



6

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE

Modernisering af den offentlige sektor



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

JUNI 1984 - 84. ÅRGANG

6

Indhold:

Modernisering af den offentlige sektor	2
Den politiske højredrejning og fagbevægelsen	3
En vejbro over Storebælt	6
Rejse til B. C. Canada	10
Et virksomhedsbesøg	18
Arbejdsglæde og udvikling	20
Fra medlemskredsen	22
Personalia	27

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.

Regeringen er i fuld gang med at udarbejde retningslinier for modernisering af den offentlige sektor. I redegørelsen til Folketinget har den opstillet følgende hovedelementer for moderniseringsprogrammet

decentralisering af ansvar og kompetence
markedsstyring, friere forbrugsvalg og
ændrede finansieringsmekanismer
bedre publikumsbetjening og
regelforenklning
leder- og personaleudvikling
øget anvendelse af ny teknologi.

Dette ser meget uskyldigt ud som middel til at forny og forbedre den offentlige sektor; men der ligger mere end som så bag dette. Alene den omstændighed, at forbedringerne skal foretages inden for de nuværende ressourcerammer, betyder, at der ligger store besparelser de kommende finansår, såfremt der i det mindste ikke gives dækning for prisudvikling og inflation. Hvad moderniseringsprogrammet betyder for DSB er for tidligt at sige noget om. Det er imidlertid klart, at der bliver en decentralisering af mange områder i virksomheden, som f.eks. »tjenesterne« og herunder vort umiddelbare område – maskintjenesten. Den får et øget ansvar for det produkt dansk skal formidle og det både økonomisk og præstationsmæssigt set. Med hensyn til vore klassifikationsforhold vil der ske interessante ting i tilslutning til nettostyring af DSBs økonomi over budgetgodkendelse. Der påtænkes en »buffer« på 250 millioner, som kan tæres på uden tilladelse fra de bevilgende myndigheder, men DSB befrygter at prisudvikling og inflation æder dette bufferbeløb op. Under dette afsnit kommer også begrebet stillingskontrol ind i billedet. Man forestiller sig en »friliste«, som er en fortegnelse over stillinger, der er klassificerede som bundstillinger og andre entydigt klassificerede stillinger. Disse stillinger tænkes forøget eller reduceret ved den enkelte styrelses eget økonomiske ansvar inden for nettobudgettet. Herunder er også mulighed for at få udmøntet rationaliseringsgevinster. Ad denne vej vil der kunne tilvejebringes ændringer ved direkte forhandlinger mellem styrelse og organisation, medmindre centralorganisationerne af principielle grunde går imod denne udvidede kompetence for en medlemsorganisation.

Den politiske Højredrejning og Fagbevægelsen

I det interview, som vi bringer med den tidligere socialminister, nu informationschef i SiD, Bent Hansen, kommer han ind på en række af de for fagbevægelsen så hårde og triste problemer, der er opstået i kølvandet af den højredrejning, som det er lykkedes den borgerlige regering at gennemtrumfe, selv om den kun råder over et spinkelt flertal i Folketinget på ét mandat.

Hjernen og arkitekten bag regeringens økonomiske politik er finansminister Henning Christophersen, der ved en blanding af kynisme, dreven taktik og finansiel snille har fået den ene pakkelse efter den anden igennem. Og det drejer sig om pakkelse, hvis reaktionære indhold er uden sidestykke i dansk politik: Lønpres nedad, suspension af dyrtidsreguleringen, nedskæring af de sociale budgetter, samt en nedvurdering af den offentlige sektor.

Bent Hansen understreger, at det er både dristigt og uforsvarligt, at regeringen med et så spinkelt flertal gennemtrumfer en så markant højredrejning i samfundsudviklingen.

Han venter derfor et meget kraftigt opgør med regeringens økonomiske politik i de kommende måneder. Og Bent Hansen forventer et ministerskifte og systemskifte i 1985.

Finansministerens nyeste planer om præstationsløn i den offentlige sektor afviser Bent Hansen som absurde. Det samme gør han gældende for ministerens såkaldte moderniseringsprogram. Moderniseringsprogrammet er blot et andet udtryk for privatisering. Og privatiseringsteorien hviler jo på den antagelse, at produktiviteten i den offentlige sektor skulle være ringere end i den private sektor. Hvilket *ikke* er tilfældet.



Bent Hansen

Til sidst kommer Bent Hansen ind på fagbevægelsens situation. Regeringens spekulation i at svække fagbevægelsen vil mislykkes. Den politiske højredrejning har tværtimod øget kampgejsten hos fagforeningerne. Men arbejds-giverne vejrer imidlertid også morgenluft. Vi har set det på Danfos,

hvor det lykkedes at sætte foden på nakken af dem, der tjener mindst og har det hårdeste arbejde. Tiden er alvorlig for de svage stillede.

I. Den offentlige sektor

Vi spørger Bent Hansen:

Hvordan har det virket ind på

fagbevægelsens situation, at det offentlige er blevet langt den største arbejdsgiver?

Vi oplevede det jo under sidste overenskomstssituation, hvordan finansminister Henning Christophersen lagde en lønramme på 4% for de statsansatte. Og dette tiltag smittede af på hele det private arbejdsmarked.

Men finansministeren lagde ikke en ramme for det private arbejdsmarked. Hvorfor rettede fagbevægelsen sig så ganske efter ministerens ønsker?

Jeg tror, at det skyldtes, at der opstod en situation, hvor fagbevægelsen – bl.a. under indtryk af det pludselige regeringsskift – stod i en yderst kompliceret stilling. Og mange vil vel nok også bedømme situationen sådan, at fagbevægelsen stod i en svækket position.

Den offentlige sektor bliver ligesom nedvurderet af regeringen. Hvordan ser du på dette problem?

Jeg anser den offentlige sektor for at være en dynamisk faktor, et dynamisk indslag i den økonomiske politik. Og den politik der nu gennemføres af den borgerlige regering er farlig, fordi dens politik går ud på at trykke lønningerne nedad, og dermed også lænke erhvervslivet til traditionelle erhverv, som kun kan konkurrere på lave lønninger. Det er jo for øvrigt en politik der også gennemføres bl.a. i England og Vesttyskland.

Beskæring og indskrænkning af den offentlige sektor har vel også forbrugsmæssige konsekvenser?

Ja, den omstændighed, at man trykker den offentlige sektor ned, betyder selvfølgelig, at det offentlige forbrug sænkes. Og det vil sige, at den økonomiske aktivitet mere eller mindre stagnerer eller går tilbage. Det er en ond spiral, som vi er inde i. SiD anser, som

nævnt før, den offentlige sektor som et dynamisk indslag, som kan være med til at stimulere – også det private erhvervsliv.

II. Præstationsløn

Hvordan bedømmer du finansministerens tanker om præstationsløn i den offentlige sektor?

Det finansministeren i virkeligheden tilsigter med disse planer, er at få indført akkordsystemet indenfor den offentlige sektor. Men jeg mener, at det bliver meget vanskeligt for ikke at sige umuligt at definere i denne sektor. For det offentlige er jo et serviceorgan for borgerne. Og hvordan vil man tænke sig det muligt at indføre præstationsløn for f.eks. en lokomotivfører? Jeg har selv engang fået lov til at sidde ved siden af en lokomotivfører under en kørsel. Og da erfarede jeg, hvilken præstation det er koncentreret at overholde hastighedsregler, se efter signaler, signalsystemer og alle uregelmæssigheder på banelinien m.v. Hvordan i al verden skal man kunne indføre præstationsløn for lokomotivførerne? Eller for en sagsbehandler på bistandskontoret? Eller for en kirurg? Jeg synes tanken er absurd. Og det samme synes jeg gælder for ministerens moderniseringsprogram. For det er jo ikke andet end et nyt udtryk for privatisering. Og hvilken filosofi er det så, at denne privatiseringspolitik bygger på? Det er den filosofi, der siger, at den private sektor er særlig moderne. Men det er jo ikke tilfældet. For analyser har vist, at produktiviteten i perioder har haft større stigninger i den offentlige end i den private sektor.

Og må jeg til sidst om moderniseringen sige, at det at ville privatisere f.eks. sundhedsvæsenet – eller biblioteksvæsenet ved at indføre

en biblioteksafgift har intet med modernisering at gøre. Det er et andet udtryk for at lægge økonomiske belastninger over på den dårligst stillede del af befolkningen.

III. Krisen. Ledigheden

Krisen og ledigheden lægger vel et enormt tryk på fagbevægelsen?

Ja, ikke mindst på et forbund som SiD, som jo er et lavtlønsforbund. Vi har i perioder ca. hver fjerde mand gående ledig, og vi har egne, hvor hver anden mand går arbejdsløs. Det er derfor klart, at for SiD er bekæmpelsen af arbejdsløsheden det *absolutte* hovedmål i alle vore aktiviteter.

Har SiD føling med det enkelte medlem, der mærker ledighedens og fattigdommens tryk?

Jeg oplever i mit job at få direkte kontakt med mange af vore medlemmer. Og her ser jeg, hvor hårdt trykket hviler på den enkelte. Ledigheden er jo ikke noget, som man blot måler i tal, der siger 330.000. Det er 330.000 enkelt-skæbner. Skæbner for hvem det at betale husleje, få mad på bordet og tøj på kroppen er vanskeligt.

Hvordan virker ledigheden ind på selve opgaverne i forbundet?

Generelt kan man sige, at en periode med fuld beskæftigelse altid styrker lønmodtagernes situation. Det oplevede vi i 1970'erne med stor lønudligning.

Nu er der en tendens til lønspredning: Man kan sige, at ledigheden er med til at svække den solidariske lønpolitik, som SiD kæmper for. På den anden side har vi jo her i forbundet erfaret, at ledigheden har styrket forbundets kampgejst.

Men ledigheden har vel svækket fagforeningerne i forhandlinger med arbejdsgiverne?

Det er klart. Når 330.000 banker

på porten for at opnå job, udnyttes det af arbejdsgiverne. Vi så det jo ved sidste overenskomst, der blev løst på en måde, der var utilfredsstillende for SiD. Det viste urafstemningen.

Man kan jo også se Danfos-konflikten i dette lys?

Ja. Der oplever vi, hvordan arbejdsgiverne direkte prøver på at bore en kile ind mellem faglærte og ufaglærte. Altså et forsøg på at spille på situationen og presse de dårligst lønnede ned.

IV. Højredrejninger

Vil du sige lidt om den politiske højredrejning her i landet?

Man må nok sige det sådan, at generelt er samfundet som sådan ikke højredrejet. Men det *politiske* udtryk er drejet til højre. Jeg synes, at folketingsflertallet på kun ét mandat regerer langt ud over, hvad det egentlig har mandat til. Hvad ville man ikke sige, hvis et arbejderflertal på ét mandat begyndte at socialisere samfundet! Jeg mener, at den borgerlige regerings politik med at gennemtrumfe en flytning af hele samfundet over til højre, vil resultere i en voldsom reaktion, som senest i efteråret 1985 ender i et regerings- og systemskifte.

V. Enighed

Der er debat i gang om fagbevægelsens støtte til Socialdemokratiet.

SiD bevilgede ved sidste valgkamp ½ mill. kr. til Socialdemokratiet. Men vi bevilger ikke løbende penge til Socialdemokratiet.

Vi har også lejlighedsvis bevilget penge til SF, og ved en tidligere kongresbevilling for nogle år siden fik DKP også penge.

Men jeg vil gerne tilføje, at Forbundet kan ikke isoleret løse sine problemer ved alene at sidde og

forhandle med arbejdsgiverne. Thi flere og flere af forbundets opgaver skal løses politisk. Og her er det, at forbundet mener, at Socialdemokratiet er samarbejdspartneren. Når man nu fra borgerlig side forsøger sig med angreb på bevillingerne, så er den reelle årsag den, at man fra den side vil hæmme lønmodtagerne som politisk magtfaktor.

VI. Fremtiden

Til sidst spørger vi Bent Hansen om hans vurdering af fagbevægelsens situation fremover i lys af dels den økonomiske krise og dels den rivende teknologiske udvikling.

Han siger: Der er ingen tvivl om, at den teknologiske udvikling betinger en ny struktur. Vi kan jo iagttage, hvordan gamle fag går i opløsning. Og der kommer nye materialer ind! Lad os tage et eksempel som metalindustrien, hvor indførelse af nye maskiner har betydet, at det traditionelle smedehåndværk mere eller mindre er gået i opløsning. Grovsmeden f.eks. er noget, der hører historien til.

Vi kan også betragte udviklingen omkring drejebænken. I sin oprindelige udgave betingede den, at det skulle være en faglært smed, der arbejdede ved drejebænken. Men så kom i 1960'erne automatisk indstillede drejebænke, der laver masseproduktion af metalemnerne. Og så kunne drejebænken betjenes af ikke-faglærte efter en kort indskoling.

Man kunne vel også nævne autogensvejsning som noget, der ændrede arbejdsgangen?

Ja, det er et andet eksempel: I gamle dage var svejsearbejdet en af de ting, man lærte i læretiden i metalarbejderfaget. Men så kom autogensvejsning. Og så fik de

ikke-faglærte dette job. Det var noget, der skete i 1960'erne. I 1970'erne kom vi så ind i en udvikling med datastyring i industrien. Dermed kan vi nu konstatere, at en del af de tidligere funktioner som arbejderne udførte flyttes fra den fysiske behandling af det pågældende emne over til behandling på en teleskærm, hvor man direkte kan styre maskinerne.

Og det er funktioner, som ikke er forudbestemt til at være metalarbejderfunktioner og ej heller til at være ikke-faglærte funktioner – ej heller til at være mellemteknikerfunktioner.

Det er altså helt nye teknologiske processer, der opstår. Og så er det klart, at så må fagbevægelsens struktur også tilpasses disse nye produktioner.

Hvordan?

Forholdet er jo det, således som det allerede fremgår af det, jeg lige har sagt, at mange af de traditionelle håndværksfag er i opløsning. Derfor mener jeg, at den bedste måde at løse de organisatoriske problemer på, er at sige: Vi laver ét stort forbund, der omfatter alle. For hvor går grænsen, når man står med betjening af en datamat mellem en HK'er, en specialarbejder, en metalarbejder eller et medlem af Teknisk Landsforbund.

Er ét stort forbund nær ved sin realisation?

De dramatiske diskussioner, der har været mellem SiD og Metal er symptom på meget dybtliggende strukturproblemer i fagbevægelsen. Jeg tror imidlertid, at diskussionen om strukturproblemerne i fagbevægelsen vil vise sig at være et permanent problem. Jeg tror ikke, at det løses i dette tiår, og jeg tror heller ikke, at det løses i det næste tiår. Processen kommer til at løbe hele tiden.

En vejbro over Storebælt

Af Carl E. Andersen

I artiklen i DLT nr. 2, 1984 om udbygningen af en fast Storebæltsforbindelse – efter fuldførelsen af jernbanen fra Nyborg til Knudshoved – omtales, hvordan der trinvis kan laves tunneler under Storebælts Vestre Rende og Østre Rende.

Det kan klares for omkostninger, der nok er store og vel nok i øjeblikkets finansielle situation uoverkommelige, men som er ganske små i forhold til, hvad broerne for jernbanetog og biler vil koste.

Det gælder især m.h.t. renteudgifterne, indtil alle investeringerne kan blive afbetalt.

Også driftsudgifterne kan blive moderate. Det kan de især m.h.t. energiforbruget, dvs. elektrisk strøm, hvis produktion endda kræver råstoffer, der må importeres.

I øvrigt kan udgifterne til bilernes slitage og vedligeholdelse og deres afskrivning blive reduceret, når de befordres med biltog.

Men der vil stadig være bilister, som vil foretrække at køre på broer frem for at blive kørt gennem tunneler. – Det kan bl.a. bero på forventede og befrygtede klaustrofobi-følelser, der kan intensiveres ved tanken om, at der er vand over tunnelerne.

Andre bilister ser derimod forventningsfuldt hen imod at kunne opleve flotte udsigter fra en bro med indtil 70 m brobانهøjde over Storebælts bølger.

Bør man da – straks eller senere – supplere tunnelerne med broer af hensyn til disse bilister?

Dette må afhænge af mange forhold, frem for alt af omfanget af den forventede brotrafik og af de brotakster, man vil fastlægge, samt vekselvirkningen mellem brotrafikkens omfang og taksterne.

Det første store problem må da blive: Hvor billigt kan der bygges

bilbroer som supplement eller komplement til togtunnelerne?

En billig bro over Vestre Rende

Vejbroer over Østre og Vestre Rende må blive højst forskellige m.h.t. højdeforhold og konstruktiv udformning.

Følgelig må de omtales hver for sig.

Først broen over Vestre Rende.

En vejbro mellem Fyn (Knudshoved) og Sprogø (øens vestende eller Pullerne) kan bygges meget billigt, i hvert fald hvis den blot skal være en lavbro, og hvis den skal udføres i henhold til de planer, der blev udvalgt af 1970–72 Storebæltskommissionen, »Teknisk Udvalg«.

Prisen på en lavbro med 4 vognbaner og med 6000 m brolængde + 2190 m dæmninger mellem Knudshoved og Sprogøs vestende blev kalkuleret til 460 mill. kr. – En tilsvarende jernbanebro langs med den og sammenbygget med den ville koste 430 mill. kr. En jernbanetunnel i omtrent samme linie ville koste 560 mill. kr.

Nogle år senere valgte Statsselskabet Storebæltsbroen en anden bro i en nordligere linie, direkte mellem Sprogø og Teglværksskoven nogle kilometer nord for Nyborg. Den skulle være væsentlig sværere. En tilsvarende svær bro i den sydligere linie vil naturligvis koste mere end det ovennævnte beløb.

På den anden side kan der opnås en vis besparelse ved en endnu sydligere linie, der går over grundene sydvest for Sprogø, forudsat at vejbroen udføres uafhængigt af banebroen. En ren vejbro kan nemlig udføres med større stigningsgrader end en jernbanebro eller en kombineret jernbane- og vejbro. Den kan også udføres med mindre

kurveradier og ligefrem med et bugtet forløb. Følgelig kan den fremføres mere fleksibelt, så grundene kan udnyttes.

En sådan bro må kunne bygges billigere end selv den af 1970–72 udvalgt foreslåede vejbro med samme linie som jernbanebroen.

Derfor må ovennævnte pris formodentlig blive tilstrækkelig, selv om broen forstærkes.

Det betyder, at en vejbro over Vestre Rende må kunne bygges for ca. 500 mill. kr. efter 1972-prisniveauet – og for omkring en milliard kroner efter nutidens prisniveau.

En vejbro mellem Knudshoved og Sprogø i supplement til en jernbanetunnel må altså kunne fås for et moderat beløb, i hvert fald, som kun er lille i sammenligning med hvad broforbindelsen for bil- og togtrafik mellem Sprogø og Hjulby vil koste.

En bro fra Knudshoved for den del af bilisterne, som ikke vil benytte tunnelen og biltogene, er altså om ikke nødvendig, så dog ikke utopisk dyr.

Kort og billig vejbro over Storebælts Østre Rende

Hvis man ønsker en vejbro over Østre Rende som komplement til en tunnel for almindelig togtrafik og biltogtrafik under Østre Rende, må det første spørgsmål blive: Hvad vil en vejbro over Østre Rende koste? Den skal jo have et meget højt og meget langt gennemsejlingsfag. Dernæst: Hvorledes kan tunnelen og broen fungere sammen, og hvordan vil biltrafikken fordele sig mellem de to forbindelser? For det tredje: Hvor vidt kan vejbroen over Østre Rende og skibene i fart fra nord-til sydgående retning gennem Østre Rende undgå at genere hinanden?

Hensynet til de største skibe gør

det nødvendigt, at broen udføres som en højbro, hvis midterste fag får 62–68 m gennemsejlingshøjde i nogle hundrede meters længde. Kørebanelens højde må da være mindst 65–70 m over havet, som sagt i en vis længde.

Det implicerer, at broen skal have meget lange stigestrækninger.

Disses længde afhænger af den maksimalt tilladelige stigningsgradient.

De første Storebæltsbrokonstruktioner, fra 1935 til 1955, var alle baseret på, at gradienten kun måtte være 8%. Derfor måtte, om ikke selve broen, så dog de tilsluttende dæmninger strække sig langt ind på Sjælland og Sprogø.

Ved projekterne fra nyere tid, dvs. fra og med 1956, blev gradienten forøget til 17%.

Derved kunne længden af broen og stigeramperne omtrent halveres.

Derved kunne længden af broen og stigeramperne omtrent halveres. For 1972-projekterne var brostrækningerne for de kombinerede jernbane- og vejbroer 5420 m for en gitterdragerbro og 5360 m for en skræstagsbro, idet kørebanelshøjden ved overgangen mellem broen og dæmningerne (eller brokonstruktioner på dæmningerne) var 35–45 m.

En bro for biltrafik alene kan godt udføres med 35% grader, dvs. som motorvejen opad Vaarby Bakke sydvest for Slagelse.

Tænkes dæmningerne ført langt til søs, hvor dybderne er små, f.eks. til 25 m højde over havet, og at brobanen stiger yderligere til 65 m højde, må stigningen blive 40 m. Hvis stigningsgradienten er 30%, må stigestrækningens længde blive 1,33 km fra begge sider op til højeste niveau. Under hensyn til, at der skal være mindst 62 m gennemsejlingshøjde og derfor 65 m brobane-

højde over de centrale 300, må brostrækningens længde blive ca. 3000 m. – Det er mindre end Storstrømsbroens længde, som er 3200 m.

Allerede det, at en vejbro kun behøver omkring halvt så stor længde som en banebro, influerer gunstigt på byggeprisen.

Men også andre forhold bevirker, at en vejbro kan bygges langt billigere end en banebro.

En vejbro belastes ikke særlig meget

En vejbro skal være bredere end en jernbanebro. Men det betyder ikke noget for en bro med et langt hovedspand, fordi kravene angående sidestivheden alligevel nødvendiggør en vis anselig bredde.

En vejbro skal blot kunne bære små laster. De vil endda altid være spredt. Selv totalbelastningen af alle overkørende biler på myldretider bliver kun små.

Biltrafikken vil ikke blive generet af en vis nedtrykning af brobanen. Så brobanekonstruktionen kan for så vidt være eftergivende og letkonstrueret og billig. Ganske vist begrænses af andre grunde den tilladte maksimalnedtrykning.

Under disse omstændigheder kan en vejbro med et meget langt hovedfag udføres som en hængebro. Brokablerne kan nemlig have meget stor bæreevne. Men de er bøjelige. Derfor må selve brobanens konstruktion selv have den ønskede stivhed. Kravene til dens styrke er som sagt små, når broen kun skal belastes med biler. – En hængebro for biltrafik alene kan altså udføres billigt.

I øvrigt kan en hængebro for biltrafik udføres med et meget langt hovedfag, uden at byggeprisen behøver at blive urimelig stor.

Derimod må en bro for togtrafik

eller både for togtrafik og biltrafik kunne tage meget store belastninger og tilmed koncentrerede belastninger; den må ikke nedtrykkes, når et tog kører over broen, og den må ikke gøre det hurtigt. Visse tog kører jo nu 50–75 m pr. sekund. – I øvrigt må broen kunne tåle kraftige længdepåvirkninger, når et tog bremser op.

Derfor må brobanekonstruktionen udføres med stor styrke og stivhed. Selv om den bæres af hængebrokabler, må den afstives af meget svære og høje sidedragere og desuden af store dragere af hensyn til vridepåvirkning. Konstruktionen må da blive meget tung, faktisk lige så tung som for en almindelig stiv bro.

Dermed fortabes fordelene ved hængebrokonstruktionen, som derfor ikke egner sig for togtrafik.

Det er betegnende, at der ikke eksisterer jernbanebroer med hovedfag, der er længere end ca. 550 m. De længste er Forth-broen og Quebec-broen.

Ikke desto mindre er der planer om at lave broen for jernbane- og biltrafik over Østre Rende med 1416 m hængebrofag. Den vil blive meget dyr.

Derimod kan en bro for biltrafik alene udføres billigt, selv om den skal have lignende dimensioner.

Selv endnu længere vej-hængebroer kan bygges for moderate omkostninger.

Vej-hængebroer over Østre Rende Hvor billigt kan der bygges en bro for biltrafik over Østre Rende?

En sådan bro behøver som sagt ikke at være overvældende lang for at kunne byde på den fornødne frie gennemsejlingshøjde. Blot 3 km totallængde er tilstrækkeligt.

Men gennemsejlingsfaget skal være så langt, at skibene kan sejle

frit og uafhængigt af hinanden i to færdselsretninger.

Kravene til sejlrendens bredde er steget stærkt fra det ene Storebæltsbroprojekt til det andet. Det sidste hængebroprojekt har som sagt 1416 m hovedfag. Det er 6 m længere end Humberbroens hovedfag, skønt den danske bro skal kunne bære jernbanetog.

Imidlertid kan selv rekordbroen ikke byde på fuld sikkerhed mod, at dens piller påsejles af skibe, hverken af de store atomundervandsbåde eller de store tankskibe.

Man har beregnet, at en kollision kun vil indtræffe en gang pr. 10.000 år.

Men for blot få år siden kolliderede to russiske skibe i Storebælt. Det skete omtrent lige i færgeruten. Det ene af skibene, et forskningsfartøj, som var på vej til Antarktis, gik til bunds omtrent på alderdybeste sted.

For en halv snes år siden sejlede et af DFDS-ruteskibene mellem Oslo og København på Kullen og blv stående hjælpeløst fast.

For ca. 15 år siden påsejlede et russisk tankskib Sprogø og blev stående fast.

Og for et par år siden løb et andet russisk tankskib fast på Ager sø.

Disse eksempler må vidne om, at skibene også kan kolliderede med en eventuel Storebæltsbros piller.

Hvis de sejler direkte mod en bropille, eller hvis de skraber mod den, vil skibet sandsynligvis blive beskadiget i højt niveau, med den følge at der kan udflyde olie. Det kan føre til katastrofal olieforurening, så planter og dyr, bl.a. fiskene, bliver dræbt.

For et par år siden forulykkede et tankskib ved Frankrigs kyst. Nu skal forureningsskaderne betales.

De vurderes til 30 milliarder dollars. Det er 30 gange så meget, som hele Storebæltsbroprojektet nu angives at ville koste.

En katastrofesikker bro

Er det overhovedet muligt at opnå sikkerhed mod oliekatastrofer, hvis der bygges en bro over Storebælt?

Ja, der er naturligvis den teoretiske mulighed, at broen udføres således, at dens hovedspand strækker sig over hele Storebælt (Østre Rende). Kort sagt, at bropillerne står på land.

Det forhindrer ikke, at skibene kan løbe på grund. Men et anløb på den kun svagt skrånende havbund vil ske langsomt og blidt. I øvrigt er bunden de fleste steder ret blød.

Hvis skibet trods alt får revner i bunden, vil der næppe udflyde olie i store mængder, eftersom olien er lettere end vandet.

Derimod kan et anløb på en bropille let føre til alvorlige skibsskader og olieudflydninger. De er særlig farlige, hvis skibsrevnerne strækker sig helt til vandoverfladeniveauet.

Man kan formodentlig se bort fra farerne for selve skibene. De vil sandsynligvis vedblive at flyde, selv om deres forende trykkes 10 eller 30 m ind.

Bropillerne kan næppe væltes, selv når de står frit på dybt vand, og slet ikke når de står på lavt vand, endsige på land.

Bropiller på grunde med ubetydelig vanddybde

Det er ikke muligt at lave en bro med så langt hovedspand, at det overspænder hele Østre Rende. Men man kan opnå omtrent samme resultat, hvis pillerne kan funderes på rev eller grunde med så ringe vanddybde, at skibene

ikke kan komme ind til dem, i alt fald ikke de store tankskibe. Selv om dybden er 7–10 m, kan kun de mindre skibe påsejle pillerne.

Problemet er da: Er der rev eller grunde med mindre end 15–10 m vanddybde i den østlige og vestlige side af Østre Rende med så små indbyrdes afstande, at der kan bygges en vej-hængebro mellem dem?

Det er der, endda flere steder.

Vedføjede kort viser tre brolinier mellem grunde i øst og vest med kun mellem 1500 og 2000 m afstande.

Der kan bygges en bro over Østre Rende i en øst-vest-gående linie udfor Korsør havn. Dens hovedpiller kan placeres på 14 m dybde både i øst og vest. Broens hovedspand må da blive 1540 m.* Det er kun ca. 10% længere end Humberbroens hovedspand.

Hvis broens totale længde holdes på 3000 m, regnet mellem forankringspillerne, må disse funderes på godt 16 m i øst og godt 12 m i vest.

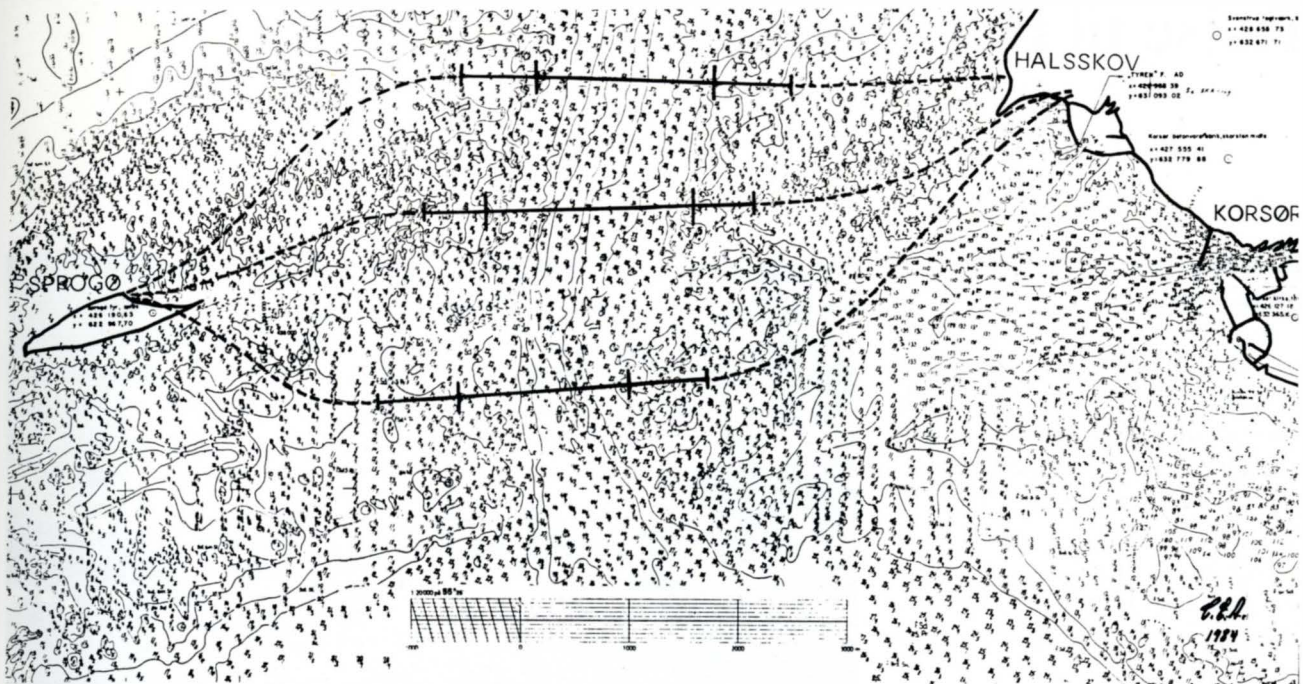
Dette er i og for sig lovende. Men en sådan bro må indgå i en forbindelse, som strækker sig i en stor bue mod syd i forhold til den direkte linie mellem Halsskov og Sprogø.

Denne sydgående bue er brugelig for en vejbro. Men den er ikke helt ideal.

Det er også muligt at lave en lignende bro i en linie nord for den direkte Halsskov-Sprogø linie, med hovedfaget strækkende sig fra en grund med 11 m dybde i øst og en anden med 13 m dybde i vest. Længden mellem dem er kun 1620 m.

Hvis broens totale længde skal være 3000 m mellem forankringsblokkene, må disse placeres på 11 m dybde i øst og 13 m i vest.

Denne brolinie er for så vidt bru-



gelig. Men dens bue mod nord er ikke tilfredsstillende.

Fremdeles kan der som vist på kortet tænkes en tredje brolinie, som har en central og direkte linieføring mellem Halsskov og Sprogø, både m.h.t. brostrækningen og de tilsluttende dæmningsstrækninger.

Dens hovedpiller kan funderes på blot 7 m dybde i øst og 11 m i vest.

Afstanden derimellem er 1880 m.

Med 3000 m mellem forankringspillerne kan disse funderes på 5 m dybde i øst og 6 m i vest.

Dette er ganske gunstigt.

Grundenes niveau kan endda let reduceres, f.eks. til 10–5 m ved indpumpning af sand.

Denne broes hovedfag er ca. 20% længere end de to alternative broers fag; så den vil blive væsentlig dyrere.

Hvor meget disse broer vil koste, kan man få indikationer om ud fra, at Humberbroen, som har 1410 m hovedspand, og som blev fuldført i 1981, kostede 95 mill. pund Sterling. Det svarede til ca. 1 mia. kr., hvis man da kan regne ud fra, at kursforholdene mellem pund og kroner var ca. 10 i de år, brobygningen stod på. Men nu er kursforholdet større.

På den baggrund kan man vel skønne, at broen i de to førstnævnte brolinier nu vil koste omkring 2 mia. kr. Men broen i den centrale linie vil nok koste mellem 2½ og 3 mia. kr.

Det er et stort beløb.

Men til gengæld kan den bro formentlig blive tilfredsstillende m.h.t. påsejlingsfare, hvis vanddybderne over grundene, hvor pillerne skal placeres, reduceres nogle meter ved indpumpning af sand. Så kan broen ikke foranledige oliekatastrofer.

Denne bro kan også blive tilfredsstillende i den forstand, at gennemsnitslængden af dens hovedfag vil sætte verdensrekord.

Den kolossale bro som japanerne nu skal til at bygge mellem Honshu og Awaji, får nemlig 1780 m hovedfag. Og den verdensrekord bliver næppe overgået foreløbig.

Bygningen af en så lang vejhængebro er blot betinget af, at man har vilje og evne til at investere de fornødne penge. Teknisk set er der næppe noget i vejen for, at vi kan være med.

Forf. vil ikke derved advokere, at den danske stat ofrer så store beløb på den nationale prestiges alter. Men man må jo konstatere, at der er mange mennesker i dette

land, som lægger meget stor vægt på, at Danmark kan gøre sig bemærket ved en storslået bro. Her skal blot henvises til at længden af hovedfaget af den Storebæltsbro for vej og bane, som SBB sidst har foreslået, skal overgå Humberbroen med 6 m.

For øjeblikket har vi vel ikke råd til at ofre dyrt for forfængelighedens skyld. Men når der engang bliver bedre råd, og når man i fremtiden kan fokusere interessen på nye opgaver, kan man måske nok begynde at interessere sig for en rekordlang motorvejsbro som den skitserede.

Nok er 2½-3 mia. kr. et stort beløb. – Men det er kun lidt i forhold til, hvad den nu af så mange krævede meget svære jernbane- og vejbro vil koste, formodentlig langt mere end det dobbelte.

* Jvfr. artikler i

»Ingeniørens Ugeblad« 1969, 12. dec., s. 12–14: C. E. Andersen: »Fast trafikforbindelse mellem Sjælland og Sprogø«.

»Ingeniøren« 1975, 12. sept., s. 4–5: C. E. Andersen: »En ståltunnel til togtrafik og en hængebro i en sydligere linie«.

»Ingeniøren« 1975, 7. okt., s. 26–27: C. E. Andersen: »Broer med lange spand«.

Desuden flere artikler, DLT, særlig i 1960'erne.

Rejse til B. C. Canada

10

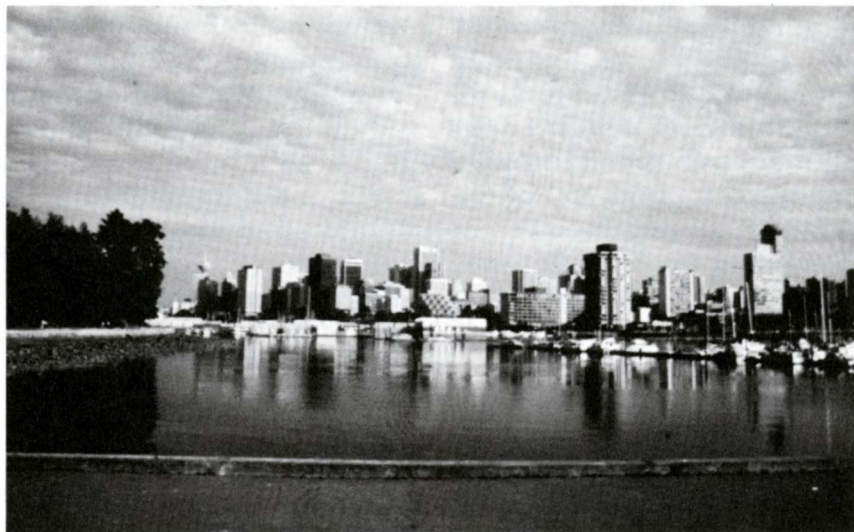
En kolossal oplevelse, som jeg vil prøve at beskrive.

Rejsens mål er Vancouver i British Columbia Canada. Den er beliggende på vestkysten ud mod Stillehavet, og rejsen starter i Esbjerg en morgen kl. 8.08 med regional-tog til Lunderskov og videre til Hamburg med IC-tog.

Der løb vi så ind i vanskeligheder med en stor bagage, der skulle slæbes op ad trapper og ned igen til ny afgangsperron, man tør jo ikke sende sine kufferter i forvejen, når de helt bestemt skal med det fly, vi skal over med, så vi slæber som små æsler, og tilmed konfronteres vi her med den tyske facon at køre tog på, det får en til at sende venlige tanker til DSB for den venlige måde, de rejsende hjælpes på. Hernede råbes og skrives der op, som om det var på en kaserne, og man må næsten kaste bagage og sig selv ind i vognene for i det hele taget at komme med togene.

Nå, det går videre, hurtigt og komfortabelt til Osnabrück, der er en stor station i 2 etager med spor for krydsende baner på tværs af hinanden, men der er her god tid, ca. 1 time, til omladning, og vejret skønt med sol og varme, selv om det var sidste dag i august, og tiden gik hurtigt, til toget til Amsterdam skulle køre. Vi var fremme kl. 19.22 og skulle overnatte på hotel.

Næste dag fløj vi fra Amsterdam Schiphol Airport kl. 15.10 ÷ 40 min. efter planen, og i et meget behageligt flyvevejr gik det op over Island og ind over det sydlige Grønland, det er et betagende syn at se ned på den flotte kolde natur med sne, is og isbjerge fra de store højder ca. 9 km oppe, og omsider flyver vi ind over Canadas kyster ned over det øde og ugæstfrie North Territorie, der oppefra virker storslåede med bjerge, søer



Mod Vancouver

og floder i et glidende panorama i timevis, et enormt landområde.

Vi gik ned til landing i Winnipeg, denne mellemlanding tog dog ingen tid og med ca. 1½ times forsinkelse gik det så atter opad til de sidste 3 timers flyvning, og heromkring var naturen blevet venlig at se på, og vi fløj over næsten endeløst farmerland, det så ejendommeligt ud at se de store kvadrater, jorderne var delt op i, næsten som et overdimensioneret skakbrædt. Lavlandet stoppede brat, næsten som trukket efter lineal, og bjergene i B. C. ragede nu op i en skøn blanding af vildsomme og grønne træbevoksede bjergmassiver med et utal af floder og søer og strøet ind imellem små og store bysamfund i dalen, og nu omsider dukker Vancouver ud af disen, og selv om det er 3. gang vi kommer her, er det første gang, at vi kan se ned, det har tidligere været tåget og skyet, så vi ikke har set noget, men nu fik vi det betagende og smukke syn af byen, der ligger langstrakt med ryggen mod bjergene til nord og gennemskåret af Burrard Inlet og Fraser River og skyskraberne ragede op i City.

Efter en flot landing og tur ind gennem en meget grundig paskontrol, står vi, min kone og jeg, med et 6 ugers ophold at se frem til.

At Vancouver er en stor by (ca. 1½ mill. indbyggere) er man ikke i tvivl om, når man glider ud i trafikken og ser den evindelige strøm af biler og det på næsten alle døgnets timer, og vi der kommer fra et land med rekordhøj bilbeskatning bider straks mærke i, at det er overvejende store biler, som for manges vedkommende her kan købes nogenlunde til den pris, vi hjemme må give for en skrabet lavprisbil.

Benzinprisen er ca. 3,75 kr. pr. liter, det er en fordobling af tidligere priser, biler er jo herovre næsten livsnødvendig, afstandene er større end vi er vant til, og kollektiv trafik som vores er slet ikke udbygget til at klare presset. Også måden der køres i bil på er, efter hvad det oplyses, her meget enestående og findes vist ikke andre steder i verden, det hele går i en beundringsværdig glidende, venlig og hjælpsom mod hinanden tempo, og fantastisk virker det mellem alle disse biler, at der næsten aldrig hø-

res et vræl i hornet efter nogen, og så er fodgængere her fredet i klasse et, og det er ikke nok at standse foran en fodgænger, det skal være i særdeles god afstand foran, så de kan føle sig helt trygge ved at gå over, og at skade en fodgænger, og især børn, er en meget alvorlig sag at komme i.

Een ting, der også straks falder een i øjnene, er, at det, bortset fra Down Town hvor der er mange store huse og skyskrabere med mange beboere, næsten udelukkende er enfamiliehuse i træ canadierne bor i, og det medfører således til, at byen breder sig over så stort et område i forhold til indbyggerantallet. At det ikke alene er almindelige parcelhuse, der af træ, erfarer man, hvis der køres rundt langs The Waterfront, der er det eksklusive boligområde, de store rigmandspalæer er også overvejende bygget af træ og husenes stil afspejler, at befolkningen er tilflyttere fra alle lande og har prøvet at bevare det, de var vant til hjemme fra. Fælles for de fleste er, at der gøres meget ved omgivelserne med grønne plæner, træer og buske, der har gode vækstbetingelser, da klimaet er ideelt dertil.

Yderst vest på ad Marine Drive kører man ind i et område, hvor University of B. C. breder sig, smukt beliggende og med en skøn udsigt mod havet, City og North Vancouver med bjerge med sne på toppene.

Fortsættes der ad færdselsåren kommer man ind i City med dens blanding af almindelig højt byggeri og skyskrabere, der er boligkvarterer og forretningskvarterer med store kontorhuse og et utal af forretninger og ikke mindst de store varehuse, der alle har deres hovedcentre her.

Når man bevæger sig rundt, kan man ikke undgå at bemærke, at der alle steder, det være sig i forretninger, banker og kontorer, ja alle vegne hvor folk samles, som en ganske selvfølgelig og naturlig vis indordnes i kø »på linie« når der ventes på at blive betjent, i banker og kontorer især, er der spærrelinie, man stiller sig op bagved, til det er ens tur, der er så altid kun een fremme ved bord eller skrank, så de der taler sammen er helt uforstyrret, og alle giver sig tid, og man udveksler altid de traditionelle hilsner med spørgsmål om, hvordan du har det »how are you today«, jo tak og hvordan har du det selv o.s.v. og ved afsked ønsker man hinanden, at man vil have en god dag.

Er man blevet træt eller mættet med indtryk fra forretningslivet, kan man fortsætte med at udforske byens forskellige kvarterer, hvor mange folkeslag er samlet i deres eget område, der er kinesere, indianere, østindere og mange andre, der hver især præger deres kvarterer, og der er selvfølgelig, som i mange andre storbyer, kvarterer

med samfundets tabere, der virker trøstesløst, hvorend man møder det.

En meget særpræget bydel er »Gastown« med smukke gamle gaslamper som gadebelysning og gamle velholdte huse, seværdighed, der er også et stort »Bornholmer«ur, der drives ved damp, og »timeslagene« er en dampfløjte.

Omkring centrum sker der en stærk sanering af gammelt, der viger plads for nyt flot byggeri, og på et stort areal er der opført et stort stadion i beton, og det er overdækket med en bobbelhat, der er verdens største af den art, flot ser det ud indeni, det er blevet byens stolthed.

Når man igen ønsker at forlade City, er en skøn tur lige derved, for een af hovedfærdselsgaderne fortsætter ind i den store Stanley Park og gennem den til den første bro, der går over Burrad Inlet og over til North Vancouver. Denne park er af arealets tidligere ejer skænket byen til evig eje, og er tværs over ca. 1½ mile, rundt langs promenaden der følger vandkanten er der ca. 6 mile, her finder man store plæner, legepladser, rosenhaver,



North shore sea-bus

Zoo med akvarie, hvor der også er søløver, sæler og hvaler, der er store bowlingbaner og meget andet.

Drager man ind på hovedvejen og over broen »Sun Gates Bridge« almindelig kaldet første bro, deler vejen sig, så man gennem North Vancouver mod vest kommer til hovedvejen, der fører nord på ud forbi Horseshoe Bay med den store færgehavn, hvor færger dagen lang sejler til og fra Vancouver Island, der er en stor langstrakt ø på størrelse med Jylland, og derfra går vejen videre mod bjergmassiver og øde marker. Vælger man vejen direkte mod nord fører den langs Cappelano River, forbi Cappelano Canyon Park, hvor der blandt andet kan ses Nordamerikas længste og ældste hængebro, vejen ender direkte ind mod bjergene, og der går en skilift op til det 4000 ft. høje Grouse Mountain, der er et yndet udflugt og skiareal, der er herfra en betagende udsigt ned og ud over Vancouver og ud over bjergene, der herfra breder sig langt, langt mod nord.

Køres der nordøst ad Seynor Parkvej, fører den op til det 4800 ft. høje Mount Seymour, der ligger i et stort parkområde, et parkområde er ikke det samme som vores parker, det kan her dække over enorme arealer, land er der nok af til disse store naturfredninger, på Mount Seymour er der også skilift og et yndet sommerudflugtsmål er det for bjergvandring »Hicking«. Men der skal udvises forsigtighed, for man skal være beredt på, at man kan møde bjørne deroppe. Sidste gang vi var deroppe, så vi en lille bjørn, der var travlt optaget af at vælte og undersøge affaldsbøtter for spiseligt, som turister har efterladt.



Dagligdag på Highway

En sådan babybjørn er tildels ufarlig, men ellers er det bare med at forsvinde i en fart. Omgås brune bjørne med respekt er det meget sjældent, der sker nogen noget, da de kun går til angreb på mennesker, hvis de føler sig truet, men de farlige Grissby-bjørne, som heldigvis kun holder til i de nordlige og nordøstlige parkområder, er bestemt ikke rare at mødes med. Det indprentes i Maps, som udleveres gratis af myndighederne »You are in Bear Country«, hvor det som forord fastslås, at mennesket er besøgende i landet, da bjørnene altid har været der, der gives anvisning på, hvorledes man skal passe på, og hvordan man gør det.

At det ikke kun er oppe i bjergene, at man møder bjørne, erfarede vi, da vi en dag, i den bydel vi boede i under opholdet, blev vidne til en bjørnejagt med rifler gennem gader og haver, indtil bjørnen, en stor brun, blev skudt midt i et stærkt trafikeret gadekryds, og 8 dage senere blev endnu en skudt længere inde i byen.

Det er jagten på føde, der får bjørnene til at driste sig ind i byerne, det er let at finde her, for renovationen foregår på den måde, at husejerne selv stiller deres affald ud til gaden den dag, det skal afhentes, og mange gør det så aftenen før, så det er fristende for bjørne, der har opdaget det.

Kører man ned fra Mount Seymors Park og ønsker at køre over til Vancouver igen, kan man vælge den anden bro »Petula Bridge« kaldet »Second Narrows«, det er den bro, der fører trafikken fra Trans Canada Highway over Burrard Inlet, der løber vejen ind på Motorvej ud af byen, men det er skønnere at dreje af til venstre og følge East Hastings-gaden og videre ud af Barnet Highway, der snor sig langs Burrard Inlet til den ender ude ved Port Moely, det område vi boede i, vejen fortsætter derfra som Kingsway helt ud, hvor den løber sammen med Trans Canada Highway, den eneste vej mod øst.

COI informerer:

Manglende tillid

Dansk Arbejdsgiverforening (DA) skriver i »Arbejdsgiveren« nr. 9/84 under ovenstående overskrift blandt andet: »Det har altid været DAs principielle opfattelse, at arbejdsmarkedets parter selv forhandler alle elementer i de kollektive overenskomster. Suspenderingen af dyrtidsreguleringen må derfor betragtes som udtryk for manglende tillid til organisationernes evne og vilje til gennem deres forhandlinger at bidrage til at forbedre konkurrenceevnen«.

Det er ikke tit, at COI kan erklære sig enig med Dansk Arbejdsgiverforening. Regeringens seneste indgreb skulle altså blive undtagelsen.

Regeringen udtrykker ved sin handlemåde mistillid til organisationerne på arbejdsmarkedet. Spørgsmålet er, om regeringen lever op til den tillid, organisationerne burde kunne nære til den.

Det synes vi faktisk ikke.

Ved overenskomstforhandlingerne i 1983 vedstod fagbevægelsen sig sit medansvar for den økonomiske udvikling og indgik overenskomster inden for den fire procents ramme, som regeringen havde fastlagt.

Det gjorde man i tiltro til, at regeringen så ville sørge for, at reallønnen ikke blev udhulet. Eller at den i det mindste ikke selv gav anledning til det.

Men regeringen kunne ikke holde priserne tilstrækkeligt i ro. Og ved at reducere de kommunale bloktilskud med deraf følgende stigning i skatterne, ved at indføre en særskat benævnt lønmodtagerbidrag til arbejdsmarkedsuddannelserne og ved at gennemføre en stribe nye afgifter, har regeringen tværtimod medvirket til, at der er sket et betragteligt reallønsfald.

Det er vi skuffet over.

Fagbevægelsens ansvarlighed i 1983 belønnede man desuden med et nyt indgreb i dyrtidsreguleringen. Med denne handlemåde fjede man så at sige spot til skade og lagde gift for de kommende overenskomstforhandlinger. Regeringen vil åbenbart have en konfrontation med fagbevægelsen.

Vi har tidligere på denne plads harcelleret over, at nogle fandt det for godt at begynde overenskomstforhandlingerne i utide.

Regeringens handlemåde gør, at COI — også lidt i utide — må gøre nogle ting klart, allerede nu.

Før et første vil vi stå fast på, at der skal være en ens lønudvikling i den offentlige og den private sektor. En automatisk regulering må sikre denne udvikling.

For det andet vil det være umuligt at opnå et forlig med COI, medmindre vi får en sikkerhed for, at resultatet ikke efterfølgende totalt undermineres af regeringen. Det vil sige, at et resultat skal indeholde en rimelig sikkerhed for, at reallønnen for ganske almindelige lønmodtagere ikke falder yderligere.

For det tredje må der gøres noget ved beskæftigelsen ved at det eksisterende arbejde bliver fordelt på en bedre måde. Heri må indgå en nedsættelse af den ugentlige arbejdstid.

13 rigtige?

Regeringens aftale med Det radikale Venstre af 25. april om, som det hedder, »Økonomisk-politiske foranstaltninger 1984 og 1985« omfatter en fortsættelse af indkomspolitikken frem til 1987 og en begrænsning af statens budgetter i 1984 og 1985. Aftalen får virkning gennem 13 lovforslag, som regeringen fremsatte dagen efter aftalens indgåelse.

Regeringen hævder, at hensigten med aftalen er at sikre »videreførelsen af den økonomiske genopretning«. I en situation hvor arbejdsløsheden fortsat er uhyggelig stor, hvor underskuddet på betalingsbalancen er på vej op og hvor priserne igen stiger, er der god grund til at se nærmere på, hvorledes genopretningspolitikken skal videreføres.

Som bekendt er indkomspolitik en mærkesag for regeringen og Det radikale Venstre. I oktober 1982 fik de vedtaget i folketinget at sætte den på arbejdsmarkedet aftalte dyrtidsregulering ud af kraft til 1985. Det første af regeringens mange forslag går ud på, at afskaffelsen af dyrtidsreguleringen skal forlænges frem til 1987, uden hensyn til hvad arbejdsmarkedets parter ved de overenskomstforhandlinger, der jo endnu ikke er begyndt, måtte blive enige om.

Forud for sidste overenskomstperiode holdt regeringen sig som bekendt ikke alene til indgreb i dyrtidsreguleringen. Man lagde sig også fast på den bekendte 4% lønramme. En lang række offentlige ydelser blev derpå reguleret med denne sats. Undtaget herfra var dagpenge til syge og arbejdsløse, der blev fastfrosset frem til april 1985. Et af regeringens lovforslag går ud på, at denne fastfrysning uden videre fortsættes i endnu et år. Gennemføres dette vil dagpengemodtagere få en fuldstændig uændret indkomst fra oktober 1982 til april 1986.

En række sociale ydelser, der oprindeligt blev dyrtidsreguleret, blev derpå reguleret med de 4% og skal nu reguleres med 2% om året frem til 1987. Denne regulering omfatter boligydelse, boligstøtte, samt de fleste sociale ydelser. Eneste undtagelse herfra er de sociale pensioner og uddannelsesstøtten, der fortsat vil blive dyrtidsreguleret samt børnetilskuddene, der vil blive reguleret som hidtil.

Et nyt indslag i indkomspolitikken er et lovforslag om afskaffelse af honorarreguleringer for læger omfattet af sygesikringsoverenskomsterne frem til 1987.

De nævnte forslag betegner regeringen selv som en del af indkomspolitikken, selv om de ligesom de følgende, der betegnes som en del af budgetpolitikken, er med til at skære ned på de offentlige udgifter til bl.a. overførselsindkomster som dagpenge og pensioner.

Regeringen og de radikale er enige om, at de offentlige udgifter i 84 og 85, bortset fra pris- og lønstigninger, ikke må stige. Det er naturligvis også baggrunden for flere af de følgende forslag.

De store besparelser findes i lovforslag, der ændrer og begrænser den private jobskabelse og hen ad vejen afskaffer de offentlige tilskud til lære- og praktikpladser til fordel for et system, hvor arbejdsgivernes omkostninger i stedet sættes op.

Begrænsninger af de offentlige udgifter — og dermed svage gruppers levevilkår — er åbenbart ikke nok til at sikre regeringens »genopretningspoli-

tik«. Regeringen har fremsat en række ikke særlig opfindsomme forslag til forøgelse af de offentlige indkomster. Som bekendt stiger afgifterne på øl og tobak, — vel at mærke med langt mere end 2%, nemlig med 6—7%.

Nogle indtægtsforøgelser rammer skævere og hårdere end de nævnte stigninger i giftskatterne. Kontingenterne til A-kasserne skal sættes op med 335 kr. om året — det er en stigning på næsten 17%. En stigning der naturligvis rammer alle A-kasse medlemmer men særlig ramt er dog de ledige medlemmer, der ikke får understøttelsen reguleret i en lang årrække trods prisstigninger og de beskedne lønstigninger, som de fleste i arbejde trods alt har fået.

Regeringen har tidligere bebudet ændringer i arbejdsløshedsforsikringslovgivningen. Mange forringelser har spøgt. Nogle af dem er indeholdt i aftalen med Det radikale Venstre. Det er hensigten at, som det hedder, »lægge større vægt på forsikringselementet« — læs: Det skal være dyrere at være medlem. Desuden forestiller man sig, at der skal tegnes en tillægsforsikring, hvis man vil have et ordentligt understøttelsesniveau.

Det er en af regeringspartiet Venstres gamle kongstanker. Det er svært at frigøre sig fra den tanke, at det er hensigten at splitte systemet op mel-

Forvaltning efter tilfældighedernes princip

COI har behandlet en sag om tjenesteboligbidrag ved en statsskole.

Ved årsskiftet 1984 meddelte undervisningsministeriet en tjenestemand at man havde tegninger over den pågældendes tjenestebolig, der viste, at boligen var på 104 m².

Tjenestemanden målte selv boligen op til 76 m², hvilket undervisningsministeriet tog til efterretning og man fastlagde en boligpris efter 76 m² og meddelte samtidig, at der skulle efterbetales for 1981 — 1982 og 1983 desuagtet, at tjenestemanden har boet i samme tjenestebolig i 8 år.

Beløbet man forlangte tilbagebetalt var 6.884 kr., som man uden videre

trak i lønnen to på hinanden følgende måneder.

COI rettede henvendelse til finansministeriet, der har foretaget en hurtig sagsbehandling samt foretaget en korrekt opmåling af tjenesteboligen og fundet frem til 64 m², som tjenestemanden hele tiden har betalt sin husleje efter.

Beløbet på 6.884 kr. er nu tilbagebetalt, men sagen giver stof til eftertanke med hensyn til decentralisering af visse dele af lønfastsættelsen, der indgår i regeringens planer om modernisering af offentlige sektor.

En ankeinstans kan dårligt undværes.

lem de bedrestillede, der har råd til at betale — og måske kun meget sjældent har brug for hjælp, og de dårligt lønne- de grupper, der beviseligt oftere er ramt af ledighed. På denne måde vil man bryde det solidariske princip, der jo netop bygger på, at dem der kun sjældent har behov yder til dem, der oftere har behov.

Det indgår ligeledes i regeringens overvejelser, at lade alle lønmodtagere betale et A-kassebidrag, selvom de ikke er medlemmer. Det kunne umiddelbart virke som om det var solidarisk men på den anden side er det farligt at bryde med princippet om, at hvis man er med i en forsikringsordning, så betaler man bidrag, ellers ikke.

Regeringen har for vane, at »smøre lidt« for at få de sociale nedskæringer til at glide ned. Det gør man denne gang ved at foreslå, at efterlønsmodtagere får nedsat deres A-kassekontingent til 50% af det forhøjede bidrag, så det maksimalt kan udgøre 1.173 kr. årligt. Det er naturligvis udmærket for efterlønsmodtagerne, men det rejser nogle spørgsmål om den forskellige behandling af de ledige. F.eks. har nyuddannede fortsat en særlig understøttelse, der er langt mindre end den almindelige — og de skal også fremover betale det høje — og nu yderligere forhøjede kontingent.

For fuldstændighedens skyld skal det tilføjes, at arbejdsgivernes bidrag til arbejdsløshedsforsikringen *ikke* sættes op.

Regeringens indtægtspolitik fortættes også på skatteområdet.

Bidraget til dagpengefonden sættes op fra 1,85 til 2,0%. Altså en ren skatteforhøjelse. Det interessante er, at den er motiveret med de forøgede udgifter ved ændringen og forlængelsen af barselsorloven. Det er indres ikke, at de radikale lovede os skatteforhøjelser i anledning af vedtagelsen af dette forslag.

Den fuldstændige virkning af den fortsatte »genopretningspolitik« skal ikke vurderes her. Kun skal bemærkes, at handelsunderskuddet ikke vil falde særligt og arbejdsløsheden vil heller ikke. Regeringen regner *selv* med, at den fra 1985 højst vil falde med 10—15.000 om året. Og regeringens skøn er vel, som set tidligere, så optimistiske som overhovedet muligt. Det eneste direkte resultat, vil være, at statens underskud vil falde en smule.

13 rigtige? — NEJ.

Der blev ingen præmier til os i denne omgang.

CO-Staten

En række LO-organisationer, der organiserer overenskomstansatte i staten har nu besluttet, at de vil formalisere deres samarbejde.

Der har gennem flere år foregået et uformelt samarbejde, men man har nu fundet det på tide at etablere et egentlig samarbejdsorgan. Det foreslås, at navnet skal være Centralorganisationen af overenskomstansatte i staten (CO-Staten).

LO-bladet bragte for et stykke tid siden en helsides artikel, hvori baggrunden for oprettelsen af CO-Staten blev oplyst.

I artiklen siger en af initiativtagerne, forretningsfører Bent Jensen HKs statsområde, at hovedsigtet med den foreslåede organisationsdannelse er, at statens overenskomstansatte nu vil have indflydelse og forhandlingsret på alle de overordnede og generelle spørgsmål.

Bent Jensen siger endvidere, at det hidtil har været TFU der har forhandlet overenskomstvilkårene med finansministeren, og at det på mange områder fungerede tilfredsstillende indtil den borgerlige regering kom til og afskaffede taktreguleringen og udhulede reallønnen.

Man føler derfor ikke længere, at TFU kan varetage interesserne for de overenskomstansatte, men man vil dog fortsat søge at koordinere forhandlingerne med både TFU og KTU indenfor LOs udvalg for offentlige ansatte.

Bent Jensen mente også, at når der ikke ligefrem var udsigt til flere overenskomstansatte i staten, måtte man til at se på spørgsmålet om lønrammer og udvidelse af slutlønningerne i stedet for begyndelseslønningerne.

Sluttelig mente Bent Jensen, at det ideelle ville være, at tjenstemandsorganisationerne og de overenskomstansatte forhandlede fælles om de generelle spørgsmål, men at det nok ikke var muligt de første år. Dog var det vigtigt, at forhandlingerne føres parallelt og samtidigt, selvom man ikke fremover vil acceptere at tjenstemændene lægger rammerne for de overenskomstansattes organisationer.

En anden af initiativtagerne, forbundssekretær Bjarne Weiler Madsen Dansk Metalarbejderforbund, siger at der skal forhandles for de grupper af

statsansatte, som er blevet presset ind i et tjenstemandslønsystem uden at få del i tjenstemandsgodene.

Man vil også arbejde på at udvide de produktivitetsfremmende lønsystemer, da der i øjeblikket lægges alt for stor vægt på anciennitet, der er et typisk tjenstemandsprincip.

Bjarne Weiler Madsen sagde også, at man gerne i et tæt samarbejde med TFU ville skabe en personalepolitik indenfor staten, da der i høj grad manglede en sådan.

Sluttelig understregede Bjarne Weiler Madsen, at CO-Staten kun ville omfatte LO-forbund selvom andre organisationer med ansatte i staten havde ønsket at være med, men det var hans opfattelse, at det altid havde været LO-forbundene, som havde måtte tage slæbet og derfor også dem alene, der dannede organisationen.

Den nye centralorganisation vil omfatte ca. 70.000 medlemmer der bl.a. vil komme fra HK, Metal, Husligt Arbejder Forbund, Kvindeligt Arbejderforbund og håndværkerforbundene med ansatte i staten.

Ca. halvdelen af den nye organisations medlemmer vil komme fra HK.

COIs medlemstal

COIs medlemstal er den 1. april 1984 opgjort til 70.451 fordelt på de 38 tilsluttede organisationer. En stigning i forhold til sidste år på 781 medlemmer.

Størrelsen på de tilsluttede organisationer spænder fra 4 medlemmer i den mindste til 16.984 i den største organisation.

Ud af det samlede medlemstal er 38.628 (54,8%) tilsluttet LO, 12.442 (17,7%) er tilsluttet FTF og endelig er 19.381 (27,5%) ikke tilsluttet nogen hovedorganisation.

Nyt fra A-kassen

Informationsmateriale

Til orientering kan vi meddele, at kassens agitationsfolder nu igen foreligger a'jourført i henhold til de reguleringer af pension og omregningsats, der fandt sted 1. april 1984.

Medlemmer, der søger orlov

Vedrørende dagpenget for medlemmer, der søger eller har orlov fra et arbejdsforhold, har arbejdsdirektoratet udtalt følgende:

Spørgsmålet om, hvorvidt et medlem, der har orlov (tjenestefrihed) fra sin hidtidige stilling og som tilmelder sig som ledig, er dagpengeberettiget, kan ikke besvares generelt, men må bero på en konkret vurdering af forholdene i det enkelte tilfælde.

Vurderingen må tage sit udgangspunkt i de gældende rådighedsregler.

På grundlag af hidtil truffene afgørelser vedrørende dette spørgsmål kan følgende vejledende retningslinjer angives:

1. Ved kortvarige orlovsperioder, normalt under et år, kan medlemmet som hovedregel ikke anses for at være til rådighed for arbejdsmarkedet i fuldt, normalt omfang.
2. I tilfælde, hvor orlovsperioden er af en vis længere varighed, normalt mindst et år, vil et medlem, der har *løfte om overtagelse af andet arbejde*, kunne modtage dagpenge, hvis arbejdsforholdet — af grunde, som ikke kan tilregnes medlemmet — enten ikke kommer i stand ved orlovsperiodens begyndelse eller senere afbrydes — forudsat, at pågældende i øvrigt anses for arbejdssøgende.
3. Et medlem, der har ansøgt om orlov i en periode som anført under punkt 2 med henblik på at tage andet arbejde, men som ikke har sikret sig arbejde til overtagelse ved orlovsperiodens begyndelse, vil normalt kunne modtage dagpenge efter 5 ugers karantæne, jfr. arbejdsløshedslovens § 63, stk. 1, nr. 2.

Det bør påses, at medlemmet løbende dokumenterer, at pågældende selv udfolder bestræbelser for at få arbejde, jfr. reglerne herom i rådighedsbekendtgørelsen.

4. Et medlem, der har ansøgt om orlov af andre grunde end overtagelse af andet arbejde, f.eks. »sabbatperiode«, udvidet barselsorlov, uddannelse m.v., må som hovedregel anses for på forhånd at have tilkendegivet, at pågældende ikke ønsker at stå til rådighed for arbejdsmarkedet i orlovsperioden og pågældende vil derfor normalt være afskåret fra at modtage dagpenge i denne periode. Som en undtagelse kan nævnes tilfælde, hvor ansøgningen om orlov er begrundet i flytning, der skyldes ægtefællens/samleverens overtagelse af varigt arbejde, påbegyndelse af selvstændig virksomhed eller påbegyndelse af længerevarende uddannelse uden for det hidtidige hjemsted.

Arbejdslediges deltagelse i socialt arbejde

Arbejdsdirektoratet har på givne foranledning udtalt følgende om lediges muligheder for at deltage i socialt arbejde og foreningsaktiviteter.

Funktionen som besøgsven der består i at udføre ugentlige besøg hos beboere på plejebolig, beskyttet bolig e.l., som har behov for socialt kontakt og venskab, og hvor besøgsvennen ledsager beboeren på spadseture, hjælper med brevskrivning eller højt-læsning, spiller kort, motivere beboeren til andre aktiviteter m.v., må anses for at være en aktivitet, som ikke har betydning for dagpengenes størrelse.

Direktoratet har herved lagt vægt på, at der er tale om en personlig kontakt mellem en besøgsven og en bestemt beboer, og at der kun ydes sådanne småtjenester, som må anses for at svare til, hvad der i et familieforhold sædvanligt ydes af familiemedlemmer.

Funktionen at igangsætte telefonkæde med ældre, som har behov for denne service vil kunne ydes, uden at

det får betydning for dagpengene men det må forudsættes, at det ledige medlem opfylder arbejdsløshedslovens rådighedsbetingelser, herunder at pågældende vil kunne frigøre sig fra forpligtelsen og dermed være i stand til at overtage et anvist arbejde med de i loven fastsatte frister herfor.

Ved funktionerne medhjælper til det administrative arbejde vedrørende frivillige medarbejdere, receptionsmedarbejdere, ledsager, assistance i socialiserings aktiviteter, assistere aktivitetslederen (ergoterapien), weekend-frivillige, assistere ved måltider eller som have- og blomster gartner, vil den til aktiviteten medgåede tid skulle påføres dagpengekortet, og dermed medføre fradrag i dagpengeudbetalingerne, uanset på hvilket tidspunkt, eller på hvilke dage aktiviteten udføres.

Direktoratet begrunder denne opfattelse med, at ovennævnte aktiviteter efter deres art må siges at have en erhvervsmæssig karakter og at aktiviteten udføres overfor en flerhed af beboere, således at det familiemæssige præg ikke er fremherskende.

Af direktoratets udtalelse fremgår det yderligere at organisations- og foreningsarbejde, som ikke aflønnes (fritidsaktiviteter), ikke medfører fradrag. Som fritidsaktivitet anses bl.a. lederhverv i frivilligt ungdoms- og idrætsarbejde.

Situationen er altså den, at hvis et arbejdsløshedskassemedlem ulønnet fungerer som leder (f.eks. som formand for en bestyrelse) i en idrætsforening, vil en sådan aktivitet — under forudsætning af, at sådanne hverv ikke sædvanligvis udbydes som lønnet arbejde — ikke blive betragtet som arbejde, og der skal derfor ikke ske fradrag i den pågældendes dagpenge.

Er der derimod tale om et arbejdsløshedskassemedlem, der lønnet fungerer som instruktør i en idrætsforening, vil en sådan aktivitet blive betragtet som arbejde, og der skal ske fradrag i den pågældendes dagpenge. Dette gælder også, hvis den pågældende konkret vælger at frasige sig aflønningen — f.eks. i forbindelse med ledighed. Det afgørende er, om en sådan aktivitet sædvanligvis udbydes som lønnet arbejde.

Selvom det skal medføre fradrag, medfører et sådant arbejde dog ikke, at dagpenge skal udbetales efter dimittendsatsen (266).



Stadion

Tager man ophold her en fredag for at studere trafikken, ser man noget der ligner en folkevandring ud af byen til week-end ude i naturområderne. Der er en glidende strøm af Campere og Mobil Homes, og hvad der slæbes med af udstyr er utroligt, såsom motorbåde, både med påhængsmotor, speedbåde hvoraf mange med kæmpestore motorer, der lyder som en eksplosion når de startes, terrængående motorcykler, der bruges til at fare op og ned ad bjergene med, der er både to- og trehjulede, jeeps på trailere til at køre på jagt i, nogle har bagefter en lille personvogn koblet med en triangel, den er bekvem at smutte i, når der er fundet en standplads for det store køretøj, ja, så er der også nogle der har cykler med, disse er også udstyret med kraftige terrændæk, men almindelige campingvogne som hos os, ser man ikke ret mange af, de er for uhandige at køre med i bjergene og over lange strækninger.



Udsigt ind over Vancouver

Vi har selv ved et tidligere besøg sluttet os til strømmen ud i naturen og kørt 2800 km i en stor Mobil Home, op gennem bjergene og gennem de skønne naturparker, Manning park, Revelsloke park, Glacier National park, Jasper National park med det store ismassiv Columbia Icefield med store gletchere, og over til Banff National park, der ligger næsten på skillelinie ind til Alberta og ikke langt fra Calgary, det var en uforglemmelig skøn oplevelse.

Jeg havde ved besøget i år sat tid af til at se på jernbane og vores kollegers arbejdsforhold, og hvad jeg fik ud af det, skal jeg berette om i en fortsættelse.

Holger Barlo

Et virksomhedsbesøg på Kommunekemi i Nyborg

Transport af farlige stoffer

18

Når der sker »transport af farlige stoffer« er det blevet fremhævet, at det vil kunne ske sikrest med bane, fordi det kører i et lukket transportsystem og er underlagt bestemmelserne i RID. (RID A). Der er imidlertid en brist, for i et jernbanesystem kommer transporten i berøring med mange mennesker på en eller anden måde. Færgepersonale – Stationspersonale – Pakhuspersonale – Havnepersonale og ikke mindst Lokomotivpersonale.

I det daglige er der for lokomotivføreren normalt ingen forskel på om et godstog indeholder RID-vogne eller ej, men hvis der sker noget unormalt med toget under kørselen på strækningen, f.eks. en sprængt luftslange, skal Lkf. reagere, som om toget var afsporet, så fremt han ikke umiddelbart kan konstatere det modsatte. Og hvem kan det en mørk nat med 800 m vogne bag lokomotivet?

Usikkerheden, utrygheden begynder, er toget afsporet? Nabosporet skal dækkes. Hvad er det for vogne der evt. kan være afsporet? Kan det være RID-vogne? Hvad med lokomotivføreren personlige sikkerhed?

På baggrund af nogle episoder med RID-vogne, bl.a. i Rf gav anledning til at repræsentanter fra bestyrelserne i Hg, Rf og KØ i foråret 1983 mødtes og blev enige om at rette en henvendelse til DLF's hovedbestyrelse om forholdet.

På et møde med tillidsrepræsentanter og HB-medlemmer for østområdet i foråret 1984 blev oplyst at HB-medlem Jens Bak er udpeget til på JFU's vegne at deltage i en gruppe sammen med repræsentanter for andre offentlige myndigheder og institutioner for at behandle forholdsregler ved katastrofer/uheld i fredstid.

For at uddybe og diskutere forholdene omkring »farlige transporter« blev der arrangeret et besøg på Kommunekemi med en forudgående redegørelse af Jens Bak og forskellige sikkerhedsrepræsentanter.

Den 2. maj mødtes medlemmer fra Helsingør, Næstved, Rødby Færge, Korsør afdelinger og to sikkerhedsrepræsentanter fra Gb med Jens i den blå panoramasalon på M/F Dronning Ingrid.

På grund af manglende kendskab og manglende beskyttelsesmidler til den personlige sikkerhed, gav flere kolleger udtryk for at de ikke ønsker at bevæge sig bag lokomotivets bagende i tilfælde af uregelmæssigheder med et godstog, idet man ikke vil udsætte sig for den risiko at være alene med toget uden mulighed for at tilkalde hjælp ved et ildebefindende forårsaget af et giftigt udslip fra en utæt RID-vogn.

Der var dog enighed om at problemerne skulle rejses gennem de lokale sikkerhedsgrupper og at den overordnede problematik vedr. »transport af farligt gods« skulle rejses over for HB således at Jens Bak kan tage det med i sit arbejde.

I Nyborg modtog Arne K. Johansen os og vi kørte til Kommunekemi, hvor driftleder Arne Kristensen bød os velkommen, det skulle have været civilingeniør Riemann som har tilsynet for Miljøstyrelsen, men han var desværre blevet forhindret.

Arne Kristensen orienterede imidlertid levende og fyldestgørende om Kommunekemi's tilblivelse ved lov om destruering af kemikalieaffald i 1972 og om KK's organisatoriske og driftsmæssige opbygning. Bl.a. kom han ind på at transport med bane var den billigste og sikreste måde at transpor-

tere affaldsstofferne på, og at det ikke er små mængder viser drifttallene, idet der blev behandlet ca. 60.000 t affald, deraf var de 107 t gift.

En interessant oplysning vi fik var ny for os, var at der ifølge loven, altid skal følge ladningsfortegnelse med som giver oplysning om de enkelte tønder og tankvognes indhold, og henvisning til et kortnr. som KK har med specifikationer om stoffernes beskaffenhed.

Deltagerne udtrykte forundring over at kopi af dette kort ikke var hos Lkf. der transporterer godset.

På spørgsmålet om den personlige sikkerhed på KK, fortalte A.K. at næsten hver mand var sikkerhedsrepræsentant, idet alle vagthold skulle have en sikkerhedsuddannelse, disse vagthold kan bestå af ned til 3 mand. Alle blev uddannet i den personlige sikkerhed og 2 gange hvert ½ år blev der afholdt sikkerhedsmæssige øvelser af ½ dags varighed i de enkelte afdelinger over emner medarbejderne selv havde valgt.

Deres BST-tjeneste omfattede årlige lægebesøg, derudover var der investeret en del i den personlige hygiejne bl.a. var der indbygget varme og udsugning i gardero-beskabene for arbejdstøjet.

Besøget sluttede af med en rundgang i anlægget, som bliver overvåget via tv og en ny teknologi.

Laboratoriet indgår heri som et centralt led i virksomhedens kontrol med anlæggene.

På deltagernes vegne takker vi Kommunekemi for den velvillighed og den åbenhed vi blev mødt med.

Arne K. Johansen takkes for at have formidlet kontakten til Kommunekemi.

P. H. Jensen
DLF. Korsør afd.

følg fagbevægelsen i 80'erne

Det kan gå to veje



Økonomisk politik for 80'erne

LO-DEBATOPLÆG

Det kan gå to veje: Økonomisk politik for 80'erne. Vi kan vælge mellem den borgerlige egoisme eller arbejderbevægelsens solidariske vej. - 48 A4-sider, rigt ill. kr. 10,00.



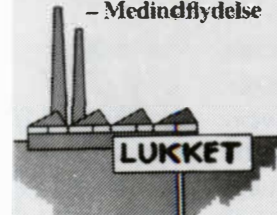
Kortere arbejdstid

En vej til større velfærd og mindre arbejdsløshed

LO-DEBATOPLÆG

Kortere arbejdstid: En vej til større velfærd og mindre arbejdsløshed. Kravet om 35-timers arbejdsuge fik en markant opbakning på LO-kongressen. - 40 A4-sider, rigt ill. kr. 8,00.

Virksomhedslukninger - Kapitalkoncentration - Medindflydelse



LO-DEBATOPLÆG

Virksomhedslukninger - Kapitalkoncentration - Medindflydelse: Kapitalkoncentration og virksomhedslukninger understreger klart arbejderbevægelsens krav om en solidarisk decentralisering af ejendomsretten. - 40 sider, rigt ill. kr. 4,00.

Ligestilling er solidaritet



Rapport fra LO's Ligestillingsudvalg 1979-83

Ligestilling er solidaritet: En rapport fra LO's Ligestillingsudvalg, der her peger på konkrete muligheder for at øge ligestillingen i samfundet og på arbejdsmarkedet. - 80 sider, rigt ill. kr. 15,00.

TEMA

FAGBEVÆGELSEN I EN KRISETID!

Fagbevægelsen i en krisetid: Beslutningen om mål og midler til bedst mulig at tackle de vanskeligheder, den internationale økonomiske krise stiller os over for, er ikke mindst blevet modnet gennem en levende debat i fagbevægelsen. - 36 sider, ill. kr. 4,75.

TEMA

Fagbevægelsen og indsatsen for freden

Fagbevægelsen og indsatsen for freden: Det er altid arbejderne, der taber krigen. Fagbevægelsen - nationalt som internationalt - udfører på mange områder et realistisk arbejde for at sikre freden. - 24 sider, ill. kr. 3,00.

TEMA

Klassepolitikens Danmark

Klassepolitikens Danmark: Med den borgerlige regerings tiltræden 10. september 1982 har vi oplevet klassepolitik, så det batter. Vi har fået et »Klassepolitikens Danmark«, siger LO's formand, Knud Christensen, i forordet til dette LO-Tema-hæfte. 24 sider, ill. gratis.

TEMA

Betalt frihed til uddannelse

Betalt frihed til uddannelse: Arbejderbevægelsen står for solidaritet. Vi vil nedbryde uligheder og uretfærdighed. Vi ønsker lige udfoldelsesmuligheder for alle. Socialdemokratiets forslag om betalt frihed til uddannelse kan bane vejen til det solidariske samfund. - 24 sider, ill. kr. 3,50.



Energi og beskæftigelse

LO-SENSPUNKT

Energi og beskæftigelse: Energisektoren er en vigtig del af det danske samfund og bør forblive under samfundets kontrol. Samtidig er der store beskæftigelsesmuligheder i energisektoren. - 32 sider, ill. kr. 3,50.

faglig debat Menneskepolitik



Menneskepolitik: Hvordan få vi en politik for rigtige, levende mennesker - en menneskepolitik? - det spørgsmål giver Max Harvø, LO samt Jørgen Lembourn og Peter Poulsen nogle provokerende bud på. - 32 sider i tekst, digt og billeder kr. 0,50.

følg fagbevægelsen i 80'erne

Vor samlede viden og den teknologiske udvikling kræver radikale ændringer i samfundet - i vores forhold til arbejde og fritid - til uddannelser og kultur - til fordeling og ejerforhold - følg fagbevægelsen i 80'erne. Eller følg i det mindste med i den argumentation og den dokumen-

tation, som fagbevægelsen gennem sin produktion af Tema- og Debathæfter, stiller til din rådighed.

De 10 hæfter, som vi præsenterer her, er kun en lille del af den samlede produktion - så har du lyst til at vide mere, kan du rekvirere et katalog hos LO.



Ring 01-35 35.41 mellem kl. 9 og 16 mandag til fredag og bestil de titler du ønsker tilsendt - eller skriv til LO Landsorganisationen i Danmark, Rosenøms Alle 12, 1970 København V.

Arbejdsglæde og udvikling

Af Tage W. Jensen

20

Søren Kierkegaard forstod betydningen og vanskeligheden for mennesket i at »finde sin opgave«. Kierkegaard: »Et menneske skulle være uendelig stærk for ikke at behøve at bruge 2/3 af sine kræfter på at finde sin opgave«. Og: »Det egentlig mattende ved opgaven er formuleringen«.

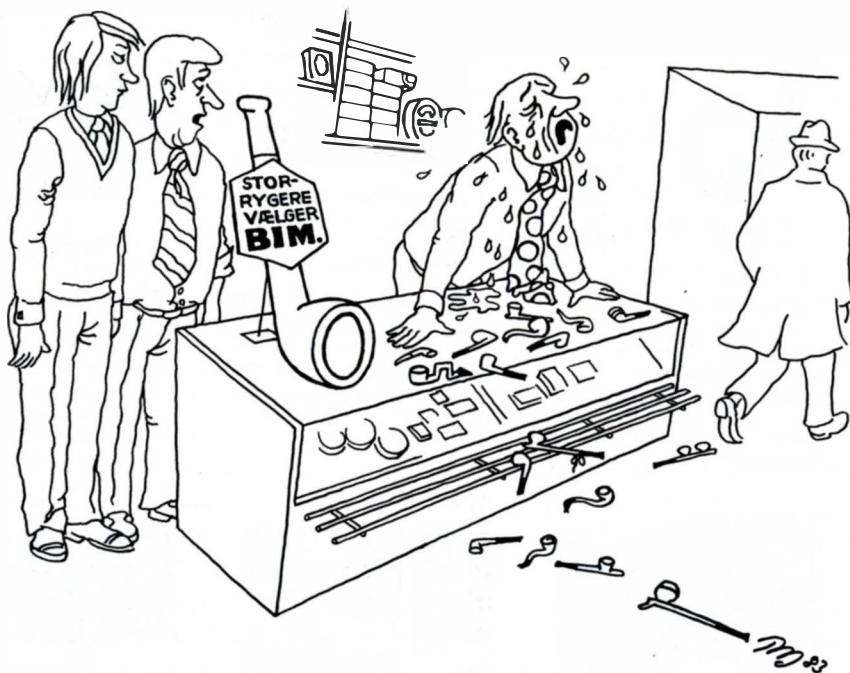
Men i dag bruges udtrykket »meningsfuldt arbejde« uden adresse. Vi glemmer det personlige, Kierkegaard taler om: et job kan være meningsfuldt for den ene, men ikke af den grund også meningsfuldt for den anden.

»Opgaven« kræver, at man selv tidligt forstår eller gøres opmærksom på at være vågen over for »tilværelsens stikord« (Kierkegaard) og følger stikordets udkald med udholdenhed.

Stikordet kan være synet af et andet menneske ved et bestemt job eller af et produkt – noget, der umiddelbart tiltrækker os og giver os uforklarlig lyst til selv at arbejde med sådan noget. Stikordet kan også være noget, vi læser i en bog, ser i en film, et erfarent menneskes råd, en overhørt bemærkning o.s.v. Høres og følges stikordet, er der gode chancer for, at man senere i tilværelsen f.eks. ville svare som svenske lokomotivførere i en undersøgelse for nylig, hvori lokførerne bl.a. erklærede, at de ville vælge samme beskæftigelse, hvis de skulle vælge job igen.

Men hvorledes forholder vor samfundsudvikling sig til individuel holdning over for valg af job og deri værende mulighed for arbejdsglæde?

Teknologisk o.a. udvikling har ikke hidtil støttet individuel søgen efter og fastholdelse af »opgaven«. Tværtimod: teknologer og politikere siger ofte nok, at »i dag må man være indstillet på ikke at kunne ar-



– Somme tider tvivler jeg på, om Frederiksen overho' det egner sig til sælgerjobbet – han har aldrig kunnet ta' én, der går uden at købe noget.

bejde hele livet med den først valgte branche/beskæftigelse, men fleksibelt kunne skifte imellem forskellige jobs i trit med udviklingen«. Teknologer og politikere venter altså, at andre (!) underkaster sig teknikken og metoderne – ikke at teknik og metoder tilpasses såvel menneskelige som resultatorienterede behov. I grunden en grov forventning.

Mennesker, der ikke arbejder med »opgaver«, de er tiltrukket af den gamle talemåde, »lysten driver værket«, rummer virkelig som næsten alle gamle talemåder en kerne af sandhed – vil hyppigt havne i rutineret middelmådighed, der kan blive til acceptabelt arbejde, men aldrig bliver udtryk for det bedste et menneske formår på et givet område, kort sagt: kvalitet. Undtagelsen, at nogen holder af et job, som vedkommende egentlig ikke er god til, rokker ikke ved kvalitetsforholdet. Og samfund, der blæser på

kvalitetskriteriet i stort som i småt, er samfund i forfald.

Så kvalitetskriteriet er forudsætning også for arbejdsglæde. Det kan siges helt enkelt: hvem glæder sig ved at udføre eller at modtage dårligt arbejde?

Voksende arbejdskraftbesparende tendens – specielt automatiseringsudviklingen – drejer sig imidlertid næsten aldrig om kvalitetskriteriet. Dermed heller ikke om arbejdsglædeforudsætningen. Hurtigere og nemmere er den velkendte dobbeltfordel, der slås mest på tromme for ved automatisering.

Næsten aldrig er det løfter om produkt- og/eller miljøforbedringer. Kriteriet er som regel kun økonomisk. Undtagelserne er ikke bare velgørende, men i virkeligheden korrekte vejvisere – typisk eksempel er robotsvejsning, der på nogle felter giver bedre produkt plus miljøfordel.

Automatiseringsteknikkens forringelse af produkt og/eller miljø og dermed af arbejdsglædemuligheden er der alt for mange tegn og eksempler på. Lad os se lidt rundt i horisonten:

Amerikanske fremtidsforskere anklager nu fjernsynet for at »programmere« folk til at tro, at man i »trykknapsamfundet« kan få overdådig livsstil uden at skulle arbejde noget videre for det. Forskerne siger også, at »mennesker, der bringes til at forvente høj levestandard uden at skulle anstrenge sig tilsvarende, bliver hverken gode arbejdere eller gode medborgere«. Og: »En civilisation, der er afhængig af dem, er sandsynligt på vej ned i historiens affaldsspand«. Konkluderer fremtidsforskere i året 1983.

Et andet tilfælde: I det meget småkagespisende England er ved at opstå en stille gumlende folkemodstand imod afskaffelsen af mange forskellige småkagetyper! Afskaffelsen skyldes selvfølgelig økonomisk begrundede firmasammenlægninger og anden rationalisering. Resultatet bliver ganske få, ensartede produkter med ensartet smag, som befolkningen nu bliver sur over og beklager i aviserne. En lille bid livskvalitet bortrationaliseres jo!

I Danmark (o.a. steder) betyder de »hurtigere og nemmere« metoder bl.a. – eksempelvis – at erhvervslivets tidligere individuelt udformede kontoopgørelser, logisk udsendt i slutningen af en måned, er blevet afløst af elektronisk udskrevne, uniforme blanketter delvis i kode og udsendt, når det er »teknisk belejligt« – ikke når det passer modtagerne bedst at modtage regningsproduktet! Eller som mere eller mindre galgenhumoristiske bogføringsfolk »tydede« initialerne *edb*, da elektronisk bogfø-

ring dukkede frem: Endnu Dårligere Bogholderi.

Med sådanne tegn i bredt og ret vildt voksende flor omkring os er det svært at se, hvorfor politikerne (lettere at se hvorfor erhvervsliv og specielt teknologer) overvejende dyrker den tekniske side af samfundsudviklingen i stedet for at tilstræbe en »gearing« af teknik og metoder til vore ægte behov som kvalitetsbevidste mennesker måske er der i den retning kun håb på længere sigt: Klar, international tendens hos industrisamfund viser nemlig, at ungdom nu så småt begynder at vrage ingeniørstudier! Er det første forløber for kommende generationers afvisning af »trykknapsamfundet«? I så fald er vi nulevende måske »bare« uheldige? Hvad kan vi så gøre?

Ved at opprioritere arbejdsglædefaktoren – som nævnt: glæden ved at udføre (og modtage) godt arbejde – kan vi bremse »affaldsspandudviklingen«. Uanset den enkeltes holdning til selve det at bestille noget – som i øvrigt kan være pudsigt:

F. eks. afviste briternes ofte citerede, meget samtaleglade litterat, dr. Samuel Johnson (1709–84), der fik berømt eftermæle i James Boswells biografi, »*Life of Johnson*«, begrebet »arbejdsglæde«: »Man kan ikke kalde noget en glæde, som alle nærer uvilje imod og som ingen påbegynder uden håbet om at blive færdig«. Hævdede Johnson.

Det pudsige er, om Johnson overhovedet ville have overlevet i litteratur (uden for en meget lille kreds), hvis han ikke havde mødt Boswell? Fra det øjeblik og til Johnsons dødsdag fulgte og nedskrev Boswell den livlige og lærde debattørs mange kloge og skarpsindige udtalelser om meget i tilværelsen, som blev fremsat i london-

ske klubber, ved private selskaber, i foredrag og i breve.

Johnsons negative holdning til arbejdsglæde tyder på, at *hans* egentlige »opgave« snarere var lærerens, den fremragende paneldebattørs eller politikerens og ikke forfatterjobbet (leksika, digte, kritikervirksomhed m.m.). Formodningen styrkes af biografiens vidnedbyrd om Johnsons livslange kamp imod ugidelighed – som altså var i skarp kontrast til hans konstante glæde ved at diskutere, forelæse o.s.v.

Johnsons tilfælde illustrerer på usædvanlig vis, at arbejdsglæde er noget vitalt og personligt. Uforenelig med teknokratisk opfattelse af mennesket som nærmest bare et vedhæng til værktøjet.

UDLANDET I —GLIMT

- USA's Southern Railway (SR) har udviklet en automatisk – *talende* – ballastmaskine. Den gør ikke arbejdet bedre, men hurtigere. Når maskinen er nøjagtigt programmeret og trykknappstartet, kan den ubemandet lokalisere samt løfte eventuelle sunkne sveller og støde ballasten på plads. Hvis en anden maskine eller person kommer i vejen på sporet, standser ballastmaskinen og »be'r høfligt« forhindringen om at vige sporet, siger opfinderen, *John Stubbs*. Han er inspektør ved SR, vedligeholdelsesudstyrsektionen.

Hvis han ikke allerede er blevet knyttet til Walt Disney's filmstudier.

Super Senior Kursus!

En samling friske Senior lokomotivførere mødtes på Knudshoved Kursus Center den 5. og 6. maj.

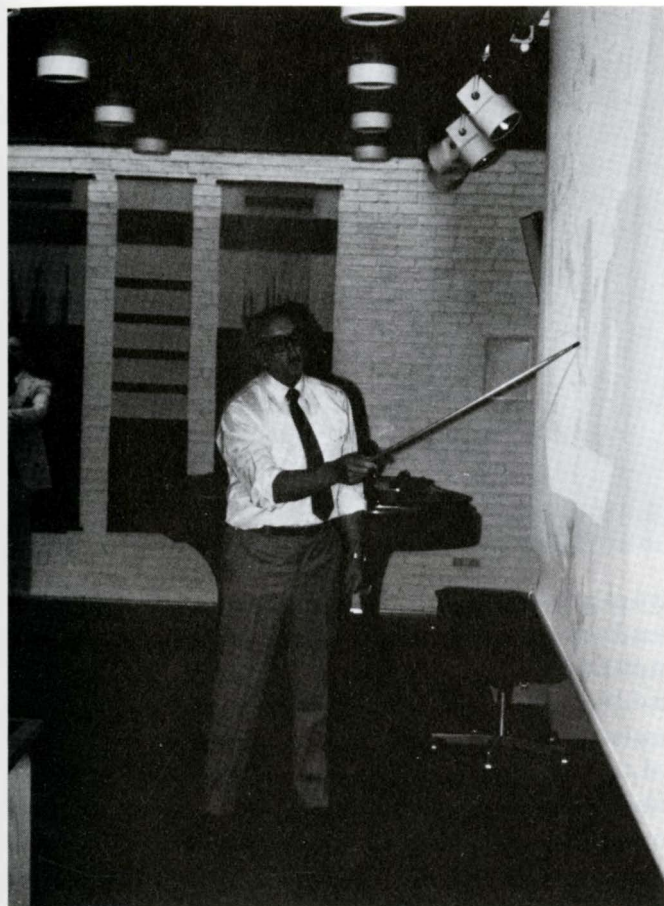
For underskrevne var det spændende at mødes med lokomotivførere man har været sammen med i daværende 2 det distrikt Nyborg, E. Ravn, O. Kjeldahl, Århus, E. Jensen og K. Kristensen, Viborg. P. Guldager Padborg og Gb. V. Lorensen, Padborg og Gb. V. Dorners far i Tønder og Esbjerg.

1. distrikt – Ib Christoffersen Gb. M. S. Bristing (med lang kittel og hammer i hånden ved maskineftersyn) Gb. H. Hansen Gb. – H. V. Hansen Gb. P. K. Kristensen Gb.



Formand for Trækkrogen B. Hofmann.





Ib Christoffersen



(og på Jernbaneskolen) – H. E. Jensen, Nyborg og Gb. Egon Hansen Gb. – B. Hofmann Gb. (og J.Skolen). – Sv. Gyvel Jensen (med mange guldorn på Gb. og andre steder) – V. Lorenzen (forsikringsmand og i fritiden lokomotivfører). Padborg og Gb. – O. S. Nielsen Gb. – P. A. Taklo (Gb. og skolekammerat fra jernbaneskolen i Sølvgade 1939). V. E. Thomsen Gb. (Altid i godt humør). J. Thillemann – Gb. (har – diskuteret slankekur med Kurt C. – næstformand D.L.F.) – Desuden var der 4 fra Helsingør med Poul Andersen i spidsen, samt Bord nr. 3 – (det muntre hjørne med Sofus Bristing og hans oppasser. – Poul A. og en jyde fra Århus som jeg har glemt navnet på – underskrevne, samt Thomsen og ikke at forglemme H. Boegh, Helsingør).

Der blev diskuteret oplevelser fra alle disse år, både organisation, samvær i de forskellige byer – hvad vi var ude for i årene 1940 til 1945 og de nuværende forhold.

Ved ankomsten til Nyborg Færgelhal blev »Bukkene« skilt fra »Fårene« idet den ene part B. tog med intercity tog til Nyborg H. hvor vi blev modtaget venligt af hovedkasserer Niels Kristensen (iklædt sidste mode i sommertøj) og derefter kørte vi så tilbage til Færgelhallen og hentede dem, der forsøgte at komme med bus i stedet for tog.

På Knudshoved var der simpelt hen pragtfuldt – gode værelser – god mad – og en dejlig natur.

Allerede 1 time efter ankomst var der velkomst og gang i kurset. Formand Nr. 2 Kurt Christiansen gav orientering om lokomotivføreruddannelse m.m. samt pensionsforhold for lokomotivførere og meget andet. – Herefter var der livlig debat!

Senere holdt B. Hofmann en ud-

mærket redegørelse om arbejdet i pensionistforeningen »Trækkrogen«.

Ca. kl. 17 fik vi en virkelig interessant rejseoplevelse i form af billeder og beskrivelse af Ib Christoffersens Safari i Kenya.

Tak til Ib C. for den gode oplevelse.

På centret var der sauna – men det var en tør omgang, for de, der nåede så langt, beholdt tøjet på. – Ølautomaten gik i stykker, så det var lige så tørt.

Kl. ca. 0.30 gik de fleste til køjs efter en god dag.

Søndag – vækket med musik på værelset – bad og morgenmad.

Kl. 9. Fællessang om den sorte Smed m.m. – underholdning af »Sprechstallmeister« Magnus fra Århus fin-fin. Der var også en gymnastiklærer der opfordrede til morgengymnastik med knæbøjninger og arme høj og stræk – den ældste på holdet var 91 år gammel!

Næste punkt på kursusplanen var mødet med socialinspektør K. Larsen. – Penionen blev livligt diskuteret, her kom meget frem om de realiteter, som er pensionerede lokomotivføreres vilkår. Gyvel Jensen og Egon samt 2 jyder m.fl. fortalte nogle sandheder om økonomi m.m.

Magnus og flere holdledere gav herefter en god rundvisning i samtlige bygninger og Guldager skød en af Tågekanonerne af.

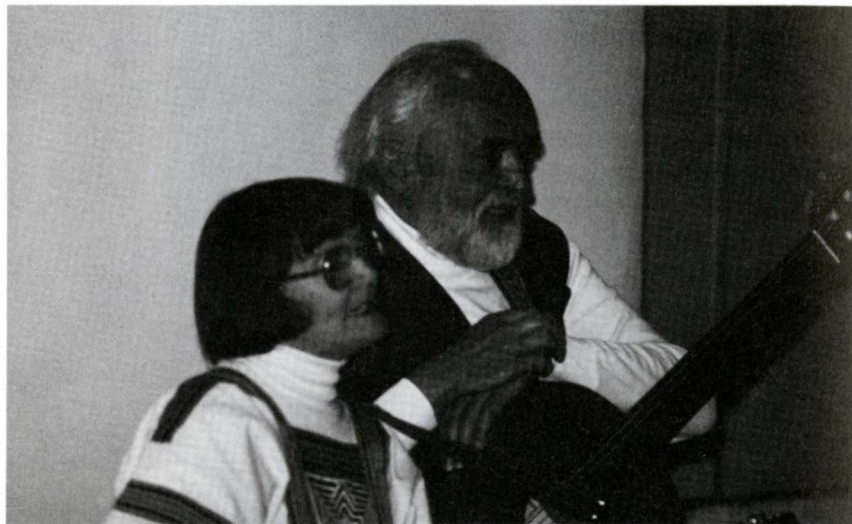
Vi fik også lidt viden om forrige tiders isbådetransport på Store Bælt.

Søndag kl. 13 var det så farvel og tak, for et veltilrettelagt kursus.

For at komme med næste gang, lovede vi hinanden ikke at fortælle hvor godt kurset var, – dette løfte har jeg hermed brudt.

Svend Pedersen

Kalundborg Maskindepot.



Couise og Robert.

Jeg vil hermed sige tak til foreningens ledelse og medlemmerne for det dejlige ophold på DSBs kursuscenter Knudshoved, Nyborg.

Tak til foreningens tillidsmænd, som tog godt imod os og gjorde alt for, at vi gamle drenge skulle finde os godt.

Det var sjovt at overvære de forskellige gensyn med kolleger fra øst og vest. For mit eget vedkommende var der ingen jeg kunne genkende fra min tid i Padborg i 1941 og i Fredericia i 1944, men det var også kun kort tid, jeg var der.

Der blev fortalt mange historier,

og mange kunne jeg genkende fra den tid.

Fra Sjælland var vi nogle stykker, og det er altid en forhøjelse at være sammen med gamle kolleger.

Med glæde tænker jeg altid på samværet med dem den tredje onsdag i måneden i »Trækkrogen«. Nu har vi tid til at snakke sammen, det var ikke altid vi havde det før.

Endnu engang tak til DLF med håb om, at dette »senior-kursus« bliver gentaget.

Venlig hilsen

Poul Taklo.



På den anden side

Fra mdt. Kh.



DSB, hjertelig *til lykke* med det smukke Kursuscenter, Knudshoved Nyborg, hvor jeg havde den glæde at opholde mig som kursist d. 5. og 6. maj 1984. Senior Lokomotivfører kursus.

Må jeg rette en hjertelig tak til D.L.F. for et uforglemmeligt ophold.

En særlig tak til de kammerater, der fik dette kursus realiseret.

En særlig tak til værtinden og hendes stab af søde piger, der på alle måder forkælede os, og var med til at gøre vort ophold til et par festdage.

En særlig tak til Ib Christoffersen, for hans beretning og lysbilleder fra hans safari i Kenya.

En særlig tak til Louise og Robert for deres festlige underholdning.

Et varmt og hjerteligt tak, for et hyggeligt og kammeratligt samvær med samtlige kursusedtagere.

Alt i alt, en for mig uforglemmelig weekend, som jeg ønsker og håber på, må blive gentaget.

Med hjertelig hilsen
Knud Jørgensen



Lokofører-rapporter
Cpr. nr.?

På Kh afd. kontor, kom en dag en kollega, med en stak lokofører-rapporter under armen, der var ca. 250 stk.

Han fortalte han havde fundet dem i Reventlowsgade. Desværre var det kun en lille del, han kunne få fat i, resten bar vinden rundt i kvarteret. Frit tilgængelig for enhver der havde lyst til at samle dem op, med navn og personnummer på de fleste.

På navnene kunne jeg se de kom fra GB.

Det kan ikke være den store betydning man tillægger disse rapporter, siden man ikke engang ulejliges sig med at makulere dem før de bliver smidt ud, de er blot blevet arkiveret lodret ned i papirkurven.

Det er simpelt hen skandaløst, at man uden videre smider dem ud i containere, hvor alle og enhver, der havde lyst, kunne vælge sig det navn og personnummer, der kunne passe sig for ham.

Hvor mange vil herefter, trygt kunne sætte sit navn og personnummer, på disse rapporter, før vi har fået garanti for at de bliver destrueret, efter at være blevet læst igennem.

Det kunne jo også tænkes, der stod ting om hændelser der var blevet kendt i offentligheden, selv om indholdet i rapporterne, oftest er uden interesse for menigmand.

Sv. E. Feyerstad

Det kan være lidt svært at skrive om et mdt. der er jævnet med jorden, og finde de rigtige data; men det ældste der kan fremskaffes, er en gammel forhandlingsprotokol, der indledes med flg. historie, prentet med en fin og sirlig skrift:

Fredag den 30.6.1933, afholdt Odense Lokomotivførerunderafdeling et møde kl. 13,00 i Remisen, med følgende

Dagsorden.

Punkt 1: Forhandling om Rangereturene.

Punkt 2: Eventuelt.

Kredsformanden Herr. Lokomotivfører Rosenkilde Larsen, København og Afdelingsformanden Herr. Lokomotivfører M. P. C. Andersen, Nyborg var til stede, desuden var Lokoførerne Hubert og Depotforstanderen særlig indbudt, for med dem at drøfte den uretfærdige Fordeling af Tjenesterne, idet der på de to Herrers Initiativ bag Ryggen af Afdelingen den 5.-8. 1932 blev sat en 9 Mands og 2 een Mands Rangerture i Kraft, og hvor de to nævnte Herrer havde pillet det ud der passede dem, og smidt resten ud i 9 Mands Turen. Det var særlig dette Forhold der skulde behandles, men trods Herr. Kredsformandens godt tilrettelagte Indlæg og klare Fremstilling af det uretfærdige i den Lettelse i Tjenesten de to Herrer af Bageveje havde opnået på Bekostning af det øvrige Personale, så ville de ikke indrømme det mindste, men var derimod meget ubehersket i deres Optræden. Lokfører Hubert måtte kaldes til orden flere Gange, da han stadig afbrød Kredsformanden i hans Tale, og Depotforstanderen var så fri, at henstille til Kredsformanden at han skulde passe paa han ikke kom til at løbe Bybudtjeneste ligesom Afdelingsformanden fra Nyborg

havde gjort, da han rejste til Distriktet med forkerte Oplysninger, hvortil Herr. M. P. C. Andersen svarede, at de Oplysninger han havde, de var nemlig helt rigtige, der blev saa stillet Forslag til nye Rangerture i Odense, nemlig entur for 10 Lokofører, og en særlig tur for Depotforstanderen, og sende til Kredsbestyrelsen til videre Forhandling med Distriktet. Dette blev vedtaget med alle stemmer, ingen imod. Sign.: Th. Hassø.

Det var lidt nostalgisk, jeg synes det var en god historie i den tids sprog, og det viser også, at der var krudt i de gamle drenge – også dengang.

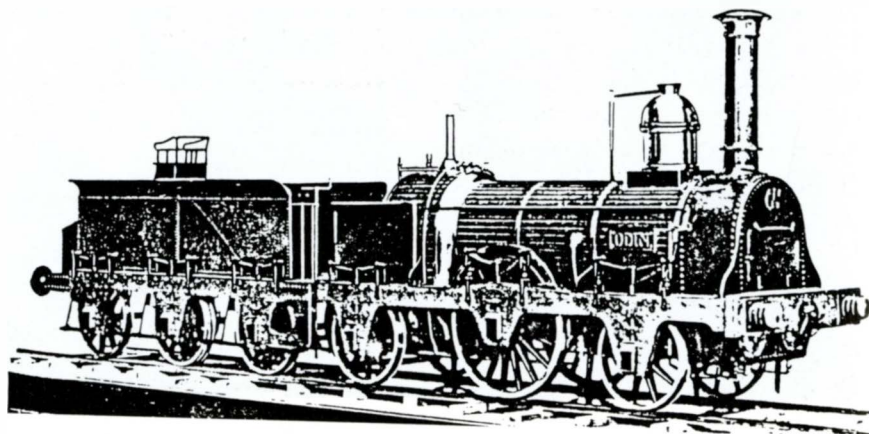
For at blive lidt ved det organisatoriske, blev Od. afd. selvstændig i 1949, med underafdelinger i Svendborg, Fåborg og Assens med en samlet styrke på 65 mand, der valgte A. Blach Andersen som formand. Det var samme år, som D.S.B. overtog Sydfynske Jernbaner, Loko.personalet derfra blev optaget i D.L.F. og det gav anledning til, at der i årene fremover, blev oprettet en hel del studiekredse, der flittigt blev benyttet, især de gamle »Syfynere« gjorde en stor indsats, for at blive sat ind i tingene, og de satte i hvert fald deres præg på Generalforsamlinger o.lign.

Jeg kan ikke her lade være med at skrive et lille kapitel specielt om

dem, for det var nogle herlige mennesker.

Efter aspiranttiden i Fredericia, kom jeg til Svendborg i 1952, det var alle tiders bytte. Næsten alle »Syfynere« havde særlige navne, såsom »Jyde Petter« »Poul Brændevin« »Den Røde« »Frederik Amerika« »;Galeme Hans« »OH« »Bryggeren« »Styrmanden« »Lange Thorvald« o.s.v. Man sad der med åben mund og polypper, når de fortalte om deres oplevelser under syfynske, alt det frække, alt det maskinelle, hvordan og med hvilke midler de havde klareret en umulig situation, de kunne det hele, også ta' en kop øl og en æggekage, og alligevel slippe godt fra, at skrive de 3-4 ekstra køretimer på, som de kom for sent ind med en »slæver«. Nutidens Lokomotivmand ville tro de blev fyldt med løgn.

I Svendborg lærte vi også en anden personlighed at kende, som alle der har kørt med ham mindes. Det var C. F. Jensen, gammel modstandsmand og Byleder af modstandsbevægelsen i Tønder, i slutningen af krigen arresteret af tyskerne sammen med hele sin familie, og meget heldigt kun sendt i Frøslevlejren. Han var så skuffet over retsopgøret efter besættelsen, at han tog en forflyttelse. C. F. underviste alle syfynere og os knægte i M.O. og M.P. strømskemaer, så vi kunne det i søvne; og på damp-



PERSONALIA

Forfremmet til lokomotivinstruktør (21. lrm.)

pr. 1.5.1984 efter ansøgning

Lokomotivfører k (19. lrm.)

K. Juul, mdt Gb i mo Kh

Forfremmet til lokomotivfører (18. lrm.)

pr. 1.4.1984 efter ansøgning

Lokomotivfører (14. lrm.)

B. V. Rasmussen, mdt Fa i mdt Fa

B. Westergaard, mdt Fa i mdt Fa

W. Hansen, mdt Fa i mdt Pa

K-E. Burmester, mdt Gb i mdt Gb

P. G. Jensen, mdt Gb i mdt Gb

J. T. Nielsen, mdt Gb i mdt Gb

J. V. Andreasen, mdt Gb i mdt Gb

A. Starlev, mdt Gb i mdt Gb

G. D. Jensen, mdt Str i mdt Str

Overgået til anden stilling pr. 1.5.1984

efter ansøgning

Lokomotivassistent (9. lrm.)

til lkm p (17. lrm.)

K. N. Nielsen, mdt Fa i mdt Gb

Ansæt som lokomotivassistent (9. lrm.)

pr. 1.5.1984

Lokomotivassistent p (9. lrm.)

F. A. L. Blohm, mdt Kh i mdt Kh

Ansæt som lokomotivassistent p (9. lrm.)

pr. 1.4.1984

H. J. Jepsen, mdt Kh

Forflyttet 1.4.1984 efter ansøgning

Lokomotivfører (18. lrm.)

C. Bergholdt, dvk Gb i mdt Gb

Lokomotivfører (14. lrm.)

Teddy E. B. Petersen, mdt Gb i mdt Hgl

S. Mikkelsen, mdt Gb i mdt Hgl

L. B. Petersen, mdt Gb i mdt Hgl

Forflyttet 1.5.1984 efter ansøgning

Lokomotivassistent p (9. lrm.)

K. Jensen, mdt Ar i mdt Str

Husk!

Stof til bladet
skal være
redaktionen i hænde senest
den 15. i måneden.

Navneændring

Lokomotivassistent (9. lrm.)

F. Hølmkjær, mdt Kh til F. Granau

Per Nielsen, mdt Kh til P. Mikkelsen

Lokomotivassistent p (9. lrm.)

H. B. Jensen, mdt Kh til H. Bonnerup

Tjenestefrihed uden løn 010285-310385

Lokomotivassistent (9. lrm.)

B. Holton, mdt Fa

Afskediget pr. 30.4.1984

Lokomotivassistent (9. lrm.)

F. Mahdjoubi, mdt Kh

Afskediget pr. 31.7.1984 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (18. lrm.)

E. K. Holm, mdt Es

P. J. J. Busk, mdt Gb

W. E. Andresen, mdt Gb

E. Høyer, mdt Str

Lokomotivfører (16. lrm.)

A. Petersen, mdt Fa

Afskediget pr. 31.7.1984 efter ansøgning alder

Lokomotivfører (18. lrm.)

H. K. Madsen, mdt Str

Afskediget pr. 31.8.1984 efter ansøgning alder

Lokomotivfører k (19. lrm.)

A. Søndergaard, mdt Ar

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubi-
læum frabedes venligst.

Lkf E. Houstrup, mdt Fa.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubi-
læum frabedes venligst.

Elf J. Kjeldgaard, mdt Kh.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubi-
læum frabedes venligst.

Lkf J. H. Larsen, mdt Kø.

Dødsfald

Pens. lkf C. G. J. Loving, København, død
den 9.3.1984.

Pens. lkf J. E. Pedersen, Børkop, død den
10.3.1984.

Pens. lkf E. B. Jensen, Fredericia, død den
2.4.1984.

Pens. lkf P. K. Larsen, Korsør, død den
9.4.1984.

Pens. lkf O. J. Jønsson, Skive, død den
11.4.1984.

Pens. lkf R. Johansen, Herning, død den
27.4.1984.

Pens. lkf H. C. Hansen, Åbyhøj, død den
27.4.1984.

maskinen blev han meget fornærmet, hvis han ikke fik lov til at fyre den ene vej. Dersom der er nogen, der har hørt klokkespillet i Tønder, er det også C.F.s værk, han var meget alsidig.

Remisen i Odense blev bygget i flere etaper, som en vanlig rund bygning, med drejeskive, og stod klar ved køreplansskiftet i 1954. Den var super moderne med 21 spor, alle med eftersynsgrave med indbygget lys, så det var nemt at arbejde under maskinerne. At remisen blev bygget i etaper skyldtes, at 2 gamle remiser skulle fjernes, idet D.S.B. og Kertemindebanen havde hver sin på grunden. Kertemindebanen overtog så de 6 østlige spor, og efter banens nedæggelse i 1966, lå sporene øde hen, indtil Jernbanemuseet overtog dem.

I de senere år er der sket en del væsentlige forbedringer i remisen, der er blevet forsynet med store eftersynsramper og olieforsyningsanlæg, så alt kan laves i en rationel arbejds gang, men det har D.S.B. ikke fået øjnene op for endnu.

Sidste nye er, at alle de gamle røgkanaler er fjernet, langtidsledige er gået igang med at hvidte lofterne, så det hele er så indbydende som muligt, og Vognopsynet har fået overdraget 2 spor til reparation af vogne, så de er fri for at stå udendørs i al slags vejr.

Opholdsbygningen ved remisen blev også indviet i 1954, da havde Loko-personalet hele førstesalen, til omklædningsrum, badeværelser, fællesrum, værelser m.m. Da var vi 76 mand. Det blev for nogle år siden indrettet til kontorer for baneområdet, vi blev så flyttet ned i stuen, i et mindre rum. Det er blevet så stort nu, at der også er blevet plads til M.H. uddannede Stationsbetjente og langtidsledige.

Frede Hansen.



Den gamle remise. Knudshoved. Kursuscenter.