter byggearbejdets slutning?

Ifølge det lige publicerede finanslovsforslag, som ikke nævner noget om Storebæltprojekterne, bliver statens underskud over 74 mia. kr. i det kommende år. Det svarer til 14% af brutto-nationalproduktet. For det følgende år venter man endda, at tallet stiger til omkring 90 mia. kr.

Men måske skal man ikke forstå statsministerens forslag så umiddelbart?

I hvert fald har økonomiministeren for nylig ventileret den tanke, at Storebæltbroen skal bygges just nu, – men rigtignok uden at staten skal have udgifter dertil. Anlæggene skal betales og udføres af private personer eller firmaer i indland eller udland. De skal til gengæld have indtægterne af trafikken på broen, ikke blot af togtrafikken, men først og fremmest af biltrafikken, såvel personbilerne som lastbilerne.

Men kan der indkomme penge nok?

Kan der blive et overskud?

I bedste fald må DSB opgive indtægterne af færgefarten.

Storebæltsoverfarten er formodentlig den danske stats allerbedste forretning. Hvis den fravristes

DSB, må til gengæld DSB's takster for transporterne ad banerne forøges væsentligt.

DSB skal desuden betale for togkørslen på broen.

Det indebærer faktisk, at DSB skal udrede en væsentlig del af kapitaludgifterne til broen, omend tidsforskudt gennem byggeårene og afbetalingsårene.

Storebæltforbindelsen skal altså betales, tilmed dyrt, og tillige skal den afnationaliseres.

Men har vi (staten) råd til det? Har vi råd just nu?

I forsommeren 1973 vedtog Folketinget, at Storebæltbroen skulle bygges. Planerne skulle endda forceres, og i 1978 var man parat til at tage fat på visse dele af arbejderne. Men allerede i efteråret 1978 besluttede Folketinget, at brobyggeriet skulle stilles i bero. Det var begrundet med, at statens forventede udgifter til andre formål i de nærmeste år derefter ville blive håbløst store. – Det skal dog fremhæves, at loven om udsættelsen af byggeriet indeholdt en paragraf om, at planerne skulle tages op til drøftelse i Folketinget 4–5 år senere.

Men er statens aktuelle økonomi og fremtidsudsigter blevet bedre i 1982 end i 1978?

Andre projekter

Er behovs- eller ønskelisten blevet mindre i 1982?

Trafikministeren har for nyligt givet udtryk for ønsket om at måtte bygge to nye store, eller i hvert fald større færger til Kalundborg-Århus ruten. Men samtidig beklager han, at han mangler de fornødne penge.

Af hensyn til den gennemgående trafik mellem den skandinaviske halvø og kontinentet har der i et par år været planer om at bygge nye store færger til Øresunds- og Øster-

sø-forbindelserne. Men dem tales der ikke om i denne tid.

Efter at arbejdet med den nye Storstrømsbro for vejtrafikken er kommet i gang, har man måttet optage specielle udenlandske lån for at kunne fuldføre anlægget. Broen bliver bygget, men delvis af udenlandske entreprenører og udenlandsk arbejdskraft.

Alt dette tyder på, at finanssituationen just nu ikke er bedre end tidligere. Derfor kan det blive svært at fremtrylle yderligere milliardbeløb til f.eks. en Storebæltbro.

Hvis sådanne endelig dukker op, vil der nok også vise sig andre anvendelsesmuligheder, ja krav om at andet prioriteres højere.

Energiministeren, som har og får behov for store bevillinger til mange formål, deriblandt transport af gas, har for nylig ytret ønske om, at staten skal købe Stignæs-raffineriet, vistnok for at kunne opnå lavere olie-, benzin- og gaspriser.

Denne plan om nationalisering af et milliard-industri anlæg med ringe beskæftigelse må ses i relation til planen om afnationalisering af den nu lukrative Storebæltstrafikforbindelse og DSB's opsplnitning.

Broens udformning og omkostningerne

Man har endnu ikke gjort sig helt klart, hvordan en broforbindelse kan udføres bedst og billigst. Man ved ikke engang, hvor dens hovedpiller helst skal placeres. Dog var man nået frem til at ane, at hovedkonstruktionen, dvs. strækningen over den dybe del af farvandet mellem Sjælland og Sprogø, nok bør udføres som en hængebro eller en skræstagsbro. I første tilfælde skal gennemsejlsfaget være 1416 m langt, i sidste tilfælde 780 m.

Trods al uklarhed mente man at vide, at omkostningerne ville blive

lige store for disse vidt forskellige projekter. Så kunne man da angive et pris-tal, så politikerne kunne tage beslutningen.

Den nyeste prisopgørelse for broerne stammer fra efteråret 1978, da broplanen blev lagt i mølpose. Den lød på 6,3 mia. kr. Det var efter 1978's prisniveauet og uden renter i byggeperioden. Medregnes sådanne, kan man vel, uanset renteniveauets svingninger, skønne, at byggeudgifterne ville komme til at koste ca. 8 mia. kr. på den tid, da broen kunne forventes at blive færdig til brug, 1987.

Nu er der gået 4 år, uden at der er sket mere i sagen, og tiden går forøvrigt stadig. Regnes der med, at man allerede i løbet af 1982 beslutter at bygge broen skyndsomst, kan den vel forventes fuldført ca. 1992.

Men alle priser på arbejdsydelser og produkter, f.eks. de meget dyre brokabler, er nu større end i 1978. Desuden er renteniveauet steget. Følgelig kan man ikke længere regne med, at anlægget kan fås for de 8 mia. kr., vurderet på fuldførelsestidspunktet. Det vil næppe være realistisk at regne med mindre end 11 mia. pr. 1992.

Spørgsmålet er allerførst, om disse penge skal betales af staten, dvs. af skatteyderne eller trafikanterne. Men midlertidigt skal de vel betales ved lån i indland eller udland, evt. forrentet og afbetalt i fremmed valuta.

Lad os tænke os, at de 11 mia. kr. afbetales jævnt over 30 år, altså som en annuitet, og at rentefoden er 12% p.a. Så bliver den årlige rente og afbetaling 1366 mill. kr.

Måske er det for optimistisk at regne med 12%. Hvis man regner med 15%, – måske også det er optimistisk, – så bliver den årlige kapitaludgift 1675 mill. kr.

Dette er et anseligt beløb. Til

sammenligning var i 1981 DSB's indtægter af passagerbefordring på banerne 1381 mill. kr. og af gods- og postbefordringen 756 mill. kr. Befordring af biler og passagerer lokalt på overfarten indbragte 527 mill. kr.

Togfærgetrafikken og bilfærgetrafikken over Storebælt er vel nogenlunde lige vigtige. I hvert fald er passagerantallene efter de seneste års udvikling omtrent lige store. I 1981 overførtes der mellem Korsør og Nyborg 4335.000 rejsende og mellem Halsskov og Knudshoved 4.978.000 rejsende, altså ialt 9.313.000, hvoraf de 46,5% var togrejsende. I 1977/78, da det samlede passagertal var 9.100.000, var der 3.350.000 togrejsende og 5.750.000 bilrejsende, altså 56,8% bilrejsende.

Der befordres stadig flest passagerer på bilfærgeruten. Men på togfærgeruten befordres der formodentlig lidt mere gods, nemlig i 1981 1.987.000 t, mod 342.000 lastbiler med en ukendt godsmængde på bilfærgeruten.

På denne baggrund kan de 1675 mill. kr., der skal udredes til kapitaliseringen vel fordeles omtrent ligeligt på togtrafikken og biltrafikken, altså 837 mill. kr. på hver gruppe.

Hvis godstrafikken skal betale en trediedel og persontrafikken de to trediedele, må 558 mill. kr. betales af togtrafikanterne.

Såfremt antallet af togrejsende forbliver 4.335.000 pr. år, bliver det til 129 kr. pr. passager pr. enkelttur og 258 kr. pr. returbillet.

Imidlertid er togpassagertrafikken i stærk vækst, – i modsætning til biltrafikken, som er stagnerende, ja i tilbagegang. Skønt det samlede antal togrejsende er stort i denne tid, må man utvivlsomt regne med en fortsat vækst af togpassagertra-

fikken. Følgelig må de 258 kr. pr. rejse reduceres tilsvarende.

Trods alt vil det blive dyrt at befære en Storebæltsbro med tog.

Færgeudgifterne

Omkostningerne ved færgefarten er kun små i forhold til broudfgifterne.

De største udgiftsposter for færgerne er kapitaludgifterne, personaleudgifterne, vedligeholdelsesudgifterne og brændstofudgifterne.

Moderne færger er meget dyre.

De tre nye storfærger kostede tilsammen knap 500 mill. kr. Deres samlede længde er 456 m. Prisen er altså godt 1 mill. kr. pr. m. En Storebæltsbro koster kun noget under 1 mill. kr. pr. m. Men da færgerne er kortere end broen, er de langt billigere.

Færgeflåden er endda allerede bygget og betalt. De eksisterende færger er nu gennemgående ret nye, og de kan udnyttes længe endnu. De tre store togfærger fra 1930erne brugtes alle gennem mere end 40 år, og »Korsør«, der byggedes 1927, sejlede i 53 år.

Personaleudgifterne til færgefarten er ikke store. Selv de nye, meget store togfærger har kun 25 mands besætning. Derved er der ganske vist ikke taget hensyn til restaurationspersonalet. Men det finansieres af Storebæltskaffen m.m.

Til døgn drift, dvs. med indtil 16 ture pr. døgn, behøver de kun godt 100 mands besætning hver, selv under hensyn til ferier m.v.

De tre nye firesporede færger afvikler nu næsten hele jernbanetrafikken.

Færgerne til biltrafikken er ikke helt så nye og effektive. Men i tilfælde af, at tog- og bilfærgeforbindelserne sammenlægges til en enkelt kort rute, vil den samlede trafik kunne afvikles af blot 5 færger i drift med afgang hver halve time.

Brændstofudgifterne

Færgernes brændstofforbrug er meget moderat. En stor færge, der kan befordre 4 jernbanetog (eller 800 personbiler eller en blanding af jernbanevogne og lastbiler og personbiler), bruger ca. 1850 liter olie pr. tur mellem Korsør og Nyborg.

På den kortere nordlige rute ville den vel bruge omkring 1400 liter olie pr. tur.

Regnes der med, at en sådan færge gennemsnitlig overfører 400 biler pr. tur, bliver det 3½ liter pr. bil.

Nogle af færgerne har nu olieopvarmningsanlæg, der gør det muligt at bruge svær fuelolie, som ganske vist er behæftet med visse dårlige egenskaber.

I august 1982 var noteringen i Rotterdam pr. 1000 kg fuel oil kun 153 \$ mod 283 \$ for gasolie (det almindelige dieselbrændstof) samt 330–345 \$ for benzin.

Fuel oil koster altså kun godt halvt så meget som gasolie, nemlig 1,35 kr. pr. kg eller ca. 1,25 kr. pr l

Brændstofudgifterne for færgerne vil da pr. overført personbil blive ca. 5 kr.

Hvis bilerne skal gøre turen ad en bro, 20 km lang, vil benzinudgifterne vel andrage mellem 7 og 15 kr. Beløbets størrelse er bl.a. afhængig af, om benzinen vurderes uden eller med benzinskat.

Bilbefordringen med færgerne vil i alle tilfælde koste mindre end bilkørslen over broen, så vist brændstofferne angår:

Da benzin og olie må importeres og betales til udlandet med fremmed valuta, er det såre vigtigt.

Iøvrigt bør man vel se på brændstofudgifterne for hele rejsen, altså ud over Storebælt.

Hvis man regner med brændstofudgifterne pr. rejsende person, bliver færge-tog-rejser langt billigere i nationaløkonomisk henseende.

Danmarks betalingsunderskud i forhold til udlandet bliver i år ca. 18 mia. kr. Tallet synes endda at ville blive større næste år.

Under disse omstændigheder er det ekstra vigtigt, at befordringen af bilerne med færges over Storebælt kan klares for mindre valutaforbrug end fornødent til bilkørslen ad en bro.

Færgerne har rigelig stor kapacitet. Biltrafikken er endda ikke så stor, som den har været. I 1981 var det 1.534.000 personbiler, 342.000 lastbiler og 11.000 busser, ialt 1.887.000 biler.

Det svarer til, at hver indregistreret bil har været over Storebælt 1,1 gange (enkeltture) i løbet af året.

Omfanget af biltrafikken i fremtiden vil især afhænge af brændstofomkostningerne for hele turen, oftest mellem Sjælland og Jylland, samt færgetaksterne kontra de mulige brotakster.

Det er i denne sammenhæng vigtigt at fastholde, at færgetaksterne kan reduceres kolossalt, hvis de blot skal dække færgeudgifterne.

Men så må taksterne for DSB's togtrafik forøges tilsvarende voldsomt.

Hvis bilerne og togene, altså bilerne og de togrejsende, skulle betale de før omtalte kapitaludgifter for en bro, vil det blive dyrt.

Såfremt 2 millioner biler af alle typer pr. år skal betale halvdelen af de nævnte 1675 mill. kr. pr. år bliver det til 419 kr. pr. bil pr. enkelttur, altså 836 kr. pr. dobbelttur.

For personbilerne alene må tallet dog blive noget lavere. Regnes der med, at 2/3 af beløbet skal betales af 1,5 millioner personbiler og deres passagerer, bliver tallene 371 og 743 kr.

Disse tal kan synes at være store. Det væsentlige er imidlertid ikke, om de er lidt større eller mindre,

men at de er større, end taksterne for overfarten med færgerne ville blive, hvis de blot skulle dække bruttoudgifterne for bilfærefarten.

I så fald kan taksterne reduceres til en lille brøkdel af de nuværende. – Så kan måske en væsentlig del ligefrem dækkes af restaurationsindtægterne.

Imidlertid vil sådanne kalkuler blive ændret, hvis der regnes med mere end 1,5 millioner personbiler pr. år.

Men det er yderst vanskeligt at bestemme de faktiske trafikaltal til enhver tid.

De afhænger nemlig af mange forhold, såsom brotaksterne, færgetaksterne, benzinpriserne uden og med benzinskatterne, som betyder meget mere end tidligere.

Energipriserne kan også influere på konkurrencen mellem biltrafikken og togtrafikken, såvel til indlandet som udlandet.

Iøvrigt må antallet af indregistrerede biler spille en rolle. Det har i de senere år stagneret, ja ligefrem vist tilbagegang.

Hertil kommer, at samfundets og statens økonomiske forhold nu og i fremtiden er temmelig uoverskuelige.

Endelig kan konkurrenceforholdet mellem Storebæltsforbindelserne og Kattegatsforbindelserne meget vel blive ændret.

Når man ikke har klarhed over disse parametre, er det rimeligt at regne med det antal biler, der passerer Storebælt just nu.

Tallene har været nogenlunde konstante en halv snes år, hvis man ser bort fra en mindre tilbagegang, ca. 15%, i de sidste fem år. Nok så bemærkelsesværdigt er det, at biltrafiktallene har været næsten uforandrede gennem de sidste tyve år, hvis de regnes i forhold til antallet af indregistrerede biler, – nemlig

mellem 1 og 2 enkeltture pr. bil (person- og lastbiler). Talforholdet viser i det store og hele nedadgående tendens. Hvad vil der ske i fremtiden?

Når der – navnlig nu – er så mange usikre forhold, er det formodentlig sikrest at vi sunder os lidt og udskyder alle beslutninger om bygning af en Storebæltsbro et par år endnu.

Hvad er tidsskrift læsekredse?

Statsbibliotekets tidsskriftlæsekredse er et tilbud til Dem – en cirkulationsservice omfattende udenlandske tidsskrifter.

Mod at betale en afgift kan De i et år få samtlige numre af et tidsskrift tilsendt, efterhånden som de udkommer.

En læsekreds kan have op til 15 deltagere, men i gennemsnit er der kun ca. det halve pr. tidsskrift.

Lånetiden er 7 dage. Derefter sender De hæftet videre til næste deltager.

Der medfølger etiketter med fortrykte adresser til videresendelsen.

Hvad kan man få?

De kan vælge mellem ca. 4.500 udenlandske tidsskrifter. Tilbuddet gælder førende videnskabelige tidsskrifter inden for alle fagområder: Humaniora, teologik samfundsvidenskab, teknik, naturvidenskab og medicin.

Men De kan også tegne Dem for populære og mere hobbyprægede tidsskrifter inden for områder som

fx skak, filateli, havebrug, jagt, idræt, sejlsport og tryllekunst.

Hvem kan deltage?

Alle kan deltage i læsekredsene – privatpersoner, firmaer og institutioner overalt i Danmark.

En af de mange fordele er, at De ikke behøver at gå på biblioteket efter den løbende tidsskriftinformation, De har brug for. Den kommer lige ind ad brevsprækken til Dem – hjemme eller på arbejdspladsen, som De ønsker det.

Hvad koster det?

Den årlige afgift for deltagelse varierer fra tidsskrift til tidsskrift, idet den beregnes i forhold til abonnementsprisen. Mindstebeløbet er dog 25 kr.

Som noget nyt indføres der i 1983 også en øvre grænse, så den højeste afgift, De kan komme til at betale for et tidsskrift, er 600 kr. uanset abonnementsprisen.

Hertil kommer den tryksagsporto, De skal frankere med ved videresendelsen.

Hvordan kommer man med?

Katalog over Statsbibliotekets tidsskriftlæsekredse 1983 udkommer i efteråret 1982. Foruden de ca. 4.500 tidsskrifttitler kan De i kataloget se, hvor mange hæfter om året, der kommer af et givet tidsskrift, og De kan se, hvilken afgift De skal betale for at få det. Desuden indeholder kataloget en tilmeldingsblanket.

Nuværende læsekredsdeltagere får automatisk kataloget tilsendt. Nye interesserede kan allerede nu bestille det.

De kan rekvirere det på tlf. (06) 12 20 22, lokal 229.

Danmark støtter EF-initiativer om fleksibel pensionsalder

Det bør være op til den enkelte at bestemme sin pensionsalder, og det lykkeligste ville være, om man oven i købet kunne slutte den arbejdende del af sit liv med nedsat arbejdstid, men det er foreløbig fremtidsmusik, mener den ny socialminister Bent Rold Andersen.

I et møde i EF's ministerråd har han givet regeringens tilslutning til, at alle EF-landene på lang sigt stiler mod at indføre fleksibel pensionsalder og delvis pensionering. Det vil sige, at man over en vis alder selv kan bestemme, hvornår man vil pensioneres, og at man kan gå på deltid og samtidig få et pensionsbeløb til opvejning af den nedsatte løn.

– Den fleksible pensionsalder har vi jo allerede i Danmark, fordi der ikke principielt er noget, der forhindrer en folkepensionist i at arbejde. Men det er hverken aktuelt eller påtrængende at indføre en form for deltidspension. Det ville være et slag i luften at gøre det nu, siger Bent Rold Andersen.

Han minder om, at fagbevægelsen, især Kvindeligt Arbejderforbund, er betænkelig ved deltid. Arbejdspladserne har rigeligt med folk at tage af, og mange af arbejdsgiverne vil foretrække, at folk går af, fremfor at gå på deltid.

– Tiden er dårlig for tanken om delvis pensionering nu. Men engang i fremtiden, når billedet er vendt igen, vil det være en gevinst i ældrepolitikken at kunne indføre delpension, siger Bent Rold Andersen.

– Livet er nu delt i tre dele. Der er den første del, hvor man lærer og uddanner sig, så kommer den næste del, hvor man arbejder, og til sidst kommer der igen en erhvervspassiv del, alderdommen, siger socialministeren.

Hvis man gjorde overgangen mellem den erhvervsaktive periode og pensionisttilværelsen lidt blødere og altså åbnede mulighed for en forlængelse af den erhvervsaktive periode, ville man også lette skatetrykket. Det ville sprede byrderne, hvis man blødgjorde overgangen fra knokletilværelse til passiv pensionisttilværelse, mener han.

– Vi har været helt uopmærksomme på, at vi var på vej ind i det livsmønster, vi har nu. Det sikreste, vi har lært, er, at det er umuligt at forudsige bare et par år ind i fremtiden.

– Tænk blot på Perspektivplan II, udarbejdet af Det økonomiske Sekretariat, som i 1972 forudsagde, at vores største problem frem til århundredskiftet ville være mangelen på arbejdskraft.

EF-Kommissionen har stillet sit forslag om fleksibel pensionsalder som et led i sine retningslinjer for, hvordan den eksisterende arbejdsmængde kan fordeles. Det vil imidlertid ikke have nogen betydning for beskæftigelsen i Danmark. Vi har i forvejen efterlønsordningen, som har givet mange ældre mulighed for at trække sig tilbage tidligere end beregnet og derved givet plads for yngre folk.

På et spørgsmål, om man kan forestille sig, at der en dag bliver indført en fælles fast pensionsalder i EF, siger Bent Rold Andersen, at »det kan han vanskeligt forestille sig«.

Han minder i øvrigt om, at forholdene på arbejdsmarkedet først og fremmest bestemmes af ar-

bejdsmarkedets parter, og de fleste EF-direktiver, som har indflydelse på arbejdsmarkedet, føles derfor overflødige i Danmark.

Sådan er det ikke i de andre EF-lande, hvor fagforeningerne ofte er delt i forskellige politiske og religiøse grupper, snarere end efter fagområder. I de lande kan det være nødvendigt at gribe ind og lovgive om forholdene på arbejdsmarkedet.

Fra medlemskredsen:

Nogle korte betragtninger af D.L.F.'s virke nu og fremover

Når man går, som mere eller mindre menig medlem af D.L.F. kan det næsten ikke undgås, at man spekulerer over foreningens virke kontra de muligheder der må findes for at forbedre medlemmernes løn- og arbejdsforhold.

Jeg vil ikke her prøve, at definere den sidste afholdte kongres; men blot erindre, om det vedtagne kongresforslag, som førte til nedsettelse af et nyt strukturudvalg på fem mand, hvoraf de tre blev valgt på kongressen, og de sidste to skulle udpeges af hovedbestyrelsen.

Der har på de sidste to kongresser været stillet forslag til ændring af D.L.F.'s struktur. Der har imidlertid ikke kunne skaffes flertal for nogle af forslagene. Det kan have mange forskellige forklaringer, hvorfor det ikke har kunnet lade sig gøre. Det vil jeg ikke komme ind på her; men derimod bede

jer alle sammen om, at deltage aktivt i arbejdet med dannelsen af én ny struktur af D.L.F., som jeg mener er tvingene nødvendig, for at vi også kan følge med nutidens problemer og fremover have en rimelig chance for at løse den til medlemmernes tilfredsstillelse.

Hvordan kan man gøre det?

Den første betingelse, for at noget kan ændres til det bedre, er at vi finder frem til én fældes holdning og nogle mål, som vi kan blive enige om. Det i sig selv, er en vanskelig opgave; men så absolut også én stor udfordring.

Nu har vi muligheden alle sammen, for at vise sammenholdet. Næmlig ved dannelsen af en ny foreningsstruktur i D.L.F.

Det er langt fra sikkert, at de fem mand, som sidder i strukturudvalget har de bedste idéer til opbygningen af én ny struktur. Der findes sikkert mange i medlemskredsen, som kan have gode ideer til strukturudvalget.

Kom ud af busken og vær med til at præge vor forening fremover.

Hvordan kan man bidrage?

F.eks. ved dannelse af studiekredse ude omkring i landet og på den måde, nå frem til nogle konklusioner, som strukturudvalget kunne få at arbejde med.

Hvis vi alle sammen strammer os an, er der en mulighed for, at vi kan gøre det efterfølgende til skamme.

Man kan sammenligne D.L.F.'s ledelse med en flok elefanter, som løber rundt i en manegé efter domtørens pisk, uden at vide, hvor mange kræfter de er besiddelse af.

Med venlig hilsen og håb på et godt samarbejde fra én af de fem i strukturudvalget.

Lkf. F. R. Mølgaard, Fa.

For at kunne være i god tid med vore vinterrejsetilbud, kan *Danske Jernbanemænds Turistorganisation* allerede nu tilbyde:

Vinterferie med tog Østrig

Kitzbühel – 9 dage.

Afrejse: Lørdag den 29. januar 1983 med afrejse fra København kl. 16.45.

Hjemkomst: Mandag den 7. februar 1983 med ankomst til København kl. 14.09.

God tilslutningsforbindelse fra/til Jylland/Fyn i Hamburg.

Pris pr. person i dobbeltværelse: kr. 1.320,00. Tillæg for enkeltværelse: kr. 175,00.

For deltagere der ikke rejser på fripas, tilkommer der betaling for togbillet.

Prisen omfatter ophold på hotel Bruggerhof i værelse med bad/WC, halvpension, liggevojnstillæg samt befordring fra og til Kitzbühel station.

Rejseleder: Kjeld Høsterkjøb.

Tilmeldingsfrist: 14. december 1982.

Norge

Høvringen – 10 dage

Afrejse: Fredag den 4. marts 1983 med afrejse fra København kl. 23.00.

Hjemkomst: Søndag den 13. marts 1983 med ankomst til København kl. 09.07.

Prisen er ikke endeligt fastlagt, men vil ligge omkring kr. 1.500,00 pr. person.

Et mindre tillæg for benyttelse af enkeltværelse. For deltagere der ikke rejser på fripas, tilkommer der betaling for togbillet.

Prisen omfatter ophold på Laurgårdseter i værelse uden bad/WC (findes på gangen), helpension samt busbefordring fra/til Otta station.

For benyttelse af sove- eller liggevojn betales aktuel tillæg.

Rejseleder: Henry Olson.

Tilmeldingsfrist: 1. januar 1982.

Tidligere deltagere i denne rejse vil automatisk modtage program og tilmeldingsblanket.

Tyskland

Mainz (Karnevalsrejse) – 6 dage

Rejsen er ikke endeligt fastlagt, men vil blive søgt gennemført som tidligere år.

Tidspunktet for rejsen vil være omkring 13. februar 1983 – 18. februar 1983.

Pris pr. person omkring kr. 900,00. For deltagere der ikke rejser på fripas, tilkommer der betaling for togbillet.

Rejseleder: Jens Kristian Hansen.

Vinterrejse med fly

Den gældende aftale med Fritidsrejser for alle danske jernbanemænd og nærmeste familie er forbedret.

Til alle rejsemål i de af Fritidsrejser udgivne programmer for vinteren 1982/83 ydes der nu 11% rabat pr. person i de programmerede priser.

For at opnå rabatten skal bestillingen blot gå gennem DJT.

Fritidsrejser er kvalitetsrejser til den rigtige pris – så det lønner sig.

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

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

Med venlig hilsen

Danske jernbanemænds turistorganisation

Vor adresse er: DSB rejsebureau Hovedbanegården, Banegårdspladsen, 1570 København V., tlf. DSB 8-1-2467.

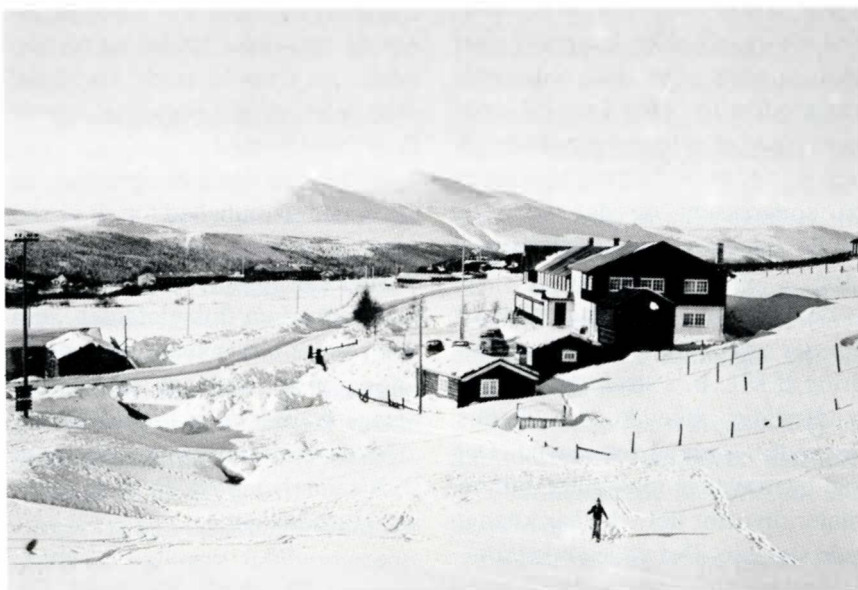
Generalforsamling

D.L.F. Århus afd. afholder ordinær generalforsamling tirsdag 12.10.82 kl. 14.00 i »Håndværkerforeningen« Klostergade.

Dagsorden fremlægges på opholdsstuen.

P.b.v.

Vagn Nielsen



Studierejse til Kassel

Som tidligere omtalt i D.L.T. arrangerer landsoplysningsudvalget en studierejse til Kassel i dagene fra den 25. til 29. oktober.

Vi skal besøge arnestedet for bygning og montering af ME-lokomotiverne, der nu i et årstid har kørt på de Sjællandske strækninger. Det detaljerede program er endnu ikke udarbejdet, men som på de tidligere studierejser vil vi rent økonomisk udligne under vejs.

Til nu er aftalt med firmaet HENSCHTEL at vi ankommer til Kassel mandag den 25. oktober kl. 22.43, og om tirsdagen beser firmaets virksomhed.

Landsoplysningsudvalgets planer går herefter ud på følgende program.

Mandag den 25. oktober afgang fra henholdsvis Sjælland, Fyn og Jylland om formiddagen, vi samles i Hamburg ved ca. 15-tiden, og spiser en middag sammen. Derefter fortsætter vi til Kassel, hvor vi i de næste 4 dage er indkvarteret på hotel »ROYAL«.

Tirsdag den 26. oktober besøger vi HENSCHTEL og ser på hvorledes de fremstiller vore ME-lok.

Onsdag den 27. oktober arrangeres en bustur i Kassel og omegn, og her har firmaet HENSCHTEL i tankerne, at vi skal besøge en anden industrivirksomhed i området.

Torsdag den 28. oktober er afsat til en på »egenhånd dag«, hvor man i grupper eller alene kan se på Kassel. Om aftenen vil vi traditionen tro samles til en afslutningsfest.

Fredag den 29. oktober bliver hjemrejsedag, hvor der bliver frokost inde i skilles i Hamburg.

For landsoplysningsudvalget er det naturligt svært at lave en helt

nøjagtig pris, når vi endnu mangler enkeltheder i programmet, men som allerede nævnt udligner vi under vejs.

Prisen er derfor sat til kr. 1250,-, og det betinger du har fripas til Vesttyskland.

Indtegning til rejsen som skal indeholde *fulde navn og adresse*, sker til Jørn Thillemann, Avedøregårdsvej 71, 2650 Hvidovre senest den 1. oktober. Det er aftalt med HENSCHTEL at vi kommer 50 i gruppen, skulle flere melde sig vil landsoplysningsudvalget foretage en lodtrækning mellem de anmeldte.

På gensyn i Kassel
Jørn Thillemann

PERSONALIA

Forfremmet til lokomotivfører (17. lrm) pr. 1.7.82 efter ansøgning

Lokomotivfører (13. lrm)
P. Aagaard Hansen, mdt Gb i mdt Kø
Lokomotivassistent (10. lrm)
O. T. Larsen, mdt Gb i mdt Fa

Forfremmet til lokomotivfører (17. lrm) pr. 1.8.82 efter ansøgning

Lokomotivassistent (10. lrm)
N. O. M. Petersen, mdt Gb Pa i mdt Fa
H. V. Christiansen, mdt Pa i mdt Fa

Overgået til anden stilling pr. 1.9.82 efter ansøgning

Elektrofører (13. lrm) til tbjt (6. lrm)
I. B. Jensen, mdt Kh i mdt Ar togp

Ansæt som lokomotivassistent p pr. 1.8.82 (9. lrm)

T. Senn, mdt Kh
S. K. Axelsen, mdt Kh (genansat)
E. Jensen, mdt Kh
N. F. Kjær, mdt Kh
C. H. Nielsen, mdt Kh
R. Eriksen, mdt Kh
H. Olsen, mdt Kh
T. Hultmann, mdt Kh
F. Hindsberg, mdt Kh

Ansæt som lokomotivassistent p (9. lrm) pr. 1.10.82

F. Markussen, mdt Fa

Ansæt som lokomotivassistent p (9. lrm) pr. 1.11.82

M. H. Christensen, mdt Kh

Forflyttet 1.8.82 efter ansøgning

Lokomotivfører (17. lrm)
P. C. Quvang, mdt Kø til mdt Hg
F. H. Pedersen, mdt Str til mdt Kb

Navneændring pr. 28.05.82

Lokomotivfører A. Lund (17. lrm) mdt Str til A. S. Lund

Afskediget pr. 31.07.82 efter ansøgning

Lokomotivassistent (9. lrm)
P. Kurek, mdt Kh

Afskediget pr. 30.09.82

Lokomotivassistent (9. lrm)
P. Mariegaard, mdt Ab

Afskediget pr. 31.10.82 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (15. lrm)
P. N. Jørgensen, mdt Gb

Lokomotivfører (17. lrm)

C. H. Jensen, mdt Gb

Lokomotivfører (18. lrm)

C. H. Andersen, mdt Gb

J. G. Pinholt, mdt Hg

O. E. Søtoft, mdt Næ

Lokomotivfører K (19. lrm)

T. Junget, mdt Fa

Opmærksomhed frabedes

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf K. G. Skarritsø, mdt Pa

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf S. Hesselberg, mdt Kb

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

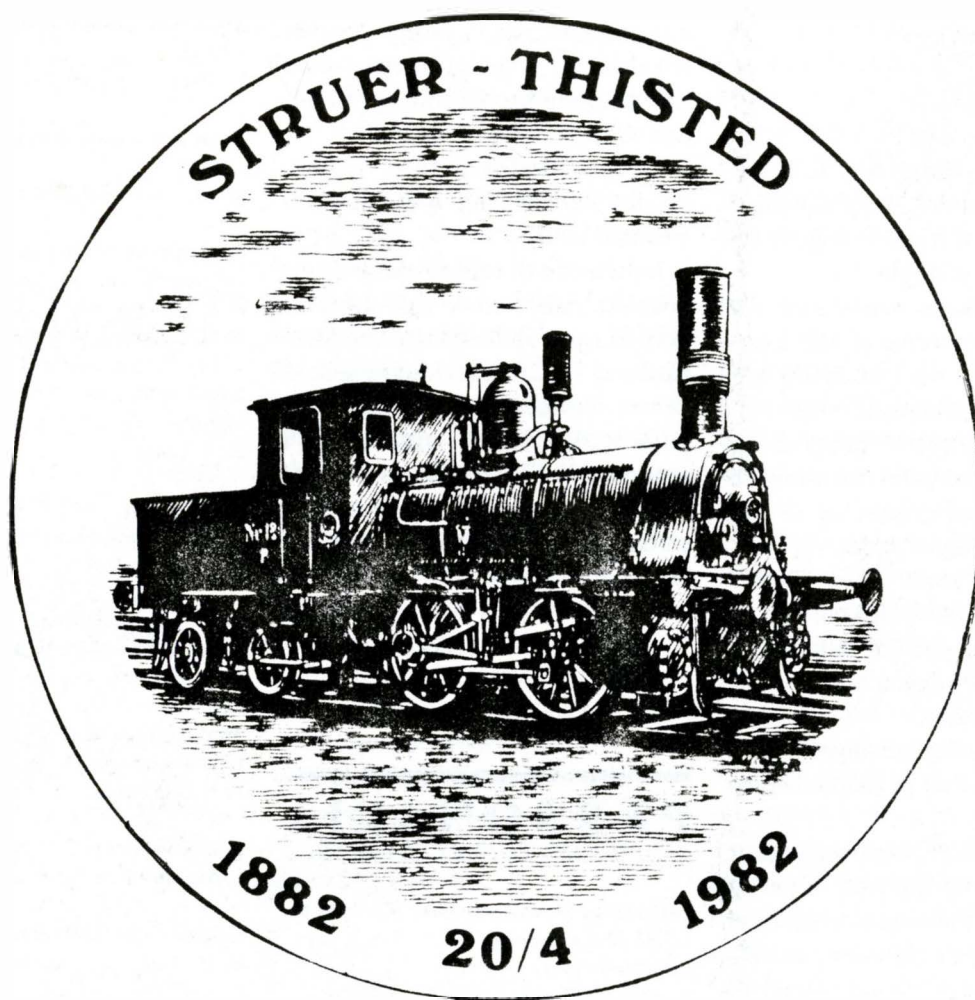
Lkf B. Z. Nielsen, mdt Gb

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf A. Bentsen, mdt Fa

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf A. Lund, mdt Str



Helt ny jubilæumsplatte

Thybanens 100 års jubilæum den 20. april 1982 har aktiveret en masse mennesker og sat fantasien igang. Isenkramfirmaet *Skaftø*, Struer har f.eks. ladet fremstille en jubilæumsplatte. I den anledning, udtaler isenkrammer *Peter Skaftø*:

»I samarbejde med turistchef *J. Gam Andersen*, Struer, er det lykkedes os at finde frem til et motiv, som vi tror vil glæde og vække minder hos mange mennesker – ikke mindst i de byer, der har tilknytning til banen«.

Motivet er Thy-banens første damplokomotiv, en såkaldt P-maskine. Denne type lokomotiv blev iøvrigt specielt udviklet og konstrueret til Thy-banens dengang lettere banemateriel på Struer-Thisted linjen.

Gam Andersen: »Denne maskine har sammen med

andre på afgørende vis været med til at fremme udviklingen i Thy, bl.a. jo i kraft af væsentligt forbedrede samhandelsmuligheder mellem byerne. Vi føler derfor, at P-maskinen er det helt rigtige valg som motiv til en jubilæumsplatte«.

De fire kommuner langs banestrækningen Struer-Thisted, har på forhånd aftaget et antal platter, der har gjort det muligt at sætte produktionen i gang og platten, der er 23 cm i diameter og med blåt præg, er fremstillet hos Svane Porcelæn A/S, København.

Det er en helt oplagt lækkerbidsken for de mange plattesamlere i Danmark.

Platten, der koster 98,50 kroner, er fremstillet i et begrænset antal og vil være i handelen fra den 21. april hos *Thisted Værktøjsmagasin*, Struer.