



7

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE

10. AUGUST 1984 - 84. ÅRGANG

3

Indhold:

Op og ned	2
Danmarks første kvindelige lkf.	3
Transport af farlige stoffer	5
Studieturen 1984	6
Lyntog fylder 50 år	8
Asnæs-Samsø-Ruten	12
Fagbevægelsens aktuelle situation	20
Besøg C. P. rail Canada	22
Status og perspektiver i DSB	24
Fra medlemskredsen	24
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.

Gennem flere år har der i vort organisationsområde været kræfter i gang for at få gennemført reguleret oprykning til først 17. lrm. og så 18. lrm. Der er to væsentlige grunde til at søge en sådan ordning tilvejebragt, nemlig dækning for funktionsperioder og ingen forflyttelse i forbindelse med forfremmelse til 18. lrm. ved strækningstjeneste. Der har gennem mange år været en ret omfattende funktion, som er blevet nedbragt ved klassificering af stillinger; men der er fortsat en manglende dækning gennem klassificering på mere end hundrede stillinger. En reguleret oprykning kan give fuld dækning for strækningsture plus en fastsat procent for afløser i tjenesten. Dermed opnås det optimale antal klassificerede stillinger, der ved ledighed genbesættes med den ældste i forfremmelsesrækken uden hensyn til hvilket tjenestested, den pågældende er stationeret ved. Dermed fritages man for forflyttelse i forbindelse med forfremmelse. Der foregår for tiden nogle drøftelser herom med generaldirektoratet for at prøve mulighederne for at nå til enighed om en ordning. Der er en række detaljer, som nøje må overvejes, før hovedbestyrelsen træffer nogen aftale, bl.a. må man sikre, at dem, der indtil nu har søgt forfremmelse med forflyttelse til følge, kan komme hjem, såfremt de ønsker det. Der har været fremsat forslag om en ordning med gyldighed fra oktober 1984, men DLF træffer ingen aftale uden en meget grundig vurdering af forslagens konsekvenser. Lige så interessant dette kan være vore indkomstforhold, er DSBs problemer med konkurrencen fra private initiativer til at gøre indhug i DSBs transportveje, hvor man søger at snuppe noget af den kollektive trafik. Senest som det er kommet til udtryk på Storebælt og Kattegat. Sidstnævnte sted har Katamaran-ruten mellem Kalundborg og Århus måtte give op, fordi passagergrundlaget var for lavt. Nu får Persontrafikrådet på hattepulden, fordi det ikke ville tillade en hurtigbusrute til København, som skulle befordre passagerer til og fra Katamaran-ruten. En borgerlig politiker klager over, at der i rådet er for mange modsat hans politiske observans. Det er en lykke for kollektiv trafik og herunder DSB, at der i rådet er politikere som varetager samfundets interesser på fornuftig vis. Til gengæld får man en underlig smag i munden, når det meddeles, at trafikministeren har taget initiativ til udskiftning af politikere i Persontrafikrådet. Det smager af tilpasning til skade for kollektiv trafik.

Første kvindelige lokomotivfører

Der er nu skrevet et stykke faglig Danmarkshistorie, idet Danmarks første kvindelige lokomotivfører er på sporet, uddannet i første omgang til at køre S-tog.

Vi bringer her et interview med Ulla G. Hansen, der i dag er stationeret på mdt. Kh.

3



Ulla G. Hansen.

Hvad er din faglige baggrund, og hvad var det som fik dig til at søge jobbet som lokomotivassistent

Jeg blev udlært som finmekaniker på atomforsøgsstationen Risø i sommeren 1981, hvorefter jeg arbejdede som svend samme sted i 3 måneder.

Frem til sommeren 1982 brugte jeg så tiden til at rejse og se mig lidt omkring.

Fra sommeren 1982 og frem til januar 1983 gik jeg så arbejdsløs, mens jeg ventede på ansættelse ved DSB.

Grunden til at jeg søgte ind Lkas, er nok at finde i at der på Risø var en svend, der for mange år siden havde været lokomotivfyrbøder, og hans beskrivelse af arbejdet lød så spændende, at jeg også fik lyst til at prøve.

Havde du gjort dig nogle overvejelser, om at det var en 100 % mandsdomineret verden du søgte ind til.

Nej, det må jeg indrømme, det havde jeg ikke rigtigt spekuleret på, men det kunne man jo næsten have sagt sig selv, hvis man havde tænkt på det.

Men ret beset er metalområdet i

forvejen så mandsdomineret, at jeg ikke tror at det ville have virket afskrækkende på mig, da jeg i forvejen havde gode erfaringer som finmekaniker.

DSB havde tilsyneladende ikke tænkt på at kvinder ville søge ind lokomotivassistenter, bla. var bade og toilet-forhold ikke ordnet, hvordan oplevede du det.

Jeg syntes jo nok at det var lidt underligt, at DSB overhovedet ikke havde gjort sig nogle tanker i den retning, det virkede faktisk som om at det slet ikke var noget problem for DSB, og er det åbenbart stadig ikke, for der er endnu ikke sket noget i sagen.

Man kunne jo godt have forestillet sig, at jeg havde fået en henvendelse om at der blev arbejdet med sagen, eller i det mindste bare en reaktion på en eller anden måde.

Men iøvrigt syntes jeg at jeg er blevet modtaget udmærket af DSB, heller ikke på skolen var der nogle problemer.

Føler du at DLF har støttet dig som den første kvinde på jobbet.

Jeg blev meget positiv da jeg startede i firmaet, idet det jo var DLFs Kh afdeling der tog hele problematikken op.

Jeg havde den tanke, da jeg startede at det nok var klogt at holde en lav profil, og ligesom stikke fingeren i jorden, inden man begyndte at rende rundt og brokke sig over at der ikke skete noget.

Det ville jo nok heller ikke have været nogen særlig heldig start, og i den situation er det godt at opleve at der er en forening der tager tingene op, og det har jeg bestemt været glad for.

Hvordan har du klaret den, med hensyn til hvileværelset.

Jeg har benyttet værelset et par

gange i starten, hvor jeg ikke kunne komme ind med tog.

Jeg syntes jo nok at det er lidt underligt at der ikke er et separat hvileværelse, ikke fordi det generer mig voldsomt, men man kan da ikke lade være med at spekulere på det.

Jeg kan heller ikke undgå at lægge mærke til at det kun er i Køge og Farum jeg overnatter, det kan ikke være en tilfældighed, det må have noget at gøre med at kun de to steder er der bad på værelserne.

Med hensyn til Kh er det nok ikke bare mig der er lidt utilfreds, for det kan da ikke være særligt rart at skulle sove sammen med 3 andre der som regel snorker, og alle har vækkeure der ringer på forskellige tidspunkter.

Har du fundet dig tilrette, og har du fået nogle reaktioner fra familien.

Ja, jeg har bestemt fundet mig tilrette.

Men det er jo klart at det ikke er lige skægt altid, det kan også umuligt være når man arbejder på den måde vi gør.

Rent familiemæssigt har arbejdet heller ikke været det store problem, men jeg har jo heller ikke børn, i det tilfælde havde det nok set noget anderledes ud.

Jeg har ikke fået nogle reaktioner fra familien udover, at de syntes at det var en meget skæg ide jeg havde fået.

Er der noget ved vores arbejdsforhold som du føler er forkert.

Der er mange ting der slår én når man starter ved DSB, sådan noget som at man skal tilbringe 5 timer torsdag nat nede i Køge for egen regning, det er bare den fornøjelse.

Iøvrigt syntes jeg ikke at det er særligt godt lønnet, bla. mener jeg

at sådan noget som betaling for natarbejde og søn og helligdage næsten er at gøre grin med folk.

Hvordan føler du at modtagelsen fra kollegaerne har været.

Fra kollegaernes side er jeg også blevet meget fint modtaget, det er gået betydelig nemmere end jeg havde regnet med.

Jeg havde faktisk regnet med at der ville opstå problemer ind imellem, men det kan måske skyldes at jeg ikke er rendt ind i dem der var negativt indstillet, eller også findes de slet ikke på depotet.

Jeg tror nok bare at kollegaerne har været lidt nysgerrige efter at se »hende den nye«, og det kan man bestemt ikke tolke som noget negativt.

Har du mødt nogle reaktioner fra passagererne.

Der er mange der kigger stadigvæk, godt nok ikke så mange mere som lige da jeg var startet.

Det sker også at folk henvender sig til mig, og lige skal høre om det nu også kan passe, men det er mest positive ting der bliver sagt til mig.

Nogle ganske få gange har jeg været ude for nogle dumme tilråb fra unge fyre fredag og lørdag aften, men det er ikke mere end at jeg bare kan overhøre det.

Hvad mener du om den uddannelse DSB har givet dig, er den svær.

Jeg ved ikke om man kan sige at den er svær, men der er meget at lære.

Det er fantastisk hvad man kan få proppet ind i hovedet i løbet af de ca. 5 måneder man går på skolen.

Det ser ret håbløst ud når man starter, men det løser sig hurtigt op når man først kommer igang.

Et enkelt punkt mener jeg dog, at man kommer lidt for hurtigt igennem, og det er fejlfinding, her

Transport af farlige stoffer

Nogle bemærkninger til P. H. Jensens artikel om et besøg på Kommunekemi i Nyborg.

bliver der brugt alt for lidt tid, vel at mærke hvis det forventes at man kan stoffet bagefter.

Hvordan var det at skulle køre alene.

På min første tur var jeg lynende nervøs, det er da klart, men nogle større fejl ved togene har jeg været forskånet for.

I starten var jeg nok lidt nervøs for at bruge radioen, fordi jeg følte at alle øjne hvilede på mig, og kunne høre at det var mig der talte.

Men jeg ved ikke om jeg har været mere nervøs end mine mandlige kollegaer, mon ikke det er ret almindeligt at være lidt på dupperne i de første dage efter attesten.

Du går aldrig i uniform, hvad er årsagen til det.

Jeg har først lige for et par uger siden fået et par bukser, som er blevet syet efter mål.

Derudover fik jeg fra starten en pjækkert, og den er bestemt ikke beregnet til at blive brugt af kvinder, så den er ret pinlig for mig at have på, derfor hænger den derhjemme efter at jeg kun har haft den på en enkelt gang.

Jeg syntes at man kunne have løst problemet meget enkelt, ved f. eks. at have givet mig en sommer eller vinterjakke, der fabrikeres til både mænd og kvinder.

Det havde været en nem løsning, hvis blot de ansvarlige personer var en lille smule smidige.

Har du overvejet muligheden for at blive lokomotivmester.

Ja, men den mulighed interesserer mig ærlig talt ikke, det ville da også være ærgerligt at komme ind på et kontor, uden at få sin MY-attest og køre med de store maskiner.

Ville du være startet forfra igen, hvis du vidste hvordan det var.

Ja, det ville jeg helt bestemt, jeg er godt tilfreds med mit arbejde og har bestemt ikke fortrudt det.

I artiklens indledning mener P. H. Jensen, at det er en brist i jernbanens transportsystem, at mange forskellige personalegrupper kommer i berøring med en farlig transport.

Tværtimod – det er en fordel

Set i forhold til f.eks. vejsiden betyder de mange personalegrupper, at der er mange til at »holde øje med« en transport af farligt gods og til at sørge for at befordringen sker rigtigt efter bestemmelserne. Selv om et enkelt led skulle svigte vil næste led fange en fejl, og få den rettet. På vejsiden er der kun én mand – »chaufføren«, og der er adskillige eksempler på disse enten slet ikke fortæller, at de kører med farligt gods eller med forkerte angivelser.

Senere i artiklen omtales en ladningsfortegnelse som i følge loven altid skal følge en sending. Det er kun rigtigt for så vidt angår vejtransport (efter ADR-reglerne) og meningen med disse kort er, at hvis der f.eks. sker et uheld med en tankvogn kan redningsmandskabet se hvad tankvognen indeholder og tage sine forholdsregler derefter. Det vil jo meget ofte være sådan at chaufføren kommer til skade ved uheldet og derfor ikke kan oplyse om indholdet (han har jo ingen beskyttelsesvogne mellem sig og godset).

Disse kort kræves ikke ved jernbanetransport, men vi kan selvfølgelig også se nytten af sådanne kort. Derfor indførte DSB i januar 1981 lignende kort, nemlig civilforsvarsstyrelsens »indsatskort for kemikalieuheld«. Hvert kort indeholder bl.a. forholdsregler ved uheld (begrænsning af uheldet, symptomer ved påvirkning og første hjælp) og farlige egenskaber (eks-

plosionsfare, giftighed m.v.). Indsatskortene er bl.a. fordelt til hjælpevogne og -biler, vops, mdt, mo og alle stationer og godsterminaler. I det ringbind hvor indsatskortene er indsat er også indsat miljøstyrelsens »affaldskort« (de af Kommunekemi omtalte ladningsfortegnelser). Indsatskortene og kemikalieaffaldskortene har været udførlig omtalt i DSB-bladet nr 1/1981 og nr 5/1983.

Det har været drøftet (med seking C. U. Roosen) at oplægge oplysningerne om forholdsregler mod uheld med farligt gods i lokomotiverne. Forslag blev udarbejdet, men er så vidt det er os bekendt, ikke ført ud i livet.

Den bedste forebyggelse er viden og oplysning om, hvilke stoffer der transporteres, og hvilke egenskaber det transporterede stof har. Dermed kan stoffet behandles korrekt under transporten, og når dette sker – sammenholdt med rigtig emballering og læsning – er transport af farligt gods ikke så farligt, som det ofte fremstilles i den offentlige debat.

Der sker hele tiden en udvikling indenfor området farligt gods. Denne udvikling søger vi at holde os ajour med og informere mere om, så vi til stadighed kan sige, at ved DSB er transporten af farligt gods i sikre hænder, men det er ofte svært at informere helt målrettet mod f.eks. lokomotivførere – derfor brug os. Vi kommer gerne og fortæller om dette og andre emner og også om aftenen om nødvendigt. Ring (Tjenestetlf 8-1-3296) eller skriv.

Med venlig hilsen
Tonny Lundgård Laursen
Overtrafikkontrollør
Sikkerhedssektionen

Studieturen 1984

6

Årets studietur gik til Krefeld mellem Duisburg og Düsseldorf. Vi skulle bese den ene af Düsseldorf Waggonfabriks to afdelinger, nemlig Waggonfabrik Uerdingen som, som navnet antyder, ligger i Uerdingen nordøst for Krefeld.

Düewag som nu har »mistet« prikkerne over u af hensyn til oversøiske forretningsforbindelser er nok mest kendt for sit sporvejsmateriel men på fabrikken er også T og U bane materiel, enkelte litra i godsvogne for tiden en 4 akslet storrums godsvogn og lettere dieselmotorvogne på programmet.

Det kan vi i Danmark se på vore MR og de private Y tog som Düewag har været med til at udvikle/bygge. I Tyskland kendes de små røde skinnebusser og de nye VT 614 - 628 og senest en type BX 794 – en 4 akslet storrums vogn med dør arrangement som vore S tog og med en styrevogn og et antal vogne tilkoblet et el lok 111 – det hele malet i en hvidlig farve med et orange bælte omkring vinduerne køres der i Ruhr området en hel del regional trafik.

De sidst købte sporvogne til København kom også fra Düewag og omtaltes ofte som frøken Düsseldorf.

Turen var blevet fremskyndet en måned hvilket sikkert var årsag til at kun 24 mand deltog og med 12 fra hver side af bæltet som traditionen tro mødtes i Hamburg og med tog til Duisburg og bus til Krefeld kom vi til et ganske nyopført hotel Dahmen der bød på særdeles gode værelser.

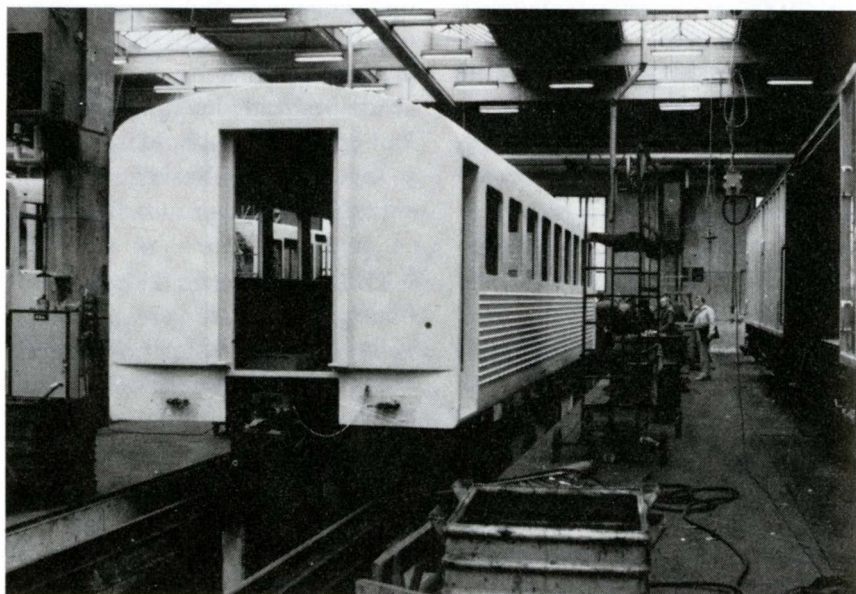
Med i selskabet var også ing. Ravn Jensen og ing. Greve Petersen fra DSB samt Per Sten Andersen fra firmaet Harald V Lassen – alle godt kendt af Lkf.

Anden dagen stod i Düewags tegn og efter en bustur til Uerdin-



gen blev vi budt velkommen af direktør Bredehorst hvorefter konstruktionschef Fischer viste film og lysbilleder om fabrikken mens vi kunne nyde formiddagskaffen. Under den efterfølgende rundgang i fabrikkshallerne sås en del sporvogne og de før omtalte BX vogne i forskellige byggestadier. Det der imidlertid havde vor største interesse var det materiel som er under bygning til vor »lille nord« strækning. Disse vogne ligner i høj grad

de private Y tog udefra og rent teknisk er de næsten ens således at de kan indgå i et samarbejde på den måde at de nordsjællandske privatbaner har værksted og reservekapacitet til rådighed som således udnyttes medens driften stadig står i DSB regie. De rå vognkasser var på besøgstidspunktet ved at få påmonteret motorer og andet teknisk udstyr medens indmaden senere skal udføres på Skandia i Randers. Det indvendige udstyr vil mere



Litra ML og FL under bygning hos Düewag Foto: Lkas Erik Pedersen Kh.

komme til at ligne det vi kender fra MR. Vognene bliver også udrustet med centralkobling og kan sammenkobles- køres med de nord-sjællandske Y tog. Efter en god middag fik vi en dokumentmappe hver og efter en snak kørte vi til hotellet men vi var ikke færdige for denne dag. Om aftenen gik vi med eksportchef Herbert Klein og gruppeleder Paul Jochims på det lokale sportscenter hvor vi efter en god aftensmad sled en del på et par keglebaner. Det er nu slet ikke så nemt som man f.eks. ser det i TV, det må erkendes at hr. Jochims var ret ferm til dette men på en samlet dyst vandt en lkf et modeltog litra MR.



Sporvognen i sit rette element, modelbyen. Foto: Torben Libst SHS.

Tredje dagen skulle vi se hvordan man laver jernbanehjul og det var hos Krupp Stahl AG i Bochum hvor man bare tager en klump glødende jern og efter nogle ture i nogle enorme hydrauliske presser kunne kranføreren nedfire et endnu meget varmt næsten færdigt jernbanehjul.

Forholdene er noget større dernede så vi måtte benytte bussen som trafikmiddel mellem de forskellige haller og i en maskinhal sås afdrejning af hjul til sporvej og jernbane. I en anden hal sås lufthammer bearbejdning af hvidglødende materiale og et par km derfra så vi virksomhedens smelteovne for jern og stål.

Vi spiste i fabrikkens kantine men da der ikke måtte nydes øl på området var det da vi skulle hjem ad en fornøjelse at se hr Klein og Jørn Thillemann lege bydreng.

Fjerde dagen var vores egen og mange tog til Köln men da vi var i nærheden af Wuppertal var vi et par der tog dertil for at se den be-

rømte hængbane der og hvor vi iøvrigt så nogle civil klædte kontrollører i arbejde. Føreren var ikke nødt til at rejse sig for at overvåge ud/indstigningen ved afgang for i førerrummet var intern TV til det samme. Hængbanesystemets strømaftagere var så små at man næsten skulle være »faglært« for at få øje på dem men de var der på den første af de fast sammenkoblede to vogne der var forbundne ved hjælp af et svævende led.

Aftenen blev tilbragt på en græsk restauration hvor vi spiste græsk mad og lærte hvad ouso var for noget. Vi havde inviteret direktør Atzon og naturligvis hr Klein og hr Jochims med – de to sidst nævnte havde jo været med på alle

vore ture og hjulpet os på bedste vis.

På Duewag havde vi fået en del brochurer om dieselmotormateriellet men da det jo også var en sporvognsfabrik var det for mig naturligt at spørge om materiale derom hvilket bevirkede at jeg på afrejsedagen af hr Klein fik en Roco modelsporvogn (se foto) med totalreklame for Duewag. Jørn og Per Sten Andersen fik hver en model af MR toget i afskedsgave og så gik det på den sidste dag hjemefter, hvor det nær var ved at gå galt med at nå togforbindelsen i Duisburg, men det gik og jeg tror at alle var enige om at denne tur havde været alle tiders.

lkf Ole M. Petersen gb.

Lyntog fylder 50 år

Jens Lindhard mdt Ar.

Lyntogene, en sjældent fremsynet anskaffelse, fylder 50 år 14 maj 1985.

Når der ses historisk på jernbanedrift, tænkes umiddelbart på veterantog med dampmaskiner og lakerede træpersonvogne fra århundredeskiftet. Det er et overset faktum, at damplokomotiver er meget energiøkonomiske og besværlige at holde i drift samt at de fleste jernbanestyrelser i hele jernbanens historie har søgt at finde alternativer til dampdriften, for derigennem at forbedre økonomien. Fra midten af 1890'erne begyndte el-driften at holde sit indtog og omkring første verdenskrig fremkom anvendelige lokomotiver med forbrændingsmotorer. Begge lokomotivsystemer har ca. 4 gange så god en virkningsgrad som damplokomotivet.

Fra midten af tyverne begyndte det voksende antal privatbiler og busser at blive en alvorlig konkurrent til DSB's personbefordring. For at øge konkurrenceevnen blev det besluttet, at bygge jernbanebroer istedet for færger, og at indføre motortog som supplement til dampdriften. Begge dele med det formål at nedbringe rejsetiderne og at mindske omkostningerne ved togdriften.

Efter en del forsøg nåede DSB frem til en dieselelektrisk type med to Frichs motorer på hver 250HK. Motorerne trak hver sin hoveddynamo, der igen leverede strøm til banemotorerne. Disse vogne, litra Mp, dannede grundlaget for de senere så talrige Mo'ere og for de Røde lyntog.

D. 14. maj 1935 blev Lillebæltsbroen indviet. Ved denne lejlighed blev offentligheden præsenteret for »De røde lyntog« ialt 4 togsæt. Disse tog var et eksempel på radikal nytænkning hos DSB. Togene



var bygget som fast sammenkoblede togsæt, bestående af to motorvogne i hver sin ende, litra Ms, og en mellemvogn, litra Aa. Mellemvognen hvilede på to drivboggier, som den havde fælles med motorvognene. Togene var indrettet med motor- og førerrum i hver ende. I den ene motorvogn fulgte efter motorrummet en restaurant, med elektrisk køleskab (!) og med plads til 12 personer. I den anden motorvogn var i stedet et pakrum, der dog ved forholdsvis få ændringer kunne ombygges til restaurant. Den øvrige del af motorvognene rummede storrumskupeer til fællesklasse med plads til 52 personer i hver motorvogn. I mellemvognen var de kupeer med plads til 16 personer på fællesklasse og 36 personer på 1. klasse. Togopvarmningen skete ved to koksfyrede centralvarmekedler, anbragt i mellemvognen.

Lyntogene blev leveret med automatisk virkende trykluft(tromle)-bremser, samt elektrisk mag-

netskinnebremse. På DSB's øvrige materiel var man iøvrigt begyndt at indføre tryklufsbremser.

Togenes maksimalhastighed var 120 km i timen. Da rangering og maskinskifte ikke forekom undervejs, og da hele toget førtes over Storebælt, blev rejsetiden nedsat til ca. det halve af hvad der var tilfældet for de lokomotiv trukne tog. – Togene blev da også en succes af de store og DSB kunne igen trække rejsende til på bekostning af andre transportmidler.

Ud over den lavere rejsetid bød lyntoget også på bedre service og på bedre kørekomfort. Det første skyldtes dels restauranten hvor man kunne få forplejning undervejs og dels de korte stationsophold samt at de rejsende blev kørt om bord på færgen. Det sidste skyldtes en ændret vognopbygning og et bedre varmeanlæg.

De væsentligste ændringer i opbygningen er principperet med fælles drivboggier for både motorvogn og mellemvogn, samt togets strøm-

linje form med bundskærme. Drivboggierne havde to vognkasser lejret om hver sit omdrejningspunkt, nær vognlavlen. Denne opbygning får vognen til at løbe i sporet, som om den er meget længere end den er. Da sidesvingene bliver noget langsommere fås en mere behagelig kørsel. Dette har også medvirket til en reduktion af togenes vedligeholdelses omkostninger, da hjullejer og sidestyr bliver noget mindre belastet. Endelig opnås ved fællesboggier en reduktion af togets luftmodstand og vægt.

Udformningen af selve vognkassen er sket med omhu. De afrundede og tilspidsede vognender gav sammen med dobbelt harmonikakærme i vognmellemmrummene og bundskærmene en meget glattere overflade end på datidens øvrige tog. Bortset fra at udformningen (designet) helt har været i tidens ånd (bl.a. tysk inspireret) har det haft en gunstig indflydelse på energiforbruget og givet en økonomisk gevinst. Herudover har bundskærmene virket isolerende mod hjulstøj og afkøling af vognbunden. Inde i bundskærmene sad batterier og hjælpeudstyr godt beskyttet mod vejrliget.

Trevogns lyntogene blev som nævnt en succes, men havde dog nogle mangler. Derfor blev den næste levering på fire lyntogssæt, bygget som firevognstog og med visse ændringer i forhold til de oprindelige. De to mellemvogne blev samlet traditionelt med puffere og skruekobling. Køkkenet i restauranten blev flyttet hen til væggen mod motorrummet, så gæsterne kunne sidde mere behageligt lidt længere væk fra motorerne. Kraftoverskuddet var dog mindre, end for trevognstogene, da motorer og transmission var den samme.

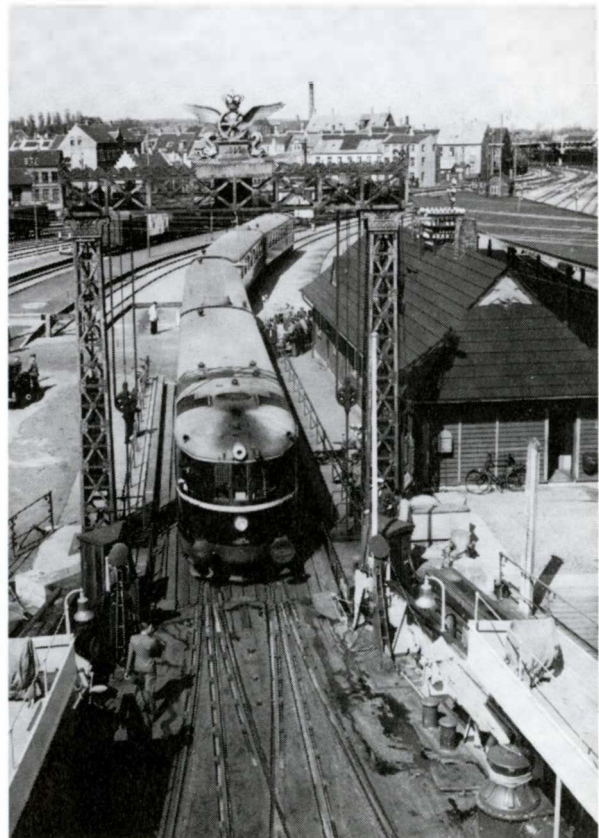
Dette betød at forsinkelser kun vanskeligt kunne køres ind igen.

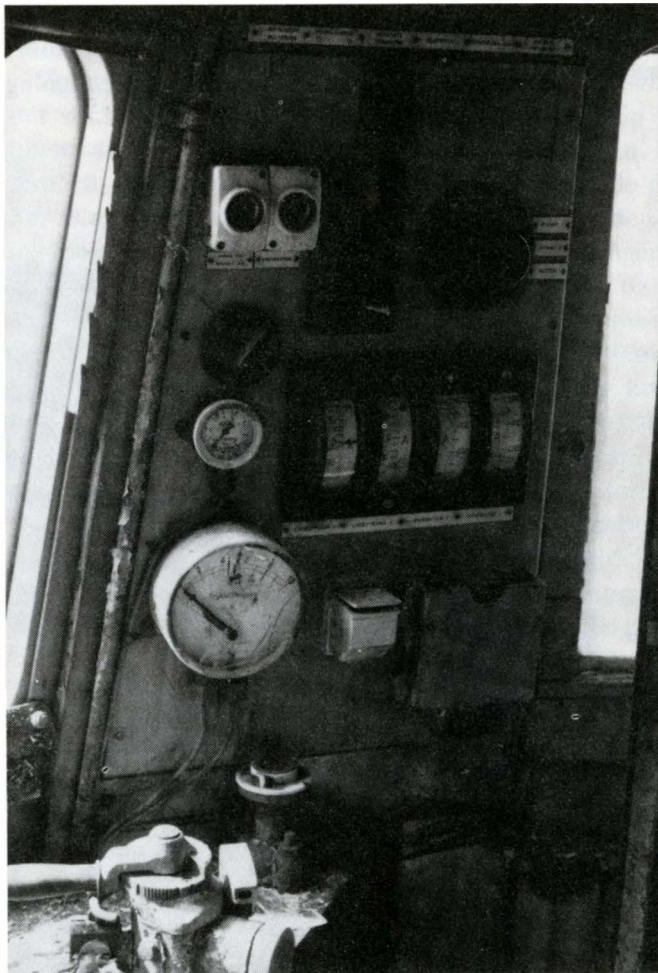
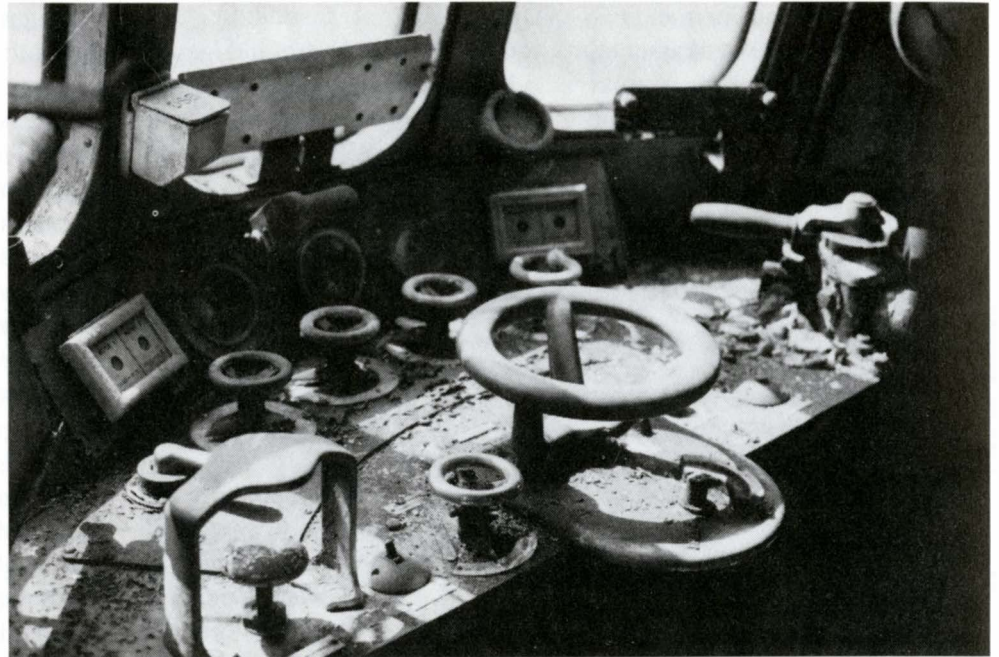
Midt i snevanskeligheder og juletrafik, udbrød der d. 19. december 1938 brand i lyntoget »Kronjyden«, under vejs til Aalborg. Toget standsedes derfor på strækningen mellem Fårup og Onsild stationer. Branden der skyldtes at banemotorventilatorerne havde suget sne ind i én af banemotorerne, brede sig hurtigt til hele toget, der udbrændte på et par timer, med undertagelse af de to førerrum, der begge var næsten uskadede efter branden. For at klare resten af juletrafikken blev indsugningerne på de øvrige lyntog i al hast ændret og det efterfølgende år blev alle togene yderligere brandisoleret omkring drivboggierne. Det udbrændte tog genopstod, som Fugl Phønix, i form af et firevognstog i løbet af foråret 1939.

På grund af besættelsen af Danmark, blev al lyntogsdrift indstillet fra den 10. april 1940 og lyntogene var henstillet på maskindepot Helgoland indtil vinterkøreplanen 12. oktober 1945. Kørslen blev det første stykke tid genoptaget med en maksimal hastighed på kun 100 km/t, da spor og sikringsanlæg var blevet mærket af sabotage og mangelfuld vedligeholdelse i besættelsesårene.

De gamle lyntog begyndte at blive afløst af Ma-togene i 1963/64, i takt med disses levering, men blev dog fundet frem ind imellem når de nye tog brød ned. Til sidst blev de gamle tog brugt til at køre til Berlin og de blev endeligt henstillet i 1973.

De Røde Lyntog ville dog stadig være de lokomotivtrukne tog overlegne på flere punkter. På skemaet ovenfor ses en sammenligning





mellem et lyntog Ms-Aa-Ms, et Mz trukket trevognstog af Ic-materiel og for sammenligningens skyld et lyntog oprangeret af Mr/Mrd-materiel med en tænkt selvkørende siddegangs mellemvogn med første klasses kupeer. Alle tre tog rummer stort set det samme antal rejsende og kørekomforten er også omtrent den samme, dog med et lidt større støjniveau i Mr-lyntogget.

For fuldstændighedens skyld vises også tallene for et ottevogns Ma-lyntog. Vognene i dette tog har lidt forskellig indretning og da toget deles på bestemte stationer, hvorefter de to halvdele fortsætter hver for sig, beregnes et gennemsnitsantal rejsende ved at dele tallene med 2.

Tallene taler egentlig for sig selv. Man skal bemærke sig at brændolieforbruget stiger med stigende toglængde og ved stigende togvægt. Ligeledes vil tog med stort kraftoverskud, have moto-

Litra	Vognlængde	Antal rejsende		Lastevne	Togvægt	Motorstørrelse
		2. kl.	1. kl.			
Ms	22,0 m	52	—	1,3 ton		2/250 Hk
Aa	20,0 m	16	36	—		—
Ms	22,0 m	52(+12)	—	—		2/250 Hk
Sum	64,0	120	+ 36=156	1,3 ton	145 ton	4/1000 Hk
Mz	21,0 m	—	—	—		1/3300 Hk
A	24,5 m	—	48	—		—
B	24,5 m	60	—	—		—
Bk	24,5 m	48	—	—		—
Sum	94,5 m	108	+ 48=156	?	260 ton	1/3300 Hk
Mr	22,3 m	64	—	—		1/350 Hk
Mra	21,6 m	—	48	—		1/350 Hk
Mrd	23,3 m	48	—	(togkiosk i pakrum)		1/350 Hk
Sum	66,2 m	112	+ 48=160	?	123 ton	3/1050
Ma	20,1 m	—	—	?		1/1100
Am	18,4 m	—	36	—		—
Bmk	18,4 m	40	—	—		—
Bs	18,25 m	47	—	—		—
Bs	18,25 m	47	—	—		—
Bm	18,4 m	51	—	—		—
Am	18,4 m	—	36	—		—
Ma	20,1 m	—	—	?		1/1100 Hk
Sum	150,3 m	185	+ 72=257	?	275 ton	2/2200 Hk
Halve sum	75,15 m	92,5	+ 36=128,5		137,5 ton	1/1100 Hk

Fordeles summerne ovenfor på antal rejsende fås følgende resultat:

Ms-tog	0,41	m/plads	—	—	8,33 Kg/plads	0,93	ton/plads	6,41	Hk/plads
Mz-tog	0,61	»	—	—	?	1,67	»	21,15	»
Mr-tog	0,41	»	—	—	?	0,77	»	6,56	»
Ma-tog	0,58	»	—	—	?	1,07	»	8,56	»

Da Ms-toget kunne klare en 120 km/t-køreplan, må Mz- og Ma-togene være overdimensionerede.

rerne gående i tomgang eller lavt omdrejningstal en stor del af tiden og også her være uøkonomiske. Dette gælder for Mz-toget og til dels for Ma-toget. De nævnte togs bedre accelerationsevne er af mindre betydning ved lyntogs kørsel med langt mellem standsningsstederne og yderligere vil motorstop standse tog med én motor, noget der tidligere har været tilfældet for Ma-togene. »Flermotor« tog kan fortsætte kørslen, men med nedsat hastighed.

Som en sidebemærkning kan det anføres, at et »Mr-lyntog« bygget efter samme princip som Ms-lyntogget, antagelig vil få en togvægt på 100 til 105 ton! Så der er nok stadig

en fremtid for små motorlyntog i Danmark.

I dag er alle de gamle lyntog forsvundet med undtagelse af det først leverede trevognstog: Ms 401-Aa 431-Ms 402. Dette tog er bevaret for DSB's jernbanemuseum. Dvs. bevaret er så meget sagt. Toget har i mange år stået henstillet på en sporstump ved Århus rangerbanegård og er blevet mærket af tidens tand udvendigt og talrige ubudne gæster indvendigt. Udvendigt er toget meget rustent. Vinduesrammer og døre trænger meget til reparation. En del vinduer er knust og togets lanterner og projektører mangler. Døren til restau-

rationen har stået åben i flere år. Det har sat sit præg på både restaurant og det tilstødende motorrum i Ms 401. Indvendigt iøvrigt er en del af de blå lædersæder skåret op, og der mangler både håndtag og klapsæder i As-vognen. Ligesom fører- og motorrum har haft besøg af »kobber-jægere«. Togets tilstand lader derfor meget tilbage at ønske.

Midt i maj måned blev toget dog flyttet til filialværkstedet i Århus og en uge inde i juni begyndte et hold langtidsledige at slibe rust af udvendigt, så vognkassen kan blive grundmalet. Indvendigt er man igang med en meget tiltrængt hovedrengøring, så de værste ar fra henstillingsperioden forsvinder. Men sådan som arbejdet er planlagt skal man ikke vente at se lyntogget køreklart og nyrevideret til 14. maj 1985, hvor det har 50 års jubilæum. For at få toget klart, er det nødvendigt med en snarlig omorganisering af arbejdet og der skal samtidig stilles de nødvendige økonomiske og materielle ressourcer til rådighed, ligesom det er tvungende nødvendigt at skaffe en remiseplads til vinterhenstillingen.

50 års jubilæet, for lyntoget, vil nemlig være en passende lejlighed til at markere, at DSB og Danmark også før i tiden har været i første linje, når det galdt om at indføre moderne og utraditionelt jernbanemateriel, for at kunne yde en høj service.

Kilder:

- Bl.a.: Dansk Lokomotiv Tidende, årgange 1934 – 1939
Jernbanens Hvem Hvad Hvor, Politikens forlag, 1959
Vognlære, kompendium for Lak 2, DSB-skolen, juli 1980
»De gamle Lyntog«, Dansk Jernbaneklub, 1973

En direkte fast trafikforbindelse mellem Sjælland og Jylland må naturligt gå over Samsø. Det indebærer, at den også må gå over eller under Samsø Bælt og bæltet mellem Samsø og Jylland.

Samsø Bælt har omtrent samme bredde som Storebælt; og det er uden for Røsnæs Rev dybt, bl.a. fordi der er en dyb »rende«, som faktisk er en fortsættelse af Storebæltets dybe »Østre Rende«.

Bæltet mellem Samsø og Jylland er endnu bredere; det omfatter en dyb, men smallere rende vest for Samsø og en bredere vestligere del, hvor der udstrakte grundområder, først og fremmest Søby Rev og Søgrund nærmest Jylland og en fortsættelse deraf mod syd, Overgrund, som går jævnt over i Endelave, samt, adskilt fra dette grundområde ved en rende med moderate dybder, nemlig den langstrakte Svanegrund med retning vest-øst, hvis højeste parti rager op over havoverfladen, i hvert fald ved lavvande.

Disse grundområder kan med lidt god vilje opfattes som en udvidelse af Jylland, indsnævrende bæltet vest for Samsø.

Tilsvarende indsnævres bæltet øst for Samsø af to halvøer, som fra Sjælland strækker sig ud i havet direkte mod Samsø.

En fast trafikforbindelse mellem Sjælland og Jylland vil naturligvis udnytte øerne, grundene, halvøerne og måske revene i fortsættelse af halvøerne.

Af de to halvøer på Sjællandssiden, Røsnæs i nord og Asnæs i syd, den førstnævnte er den længste, altså den der indsnævrer bæltet mest. Derfor er det mest nærliggende at interessere sig først for den.

En trafikforbindelse via Asnæs og Samsøbælt

Imidlertid er forbindelsen via Asnæs et realistisk alternativ til den.

Det har flere årsager.

Det kan ikke tillades at føre en vej eller/og en jernbane over den vestlige del af Røsnæs; den bør friholdes for trafik anlæg, ja helt fredes. I hvert fald bør den fredes for synlige anlæg. Men skjulte anlæg som tunnelen kan måske tolereres.

På den anden side er det muligt at føre en bane eller en vej fra det sjællandske fastland helt ud til Asnæs' vestende. Den kan endda føres nogle kilometer videre til søs, dvs. ud på Asnæs Rev som en dæmningsstrækning.

Følgelig vil de fornødne trafik anlæg, det være sig broer eller tunneller via Samsøbælt, blive nogenlunde lige lange, hvilken rute man end vælger.

Iøvrigt ville det blive nødvendigt at lave en landtunnelstrækning under det vestlige og nordlige Røsnæs såfremt man skulle føre en havtunnel til Røsnæs.

En Asnæs-Samsø tunnel kan passere den dybe rende i mindre dybde, end Røsnæs-Samsø tunnelen kan det.

De to ruter er også omtrent lige lange som helhed, dvs. regnet mellem Samsø og Kalundborg-egnen.

Men de vil berøre og betjene Kalundborgs kommune-område på meget forskellige måder. Derfor må de vurderes vidt forskelligt ud fra lokale synspunkter. Hver af dem har sine fordele og ulemper for de egne, de berører.

Men set fra et landssynspunkt kan man se helt bort fra disse lokale hensyn.

Dermed vil Røsnæs-ruten og Asnæs-ruten blive så nær lige gode, at man ikke på forhånd sige, hvilken der bedst.

Da Samsøforbindelsen skal være en forbindelse mellem Sjælland og Jylland, helst helt fra København til Århus, er den en national forbindelse – potentielt Danmarks nationale hovedforbindelse.

De hel-danske hensyn må veje langt tungere end de lokale hensyn til Kalundborg kommune, regnet i sin nuværende udstrækning.

Under disse omstændigheder må de eventuelle trafikplaner falde ud i: 1) den nationale øst-vestplan, som angår ca. 75% af Danmarks befolkning, og 2) den lille lokale øst-vestplan, som angår mindre end ½ % af landets befolkning, nemlig befolkningen i Kalundborg-egnen, kun en endnu mindre del af kommunens beboere.

Disse to planer kan i første omgang holdes totalt adskilt.

Forbindelsen fra København-Kalundborgbanen til Asnæs

De foregående artikler i denne serie har omhandlet de planer, der førte gennem Røsnæs. I det følgende skal omtales de tilsvarende planer, der baseres på Asnæs.

Røsnæs-liniens anlæg knyttedes til Kalundborg ved et jernbaneanlæg og et bane/vej-tunnelanlæg hovedsagelig nordøst for de nuværende bebyggelser og med det egentlige stationsanlæg ret nær Kalundborgs gamle centrum.

Asnæs-liniens anlæg forudsætter derimod jernbaneanlæg ret langt øst og sydøst for Kalundborg.

Røsnæs-banen implicerer et nyt passagerstationsanlæg ved Holbækvejen nær Nørre Alle, dvs. knap 2 km øst for Kalundborgs nuværende station. Bil/bane-terminalen må helst placeres længere mod nordvest.

Asnæs-banen kræver tilsvarende stations- og terminalanlæg nær Ub-

COI informerer:

Trepartsdrøftelser

Regeringen havde den 25. maj 1984 indbudt arbejdsmarkedets parter til det første møde om proceduren og emnekredsen for de såkaldte trepartsdrøftelser.

Ved mødet gav TFUs formand, Aage Andersen, blandt andet udtryk for, at det naturligvis ikke var hans hensigt ved dette eller senere trepartsmøder at tage hul på overenskomstforhandlingerne. Det er alene arbejdsmarkedets parter anliggende.

Aage Andersen præciserede derimod nogle forudsætninger, som vil være af stor betydning for, at der ved overenskomstforhandlingerne kan nås frem til et resultat.

TFU ville således lægge helt afgørende vægt på, at det offentlige område følger udviklingen på det private arbejdsmarked. Ikke kun hvad lønudviklingen angår, men også i spørgsmålet om en arbejdstidsnedsættelse, som vil blive prioriteret højt af hensyn til beskæftigelsen.

TFU henstillede derfor til regeringen, at den ikke blokerer for et forhandlingsforløb, som tilsigter en parallel udvikling for offentligt og privat ansattes løn- og arbejdstidsforhold.

Aage Andersen henstillede desuden på TFUs vegne, at regeringen ikke fastlægger en økonomisk ramme på forhånd, som vil blokere for frie forhandlinger.

Aage Andersen understregede, at forhandlingsforløbet skal tilrettelægges på samme måde som hidtil. Det vil sige, at TFU på forhånd ville afvise, at der kunne slutes på det offentlige område, før der slutes på det private arbejdsmarked — det kunne eventuelt ske samtidigt.

Baggrunden for TFUs holdning var, at ved at slutte først på det offentlige område, kunne TFU komme til at medvirke til, at der fastlægges en faktisk procentramme for det private område. Og TFU vil ikke acceptere at blive brugt som et redskab i et eventuelt forsøg fra regeringens side på at presse en ramme ned over hovedet på parterne på det private arbejdsmarked.

Ved mødet aftaltes det med regeringen, at der skal nedsættes et teknisk udvalg, som blandt andet skal beskrive og vurdere virkningerne af en ændret arbejdstid. TFU har udpeget TFUs sekretær som sin repræsentant i det tekniske udvalg.

Trepartsdrøftelserne vil blive fortsat efter sommerferien.

Hovedbestyrelsesmøde

På COIs hovedbestyrelsesmøde den 21. maj 1984 sagde formanden, Aage Andersen i sin indledning bl.a., at de kommende aftaleforhandlinger vil blive uhyre vanskelige.

Formanden mente endvidere, at det indgåede forlig, hvorefter dyrtidsreguleringen sættes ud af kraft for en ny 2-års periode, og at en eventuel meget smal lønramme på ca. 2%, vil give meget store problemer, da det vil gøre det umuligt at fastholde reallønnen.

Formanden sagde også, at man i TFU vil forhandle seriøst for at nå frem til en overenskomst, men ikke for enhver pris. Det vil være afgørende, at der opnås et resultat, som ikke er ringere end resultatet på det private arbejdsmarked, at der opretholdes en automatisk reguleringsordning, som sikrer en parallel lønudvikling med det private arbejdsmarked, og at der af hensyn til beskæftigelsen tages hul på en nedsættelse af arbejdstiden.

Hovedbestyrelsen godkendte på mødet, at COI fremover udsender såvel løn- som pensionskort. Lønkortene udvides til også at indeholde overtidssatser og en lønrammeoversigt.

Regeringens moderniseringsplaner var også et punkt, der blev drøftet indgående på mødet.

Formanden oplyste, at regeringen nu havde fået vedtaget budgetreformforslaget i finansudvalget, og at der nu kun henstår at udfylde rammerne.

TFU havde været indkaldt til et møde i lønnings- og pensionsdepartementet, hvor der var blevet redegjort for de foreløbige overvejelser omkring stillingskontrollen på tjenestemandsområdet.

Det er hensigten, at styrelserne i fremtiden selv skal kunne oprette/ nedlægge stillinger inden for visse rammer.

Dette medfører, at det vil være nødvendigt at ændre den fremgangsmåde, som hidtil har været anvendt ved klassificering af nyoprettede stillinger.

Finansministeren forestiller sig, at det kan ske ved at der udarbejdes en såkaldt friliste. Det vil sige en fortegnelse over stillinger, som på forhånd er klassificeret, og som vil kunne anvendes umiddelbart af styrelserne ved oprettelse af nye stillinger.

Formanden mente, at der ikke var megen decentralisering på lønområ-

det, idet der ikke vil skulle forhandles konkret klassificering lokalt. Enten vil stillingen være omfattet af den centralt aftalte friliste, eller også skal den fremsendes til lønnings- og pensionsdepartementet til klassificering på sædvanlig vis.

Formanden sagde også, at TFU havde tilkendegivet, at man ville holde fast på finansministerens udtalelse om, at man med budgetreformen ikke tilsigter en ændret anvendelse af de forskellige ansættelsesformer.

Sluttelig nævnte formanden, at der i det seneste økonomiske forlig var indeholdt en passus om, at der udarbejdes en redegørelse om forbedrede muligheder for tilbagetrækning fra arbejdsmarkedet, samt en lettelse af pensionisternes samspilsproblemer, herunder også samordningsfradraget for tjenestemænd.

Hovedbestyrelsen havde også en første drøftelse om afviklingen af COIs

75 års jubilæum og repræsentantskabsmøde den 26.-27. november 1984.

Formanden orienterede ligeledes hovedbestyrelsen om et afholdt møde i stillingsvurderingsrådet, hvoraf det fremgik, at man nu har fået sat betydeligt mere skub i arbejdet, således at der nu er en vis grund til optimisme med henblik på, at justeringsarbejdet kan komme i gang.

Om justeringsarbejdet iøvrigt sagde formanden, at der i rådet var enighed om, at der skal laves en ny såkaldt lønslange, som skal tage udgangspunkt i den nye pointtabel, som man forventer vil blive et af resultaterne af justeringsarbejdet.

Formanden kunne også oplyse, at der på et halvt år havde været afholdt ikke færre end 21 møder i det centrale vurderingspanel, og der var således grund til tilfredshed med det store arbejde som blev udført her.

Reallønsudvikling

Den snævre ramme for lønstigningerne på 2×4 pct., som den borgerlige regering sidste forår trak ned over hovedet på organisationerne har betydet en væsentlig opbremsning i lønstigningstempoet.

De nyeste tal fra Danmarks Statistik viser således, at den gennemsnitlige løn for en industriarbejder fra februar 1983 til februar 1984 kun er steget med 4,1 pct. For industriens funktionærer er stigningen dog 7,6 pct.

Sammenlignet med lønstigningstempoet året før er der tale om en halvering. Fra februar 1982 til februar 1983 steg industriarbejderlønnen med 9,1 pct. og funktionærlønnen med 9,9 pct.

For statstjenestemændene er lønstigningen også under 4 pct. Et postbud på begyndelsesløn har således haft en lønstigning fra februar 1983 til februar 1984 på 3,7 pct.

Prisstigningstempoet er også faldet

væsentligt, men ikke så meget som lønstigningstempoet. Mens forbrugerprisindekset fra februar 1982 til februar 1983 steg med 8,7 pct., er stigningen fra februar 1983 til februar 1984 blevet på 6,4 pct.

Det betyder derfor, at reallønnen for en industriarbejder fra februar 1983 til februar 1984 er faldet med 2,3 pct., mens den for industriens funktionærer er steget med 1,2 pct.

For statstjenestemændene har der også været tale om et klart reallønsfald. Fra februar 1983 til februar 1984 har et postbud på begyndelsesløn oplevet et fald i reallønnen på 2,7 pct.

Lønstigningstakten for arbejdere og tjenestemænd skønnes i 1984 at blive 4-5 pct., mens forbrugerpriserne skønnes at stige med knap 6 pct.

Der er således udsigt til, at reallønsfaldet vil fortsætte ind i 1984 — både for arbejdere og tjenestemænd.

COI arbejder også med ny teknologi

Manuskriptet til denne artikel er skrevet på COI's dataanlægs tekstbehandlingsystem. Elektroniske tekstbehandlingssystemer har på mange administrative arbejdspladser afløst og suppleret den »gammeldags« elektriske skrivemaskine.

Tekstbehandling har lettet mange arbejdsopgaver. I stedet for at skrive dette manuskript om, når man efter første gennemlæsning har bestemt sig for rettelser og tilføjelser, går man blot ind på på skærmen og foretager rettelserne.

Der spares megen arbejdstid på denne måde. Det giver mulighed for at tage nye opgaver op — eller få løst de opgaver, der ikke før var ordentlig tid til.

MEN — det giver jo også muligheder for at rationalisere, spare den arbejdskraft væk, der før skrev artiklen om efter første udkast. Det er nu, det kan blive skræmmende. For i sig selv rummer den nye teknologi jo ikke nødvendigvis noget negativt.

Tekstbehandlingsanlæg er hverdagskost mange steder. Men »ny teknologi« er også meget andet. Mange tjenestemænd er nu i deres arbejde berørt af det. For eksempel indføres der nu forsøgsvis i Københavns postterminal såkaldte OCR-læsere, der automatisk læser maskinskrevne postnumre og sorterer brevene ud.

Dette er blot et eksempel på indførelse af ny teknologi, der berører arbejdsvilkårene. Og flere og flere tjenestemandsgupper er blevet — og bliver berørt af den nye teknologi.

De enkelte tjenestemandsgupper er naturligvis stærkt involveret i at sikre arbejdsvilkårene i forbindelse med indførelsen af ny teknologi på tjenestestederne. Det er COI også, som en centralorganisation der forhandler løn- og arbejdsvilkår med den fælles arbejdsgiver — staten.

COI indgik derfor i august 1981 sammen med de andre centralorganisationer m.fl. en rammeaftale om indførelse af teknologi i staten. Denne aftale sikrer de ansatte information og medindflydelse og giver organisationerne et redskab i arbejdet med den nye teknologi.

COI's repræsentantskabsmøde vedtog i november 82 et handlingsprogram og nogle fagpolitiske målsætninger for teknologiområdet:

COI skal arbejde for, at den indgåede teknologiaftale med staten bliver et effektivt styringsmiddel, der øger medlemmernes og organisationernes indflydelse i forbindelse med den ny teknologi.

COI skal derfor påse, at aftalen løbende justeres i takt med udviklingen i samfundet og skal desuden indgå tværgående aftaler om teknologi eller emner af betydning for organisationernes håndtering af teknologispørgsmål.

COI skal også i nødvendigt omfang koordinere og bistå de enkelte organisationer i teknologiarbejdet. Derudover skal COI udøve oplysningsvirksomhed i teknologispørgsmål samt indgå i tværgående udvalg, kommissioner og nævn etc.

Endelig besluttedes det at nedsætte et permanent teknologiuvalg.

COI's teknologiuvalg fik til opgave løbende at følge udviklingen i aftaler m.v. på teknologiområdet og give vejledende udtalelser til COI's forretningsudvalg samt fungere som referencegruppe for COI's medlemmer af de tværgående udvalg, kommissioner og nævn etc.

Dette arbejde har teknologiuvalget nu bestredet i halvandet år. Udvalget har COI's sekretariatsleder som formand og fem medlemmer fra de enkelte medlemsorganisationer.

Udviklingen på teknologiområdet går meget hurtigt, og udvalget har været stærkt optaget af at følge denne og deltage i arbejdet med at fastlægge COI's synspunkter herpå.

COI er repræsenteret i statens teknologinævn, hvor vilkårene for statsinstitutionernes indførelse af teknologi behandles. I dette nævn sidder repræsentanter for de andre centralmed flere organisationer samt fra en række ministerier.

COI's teknologiuvalg diskuterer de sager, der kommer op i dette nævn. For eksempel det PAI-system, der køber som pilotprojekt blandt andet i politiet og toldvæsenet netop nu.

PAI står for Personale Administrativt Informationssystem, og er et EDB-system, der skal indeholde informationer til de enkelte styrelser arbejde med f.eks. stillingskontrol, personaleplanlægning, vagtadministration o.s.v.

COI's hovedbestyrelse har besluttet, at betingelsen for at COI kan acceptere systemet er, at det skal køre på små anlæg opstillet i de enkelte styrelser, så der ikke kan ske samkøring af oplysningerne i systemet, og endvidere må det *ikke* kunne bruges til måling af den enkeltes arbejdspræstationer.

Nu er PAI-systemet meget omfattende, og teknologiuvalget og sekretariatet har, ligesom organisationerne i de styrelser hvor systemet prøvekøres, arbejdet meget med det for at opstille betingelser og følge dem op blandt andet i teknologinævnet.

For at sikre informationen om PAI-systemet udarbejdede sekretariatet i februar i år en større redegørelse om PAI-systemet til hovedbestyrelsen og til organisationerne. Frem for alt er information nødvendig for at kunne forholde sig til den nye teknologi.

PAI-systemet er kun et eksempel på det, der arbejdes med i COI's teknologiuvalg. Herudover har udvalget i den seneste tid behandlet en teknologivejledning, som statens teknologinævn udgiver til alle involverede på tjenestestederne samt spørgsmål om viden og information på teknologiområdet, som udvalget også fremover vil interessere sig meget for.

Det er ikke arbejdsopgaver, der mangler på teknologiområdet. Udvalget finder, at handlingsprogrammet og de faglige målsætninger stadig dækker området meget godt, og med en enkelt tilføjelse om teknologivurdering vil kunne bruges også fremover.

Den nye teknologi er kommet for at blive. Det er det faglige arbejde med den også.

Nyt fra A-kassen

Overflytning mellem statsanerkendte Arbejdsløshedskasser

Det følger af arbejdsløshedslovens § 42, at medlemmer, som tager erhvervsarbejde uden for kassens faglige område, skal lade sig overflytte til en anden A-kasse eller udtræde af A-kassen.

Arbejdsløshedsforsikrede medlemmer af andre A-kasser, der opnår beskæftigelse som statstjenestemand eller ansættes på statstjenestemandslignende vilkår inden for det område der dækkes af COI, skal derfor lade sig overflytte til Statstjenestemændenes COI og Telefonstandens A-kasse. Såfremt en sådan overflytning ikke finder sted, kan det medføre sanktioner ved ledighed.

Arbejdsløshedsdagpenge

Dagpenge ved ledighed

Ret til dagpenge opnås efter 12 måneders medlemskab.

Retten til dagpenge ved ledighed er dog betinget af, at medlemmet forud for hver udbetaling af dagpenge har haft arbejde i fagets fulde sædvanlige arbejdstid i mindst 26 uger inden for de sidste 3 år. For deltidsforsikrede er arbejdskravet 17 uger svarende til fagets fulde sædvanlige arbejdstid. Kun arbejde i medlemsperioder kan medregnes. Gennemført erhvervsuddannelse og værnepligt sidestilles i denne forbindelse med arbejde.

Retten til dagpenge bortfalder, når et medlem ikke længere opfylder kravet om 26 ugers (17 ugers) arbejde inden for de sidste 3 år.

Fremgangsmåden ved arbejdsledighed

Dagpengeberettigede medlemmer skal for at bevare retten til dagpenge under ledighed hurtigst muligt og senest på første arbejdsledige dag henvende sig personligt på nærmeste Arbejdsformidlingskontor som arbejds-søgende (til rådighed for arbejdsmarkedet). Undlades en sådan anmeldelse, fortabes retten til dagpenge, og man bliver herefter først dagpengeberettiget på dagen for anmeldelse til Ar-

bejdsformidlingskontoret. Samtidig med at Arbejdsformidlingskontoret kontaktes, skal medlemmet udfylde en ledighedserklæring, som danner grundlag for beregning af medlemmets dagpengesats, og hurtigst muligt indsende den til A-kassen. Sammen med ledighedserklæringen indsendes lønsedler for de sidste 3 måneder.

Ledighedserklæringen kan fås på Arbejdsformidlingskontoret.

Dagpengesatser

Arbejdsløshedsdagpengene udgør 90 pct. af den hidtidige arbejdsfortjeneste, dog højst 335 kr. om dagen for fuldtidsforsikrede og 223 kr. for deltidsforsikrede frem til 1. april 1985.

Der ydes dagpenge for 6 dage om ugen.

Udbetaling af dagpenge

Dagpengebeløbet anvises valgfrit i et pengeinstitut (PBC-ordningen) eller via postgiro. Sammen med ledighedserklæringen skal medlemmet indsende oplysning om registrerings- og kontonummer vedr. bank, sparekasse eller postgiro.

Lovændringer

Arbejdsministeren har den 26. april 1984 fremsat en række forslag til ændringer i arbejdsløshedsloven. Med een undtagelse er der tale om stramninger overfor de arbejdsløshedsforsikrede og herunder ikke mindst de arbejdsledige. Vi skal nedenfor gennemgå ændringsforslaget punkt for punkt.

En af den nye arbejdsministers første handlinger var at fastfryse den pr. 1. oktober 1982 gældende maksimale dagpengesats. Samtidig fjernede man muligheden for at kunne dyrtidsregulere de individuelle satser. Disse bestemmelser skulle oprindeligt være udløbet den 1. april 1985. Nu stiller ministeren forslag om at forlænge udløbsdatoen med et år — frem til 1. april 1986.

De forsikredes bidrag til forsikringen skal nu igen sættes op. I indeværende år betaler fuldtidsforsikrede $335 \times 6 = 2.010,-$ pr. år. Deltidsforsikrede $223 \times 6 =$ kr. 1.338,- pr. år. Ifølge for-

slaget skal faktoren 6 ændres til 7, hvilket indebærer, at fuldtidsforsikrede skal betale kr. 335,- mere pr. år (kr. 28,- pr. måned). Deltidsforsikrede skal betale kr. 223,- mere pr. år (kr. 19,- pr. måned).

Efterlønsmodtagere skal ifølge forslaget kun betale halvt kontingent til statskassen, hvilket efter reguleringen af bidraget pr. 1. januar 1985 skulle indebære, at en fuldtidsforsikret efterlønsmodtager skal betale kr. 837,- mindre pr. år end i indeværende år, nemlig kr. $2.345 : 2 =$ kr. 1.173,-.

En deltidsforsikret efterlønsmodtager vil i forhold til i år kontingentmæssigt falde med kr. 557,- pr. år.

Medlemmer, der er overgået til efterløn senest 1. januar 1983, har været omfattet af nogle særlige reguleringsbestemmelser. Denne gruppe medlemmer har som de eneste fået reguleret den maksimale dagpengesats tre gange siden lovindgrebet i oktober 1982, nemlig pr. 1. april og 1. oktober 1983 og pr. 1. april 1984. Tilbage står 1. oktober 1984. Den regulering, der herved opnås, vil ifølge de nye lovforslag være fastfrosset frem til 1. april 1986.

I bemærkningerne til lovforslaget udtaler regeringen blandt andet.

Lovforslaget er et led i regeringens fortsatte bestræbelser på at styrke forsikringselementet i arbejdsløshedsforsikringen og at nedbringe de offentlige udgifter til arbejdsløshedsdagpenge og efterløn.

Forslaget er samtidig en videreførelse af den hidtidige økonomiske politik med sigte på at fastholde de positive resultater, som allerede er opnået.

Regeringen finder det derfor nødvendigt, at der ikke sker en forøgelse af de offentlige udgifter i 1985. Statens udgifter til arbejdsløshedsforsikringen udgør en stor del af det samlede budget.

Af bemærkningerne fremgår det i øvrigt, at det er en følge af det fremlagte forslag, at dagsatsen for nyudlærte (266) fastholdes frem til 1. april 1986.

Forslaget er ikke endeligt færdigbehandlet i Folketinget og dermed ikke vedtaget, men når der allerede nu udsendes meddelelse herom, er det fordi, der er meget stor sikkerhed for, at der blandt borgerlige partier i Folketinget er et flertal for vedtagelsen af forslaget.

berup-Kærby-vejen, dvs. omtrent 6 km øst for Kalundborg station.

Dette sidste nødvendiggør dog ikke opgivelse af kalundborgs nuværende station. Den kan bevares som en lokalstation, en bystation, og den kan suppleres med en fjernstation på København-Århus banen.

Hvis der laves en forbindelsesbane fra Kalundborgs bystation til Asnæsbanen, kan togene mellem København og Århus få mulighed for at holde ved begge stationer.

Denne situation kan sammenlignes med, at den faste storebæltsforbindelse ifølge de nyeste planer skal føres fra Sprogø til Fyns kyst 4 km nord for Nyborg og derfra direkte til Hjulby, hvor banen og vejen fra Sjælland skal føres til banen og motorvejen over Fyn. Selvom man måske vil lade nogle af togene standse ved den nye Hjulby station, der skal erstatte Nyborgs station, vil der blive omkring 5 km mellem Hjulby og Nyborg; derved vil Nyborg, Danmarks gamle centralby og Danehofbyen, blive reduceret til at være en landsby.

Så galt vil det ikke gå for Kalundborg, selv om fjernforbindelsernes nye stationsanlæg flyttes ud til Kærby.

Der kan nemlig laves en forbindelsesbane fra Kalundborgs nuværende station til banen fra Kærby til Asnæs. Så vil togene ligesom hidtil kunne køre fra København til Kalundborg, hvor de kan rebroussere til Asnæs-banen.

Banestrækningen på langs ad Asnæs til Asnæs' sydvestpynt

En Sjælland-Jylland bane via Asnæs må udgå fra den forhåndenværende fjernbane mellem Asminde-rup og Kærby.

Der kan laves et egentligt sta-

tionsanlæg nordøst for Kærby og et bane-vejanlæg, altså en biltogsterminal, nordvest for Kærby.

Banen føres herfra i en bue mod sydvest til krydsning med Kalundborg-Rørby(-Slagelse)-landevejen.

Denne banebues radius kan blive 1500-2000 m; det er ikke tilstrækkeligt til superbane toghastighederne, men nok til 130-150 km/t.; hvis togene skal standse i Asnæs, må det være rigeligt.

Vest for Årby drejer banen mod sydvest og derpå vest i en bue. Den kan ligeledes overalt få mindst 1500 m radius.

Banen fortsætter omtrent parallelt med Asnæs' sydkyst i afstande, som aftager fra ca. 700 til 0 m, hvilket indebærer, at banen når frem til selve kysten.

Derpå følger den kysten, dvs. nogle steder tæt inden for kysten og andre steder lige uden for kysten, bestemt af hvad der er billigst.

Fra 0,5 km vest for Vesterskøvs sydvesthjørne eller fra pynten 1 km vest for skoven føres banen mod vest over ubetydelige vanddybder på en dæmning, hvor selve banens niveau falder, så den til sidst indesluttet i dæmningen, dvs. bliver en art tunnel.

Denne dæmningstunnel føres frem til 5 og 6 m dybde ved et sømærke godt km vest for Vesterskov.

Tunnelen under Samsø Bælt

Heromkring afløses dæmningstunnelen af den egentlige havtunnel. Denne udføres som en sænkerørstunnel.

Allerede 1½ km fra sømærket er dybden steget til mere end 30 m. Lidt længere mod vest aftager dybderne og bliver mindre end 20 m. Derpå øges dybderne atter, nu til

godt 40 m, hvor tunnelen passerer den dybe rende, som svarer til og fortsætter i den dybe rende tæt vest for Røsnæs og Halskov.

Just her ændrer tunnellinien retning mod nordvest igennem en bue med meget stor kurveradius.

Den resterende halvdel af havtunnelen bliver retlinet og forløber mod nordvest til Samsø's østkyst. Samsø nås 0,4 km mod nord for øens sydøsthjørne, Lyshage.

På denne strækning må tunnelen passere et grundområde, der kaldes Fakse Bolsaks og Bolsaks. Det er en forlængelse af Røsnæs-morænen. De højeste punkter når op til ÷6 m.

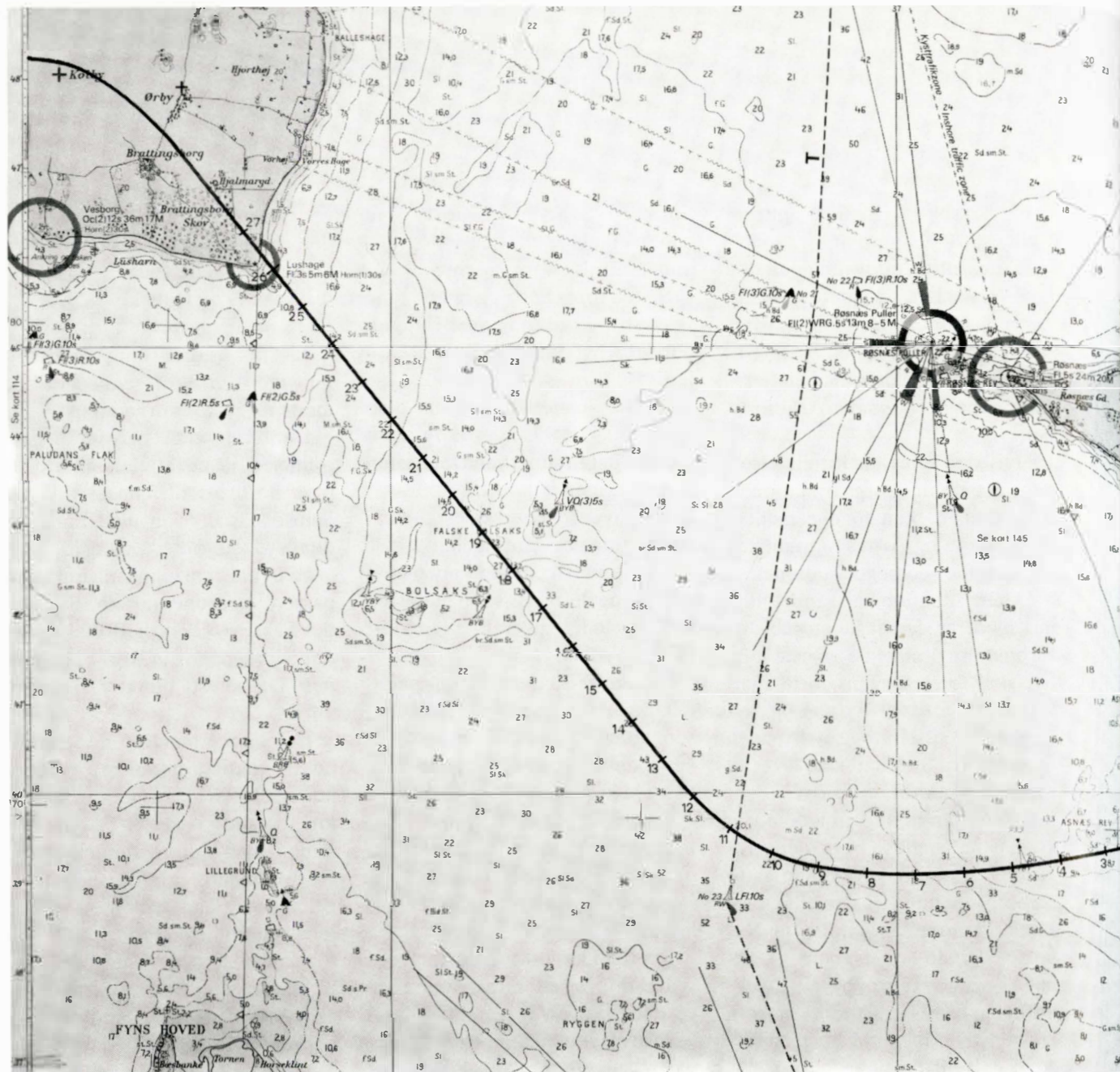
Her kunne man om nødvendigt lave et ventilationsanlæg for tunnelen, idet der herfra kun er ca. 10 km til land (Asnæs). For så vidt kunne man udføre tunnelen som en kombineret tog- og biltunnel. Eller man kan senere supplere jernbanetunnelen for de elektriske tog med en ekstra tunnel for vejtrafikken og udnytte baneterminalen ekstraordinært til ventilation af begge tunneler.

Men det vil blive meget dyrt og tillige unødvendigt og urationelt, fordi bilerne kan befordres med tog på banen.

I tunnellinien, der går mellem Fakse Bolsaks og Bolsaks, reduceres dybden til ca. 14 m. Følgelig må tunnelens niveau variere betydeligt, blot med 30 m fra de ca. ÷44 m i den dybe rende.

Men da tunnelen helst bør fremføres delvis eller helt nedgravet i en rende i havbunden, behøver selve banens niveauændring ikke at blive mere end 20-25 m.

Efter Fakse Bolsaks-Bolsaks må tunnelen atter passere et ret dybt havområde, Øst Samsø-renden. Her er dybderne indtil ÷24 m.



Havtunnelen fortsætter i en dæmningstunnel nær Samsø.

Den føres op til lidt over havbunds niveauet nogle hundrede meter uden for eller inden for Samsøs kyst.

Her er terrænet lavt og jævnt.

Banen fortsætter mod nordvest over Samsø i uforandret retning, til den lidt nordøst for Kolby drejer mod vest, til Vest Samsø-renden.

Her nødvendiggøres en kort tunnelstrækning eller en bro.

Anlæggenes længde

Banens længde må da blive: Fra Kærby stationsanlægget (regnet fra

Kærby-Ubberup vejen) til Vester-skovs sydvesthjørne 16 km. Fra bane/bil-terminalanlægget nordvest for Kærby bliver der kun omkring 15 km.

Fra Asnæs, regnet fra Vester-skov til Samsøs kyst bliver der ca. 27 km, deraf 5 km dæmning og 22 km søtunnel, regnet fra sømærket på Asnæs Rev, til samsøs sydøsthjørne.

Til sammenligning er der knap 18 km. vandtunnelstrækning fra Røsnæs' kyst ved Skansen til Samsøs kyst lidt længere nord for Lys-hage.

Over Samsø bliver der – som tidligere omtalt – ca. 24 km til Jyllands kyst ved Søby.

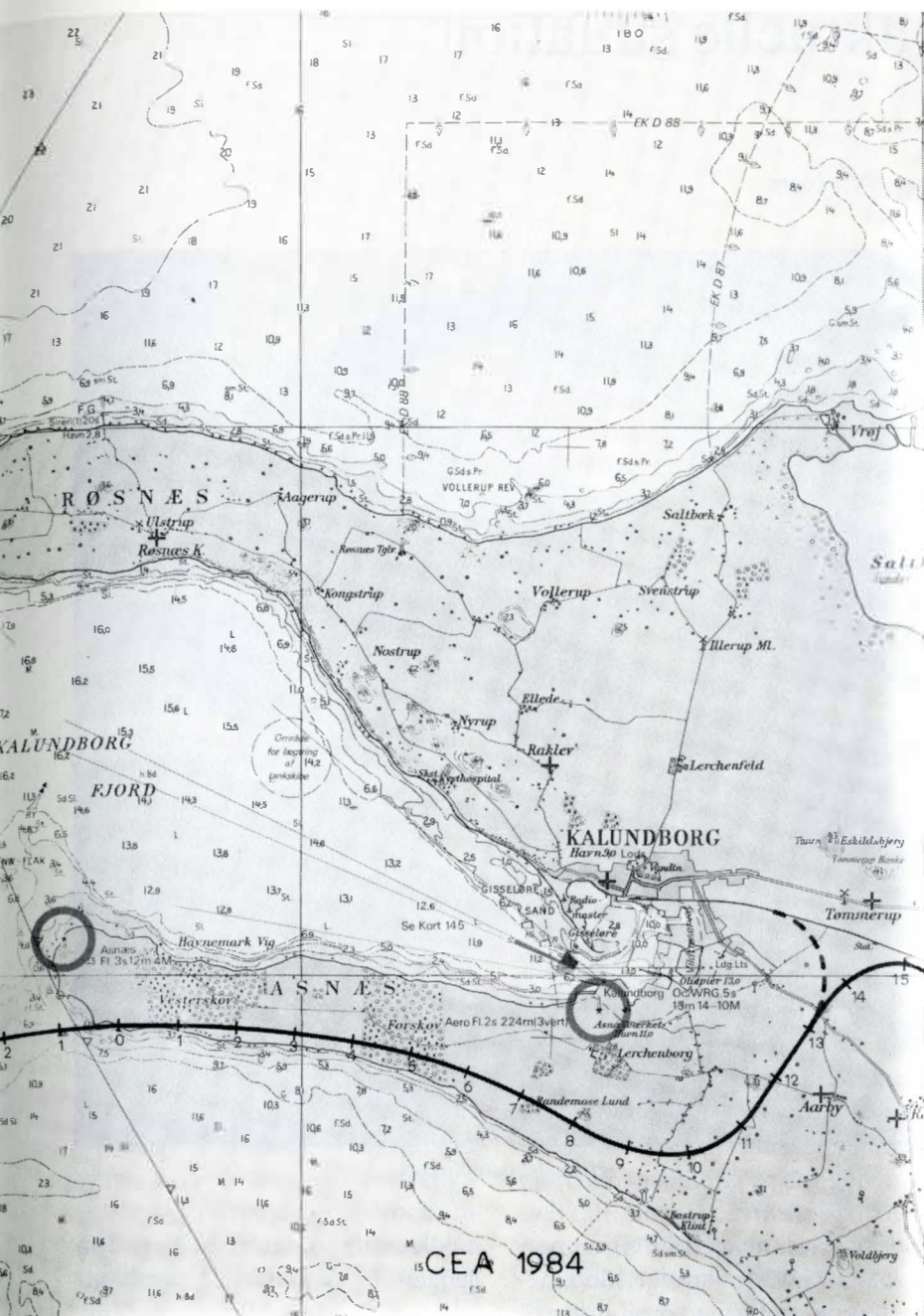
Deraf 4 km tunnel nærmest Samsø og 20 km tunneller nærmest Jylland.

Fra kysten ved Søby til Hesselager bliver der 23 km og derfra til Århus 9 km.

Sammenlagt 63 km fra Samsøs østkyst til Århus.

Mellem Samsø og Asnæs bliver der som sagt 27 km. Derfra til Kærby bliver der 16 km.

I alt 106 km mellem Århus og Kærby.



Total distancen mellem Århus og København

Til København er der yderligere 106 km ad den nuværende jernbane. Men den kan forkortes, bl.a. ved bygning af en ny direkte bane syd om Holbæk og en anden syd om Roskilde.

Så vil totaldistancen mellem Århus og København blive omkring 200 km. Mellem Hasselhager og den nye station ved Høje Tåstrup, hvor der må anlægges tog/bilterminalanlæg, bliver afstanden kun ca. 175 km.

Hele banen mellem Høje Tå-

strup og Hasselager kan udføres som hurtigbane. Det gælder, uanset om banen føres over Røsnæs eller Asnæs.

Køretiderne

Derfor vil det blive muligt at gøre hele turen med store hastigheder, lige bortset fra strækningerne nærmest København og Århus.

Rejsetiden kan blive mindre end en time.

Til sammenligning hermed må der regnes med omkring 3½ time, hvis turen skal gå over Sprogø i stedet for Samsø.

De nævnte tider gælder både for

passagertog og for de specialtog, der skal befordre personbiler og evt. lastbiler.

Omkostningerne

De skitserede anlæg til Asnæs-Samsø forbindelsen vil ikke en gang koste så meget som den nu af så mange forfægtede verdensrekordbro for både togtrafik og biltrafik mellem Halskov og Sprogø.

Regnet pr. sparet minut må Samsøforbindelsen blive langt billigere.

Sænketunnelerne under Storebælts Østre Rende og Vestre Rende, tilsammen 15,3 km for tunnelen med 15% stigning udført efter »amerikansk« system, dvs. ca. 100 mill. kr. pr. km.

På det grundlag kan man skønne, at Samsøbælt-tunnelerne, 18 km – den ene eller 22 km for den anden – vil koste omkring 2 mia. kr. efter samme prisniveau.

Muligvis kan borede tunneler udføres billigere. Det afhænger bl.a. af, om de skal føres igennem faste eller bløde sedimenter under den nuværende bund af den dybe rende, eller om de skal føres helt under disse sedimenter.

Til de nævnte udgifter for tunnelanlægget kommer udgifterne til de tilsluttede anlæg på Asnæs eller Røsnæs, på Samsø, mellem Samsø og Jylland og i Jylland. Disse udgifter bliver relativt små, lige bortset fra at tunnelen under Vestsamsørenden ikke kan blive ganske billig.

Hele beløbet må blive omkring de 3 mia. kr. efter prisniveauet for et dusin år siden.

Det ville belaste det nuværende statsbudget hårdt.

Men det er kun lidt i forhold til, hvad den aktuelle Storebæltsbro for tog og biler mellem Sjælland og Fyn vil koste.

Fagbevægelsens aktuelle situation

Ved universitetslektor Hans Jørgen Nielsen

20

Hans Jørgen Nielsen med hvem vi bringer et interview om fagbevægelsens aktuelle situation er lektor ved Københavns Universitets Institut for Samfundsfag.

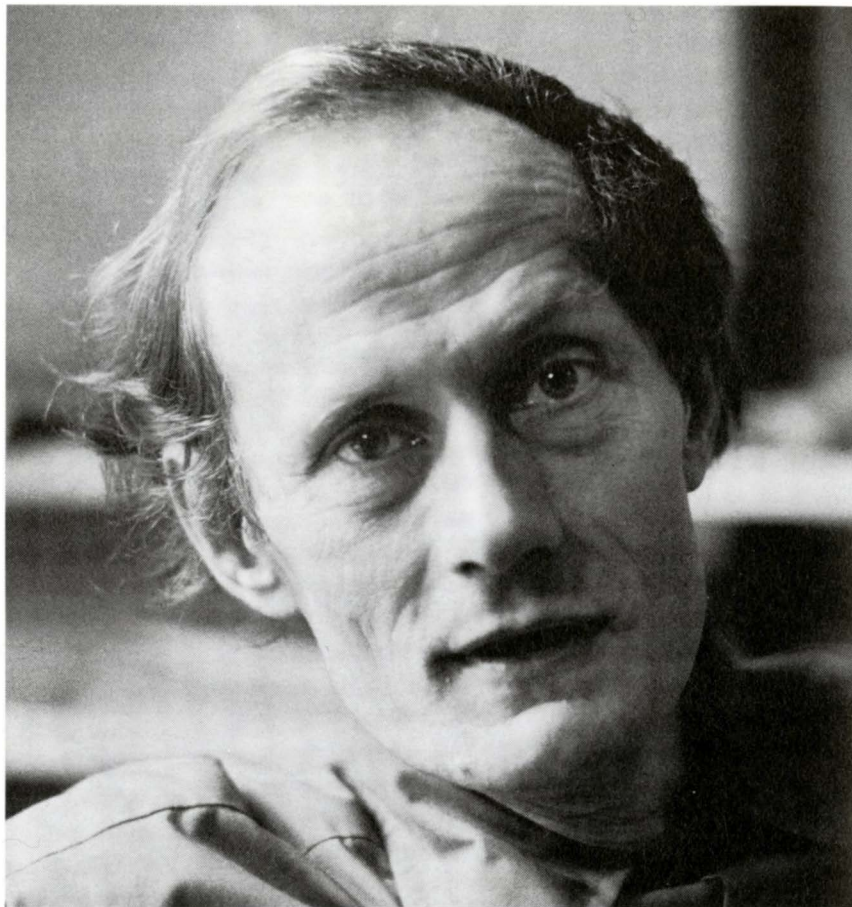
Han har i årene siden 1971 været med i en række vælgeranalyser. De er foretaget hvert andet år. Det har været omfattende analyser med mange aspekter.

Han er også i gang med betydelige arbejder om fagforeningspolitiske emner indenfor både dansk og engelsk fagbevægelse.

Af det interview, som vi bringer med ham fremgår det, at den megen aktuelle tale om opbrud, opgør og oprør indenfor fagbevægelsen ikke er relevant. Tværtimod hævder han, at selve fagforeninstanken er godt forankret hos medlemmerne. Analyser viser også, at tilliden til lederne i fagbevægelsen er støt og langt overgår den tillid som befolkningen har til politikerne. Når der alligevel er en del kritik af fagbevægelsen fra deres egne medlemmer, siger Hans Jørgen Nielsen, at analyser viser at kritikken skyldes, at fagforeningerne er begyndt at engagere sig i alt for stort i rene landspolitiske spørgsmål f.eks. ren erhvervs politik, fredsbevægelsen, opstilling af raketter i Europa m.v. Alt dette bør varetages af politikerne.

Analyser viser iøvrigt, at fagforeningsmedlemmer har den opfattelse, at fagforeningernes ledere skal holde sig til at varetage medlemmernes økonomiske og arbejdsmæssige interesser i snævrere forstand.

Hans Jørgen Nielsen mener, at kritikken af fagbevægelsens ensidige støtte til socialdemokratiet er relevant. Kritikken kommer nemlig ikke alene fra Venstre og højrefløjen i fagbevægelsen. Undersø-



Hans Jørgen Nielsen.

gelser viser, at også i de grupper, hvor socialdemokratiet dominerer, er der modstand mod støtte til et enkelt parti. Han kommer også i interviewet ind på den betydning, som det har haft for fagbevægelsen, at den offentlige sektor er vokset så kraftigt især siden 1970. Men han afviser, at den mere militante holdning, som de nye grupper i servicesektoren udviser, skulle være et resultat af krisen og nedskæringspolitikken. Den militante holdning var til stede, før krisen satte ind. Han afviser også, at en adskillelse af A-kasserne fra fagforeningerne, vil få katastrofale følger for fagforeningernes medlemstal. Derimod mener han at gennemførelsen af et sådant tiltag vil kunne svække tilgangen af nye

medlemmer, – og dermed også på længere sigt skade fagbevægelsen.

Vi spørger lektor Hans Jørgen Nielsen!

I medierne tales der meget om opgør og opbrud i fagbevægelsen. Men er det egentlig relevant?

Nej. Jeg er af den opfattelse, at fagforeningsmedlemmerne er ganske godt tilfredse med deres fagforening som sådan.

Men der er dog nogle problemer

Det er der. Men jeg tror, at problemerne ligger på det politiske område. På utilfredshed med ledelsens politiske aktivitet på landsbasis. Jeg tror faktisk ikke, at der i dag ville være nogen alvorlige problemer, hvis lederne i fagbevægelsen – ligesom førhen – blot for-

handlede løn med arbejdsgiverne med overenskomst – eller strejke til følge. Problemerne kommer når fagbevægelsens ledelse dels søger at øve indflydelse på Christiansborg, dels knytter sig til et bestemt politisk parti. Selv om det ganske vist er et gammelt, traditionelt forhold, at fagbevægelsen er allieret med socialdemokratiet, så er det blevet en side af de aktuelle problemer. Den anden side er, at fagbevægelsen nu engagerer sig i meget andet end egentlige fagforeningssspørgsmål i snæver forstand. F.eks. tager stilling til raketopstilling, fredsbevægelser m.v.

Har man analyseret medlemmernes syn på disse ting?

Ja. Vi har foretaget undersøgelser, der klart viser, at der blandt medlemmerne ikke er større tilslutning til, at fagforeningerne begynder at beskæftige sig med emner, der ligger langt væk fra de traditionelle fagforeningssspørgsmål. Man kan acceptere, at fagforeningerne udover lønsspørgsmål engagerer sig i arbejdsledselsbekæmpelse og i ungdoms- og erhvervsuddannelse. Men derudover skal fagforeningerne ikke blande sig. Øvrige samfundsmæssige emner, bør overlades politikerne til løsning.

Det vil altså sige at medlemmerne har en ret så snæver opfattelse af, hvad fagforeningerne skal beskæftige sig med?

Ja. De ser gerne, at fagforeningen som den organisation, der først og sidst varetager medlemmernes økonomiske interesser.

Er der en særlig grund til, at fagbevægelsens støtte til socialdemokratiet er blevet et stridsspørgsmål?

Det var ikke noger problem i de tider, da over 80% af LO's medlemmer stemte socialdemokratisk. I dag er der kommet nye grupper ind i fagbevægelsen, grupper, som

slet ikke har tilknytning til dette parti. Men jeg vil gerne tilføje, at selv hos de grupper som man hidtil har regnet for i overvejende grad at være socialdemokratiske, er tilslutningen til partiet svindende.

Foreligger der analyser, der mere præcist belyser disse ting?

Vi foretog forud for folketingsvalget i 1984 en undersøgelse. Heraf fremgik det, at kun 46% af LO-medlemmerne stemte socialdemokratisk. På venstrefløjspartierne stemte 21%, og 33% stemte borgerligt.

Servicesamfundet og fagbevægelsen

Med udviklingen af servicesamfundet er der sket en stærk forøgelse af fagforeningernes medlemstal?

Der er sket en eksplosiv opgang i medlemstallet, især af offentligt ansatte. Det er sket i det sidste årti. Det drejer sig navnlig om grupper med udpræget serviceopgaver. Hvis man betragter disse grupper politiske indstilling er der generelt sagt tale om, at venstrefløjspartierne, specielt SF dominerer.

Er disse grupper blevet mere militante som følge af krisen og nedskæringspolitikken?

Nej, det mener jeg faktisk ikke. Den militante stillingtagen som nu kendetegner disse grupper, var også til stede før krisen indtrådte og før nedskæringspolitikken satte ind. Men det er klart, at krisen kan medvirke til at holde en militant indstilling ved lige. Angsten for afskedigelser og nedlæggelse af hele afdelinger i visse sektioner er noget der øger angsten.

Vil du sige lidt om uroen i HK?

Jeg tror ikke, at der her er tale om et opgør med selve fagforeningstanken. Forskellige undersøgelser om tillid og mistillid til ledelsen viser at et klart flertal er af den

opfattelse, at lederne gør deres bedste for at varetage medlemmernes interesser. Det er for så vidt modsat det billede, man ofte har fået når det gælder undersøgelser vedrørende tillid og mistillid til politikkerne.

Hvor skal man så søge årsagen til uroen indenfor HK og buschaufførerne?

Basis for denne uro skal søges alene på det politiske område. Det vil sige at uroen især skyldes den ensidige støtte til socialdemokratiet. Men jeg vil dog tro, at det kan skabe visse problemer, når en faglig organisation bliver så stor som f.eks. HK og SID. Dels bliver der for langt fra ledelsen til den enkelte ude på arbejdspladsen, dels bliver det vanskeligt for en lille gruppe, der vil gøre sig gældende hvis den står overfor 280.000, som gruppen skal søge at overbevise. Og endelig må man nok sige, at så stor organisation har tilbøjelighed til at blive for bureaukratisk.

Men jeg vil gerne understrege, når vi nu taler om uroen i HK og hos buschaufførerne, hvor vanskeligt det er at danne en ny organisation med forhandlingsret. Så netop dette forhold vil nok lægge en bremser på bestræbelserne.

Til slut spørger vi lektor Hans Jørgen Nielsen om hans vurdering af, hvad der vil ske, hvis A-kasserne helt løsrives fra fagforeningerne.

Han siger:

Jeg tror ikke, at det ville betyde, at de nuværende medlemmer i større udstrækning ville melde sig ud. Men fagbevægelsen ville sandsynligvis ved en gennemførelse af et sådant tiltag miste noget af det, hvormed den kan »sælge sig selv« med det sigte at få nye medlemmer. Og dermed vil der på længere sigt kunne blive tale om en svækkelse af fagbevægelsen.

Besøg ved C. P. rail Canada

22

Jeg havde denne gang under mit besøg i Vancouver B. C. sat tid af til at prøve at se på jernbane og kollegers arbejdsplads.

Inden afrejsen havde jeg med venlig støtte af hr. direktør V. Adelkvist fået en kopi af den skrivelse, som han havde foranlediget sendt til C. P. rail's hovedkontor, hvori der var anmodet om tilladelse for mig til at besøge områder under C. P. rail, men jeg havde desværre været så sent på vej med at søge derom, at svaret derpå ikke kunne nå mig, og selv om jeg ventede længe på det, kom det ikke frem, så det gav mig ikke så lang tid, som jeg havde håbet på, så er der andre lokomotivmænd, der ønsker en sådan introduktion, kan jeg kun råde til at fremsende ønsket i særdeles god tid, mit held var dog, at kopien klarede vejen for mig.

I det område jeg boede i »Port Coquitlam« ligger der et maskindepot ved den store Yard, der er hovedafgang og ankomststation for al godstrafik med C. P. rail i Vancouver. Jeg kørte dertil med min introduktionskopi og blev derfra henvist til at søge tilladelse inde i Vancouver i hovedsædet »C. P. House«, og der residerede Mechanic Division Master Mr. Hans Hansen, der som navnet lød efter, var af dansk herkomst, men han havde ikke forbindelse til Danmark mere og havde kun en svag erindring om, hvor i landet hans familie havde boet.

Jeg fik hos ham meget venlig hjælp i form af signalbog, togplaner og forskelligt statistisk materiale, samt aftalt tid for et møde med lederen af Port Coquitlam Diesel Shop, General Lokomotive Foreman Mr. A. Ferguson, der personlig satte tid af til at vise mig rundt på depotområde og værksteder.

Så efter nogle dages forløb stillede jeg som aftalt kl. 8.00 ved depotet, og efter velkomst på kontoret, hvor jeg fik udleveret en sikkerhedshjelm, der var påbudt alle der færdedes ved værkstedsregionen, var vi først inde i skolelokalerne ved depotet. Der var den dag undervisning for elektrikere og håndværkere, og skolelederen viste rundt og fortalte om, hvad undervisningen omfattede og viste plancher om alle de motortyper, der var i deres loko, det var som hos os G. M. diesler.

Derfra gik turen ned i værkstederne, hvor der var eftersyn og reparationsspor, som vi kender fra store depoter i Ar og Gb, med ned-sænkede grave og broer. Alt, hvad der var af hjælpemidler og anlæg, lavede man selv ved depotet, også de store løftere, der kunne hæve lokomotiverne, så truckene kunne køres ud for rep., dog var det ikke muligt her at tage store reparationer, hvor maskinerne skulle afmonteres, så gik lok. ind til Calgary på det store centralværksted der.

Efter værkstedsbesøget gik vi ud til forsyningsanlægget, hvor loko blev brændstof-, vand- og sandforsynet efter ankomsten, her blev der også taget en prøve af motorsmøreolien, og prøven sendes så straks ind i Yardens laboratorium til undersøgelse for urenheder. Alle indgående lok. får denne kontrol, og der køres ikke ud igen, før prøveresultatet foreligger, men det tager ikke lang tid at foretage analysen, hvis der ikke er eftersyn eller reparationer på lok., henstilles det på spor klar til udkørsel med de forspandslok næste tog skal fremføres med, omløbstiden er ikke lang, før der køres ud igen. Jeg bemærkede på lok. at eftersyns- og reparations»bogen« var EDB-ud-

skrift, hvor det kunne ses, hvad der havde været af reparationer siden større eftersyn.

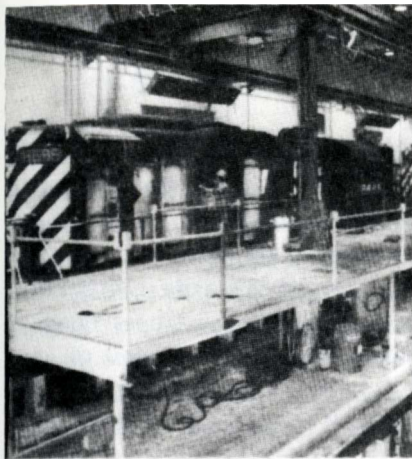
Dagen var nu så fremskredet, at der ikke var tog der passede med returløb for mig, så det blev aftalt, at jeg skulle komme dagen efter kl. 8.00, så passede det bedre, da man havde givet mig tilladelse til at køre med på »The Sumastrain«, men kun til Mission Station, da toget der skulle fortsætte over grænsen til USA ind på strækning, som C. P. rail ikke kunne give mig tilladelse til at køre med. Som aftalt troppede jeg op næste morgen, hvor jeg gik ind på depotlederens kontor for at underskrive en erklæring om, at C. P. rail ikke havde økonomiske forpligtelser for mig i tilfælde af uheld for mig, og ligeledes at jeg havde en sygeforsikring.

Efter disse formaliteter var afviklet, mødtes jeg så med lokomotivfører Don Holt, der var hjemmehørende i Vancouver, hans 2. mand »bremsemand« var Dweigt Schneider, og sammen med Don Holt gik jeg med til depotets udkørselskontrol, hvor han blev registreret for toget og fik udleveret en mappe med hvad der var af forholdsregler for kørsel på strækningen for denne dag, nærmest en daglig La, ligeledes blev der også derfra udleveret cirkulærer om eventuelt nyt.

Der var ikke nogle egentlige faciliteter for lokopersonalet, kun skabs og vaskerum, da alt personale der kom med lokomotiver var hjemmehørende i Vancouver.

Efter at der var oplyst om maskinnumrene til toget, gik vi ud til de 3 loko der stod sammenkoblet og entrede det forreste, hvor Don Holt kontrollerede trækraft og bremserne, til det hele var der en tiltrædelsestid på 15 min. ialt.

Vi kørte så frem til udkørsels-



Diesel Shop

sporet, parallelt med et 4 km langt spor, der var depotets prøvespor for lokomotiver, hvor der kunne køres kontrolkørsel med trækraften.

Don Holt kaldte nu kontrollårnet over radioen for at få udkørselstilladelse til stationsarealet, dette omfattede 115 spor med plads til 3750 vogne, og der blev dagligt ekspederet 2000–3000 vogne i 37 udgående og 37 ankomende tog, og det er en af C. P. rail's største stationer.

Udkørslen på stationsområdet skete under livlig radiokontakt med kontrollårn og andre tog, der bevægede sig på sporene. 2. mandens arbejde var også at dreje sporskifter, der var håndbetjente, så loko blev ledt ned på toget, vi skulle fremføre, hvor han ligeledes var den, der kobled på og over radio gav melding om, at det var i orden.

Efter at toget var klar til bremseprøve, blev det meddelt til stationens bremseprøver, så han kunne gå i gang og få det afsluttet. Don Holt fik togets bremseseddel, der var et næsten 1 meter langt EDB-

udskrift med vognnumre, ladningsindhold, hvorfra og hvortil, togvægt der var 4365 tons, gennemsnitsvægt pr. vogn ca. 109 tons, desuden en fortegnelse over farlige ladninger, dets indhold og fareklasse, samt hvilket nr. det kørte i toget efter lok, og ligeledes var der angivet max. hastighed vognen måtte fremføres med.

Da afgangstiden var inde, fik vi over radioen tilladelse til at køre frem, og der gives ikke, som vi har det, tilladelse til før køreplansafgange, bremsemanden drejede igen sporskifter ret, efterhånden vi kørte frem mod hovedsporet, og først der helt fremme så vi et togvæjssignal, det viste rødt stop, men var dækningssignal for venstre spor. Vi fik så radiotilladelse til at køre ud af stationen, og vi passerede et meget langt tog, der holdt for stop ved stationsindkørselssignalet og Don Holt fortalte, at det ofte kunne tage timevis at komme ind, når der ikke var tomt spor at køre ind i.

Kort efter passerede vi det første af mange vejsignaler, og fælles for dem alle, uanset om det var lyssignaler eller ej, blev der givet signal med tyfonen efter reglementet ca. 1/4 mile før 2 lange, 1 kort og 1 langt og gentaget lige før overkørslen, så hornene gjaldede i bedste westernstil.

Det var på det første stykke af turen temmenligt tåget vejr, og vi kørte langs med Fraser River, og hastigheden var fra 40–60 km/t retende sig efter togordren, over radioen var der en livlig konversation mellem stationen og tog med meldinger om, hvor de befandt sig.

Vi passerede stationerne Haney, Albion, Whonnock Ruskine og krydsede over en stor bro ved Fraser River, og her fik fløjten ikke for lidt på grund af tågen, da broen var

en yndet plads for lystfiskere at fiske fra, men tillige farligt for dem, og når der kom tog startede de i løb for at komme væk, men det var ikke alle, der kunne løbe 50 km/t, så ind imellem gik det galt, men vi var forskånet for det og passerede Silverdale, der var den sidste station før Mission, der var endestation for mig, men permission gjaldt ikke længere, og vi blev lidt før ankomsten kaldt over radioen for at høre, om der var en gæst fra Danmark med. Jeg skulle ved ankomst henvende mig på stationskontoret, hvor min datter ventede på mig for at køre tilbage i bil.

Efter at have taget afsked med Don og Dweight gik jeg til stationskontoret, hvor jeg mødte Mobil Supervisor Mr. Donal Rankel, som forinden vi skiltes forærede mig en stor flot fotostat af det sidste persontog med vogne af jernkonstruktion, der kørte tværs over Canada, det var fotograferet i millioncurven, det var ikke prisen for etablering af sporstykket, men navnet havde det fået for det mest yndede sted for fotografer på grund af stedets skønhed og den flotte kurve i bjergene, og dets mulighed for at få et helt tog med på billeder.

Det var for mig en stor oplevelse at møde så megen venlig modtagelse og hjælpsomhed, som gjorde besøgene til et uforglemmeligt minde, og gode kontakter fik jeg etableret, hvis det falder i mit lod at følge dem op sidenhen.

Kun til slut vil jeg sige til kolleger, der får en sådan lejlighed til at følge toggang i det fremmede, vær tidlig med at søge introduktion, det tager lang tid, afstandene er store.

Holger Barlo

P.S. Jeg vil i en senere beretning skrive om planen derfra for en splinterny bybane.

Status og perspektiver i DSB:

For første gang længe faldt DSBs behov for statstilskud sidste år, viser DSBs årsberetning 1983.

24

DSBs kunder i tog, på færger og i godssektoren vil opleve mange – både store og små – nyskabelser, viser en ny bog, DSB i 80'erne.

I 1983 steg DSBs indtægter betydeligt mere end udgifterne. Denne forbedring i DSBs driftsøkonomi betyder – trods øgede investeringer – at DSBs samlede træk på statskassen i 1983 for første gang i flere år faldt.

Det samlede tilskud til DSBs drift og anlæg blev i 1983 2.764 mill kr mod 2.785 mill kr året før, viser DSBs årsberetning for 1983, der blev offentliggjort 28. juni.

– Det er vores mål de kommende år at fastholde den stabile udvikling i DSBs økonomi, til gavn for den kollektive trafik, siger DSBs generaldirektør Ole Andresen i en kommentar.

DSB havde i 1983 i gennemsnit 22.500 ansatte – et lille fald i forhold til året før.

DSB havde sidste år en tilbagegang i passagertallet i tog på to pct, bl.a. på grund af stærk konkurrence fra nye fjernbusruter og ikke mindst fordi biltrafikken var begunstiget af stagnerende benzinpriiser. Det har omvendt givet mere at lave for DSBs bilfærges.

Der var fremgang i godssektoren, hvilket er medvirkende til den bedre økonomi. I 1983 blev Togtil-Tiden hverdagskost i DSB efter et par års indsats, hvor tusinder af DSBs ansatte har medvirket.

Ole Andresen skriver i årsberetningen bl.a: »De gode 1983 resultater har som væsentligste baggrund ansvarsbevidsthed fra DSB medarbejderne. I takt med de vanskeligheder, virksomheden er løbet ind i, har medarbejderens engagement udviklet sig til den væsentligste styrke i DSB i dag.

Den effektivisering af DSB, som

er indledt og som altså har givet de første resultater, er sket med organisationernes aktive medvirken. Der er derfor ikke tvivl om, at effektiviseringen af DSB kan fortsætte de kommende år og sikre DSB som trafikelskab og arbejdsplads«.

For første gang indeholder DSBs årsberetning en opdeling af det økonomiske resultat i hovedgrupper. Heraf fremgår det, at bilfærges, cateringvirksomheder, rutebiler og rejsebureauer giver overskud til DSBs kasse, mens godstrafikken og især passagertrafikken kræver tilskud. For passagertrafikens vedkommende er der i overensstemmelse med, at netop persontrafik er en opgave, samfundet forventer at DSB løser, selv om den giver underskud.

De økonomiske afsnit i årsberetningen viser bl.a. at DSBs kunder, via taksterne, betaler 60 pct. af DSBs samlede udgifter, mens staten dækker resten. Det fremgår også, at DSBs investeringer i 1983, knap to mia kr, svarer til 5300 jobs i Danmark, fortrinsvis i virksomheder uden for DSB.

I en bog – DSB i 80'erne – som blev offentliggjort samtidig med 1983-årsberetningen, beskriver DSB de nyskabelser, der er sat igang eller planlagt for de næste fem år. Der er tale om små og store forbedringer for både passagerer i tog og på færges, kunder i godssektoren osv.

I 25 selvstændige artikler fortæller bogen bl.a. om udviklingen i DSBs materiel, nyskabelser på takstområdet og bedre servicetilbud til DSBs kunder.

Det er formålet med bogen at skabe debat om de mål for den kollektive trafik, DSB har sat.

Med venlig hilsen
DSB

Via Asnæs til Samsø – Fyn

Efter DLF's indlæg om evt. tunnel til Samsø, vil jeg her lige påpege en mulighed, hvor man slår to fluer i et smæk. Den på kortet viste føring, der går via Asnæs, vil selvfølgelig indebære en noget længere tunnel-broføring, men vil til gengæld, være nemmere at placere, både til lands og til vands, hvilket nok vil gøre projektet »dyrere«, men til gengæld også så meget mere attraktivt, hvilket efter min fattige mening, rigeligt opvejer en evt. fordyrelse.

Om vi har råd? – selvfølgelig, vi har alt hvad vi skal bruge = arbejdskraft, knowhow, materialer og sidst men ikke mindst, national stolthed, og den eller det vægelsind, der er i det danske folketing, virker efterhånden ret irriterende, enten behold færgerne eller også lav noget stort, noget vi senere kan eksportere, noget der giver genklang, »in the world«, og når vi som sagt holder os til vor egen valuta, kan det blive et enormt godt led i arbejdsløshedsbekæmpelsen og en masse turister vil strømme til, og så får vi den hårdt tiltrængte udenlandske valuta vi sukker efter.

BAF

P.S.

Dette er også en opfordring til alle de mere eller mindre konforme akademikere, der arbejder med emnet, til at gå seriøst til sagen (uden de sædvanlige jalousidramaer) og virkelig vurdere »helt upartisk«, hvad der i den sammenhæng, tjener vort kære lille kongerige M/K bedst.

Bent Lassen
Tømmkerupvej 5
4400 Kalundborg

Ager – Misbrug Dødsfælder

Hvor mange af jer, der er ornitologisk interesserede ved jeg af gode grunde ikke, – men een ting ved jeg, der er ikke nogen af os lokomotivmænd, der undgår at myrde diverse små og store fugle, hvilket vel nok berører den enkelte individuelt, alle efter psyke, emnet berører imidlertid mig meget, jeg bryder mig ikke om, at slå mine kære små venner ihjel. At det desværre ikke kan undgås, er een ting, en anden er, at der vist ikke er gjort meget for, at gøre noget ved problemet.

Agerhønen, vores egen lille vilde hønsefugl, var for nylig ugens fugl, da det forlød (via radioen) at den var stærkt på retur i antal, ja faktisk truet med udryddelse, tænkte jeg først at de må sku da være misinformeret, jeg har da sjældent set så mange agerhøns, som i de senere år. Pludselig slår sammenhængen ned i mig, speakeren havde sagt, at det var bøndernes umådeholdende nedlæggelse af de levende hegn, der var årsagen, idet disse hegn jo er agerhønsens naturlige tilholdssted, og hvor har vi mon nogle af landets skønneste levende hegn, langs jernbanen, ja det er rigtigt, og nu har du måske allerede en fornemmelse af hvor jeg vil hen.

Ego har igennem idekassen foreslået, at udskifte den røde farve på vore tog, med en anden, idet jeg påpegede, at den røde farve er en aggressiv farve i naturen, hvorimod den blå f.eks. er en skræmmefarve, og anmodede på den måde DSB om at undersøge om, der er forskel i vilde dyrs reaktion på farver, og dermed, om hvordan den evt. påvirker Homo Sapiens, om en an-

den farve f.eks. blå, kunne være med til at reducere selvmordene, vel næppe, men man ved det faktisk ikke, man svarede da også, at sagen var så alvorlig og interessant, at man ville undersøge sagen, og evt. drøfte spørgsmålet med mig ved en anden lejlighed. Om det nu er derfor vi har fået »sølvpilene« ved jeg ikke, men om det er, så er det altid et skridt på vejen.

Der er for mig ingen tvivl om, at vore jernbaneskrånninger, jfr. agrarernes reducere, er de rene dødsfælder for vores »vilde dyr«, så hvis det er rigtigt, at agerhønen er truet med udryddelse, kan man ikke se bort fra at de stakkels små høns naturligtvis søger til de tilsyneladende bedste redepladser langs jernbanen, og da alle der kender agerhønen ved, at den »for at gøre evt. fjender forskrækket« letter i sidste øjeblik, og foran et tog med 120 km. ofte er for sent, ergo! dens søgen til vore krat, på strækningerne gør, at den – agerhønsens – udryddelse, bliver selvforstærkende.

Så langt om agerhønen, der findes jo også andre ærgerlige utilsigtede mord, eller ind imellem massemord, for de af os, der har færdes på strækningen i en årrække, kan næppe have undgået at have hørt, den ubehagelige lyd af ligesom hagl, når fronten af toget støder ind i en flok trækfugle, og så er der den flotte eksotiske fasan kok, der har fået sine skønne farver, for at kunne lokke fjenden væk fra redestedet, der i sin naivitet, sætter sit heroiske liv på spil, i et forgæves forsøg på, at lokke futtoget af sporet, men ak! Vi kan desværre ikke nå at stoppe, og langt mindre køre uden om.

Det bedste vi kan gøre, for at afbøde, denne forstærkede effekt af landbrugernes begærlige agermissbrug, er tilsyneladende at udrydde

al vegetation på vore ellers så skønne skrånninger, og kan vi så anmere de medborgere (der er udset til at forvalte den danske natur) til at genoprette den tort de forvoldte, evt. eller meget gerne, med ø.k. hjælp fra stat og kommune i samme ånd, som plant et træ-aktionen.

BAF

N.B.

Jeg vil hermed anmode vor forening, om at behandle dette indslag seriøst og sørge for, at skrivebordsgeneralerne bliver overbevist om, at dette ikke bare er noget sentimentalt sludder »som de tar standpunkt til, om altid at se på økonomien først«, men et virkeligt reelt problem, som vi alle uanset vor samfundsmæssige placering, er ansvarlige for.

Det kan lignede med en kraftig forening.



Lejligheder i Københavns Nærhed

I Brøndby kommune er lejligheder ledige for ægtepar eller samlevende par med eller uden børn.

Lejlighederne er beliggende i Brøndby Strand området og Brøndbyøster.

Nærmere oplysninger ved henvendelse til Brøndby kommunes boligkontor, Park Alle 160, Brøndbyvester, 2600 Glostrup. – Telefon 02 96 35 55, lokal 450.

S-Togs Terror

26

Gang på gang kan man i dagspressen læse om at nu bliver der gjort noget effektivt mod den stadig stigende voldsmentalitet der er i S-togene, især i aftenimerne.

Hvad er det så man har sat igang af foranstaltninger, ja for mig, der dagligt kører S-tog, at se er der ikke sket nogle forandringer. Det eneste der reelt er sket, er at man har holdt nogle mennesker beskæftiget med at skrive pressemeddelelser.

Punkt 1: Der er gentagne gange blevet lovet mere politi i togene, det har vi ikke set noget til endnu, hvis de er kommet har de virkelig forståelsen af at gemme sig godt.

Punkt 2: Der er også blevet lovet flere togrevisorer, dem har vi til gengæld set, men kun i myldretiderne hvor de laver nogle fantastisk flotte og velorganiserede stationsrazziaer. Om aftenen efter kl.

22.00 er alle tog og stationer som støvsuget for togrevisorer, og så er vi nået frem til sagens kerne, der er at de betalende passagerer stadigvæk er bange for at køre med S-tog om aftenen, hvor jungleloven er den gældende trods alle løfter om det modsatte.

Det er fantastisk at DSB endnu ikke er blevet klar over at det er i de sene aftenimer behovet for togrevisorer og politi er størst, og ikke midt på dagen.

Men der er måske, som en togrevisor har sagt til mig »ingen grund til at provokere de unge mennesker om aftenen, for så bliver der hurtigt slagsmål hvis billetten ikke er i orden.

Punkt 3: Lige som for at sætte prikken over iét er det for hver dag der går, blevet vanskeligere at få politiet til at komme i tilfælde af uroligheder i S-togene.

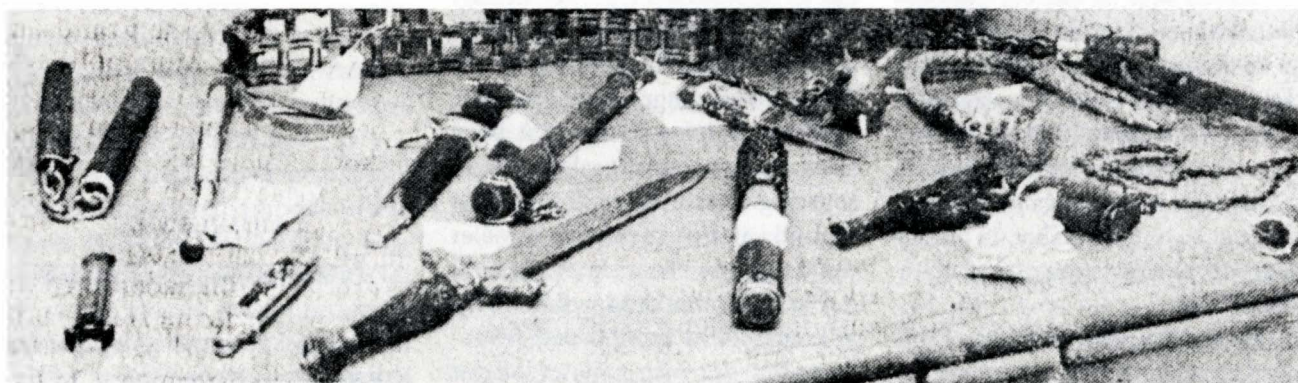
Mange gange har jeg hørt mine kollegaer berette nogle gruvækkende eksempler på de er blevet bedt om at køre til endestationen eller Kh, hvor det bedre passede politiet at komme.

Det kan ikke være rigtigt at vi skal køre nogen som helst steder hen, så længe der opholder sig voldsmand i toget, hverken 4, 2 eller blot 1 station, politiet skal komme her og nu hvor der er behov for det.

Bemærk venligst at dette også har noget at gøre med bedre service, problemet kan bare ikke længere klares med gyldne løfter og design/farveændringer på materiellet.

Skal der virkelig ske et mord, førend DSBs ledelse vågner op og kommer igang med at løse dette store problem.

Henning Freundt



»Trækkrogen«

Efter sommerens pause begynder »Trækkrogen« igen på onsdagsmøderne til hyggelig samvær og anden underholdning for sine medlemmer i kommende efterår 1984 på følgende dage (notér venligst) – onsdag den 21 november og onsdag den 19 september – onsdag den 10 oktober – onsdag den 21 november og onsdag den 12 december (julefrokost).

Foreningen optager medlemmer af Dansk Lokomotivmands Forening, der er gået på efterløn eller pension og møderne i »Trækkrogen« begynder kl. 10.30 i det store mødelokale 1. sal ved DSB marketeri, Bernstoffsgade 48 (ved godsterminalen).

Med venlig hilsen og på gensyn

Bestyrelsen

Fest

Padborg-afdeling afholder »stiftelsesfest« Lørdag den 22. september kl. 18.30 på »Bov-kro«.

Velkomstdrink:

Menu:

½ røget forel-filet med sauce »Moutordes« lune flutes med smør.

Hjorteryg med Waldorffsalat, tyttebær, rødvinspære, brune og hvide kartofler.

Nøddeparfait med Lime-sorbet, parfait-is tilsmagt med bl.a. lyng-honning og ristede hasselnødder, dertil frisk sorbet og lime frugter.

Vin: Ad libitum.

Natmad: Ungarsk-gullasch suppe med creme-fraiche.

Foruden medlemmer inviteres afdelingens pensionister til at deltage i denne fest. Pris pr. kuvert kr. 250.

Tilmelding på listen eller tlf. 67 30 63 eller 67 33 65.

Festudvalget

PERSONALIA

Forfremmet til kst lokomotivfører k (19. lrm.) pr 1.5. 1984 efter ansøgning

Lokomotivfører (18. lrm.)
A. A. Elk, mdt Gb i mdt Gb
K. E. L. Simonsen, mdt Gb i mdt Gb
O. J. Svensson, mdt Gb i mdt Gb
O. M. Petersen, mdt Gb i mdt Gb

Forfremmet til lokomotivfører k (19. lrm.) pr. 1.5. 1984 efter ansøgning

Lokomotivfører (18. lrm.)
H. J. Schiøtt, mdt Hgl i mdt Hgl

Forfremmet til lokomotivfører (18. lrm.) pr. 1.5. 1984 efter ansøgning

Lokomotivfører (14. lrm.)
P. R. Pedersen, mdt Ar i mdt Ar
H-H. Christensen, mdt Ar i mdt Ab
P. E. E. Simonsen, mdt Fa i mdt Str
E. M. Kristoffersen, mdt Fa i mdt Str
F. N. Nielsen, mdt Fa i mdt Pa

Forfremmet til lokomotivfører (14. lrm.) pr. 1.6. 1984

Lokomotivassistent (9. lrm.)
V. S. Christiansen, mdt Fa i mdt Fa
B. Østerby, mdt Gb i mdt Gb
K. Dalgaard, mdt Hg i mdt Hg
P. O. Sørensen, mdt KØ i mdt KØ
G. B. Madsen, mdt KØ i mdt KØ
F. Borresen, mdt Kh i mdt Kh
John Petersen, mdt Kh i mdt Kh
T. W. Johansen, mdt Kh i mdt Kh
W. Engberg, mdt Kh i mdt Kh
B. K. Andersen, mdt Kh i mdt Kh
J. K. Julsgaard, mdt Str i mdt Str

Forfremmet til lokomotivassistent (10. lrm.) pr. 1.6. 1984

Lokomotivassistent (9. lrm.)
S. O. B. Jensen, mdt Ng i mdt Ng

Overgået til anden stilling pr. 1.5. 1984 efter ansøgning

Lokomotivfører (18. lrm.)
J. Nielsen, mdt Kh i mdt Gb

Overgået til anden stilling pr. 1.6. 1984

Lokomotivfører (18. lrm.) til lokomotivfører (14. lrm.)
N. O. M. Petersen, mdt Fa i mdt Fa

Ansæt som lokomotivassistent (9. lrm.) pr. 1.6. 1984

Lokomotivassistent p (9. lrm.)
R. Broholm, mdt Kh i mdt Kh

Forflyttet 1.5. 1984 efter ansøgning

Lokomotivfører k (19. lrm.)
F. B. Andreassen, mdt Kh i mdt Gb
Lokomotivfører (18. lrm.)
K. Skou Hansen, mdt Fa i mdt KØ
P. Petersen, mdt KØ i mdt Gb
W. Hansen, mdt Pa i mdt Fa

Forflyttet 1.6. 1984 efter ansøgning

Lokomotivassistent (9. lrm.)
O. Fosdam, mdt Gb i mdt Kb
Lokomotivassistent p (9. lrm.)
O. R. Karlsson, mdt Kh i mdt Hg
I. N. Kirkegaard, mdt Kh i mdt Hg

Afskediget pr 6.5. 1984 efter ansøgning

Lokomotivassistent (9. lrm.)
T. S. Pedersen, mdt Kh

Afskediget pr. 31.8. 1984 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (18. lrm.)
O. S. Nielsen, mdt Ar
M. B. C. Johansen, mdt Fa
J. A. Sindahl, mdt Gb
Lokomotivfører (16. lrm.)
S. A. Hansen, mdt Ge

Afskediget pr. 31.8. 1984 efter ansøgning alder

Lokomotivfører (18. lrm.)
P. M. Johansen, mdt Næ

afskedigelse annulleret

Lokomotivfører (18. lrm.)
G. V. A. Sørensen, mdt Gb.

Opmærksomhed frabedes

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf P. Noltensmejer, mdt Gb.

Dødsfald

Lkf N. E. Andersson, Ålborg, død den 19.6. 1984.

Pens lkf C. C. Wangsgaard, København, død den 7.6. 1984.

Pens. lkf G. F. Gjødese, Skanderborg, død den 7.6. 1984.

Pens. lkf N. C. Christensen, Frederikshavn, død den 25.6. 1984.

Pens. lkf Otto Nielsen, Herning, død den 2.7. 1984.

