



2

DANSK  
LOKOMOTIV  
TIDENDE



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. FEBRUAR 1985 – 85. ÅRGANG

2

Indhold:

Planlægningens konsekvenser . . . . .	2
DSBs rejsebureaudivision . . . . .	3
Skal vi have delpension . . . . .	5
Nyt fra låne- og spareforeningen . . . . .	7
London: Sporvogn model 1984 . . . . .	8
Hurtigste posttog . . . . .	10
Nyt fra DJT . . . . .	16
Teknologisk utroskab . . . . .	18
Studierejse til England . . . . .	20
Personalialia . . . . .	22

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.

Er en virksomhed for statisk i sin udvikling, overlever den ikke. Der skal dynamisk ledelse til ellers smækkes døren i. Det gælder for såvel stats- som privatvirksomhed, at der skal dygtig ledelse til; men førstnævnte har ikke samme vilkår, fordi dens virksomhed er afhængig af politisk afstukne økonomiske rammer. DSBs vilkår giver således ikke de gunstigste forudsætninger for en dynamisk udvikling i hensynet til et effektivt og lønnende transportprodukt samt opfyldelse af ledelsens intentioner om dette produkt. Med krav om milliardbesparelser er det samtidigt vanskeligt at organisere et transportapparat til forøgelse af indtægterne. Indsatsen til trods, så halter udviklingen bagefter. Kan der være andre grunde end forannævnte?

Vi føler, at ledelsen har sin del af ansvaret for udviklingen, fordi den bevidst centrerer ledere med en indstilling om, at et »væsen« som DSB skal styres efter ganske samme forretningsprincipper som en privat virksomheds.

En tidligere folketingsmand er tillagt følgende udtalelse: »Næst efter kønsdrift er jernbanedrift vanskeligst at styre«. Ja, jernbanedrift er vanskelig at styre, og givet er det, at den skal formes på en særlig måde og ikke efter før nævnte principper. Krav fra befolkningens side til transportkvantitet og -kvalitet er store, men anskaffelse af materiel og omfattende fornyelse af anlæg er uhyre kostbare og bliver derfor kompromissets proces. For blot et rimeligt udfald af dette kræves en tidsrøvende planlægning af mandskab med indgående teknisk kundskab til opgaverne.

Det synes imidlertid ikke urimeligt at anfægte planlægningen af fremtidens traktion ved DSB, idet det forekommer os, at man midt i det store veldefinerede el-projekt med tusindvis af timers planlægning, store mandskabs- og økonomiressourcer, har rettet opmærksomheden mod, og det skal dog siges, interessante motordrevne motorsæt, der måske kun er en mellemfase som model for eldrevne togsæt. Er der tale om et godt funderet projekt eller en irrelevant dynamik med manglende hensyntagen til rimelig investering i fremtidens traktion.

Det skulle være en overvejelse værd at finde frem til ekspertise, som kan fastlægge en traktionspolitik med mindre svingende forløb. Det samme kunne være ønskeligt med hensyn til DSBs organisationsændringer, men det kan vi tænke os at tage under behandling senere.

# DSBs rejsebureaudivision har nu en årsomsætning på nær 800 mill. kr.

*Interview med Leif Lunderskov.*

Fra 1. januar 1981 indtrådte der en afgørende ændring i organisationen af DSBs rejsebureau. Hidtil havde de enkelte bureauer ude omkring i landet sorteret under de respektive driftsområder. Men som et af de første initiativer i det moderniseringsprogram, som DSB kørte, oprettedes en særlig rejsebureaudivision.

Divisionen etableredes som en virksomhed med selvstændig resultatansvar.

Som direktør for rejsebureaudivisionen udnævntes *Leif Lunderskov*.

Til divisionen er knyttet såvel de indenlandske bureauer som de i udlandet placerede DSB-rejsebureauer.

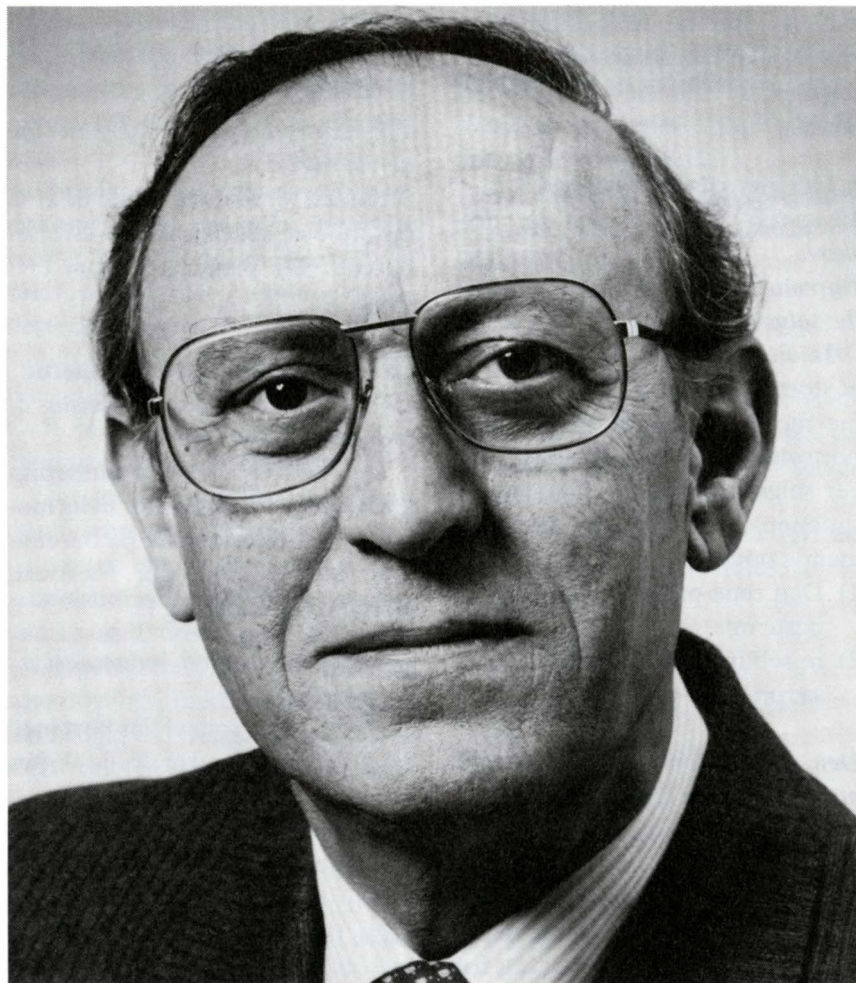
Tallet på indenlandske bureauer er 23. I udlandet findes der DSB-rejsebureauer i Göteborg, Berlin, Frankfurt, Paris, Hamburg og Düsseldorf. De to sidstnævnte bureauer er i dansk-svensk fælleseje.

Omsætningen i divisionen er år for år steget, og i 1984 er den nået op på ca. 800 mill. kr.

Medvirkende til den gunstige udvikling skyldes bl.a., at divisionsledelsen har sat ind med en intensiv annoncering og markedsføring med det sigte at gøre offentligheden opmærksom på, at DSB-rejsebureau er andet og mere end kontorer for billetsalg til jernbanerejser.

Man har fået understreget, at DSB driver en udvidet salgsvirksomhed via bureauerne ganske som andre store transportvirksomheder, f.eks. SHS, DFDS, Spies og Tjæreborg.

Leif Lunderskov siger herom i det interview, som vi bringer med ham, at DSBs rejsebureauvirksomhed ikke alene kan baseres på jernbanerejser. Der må mere til. Og Lunderskov illustrerer dette



*Direktør Leif Lunderskov.*

ved at sige: »Kommer der en kunde ind på et DSB-bureau for at købe en billet f.eks. til Frankfurt, er det naturligt, at kunden samtidig ønsker hotelreservation, eller måske at leje en bil, eller tegne en forsikring«. Og dermed er man inde på et langt bredere rejsebureauforhold.

Det er for øvrigt bemærkelsesværdigt, at ser man på, hvordan omsætningen fordeler sig procentuelt, viser det sig, at jernbanesiden tegner sig for 30% og flysiden for 50%. De resterende 20% fordeler sig på henholdsvis selskabsrejser og andre arrangementer.

Ledelsesmæssigt er divisionen opbygget således, at der er en be-

styrelse og en direktion. Bestyrelsesformand er generaldirektøren.

Ledelsespanelet i direktionen består af direktøren og en økonomichef, en produktionschef og en marketingschef.

Bestyrelsens funktion er at tage stilling til divisionens budgetter, markedsføringsplaner, økonomi og personalepolitik, samt divisionens målsætninger.

Direktionens aktiviteter vedrører: Målsætning, handlingsprogrammer, markedsføringsplaner, strategier og personalepolitik m.v.

Man kan faktisk sige, at rejsebureaudivisionens etablering fra 1. januar 1981 er den første af de fem produkttjenester, som DSB nu har

oprettet, nemlig: Rejsebureaudivisionen, passagertjenesten, godstjenesten, rederitjenesten og rutebilstjenesten.

### **I. Udvidet salgsvirksomhed**

*Vi spørger direktør Leif Lunderskov:*

*Bureauerne er engageret i en udvidet salgsvirksomhed?*

Ja. Forholdet er det, at DSB som et stort transportforetagende på linie med andre af de store transportselskaber, som f.eks. SAS, driver salgsvirksomhed. Salgsorganisationen kan for DSBs vedkommende opdeles i to afsnit:

- 1) Den rene passager- og godstjeneste og
- 2) rejsebureauerne med deres særprægede placering.

*Den internationale jernbanetrafik har udvist en vis tilbagegang i 1984.*

Det har den. Og det hænger nok sammen med, at man næppe har været i stand til at modernisere togdriften på samme måde, som tilfældet har været for busserne og for flyene.

*Men DSB har kunnet notere succes med weekend-rejserne?*

Ja. De er gået aldeles fremragende. Vi har haft en stigning i salg af weekend-rejser på 8 á 10% i 1984. Og vi gør nu et fremstød for de såkaldte fridagsferier.

### **II. Erhvervsrejser**

*Vil du sige lidt om bestræbelserne for at få erhvervsrejser i gang?*

Må jeg først sige, at det har været afgørende for os at få det synspunkt til at trænge igennem i offentligheden: At DSBs rejsebureauer er andet og mere end jernbanebilletkontorer. Vi har satset meget stærkt på dette gennem en intensiv annoncering og markedsfø-

ringsstrategi. Og vi kan nu se begyndende positive resultater af vore anstrengelser.

*Vil man sætte endnu mere ind på denne sag?*

Det vil vi. Målsætningen er at få oprettet et specielt erhvervsrejsebureau. Og planerne herom er i gang.

### **III. Modernisering af bureauerne**

*Er der foretaget modernisering af bureauernes interiører?*

Det er noget, vi kontinuerligt gør meget ved. Vi har for nylig moderniseret interiørerne på bureauerne i Århus, Helsingør, Næstved, Kolding og Nykøbing F.

*Har man avanceret automatik på bureauerne?*

Det system, som vi har kørt med en del år, er nu ved at skulle skiftes ud.

Vi arbejder nu intenst på at få et nyt system op at stå. Og jeg forventer, at det kan gå i funktion omkring den 1. januar 1986. Bestræbelserne går ud på at koble sig på det system, som luftfartselskaberne har. Til dato har man kørt et meget specielt system, som SAS har opstillet, og som kun betjener SAS. Nu er man imidlertid i færd med at udvide det til at omfatte stort set alle verdens luftfartselskaber.

### **IV. Hotelreservering**

*Er der nyt på hotelreservationsområdet?*

Ja. Vi har opstillet et hotelsystem, som indebærer, at vi globalt har kontakter til de store hotelkæder, så vi på den måde kan få særdeles pæne priser frem.

### **V. Entydigt økonomisk svar**

*Hvilken betydning har det for divisionens trivsel, at det er en virksom-*

*hed med selvstændigt resultatansvar?*

Jeg er af den opfattelse, at det er særdeles vigtigt, at vi indenfor statstjenesten kan dokumentere overfor offentligheden, at vi på lige fod med det private erhvervsliv er i stand til at fungere lige så godt – eventuelt bedre.

### **VI. Fremtiden**

*Kan divisionens fremgangslinie fortsætte i de kommende år?*

Hvis du dermed spørger, om jeg er optimistisk, så vil jeg svare, at det er jeg af natur. Men jeg er også realistisk.

*Og hvad går realismen på?*

Den går på, at der trods alt er grænser for, hvor meget vi kan udvikle os. Forstået på den måde, at så kunne man forestille sig, at det politiske tryk ville blive større, hvis vi gik hen og blev alt for dygtige!

*Men divisionens omsætning stiger og stiger og nærmer sig milliarden på årsbasis?*

Skal vi ikke være beskedne og sige, at milliarden nås i 1990, men næppe før.

### **VII. Personalet**

*Til slut spørger vi:*

*Hvordan har koncentrationen af bureauvirksomheden virket ind på arbejdsgang og personale?*

Koncentrationen til bureaudivision er jo af ny dato.

Før 1981 lå bureauerne spredt som små øer over et stort hav. En af mine primære opgaver var derfor at få samlet bureauerne på en sådan måde, at personalet fik indtryk af, at man hørte sammen i en helhed. Det er mit indtryk, at det er lykkedes. Men det er en subjektiv bedømmelse og står for egen regning, slutter Leif Lunderskov.

# Skal vi have delpension?

Kommisioriet for pensionsudvalgets arbejde med forslag til en delpensionsordning siger bl.a.:

»Indførelse af en delpensionsordning der under hensyntagen til supplerende og almindelige pensionsordninger kan skabe økonomisk baggrund for en gradvis tilbagetrækning, et mere fleksibelt arbejdstidsmønster og en større kontinuitet i de ældres tilværelse.

Ordningen skal være en del af den sociale pensionslovgivning, og vurderes i lyset af den eksisterende efterlønsordning samt tage hensyn til den faktiske økonomiske situation.

Ordningen forudsættes udfyldt ved aftaler mellem arbejdsmarkedets parter om adgangen til deltidsbeskæftigelse i forbindelse med gradvis tilbagetrækning fra arbejdsmarkedet.

## Generelt

Udvalget har opstillet 3 forskellige modeller for en delpensioneringsordning og belyst de økonomiske konsekvenser for disse, herunder tjenestemænds mulighed for at deltage i ordningen.

Udvalget har lagt følgende hovedhensyn til grund for sine forslag:

- ordningen skal åbne mulighed for, at den enkelte kan tilslutte sig ud fra individuelt bestemte ønsker og behov,
- ordningen skal sikre, at denne mulighed også bliver reel for den størst mulige persongruppe gennem en delpension af en sådan størrelse, at den enkelte sikres økonomisk kontinuitet i hele tilbagetrækningsperioden, og
- ordningen skal skabe mulighed for, at overgangen fra arbejdsliv til pensionisttilværelse bliver så smidig som mulig.

Udvalget foreslår, at personer i

alderen 60-67 år kan få adgang til delpension, og at der ved adgangen forudsættes både forudgående og aktuel tilknytning til arbejdsmarkedet.

Forudgående erhvervsaktivitet dokumenteres gennem indbetalt bidrag til ATP dækkende 10 års fuldt medlemskab inden for de seneste 20 år.

Aktuel tilknytning dokumenteres gennem 12 måneders forudgående beskæftigelse og aktuel adgang til deltidsbeskæftigelse.

Det foreslås også, at man kan opnå delpension hvis arbejdstiden nedsættes med mindst 25 pct., og arbejdstiden derefter udgør mellem 15 og 30 timer ugentlig.

Delpensionens ydelse foreslås som udgangspunkt til et fast beløb uafhængig af tidligere indkomst, men varieres efter arbejdstidsnedsættelsen.

Udvalget har ikke lagt sig fast på en bestemt pensionsstørrelse, men mener at ydelsen sammen med den aktuelle arbejdsindtægt skal være større end ydelsen ved fuld tilbagetrækning, d.v.s. større end efterlønnen.

Det foreslås samtidig, at ydelsen nedsættes i løbet af delpensionsperioden samt at ydelsen og den samtidige arbejdsindtægt ikke kan udgøre mere end 90 eller 95 pct. af den hidtidige indtægt.

## Modellerne

Udvalget har som nævnt opstillet 3 modeller og beregnet virkningen af disse. Modellerne adskiller sig på væsentlige punkter fra hinanden, men tænkes gennemført ud fra de samme grundlag og premisser.

*Model A* skal ydelsen beregnes på grundlag af et tænkt beløb svarende til 3 × folkepensionens grundbeløb, men den egentlige udbetalte ydelse skal udgøre samme

procentandel, af den fulde ydelse, som arbejdstiden nedsættes med i forhold til normal arbejdstid. Ydelsen aftrappes efter samme princip som efterlønnen.

Ved en 50% arbejdstidsnedsættelse vil ydelsen med satserne pr. 1/10 1984 udgøre:

1. trin 53.370
2. trin 42.696
3. trin 37.359

*Model B* er der et højere ydelseniveau i det første år, men da ydelsen aftrappes hvert år bliver slutniveauet noget lavere.

Eksemplet her er også ved en 50% arbejdstidsnedsættelse:

1. trin 61.000
2. trin 52.000
3. trin 43.000
4. trin 34.000
5. trin 25.000
6. trin 16.000
7. trin 7.000

Ydelsen er fastlagt ud fra, at en ikke-faglært arbejder med en gennemsnitsindtægt på ca. 135.000 kr. skal kunne få udbetalt en ydelse, der sammen med 1/2 lønindtægt, udgør ca. 95 pct. af hidtidig indtægt.

Det er forudsat både i model A og B, at delpensionen sammen med arbejdsindtægt højest kan udgøre 95% af den hidtidige arbejdsindtægt.

Det er også forudsat, at man uanset alderen på det tidspunkt hvor man ønsker delpension, altid starter på 1. trin.

Det er ligeledes forudsat, at perioden med delpension sidestilles med perioden med efterløn i relation til efterlønsordningen, da der ellers ville være en økonomisk fordel ved at forlade delpensionen og starte på efterlønnens 1. trin efter nogle få år.

*Model C* skal den fulde ydelse udgøre et beløb der svarer til den

maksimal dagpengesats (ca. 104.800 kr. årligt) ved fuld nedsættelse af arbejdstiden.

Beløbet skal her aftrappes hvert år med ca. 12 1/2% af den maksimale ydelse, og aftrapningen følger modtagerens alder. Delpension og arbejdsindtægt må her ikke overstige 90% af hidtidig indtægt.

Beløbene er ved en 50% arbejdstidsnedsættelse:

60-årige	52.400
61-årige	45.900
62-årige	39.300
63-årige	32.800
64-årige	26.200
65-årige	19.700
66-årige	13.100

I model C forudsættes det, at perioden med delpension sidestilles med perioden med efterløn, således at delpensionisten uanset alder på begyndelsestidspunktet, optjener anciennitet i relation til efterlønsordningen, som om vedkomne var gået på delpension som 60-årig.

### Forskelle

Den væsentligste forskel på de 3 modeller er, at ved overgang til delpension i model A og B sker dette altid på 1. trin uanset den pågældendes alder, mens det i model C er den pågældendes alder, der er afgørende for, på hvilket trin der startes.

Udvalget mener også, at en aftrapning med de lange intervaller som i model A vil være attraktivt for mange lønmodtagere, i det f.eks. tilslutning ved det 65. år vil betyde at den pågældende vil være på 1. trin i hele delpensionsperioden. Omvendt betyder de lange intervaller at ydelsen nedsættes kraftigere end ved årlige nedsættelser.

I model B og C er der en stejlere aftrapning som kan bevirke at ydelsen er højere i starten og har en

mere glidende overgang til pensionisttilværelsen.

Model C's 90 pct. grænse bevirker at ordningen bliver af samme størrelse som efterlønnen for den gruppe der kan få efterløn til den maksimale sats.

Disse forhold kan også have betydning for, hvor mange der eventuelt vil deltage i de forskellige ordninger. I model A og B kan tilslutning finde sted når som helst mellem de 60 og 67 år og med satsen for 1. trin. I model C er satsen afhængig af den pågældendes alder, og det vil her være en fordel med tilslutning fra det 60. år, da senere tilslutning vil give en forholdsmæssig beskedent kompensation for indtægtsbortfaldet.

Det vil derfor være mere økonomisk fordelagtigt at tilslutte sig efterlønsordningen, og udvalget mener derfor at model C vil få en mindre tilslutning end de to øvrige modeller.

### Prisen

Udvalget har også prøvet at beregne de samfundsøkonomiske aspekter i sagen. Beregningen må i sagens natur blive af en løsere karakter da ordningen ikke er endelig fastlagt samt at antallet der vil deltage kun kan blive et skøn.

Man har derfor bl.a. i nedenstående eksempel regnet med, at tilslutning til ordningen vil være 20 pct. af de mulige deltagere, samt at halvdelen af tilgangen er potentielle efterlønsmodtagere.

Der er ligeledes regnet med, at 2/3 af deltagerne i ordningen vil vælge en 50 pct. arbejdstidsnedsættelse og 1/3 vil vælge en 25 pct. nedsættelse.

i mio. kr.	Model A	Model B	Model C
Bruttoudgifter	1.115	1.025	805
Mindre udgifter til efterløn	1.375	1.375	1.375

Om disse mindreudgifter vil blive en realitet ved indførelsen af ordningen, vil afhænge af hvorvidt besparelserne på efterlønnen tilfalder statskassen, idet man forventer at arbejdsmarkedets parter vil kræve en nedsættelse af bidraget såfremt udgifterne til efterlønnen vil falde.

### Tjenestemændene

Udvalget har også set på tjenestemændenes mulighed for at deltage i en social delpensionsordning. Man mener at en række af de tjenestemænd der i dag ville vælge førtidspension, vil finde det attraktivt at vælge delpension, også selv om førtidspensionsordningen bliver forbedret som udvalget har foreslået, men det vil nok i et vist omfang ske på den måde at man tilslutter sig delpension ved et 60. år, og så forlader den igen efter 2-3 år til fordel for den forbedrede førtidspensionsordning.

Om det i givet fald vil komme til at gå sådan vil hænge sammen med hvordan fremregningen af ancienniteten til 67 år vil ske. Hvis det alene sker i forhold til beskæftigelsesomfanget vil mange, afhængig af hvor meget der mangles i at have højeste pensionsanciennitet, nok vælge at gå direkte på førtidspension.

Udvalget regner også med at det fortrinsvis er tjenestemænd i de lavere lønrammer der evt. vil vælge delpension da disse vil få den største dækning for lønbortfaldet.

Udvalget har foretaget en beregning på en tjenestemand i lønramme 5 på slutløn og 30 års pensionsalder der overgår til en af pensionsordningerne ved 60-års alderen.

Med den nuværende pensionsordning med fradrag vil han få en

pension på 54% af sin løn. Når han bliver 67 år stiger procenten til 65.

Ved en ordning uden fradrag og pensionsalderen fremregnet til 67 år vil han få 69% af lønnen i pension, og den stiger til 76% ved det 67. år.

Ved 67 år er der i begge tilfælde indregnet samordningsfradrag og folkepension som enlig.

Ved delpension og 1/2 løn efter model A vil han starte med 89% af sin hidtidige indtægt, og slutte ved de 67 år med 71%.

Ved de samme forhold under model B vil procenten ved de 60 år udgøre 93% og falder jævnt til 71% ved de 67 år.

Forskellen mellem model A og B bliver stærkest fra omkring 63-års alderen hvor model A giver 7% mere end model B. Forskellen er i 66-års alderen vokset til 21%.

Billedet er nogenlunde det samme i model C hvor der startes på 88% og også sluttet på 71%. Nedtrapningen er dog ikke så hård i denne ordning, hvor man i 66-års alderen har 5% mere end i model B, men 16% mindre end model A.

Der er i modellen A, B og C indregnet 33 års pensionsalder ved det fyldte 67. år.

Sammenfattende kan man sige, at de tre modeller giver mest i 60-66 alderen, men der skal selvfølgelig også præsteres en arbejdsind-

sats hvad der ikke skal ved førtidspensionering.

De giver også mest efter det fyldte 67. år hvis man sammenligner med den pensionsordning man kender i dag.

Såfremt der som udvalget peger på, indføres en førtidspensionsordning med fremskrivning af pensionsancienniteten vil denne ordning være mest fordelagtig fra det fyldte 67. år.

Udvalget har fremlagt nogle ideer og tanker som det nok er værd at overveje nærmere, og så må fremtiden og de politiske muligheder vise hvad udvalgets arbejde resulterer i.

TH

## Nyt fra Statsbanepersonalets Låne- og Spareforening af 1883

Foreningen har den 1. november 1984 efter godt 101 års beståen passeret den 1/2 million i modtagne månedlige afdrag og renter. Den 1/4 million blev passeret den 1. februar 1980, så foreningen er inde i en god økonomisk udvikling, der inden længe kan opfylde et gammelt ønske om at kunne udlåne en månedsløn pr. lånsøger.

Det er derfor med stor glæde, at vi med en rimelig rente på 8% p.a. nu igen kan hæve udlånsbeløbet. Denne gang til kr. 7.200. Nye medlemmer dog højst kr. 3.600.

I forbindelse med lånsøgernes overvejelser om låneafdragens størrelse må vi henlede opmærksomheden på bestemmelserne i AFTALEHÅNDBOGEN's afsnit 7.4 om lønfremskrivning. Her siges, at fremskrivninger ikke må inde-

holde forpligtigelser til afdrag af mere end 1/8-del af de lønningsbeløb, som ved lånets stiftelse udbetales til tjenestemanden.

Der er i den seneste tid tilgået foreningen et stigende antal lånebegæringer, hvor lånsøgerne ikke har været opmærksom på denne begrænsning, idet det er summen af evt. flere låns afdrag, der ikke må overstige 1/8-del af lønnen uden særlige ydelser. Dette forhold bevirker, at andre lånsøgere kunne have fået deres lån udbetalt en måned tidligere, idet vi får midler til overs, når lånebegæringerne ikke kan noteres i lønningskontoret med det fulde beløb. Bestyrelsen har derfor besluttet, at lånebegæringer, der ikke kan noteres med det ønskede afdragsbeløb, udskydes 1 måned, så der bliver en rime-

lig tid til at kontakte lånsøgerne om forholdet, samtidig med at vi undgår ventetid for andre lånsøgere.

Der er i denne forbindelse grund til ligeledes at henlede opmærksomheden på udlånsrentens størrelse, når man – for at samle evt. flere lån til ét – indfrier sit lån i foreningen.

Foreningen forventer en pæn udvikling i 1985 og regner med, at vi i indeværende regnskabsår, der slutter pr. 31.03.1985, opnår et tolt udlån på godt 7½ million.

Nye medlemmer er fortsat velkomne i foreningen. Optagelsesbetingelse er blot, at man er varig ansat tjenestemand ved DSB og medlemskabet koster f.t. månedlig kr. 5.00 som på anfordring tilbagebetales ved afsked.

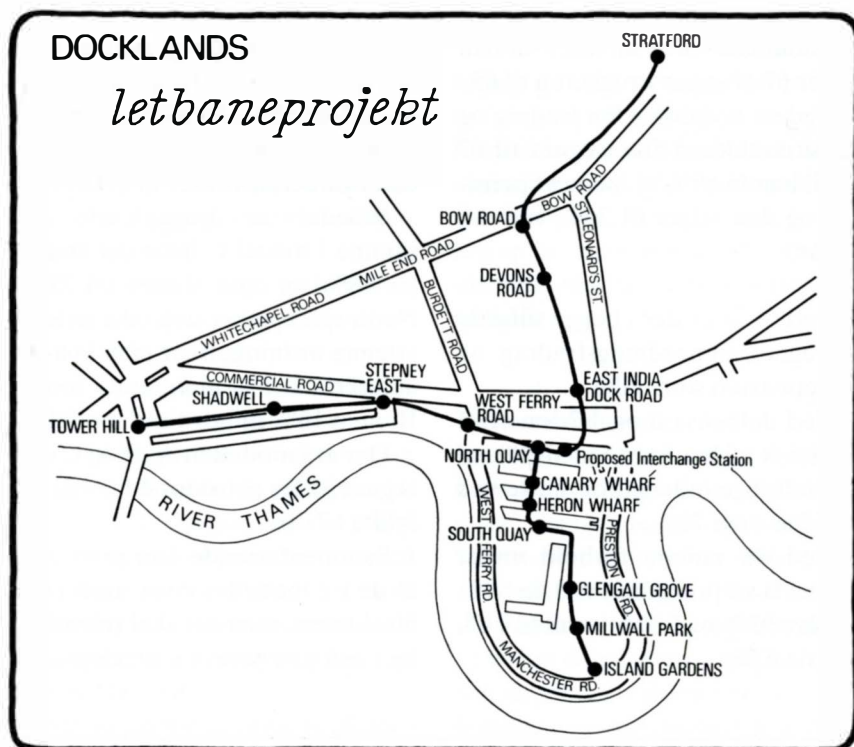
# London: Sporvogn, model 1984/»1984«

Af Tage W. Jensen

8

Det var lidt svært somme tider at ramme skrivemaskinens taster for at få denne nyhed på papiret. Små latterkrampeanfald sendte fingeren ved siden af målet og frembragte avanceret lyrik af denne slags:  $x^{3/4} \gg !/z\emptyset /1/2/ , ,æ/09/!$ . Årsag: Sidste nyt fra Londons kollektive transportselskab – der nu hedder *London Regional Transport* (LRT) efter re-organisering, som bringer LRT under trafikministeriet, tidligere var selskabet under Londons amtsråd – er, at byen så småt genindfører *sporvejsprincippet*. Og når man som DLT's medarbejder er stor nok til at kunne huske, at trafikeksperter i London og i København forkastede sporvejsprincippet for godt 25 år siden, er genkomsten en opmærksomhedsvækker i sig selv. Medarbejderen fulgte endog Londons allersidste klemtende, svajende to-etages sporvogn til depotet i juli 1952. »Sporvognen er usmidig i gadetrafik sammenlignet med bussen«, udtalte eksperterne dengang.

Nu lancerer de en ny model, der fylder lige så meget eller mere på kørebanen eller den tager plads på separate sporanlæg gerne langs med færdselsårerne. 1984-modellen er også lidt tungere end de gamle sporvogne, derfor kaldes den med rette *let jernbane*. Så det må være naturligt også at genoplive – for en stund – det ofte udsældte store, danske grin! For det er da – så vidt – en festlig meddelelse. Særlig når man ved, at letbanen muligvis også ruller sig ud i det københavnske bybillede under den mere præcise betegnelse, bybane. For tag ikke fejl, venner, der ser på Københavns kollektivtrafikkort! Det er sporvejsprincippet, der kommer igen i gaderne. I København bliver letbanen mest sandsynlig først til brug for Amagers beboere fra Ka-



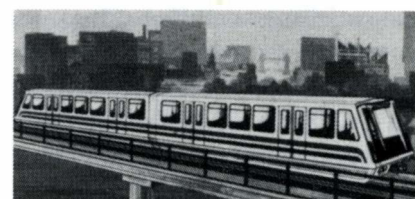
strup til Rådhuspladsen. Med flere biler på gaderne i dag – og fortsat uindskrænket biltrafik, bytrafikproblemetets kerne – kan udviklingen med sporvogne blive nærmest londonsk, d. v.s. trafikklammende. Bytransitsystemet over alle – undergrundsbane – er imidlertid blevet så dyrt at virkeliggøre i 1980'erne, at selv London, hvor t-bane-erfaringen er størst og jordbunden næsten som smørkage at tunnelbore i, nu vælger det næstbedste, en overfladebane.

Lad os forsøge her at bevare alvoren så meget, at vi kan mønstre meddelelsens konkrete hovedtræk:

Kvarteret nord for Themsen-florens serpentine-festligt bugtende løb gennem Europas største by hedder *Docklands* og bliver det første område i 1980'ernes London med moderne sporvogne, altså letbane/bybane. Docklands får 12,1 km jernbanespor, som skal forbinde stationerne *Tower Hill* og *Stratford* (ikke at forveksle med

*Som en festlig serpentine slynger Themsen – River Thames – sig under Docklands havnevarteret i London, hvor sporvogne genindføres. Der bliver 16 nybyggede stationer over en 12,1 km rute (kortet). Alle stationer bliver ubetjente, billet salg sker udelukkende fra billetautomater. En højbanestrækning skal føre tværs igennem pakhus på kajområdet og forbinde stationerne Canary Wharf, Heron Wharf og South Quay med endestationen, Island Gardens.*

*De nye sporvogne (billedet nederst viser typen) bliver selvfølgelig ikke smidigere i gadetrafik end tidligere tiders forkastede modeller, tilmed er de ny lidt tungere og kaldes derfor letbane. Det er ingen julespøg!*





Shakespeares fødeby i Midtengland, Stratford on Avon) med endestationen, *Island Gardens* (kortet). Projektet har 16 nybyggede stationer samt drifts- og værkstedsdepoter. Anlægsprisen bliver ca. kr. 800 millioner, som dækker stationer, depoter, 11 togsæt, signal- og kontrolanlæg samt supplerende udstyr. Nyeste, gennemprøvet teknologi. Nedrivnings- og grundrydningsarbejdet er begyndt. Hele anlægget skal være køreklar i sommeren 1987.

Lige som motivering for en Amager-letbane, der kan forbinde Kastrup internationale lufthavn med hovedstadens centrum, motiveres Docklands-projektet af ønsket om at skabe »en meget tiltrængt trafikforbindelse mellem City og en ny erhvervs- og boligzone«, oplyser LRT. Med lidt »brystkassetrommen« siger LRT videre, at projektet vil kunne vise »britisk industris evne til at bygge og udruste et effektivt og billigt bybanetransitsystem«. Eksperternes fulde lovsang i 1984 til det gamle sporvejsprincip i letbaneform lyder således: »Fleksibilitet og god økonomi er letbanens hovedfordele. Togene kan klare snævre kurver og betydelige stigninger. De kan befordre langt større passagererstrømme end busser.

Systemet giver hurtig, støjdæmpet og blød kørsel med økonomisk (strømgenbrugende), ikke-forurenende el-drift«. Bortset fra de tre forbedringer – støjdæmpning, affjedring, strømgenbrug – hyldes altså i 1984 nøjagtig de samme fundamentale egenskaber, som eksperterne kasserede i 1950erne. Her ramte medarbejderens finger slet ikke skrivemaskinens tastatur, men blev ikke beskadiget.

Docklands-projektets mest interessante linjeføring bliver en høj-

banestrækning tværs igennem pak-huse på havnekvarters kajområder. Linjen skal forbinde *Canary Wharf*, *Heron Wharf*, *South Quay* med *Island Gardens*.

Men mere bemærkelsesværdig er, at alle stationer bliver ubetjente. Billetsalg bliver udelukkende med billetautomater. Der bliver derfor tæt med internt tv og videoapparat samt højttaleranlæg til at vejlede publikum – som mest sandsynligt ville have fået »1984«s forfatter, *George Orwell*, til at udbryde: Kan I se, hvad jeg forudsagde? Og 1984's menneske kan passende tilføje: Og så er det kun begyndelsen – hvis vi finder os i hele »udviklingen«.

Der bliver trappetrin op til peronniveau på alle stationer, dog med lift-anordninger for handicappede. Tower Hill får desuden rulletrapper. De planlagte stationer bliver 30 m lange og kommer i niveau med toggulvet, hvormed der også sigtes på forældre med barnevogne. Stationsmodellen har tag-overdækning i 9 m's længde. Togintervallet bliver 7½ minut.

Hvert togsæt, 30 m langt, får to vogne. *Toget bygges til fuldautomatisk drift*. Dørene skal kunne betjenes af passagererne selv – men togafgang bestemmes dog af »et ombordværende medlem af driftspersonalet«, som LRT udtrykker det. Samme »medlem« skal også kunne »fungere som billettevisor i toget og være ved hånden til eventuel assistance for passagerer«, fortsætter LRT. Hvis »medlemmet« en dag bortrationales og de rejsendes opførsel til den tid stadig veksler imellem forskellige grader af terror og tavs medgørlighed – såvel i London som i København – kan transitrejsende i det hele taget se frem til underholdende tilstande. Måske

kunne Orwell's »tankepoliti« blive ligefrem nødvendig?

Sikkert er, at Orwell's menneskeafvisende – dermed samfundshandicappende, ingen »Lift« dér! – teknokratiske vision om automatiserede og tv-overvågende systemer her igen reelt blotter noget af sit ikke så festlige kontrafej. Så man egentlig ikke flækker af grin over meddelelsen om sporvejsprincippet genkomst i London. Men man får måske en chance til, hvis også trolleybussen vender tilbage? Det dirrer på forhånd i mundevigene hos den, der i sit indre øre kan høre trafikeksperternes ikke overraskende argumenter: »Trolleybussen er nærmest lysløs, den er ikke-forurenende og har meget af bussens fleksibilitet i gadetrafikken«. Kan eksperterne selv se komikken – med eller uden eventuelle trolleybusser?

## UDLANDET I —GLIMT

- BRASILIEN's Sao Paulo-jernbaner (FEPASA) har ansat særlige politipatruljer på strækningerne, hvor der stjæles kobberledninger og -kabler i voksende omfang. FEPASA's godskunder er endog begyndt at foretrække lastbiltransport frem for bane, fordi tyverierne medfører alvorlige driftsforstyrrelser.

Helt bortset fra tyvenes.

- FINLAND's statsbaner (VR) har lanceret en mini-hotelvogn for erhvervsfolk.

Normalstørrelse erhvervsfolk.

# Hurtigste posttog

10

Billedet viser et posttog, som lige er sat i drift på den franske hurtigbane mellem Paris og Lyon. Det gennemkører den ca. 425 km lange strækning mellem postbanegårde i de to byer på ca. 2 timer med tilføjede hastigheder op til 270 km/t.

I konstruktiv henseende er det ganske magen til de nye passagertog, der kører på samme strækning og delvis ud over de to byers hovedbanegårde. Der er nu 97 sådanne tog i drift. Dertil kommer nu 2½ posttog, hvoraf det halve er reservevognenheder. I modsætning til passagertogene, som er brune, er posttogene gule.

Et tog består af to endevogne, hvis aksler alle er drivakslers. Mellem dem er der 8 vognkasser, der bæres af 9 bogier, hvoraf de 7 er fællesbogier, og de to er endebogier. Disse har drivakslers, så hele toget har 12 drivakslers.

To tog kan kobles sammen og betjenes som en helhed. Den har ikke overgang mellem de to tog. Totallængden er 400 m. Men til postbrug køres der formodentlig kun med 200 m lange tog.

Posttogene udnyttes udelukkende til posttjeneste. Posten befordres i ret smalle, men høje containere med stålnettsider. De understøttes af små hjul, som kan svinge frit. Sådanne containere kan let skubbes ind i og ud af og omkring i vognene. Toget har plads til ca. 250 containere. Det kan befordre ca. 65 t.

## Hurtigposttog i Danmark?

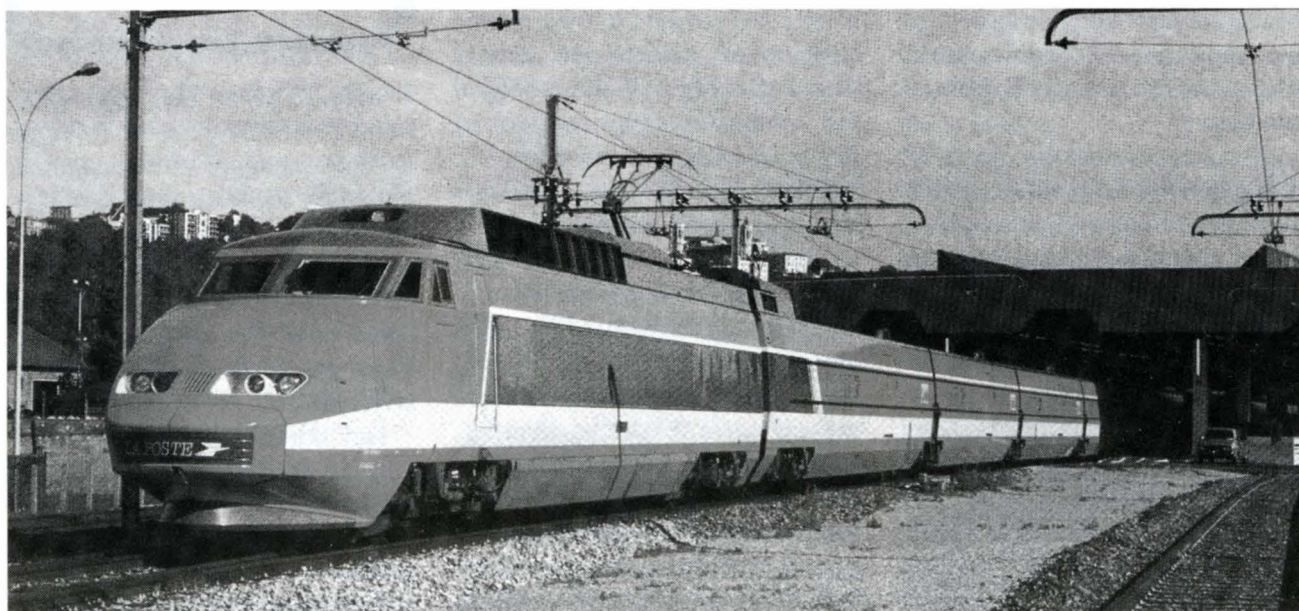
Kan sådanne tog en gang med tiden indføres i Danmark, og kan de her udnyttes med fordel?

Det må i så fald være på den i de foregående artikler detaljeret omtalte hurtigbane mellem København og Århus via Kalundborg. Kun her kan dets køreegenskaber komme effektivt til gode. Iøvrigt forudsætter anvendelsen af sådanne tog, at banen er elektrificeret. Så de kan faktisk kun bruges på den strækning, og vel at mærke i dens fuldt udbyggede tilstand, dvs. med tunneler på begge sider af

Samsø. De kan altså ikke køre på den gamle hovedbane mellem de to byer, fordi denne aldrig kan ombygges til hurtigbanehastigheder. Så køretiden ville vedblive at være lang, selv om der indsættes sådanne specielle posttog på de forhåndenværende baner.

Hurtigbanens hovedformål må være at formidle transporten af biler mellem Sjælland og Jylland, i første omgang mellem terminaler i Kalundborg-egnen og Århus-egnen, og senere helt mellem Århus og København, hvor der må laves bil/togterminaler lidt syd for Haselager samt i Sydhavns kvarteret mellem Gl. Køge Landevej og Vigerslev Allé med tilknytning til de eksisterende baner her.

Biltogene vil ikke kunne fortsætte til personbanegårdene i Århus og København, fordi der her ikke er plads til etablering af bil-på-tog terminaler. Derimod kan kombitog fortsætte til hovedbanegårdene, hvis bilerne kører ud og ind i terminalerne. Men det vil medføre togforsinkelser på flere minutter.



# COI informerer:

## Samspilsproblemer

Med henblik på udarbejdelse af forslag til en ordning, der åbner mulighed for en smidig overgang mellem tilværelsen som erhvervsaktiv og pensionisttilværelsen nedsattes i juni 1984 et embedsmandsudvalg, som skulle aflevere en betænkning inden den 1. december 1984.

Embedsmandsudvalget skulle endvidere overveje pensionisternes samspilsproblemer — d.v.s. forholdet mellem indtægtsafhængige sociale ydelser og indkomstskatten, når pensionisten har andre indtægter ved siden af pensionen.

Herunder skulle man overveje samordningsfradraget efter tjenestemandspensionslovens regler, idet disse regler i sammenhæng med udbetaling af sociale pensioner kunne forekomme komplicerede og i visse henseender urimelige.

Endelig skulle udvalget overveje regler, som sikrer, at pensionsregler ikke stiller sig i vejen for en større mobilitet blandt offentligt ansatte.

De hovedhensyn, udvalget har lagt til grund for sit forslag til en delpensionsordning er:

- ordningen skal åbne mulighed for, at den enkelte kan tilslutte sig ud fra individuelt bestemte ønsker og behov,
- ordningen skal sikre, at denne mulighed også bliver reel for den størst mulige persongruppe gennem en delpension af en sådan størrelse, at den enkelte sikres økonomisk kontinuitet i hele tilbagetrækningsperioden, og
- ordningen skal skabe mulighed for, at overgangen fra arbejdsliv til pensionisttilværelsen bliver så smidig som mulig.

Udvalget foreslår, at personer i alderen 60-67 år får adgang til delpension, idet ordningen bør forudsætte både forudgående og aktuel tilknytning til arbejdsmarkedet, der skal dokumenteres via de indbetalte bidrag til ATP dækkende 10 års fuldt medlemsskab inden for de seneste 20 år.

Udvalget foreslår, at delpension kun kan opnås, hvis arbejdstiden nedsættes med mindst 25 procent, og at arbejdstiden efter nedsættelsen udgør mellem 15 og 30 timer ugentlig.

Udgifterne ved pensionsordningen vil skulle afholdes af statskassen, men det forventes, at tilgangen til efterlønsordningen mindskes, hvorfor der vil opstå en besparelse ved denne ordning, som kan modregnes i udgifterne til delpension.

For så vidt angår samordningsfradraget for tjenestemandspensionister bemærker udvalget, at de hensyn, der blev lagt til grund ved ordningens indførelse i og for sig stadig gør sig gældende set ud fra en generel synsvinkel, men da udviklingen i stigende grad er gået i retning af, at ægtefæller betragtes og søges behandlet som selvstændige økonomiske individer, mener man, at reglerne bør ændres, så ægtefællens sociale pension ikke længere kommer til at medføre fradrag i tjenestemandspensionen. Dette kan eventuelt ske gradvist samt ved en forringelse af pensionerne for fremtidige ægtefællepensionister.

Endvidere er man inde på, at samordningsfradraget bør flyttes, så det fremtidigt trækkes i den sociale pension, hvilket er i overensstemmelse med, hvad COI i mange år er gået ind for.

Til fremme af mobiliteten blandt tjenestemænd foreslår udvalget, at man overvejer lempeligere vilkår for førtidspensionering, f.eks. ved tillæggelse af ekstra pensionsanciennitet fra det fyldte 60 år. Og endelig er man inde på en tanke om, at man kunne overveje at nedsætte aldersgrænsen for førtidspensionering til 55 år.

Forslagene er som nævnt udarbejdet af et embedsmandsudvalg, men afgørende for deres videre skæbne er naturligvis, i hvilket omfang, regeringen vil fremsætte forslag af den omhandlede karakter.

TFU har ved det første møde med finansministeren om aftalefornyelsen pr. 1. april 1985 efterlyst regeringens holdning til redegørelsen. Regeringens holdning er på nuværende tidspunkt uafklaret.

COI vil naturligvis fordomsfrit gå ind i forhandlinger om eventuelle ændringer, men helt afgørende vil naturligvis være under hvilke økonomiske omstændigheder, ændringerne kan gennemføres.

# Strukturarbejdet fortsætter

På COIs repræsentantskabsmøde den 26. november 1984 sagde formanden Aage Andersen, at selve strukturrapporten ikke skulle til endelig behandling på repræsentantskabsmødet, men lagde i stedet op til at der skete afklaring af, hvorvidt der skulle arbejdes videre med sagen, eller om den lige så stille skulle henlægges.

Formanden beklagede endvidere, at arbejdet desværre var blevet noget forsinket på grund af hovedorganisationsspørgsmålet.

Hovedbestyrelsen havde forud for repræsentantskabsmødet drøftet sagen indgående, og et flertal indstillede til repræsentantskabsmødet, at der arbejdes videre mod et forbund tilsluttet LO.

Aage Andersen sagde, at såfremt repræsentantskabsmødet havde den samme opfattelse som flertallet i hovedbestyrelsen var tanken, at der først i 1985 skulle indkaldes til et ekstraordinært repræsentantskabsmøde, der

så skulle tage stilling til principperne for det nye forbund.

Efter dette møde vil der så blive tid til, at spørgsmålet kunne drøftes i de tilsluttede organisationer, for til sidst at blive endelig afgjort på yderligere et ekstraordinært repræsentantskabsmøde, formentlig lige efter sommerferien.

Repræsentantskabet godkendte uden den store debat denne fremgangsmåde med 43.204 stemmer imod 19.736.

Selve fortsættelsen af strukturarbejdet blev drøftet på forretningsudvalgs-mødet den 7. januar 1985.

Det blev her vedtaget, at det første repræsentantskabsmøde skal afholdes den 4. marts 1985 i Falkoner Centret.

Der blev ikke vedtaget nogen dato for det næste repræsentantskabsmøde, men forretningsudvalget mente ikke det kunne blive før i august måned.

Forretningsudvalget var endvidere enige om, at der på det første repræ-

sentantskabsmøde skulle behandles et forslag til principbeslutning for det nye COI-Forbund.

Såfremt der på mødet bliver et flertal for dannelsen af et sektionsopdelt forbund, skal de tilsluttede organisationer så i perioden frem til afholdelsen af det andet repræsentantskabsmøde behandle sagen i deres kompetente organer.

Forslaget til principbeslutning vil indeholde en beslutning om nedsættelse af et hurtigarbejdende udvalg, der skal foretage en fornyet gennemgang af det af vedtægtsudvalget udarbejdede forslag.

Herunder skal det præciseres, at det bliver den enkelte forbundsafdelings egne afgørelse, hvorvidt man ønsker at yde bidrag til politiske partiers valgkampe m.v.

Principbeslutningen vil også indeholde et forslag om at COI-Forbundet skal være tilsluttet LO.

## TFUs aftalekrav

Den 27. december 1984 udvekslede TFU og finansministeriet krav og modkrav til aftalefornyelsen i 1985.

TFUs krav er fremkommet på baggrund af forhandlingerne mellem de fire centralorganisationer i TFU, nemlig COI, COII, Lærernes Centralorganisation og Akademikernes Centralorganisation, hvor de enkelte centralorganisationers aftalekrav er tilpasset et samlet krav.

Det første møde med finansministeren for udveksling af generelle synspunkter blev afholdt den 8. januar, men en længere møderække forestår inden en endelig aftale kan foreligge.

### TFU's aftalekrav

1. Inden for en aftalt lønramme samt det i perioden konstaterede efterslæb ønskes følgende drøftet:
  - a) Generel arbejdstidsnedsættelse svarende til nedsættelsen af arbejdstiden på det private arbejdsmarked.  
Arbejdstidsnedsættelsen gennemføres med sikkerhed for personalekompensation og uden forringelse af lønniveauet.  
Der aftales en højeste arbejdstid for alle tjenestemænd.
  - b) Generelle lønforhøjelser.
  - c) Afsættelse af en pulje til
    - 1) Omklassificeringer m.v.
    - 2) Regulering af satser for særlige ydelser m.v.
    - 3) Specielle krav.

Herudover ønskes drøftet:

2. Sikring af samme lønudvikling i aftaleperioden som inden for den private sektor. Den gældende reguleringsordning forbedres m.h.t. grundlag, tidsterminer og dækning.
3. Lavtlønsværn.
4. Forbedring af ATP-ordningen på samme måde, som det aftales på det private arbejdsmarked.

# Nyt karens- dags- cirkulære

Det nye karensdagscirkulære er udsendt. Cirkulæret indeholder en række nye fortolkninger der godtnok klargør en række spørgsmål men ikke bliver mere rimelige af den grund.

COI har rejst nogle sager om fritagelse for karensdag i forbindelse med efterbehandling af en arbejdsskade. Disse sager er blevet afvist, og i det nye cirkulære står der, at retten til løn på 1. fraværsdag kun gælder ved den første fraværsdag efter arbejdsskadens indtræden.

Ved senere fravær på grund af samme arbejdsskade er første hele fraværsdag en karensdag medmindre der er tale om tilbagefald inden for 12 kalenderdage eller der foreligger en § 12-aftale.

Det er helt urimeligt, at en arbejdsskade skal påføre den ansatte udgifter ved siden af de øvrige gener der opstår, når man kommer ud for et uheld. En ambulans behandling vil i mange tilfælde ligge med et så stort tidsmæssigt mellemrum, at det ikke er muligt at komme ind under tilbagefaldsreglen på de 12 dage, og man må så betale for sin arbejdsskade.

En mulighed kan være, at man prøver at komme ind under en § 12-aftale. En sådan kan indgås, når lønmodtagerens sygdomsrisiko er væsentlig forøget på grund af en langvarig eller kronisk lidelse.

En langvarig lidelse betragtes — i modsætning til en kronisk lidelse — som en lidelse der har et langvarigt behandlingsforløb men hvor der er udsigt til helbredelse.

På den baggrund er det et spørgsmål, om man ikke i et større omfang burde vurdere om en efterbehandling efter en arbejdsskade kunne lægges ind som en midlertidig § 12-aftale.

Når efterbehandlingen er afsluttet falder § 12-aftalen væk og der ligger så ikke »papirer« der skulle virke generende ved eventuelle senere ansøgninger om forfremmelse m.v.

## Søfartsudvalg

Forretningsudvalget besluttede på sit møde den 7. januar at nedsætte et søfartsudvalg i COI regi.

Bestemmelser og forhold inden for søfartsområdet er meget forskellige fra de tilsvarende på landområdet, og forretningsudvalget fandt derfor, at der burde nedsættes et udvalg bestående af et medlem fra hver af de organisationer der har søfolk.

Udvalget skal være referencegruppe for COIs repræsentant i Statens Skibstilsyn, der samtidig er formand for udvalget.

I samme forbindelse udpegede forretningsudvalget, som afløser for S B Smith, Bjarne Johansen der er formand for CS-Søværn, som COIs repræsentant i Skibstilsynet og dermed også som formand for det nye udvalg.



Bjarne Johansen.

## Permanent oplysningsudvalg

På det ordinære repræsentantskabsmøde den 26. og 27. november 1984 blev det vedtaget at nedsætte et permanent oplysningsudvalg.

Forslaget var fremsat på baggrund af de positive erfaringer, der var gjort med det udvalg, der blev nedsat i forbindelse med vedtægtsudvalgets arbejde om uddannelsesspørgsmål.

Udvalgets formål er derfor at forestå COIs oplysnings- og uddannelsesvirksomhed i samarbejde med de tilsluttede organisationer.

Udvalget skal bestå af 7 medlemmer, hvoraf den ene skal være en sekretær fra COI. Sekretæren skal samtidig være formand for udvalget.

På det konstituerende hovedbestyrelsesmøde blev udvalget sammensat således:

Knud Jørgensen, COI, formand.

Elo Jensen, Dansk Postforbund.

I S Bjarndahl, Dansk Jernbaneforbund.

Jørgen Fischer, Dansk Politiforbund.

Steen Hansen, Hærens Konstabel- og Korporalforening.

Henning L Nielsen, Dansk Toldtjenestemandes Forbund.

Hans Bang, Den Kgl. Veterinær- og Landbohøjskole.

Udvalget vil på et seminar sidst i januar måned drøfte sit fremtidige virke.

# Nyt fra A-kassen

## Aftale om ændring af jobtilbudsordningen

Der er mellem regeringen og Det radikale Venstre indgået en aftale om omlægning af den eksisterende jobtilbudsordning. Hvis aftalen nyder fremme, vil den medføre et uddannelsesstilbud til voksne langtidsledige.

Det er med i aftalen, at nyordningen tages op til revision i folketingsåret 1986/87 med henblik på eventuelle justeringer på grundlag af de på det tidspunkt indhøstede erfaringer.

Udgangspunktet for aftalen er det uddannelsesmæssige perspektiv. Langtidsledige, der allerede har været igennem et jobtilbud, skal i stedet for yderligere jobtilbud have et uddannelsesstilbud. Tilbuddet er udformet som en ret til uddannelse i en periode på 1 1/2 år, samtidig med at retten til dagpenge bevares. Der vil endvidere være mulighed for at forlænge perioden med yderligere et halvt år. I uddannelsesperioden står de langtidsledige ikke til rådighed for arbejdsmarkedet.

Regeringen vil sikre, at der i arbejdsministeriets og undervisningsministeriets regi tilvejebringes det tilstrækkelige antal uddannelsesstilbud. Tilbuddet indrettes såvel efter de lediges behov for efter- og videreuddannelse som arbejdsmarkedets behov for arbejdskraft, afpasset de geografiske forskelle. Der tages særlige hensyn til kvinders behov for uddannelsesstilbud.

De langtidsledige har vidt forskellige kvalifikationer. Det bliver derfor en særlig opgave at sikre, at uddannelsesstilbuddene tilpasses efter både langvarigt uddannede, de faglærte og de ufaglærte. De oversigter over mulige uddannelsespladser, som regeringen allerede har fremlagt, vil løbende blive udbygget og revideret i lyset af de faktiske behov. Der er enighed om at tilvejebringe det nødvendige antal uddannelsespladser på områder med gode beskæftigelsesmuligheder.

De beløb, som regeringen allerede har indbudgetteret ved ændringsforslag til finanslovsforslag 1985 til udbygningen af uddannelseskapaleten, opretholdes — selv om de aftalte overgangsordninger forventes at ville indebære et mindsket behov i 1985.

Regeringen vil nøje følge udviklingen i uddannelsesbehov og beskæftigelsesmuligheder og vil sikre, at de fornødne midler til en fortsat udbygning vil være til stede. Skulle der mod forventning ikke være tilstrækkelige midler til rådighed optages der forhandlinger mellem regeringen og Det radikale Venstre med henblik på at skaffe de nødvendige midler enten gennem kompenserende besparelser eller ved tillægsbevilling.

## Etablering af selvstændig virksomhed

Parallelt med uddannelsesydelser etableres en iværksætterydelse, idet de langtidsledige får ret til i stedet for at modtage uddannelsesstilbud at etablere sig som selvstændige.

Iværksætterydelsen er på 50% af dagpengeniveauet og kan oppebæres i op til 3 1/2 år. Det vil i denne periode være muligt at gå tilbage til lønmodtagerstatus, hvis den pågældende virksomhed mod forventning ikke giver det ønskede resultat.

## Udvidet rådighedsforpligtelse

Som led i nyordningen udvides de langtidslediges rådighedsforpligtelse, når der er gået 2 1/2 år efter sidste arbejdstilbud, således at forudsætningen for fortsat at modtage dagpenge er en villighed til at modtage et rimeligt arbejde mod hidtil et passende arbejde. Pligten til at skaffe rimeligt arbejde til langtidsledige indskræpes over for Arbejdsformidlingen. Den udvidede rådighedsforpligtelse svarer til den eksisterende regel i jobtilbudsordningen.

## Fortsat dagpengeret

Den eksisterende 26 ugers-regel opretholdes som betingelse for fortsat ret til arbejdsledighedsdagpenge på hidtidige niveau, ligesom gennemførelsen af en kompetencegivende uddannelse af

mindst 18 måneders varighed fortsat indebærer ret til arbejdsledighedsdagpenge på dimittendsats.

Langtidsledige, der ikke opfylder disse betingelser, får efter 2 1/2 år, efter sidste jobtilbud (d.v.s. efter ca. 5 års dagpenge) nedsat dagpengeniveauet til 70% af det maximale dagpengeniveau og efter yderligere 1 år til 55% af det maximale dagpengeniveau.

## Overgangsordning

Som en overgangsordning vil langtidsledige, der afslutter et jobtilbud mellem 1/7-83 og 1/1-85, hvis de efter gældende regler ville have haft ret til et jobtilbud inden udgangen af 1985, kunne vælge mellem uddannelsesstilbud og jobtilbud. Vælger en langtidsledig, der er omfattet af denne overgangsordning i stedet et uddannelsesstilbud, forlænges dagpengeretten i op til 2 1/2 år.

Personer over 55 år, der afslutter første jobtilbud, har fortsat ret til jobtilbud og vil derfor senere kunne oppebære efterløn efter de eksisterende regler.

Kassens adresse er:  
**BREDGADE 23, 1. sal**  
**1260 KØBENHAVN K**  
**TELF. 01-14 33 00.**  
**Daglig telefon- og**  
**ekspeditionstid**  
**kl. 10.00-14.00,**  
**onsdag lukket**

De eventuelle posttog bør derimod køre non-stop direkte mellem postbanegårdene i Århus og København, helst mellem det indre af centralpostbygningerne.

Togfrekvensen kan blive stor, hvis der køres med mange små tog, f.eks. med afgang hver time fra begge sider.

Køretiden mellem posthusene vil blive godt 1 time, hvis hurtigbanesystemet udbygges fuldtud.

Selv om der (foreløbig) blot laves en ny jernbane mellem Kalundborg og Århus, vil posttogene kunne køre helt igennem under benyttelse af langsom-banen mellem Kalundborg og København. Turen vil selv da kunne klares på mindre end to timer.

I København og Århus bør der skabes mulighed for, at en del af containerne kan overføres til konventionelle tog, der transporterer dem til andre byer, eventuelt også direkte til Københavns Lufthavn.

En sådan plan kan virke revolutionerende på hele Danmarks fjern-postbefordring.

Brevene vil kunne nå frem meget hurtigt.



Der kan etableres en særtjeneste for eksprespost, som befordres i separate containere, eventuelt kort ind- og udtaget umiddelbart før og efter togafgangene.

Der kan også etableres en særlig eksprestjeneste for postpakker.

Vigtigt er, at aviser kan afsendes i mindre portioner, faktisk lige efter trykningen, og nå frem til posthuse og salgsstederne i løbet af no time – næsten da.

Alene det kan få umådelig stor betydning. Hovedstadsaviserne kan finde stor udbredelse i Jylland. Omvendt kan de jyske aviser få flere læsere på Sjælland. Alene Jyllandsposten synes at være meget populær i København, til trods for at den her nu først kan erholdes ret lang tid efter trykningen.

Den skitserede hurtigposttogsplan kan kun blive et supplement til hurtigbaneplanen for passagertog, kombitog og rene biltog samt specielle lastbiltog.

Men det ene med det andet vil tilsammen kunne få fantastisk betydning for kommunikationen mellem Øst- og Vestdanmark.

*C. E. Andersen*

DJT betyder Danske Jernbanemænds Turistorganisation. En af vore opgaver er at lave gode og billige rejser for danske jernbanemænd med deres familie, venner og bekendte. Vi arrangerer rejser for udenlandske jernbanemænd til Danmark – eller modtager gode tilbud på fællesrejser eller individuelle togrejser og ferieophold gennem vore kollegaer ved udenlandske jernbaner.

Du har ret til en helt gratis – og skattefri – rejse i Europa én gang om året – udnytter du denne del af din løn? Anvend den særlige ansøgningsformular til dit personlige fripas – den findes på dit tjenestested. Deltagere, der er berettiget til at rejse til halv pris, skal være i besiddelse af et særligt rabatkort (FIP rabatkort). Ansøgning herom skal indsendes til Velfærdskontoret på formular, som også forefindes på dit tjenestested.

På nedennævnte rejser kan du kombinere togrejse på fripas eller rabatkort med et godt og billigt feriemål. Tøv ikke med at tage venner og bekendte med. Vi udsteder den til enhver tid billigste billet for deltagere, som skal betale transporten.

## Grupperejser med tog

### ØSTRIG

*International uge i Krumpendorf am Wörthersee*

Afrejse: *Fredag 17. maj 1985* kl. 16.40 fra København/kl. 17.42 fra Fredericia. Hjemkomst: *Søndag 26. maj 1985* kl. 14.09 til København/kl. 13.28 til Fredericia.

Pris pr. person i dobbeltværelse: *Kr. 1.520,-*. I enkeltværelse *kr. 1.710,-*.

For deltagere, der ikke rejser på fripas, tilkommer der betaling for togbillet. Prisen herover omfatter ophold i Pension Jandl i værelse

med douche/wc, halvpension, liggevojnstillæg, bagagetransfer mellem station og pension, 2 halvdages udflugter – samt fri adgang til »Strandbad Krumpendorf« (100 m fra Pension Jandl). Der er dansk rejseleder på hele turen.

Forlang specialprogram tilsendt.

### ITALIEN

*Kultur- og hvileferie – Rimini*

Afrejse: *Lørdag den 31.08.85* kl. 16.40 fra København / 17.42 fra Fredericia.

Hjemkomst: *Mandag den 16.09.85* kl. 14.09 til København / 13.28 til Fredericia.

Pris pr. person i dobbeltværelse: 2.560,00 D kr.

Tillæg for enkeltværelse: 350,00 D kr. (kun 1 til rådighed).

Prisen omfatter ophold i værelse med bad/wc og helpension fra aftenmad den 01.09.85 og til og med lunch den 15.09.85.

I prisen indgår betaling for udflugter til San Leo (½ dags), Urbino (½ dags), Venedig (heldags) samt San Marino (½ dags), rejselederassistance samt betaling for benyttelse af liggevojn København–München–København.

Indkvartering finder sted i hotel Regina, som har direkte adgang til stranden.

### JUGOSLAVIEN

*Portoroz (Istrien) – kultur- og hvileferie*

Afrejse: *Fredag 13. september 1985* kl. 16.40 fra København / kl. 17.42 fra Fredericia. Hjemkomst: *Tirsdag 24. september 1985* kl. 22.50 til København / kl. 21.28 til Fredericia.

Pris pr. person i dobbeltværelse: *Kr. 2.395,-*. I enkeltværelse *kr. 2.795,-*.

For deltagere, der ikke rejser på

fripas, tilkommer der betaling for togbillet. Prisen herover omfatter 1 hotelovernatning i Ljubljana, byrundtur, 8 døgn bade- og afslapningsferie i Portoroz med helpension på godt hotel med bad/wc på værelset. I forbindelse med sidste dags bustransfer fra kysten til Ljubljana arrangeres besøg på hestestutteri og i Postojna-grotterne. I prisen indgår endvidere liggevojnstillæg, IC-tillæg. Der er dansk rejseleder på hele turen.

Forlang specialprogram tilsendt.

*Ungarn – rundrejse – Wien*

### Nyhed

Afrejse: *Lørdag den 31.08.85* kl. 13.10 fra København / 15.42 fra Fredericia.

Hjemkomst: *Torsdag den 12.09.85* kl. 16.29 til København / 13.28 til Fredericia.

Pris pr. person i dobbeltværelse: 3.280,00 D kr.

Tillæg for enkeltværelse: 1.160,00 D kr.

Prisen omfatter ophold i værelse med bad/wc (værelser af høj kvalitet), helpension under busrundturen i Ungarn og halvpension under opholdet i Budapest og i Wien.

Der indgår et meget righoldigt program i turen (herunder et besøg med rideopvisning på den ægte ungarske puszta) ligesom rejselederassistance og betaling for benyttelse af liggevojn Hamburg–Wien–Hamburg også er inkluderet i prisen.

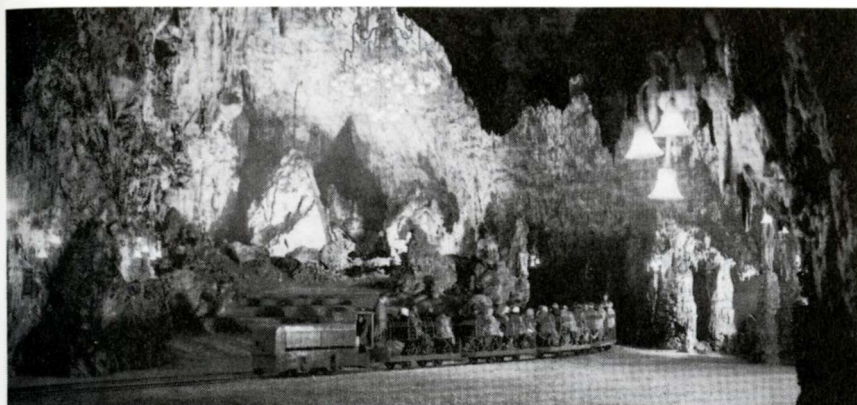
Forlang specialprogram for denne rejse.

### Individuelle rejser

*Turheim, Ustaoset (Norge)*

Norske jernbanemenns turistorganisasjons feriehuse i Turheim ved Ustaoset på Bergensbanen består af 6 gode og veludstyrede hytter for selvhusholdning.





Postojna.

Ustaoset er et eldorado for alle, som holder af fjeld- og friluftsliv. Man kan f.eks. tage sin fiskestang på nakken og vandre ind over de store vidder.

Hytterne har plads dels til 4 personer og dels til 6 personer, og er alle udstyret med de nødvendige ting, men lagenpose, pudevær og håndklæder må medbringes hjemmefra.

Et fælles sanitærhus med koldt vand, brusebad og badstue er bygget i området, hvor hytterne er placeret ca. 3 km fra Ustaoset station.

Der kan køres i bil til Turheim, og indkøbsmuligheder findes ved stationen.



Rimini. Hotel Jumbo.

	17.06.–12.08. ca. Nkr.	øvrige tidsrum ca. Nkr.
Pris pr. uge i lille hytte . .	450,00	350,00
Pris pr. uge i stor hytte	600,00	480,00

Priserne er pr. hytte.

Kapaciteten er lille – så bestil i god tid.

#### Bjørkliden (Sverige)

I lighed med tidligere år kan der gennem DJT bestilles ophold i Svenska Semesterhems Förenings feriehus og hertil regnes Bjørkliden for et af de interessante.

Bjørkliden Turiststation omfatter hotel Fjället, hotel Gammelgården, Låktatjåkko rastehytte og en større hytteby med ca. 100 hytter.

Hytterne ligger på en pragtfuld fjeldskråning med udsigt over Torneträsk og Lappporten.

Har Bjørkliden interesse – forlang da specialprogram.

#### Les Avants – Montreux (Schweiz)

Et ideelt feriested 1200 m over havet med idylliske bjergstier, herlige granskove som er karakteristiske for den uforlignelige skønne natur i bjerglandet over Montreux.

Fra stationen Les Avants på smalsporbanen Montreux – Berner Oberland kommer man med svævebane op til hotellet.

Pris for en uges ophold med helpension . . . . ca. 430 Sfr.  
Pris pr. ekstra dag . . ca. 60 Sfr.  
Der ydes børnerabatter på 30–50%.

Indkvartering på hotel Sonloup.

#### Rimini (Italien)

Igen i år kan vi tilbyde ferieophold på gode og prisbillige hoteller ved den adriatiske Riviera.

Denne riviera kræver vel ikke nogen egentlig præsentation, men betyder kort og godt badeferie, med flad hvid sandstrand, sol og mulighed for mange skønne udflugter.

Togforbindelse til Rimini er god og mange kolleger har de seneste år benyttet sig af vore tilbud i Rimini, som er meget konkurrencedygtige.

	28.04.–23.06 25.08.–15.09.	23.06.–25.08.
Hotel (direkte ved havet)		
Regina	154.000 lire	245.000 lire
tillæg for enkeltværelse	14.000 lire	14.000 lire
Hotel (ikke ved havet)		
Jumbo	147.000 lire	203.000 lire
tillæg for enkeltværelse	14.000 lire	14.000 lire

Priserne omfatter ophold i værelse med bad/wc, havudsigt, helpension og fri strand i 1 uge (fra søndag til søndag). For børn indtil 7 år som sover på opredning i forældrenes værelse ydes 30% rabat.

For 4 personer der ønsker at bo sammen, kan vi reservere en fuldt moderne lejlighed med 2 værelser (pris som hotel Regina).

Der tages forbehold for kurs- og takstændringer.

HUSK: Førnævnte priser pr. person er uden transport!

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

Danske Jernbanemænds Turistorganisation

DSB Rejsebureau Hovedbanegården

Banegårdsplads

1570 København V

Tlf. 8 – 1 – 2467 (selector)

# Teknologisk utroskab: Produktet – ?

Af Tage W. Jensen

18

Hovedpersonen i den bioteknologiske debat, der accelererer omkring os, glimrer ved sit fravær: Produktet. *Barnet*. Øjensynlig alt andet endevendes.

Det meddeles således, at et etisk råd oprettes inden for sundhedsvæsenet til permanent at vurdere metoder i og konsekvenser af genetisk forskning, altså laboratoriefolkernes jonglering med menneskets arvelige egenskaber. Det er i princippet acceptabel handling. Samtidig trakteres vi i voksende grad og omfang med inden- og udenlandske videnskabeligt tilgodeseeende overvejelser serveret i bøger og afhandlinger med formålet at præcisere bl.a. »ejendomsretten til og regler for salg af/eksperimenter med levende fostre« og »det ikke -seksuelt« – læs: det teknologisk – »producerede barns juridiske stilling i samfundet«.

Andre eksempler: En diger engelsk rapport af filosofisk tilsnit – også omtalt herhjemme – sætter faktorer som »sæddonorernes virksomhed« først. Således må den enkelte donor »ikke være ophav til mere end ti børn og ikke modtage betaling for sædleverancerne«, er noget af filosofien. Og: »Alle donorer skal være absolut anonyme«. Disse og andre synspunkter er sikkert rimelige, så vidt rapporten rækker – men de berører ikke sagens kerne.

Hvis der bare ét sted i alle afhandlinger, foredrag, høringer, artikler o.s.v. har været tilløb til at sætte sig i produktets sted, har hverken horn- eller trommehinder kunnet indfange det. For så ville meget af debatten falde væk af sig selv og dermed afklare sagens kerne. DLT's medarbejder har for nylig hørt et britisk parlamentsmedlem gøre kort proces med nævnte rapport – hvis hovedforfatter hed-

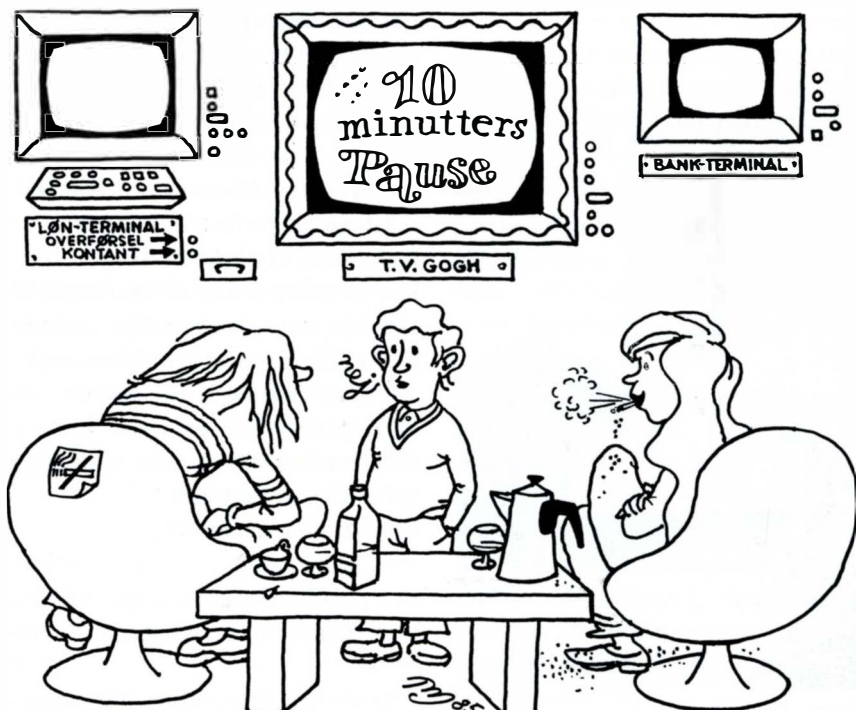
der *Mary Warnock* – i en tale til det forsamlede parlament, således: »Hvis man opfatter et foster som et menneskevæsen, så skal rapporten smides lige i papirkurven«. Dog: »Barnet skal have ret til ved sit 18. år at få oplyst donorernes race- og sundhedsmæssige status«, mener Warnock-gruppen. Med sidstnævnte betragtning kommer videnskabsfolkene o.a. produktet nærmest. Men der er jo stadig lang vej til at betragte produktets ånd og hele psyke – det, som kendetegner *mennesket*.

Beskæmmende at måtte sige det: Det er ikke barnets interesser, der sættes først, hvis et gift eller varigt samlevende, barnløst par op-

fylder sit ønske om at få børn via teknologisk konstrueret utroskab – altså med æg eller sæd fra trediepart. Specielt ikke når man ved, at naturligt fødte børn hver dag Jorden over mister deres forældre ved krig, politisk flugt, trafikulykker, sygdom, hungersnød eller sociale årsager og reelt skriger efter voksnes omsorg. Tværtimod virker den teknologiske utroskabsmetode som om livet med raffineret håndrækning fra videnskaben giver de skrigende endnu en tilsidesættende »øretæve«. I øvrigt synes barnløshed ikke at være imellem de største problemer i en ingenlunde underbefolket verden.

Derimod er det i barnets interesse, hvis voksne skænker et foræl-

– *Mor og jeg synes bare, at Du nu er stor nok til at få at vide, at mor er ikke din rigtige mor, selv om hun fødte dig. Jeg er heller ikke din rigtige far. Din rigtige mor og far kender ikke hinanden eller os. Vi kender heller ikke dem. Vi fortæller dig det lige for at hjælpe dig til at forstå dine »rødder«, min dreng. Din identitet. Forstår Du det – ?*



dreberøvet barn den nødvendige kærlighed og tryghed. Og et sådant barn medbringer faktisk visheden om at være naturligt produkt af sine rigtige (d.v.s. biologiske) forældre, selv om det opdrages af erstatningsforældrene (adoption).

Tungere ligger det for det teknologisk producerede barn, som fødes af én kvinde ved hjælp af anden, ukendt kvindes æg, der er blevet befrugtet i laboratorieglasskålen («reagensglas«metoden) med sæd fra endnu en ukendt donor, hvilket beskriver den typiske form for teknologisk konstrueret utroskab. Er den biologiske moder – ægdonoren – i det tilfælde egentlig barnets moder, når hun ikke selv føder sit barn? Eller er kvinden, der føder barnet, men som ikke selv leverede ægget, barnets sande moder? Eller har barnet to mødre? Eller slet ingen moder?(!). Yderligere, men specielt vigtigt: Kan det teknologisk producerede barns egen holdning til familiebegrebet og til måske en dag selv at ville stifte familie undgå at blive afstumpet indtil det fraværende, i bedste fald grundigt forvirret? Sådanne synspunkter melder sig som »loder« på vægtskålene til fordel for – eller afvisning af – metoden.

Faderen har som sædvanlig birollen i alle tilfælde. Til gengæld vil der aldrig være tvivl om rollens igangsættende betydning. Han er bogstavelig talt enestående *faderen* uanset hvem, hvad, hvor og hvordan. I denne forbindelse: Manipulering med sunde gener – navnlig sædblanding – er et ekstremt område af forskningen. Manipulering er i samme kategori som »hjernevaskning«, men »blot« med ondskaben indbygget, derfor forkastelig i mindst lige så høj grad. *Enhver »perfektionering« af individet må naturligvis ske gennem dets opdra-*

*gelse og skoling.* Ikke være en på forhånd konstrueret »formstøbning« fra laboratoriet.

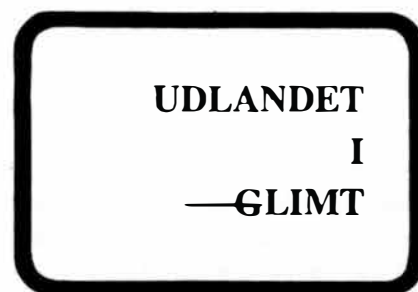
Der er altså så solide kim til senere rodløshed, identitetskrise o.lign. hos produktet af teknologisk utroskab, at konsekvenserne er afgørende grund til at afvise metoden.

Eneste tænkelige undtagelse kan være to søstre, hvoraf søster 1 efter aftale med søster 2 leverer æg til søster 2's livmoder, idet søster 2's ægtemage/varige samlever befrugter ægget via glasskålen. Henholdsvis to brødre, hvoraf den ene leverer sæd til befrugtning af æg fra den anden broders ægtemage/varige samlever. Men selv i disse tilfælde kræves – for barnets skyld – alvorlig overvejelse før muligheden benyttes. For ikke alle børn vil synes, at det er smart, hvis den biologiske farmand og farbror Ivan er én og samme mand. navnlig ikke, hvis farmanden af navn viser sig at være rundhåndet med strenghed, medens Ivan er den rare. Man kan heller ikke forestille sig glædestårer i øjnene på det barn, der erfarer, at det er produkt af en enlig, lesbisk kvinde via måske tilsvarende mandlig donors sæd. Tilfældet hører til de endevendte i nogle af massemedierne, *men uden et ord dér om konsekvenserne for det resulterende barns individs egen psyk!* Dermed uden rigtigt overblik. I sandhed et personligt valg at træffe for et barnløst par.

Ved at afvise metoden til teknologisk utroskab – for produktets skyld – løses endvidere den væsentligste del af etik-spørgsmålet, idet grænser fastlægges for det lægevidenskabelige operationsfelt i praksis. Resten af mulighederne kan ikke blot overses og forudses, men tillige udnyttes efter den enkeltes ønske til gavn for alle parter. Først

og sidst vore muligheder for at opdage alvorlige sygdomme/nedarvede defekter allerede på fosterstadiet (med eventuel ønsket fosterdrab til følge). Endvidere »nøglehulskiggeri« til før-orientering om det ufødte barns køn o.lign.

Men spar os for metoder til teknologisk utroskab og gen-manipulering. Begge metoder er for fjendske imod produktet – dermed ditto imod homo sapiens.



- STOCKHOLM's t-bane får »skolestue«dekorationer på *Rissne* – ny t-banestation, der åbnes august 1985. En tavle – 180 m lang – på hver af to perronvægge viser verdenshistoriens højdepunkter i håndskrevne tekster og farver. Hver begivenhedskategori har fået sin farve, f.eks. bruges grøn for »krig« – eneste farve, der kan følges igennem hele dekorationen, altså i hele menneskets historie.

Farven på æblet, Adam tog den bid af?

- ENGLAND's berømteste damplokomotiver, »*The Flying Scotsman*«, »*The Golden Arrow*«, »*Royal Scot*«, m.fl., vender nu tilbage i form af maleren, *Terence Cunes'*, ny frimærkeserie med de gamle maskiner. Serien udsendes d. 22. januar 1985 for at markere 150-året for *Great Westernbanens* indvielse, statsbanenettets begyndelse.

Signal til frimærkesamlere.

# Studierejse til England

20

Den 18.11.84 afrejse fra Kh. 07.20.

Ankom til Puttgarden i ret tid. Ankom til Hamburg ÷ 19 min., men Ic 109 til Osnabrück ventede heldigvis, men selvfølgelig skulle man fra spor 7 – 14. Ankom Osnabrück 14.46, og efter ophold til 18.30, videre til Hook v. Holland med ank. 22.30.

Med de-luxe færge til Harwich med ank. 06.45 engelsk tid, og tog til London (Liverpool Street Station) ank. 09.14. Tog lidt rundt i London og efter middag til Kings Cross Station og med et HST tog til York. HST tog er et togsæt på 9 vogne, incl. maskine i hver ende, ligesom vores MA, dog kan det skilles ad som MA. HST står for High Speed Train, og max. hastighed er 125 miles/t. = 200 km/t, og det er altså ikke at mærke.

Skal man ind på diverse depoter og andre ikke offentligt tilgængelige steder inden for British Rail, skal man forberede det i god tid, så man kan blive inviteret, og det er der intet i vejen med. I den retning er BR meget positive, og ved henvendelse på deres kontor i København får man al den hjælp der er nødvendig. Jeg vidste ikke dette i forvejen, så jeg havde »kun« et introduktionsbrev fra maskinafdelingen, og hermed en tak til de herrer H. K. Kristensen og Henrik Nørgård.

På Padding Station købte jeg en fortegnelse med adresser og beskrivelser over de forskellige depoter i England, og var oppe og snakke med områdechefen for Western Region. Han mente ikke det var muligt at komme op og køre på en maskine, men det problem løste det før omtalte brev.

20.11. besøgte jeg i York et modelbaneanlæg, Rail Riders World, og det var modeller helt tilbage fra George Stephensons første loko-



motiv og til det sidst nye i størrelse, miniclub og HO. Meget stort og imponerende.

Derefter gik jeg på rigtigt jernbanemuseum. Det var virkelig imponerende og meget stort. Der var simpelthen alt i vogne og maskiner. Derefter tog jeg til London.

21.11. besøgte jeg Willesden Depot, lidt nord for London samt deres værksteder.

Dette depot »ejede« 136 El-loko af 86 klassen, 86/1 – 86/2 – 86/3 – 86/4 – 86/5 – 86/6 og nogle stykker af 87 klassen samt 16 stk. schunters

(MH) med 2 motorer = 1 til hver hjulsæt. De reparerer også enkelte diesel-loko. Ved ankomst til Willesden Depot henvendte jeg mig til cheffingeniøren, og da han så mit brev, lagde han sit arbejde fra sig, og tog mig med rundt på depot og værksteder i små 3 timer.

De ældste El-loko er ca. 20 år gamle og er meget simple at se til. Der er 4 transformere, 1 til hver banemotor og en hovedtransformer. De kører også på 25000 volt vekselstrøm, som vi selv skal til.

De lokaltog (El) der har kørt i



næsten 25 år, er nu ved at blive skiftet ud. Det var 3 og 4 vognenheder, men de nye bliver 2 vognenheder (smarte tog). De tager strømmen (670 V vekselstrøm) fra en tredje skinne, der løber udvendigt på sporet og optages af nogle slæder.

Før i tiden havde man hos BR., på lokomotiverne, hjul ud-i-et, men det er senere lavet om. Man har så drejet noget af hjulet og lagt en gummiplade mellem hjul og hjulring (Rubber Sandwich). Før var det også noget stift noget at køre med, men der er senere blevet monteret 3 store fjedre og støddæmpere i hver side ved hvert førerrum. Alt dette for at gøre det mere behageligt for føreren.

Efter besøget på depotet kørte jeg til Watford Junction og tilbage til Euston Station i London. Det var med lokaltoget (El) og jeg fik lov at køre det meste af vejen. Det var næsten som at køre de gamle brune S-tog. Det var lidt af et helvede at komme til Euston Station, for Kh. har mange spor, men Euston har 18 spor og vi skulle krydse tværs over det hele.

22/11 om formiddagen gik jeg ned på Paddington Station. Der var et tog til Oxford. Jeg gik op til føreren, viste ham brevet, og han sagde, kom op, og så kørte vi til Oxford, på en diesel af 47 klassen nr. 529.

Den er på 4200 Hk. Den går direkte i parallel og så svækker man feltet. Det sker ved 22-44-66-88 miles/t. Det giver en dejlig glidende acceleration. Dette lokomotivs max. hastighed var 95 miles/t. = 155 km/t.

Ved ankomst til Oxford trækker man ud på vendespor, og løber om. Man har ikke styrevogne, så man løber altid om, og når de kommer til de store stationer, som er Re-

brusement stationer, holder maskinen 5-8 meter før stopperen, lænker af og rykker frem til stopperen og venter til toget kører igen. I den ventetid bliver toget gjort rent og en anden maskine bliver spændt for i den anden ende. Det kan vare fra ½-1 time.

Jeg kørte den på vendespor og løb om, og fik lov at køre fra Oxford-Reading. I Oxford fandt jeg ud af at man ikke har manøvrestrømsudkobler, så når man kører til vogne har man lidt brems på og kontroller i stilling 3, når den så er kørt til, så fuld direkte brems på.

Deres signalsystem:

Før man kommer til stop, passerer man 1 grøn - 2 gule - 1 gul. Ved passage, ca. 250 m før signal, af 1 grøn, lyder en klokke der fortæller føreren at den er grøn. 250 m før 2 gule lyder en kraftig brummer, og det samme ved 1 gul og stop.

Ved både 2 gule, 1 gul og stop, skal der indenfor 6-8 sek. kvitteres ved tryk på en knap i førerbordet. Man kan sige at føreren er blevet gjort opmærksom på, hvad signallerne viste 3 gange.

Man har også en dødmanspedal, men den er ligesom MY før, den skulle bare holdes nede.

Aktiveringen af henholdsvis klokke og brummer foregår ved at man har lagt 2 magnetpoler ned mellem skinnerne de 250 m før signalet, hvor den ene eller den anden, alt efter signalets stilling, er under spænding, til enten klokke eller brummer, så lokomotivet er modtager (noget lignende HKT på S-tog).

Når man kommer til en Lastrækning er der på samme måde lagt spoler mellem skinnerne, der ved brummen (skal også kvitteres) fortæller føreren at der er La ca. 1½ miles efter. Når brummen lyder er der et standsignal med

hastighedsangivelse, med lys i om natten og 2 gule lamper.

Jeg var så i Rail House (formentlig noget lignende Sølvgade) for at prøve at starte en udveksling mellem en lokofører derovre fra og mig selv, til at starte med. (jeg har en hel masse ideer i den retning), og jeg håber (og tror) DSB vil være positiv ang. dette, når jeg får besøg af en lokofører, f.eks. når man skal vise rundt.

Jeg har en stående invitation til Willesden Depot, Rail House, og til at besøge et meget stort Depot i Crewe i midtengland, hvor man bygger, ombygger, og reparerer både diesel og El-loko.

Det var en mand jeg mødte i toget til Dover. Jeg kunne ikke komme over Holland, da man strejkede i Holland, så jeg skulle over Folkestone - Ostende, men Folkestone var oversvømmet, det stormede ad H til, så toget blev omdirigeret til Dover. Der er det vel nok dejligt med radio i førerrummet, det har man ikke derovre. Ham jeg mødte der er ansat i Crewe.

Jeg vil til sidst gerne takke for støtten fra DLF til min studierejse.

Venligst

*Lkf. Egon Have, Mdt. Kb.*

---

## »Trækkrogen«

»Trækkrogen« afholder ordinær generalforsamling onsdag den 20. marts 1985 i sædvanlig mødelokale kl. 10.30.

Forslag der ønskes behandlet på generalforsamlingen skal være formanden i hænde senest 8 dage før generalforsamlingen på adressen: Børge Hofmann, Fjeldstedvej 46, 2650 Hvidovre.

Med venlig hilsen

*Bestyrelsen*

## Fest i Fredericia

Fredericia afdeling indbyder sine medlemmer og pensionister med damer til vor årlige Forårs-Velkomst og Afskedsfest.

Festen afholdes på Hotel Landsoldaten lørdag den 23. februar 1985 kl. 18.00.

Der serveres:

Fiskefilet Bahama: Kolde dampede fiskefileter på ananasskive, pyntet m. rejer, asparges og ferskrøget laks og thousand Island dressing.

Gammeldaws oksesteg m. glaserede løg, tyttebær og salat Waldorff.

Kirsebærrand m. fyld af makroner og flødeskum tilsmagt m. Peter Heering.

Kaffe.

Til natmad serveres: Klar suppe med boller.

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

Pris pr. kuvert 125,00 kr.

Tilmelding kan ske på tegningslisten der er ophængt på opholdsstuen eller på tlf. 05-92 46 24.

P.a.v.

*Thorkild Nielsen*

---

## PERSONALIA

---

### Forfremmet til lokomotivfører (18. Irm.)

pr. 1.12.1984

Lokomotivfører (16. Irm.)

H. Harder, mdt Ab i mdt Ar

H. A. Pedersen, mdt Ar i mdt Ar

P. Hougaard, mdt Ar i mdt Ar

K. E. Jensen, mdt Ar i mdt Ar

V. Koppel, mdt Ar i mdt Ar

N. B. Jakobsen, mdt Ar i mdt Ar

J. K. Madsen, mdt Ar i mdt Ar

C. O. Søder, mdt Gb i mdt Gb

P. O. Fischer, mdt Ge i mdt Ge

S. A. O. Bigum, mdt Hr i mdt Hr

B. G. T. Hansen, mdt Ng i mdt Ng

K. E. Larsen, mdt Ng i mdt Ng

F. J. Hansen, mdt Od i mdt Od

J. V. Thrane, mdt Od i mdt Od

V. B. Hansen, mdt Od i mdt Od

B. A. Sjøstrand, mdt Od i mdt Od

A. Høyer, mdt Str i mdt Str

### Forfremmet til elektrofører (16. Irm.)

pr. 1.12.1984

Elektrofører (14. Irm.)

E. P. Hansen, mdt Kh i mdt Kh

V. Bramming, mdt Kh i mdt Kh

J. H. Hansen, mdt Kh i mdt Kh

F. Krants Larsen, mdt Kh i mdt Kh

P. E. R. Krogsgaard, mdt Kh i mdt Kh

E. Christensen, mdt Kh i mdt Kh

J. Mullitsgaard, mdt Kh i mdt Kh

E. Thomassen, mdt Kh i mdt Kh

V. Urup, mdt Kh i mdt Kh

J. Beck Jensen, mdt Kh i mdt Kh

H. Hørlyck, mdt Kh i mdt Kh

K. Jørgensen, mdt Kh i mdt Kh

C. C. Nielsen, mdt Kh i mdt Kh

B. E. Hansen, mdt Kh i mdt Kh

P. E. Kaa, mdt Kh i mdt Kh

S. C. Bertelsen, mdt Kh i mdt Kh

I. Nørgaard, mdt Kh i mdt Kh

J. Knudsen, mdt Kh i mdt Kh

A. B. A. Kehling, mdt Kh i mdt Kh

A. S. Henriksen, mdt Kh i mdt Kh

J. C. Larsen, mdt Kh i mdt Kh

I. O. Andersson, mdt Kh i mdt Kh

J. A. Andersen, mdt Kh i mdt Kh

K. Madsen, mdt Kh i mdt Kh

J. Kjeldgaard, mdt Kh i mdt Kh

P. Legind-Hansen, mdt Kh i mdt Kh

P. Nilsson, mdt Kh i mdt Kh

Benny Nielsen, mdt Kh i mdt Kh

P. E. Rughave, mdt Kh i mdt Kh

S. A. Nielsen, mdt Kh i mdt Kh

J. P. Dominicussen, mdt Kh i mdt Kh

R. K. Rasmussen, mdt Kh i mdt Kh

C. Mortensen, mdt Kh i mdt Kh

### Forfremmet til lokomotivfører (18. Irm.)

pr. 1.12.1984

Lokomotivfører (14. Irm.)

H. J. Hansen, mdt Ar i mdt Ar

K. Løwen, mdt Gb i mdt Gb

T. U. Henningsen, mdt Gb i mdt Gb

J. V. Sørensen, mdt Gb i mdt Gb

J. Svangren, mdt Gb i mdt Gb

K. G. Sørensen, mdt Gb i mdt Gb

Eigil Nielsen, mdt Gb i mdt Gb

P. T. J. Bøgelund, mdt Gb i mdt Gb

Freddy Christensen, mdt Gb i mdt Gb

Jens P. Jensen, mdt Gb i mdt Gb

R. Nielsen, mdt Gb i mdt Gb

Johnny Jørgensen, mdt Gb i mdt Gb

N. Jørgensen, mdt Gb i mdt Gb

M. Ø. Madsen, mdt Gb i mdt Gb

T. I. Jørgensen, mdt Gb i mdt Gb

L. Christiansen, mdt Gb i mdt Gb

H. C. Christiansen, mdt Gb i mdt Gb

B. C. D. Vest, mdt Gb i mdt Gb

J. G. Kristensen, mdt Gb i mdt Gb

S. H. Strøm-Hansen, mdt Gb i mdt Gb

G. H. Jensen, mdt Gb i mdt Gb

P. Steiner-Jessen, mdt Gb i mdt Gb

Erling Jakobsen, mdt Gb i mdt Gb

K. F. K. Bjerring, mdt Gb i mdt Gb

U. Salmonsens, mdt Gb i mdt Gb

J. R. Andersen, mdt Gb i mdt Gb

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

C. I. Hansen, mdt Gb i mdt Gb

O. A. Meyhoff, mdt Gb i mdt Gb

J. S. Larsen, mdt Gb i mdt Gb

P. A. Pelsen, mdt Gb i mdt Gb

W. N. Jensen, mdt Gb i mdt Gb

O. C. Rossen, mdt Gb i mdt Gb

J. C. Andersen, mdt Gb i mdt Gb

O. Agergaard Petersen, mdt Gb i mdt Gb

A. S. Videcrantz, mdt Gb i mdt Gb

K. A. Olsen, mdt Gb i mdt Gb

N. V. Holst, mdt Gb i mdt Gb

P. L. Johansen, mdt Gb i mdt Gb

B. S. Larsen, mdt Gb i mdt Gb

W. K. Lauridsen, mdt Gb i mdt Gb

J. Bertelsen, mdt Gb i mdt Gb

S. K. Nielsen, mdt Gb i mdt Gb

Birger F. Jensen, mdt Gb i mdt Gb

E. Schelhase, mdt Gb i mdt Gb

B. J. S. Sørensen, mdt Gb i mdt Gb

I. L. A. Stick, mdt Gb i mdt Gb

O. G. Olsson, mdt Gb i mdt Gb

G. T. Koch, mdt Gb i mdt Gb

N-J. Christensen, mdt Gb i mdt Gb

H-H. Wahlstrøm, mdt Gb i mdt Gb

T. E. Guldmann, mdt Gb i mdt Gb

J. C. K. Nielsen, mdt Gb i mdt Gb

E. Dalsgaard, mdt Gb i mdt Gb

H. S. Hansen, mdt Gb i mdt Gb

Frode Hansen, mdt Gb i mdt Gb

J. M. Nersting, mdt Gb i mdt Gb

T. Andersen, mdt Gb i mdt Gb

Per Petersen, mdt Gb i mdt Gb

Alex Sørensen, mdt Gb i mdt Gb

T. H. Jensen, mdt Gb i mdt Gb

J. Kreutzfeldt, mdt Gb i mdt Gb

Poul Edmund Nielsen, mdt Gb i mdt Gb

R. E. Christensen, mdt Hg i mdt Hg

P. Maymann, mdt Hg i mdt Hg

I. H. Nielsen, mdt Hg i mdt Hg

P. Boegh, mdt Hg i mdt Hg

M. B. Rasmussen, mdt Hg i mdt Hg  
 T. H. Jørgensen, mdt Hg i mdt Hg  
 O. Ø. Boldsen, mdt Hg i mdt Hg  
 S. E. Warrer, mdt Hgl i mdt Hgl  
 Teddy E. B. Petersen, mdt Hgl i mdt Hgl  
 J. W. Sørensen, mdt Hgl i mdt Hgl  
 L. B. Petersen, mdt Hgl i mdt Hgl  
 S. Mikkelsen, mdt Hgl i mdt Hgl  
 P-E. S. Sørensen, mdt Hgl i mdt Hgl  
 D. A. S. Bjurner, mdt Hgl i mdt Hgl  
 B. Berggreen, mdt Hgl i mdt Hgl  
 J-E. Krogh Hansen, mdt KØ i mdt KØ

M. Kleis, mdt KØ i mdt KØ  
 B. E. Nielsen, mdt KØ i mdt KØ  
 O. H. Pedersen, mdt Kb i mdt Kb  
 E. Have, mdt Kb i mdt Kb  
 B. O. Larsen, mdt Kh i mdt Kh  
 T. B. Christensen, mdt Næ i mdt Næ  
 B. Vissing, mdt Næ i mdt Næ  
 P. R. Andersen, mdt Næ i mdt Næ  
 Tommy Møller, mdt Næ i mdt Næ  
 J. Lindholm, mdt Rf i mdt Rf  
 S. E. Hanssen, mdt Rf i mdt Rf  
 C. A. Wulff-Høyer, mdt Rf i mdt Rf  
 L. Nielsen, mdt Rf i mdt Rf  
 John Jensen, mdt Rf i mdt Rf

**Forfremmet til lokomotivfører (16. lrm.)**

**pr. 1.12.1984**

Lokomotivfører (14. lrm.)  
 P. Rand, mdt Fa i mdt Fa  
 L. Overholt, mdt Gb i mdt Gb  
 G. Jørgensen, mdt Gb i mdt Gb  
 B. H. A. Henriksen, mdt Gb i mdt Gb  
 F. B. S. Jakobsen, mdt Gb i mdt Gb  
 P. E. Brygger, mdt Gb i mdt Gb  
 J. J. K. Ettrup, mdt KØ i mdt KØ  
 B. L. Ohmeyer, mdt KØ i mdt KØ

**Forfremmet til lokomotivfører (14. lrm.)**

**pr. 1.12.1984**

Lokomotivassistent (9. lrm.)  
 Torsten K. Jensen, mdt Fa i mdt Fa

**Forfremmet til lokomotivfører (14. lrm.)**

**pr. 1.1.1985**

Lokomotivassistent (9. lrm.)  
 K. Møller Nielsen, mdt Gb i mdt Gb  
 S. B. Petersen, mdt Gb i mdt Gb

**Forfremmet til lokomotivfører (14. lrm.)**

**pr. 1.1.1985 efter ansøgning**

Lokomotivassistent (9. lrm.)  
 A. Cederholm, mdt Næ i mdt Næ

**Forfremmet til lokomotivassistent (10. lrm.)**

**pr. 1.1.1985**

Lokomotivassistent (9. lrm.)  
 F. R. Jensen, mdt Kh i mdt Kh  
 M. Petersen, mdt Kh i mdt Kh  
 P. E. B. Nielsen, mdt Rf i mdt Rf

**Overgået til anden stilling pr. 1.2.1985 efter ansøgning**

Lokomotivassistent (9. lrm.) til vkm p (18. lrm.)

I. K. Raun, mdt Kh i dvk Gb

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

**pr. 1.1.1985**

Lokomotivassistent p (9. lrm.)  
 L. Larsen, mdt Ar i mdt Ar  
 A. S. Birkø, mdt Ar i mdt Ar  
 P. K. Isaksen, mdt Ar i mdt Ar  
 H. Højgaard-Hansen, mdt Ar i mdt Ar  
 J. S. Skibsted, mdt Ar i mdt Ar  
 A. Brock, mdt Ar i mdt Ar  
 B. H. Hansen, mdt Ar i mdt Ar  
 F. Jochumsen, mdt Es i mdt Es  
 A. Gjøde, mdt Fa i mdt Fa  
 E. D. Nielsen, mdt Fa i mdt Fa  
 J. G. Jørgensen, mdt Fa i mdt Fa  
 K. Demant, mdt Fa i mdt Fa  
 E. Bülow, mdt Fa i mdt Fa  
 J. L. Hansen, mdt Fa i mdt Fa  
 K. Skytthe, mdt Fa i mdt Fa  
 B. Adelfest, mdt Gb i mdt Gb  
 S-E. Jespersen, mdt Hg i mdt Hg  
 O. R. Karlsson, mdt Hg i mdt Hg  
 A. J. Mortensen, mdt Kh i mdt Kh  
 J. O. Friis, mdt Kh i mdt Kh  
 K. B. Christensen, mdt Kh i mdt Kh  
 A. Rose, mdt Kh i mdt Kh  
 K. Pedersen, mdt Kh i mdt Kh  
 P. S. Pedersen, mdt Kh i mdt Kh  
 L. A. Clark, mdt Kh i mdt Kh  
 U. G. Hansen, mdt Kh i mdt Kh  
 I. K. Raun, mdt Kh i mdt Kh  
 J. Ekwall, mdt Kh i mdt Kh  
 J. Larsen, mdt Kh i mdt Kh  
 J. V. S. Andersen, mdt Kh i mdt Kh  
 H. T. Christensen, mdt Kh i mdt Kh  
 P. S. Nielsen, mdt Kh i mdt Kh  
 L. Rasmussen, mdt Pa i mdt Pa  
 H. M. Petersen, mdt Pa i mdt Pa  
 B. Bærentsen, mdt Str i mdt Str  
 T. Johansson, mdt Str i mdt Str

**Forflyttet pr. 1.12.1984 efter ansøgning**

Lokomotivfører (18. lrm.)  
 F. Lind, mdt Ab i mdt Ar  
 K. S. Thomsen, mdt Fa i mdt Gb  
 F. Thybo, mdt Fa i mdt Ng  
 K. Hermansen, mdt Fa i mdt Es  
 P. K. Rasmussen, mdt Fa i mdt Ng  
 J. Kuhlmann Nielsen, mdt Fa i mdt Gb  
 P. R. Pedersen, mdt Fa i mdt Ar  
 P. E. G. Jonassen, mdt Fa i mdt Gb  
 H. Hjortnæs, mdt Fa i mdt Es  
 P. Petersen, mdt Gb i mdt Hg  
 S. Møller, mdt Gb i mdt Hg  
 T. M. V. Hansen, mdt Gb i mdt Hg  
 K. Skou Hansen, mdt KØ i mdt Gb

O. T. Larsen, mdt KØ i mdt Gb  
 P. S. Sparvath, mdt KØ i mdt Gb  
 A. B. Knudsen, mdt KØ i mdt Gb  
 P-E. Bukhave, mdt KØ i mdt Ng  
 T. I. Hansen, mdt KØ i mdt Rf  
 C. Hedegaard, mdt Kb i mdt Gb  
 B. O. Larsen, mdt Kh i mdt Gb  
 P. E. Christensen, mdt Næ i mdt Rf  
 F. B. Olesen, mdt Pa i mdt Fa  
 A. R. Phillip, mdt Str i mdt Ng

**Afskediget pr. 28.2.1985 efter ansøgning alder**

Lokomotivfører (18. lrm.)  
 B. E. Poulsen, mdt Fa

**Afskediget pr. 28.2.1985 efter ansøgning**

Lokomotivfører (18. lrm.)  
 T. B. Jensen, mdt Str  
 Lokomotivassistent (9. lrm.)  
 T. Hultmann, mdt Gb

**Afskediget pr. 31.3.1985 efter ansøgning alder**

Lokomotivfører (18. lrm.)  
 W. B. Sørensen, mdt Ar  
 K. L. Jensen, mdt Hgl  
 S. E. Schou, mdt Pa

**Afskediget pr. 31.3.1985 p.g.a. svagelighed**

Lokomotivfører (18. lrm.)  
 M. H. Jensen, mdt Ar  
 G. V. Laursen, mdt Ar  
 E. Houstrup, mdt Fa  
 H. K. Peitersen, mdt Hg

**Afskediget pr. 31.1.1985 efter ansøgning**

Lokomotivfører (14. lrm.)  
 B. J. Sørensen, mdt Gb

**Afskediget pr. 31.3.1985 p.g.a. svagelighed**

Lokomotivfører k (19. lrm.)  
 K. E. Friis, mdt Ar

**Privatbanegruppen**

Tilgang 1.10.1984  
 Banehåndværker Svend Erik Hald,  
 U gruppe 1 Skagen

Tilgang 1.1.1985  
 Lokomotivassistent p Bjarne Hollbaum As-  
 mussen,  
 U gruppe 10 Varde

**Dødsfald**

pens. lkf F. A. Knudsen, København, død  
 den 30.11.1984, 64 år.  
 Pens. lkf J. C. G. Rasmussen, Næstved, død  
 den 19.12.1984, 77 år  
 Pens. lkf K. Falkenberg, Nyborg, død den  
 15.1.1985, 69 år

