



2

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. FEBRUAR 1983 - 83. ÅRGANG

Indhold:

At gøre jobbet godt	2
Ny teknologi ved DSB	3
Bedre liggevogne i DSB's nattog	5
Tunnelforbindelsernes anlæg på land	6
Den gamle smed fortæller	11
Lighed er frihed	12
Intercity vogne moderniseres	13
Nyt fra Landsoplysnings- udvalget	14
Esbjerg Højskole	17
Vejlekassen forhøjer igen sine ydelser	18
Fra medlemskredsen	18
Personalia	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.

Det er ikke altid let at få lov til at udføre sit job på en god måde. Forskellige faktorer har indflydelse på arbejdssituationen. F.eks. påkørsel af personer som af egen drift søger den udvej. Det er imidlertid med betænkelighed vi offentligt drager denne faktor frem; men vi gør det også kun i forventning om, at dette kan holdes indenfor den ramme, vi som organisation må have for at nå ud til det enkelte medlem. Betænkeligheden ligger i den kendsgerning, at offentlig omtale af dette forhold kan virke som en tilskyndelse for nogle til også at følge denne fortvivlede udvej til at komme af med livet. Nu er dette ikke skrevet i et medie med stor udbredelse, så virkningerne af disse linier vil næppe kunne spores. Forhindre disse ulykkelige påkørsler kan vi ikke. Kendsgerningerne taler ikke derfor. Det vi vil er at behandle problematikken omkring de belastninger lokomotivføreren udsættes for i nævnte situation. Det gælder for det første tiden lige efter en påkørsel, reaktionerne derpå og muligheden for at hjælpe ham over den mere eller mindre svære påvirkning, hændelsen har påført ham psykisk - og afledt heraf måske også fysisk. Det er således for det første spørgsmålet om en praktisk holdning - og ikke en etisk. Der er forholdsordrer, som skal efterkommes; men der er også ordensmagten, som skal registrere og rapportere hændelsesforløbet. Der er regler derfor. Der er pligt dertil. Dens tilstedeværelse er ikke med hensigt at genere lokomotivføreren - der er uskyldig i hændelsesforløbet og som i uendeligt få tilfælde har mulighed for at afværge tragedien. Det må der findes forståelse for, selv om nogle kan stille sig uforstående overfor ønsket om en alko-test. Der er heldigvis hos myndigheden en stigende forståelse for lokomotivføreren situation, således at håndteringen af den sker så lempeligt som overhovedet muligt. Vi må opfatte myndighedens tilstedeværelse som en støtte også for os. Sagkundskaben har fremsat tanker om gennem undervisning at gøre lokomotivføreren bedre rustet til at »kunne tage« den øjeblikkelige situation og at give ham tilbud om terapeutisk behandling for at lette overgangen med tanker på det frygtelige, han har oplevet og som individuelt i mere eller mindre stærk grad giver psykiske påvirkninger i lang tid. For nogens vedkommende altid. Der må i disse tanker ligge en tilskyndelse til for ledelsen og os at tage dem op til alvorlig overvejelse. Alt for mange udsættes for tragedierne.

Ny teknologi ved DSB

Ny teknologi vil kendetegne udviklingen i 1980'erne indenfor DSB's maskinsektor.

Samtale med direktør Verner Adelkvist, DSB

I. Prøvestrækninger

Vi indleder samtalen med at berøre det store elektrificeringsprogram, som er sat i værk i henhold til loven af 23. maj 1979 om elektrificering af DSB's hovedstrækninger.

Vi spørger direktør Adelkvist:

Hvor langt er man fremme med anlægsarbejdet på prøvestrækningen Helsingør-Rungsted Kyst?

Arbejdet foregår planmæssigt. Vi er i færd med at sætte master op og i gang med at anlægge køreledningsanlægget.

Hvornår vil dette arbejde være færdigt?

Vi regner med, at prøvestrækningen er færdig hen på efteråret i år.

El-lokomotiverne

DSB har kontrakt om levering af el-lokomotiverne?

I april 1982 skrev vi kontrakt med B.B.C., Mannheim, om levering af de første lokomotiver.

Vil du sige lidt mere konkret om denne kontrakt?

Kontrakten indeholder bestilling for foreløbig levering af de første to lokomotiver. De bliver leveret til august 1984. Og kontrakten indeholder yderligere option på 30 lokomotiver til anskaffelse i løbet af 1980'erne. Det er sådan, at de næste otte lokomotiver skal leveres i efteråret 1985.

Hvornår ventes der etableret ordinær elektrisk drift på en større strækning?

I maj 1986 bliver den første egentlige driftsfærdige strækning etableret. Det bliver mellem Helsingør og Roskilde.

På det tidspunkt har man ti elektriske lokomotiver til rådighed?

Ja, og de vil kunne klare opgaverne på denne strækning.

II. Kontakten til B.B.C.

Vil du sige noget om kontakten til B.B.C. under produktionen af de første lokomotiver?

Vi har organiseret det sådan, at vi har en projektgruppe, der jo full-time arbejder med alt vedrørende anskaffelse og indsættelse i drift af de elektriske lokomotiver. Gruppen består af ingeniører og andre teknikere. Og den har tillige som en meget vigtig opgave at inddrage de personalegrupper, der får arbejdsopgaver med driften. Det gælder selvfølgelig først og fremmest lokomotivførerne. Der er en fast gruppe, hvori disse personaleområder er repræsenteret. Og her beskæftiger man sig med at detailplanlægge lokomotivet ud fra det behov, som det personale, der skal betjene lokomotivet, har.

Har danske lokomotivførere været på studierejse for at orientere sig om el-lokomotiver?

Ja. Netop den omtalte gruppe har været på studierejse i Østrig og Schweiz for at studere moderne el-lokomotiver. Her fik de danske lokomotivførere naturligvis også lejlighed til at drøfte ting igennem med deres kolleger i de pågældende lande.



II. Drejestrømssystemet

DSB valgte at købe Brown, Boveri & CIE's lokomotiver med drejestrømssystemet. Hvorfor?

Drejestrømssystemet er udviklet gennem de sidste ti år af B.B.C. Dette system giver meget enkle og meget robuste banemotorer. Og det giver besparelser på energiområdet.

Prøvekørslerne er vel allerede planlagt ret så detaljeret?

Som før berørt skal de første to lokomotiver anvendes til en række tekniske afprøvninger på strækningen Helsingør-Rungsted. Der ligger en fast plan om, hvordan det skal foregå.

I denne plan er inddraget, i første omgang, en snævrere kreds af personale, herunder naturligvis af lokomotivførere.

IV. Elektrificeringen efter 1986

Hvordan vil udviklingen foregå i perioden efter 1986?

Som sagt etableres den første, daglige ordinære drift med elektriske tog i maj 1986 fra Helsingør til Roskilde. Den næste strækning bliver anlagt til Korsør og derefter til Kalundborg. Korsør skulle vi nå i

1988 og Kalundborg i 1989. I 1992 venter vi at være færdig med elektrificeringen øst for Storebælt.

Og derpå »springer« man over Bæltet?

Ja, og går videre til Fyn og Jylland, hvor vi regner med at være færdige et stykke tid efter årtusindskiftet.

Hvor mange lokomotiver vil da være i drift?

Vi regner med at have brug for ca. 121 i alt, heraf ca. 70 på Sjælland.

Hvad koster det totale elprojekt?

Ca. 4½ mia kr.

V. Rentabiliteten

Der er vel foretaget indgående rentabilitetsberegninger over hele projektet?

Det er der. Og det er således, at siden vi begyndte på de første undersøgelser, har udviklingen formet sig sådan, at projektet i virkeligheden er blevet mere og mere rentabelt. Det skyldes især de stigende oliepriser. Og vi må i dag sige, at det er et meget rentabelt projekt. Man sparer olie og dermed megen valuta. Dertil kommer, at el-lokomotiverne kan udnyttes mere effektivt, og de har også større trækkeevne, således at vi kan nøjes med færre lokomotiver, der kan være i drift i længere tid, fordi de ikke skal til depoter og forsynes med olie. De kan faktisk holdes i drift hele døgnet rundt.

Og det giver også besparelser på vedligeholdelsestiden?

Ja, et elektrisk lokomotiv kræver langt mindre vedligeholdelse.

VI. Vedligeholdelse

Hvordan har man forberedt og planlagt vedligeholdelsen?

Det har den før omtalte projektgruppe også haft til opgave at tage sig af. Og vi har netop på Sjælland, i 1982, fået indviet en ny eftersynshal på godsbanegården. Den har 14

spor til brug ved vedligeholdelse af både diesel- og el-lokomotiverne.

VII. Den tætte trafik og el-drift

El-lokomotiverne har vel store fordele i den tætte trafik?

Ja, i høj grad, netop når det gælder den meget tætte trafik, som vi har på Sjælland i regionaltrafikken. Et el-lokomotiv vejer kun 80 tons, et diesel-lokomotiv vejer 120 tons. Og alligevel har el-lokomotivet 50% mere trækraft. Det betyder meget i de tog, hvor man ustandselig skal accelerere, bremse og stoppe.

Alt i alt venter DSB sig meget af el-driften?

Det gør vi! Den elektriske drift er som sagt før betydeligt bedre egnet til den nærbanetraffic, som vi kører, og vi forventer også, at el-lokomotivet er betydeligt mere driftsikkert end diesel-lokomotivet, også af den grund, at el-lokomotivet faktisk er indrettet som to lokomotiver i ét, idet det elektriske system er delt op i to, således at sker der noget med det ene system, kan man trods dette køre videre med nedsat trækraft.

VIII. Dansk arbejde

En stor del af el-lokomotivet kan fremstilles her i Danmark?

Ja. Efterhånden vil det blive sådan. Vi er nået op på, at 65% af den samlede arbejdsmængde (medproduktionen) for et el-lokomotiv vil komme til at ligge på danske virksomheder. Det vil sige en direkte beskæftigelse for ca. 300 mand i en længere årrække. Yderligere vil der skabes arbejde til 150 mand via modkøb.

IX. Regulariteten

Der er vel mange årsager til den svigtende regularitet i de senere år?

Det må man sige. Men man har nu indset, at for at vi afgørende kan forbedre den, kræves der nogle investeringer. Og DSB har fået ekstra bevilling til at forbedre vores drift. En del af disse bevillinger går til det

rent driftsmæssige. Andre dele til investeringer i materiel og til nye anlæg f.eks. til dobbeltspor. Endvidere skaber disse bevillinger mulighed for en forstærket vedligeholdelsesindsats og for en forbedring af vore værksteder. De sidste er jo vigtige elementer i bestræbelserne for at kunne få materiellet til at køre mere stabilt.

Er en del af de kørende lokomotiver tjenlige til at udgå?

Det er de. Der kan nu foregå dels en påbegyndelse af en udrangering, dels en forstærket vedligeholdelse og dels køb af nyt materiel. At få regulariteten i orden prioriterer vi som det vigtigste problem at løse i den kommende tid.

D.v.s., at driften ikke udvides?

Ja, vi vil ikke udvide driften, men bringe vort system til at fungere.

X. Nyanskaffelser

Hvilke nyanskaffelser kan ventes?

I 1983 vil der blive anskaffet en ny generation S-tog og endvidere den første serie af nyt fjernmateriel.

Endvidere er vi i gang med at projektere en to-etages vogn til brug for regionaltrafikken. Endvidere arbejder vi med et nyt ranger-lokomotiv.

XI. Afsluttende bemærkninger

Til slut siger direktør Adelkvist:

Det, vi har været inde på i vor samtale illustrerer dels de mange betydelige opgaver, som DSB er i færd med at løse, og dels de problemer vi står overfor med hensyn til at skaffe ressourcer til at gennemføre opgaverne. Men samtidig illustrerer det, at 1980'erne vil forme sig. Der vil ske store tekniske fremskridt på det materieltekniske område. Der er faktisk tale om, at vi går ind ligesom i en ny generation, vi går ind i en ny teknologi med vor elektrificering.

Bedre liggevogne i DSBs nattog

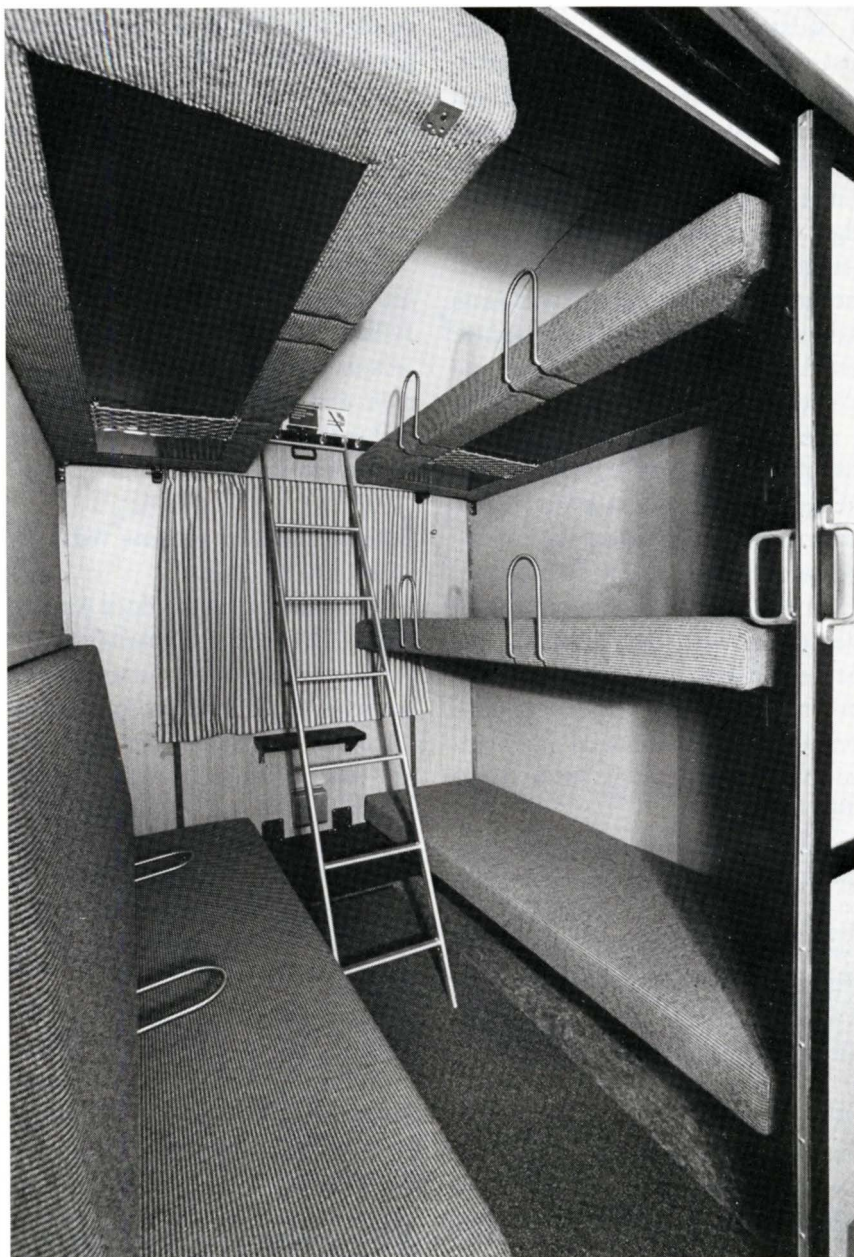
Bedre liggevogne indsættes nu i DSBs nattog. I Vesttyskland er fra det nu ophørte Apfelpfeil-selskab indkøbt brugte vogne fra 1950'erne, og de gennemgår en omfattende renovering på centralværkstedet i Århus.

Den første vogn bliver sat i drift i begyndelsen af januar, og yderligere 11 følger efter i første halvdel af 1983. Vognene skal bruges i nattogene mellem København og henholdsvis Frederikshavn, Esbjerg og Struer.

Det kommende materiel betyder, at det bliver mere komfortabelt at foretage en rejse med liggevogn. Det skyldes først og fremmest, at vognenes bogier giver bedre løbeegenskaber, end tilfældet har været ved de hidtil anvendte DSB vogne. De blev i sin tid ombygget fra siddevogne til liggevogne og skal nu atter ændres til brug som siddevogne.

Det var i 1969, DSB indledte kørslen med liggevogne mellem København og Frederikshavn. Efter at DFDS i 1970 ophørte med natbådssejlsden mellem København og Århus/Aalborg, steg benyttelsen, men der viste sig også at være behov for at køre med liggevogne mellem København og Esbjerg og mellem København og Struer.

Nu benyttes liggevoerne af ca. 120.000 passagerer om året, og indsættelsen af sovevogn mellem København og Frederikshavn har ikke betydet mindre brug af liggevoerne til og fra Nordjylland. Belæg-



Kupé i en af de liggevogne. DSB nu indsætter i nattogene mellem København og Jylland. Som det ses til venstre, kan den midterste briks slås ned, så der bliver siddepladser i kupeen. Det har især betydning ved kørsel i Nordjylland uden for de egentlige nattetimer.

ningsprocenten er på omkring 75, og i weekenderne er der som regel udsolgt.

Med det nye materiel øges antallet af liggepladser pr. vogn fra 45 til 66. Vognene er næsten 5 m længere end de hidtil anvendte, og der er 11 kupeer à 6 pladser. Hertil kommer 1

kupé for togpersonalet og 4 toiletter med vaskeplads.

Fornyelsen af vognene har bl.a. omfattet gulv- og vægbeklædning i kupeerne, sovepladserne har fået nyt betræk, og vognene er malet i den DSB røde farve.

Tunnelforbindelsernes anlæg på land

Af Carl E. Andersen

6

I sidste artikel om de mulige øst-vest-trafikforbindelser omtaltes sænketunneler under Storebælt og Kattegat. Det vistest, at de begge kan laves for ret moderate omkostninger, for øvrigt for temmelig nærlige store omkostninger. Selv tilsammen vil alle de fire tunneler ved begge sider af Sprogø og Samsø kun komme til at koste lidt i forhold til, hvad de to broer over Storebælt vil koste.

De to Storebæltstunneler med tilsammen mellem 12 og 15 km længde, udført som tosporede jernbanetunneler for klassiske tog og biltransporterende tog, vil koste ca. 1500 mill. kr. Det refererer dog til det prisniveau, der herskede, da Storebæltskommissionen arbejdede, altså 1970–71. Efter nutidens prisniveau og kommende tiders priser vil de naturligvis koste langt mere.*)

Dette gælder for tunnelanlæggene alene. Dertil kommer udgifterne til de tilsluttende anlæg på land. For Storebæltforbindelsen drejer det sig om korte jernbanestrækninger fra tunnelernes ender ved kystdæmningerne ved Sjælland og Fyn, til de eksisterende jernbanestrækninger nordøst for Korsør og nordvest for Nyborg, her ved Hjulby. Dertil kommer en jernbane forløbende på langs ad Sprogø forbundene øst- og vesttunnelerne.

Desuden må der laves nye stationsanlæg ved Korsør og Hjulby.

Da tunnelerne skal tjene både de klassiske tog og biltogene, må der desuden laves anlæg, hvor de biltransporterende tog kan fyldes og tømmes.

Disse terminalanlæg må ved Korsør og Nyborg udføres mellem

de eksisterende baner og dæmningerne ved tunnelerne.

Deres beliggenhed, udformning og dimensionering må først og fremmest bestemmes af kravene til deres bane-vej-omladningskapacitet.

Omfanget af den fremtidige biltrafik mellem Sjælland og Fyn og Jylland skal omtales senere.

Anlæggene kan udformes principielt ens ved Korsør og Nyborg, Kalundborg og Århus, men dog med visse forskelle.

Biltogsterminalanlæggene ved Storebælt

Ved Korsør og Nyborg kan de bestå af tre (evt. fire) parallelle terminalspor, der løber sammen ved tunnelerne og med de forhåndenværende jernbaner. Sporene må alle være farbare i begge kørselsretninger. Der må også laves nogle togopstillingsspor; men de kan være andetsteds. Desuden må der for de gennemgående fjerntog lægges spor, der føres uden om biltogsanlægget.

Mellem terminalsporene og tilsyn til tosidig togekspedition laves brede perroner, hvor bilerne kan køre. De kan alle udføres for samme kørselsretning. Disse perronveje føres i anlæggets ene ende op til højere niveau og over sporene, derpå sammen videre til de eksisterende vejanlæg; i den anden ende af anlægget føres tilsvarende veje ned til perronvejene ved sporene.

Perronerens længde må være 450 m af hensyn til togene; men derom senere.

Perronerne udføres i samme niveau som togenes gulvniveau.

De tre spor (med tiden måske fire) kan hver betjene to tog i timen, altså tilsammen 6 tog i hver retning. Derved muliggøres planmæssig

drift med togafgange med ti minutters mellemrum.

Der kan imidlertid afvikles mange flere tog, indtil ca. 10 ankomende og afgående tog pr. time, på tider med meget stort befordringsbehov, hvis man lader togene køre så snart, det er muligt, altså uden at være bundet til en fast køreplan. Den praksis har man brugt for biltogene gennem Tauern-tunnelen i Østrig, når der på visse feriedage skulle befordres abnormt mange biler i løbet af et par timer.

Så kan der med 400 m lange tog med blot en enkelt etage ekspederes indtil 10×75 biler (personbiler) pr. time i hver retning, dvs. 1500 biler i begge retninger.

Sådanne anlæg ved både Storebælt og Kattegat vil tilsammen kunne klare henved 3000 biler (personbiler) i timen, mellem Øst- og Vestdanmark, altså 50.000 i løbet af et døgn lyse timer.

Det vil vare mange år, før der – i sjældne timer – kan blive behov for at udnytte en sådan kapacitet.

Til sammenligning er Storebæltsbilfærgerutens kapacitet nu ca. 450 personbiler pr. time i hver retning, altså omkring 900 i alt.

De skitserede terminalanlæg behøver ikke at blive særlig dyre.

Det er for anlægsprisen vigtigt, at anlæg og biltog kun udføres med blot en enkelt etage.

Hele den faste forbindelse mellem Sjælland og Fyn må under disse omstændigheder kunne etableres for omkring 2000 mill. kr., omend som sagt efter prisniveauet for godt en halv snes år siden.

Det er kun lidt i forhold til, hvad en broforbindelse vil koste.

Driftsudgifterne for togene og bilerne, og navnlig energiudgifterne (elektricitet eller benzin) vil ligeledes blive mindst for tunnelplanen. Men derom senere.

*) NB: Det er værd at tage i betragtning, at størstedelen af tunnelarbejdet kan udføres på skibsværfter.

Tidsgevinsten bliver for de egentlige togtrafikanter lige så stor ved kørsel gennem tunnelen som på broen. For de biltrafikanter, der ikke ønsker en hvile- og kaffepause undervejs f.eks. mellem København og Århus, byder tunnelen og broen på nogenlunde lige lange rejsetider.

En anden sag er, at størstedelen af trafikanterne kan spare meget længere tid, hvis de tillige får mulighed for at benytte den lignende forbindelse direkte mellem Sjælland og Jylland.

**Kattegatsforbindelsens dæmnings-
trafikanlæg**

For Storebæltsforbindelsens vedkommende kan tunnelstrækningerne knyttes til terminalanlæggene og de forhåndenværende veje ved ganske korte nye banestrækninger ved Korsør og Nyborg.

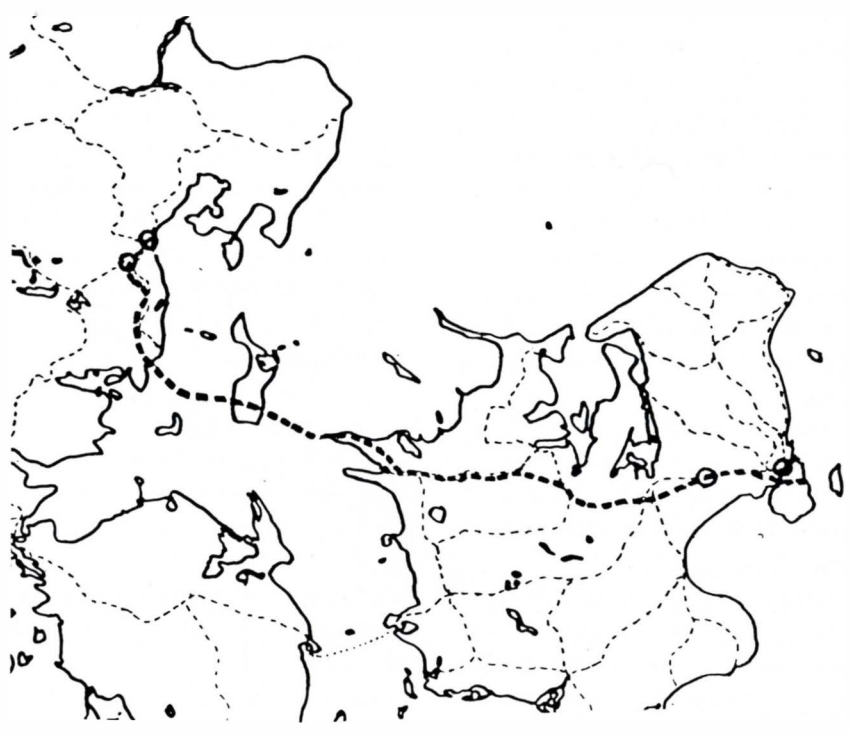
Men for Kattegatsforbindelsen kræves der lange jernbanestrækninger mellem tunnelerne og banevej-terminalerne ved Kalundborg og Århus.

På Jyllandssiden må der laves en jernbane fra Svanegrundsbælt førende på langs ad Svanegrund og Søgrund til kysten og videre nordpå til Tranbjerg-Viby-området sydvest for Århus. Her er der rigelig plads til et banevej-terminalanlæg.

På Sjællandssiden må der laves en tilsvarende bane fra Samsøbælt på langs ad Røsnæs-halvøen til et terminalanlæg. Det kan placeres øst for Kalundborg ved banen fra Kalundborg til København.

Desuden må der bygges en jernbane over Samsø, altså et sidestykke til banen over Sprogø.

Det kan måske synes at være ukorrekt at regne banen over Svanegrund-Søgrund som en landtrafikstrækning, når størstedelen af disse grunde nu er vanddækket ved



middelvandstand. Men banen skal fremføres på en dæmning flere meter over middelvandstand, i modsætning til tunnelstrækningerne.

Dæmningen må naturligvis også have jernbanespor ligesom tunnelerne.

Dette banesystem vil få en række ligheder med systemet mellem Nordvestslesvig og Sild, mere præcist mellem Niebüll på S.-N.-stambanen noget syd for Tønder og Silde centrale by Westerland.

Strækningen over Vadehavet er en dæmning, som er 11 km lang. Den blev bygget i årene lige efter første verdenskrig og taget i brug i 1927. Den blev udført efter højeste standard, dog kun med et enkelt spor. Et halvt århundrede senere, i 1972, blev dæmningen udvidet med et spor til. Hverken før eller efter dette tidspunkt har der været ønsker eller tale om at supplere jernbanen med en vej.

Dette trafiksystem fungerer fuldt ud tilfredsstillende, endda både i

trafikal og økonomisk henseende. Jernbanedæmningen tjener nemlig også biltrafikken, idet bilerne transporteres med tog.

Langt den største del af togene kører som lokaltog mellem de to nævnte byer; nogle af dem standser flere gange undervejs, andre kører igennem non-stop. Distancen er 39 km. Turen varer omkring en halv time med disse tog. De består typisk af 30-40 vogne.

Disse befordrer personbilerne i to etager, som regel med bilpassagererne siddende i bilerne. Ved togenderne er der specielle bilindkørsels-/udkørselsvogne til fyldning/tømning af togene, endda både sideværts og ud over togenderne. Desuden er der en eller flere almindelige passagervogne af hensyn til de bilister, der foretrækker at køre på almindelig jernbanemåner, dvs. siddende i disse vogne. De befordrer også de lokalrejsende, der ikke har biler med.

Fremdeles kører der gennemgå-

ende eksprestog helt mellem Westerland og Basel, Stuttgart, München, Berlin osv. De består af almindelige eksprestogsvogne og lange to-etages biltransportvogne.

I modsætning til lokaltogenes treakslede ledvogne består de gennemgående tog af bogievogne, som egner sig til hurtigkørsel. Fjerntogene bruger kun 26–23 minutter om turen mellem Westerland og Niebüll.

Taksten for befordringen med lokaltogene er fra 44 til 49 mark for en personbil incl. de ombordværende, ganske uanset passagerernes antal.

Denne form for biltrafik har forlængst antaget et vældigt omfang; rutens årstrafik er ca. en trediedel så stor som med Storebæltsrutens. Men den er koncentreret på sommertiden, feriesæsonen. Da er den af samme størrelsesorden som biltrafikken med Storebæltsfærgerne.

Under de omstændigheder er det bemærkelsesværdigt, at man har klaret sig med blot ét spor, indtil der for få år siden blev anlagt et ekstra spor på selve Vadehavs-strækningen.

På det grundlag er det nærliggende at bygge en eventuel bane over Svanegrund blot som en enkeltsporet bane. I alt fald må et spor blive tilstrækkeligt i en overskuelig fremtid.

Dæmningsbanen over Svanegrund-Søgrund fra tunnelen vest for Samsø til Jyllands kyst vil blive ca. 19 km lang. Hvis den udføres med kun ét jernbanespor, men med plads til et ekstra spor med tiden, må kronebredden være omkring 10 m.

1970–72 Storebæltskommissionen beskæftigede sig ikke med en jernbanedæmning, men blot med en dæmning for vejtrafik, der skulle have 2–4 kørebaner og 26 m krone-

bredde. Byggeprisen for et sådant anlæg beregnedes til 400 mill. kr. Det indbefattede udgiften til en eller to korte brostrækninger over vand med ringe vanddybde, mellem Svanegrund og Søgrund, maksimalt 7 m. Ud fra den pris kan man groft skønne, at den tilsvarende jernbaneforbindelse vil koste omkring 200 mill. kr. efter 1970–71 prisniveauet.

Baneanlæggene i Jylland

Jernbanen må fra kysten ved Søgrund føres videre mod nordvest. Den kan føres gennem Odder som højbane, eller bedre, øst om Odder. Her kan der eventuelt laves et stationsanlæg, hvor en del af togene kan standse.

Fjernhurtigbanen for bl.a. biltrafikken kan føres videre gennem det dalstrøg, som nu udnyttes af den bugtede Odder-Århus lokalbane. Den nye bane må være omtrent retlinet, dvs. have kurveradier overalt på mindst 2000 m, gerne 4000–6000 m. Mellem Malling og Beder må den dreje mod nordvest til de frie, endnu næsten ubebyggede arealer vest og nord for Tranbjerg og Viby.

Her må der anlægges et banevej-terminalsystem af hensyn til de biltransporterende tog.

Det er ikke langt fra Skanderborg-Århus banen. Måske bør der derfor laves et nyt fælles stationsanlæg for hele trafikken.

Terminalanlægget skal omtales senere sammen med et lignende anlæg ved Kalundborg.

Af hensyn til de togtrafikanter, der ikke har bil med, kan togene eller dele af dem køre videre fra biltogterminal-stationen til Århus Centralbanegård. Der er sporareal nok, i hvert fald hvis lokalbanen fra Odder nedlægges.

En del af togene kan evt. fortsætte, nogle via Langå til Viborg,

andre via Langå-Randers og eventuelt endnu længere. Det forudsætter dog en del broløftninger.

En alternativ og nok bedre mulighed er at lave en elektrisk S-bane med flere stationer undervejs fra terminalanlægget ved Tranbjerg til Århus C og fortsætte som højbane med et eller med to spor, i så fald det ene over det andet og over den nuværende bane langs havnen til kvartererne nord for Århus.

Så kan Kalundborg-Århus biltogene nøjes med at køre til og fra Tranbjerg-Viby stations- og terminalanlægget.

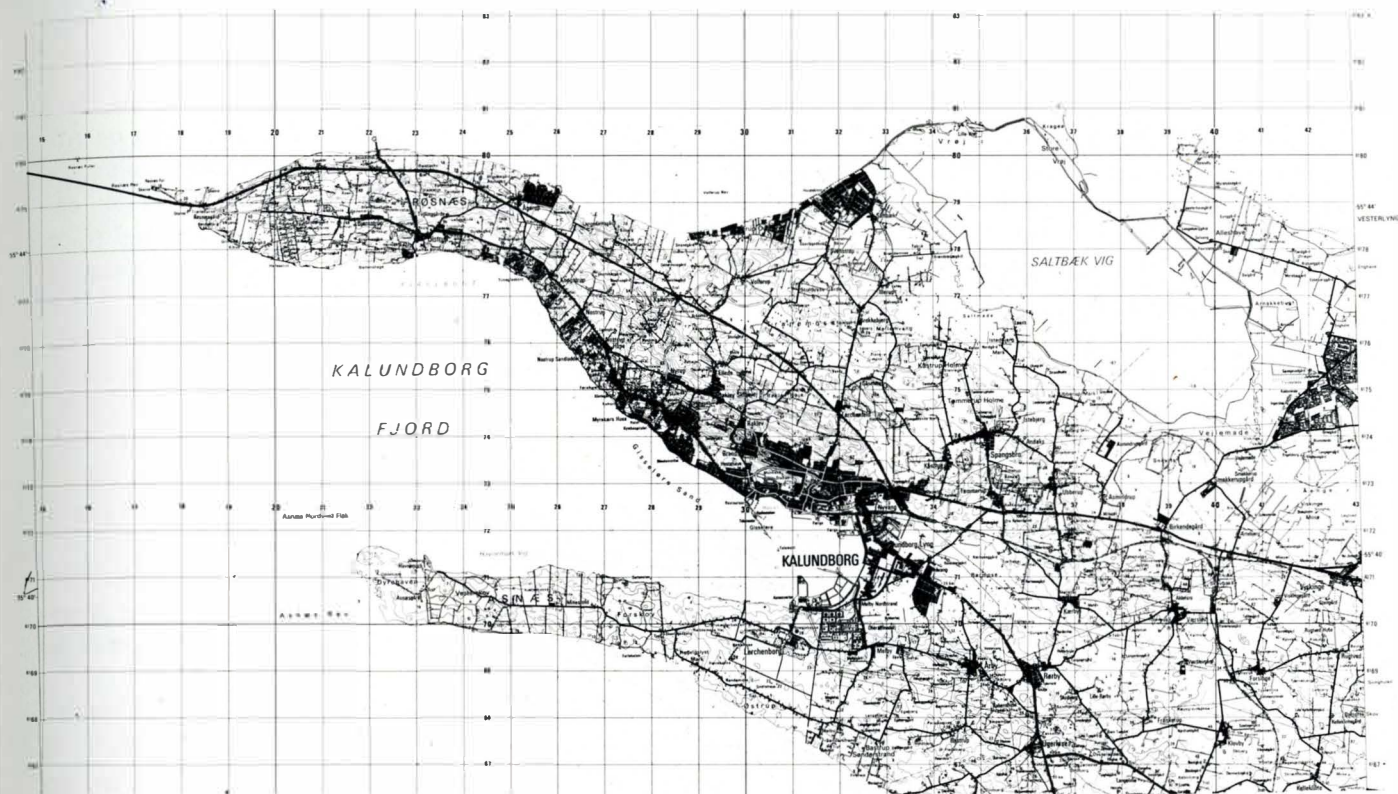
Banen fra kysten ved Søgrund til Tranbjerg vil blive ca. 25 km lang.

Det må være tilstrækkeligt at udføre den med et enkelt spor. Jvfr. banestrækningen mellem Vordingborg og Rødbyhavn, hvor selv Storstrømsbroen og Guldborgsundbroen som tjener både de internationale tog og Lolland-togene, kun har ét spor.

Da der kun skal være få over/under-føringer undervejs, kan en sådan bane nok bygges for 10 mill. kr. pr. km efter det prisniveau, der ligger til grund for prisberegningerne for tunnelerne og dæmningsstrækningen.

Røsnæsbanen

Den eventuelle sænketunnel under Samsøbælt kan ikke føres ind til Røsnæs Rev; ja den kan ikke en gang føres til vestenden af Røsnæs, fordi stigestrækningen fra den dybende da måtte blive meget stejl. Derfor må stigestrækningen have anselig længde. I den foregående artikel er det vist, hvordan tunnelen med 17‰ stigning kan føres frem til et sted ret syd for Røsnæs. Derfra kan linien føres videre et par km som en delvis åben, men mest lukket rampe i en dæmning (altså en art tunnel, men ikke en sænketunnel)



lidt uden for kysten forbi Røsnæs' yderste parti, som er meget særpræget naturskønt landskab, og som for øvrigt er fredet.

Forbindelsen kommer da skråt i forhold til kysten frem til terrænniveau ved eller i det lave flade landareal, der for ret nylig har været et sund mellem det omtalte bakkede parti ved Røsnæs' yderende og det egentlige Røsnæs.

Øst for dette område hæver Røsnæs' moræner sig stejlt op til store højder, til ca. 60 m, langs Kalundborg Fjord. Nærmere ved nordsiden er der jævne stigninger til det lavere moræneland langs nordkysten. Det er dannet ved en anden moræneopskydning; den er faktisk adskilt fra den sydlige moræne ved et dalstrøg, der strækker sig jævnt i vest-øst-retningen.

En jernbane kan let føres fra det omtalte lave land og skråt langs højdekurverne i nærheden af Krogebæk, og den kan fortsætte næsten horisontalt hele vejen på langs ad Røsnæs. Højeste punkt kan godt holdes under 35 m over havet. Hvis banen her anlægges i en udgravning, skal den kun op til ca. 25 m-niveauet.

Banen kan endda uden særlig store ekstra omkostninger fremføres på en kortere eller længere strækning som en overdækket grav, dvs. en tunnel, der ligner den, der nu bygges i 4-5 km længde i Rhindalen som led i den nye hurtigbane mellem Mannheim og Stuttgart – ikke af banetekniske grunde, men for at undgå, at banen skæmmer landskabet.

En sådan tunnelstrækning for

Røsnæsbanen i nærheden af Aagerup kan medføre, at Røsnæs-halvøen ikke generes eller skæmmes af moderne trafik anlæg.

Længere mod øst føres banen i en svag kurve mod sydøst. Den går tæt syd om Lerchenfeldt og videre gennem jævnt terræn til Holbæk-landevejen øst for Kalundborg. Her må et tømmerlager flyttes og et par villaer ryddes.

Efter en underføring fortsætter banen gennem et kolonihaveområde og i en efterhånden østdrejende bue til sammenløb med jernbanen noget syd for Stejlbjerg.

Her kan der anlægges et terminalanlæg for omladning af bilerne fra bane til vej.

I tilslutning til bil-terminalanlægget kan der anlægges en egentlig jernbanestation. Den nuværende

Kalundborg station kan da nedlægges, ligeså ca. 2½ km jernbane mellem stationen og de nye anlæg. Derved kan der frigives plads til en bred øst-vest-vej, som kan få stor betydning for Kalundborgs fremtidige vækst.

Hele den skitserede jernbaneforbindelse på langs ad Røsnæs vil blive 19 km lang.

Udført som enkeltsporet bane vil det koste omkring 200 mill. kr. efter det prisniveau, der ligger til grund for prisniveauet for de øvrige anlæg.

Samsø-banen

Den gennemgående jernbaneforbindelse mellem terminalanlæggene ved Kalundborg og Tranbjerg og mellem København og Århus, nødvendiggør også bygning af en bane mellem sænketunnelerne øst og vest for Samsø. Strækningen må blive 9 km mellem sænketunnelernes munding. Deraf kan strækningerne nær Samsøs kyst udføres som åbne eller helst overdækkede ramper, altså simple tunneler.

Distancen over land bliver 8 km.

Godt 1 km syd for Brundby kan der anlægges en station, mest af hensyn til tog-overhalinger her, 40 km fra Kalundborg og 35 km fra Odder.

Stationen kan også tjene Samsø, hvis enkelte af togene standser undervejs.

Det kræver lange stationsspor; og da sænketunnelerne bør være dobbeltsporede, fordi der ikke kan spares meget ved at dimensionere dem for blot ét spor, bør banen over Samsø være dobbeltsporet helt igennem.

Den vil koste omkring 100 mill. kr. efter det for prisberegningerne i øvrigt tilgrundliggende prisniveau.

Hele banesystemet mellem terminalerne øst for Kalundborg og sydvest for Århus – i alt ca. 90 km – må komme til at koste 1900 + 200 + 100 + 200 + 250 mill. kr., sammenlagt omkring 2650 mill. kr.

Terminalanlæggene

Terminalanlæggene ved Kalundborg og Århus kan udføres efter omtrent samme grundplan som skitseret for terminalanlæggene ved Korsør og Nyborg.

Der er rigelig plads både ved Kalundborg og Tranbjerg. Bl.a. derfor er der grund til at dimensionere anlæggene her rigeligt. Længden af sporene og perronerne mellem dem kan være 900 m. Derved bliver det muligt at ekspedere tog med meget stor længde.

Men de fleste tog vil sikkert blive korte. De kan ekspederes fra midten af anlægget, hvis der laves op/nedkørsler direkte fra og til den midterste halvdel af anlægget.

Lægges byggeomkostningerne for terminalanlæggene og diverse mindre anlæg til de ovennævnte beløb, må de samlede udgifter til de faste anlæg for hele Kattegatsforbindelsen komme til at andrage omkring 3000 mill. kr. Det er som sagt efter prisniveauet for en halv snes år siden.

Forbindelsen mellem Sjælland og Jylland vil altså koste en del mere end forbindelsen mellem Sjælland og Fyn.

Men de to forbindelser er – uanset om de bygges samtidigt eller successivt – ikke alternativer. De komplementerer hinanden.

Selv tilsammen vil de ikke koste nær så meget som en broforbindelse over Storebælt alene.

Et eller to spor

Biltransportbanen mellem terminalerne ved Kalundborg og Århus er i det foregående skitseret som delvis tosporet og delvis enssporet, omend med en bred tracé for mulig senere udbygning med et ekstra spor.

Men i det lange løb må hele strækningen udbygges til dobbeltspor af hensyn til større kapacitet, men navnlig af hensyn til en helt regelmæssig drift til enhver tid.

Det kræver ca. 65 km ekstra spor.

Selv om tracéen for det laves i starten, vil det koste et anseligt beløb, som – senere – må lægges til de forannævnte beløb.

Hvis det sker fyldest, melder der sig det fantastiske perspektiv, at man en skønne dag kan etablere en dobbeltsporet bane helt fra Kalundborg til København.

Det kræver et ekstra spor fra Kalundborg til Hvalsø (hvorfra der allerede er dobbeltspor til København), ca. 60 km.

Et sådant spor kan eventuelt anlægges som en helt ny, enssporet bane syd om Holbækbuen fra Knapstrup til Tølløse eller som en selvstændig bane helt til Hvalsø, 30 km strækning. Distancen reduceres da med næsten 10 km.

Denne bane kan anlægges for store hastigheder. Den kan da skabe grundlag for hurtig, gennemgående fjerntrafik for de egentlige jernbanetog og evt. for enkelte af de biltransporterende tog direkte mellem København og Århus.

Men alt dette er unødvendigt for de initiale biltransporter mellem Østdanmark og Nordvestdanmark direkte, så det bør ikke prismæssigt medregnes i de aktuelle planer om et biltransportsystem over den nordlige del af Bæltet.

Utryghed

Den økonomiske krise, som i disse år har ramt de vestlige lande, og herunder som bekendt også Danmark, har ikke netop befordret den almindelige befolknings tryghed i hverdagen.

Den megen snak om atomraketter, den fortsat stigende arbejdsløshed, som truer mange befolkningsgrupper i samfundet, kontroverser mellem politi og BZ-brigader (alene udtrykket brigade antyder noget ikke særlig behageligt), de i skrivende stund pågående arbejdsnedlæggelser i havnene og den for tiden løbende fiskerikonflikt mellem Danmark og stort set resten af Vesteuropa er blot nogle af tendenserne i tiden, som medvirker til at øge utrygheden.

Vi tror, at de pågående aftale- og overenskomstforhandlinger heller ikke medvirker til at øge trygheden i samfundet. Mange såvel i den private som i den offentlige sektor ser sikkert med bekymring på udsigten til en eventuel storkonflikt med de økonomiske belastninger, dette kan få for den enkelte, og i den givne økonomiske situation ovenikøbet uden at der er udsigt til, at de økonomiske ofre vil kunne medføre væsentlige forbedringer hverken på kort eller langt sigt.

Tjenestemænd har som bekendt ikke strejkeret, og COIs medlemskreds har derfor ikke nogen risiko for at blive indblandet i en lovlig varslet strejke.

COI blev efter aktionen den 15. marts 1979 stærkt kritiseret af andre organisationer i den offentlige sektor for ikke at have en helt entydig holdning til aktioner bestående i ulovlige arbejdsnedlæggelser.

Risikoen for lignende kritik vil vi gerne på forhånd afværge bl.a. ved nærværende, som er skrevet før påbegyndelsen af forhandlingerne med finansministeren.

I det omfang det af COIs kompetente forsamlinger findes nødvendigt, vil COI kunne medvirke ved lovlige demonstrationer m.v. (d.v.s. demonstrationer m.v., som ikke medfører arbejdsnedlæggelser eller andre brud på love eller regler).

Andre aktionsformer end demonstrationer kan naturligvis også tænkes anvendt – om COI vil kunne medvirke vil helt afhænge af, om den pågældende aktionsform er inden for eller uden for lovgivningens grænser, idet COI under ingen omstændigheder vil medvirke til aktioner, som indebærer ulovligheder.

Til erkyndigelse for omverdenen – og til beroligelse for vore medlemmer – kan det derfor slås fast, at uanset hvordan situationen omkring aftaleforhandlinger m.v. end måtte udvikle sig, så vil man ikke komme til at opleve COI opfordre til ulovlige handlinger.

COI vil ikke medvirke til at øge den almindelige utryghed i samfundet.

Vedtægtsudvalget startet

Ved COIs repræsentantskabsmøde den 3. og 4. november 1982 besluttede man som tidligere omtalt her i COI-nyt at nedsætte et vedtægtsudvalg til fortsættelse af det arbejde, som blev udført i det tidligere strukturudvalg.

Vedtægtsudvalget afholdt sit første møde den 23. december 1982 med en dagsorden på otte punkter, heriblandt spørgsmålene om nedsættelse af et antal underudvalg.

Vedtægtsudvalget besluttede at nedsætte tre underudvalg, nemlig

- et underudvalg til behandling af spørgsmål om ressourcer og økonomi (økonomiudvalget)
- et underudvalg om informationsvirksomhed m.v. (informationsudvalget)
- et underudvalg om kursus- og oplysningsvirksomhed i øvrigt (oplysningsudvalget).

Økonomiudvalget

Som formand for økonomiudvalget udpegede man Johan Overgaard, der er næstformand i Dansk Postforbund og medlem af vedtægtsudvalget.

De øvrige medlemmer udpeges således:

- et medlem udpeges af Dansk Postforbund
- et medlem udpeges af organisationerne i DSB i forening
- et medlem udpeges af politioorganisationerne i forening
- et medlem udpeges af Dansk Fængselsforbund, Dansk Toldtjenestemandes Forbund, Landsbygraver-

foreningen og Forsvarets Civil-etat i forening

- et medlem udpeges af valggruppen.

Konsulent Hans Hækkerup er udpeget som sekretær for økonomiudvalget.

Økonomiudvalgets opgave er inden den 29. august 1983 til vedtægtsudvalget at aflevere en redegørelse og forslag om et evt. nyt forbunds behov på kortere og længere sigt for:

- personalemæssige ressourcer
- lokalemæssige ressourcer
- maskinmæssige ressourcer m.v.
- kontingentforpligtelser m.v.
- økonomiske konsekvenser af de foregående punkter
- etablering af startkapital
- kontingentstørrelse for den første kongresperiode (forudsætningsvis 1984-88).

Informationsudvalget

Som formand for informationsudvalget udpegedes næstformanden i Dansk Politiforbund, Tommy Agerskov Thomsen, der ligeledes er medlem af vedtægtsudvalget.

De øvrige medlemmer udpeges efter samme mønster som beskrevet under økonomiudvalget.

Som sekretær for udvalget er udpeget sekretær Torben Hansen, COIs sekretariat.

Informationsudvalgets opgave er inden den 1. juli 1983 til vedtægtsudvalget at aflevere en redegørelse indeholdende en beskrivelse af og gruppens



Sekretær Knud Jørgensen.

overvejelser og forslag vedrørende et evt. nyt forbunds behov på kortere og længere sigt for:

- informationsvirksomhed generelt
- udgivelse i 12 numre årligt af et fagblad på 32 sider (i 60.000 eksemplarer)
- økonomiske konsekvenser af de foregående punkter.

Oplysningsudvalget

Som formand for oplysningsudvalget blev udpeget sekretær Ib Bjarndahl, der er medlem af vedtægtsudvalget og i øvrigt sekretær i Dansk Jernbaneforbund.

Sekretær Knud Jørgensen, COIs sekretariat, er udpeget som sekretær for oplysningsudvalget.

Oplysningsudvalgets opgave er inden den 1. august 1983 til vedtægtsudvalget at afgive en redegørelse indeholdende en beskrivelse af behov m.v. samt gruppens overvejelser for forslag for:

- oplysnings- og kursusvirksomhed generelt
- økonomiske konsekvenser.

Der er i begyndelsen af januar måned 1983 udsendt meddelelse til de tilsluttede organisationer om underudvalgenes etablering, og det forventes, at udvalgene allerede inden udgangen af januar vil have afholdt deres første møder, og det er hensigten, at vi her i COI-nyt løbende vil orientere om udviklingen såvel i vedtægtsudvalget som i underudvalgene i det omfang, som det måtte være muligt.

Sektionerne

Vedtægtsudvalget drøftede ved sit første møde, på hvilken måde arbejdet med opbygningen af de forudsatte fem sektioner vil kunne iværksættes.



Vedtægtsudvalget: f.v. Niels Juul, Tommy Agerskov Thomsen, Ib Bjarndahl, Søren Andersen (formand), P. H. Nielsen og Johan Overgaard.

Vedtægtsudvalget besluttede at udsende en henstilling til de tilsluttede organisationer om straks at etablere arbejdsgrupper til bearbejdelse af dette emne, der bl.a. vil indeholde spørgsmål som sektionsvedtægter, sekretariat og økonomi m.v. i forbindelse hermed.

Desuden vil hver af de tilsluttede organisationer blive anmodet om at overveje, på hvilken måde beslutningspro-

cessen i den enkelte organisation kan gennemføres (det involverer naturligvis specielt vedtægter m.v. i organisationerne).

Det besluttedes endelig at anmode om tilbagemelding pr. 1. april, 1. juni og 1. august 1983 om udviklingen i arbejdet med sektionsopbygningen.

Afslutningsvis drøftede vedtægtsudvalget principperne for kontingentop-

krævningen i et nyt forbund, da dette ville skulle indgå dels i økonomiudvalgets overvejelser og dels overvejelserne omkring opbygningen af sektionerne.

Der er berammet yderligere 9 møder i vedtægtsudvalget frem til udgangen af september måned 1983, idet det er forudsat, at vedtægtsudvalget skal aflevere sin redegørelse til forretningsudvalget senest den 1. oktober 1983.

Stillingsvurderingsrådet

Stillingsvurderingsrådet etableredes i 1969/70 som en udløber af arbejdet i tjenestemandskommissionen af 1965, idet man havde konstateret et behov for en mere systematiseret vurdering af stillinger i staten.

Rådet fik til opgave at igangsætte og koordinere anvendelsen af stillingsbeskrivelser samt systematisk stillingsvurdering og personalebedømmelse inden for staten, folkeskolen og folkekirken. Som bekendt har rådets arbejde medført, at der er etableret et egentligt stillingsvurderingssystem (godkendt af rådet i 1976), medens man aldrig har fået taget hul på spørgsmålet om personalebedømmelse. Da der imidlertid siden 1969 er udviklet en række (forskellige) personalebedømmelsessystemer tilpasset de enkelte etatsområder, er det da også meget muligt, at der ikke findes noget behov for et generelt personalebedømmelsessystem for hele statsområdet.

Det har undertiden vist sig vanskeligt for nogle ansatte at skelne mellem stillingsvurdering og personalebedømmelse, hvorom man populært kan sige, at man ved stillingsvurdering vurderer »stolen«, medens man ved personalebedømmelse vurderer den person, som sidder på stolen.

Stillingsvurderingsrådet er sammensat af repræsentanter for ministerier og styrelser samt repræsentanter for organisationerne (COI (2), COII, AC, LC, LO (2) og FTF).

Rådet er forudsat at skulle fungere helt uafhængigt af parterne (finansministeriet, lønnings- og pensionsdepartementet, på den ene side og personaleorganisationerne på den anden), hvilket er af helt afgørende betydning, da ingen ville kunne have tillid til stillingsvurderingssystemets objektivitet og neutralitet, hvis en af de lønfor-

ensidig indflydelse på vurderingsarbejdet og dermed udfaldet af en given undersøgelse.

For at markere Rådets uafhængighed af f.eks. lønnings- og pensionsdepartementet har Rådet sit eget selvstændige kontonummer i finansloven, ligesom det sekretariat, som forestår stillingsvurderingsundersøgelserne, er knyttet til Rådet og ikke til lønnings- og pensionsdepartementet.

Konsulent Sv. Reiermann, lønnings- og pensionsdepartementet, er formand for stillingsvurderingsrådet, og egentlig kunne man godt hævde, at det er i strid med de høje krav til Rådets neutralitet, at formanden stilles til rådighed af finansministeriet, men det har ikke i COI givet anledning til betænkeligheder i praksis. Skulle der nogensinde opstå en situation, hvor man kunne sætte spørgsmålstegn ved formandens neutralitet, måtte det naturligvis tages under overvejelse at forlange formanden udpeget uden for parternes kreds (f.eks. en dommer, som det f.eks. er tilfældet i Arbejds miljørådet), men det er som nævnt ikke aktuelt.

COI er repræsenteret i Stillingsvurderingsrådet ved formanden, Aage Andersen, og næstformanden, Fleming Bay-Jensen.



Konsulent Sv. Reiermann.

Rådet er i de senere år gået over til kun at holde et enkelt møde om året, hvilket betyder, at en række løbende spørgsmål af mere praktisk karakter behandles i det centrale stillingsvurderingspanel, hvori COI er repræsenteret ved sekretær Knud Jørgensen.

Rådets seneste møde afholdtes den 25.10.1982, hvorunder det oplystes, at der p.t. verserer 17 undersøgelser omfattende godt 2400 stillinger.

Ved mødet drøftede man forløbet af undersøgelsesarbejdet siden sidste møde samt en række forhold af mere principiel karakter.

Rådets formand gav om de praktiske forhold udtryk for, at afgrænsningen af undersøgelser burde kunne ske hurtigere og mere præcist, hvilket COI gerne vil medvirke til under den bestemte forudsætning, at det fortsat er parterne, d.v.s. finansministeriet og vedkommende centralorganisation, der skal foretage afgrænsningen.

Formanden nævnte endvidere, at der var forekommet tilfælde, hvor man i lokale paneler havde ønsket medtaget personalebedømmelsessynspunkter, hvilket systemet ikke er forudsat at skulle kunne tage højde for, men i nogle tilfælde havde man i vurderingsrapporten omtalt problemet til oplysning for de forhandlingsberettigede parter.

Desuden nævntes problemer vedrørende tilfælde, hvor en styrelse havde stillet større uddannelseskrav end nødvendigt for bestridelsen af arbejdet, og altså også større end de uddannelseskrav, som er godkendt for vedkommende stilling, hvilket udelukkede ellers velkvalificerede ansøgere.

COI har smertelige erfaringer på netop dette område, og COIs formand, Aage Andersen, fjøede da også til, at det ikke alene udelukkede kvalificerede ansøgere, men også medførte, at

der ikke blev taget hensyn til uddannelsen ved lønfastsættelsen.

Herudover drøftedes (på ny), en vis justering af systemet, herunder en sproglig tydeliggørelse af systemets faktorer, hvilket vil kunne lette anvendelsen af systemet.

COIs formand, Aage Andersen, gav herom udtryk for, at COI kunne tilslutte sig, at man ser på systemet, men at der ikke er behov for mere grundlæggende ændringer. Et justeringsarbejde vil kræve nogle ressourcer, men man måtte tilgodese, at der sideløbende kan foretages undersøgelser.

Aage Andersen foreslog, at man

lader det centrale vurderingspanel være det forum, som skal se på en justering af systemet.

Dette arbejde vil formentlig kunne påbegyndes efter sommerferien 1983 og forudsættes afsluttet inden aftaleforhandlingerne i 1985.

Aage Andersen gav under mødet sluttelig udtryk for, at organisationerne i højere grad bør inddrages i fastlæggelsen af den rækkefølge, hvori undersøgelserne skal gennemføres, hvilket der hos Rådets formand var forståelse for.

Rådets næste ordinære møde afholdes i oktober måned 1983.

Nyt fra A-kassen

9.168 medlemmer

Med virkning fra den 1. januar 1983 er COI-organisationernes 4.939 medlemmer i Funktionærernes Arbejdsløshedskasse overflyttet til Statstjenestemændenes (COI) og Telefonstandens Arbejdsløshedskasse.

Den nye arbejdsløshedskasse har nu pr. 1. januar 9.168 medlemmer, der fordeles sig således på medlemsorganisationer:

Telefonstanden	4.229
Dansk Postforbund.....	1.989
Dansk Jernbaneforbund.....	2.270
Dansk Lokomotivmands	
Forening	573
Vagtmestre u/domstolene	3
Landbohøjskolen	49
Rigshospitalet	23
Statens Samlinger.....	32
I alt	9.168

Heraf er de 104 efterlønsmodtagere og omkring 55 arbejdsløse.

Samtidig er der åbnet mulighed for at statspedellerne og tjenestemændene ved Den kgl. Mønt fremover kan blive medlemmer af arbejdsløshedskassen.

Optagelse og udmeldelse

Ved optagelse i arbejdsløshedskassen skal medlemmet indsende en optagelsesbegæring, der kan fås hos tillidsmanden/afdelingskassereren. Begæringen indsendes i underskrevet stand til arbejdsløshedskassen.

Ved overflytning fra en anden arbejdsløshedskasse medsendes fraflytningsbevis fra den hidtidige arbejdsløshedskasse og medlemsbevis (medlemsbog).

I arbejdsløshedskassens vedtægter står, at udmeldelse kun kan finde sted, når skriftlig anmeldelse er sket til kassens ledelse med mindst en måneds varsel til udgangen af en måned. Udmeldelsesblanket kan fås hos tillidsmanden/afdelingskassereren.

Alle henvendelser vedrørende a-kassespørgsmål bedes fremover rettet til Statstjenestemændenes (COI) og Telefonstandens Arbejdsløshedskasse, Bredgade 21, 2., 1260 København K. Tlf. (01) 14 33 00.

Kravene afleveret



TFU's formand Aage Andersen (th) og sekretariatsleder Børge Christensen COII under fremlæggelsen af TFU's krav.

På et pressemøde torsdag den 30. december offentliggjorde TFU de overenskomstkraav der samme dag var afleveret til Finansministeren.

TFU's formand Aage Andersen sagde under fremlæggelsen at helt afgørende for om der kom en aftale i stand var, om TFU kunne få en garanti for, en parallel lønudvikling mellem det offentlige og det private område.

Aage Andersen gjorde det ligeledes klart, at man gik til de kommende forhandlinger med Finansministeren med det formål at få en aftale, og han forventede derfor at man ikke kom og truede tjenestemændene med at ville ophøje overenskomstforslagene til lov.

TFU's krav er opdelt i generelle og specielle krav. De generelle ser således ud:

1. Der må skabes garanti for en parallel lønudvikling mellem det private og det offentlige område i aftaleperioden.

2. Udmøntning af taktreguleringens forhandlingsdel.
3. Generel forhøjelse af lønninger m.v.
4. Arbejdstidsnedsættelse med fuld lønkompensation. Af hensyn til beskæftigelsen gennemføres arbejdstidsnedsættelsen med fuld personalekompensation.

5. Afsættelse af beløb til:

- a) omklassificeringer m.v.
- b) regulering af godtgørelsessatserne for arbejde uden for normal arbejdstid og udvidelse af tidsrummet for honorering af lørdag-/mandagstjeneste og aften-/nattjeneste
- c) justering af stedtillægsordningen
- d) forbedring af aftaler om merarbejde og godtgørelse herfor
- e) forbedring af barselsorlovs- og adoptionsorlovordningerne
- f) gennemførelse af visse særlige krav.

De i punkt f nævnte særlige krav indeholder bl.a. forslag til ændringer i arbejdstidsaftalen, natpenge/søn- og helligdagsgodtgørelsen, feriereglerne og rådigheds- og arbejdsbestemte tillæg m.v.

Udgives af statstjenestemændenes Centralorganisation I, Bredgade 21, 1260 København K.

Ansvarshavende redaktør:
Aage Andersen.

Oplag: 60.500.

Tryk: Skou & Madsen.

Den gamle smed fortæller

Der er ikke meget, der kan sammenlignes med at få fortalt en god historie. Det er lige ved, at selv TV-apparatet kan få lov til at spare på strømmen, når vi for alvor har noget at fortælle hinanden.

Det gælder vist os alle, men børnene har nu et umætteligt behov for personlig kontakt og en nysgerrighed, der omfatter hele verden – forfra og bagfra og lige nu og der var engang...

Kan du huske, når der blev fortalt, eller læst for dig, da du var lille? Bedst var det nok at sidde på skødet og se billeder samtidig. Det kunne være noget med fortryllede prinser og smukke prinsesser og drager med mindst 4 hoveder hver. Men det var også spændende at høre om naturen og om fremmede lande og om gamle guder og sagn.

Små børn har brug for at forstå sig selv og deres omverden. De kan næsten ikke få nok brændstof til fantasien og følelsen og forstanden. Det er godt for dem, hvis de kan se os og følge os. Det er livsnødvendigt for dem meget tidligt i livet at være tæt på jævnaldrende og udvikle sig sammen med dem. Men perspektivet – helt ud til horisonten og bagud i historien – må vi voksne være med til at give dem. Ved at fortælle og læse for dem. Og det er da heldigvis noget, vi også selv har vældig godt af.

Kan du huske, da du blev lidt større, fra 7-8 års alderen måske, at du kunne plage din mor og far eller dine bedsteforældre for at få dem til at fortælle om deres egne oplevelser som børn? Måske har dine børn (eller børnebørn) det på samme måde? Vi har allesammen behov for en rød tråd til at forbinde vores eget lille liv med andres. Og ikke mindst med vore nærmeste og dem, vi i øvrigt føler os solidariske med. Der er ikke noget, der kan gribe os

som nære, jævne fortællinger om de såkaldt almindelige menneskers hverdag og arbejde.

Forlaget SOC, der har udgivet 3 bind arbejdererindringer, har nu udsendt sin første børnebog (nr. 4 i serien), »Den gamle smed fortæller«. Den bygger på Hjørring-smeden Hjalmar Pedersens erindringer. Han blev født i 1884 og fortæller om sin opvækst i et fattigt arbejderhjem, om sin læretid og om årene som smed og smedemester i første halvdel af dette århundrede.

Han fortæller ligetil og uden svære ord; det er lige ved, man føler sig i stue med ham:

»Nu var jeg blevet 11 år og skulle have fast plads. Jeg skulle hjemmefra og ud at være vogterdreng på en gård.



Der var 24 køer at passe, så jeg havde nok at lave. Jeg skulle trække dem ud i marken om morgenen og hjem om aftenen. Så snart køerne var tøjret, skulle jeg hjem. Konen og pigerne var allerede i gang med at luge roer, jeg skulle hjælpe dem med roerne. Jeg sov i en halm-seng sammen med vogteren. Da det blev vinter, var det så koldt i kammeret, at der lå is på sengetøjet. Jeg frøs, så tænderne klappede i munden på mig, når jeg gik i seng. Jeg var ikke så glad ved at dele seng med røgteren, for han havde pukkelryg. Så fik jeg lov til at sove sammen med en af pigerne. Hun

havde en dobbeltseng, og der var varme på værelset. Hun var ringforlovet. Hun sagde, at jeg var hendes kæreste nummer to. Vi sov varmt og dejligt. Hver aften kyskede hun sin lille kæreste godnat, før vi sov ind.»

Tænk, hvad bare disse få linier i bogen kan give af viden, oplevelse og samtale. Hvordan var det, da morfar og mormor var børn? Og da mor og far var 11 år?

Levende fortælles der om fadrens arbejde på slagteriet, om Hjalmar soldatertid, hans oplevelser med regnelæreren og med det omrejsende cirkus m.m.m.

Inge Kirstine Jørgensen og Henrik Guldsø Nielsen, der har bearbejdet Hjalmar Pedersens erindringer, nævner i forordet, at bogen må kunne bruges i skolen på 3.-5. klassetrin. Jeg tror også, børn i den alder selv vil kunne læse den – for eksempel i dansktimer.

Den er ganske vist på visse punkter – især når det gælder Hjalmar forhold til fagforeningen – meget »kort for hovedet«. Og tegningerne vil utvivlsomt sige mindre børn mest. Men jeg er ikke i tvivl om, at den helt naturligt vil kunne bruges som supplement – eller som oplæg – hvis klassen arbejder med et emne, der berører børns opvækstvilkår før og nu eller udviklingen på arbejdspladserne.

Jeg håber, forlaget får held med dette første forsøg med en børnebogudgivelse. Min bedste anbefaling og de varmeste ønsker skal i hvert fald følge bestræbelserne for at give arbejdernes historie en plads i børnenes bevidsthed.

Henrik Sidenius.

Hjalmar Pedersen: »Den gamle smed fortæller«. 40 sider. Illustreret af Mirja Tuxen. Kr. 45,-. Stort format. Forlaget SOC.

Tidligere direktør for Socialforskningsinstituttet, Henning Friis, anmelder Bent Hansens bog »Lighed er frihed«.

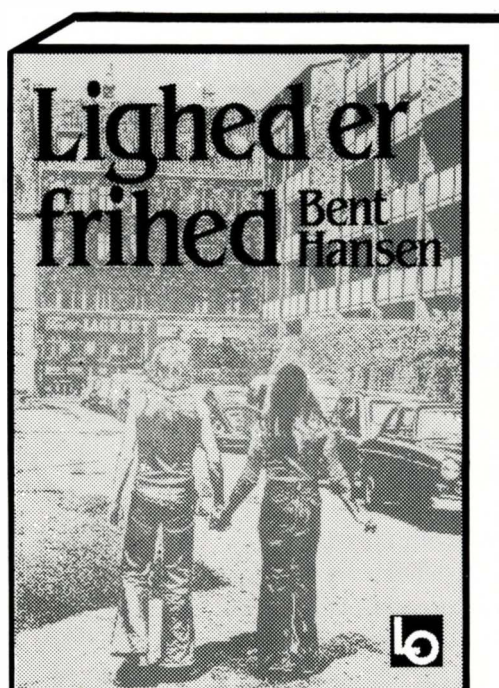
LO har gjort noget for danske forhold usædvanligt ved at udgive en bog om en offentlig betænkning. Den hedder »Lighed er frihed« og redaktør Bent Hansen sammenfatter heri resultaterne fra den store Lavindkomstkommission, hvis afsluttende betænkning er udkommet i 1982.

Det var naturligt, at Bent Hansen blev dens formand. Bent Hansen skrev i slutningen af 60'erne bogen »Velstand uden velfærd«, som gav inspiration til et lavtlønsudvalg i SiD og en socialdemokratisk lighedskommission. På baggrund heraf nedsatte den socialdemokratiske regering så Lavindkomstkommissionen, der kom i gang i 1977. Kommissionens medlemmer kom fra fagbevægelsen, arbejdsgiverne og en række ministerier m.v. Den fik til opgave at belyse fordelingen af indkomster og andre uligheder i det danske samfund med hensyn til beskæftigelse, uddannelse, arbejdsvilkår, indflydelse, boligstandard og helbredsforhold. Den skulle først og fremmest beskæftige sig med forholdene for den erhvervsaktive del af befolkningen.

Overskuelig

Kommissionen skulle så analysere de forhold, der bevirker ulighederne i samfundet, og den skulle pege på, hvad der kan gøres for at komme frem til en mere ligelig fordeling af samfundets produktionsresultater.

Bogen »Lighed er frihed« som kan fås gennem LO, er rimelig let læst med overskuelige talopstillinger og grafiske afbildninger. Den egner sig godt til studiekredsarbej-



de. Selve Lavindkomstkommissionens store betænkning er i øvrigt et smukt værk, som det vil være praktisk at have ved hånden i studiekredsene. Den kan fås for 30 kr. gennem boghandlerne.

At der er store indkomstforskelle, ved vi alle, men det er nyttigt at få tallene på bordet. Den bedst stillede tiendedel af befolkningen tjente i 1979 ca. ¼ af de samlede indkomster, mens den dårligst stillede tiendedel tjente 2 pct. af indkomsterne. I løbet af 70'erne skete der en vis udjævning af indkomsterne, men afstanden er stadig meget stor, også når der tages hensyn til skatterne, som kun bevirker en beskedent omfordeling. I Danmark opkræves indkomstskatter af ret små indtægter, samtidig med at momsens venter den tunge ende nedad.

Arbejdsløsheden

Flertallet af de ikke-faglærte kvinder er placeret i bunden af indkomstskalaen, uanset den forbedring af kvindelønningerne i forhold

til mandslønningerne der skete op til 1977. Dårligt ligger også den store gruppe af kvindelige servicearbejdere inden for såvel det private som det offentlige område – herunder med pasning af børn og ældre. Kvindernes lave indkomster skyldes ikke blot deres lønninger, men også deres mindre beskæftigelsesomfang.

I det hele taget understreger Lavindkomstkommissionen det, at det ikke alene er lønningerne, der er bestemmende for årsindkomsterne; beskæftigelsesomfang er en næsten lige så vigtig faktor. Det skyldes arbejdsløsheden, som rammer både mænd og ikke mindst kvinderne. Og det skyldes de mange kvinder med deltidsarbejde, som dog i et vist omfang er selvvalgt.

Enlige kvinder

Husstandsindkomsten efter skat og under hensyn til husstandens størrelse (og boligudgift) er afgørende for den enkeltes og familiens forbrugsmuligheder. Kommissionens materiale viser, at ved siden af per-

Intercity vogne moderniseres

soner udø af erhverv findes lave forbrugsmuligheder særlig hyppigt hos enlige kvinder med børn og hos ikke-faglærte med børn, særlig når kun den ene ægtefælle er i erhverv.

Lavindkomstkommissionen har som nævnt også ud over indkomstforholdene set på andre udtryk for uligheder i levekår. Her har man kunnet bygge på Socialforskningsinstituttets undersøgelse af levevilkårene i den danske befolkning. Blandt personer i erhverv er de ikke-faglærte arbejdere dårligere stillet på næsten alle områder end andre grupper. De har dårligere helbred, bolig, uddannelse, beskæftigelse og arbejdsmiljø.

Strategi

Bent Hansen afslutter med kommissionens politiske overvejelser og forslag med henblik på en ligeligere fordeling. Her har erhvervs- og arbejdsmarkedspolitik stået i centrum sammen med uddannelsespolitik, skattepolitik, socialpolitik og boligpolitik. Der har været enighed om mange konkrete punkter, men også, som man skulle vente, stærke principielle uenigheder mellem LO-siden og arbejdsgiversiden, der er kommet med supplerende udtalelser. I bogen gengives det forslag til en lavindkomststrategi, som blev fremsat i kommissionen fra lønmodtagersiden. Dette forslag kan sammen med kommissionens øvrige politikforslag danne grundlag for en bred drøftelse i arbejderbevægelsen om den fremtidige lighedspolitik. Det er der i høj grad brug for.

Henning Friis.

Bent Hansens bog »Lighed er frihed« kan rekvireres gennem LO's pjeceafdeling, Rosenørns Allé 12, 1970 København V., tlf. 01-35 35 41. Pris: 30 kr.

En modernisering af materiellet i Intercity togene er nu indledt. Det sker for ekstraordinære midler stillet til rådighed gennem den såkaldte regularitetsplan, og i første omgang er der tale om 90 vogne. Moderniseringen udføres i et samarbejde mellem Scandia-Randers og centralværkstedet i Århus.

Blandt årsagerne til denne omfattende opgave er, at det stærkt stigende passagertal gennem de seneste år har medført en øget belastning af materiellet. Hovedparten af vognene stammer fra sidste halvdel af 1960'erne, og i det indre blev de fornyet ved overgangen til Intercity trafik i 1974. Nu sker der navnlig en stærkt tiltrængt fornyelse af sædernes betræk, toiletterne bliver renoveret, slide og defekte komponenter i vognene udskiftes, og rustskader bliver udbedret.

En anden vigtig fornyelse er, at vognene får automatisk dørlukning, dørabningshjælp og dørblokering. Den automatiske dørlukning

vil fungere ligesom i regionaltogene øst for Storebælt. Det vil sige, at togpersonalet kan lukke alle døre fra ét sted i toget. Dermed bliver der større mulighed for at sikre en rettidig afgang fra stationerne, og det har stor betydning i forbindelse med DSBs bestræbelser på at forbedre regulariteten.

Dørblokeringen medfører en fastlåsning af dørene ved kørsel med over 10 km/t samt en ekstra sikkerhed mod åbne døre under kørsel. Hvis en dør ikke er lukket ved afgang, vil den automatisk smække i, når toget kører mere end 25 km/t. Under ophold på stationer vil det være nemmere for passagererne at få dørene op i kraft af dørabningshjælpen.

Moderniseringen af de 90 vogne vil strække sig frem til efteråret, og herefter er det meningen at fortsætte med de øvrige Intercity vogne. DSB har i alt 300 af typerne A, B, AB, Bk og BD.



For fagbevægelsen er det et krav, at den økonomiske og politiske indflydelse bliver mere lige fordelt. Det er et krav om øget demokratisering på den enkelte arbejdsplads, virksomhed og i samfundet som helhed. Dette stiller meget store krav til uddannelse af vore tillidsfolk, og det må ikke mindst ses på baggrund af, at problemerne på arbejdspladsen og i samfundet bliver stadig mere kompliceret.

De karakteristiske træk ved den nye teknologiske udvikling er dels den hurtighed hvormed den foregår, dels hvor kompliceret den er blevet, derfor er det blevet eksperterne, der bestemmer, men vi kan ikke stole på eksperternes vurderinger alene, hvis denne udviklingstendens skal modvirkes, og det skal den, må vi i fagbevægelsen være opmærksom på disse tendenser og tage højde for dem i vort uddannelsessystem, for via uddannelsen at få baggrund for at deltage i overvejelser og beslutninger og derved øve indflydelse på selve den teknologiske udvikling.

En betingelse for et velfungerende arbejdsmarked er, at den teknologiske og strukturmæssige udvikling på arbejdspladserne sker i takt med udviklingen af de nødvendige samarbejdsformer. Dette er i virkeligheden en betingelse for, at det nødvendige samarbejde mellem de forskellige grupper på en arbejdsplads overhovedet kan komme op at stå.

Uddannelsen af vore tillidsmænd har været og vil også fremover være baseret på Fagbevægelsens Interne Uddannelsessystem – FIU – hvor vore tillidsfolk har lagt mere fritid og arbejdskraft i at dygtiggøre sig. Landsoplysningsudvalget må derfor bestræbe sig på ved landsdækkende kurser at koordinere den specialviden vore tillidsmænd har

erhvervet sig gennem FIU til en samlet enhed til gavn for foreningen, så vi i takt med ændringerne i arbejdsmarkedsforholdene og i organisationen er parate til at tage opgaverne op og løse dem.

Det her har noget at gøre med effektivisering af oplysningsarbejde i afdelingsregie. Derfor i uge 8 har Landsoplysningsudvalget i samarbejde med AOF udarbejdet et voksenpædagogisk Studiekredslederuddannelse for lederen af oplysningsarbejdet i afdelingen, mdt Ar, Fa, Gb og Kh må sende to repræsentanter. Kursets indhold sætter fokus på at uddanne kursisterne til at kunne arrangere afdelingsmøder til belysning af foreningens faglige virksomhed. Kursusleder bliver konsulent Kirsten Vestergaard, AOF. Ved afslutningen af kurset får hver kursusdeltager et studielederbevis, der åbner mulighed for gennem fritidsloven at få såvel økonomisk som administrativ hjælp til at arrangere studiekredse, møderækker eller andre faglige aktiviteter i afdelingen.

I uge 12 arrangeres på DSB's

Kursuscenter Knudshoved et tillidsmandskursus, hvor foreningens hovedbestyrelse deltager i et program, der målrettet henvender sig til de repræsentanter i afdelingsbestyrelsen, der tager sig af SI-SU arbejdet. Kursusprogrammet vil bl.a. indeholde følgende emner: Samarbejdsstræning, Den nye teknologi kontra teknologiaftalen indgået mellem organisationerne og staten, lyd, vibrationer samt ergonomiske problemer på vor arbejdsplads, og også påkørselsproblematikken vil blive belyst og diskuteret.

Som noget helt nyt henvender Landsoplysningsudvalget sig hermed til DLF's medlemmer, der ikke er bestyrelsesmedlemmer, men har lyst til at høre om og deltage i fagligt arbejde, med et tilbud om et weekend kursus afholdt på DSB's smukke Kursuscenter den 23.–24. april 1983 med ægtefælle. Kursusprisen bliver pr. par kr. 100,00, og deltagerne må selv afgive permissionsdage. Der vil på kurset blive givet en orientering om foreningens faglige virke, løn- og pensionsforhold, arbejdstidsregler og samarbejdsrelationer med andre organi-



sationer m.m. Der vil også blive tid til hyggelig samvær. Tilmeldingslisten vil blive udsendt til afdelingerne.

Efter sommerferien lægger vi ud i uge 32, også på DSB's Kursuscenter, med et tillidsmandskursus, hvor de tre grundelementer bliver kørselsfordelingsarbejde, tillidsmandsarbejde og oplysningsarbejde.

Weekenden 3.-4. september 1983 vil komme til at stå i vore ældre kollegers tegn, idet Landsoplysningsudvalget i samarbejde med bestyrelsen for pensionistforeningen »Trækkrogen« arrangerer et weekend-arrangement for pensionerede lokomotivførere på DSB's Kursuscenter Knudshoved. Arrangementets indhold samt mødetidspunkt, tilmeldingsfrist m.m. vil blive meddelt i DLT senere.

Ruslandsturen 24. september-2. oktober 1983

Landsoplysningsudvalget har sammen med DSB rejsebureau Nørre udarbejdet rejseplan for foreningens Ruslandstur. Med glæde har udvalget modtaget tilbud om, at rejsebureauleder J. J. Rasmussen selv bliver rejseleder for turen. Dette borger for kvaliteten, idet han også ledede foreningens sidste Ruslandstur i 1973 med bravour.

Rejsens pris: kr. 4.000,00 pr. person inkluderer:
alle nævnte rejser med fly og bus
hotelophold i dobbeltværelse med dusche/toilet på 1. kl. hoteller
hulpension
udflugter, entreer og arrangementer nævnt i programmet
dansk rejseleder fra København
samt lokal dansk/skandinavisktalende guide
visum

dansk charterafgift samt oblg. gebyr til Rejsegarantifonden.

Dagsprogram:

24.9.83:

Kastrup afg. kl. 12.25

Moskva ank. kl. 18.30

Efter ankomsten til Moskva er der transfer til hotellet.

25.9.83:

Efter morgenmad byrundtur med bus. Vi besøger bl.a. Den Røde Plads, nye og ældre boligkvarterer, en række bygninger og pladser, samt Moskvas universitet på Lenin-højen.

Om eftermiddagen er der for herrene arrangeret besøg på Moskvas jernbanemuseum og her vil der blive lejlighed til at mødes med russiske jernbanearbejdere.

Imens får damerne lejlighed til at gå på shopping i Moskvas store varehus GUM.

Om aftenen er der arrangeret teaterbesøg.

26.9.83:

Efter morgenmad er der udflugt til Kreml. Under rundgangen besøger vi et par af zarernes gamle kirker samt de berømte samlinger i Kremls rustkammer.

Om eftermiddagen kører vi en tur med Moskvas metro og aflægger også besøg på Sovjetunionens udstilling for økonomi og fremskridt.

27.9.83:

Efter morgenmaden begynder vi vor tre-dages udflugt til Vladimir og Suzdal. Vi kører med bus gennem et afvekslende russisk landskab og passerer små landsbyer med farvestående træhuse.

Vi når frem til Vladimir til frokost og anvender eftermiddagen til rundtur i den gamle bydel med de meget smukke gamle russiske kir-



ker. Vi har endvidere fået arrangeret folkedanseropvisning.

Fra Vladimir er der kun 30 km til Suzdal, hvor vi spiser til aften og overnatter.

28.9.83:

Hele denne dag er helliget besøg i dette levende museum, hvor bl.a. løgkuplede kirker, klostre og paladser fylder den besøgende med skønhedsindtryk og beundring for de gamle russiske arkitekters og håndværkeres dygtighed og kunstneriske sans.

29.9.83:

Efter morgenmad kører vi direkte til Moskva som vi når ved frokosttid. Efter frokosten fortsætter vi med fly til Leningrad.

30.9.83:

Efter morgenmad er der byrundtur i Leningrad med besøg i gamle og nye bydele. Vi ser og oplever bl.a. Nevsky Prospekt, Slotspladsen, Krydseren Aurora samt mange af byens meget smukke bygninger og historiske mindesmærker.

Efter frokost besøger vi Vinterpaladset, hvor en del af verdens måske rigeste kunstsamling kan ses.

Om aftenen er der besøg i cirkus.

1.10.83:

Efter morgenmad er der udflugt til Pavlovsk – et lille men meget smukt slot, hvis interieur har gennemgået en fantastisk restaurering efter slottets ødelæggelse under 2. verdenskrig.

Om eftermiddagen udflugt til Isak-katedralen – med plads til 13.000 mennesker – hvor det store kirkerums pompøse udsmykning ikke kan beskrives – det skal ses.

Resten af eftermiddagen er fri til indkøb m.v.

2.10.83:

Efter frokost transfer til lufthavnen.

Leningrad afg. kl. 17.00

Helsinki ank. kl. 16.50

Helsinki afg. kl. 17.50

Kastrup ank. kl. 18.30.

Der tages forbehold overfor ændringer i programmet.

Der tages ligeledes forbehold overfor prisen, der er kalkuleret på grundlag af de pr. 1.12.82 gældende takster og kurser.

Tilmelding til turen kan ske ved skriftlig henvendelse til foreningens kontor, hvor yderligere oplysninger kan gives. Depositum ved tilmelding skal betales kr. 300,00 pr. person fra 1. juli 1983, hvorfra tilmeldingen regnes for bindende, men det er af største vigtighed, at foreningen modtager indtegningerne så tidligt som det kan lade sig gøre på grund af forudbestilling af hotel-, bus- og flyreservation.

Almindelige betingelser.

Rejserne gennemføres i henhold til de af Danmarks Rejsebureauforening og Forbrugerrådet vedtagne betingelser for deltagelse i selskabsrejser. Disse betingelser udleveres på forlangende.



Depositum

Ved indtegningen betales et depositum på 300,00 kr. fra 1.7.1983.

Restbeløb

Skal være indbetalt senest 1.9.1983.

Afbestilling

Ved afbestilling tidligere end 28 dage før afrejsen tilbagebetales depositum med fradrag af et gebyr på 100,00 kr. pr. person.

Afbestilles en rejse mellem 27 og 14 dage før afrejsen, er det indbetalte depositum fortabt.

Sker afbestilling senere fortabes 50% af rejsens pris samt det indbetalte depositum.

Afbestilling på grund af sygdom

Ved afbestilling på grund af rejse-deltagerens sygdom eller på grund af sygdom eller dødsfald i nærmeste familie tilbagebetales depositum eller rejsens pris minus et ekspeditionsgebyr på 100,00 kr. pr. person. En forudsætning er dog, at der foreligger en lægeattest. Indsendes denne ikke, træder de normale afbestillingsregler i kraft.

Esbjerg Højskole:

Praktiske oplysninger

Der kræves visum til indrejse i Sovjetunionen. Rejsebureauet sørger for viseringen. De bedes aflevere ansøgningsformular, 3 ens pasfotos (sort/hvide) samt Deres pas til rejsebureauet senest 5 uger før afrejsen. Passet tilbageleveres ved indcheckningen i Kastrup lufthavn.

Tilslutningsrabat

Der ydes 35% fra alle provinslufthavne. Tilslutningsbilletter skal bestilles samtidig med indtegningen.

Endvidere er der mulighed for at rejse på »grønne billetter«. Priser og tider opgives af Deres rejsebureau.

Forbundskursus G 1.2

afholdes på LO-skolen i perioden 13.-25. november 1983 for 25 deltagere. Forbundskurset er indfaldsvinklen til den videregående tillidsmandskursusvirksomhed FIU. Det er et kursustilbud for særlig de nyvalgte tillidsmænd, der vil give dem et grundigt kendskab til foreningens fagpolitiske virke. Landsoplysningsudvalget vil personligt tilskrive alle nyvalgte tillidsmænd med orientering om kursets indhold og målsætning.

I slutningen af året vil der blive afholdt en hovedbestyrelses- og formandskonference, hvor dagaktuelle emner vil blive taget op til debat.

De krav der stilles til oplysningsarbejde og uddannelse er store, og det er af største vigtighed, at vi dygtiggør os med et klart fagpolitisk sigte. Derfor er det af stor vigtighed, at afdelingerne afholder medlemsmøder, der belyser foreningens fagpolitiske målsætning.

Med venlig hilsen

Landsoplysningsudvalget

Generationskursus på Esbjerg Højskole for alle aldersklasser.

Den 10. juli-23. juli 1983.

Som noget nyt vil der på Esbjerg Højskole blive arrangeret et generationskursus i sommerferien.

Kurset henvender sig til pensionister, enlige og familier med eller uden børn. Børn skal dog være fyldt 6 år, inden kurset starter.

Det er vor opfattelse, at det vil være udbytterigt at samle alle aldersklasser omkring fælles aktiviteter for at bedre forståelsen generationerne imellem, ligesom det vil være en ny og anderledes måde at holde ferie på.

En stor del af aktiviteterne vil foregå fælles, medens andre aktiviteter vil foregå voksne for sig og børn for sig.

Der vil igennem kurset blive lagt vægt på kreative aktiviteter.

Ligeledes vil en del af tiden blive brugt på at orientere om – og opleve det Sønderjydske område og Esbjergegnen.

Der vil også være perioder til fri disposition.

Som særlig aktivitet for voksne vil der blive nedsat debatgrupper omkring emner som massemedier, skole- og kulturpolitik. Ligeledes vil der blive etableret grupper fælles for større børn og voksne, der beskæftiger sig med henholdsvis musik og dramatik.

Som specielle aktiviteter for børnene vil der blive arbejdet med en boplads, med mulighed for at beskæftige sig med eks. primitiv vævning og lærarbejde.

Nogle aftener vil der blive arrangeret film, folkedans samt kulturelle arrangementer.

Der er efter vor opfattelse lagt op til en oplevelse, som alle vil kunne se tilbage på som noget særligt.

Kurset koster 1.900,- kr. for voksne og 950,- kr. for børn under 14 år.

Der kan søges stats- og kommunestøtte af alle over 18 år.

Alle nødvendige blanketter fremsendes fra Esbjerg Højskole.

Program og tilmeldingsblanket fås ved henvendelse til:

Esbjerg Højskole, Stormgade 200, 6700 Esbjerg. Tlf.: (05) 12 48 88.



Vejlekassen har igen kunnet foretage en forhøjelse af begravelseshjælpen. På repræsentantskabsmødet den 23. november 1982, blev det godkendt at forøge bonustillægget, og da Forsikringstilsynet også har godkendt forhøjelsen, vil det sige, at der – for dødsfald indtruffet efter 1. januar 1983 – vil blive udbetalt en væsentlig højere begravelseshjælp, alt efter medlemmets alder på indmeldelsestidspunktet. På oversigten kan man aflæse de nye ydelser (sidste kolonne).

Er du medlem af *Vejlekassen*? – Er din ægtefælle?

Det kan lade sig gøre endnu, blot man er fast ansat ved DSB og ikke er fyldt 40 år (ægtefæller 50 år).

Kontingentet er fortsat *kun kr. 2,00 pr. måned* pr. medlemskab, og betales ved fradrag i løn eller pension, indtil udgangen af det kalenderår hvori man fylder 70 år.

Tal med den nærmeste tillidsmand, eller med kassens kontor, Parallelvej 17, 2800 Lyngby. Tlf. (02) 87 30 21.

Skriften på væggen!

I øjeblikket, som så ofte før; udråbes det over land og rige, at vi har levet over evne, så nu må vi spænde livremmen ind, nu skal der spares; det virker helt nostalgisk, som til eksempel en gammel julesang. Omkvædet er da også stadig det samme – øgede skatter, forhøjede afgifter, forbrugsbegrænsning bl.a. i form af løntilbageholdenhed, for at hjælpe det betrængte erhvervs-liv.

»Die dumme Dänen«; kender I den! Tjah – tyskerne har altid syntes, at der Dänen, er alt for sagtmødig og ineffektiv efter deres smag, og det passer jo tildels, thi jeg tror ikke der er mange her i vort lille land, der ikke har slugt den der, leve over evne kamel. Der er bare det ved, at det at leve over evne, betinges af at have råd til det!, og hvem har haft det; er det dig eller mig? – nej! – det er de andre!, de der har skjult deres indvundne formuer i ægte tæpper, papirer, i udenlands-

ke banker osv., osv., altså i hvert fald ikke den enlige mor eller folkepensionisten.

Ergo! summa summarum – de der ikke har kunnet leve over evne, skal »som sædvanlig kan man vel nok sige«, betale regningen, for udbytternes evne til at udnytte systemets skattefiduser og afskrivningsregler. Jeg ved ikke hvor mange tjenestemænd, der har haft råd, og – eller evner til at være med i ræset (sikkert meget få); og alligevel er vi »som det plejer van«, igen dem der står først for skud. Vi er dem, der går sidst, og vi er dem, der først skal af med det vi har fået.

Gud ske lov for sportlerne; uden dem, fik statsbanerne aldrig en lokomotivfører, for hvem ville som veluddannet håndværker gå ind til en løn på ca. 6000 kr. pr. md. efter skat, hvis det ikke var fordi sportlerne rettede gevaldig op på beløbet; men nu er det jo spændende hvor meget vi skal straffes denne gang, for at have viet vort liv og tilværelse til statens tjeneste, det får vi at se hen ad vejen »uden ende«, og så kan vi jo så (som vi vel efterhånden er eksperter til) begynde, atter en gang, at kræve vort efterslæb tilbage.

O.K. (die dumme dänen) det er også os; ingen revolution her – idet sagtmødighed; vi må jo finde os i dem »deroppe«; vi har jo selv valgt dem, og det skal somend nok også gå alt sammen, om ikke andet ad H..... til; men skidt, bare det sker i samdrægtighed, så også de der søger skattely ryger med, og det kan jo kun gå *den* vej med højere skatter, øgede afgifter, lavere løn, mindre handel, flere arbejdsløse, flere konkurser, og til sidst statsbankerotten.

Udviklingen i begravelseshjælpens størrelse

Alder ved indmeldelsen	1. jan.	1. jan.	1. jan.	1. jan.	1. jan.	1. jan.
	1960	1975	1977	1979	1981	1983
	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
under 20 år	1850	3200	3700	4600	5100	6000
fyldt 20 år	1800	3100	3575	4440	4915	5770
fyldt 21 år	1750	3000	3450	4280	4730	5540
fyldt 22 år	1700	2900	3325	4120	4545	5310
fyldt 23 år	1650	2800	3200	3960	4360	5080
fyldt 24 år	1600	2700	3075	3800	4175	4850
fyldt 25 år	1550	2600	2950	3640	3990	4620
fyldt 26 år	1500	2500	2825	3480	3805	4390
fyldt 27 år	1450	2400	2700	3320	3620	4160
fyldt 28 år	1400	2300	2575	3160	3435	3930
fyldt 29 år	1350	2200	2450	3000	3250	3700
fyldt 30–34 år	1200	1900	2075	2520	2695	3010
fyldt 35 år	950	1600	1700	2040	2140	2320

(For de medlemmer som i 1960 foretrak kontingentet 1 kr. pr. måned, er ydelserne knapt det halve af ovennævnte).



Rettelse

I DLT nr. 1, 1983, blev der opgivet kontingent til DLF på kr. 1.602,45.

Der er desværre indsnegnet sig en trykfejl, idet det rigtige tal skal være kr. 1.662,45.

Fest i Fredericia

Fredericia afdeling indbyder sine medlemmer og pensionister med damer til vor årlige forårs-, afskeds- og velkomstfest.

Festen afholdes på Hotel Landsoldaten lørdag den 12. marts 1983 kl. 18.00.

Der serveres:

Klar suppe m. boller og urter.
Helstegt svinekam m. sprød svær,
fersken m. gele, svesker, rødkål,
brunede kartofler og hvide kartofler.

Isrand m. frugtsalat – kaffe.

Til natmad serveres lune frikadeller m. kold kartoffelsalat.

Til middagen serveres vin ad libitum + et glas til desserten.

Tilmelding kan ske på tegningslisten der er ophængt på opholdsstuen eller på tlf. 92 46 24.

Fa. afdeling

Thorkild Nielsen

PERSONALIA

Forfremmet til lokomotivfører (18. Irm.)

pr. 1.1.1983

Lokomotivfører (17. Irm.)

C. J. Beckmann, mdt Hg i mdt Hg

V. B. D. Nielsen, mdt Næ i mdt Næ

Forfremmet til lokomotivfører (17. Irm.)

pr. 1.12.1982 efter ansøgning

Lokomotivassistent (10. Irm.)

R. I. Olsen, mdt Gb i mdt Gb

Forfremmet til lokomotivfører (15. Irm.)

pr. 1.1.1983

Lokomotivfører (13. Irm.)

J. B. Olesen, mdt Ar i mdt Ar

C. C. Andersen, mdt Es i mdt Es

Forfremmet til lokomotivassistent (10. Irm.)

pr. 1.1.1983

Lokomotivassistent (9. Irm.)

H. P. T. Wachter, mdt Gb i mdt Gb

Ansæt som lokomotivassistent (9. Irm.)

pr. 1.12.1982

Lokomotivassistent p (9. Irm.)

O. V. Edvardsen, mdt Kh i mdt Kh

Ansæt som lokomotivassistent (9. Irm.)

pr. 1.1.1983

Lokomotivassistent p (9. Irm.)

O. Kondrup, mdt Ar i mdt Ar

S. Poulsen, mdt Ar i mdt Ar

H-J. Johansen, mdt Ar i mdt Ar

T. L. Jensen, mdt Ar i mdt Ar

B. Kirkegaard, mdt Ar i mdt Ar

J. Perto, mdt Ar i mdt Ar

K. B. Hansen, mdt Ar i mdt Ar

F. U. Sivertsen, mdt Ar i mdt Ar

J. S. Christensen, mdt Es i mdt Es

J. U. Boye, mdt Fa i mdt Fa

B. Monberg, mdt Fa i mdt Fa

E. Dejbjerg, mdt Fa i mdt Fa

C. F. Olsen, mdt Hg i mdt Hg

K. R. Hansen, mdt Hg i mdt Hg

Johnny Jensen, mdt Hg i mdt Hg

S-E. S. Feyerstad, mdt Kh i mdt Kh

J. P. Ohmeyer, mdt Kh i mdt Kh

J. H. Strömberg, mdt Kh i mdt Kh

M. M. Hansen, mdt Kh i mdt Kh

S. O. Pedersen, mdt Kh i mdt Kh

J. E. R. Kaa, mdt Kh i mdt Kh

F. Mahdjoubi, mdt Kh i mdt Kh

Tommy Pohl Nielsen, mdt Kh i mdt Kh

K. B. Simonsen, mdt Kh i mdt Kh

C. B. Andersen, mdt Kh i mdt Kh

A. Pedersen, mdt Kh i mdt Kh

N. J. Madsen, mdt Kh i mdt Kh

S. W. Ølgaard, mdt Kh i mdt Kh

K. Findsen, mdt Ng i mdt Ng

K. O. Møller, mdt Ng i mdt Ng

F. D. Petersen, mdt Ng i mdt Ng

J. E. E. Sørensen, mdt Ng i mdt Ng

F. Mortensen, mdt Str i mdt Str

Ansæt som lokomotivassistent p 1.1.1983

O. Bill, mdt Ar

P. K. Isaksen, mdt Ar

J. S. Skibsted, mdt Ar

L. Rasmussen, mdt Fa

E. Bülow, mdt Fa

K. B. Christensen, mdt Kh

Ansæt som lokomotivassistent p 1.2.1983

B. W. Nielsen, mdt Kh

A. K. Jacobsen, mdt Kh

P. Christoffersen, mdt Kh

H. E. Stilou, mdt Kh

S. I. Nissen, mdt Kh

N. Hedegaard, mdt Kh

T. H. Benediktson, mdt Kh

C. B. Madsen, mdt Kh

F. Jacobsen, mdt Kh

P. Larsen, mdt Kh

F. Poulsen, mdt Kh

Ansæt som lokomotivassistent p 1.3.1983

K. Larsson, mdt Ar

K. Jensen, mdt Ar

S. E. Lund, mdt Ar

J. L. Smedegaard, mdt Fa

H. B. G. Knudsen, mdt Fa

Navneændring

Lokomotivassistent (9. Irm.)

C. W. Jørgensen, mdt Kh til C. Wenddorf Jørgensen

Afskediget pr. 31.3.1983 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (18. Irm.)

E. Bülow, mdt Fa

Lokomotivfører (17. Irm.)

P. L. Jensen, mdt Es

M. Lykkestrøm, mdt Fa

P. H. Kristensen, mdt Fa

V. O. Krog, mdt Gb

E. S. Hansen, mdt Gb

I. A. Asmussen, mdt Str

Afskediget pr. 31.3.1983

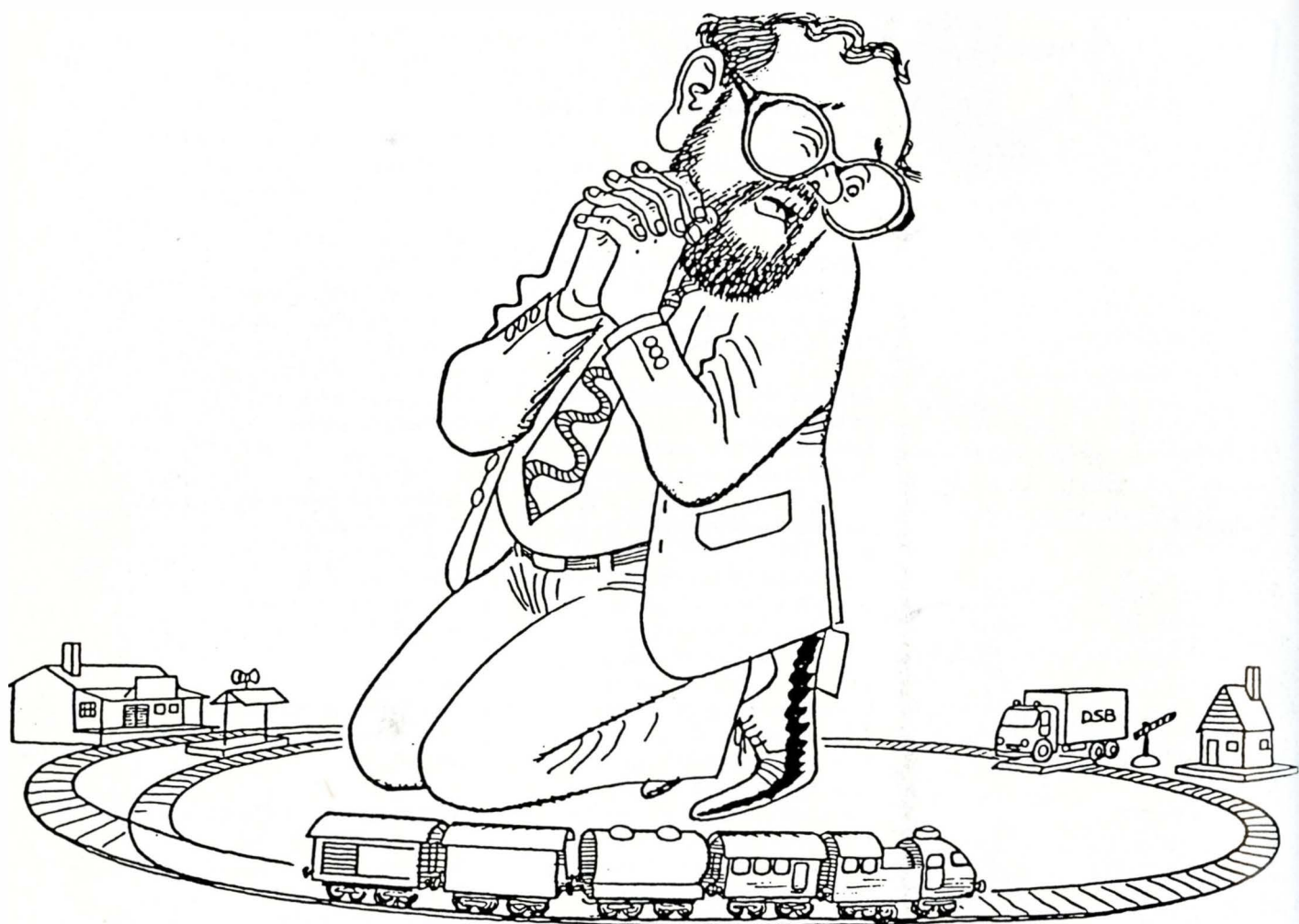
Lokomotivassistent p (9. Irm.)

S. Larsen mdt Kh

Opmærksomhed frabedes

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. K. H. S. V. Nielsen, mdt Fa.



- Jøsses, det bevæger sig - og til tiden!

(frit efter Galileo Galilei)