



6

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

JUNI 1985 – 85. ÅRGANG

6

Indhold:

DSBs rederitjeneste	3
Turudvalg	5
Hurtigbanen der holdes lydisoleret	7
DBs nye superlyntog	8
Øst-vest-trafikken i fremtiden	10
Arbejdsglæde og teknologi	14
Originaler	16
Blokaden på Kh	17
Løn april 1985	18
Personalia	19

Redaktører:

K. B. Knudsen
(ansvarshavende)
K. H. Christiansen

Redaktion og ekspedition:
Hellerupvej 44, 2900 Hellerup.

Telefon (01) 62 72 69.

Kontortid 9–16.

Lørdag lukket.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Den 22. maj afholdt Dansk Jernbaneforbund ekstraordinær kongres i Odense. Der skulle tages stilling til sammenlægningen af vore to organisationer. De talere, som havde ordet til debatten om dette punkt på dagsordenen, lod ingen tvivl tilbage i deres holdning. De gik helt og fuldt ind for sammenlægningen, og lagde som os betydningen i sammenhold indenfor fagbevægelsen, for at kunne klare opgaverne fremover, især i forhold til arbejdsgiveren, hvadenten den kendetegnes ved regeringsmagten eller ledelsen for virksomheden DSB.

Der var 194 delegerede til stede og ved afstemningen stemte 193 for sammenlægningen medens 1 hverken stemte for eller imod.

Der følger nu en lang række praktiske opgaver, som skal løses. Der vil være ting, som skal behandles på foreningens ekstraordinære kongres til november. Blandt andet skal der vælges bestyrelse for »Lokomotivpersonalets afdeling«, således at denne kan overtage ledelse af afdelingen fra 1. januar 1986. Dermed afsluttes 87 år med virke som selvstændig organisation. Udviklingen kræver det anderledes. Det første skridt til at møde den er taget, et skridt i den rigtige retning.

En moderniseret arbejdsplads

Med en højtidelig indvielse den 30. maj blev et nyt maskindepot officielt taget i brug i Struer. Det vil blive især en markant ramme om MR-køretøjerne. Med denne indvielse er sat punktum for det tidligere maskindepot, der fuldstændigt er jævnet med jorden. Forhåbentligt vil det nye anlæg føles som en god arbejdsplads, men den særlige atmosfære, der var i de gamle dampremiser, vil man nok ikke kunne opleve i det moderne anlæg. Under opførelsen af det nye maskindepot, måtte man finde sig til rette i den »vognborg«, der var sammensat af ældre udrangerede personvogne. Depotets forskellige personalekategorier levede dog med dem, og da den skulle forlades, var der dog nogen, som gjorde det med et vist vemod. Da den skulle fjernes, brændte man den ganske enkelt af. Det var vel iøvrigt en brand i det gamle remiseanlæg, som satte gang i planerne for et nyt. Ja, der findes flere ældre anlæg, som trænger til fornyelse. Nå, den som ager med stude kommer også med, så alle sparebeholdninger til trods er der gang i udviklingen på dette område.

DSBs rederitjeneste inde i en frugtbar udvikling

Interview med rederichefen Ole Rendbæk

DSBs rederitjeneste er en af de fem produkttjenester, der blev til, da centralledelsen i Statsbanerne decentraliseredes.

Rederitjenesten disponerer over 290 færger, hvoraf 27 er i drift, medarbejderantallet er godt og vel 3000.

Ledelsesformen er bygget op om en centralledelse, men med beføjelser ud til driftsområderne.

Økonomisk har man et budget med resultatansvar.

Omsætningen tangerer 800 mill. kr. Og regnskabet udviser positivt dækningsbidrag.

Rederitjenesten har iværksat interessante forsøg med at delegere resultatansvar ud til medarbejderne på flere færger. Den økonomiske resultatansvarlighed gælder alene omkostningerne.

Medarbejderne har været stærkt engageret i og interesseret i forsøgene.

Og det gælder medarbejdere på alle niveauer.

Visse informations- og kommunikationsvanskeligheder har der dog været.

Hvad samarbejdsudvalgene angår er der nogle vanskeligheder, fordi samarbejdsudvalgsstrukturen endnu ikke er blevet tilpasset produkttjenesteorganisationen.

Vi spørger Ole Rendbæk:

Hvor mange færger disponerer DSB over?

Vi har ialt 29 færger, inklusive færgerne »Sjælland« og »Fyn«. »Fyn« er til salg. »Sjælland« er lejet ud til Danmarks Radio. Vi har derfor kun 27 færger til rådighed. Men derudover har vi jo datterselskabet »Dampskibsselskabet Øresund«, og dette selskab har fire katamaraner og en flyvebåd, der sejler mellem København og Malmø.



Rederichef Ole Rendbæk.

Er DSØ 100% ejet af DSB?

Ja. Men tidligere var det et dansk-svensk foretagende. Nu ejes det alene af DSB.

Hvor mange medarbejdere beskæftiger rederitjenesten?

Vi har 3042 medarbejdere eksklusiv de i Øresundsselskabet ansatte.

I. Omsætning

Hvor stor er omsætningen?

Hvis vi ser på omsætningen på bilsiden har vi en omsætning på ca. 800 mill. kr. Disse indtægter hidrører væsentligt fra ruterne: Hals-

skov-Knudshoved, Rødby-Puttgarden og Helsingør-Helsingborg.

Men der er vel også indtægter fra færgerestauranter og kiosker?

Ja. Men dette område sorterer under DSBs Økonomi- og Planlægningsafdeling og er altså udenfor rederitjenestens ansvarsområde. Men jeg kan da sige, at der her er tale om en omsætning på 700-800 mill. kr.

Har rederitjenesten ikke produktansvar for, hvad der transporteres over på skinner?

Nej. Produktansvaret herfor ligger hos henholdsvis passagertjenesten og godstjenesten.

II. Ledelsen

Hvorledes er ledelsen i rederitjenesten bygget op?

I centralledelsen er der rederichefen, endvidere er der chef for en markedsføringsfunktion og en teknisk funktion, der står for teknik og drift.

Endvidere er der en chef for en økonomifunktion, samt et sekretariat. Derudover er der en funktion, med ansvar for Øresundsområdet.

Der er også delegeret beføjelser ud til driftsområder?

Ja. Vi har driftsområde for Øresundsregionen: Helsingør–Helsingborg, København–Malmø og den nye rute Helsingborg–København (der starter 1.6.1986).

Endvidere har vi driftsområdet Nykøbing, som har Rødby–Puttgården og Gedser–Warnemünde overfarten under sig.

Endelig har vi driftsområdet Storebælt, under hvilket de to Storebæltsoverfarter sorterer.

Med hensyn til Kalundborg–Århus overfarten er den, ligesom Kalundborg–Samsø overfarten, under omorganisering til et overfartsområde, der i løbet af 1985 skal lægges direkte ind under rederitjenesten.

Direkte under rederitjenesten hører også overfarterne: Esbjerg–Fanø og Bøjden–Fynshav.

III. Budget

Vil du sige lidt om budget og resultatansvar?

Vi er ansvarlig for et netto-budget, som for det første indebærer de før omtalte 800 mill. kr. i indtægter. Af omkostninger har vi færgeomkostninger på ca. 700 mill. kr. Endvidere har vi et investeringsbudget, som vi også er ansvarlig for.

Har rederitjenesten positivt dækningsbidrag?

Ja. Og hidtil har det været sådan, at det positive dækningsbidrag har kunnet klare også investeringerne. Men det er ikke tilfældet lige i disse år, fordi vi er i gang med de store projekter på Århus–Kalundborg overfarten.

IV. Konkurrence

Rederitjenesten er ude i hård konkurrence?

Ja. Vi har megen konkurrence, f.eks. på Storebælt med vognmandsruten. Og det virker ind på vor prispolitik. Vi møder også hård konkurrence fra de store Kattegatredier og Sydfynsk Dampskibsselskab.

Hvorledes har man imødegået konkurrencen?

Vi har bl.a. måttet imødegå vognmandsrutens lave takster med nogle rabatter for lastbiler på Storebælt. Det har for os givet et mindre provenu på indtægtssiden, end vi havde forventet i 1984.

Nyt materiel kan imødegå konkurrencen?

Det kan det. På Århus–Kalundborg overfarten skal vi jo have nyt færgemateriel. Den første færge kommer til november 1985, den næste til maj 1986.

Hvad forventer man især af de nye færger?

For det første vil passagerfaciliteterne komme op på samme niveau og standard som på intercityfærgerne, og for det andet vil dækskapaciteten for lastbiler fordobles.

V. Danmarksvejen

Hvordan ser rederitjenesten på de nye tiltag omkring Danmarksvejen?

Vi har i dag på Øresund masser af kapacitetsproblemer, fordi Helsingør–Helsingborg overfarten ikke kan udbygges. Når vi i juni 1986 åbner den nye rute fra Helsingborg til København, bliver hele godstogs-trafikken ført derover. Og så bliver Helsingør–Helsingborg overfarten frigivet til lastbiler. Og det er – set ud fra den konkurrencesituation vi står i – stærkt tiltrængt. Det vil betyde, at vi kan få meget mere gods igennem Danmark både på skinner og i transit på landevej.

Udbygges kapaciteten også på Østersøen?

Ja. Fra juni 1986 udbygger vi kapaciteten med en ny dansk færge i helårssejlads udover de færger, der sejler dag.

Alt i alt skulle det give en kapacitetsforøgelse igennem Danmark på skinnesiden med gods på 50%.

Der er også mulighed for at øge lastbiltrafikken i transit.

VI. Forsøg

Man har forsøg i gang med enhedsdrift?

Vi har iværksat et projekt, der kører under navnet enhedsdrift. Det kører som et pilotprojekt bl.a. på de tre intercityfærger.

Og projektet går ud på at delegere budgetansvaret ud til den enkelte færge, sådan at medarbejderne får ansvar for deres egne omkostninger. De får imidlertid ikke indtægterne. Thi indtægterne kan ikke tildeles den enkelte færge. De kommer til overfarten; og man bogfører ikke på de enkelte færger.

Og d.v.s., at medarbejderne på færgen kun får resultatansvar for omkostningerne?

Ja.

Hvor længe har forsøget kørt?

Siden august 1984.

Og det har givet positive erfaringer med hensyn til at delegere resultatansvar ud til medarbejderne. Og færger er velegnede organisatoriske enheder, fordi de er meget afgrænsede og veldefinerede. De problemer, der er, stammer først og fremmest fra, at der er holddrift. Det kan give kommunikationsproblemer. Men de problemer skal vi nok få løst.

VII. Samarbejde

Hvordan fungerer Samarbejdsudvalgene?

Samarbejdsudvalgene ligger i driftsområderne. Det er lidt vanskeligt at koordinere samarbejdsformen og samarbejdsproblemerne, når der ikke i den centrale rederitjense-

ste findes et egentligt samarbejdsudvalg. Vor samarbejdsudvalgsstruktur i DSB er endnu ikke blevet tilpasset produkttjenesteorganisationen, og det letter ikke informations- og kommunikationsproblemerne set fra tjenesteledelsens side.

Men jeg vil dog gerne sige, at vi har et samarbejdsudvalgssystem med driftsområderne, hvor driftsområdechefen er formand for samarbejdsudvalgene. Og de fungerer udmærket.

Fremtiden

Det store problem fremover er vel: Hvad sker der med de faste forbindelser?

Det er det! Men ligegyldigt hvilken løsning, der kommer, er det bedst

at få det endelig afgjort, så snart som muligt.

Vil du til slut sige et par ord om rederitjenestens forhold til organisationerne?

Jeg synes, at vi på mange punkter har et godt og positivt samarbejde med organisationerne.

Vi har en del brydninger i gang omkring vore nye tiltag på omkostningssiden bl.a. vedrørende ændringer i vedligeholdelsessystemer i færgerne. Men jeg føler, at personalet går positivt ind i diskussionerne.

Vi har et kontaktudvalg til de organisationer, der har med søpersonalet at gøre. Her diskuterer vi løbende problemerne, og hvad der skal til for at fremme samarbejdet. Jeg synes, at det går rimeligt godt, slutter Ole Rendbæk.

DSB og DLFs turudvalg

Turudvalg, hvad er det for en størrelse?

Vi er i den senere tid kommet ud for, at selv trænedede tillidsmænd ikke helt var med når vi talte om turudvalg. Det er ikke deres skyld, men nok manglende oplysning om disse udvalg. Jeg vil i det næste prøve at give en orientering om hvilke beføjelser disse udvalg har.

Lad os starte med hvem der sidder i de to udvalg.

Det centrale turudvalg:

Fra DSB, Mtj: Tinsp. Finn Larsen, otktl. H. O. Bødker.

Fra DLF: Næstf. K. H. Christiansen, lkf. J. Østerberg, lkf. B. S. Kristensen, lkf. T. Nielsen.

De lokale udvalg, øst, vest og S-tog:
Øst:

Fra DSB Mtj. Otktl. H. O. Bød-

ker, otktl. S. E. Høggaard, lkm. F. Frikov, lkm. L. K. Hansen.

Fra DLF: Lkf. J. Østerberg, lkf. U. Salmonsens, lkf. V. E. Nielsen.
Vest:

Fra DSB Mtj: Otktl. H. O. Bødker, otktl. F. N. Arbs, lkm. S. J. Jakobsen, mdt. Fa, lkm. J. J. Nielsen, mdt. Ar.

Fra DLF: Lkf. B. S. Kristensen, lkf. T. Nielsen, lkf. O. H. Andersen.

S-tog:

Fra DSB Mtj.: Otktl. H. O. Bødker, ktas. E. G. Nielsen, lkm. B. A. Jensen.

Fra DLF: Lkf. J. Bak, lkas. B. Bondesen, lkas. E. Pedersen.

Som det fremgår i det følgende, er det i de lokale turudvalg, at afdelingerne skal henvende sig hvis de har problemer, eller vil have

rettet noget i turene. Det er mellem de lokale turudvalg, og afdelingerne vi skal have samarbejdet til at fungere. Det er i disse lokale turudvalg, og kun her turene bliver lavet.

Det centrale turudvalg, har for så vidt, intet med det praktiske arbejde at gøre.

Dette udvalg beskæftiger sig kun med det vi kalder de store linier.

Det er samtidig den instans, både de lokale turudvalg og afdelingerne kan gå til med en uenighed.

Det er klart at denne appel ikke skal bruges før alle andre muligheder er forsøgt.

I det næste er begge turudvalgs funktionsbeskrivelser beskrevet. Det er disse retningslinier udvalget skal arbejde efter.

Funktionsbeskrivelse for det centrale turudvalg

Funktionsdefinition

Det centrale turudvalg har med udgangspunkt i AHs Regler om tjenestens tilrettelæggelse (afsnit 5.1.1. § 9) som funktion.

- at virke som samarbejdsorgan mellem DSB og DLF i forbindelse med turplanlægningen.
- at fastlægge forudsætningerne, principper og retningslinier for turplanlægningen.

Funktionsmålsætning

Det centrale turudvalg har til formål:

- at tilvejebringe det overordnede grundlag for fordelingen af arbejdsmængderne med hensyntagen til at de samlede personaleressourcer tilpasses produktionsens omfang og de økonomiske rammer herfor.
- at turplanlægningen sikrer effektiv og rationel ressourceanvendelse (personale og materiel).

Hovedopgaver

Det centrale turudvalg skal:

- forud for en køreplansperiode udarbejde grundlaget for turplanlægningen for lokomotivpersonalet.
- udarbejde forudsætninger, principper og retningslinier for de lokale turudvalg om turudarbejdelsen for den kommende køreplansperiode.
- fastlægge tidsplan for turplanens udarbejdelse.
- behandle og træffe beslutning i spørgsmål, som forelægges af de lokale turudvalg.

Rettigheder og beføjelser

Det centrale turudvalg er beslutende instans i forbindelse med:

- fastlæggelse af forudsætninger, principper og retningslinier for turudarbejdelsen.

- forhold der forelægges til behandling af de lokale turudvalg.

Samarbejde

Det centrale turudvalg skal ved løsninger af sine opgaver søge at etablere de bedst mulige samarbejdsrelationer.

Referat fra møderne sendes til medlemmer af de lokale turudvalg. Kan der ikke i udvalget opnås enighed i et givet forhold, gøres dette til genstand for forhandling mellem DSB (Mtj.) og DLF. Kan der heller ikke her opnås enighed, forelægges så Gdt. (pafd.).

Udvalgets sammensætning

Det centrale turudvalg er sammensat af 2 repræsentanter for DSB (Mtj.) og 4 repræsentanter for DLF.

Udvalget ledes af mtj. som også stiller sekretær.

Funktionsbeskrivelse for de lokale turudvalg

Område Øst, område Vest og område S-tog

Funktionsdefinition:

De lokale turudvalg har som funktion

- at virke som decentrale samarbejdsorganer mellem DSB og DLF i forbindelse med turplanernes udarbejdelse.
- at deltage i udarbejdelsen af forslag til turplaner for den kommende køreplansperiode.
- at godkende det samlede turforslag for en køreplansperiode.

Funktionsmålsætning

De lokale turudvalg har med udgangspunkt i de af det centrale turudvalg fastlagte forudsætninger, principper og retningslinier til formål.

- at deltage i udarbejdelsen af forslag til turplaner som afejer

hensynet til effektiv og rationel ressourceanvendelse (personale og materiel) og til hensigtsmæssig fordeling af arbejdsmængderne.

Hovedopgaver

De lokale turudvalg skal

- deltage i udarbejdelsen af forslag til togkombinationer.
- deltage i sammenstilling af de enkelte togkombinationer i forslag til turplaner for hvert enkelt maskindepot.
- behandle og godkende de udarbejdede turforslag.

Rettigheder og beføjelser

De lokale turudvalg kan inden for de fastlagte forudsætninger, principper og retningslinier udarbejde hvilket som helst turplanforslag, som opfylder funktionsmålsætningen.

Turplaner skal opbygges på de i AH, afsnit 5.1.1. anførte tjenestetidsregler, som alene kan fraviges såfremt alle parter er enige heri.

Samarbejde

De lokale turudvalg skal ved løsningen af sine opgaver søge at etablere de bedst mulige samarbejdsrelationer.

Kan der i udvalgene ikke opnås enighed i et givet forhold skal dette forelægges det centrale turudvalg.

Udvalgenes sammensætning

Udvalget for øst-området er sammensat af 4 repræsentanter for DSB (2 fra mtj. og 2 fra mo Kh) og 3 repræsentanter fra DLF.

Udvalget for vest-området er sammensat af 4 repræsentanter for DSB (2 fra mtj. og 1 fra mo Fa hhv. Ar) og 3 repræsentanter for DLF.

Udvalget for S-togsområdet er sammensat af 3 repræsentanter for DSB (2 fra mtj. og 1 fra mo Kh) og 3 repræsentanter for DLF.

Hurtigbanen der holdes lydisoleret,

Deutsche Bundesbahn bygger i disse år flere nye hurtigbanestrækninger med en sådan sporgeometri, at de muliggør kørsel med hastigheder op til 300 km i timen.

Den længste er strækningen fra Hannover til Würzburg, der bliver 327 km lang, deraf 118 km tunneler og 32 km broer og viadukter. En anden går fra Mannheim til Stuttgart. Dens nye strækning bliver 99 km lang; deraf er 30 km tunneler gennem det nordlige Schwarzwald.

Selv i Rhindalen skal der køres gennem tunneler, skønt terrænet her er ganske fladt og overvejende består af løse sedimenter. Mellem Mannheim og Bruchsal laves der to tunneler, tilsammen med godt 7 km længde. De laves ved udgravning af en »grøft«, hvori der støbes tunneler, dvs. de kommende tunnelers gulv, vægge og loft; derefter overdækkes det hele med jord, hvorpå man kan genetablere marker og haver og dyrke arealet, som om intet var sket. Ingen kan da se eller høre, at der foregår en fantastisk jernbanetrafik i tunneler ganske tæt under rødderne.

Den art tunneler kan laves ganske billigt. – Formålet med dem er miljøbeskyttelse.

I Danmark vil sådanne tunneler

kunne gøre god fyldest som led i den eventuelle fremtidige super-ekspresjernbane direkte mellem Århus og Kalundborg via Røsnæs (og evt. med tiden fortsat helt til København).

Havtunnelstrækningen under Samsøbælt kan udføres af rør, der sænkes ned i en forudgravet »grøft« i havbunden og derefter overdækkes af nogle meter sten og jord. En sådan tunnelkonstruktion ændrer ikke vandgennemstrømningsprofilen.

Tunnelen kan føres i land 1 km øst for Røsnæs Fyr, nærmere bestemt ved »Skansen«. Her føres tunnelen ind tæt under stranden. Terrænet indenfor kysten er lavt og jævnt. Det er bunden af et tidligere sund, som strakte sig tværs over Røsnæs-halvøen. På denne strækning kan der laves en landtunnel lignende de omtalte tunneler for

hurtigbanen i Rhindalen. Landtunnelstrækningen føres gradvis op til terrænniveauet og videre mod nordøst mod øst.

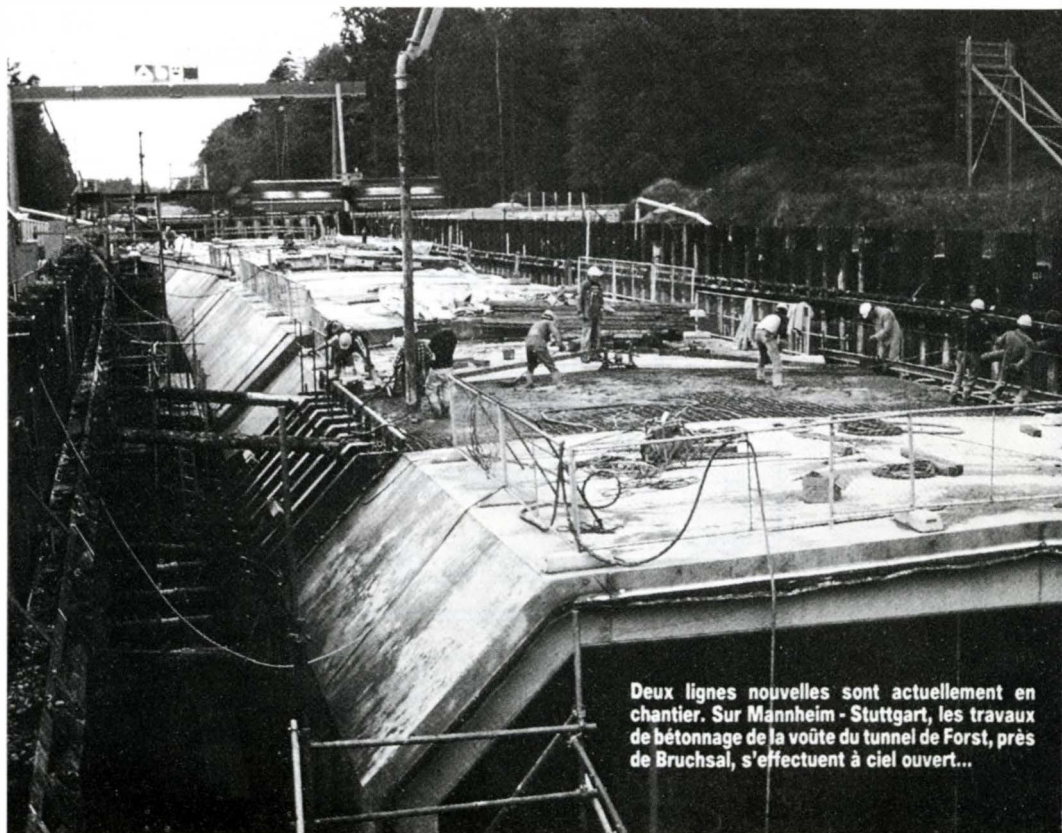
Tunnelen følger Røsnæs' nordkyst i ringe afstand, i det mindste til og under vejen ud til Røsnæs havn, men evt. videre helt til og forbi Aagerup-sommerhusbebyggelsen. Længere mod øst er landskabet så trist, at der næppe kan være grund til at skjule trafik anlæggene.

Hvis banen fremføres i en sådan tunnel, kan den overhovedet ikke ses. Den vil heller ikke virke støjende på omgivelserne. Følgelig kan Røsnæs vedblive at være naturlandskab, tilsyneladende uberrørt af trafik anlæggene.

Danmarks potentielt vigtigste trafik anlæg kan altså føres over eller rettere sagt gennem Røsnæs, her totalt skjult under markerne.

C. E. Andersen.

og som ikke
skæmmer
landskabet



Deux lignes nouvelles sont actuellement en chantier. Sur Mannheim - Stuttgart, les travaux de bétonnage de la voûte du tunnel de Forst, près de Bruchsal, s'effectuent à ciel ouvert...

Deutsche Bundesbahns nye superlyntog

8

Egnet til en hurtigbane- strækning København–Kalundborg

De vesttyske statsbaner har nu afsløret det revolutionerende tog Intercity Experimental, forkortet til ICE, som man har arbejdet på gennem flere år for at kunne præsentere det i forbindelse med de tyske jernbaners 150 års festligheder. Det kan nu bese på en udstilling i Nürnberg.

Tegningerne viser, at det består af 5 vogn- og lokomotivenheder,

der er permanent sammenbygget; i sin helhedsform er det udpræget strømlinieformet. Toget betegnes som type 410.

Det består af to lokomotivenheder og imellem dem tre personvogne. Den ene er dog ikke færdig endnu. På den anden side kan antallet af vogne principielt varieres, endda betydeligt, fordi de nyeste elektrotekniske fremskridt gør det muligt at udnytte den maksimale kraftproduktion over et stort interval af hastigheder. Altså ganske som de nye lokomotiver af type 120

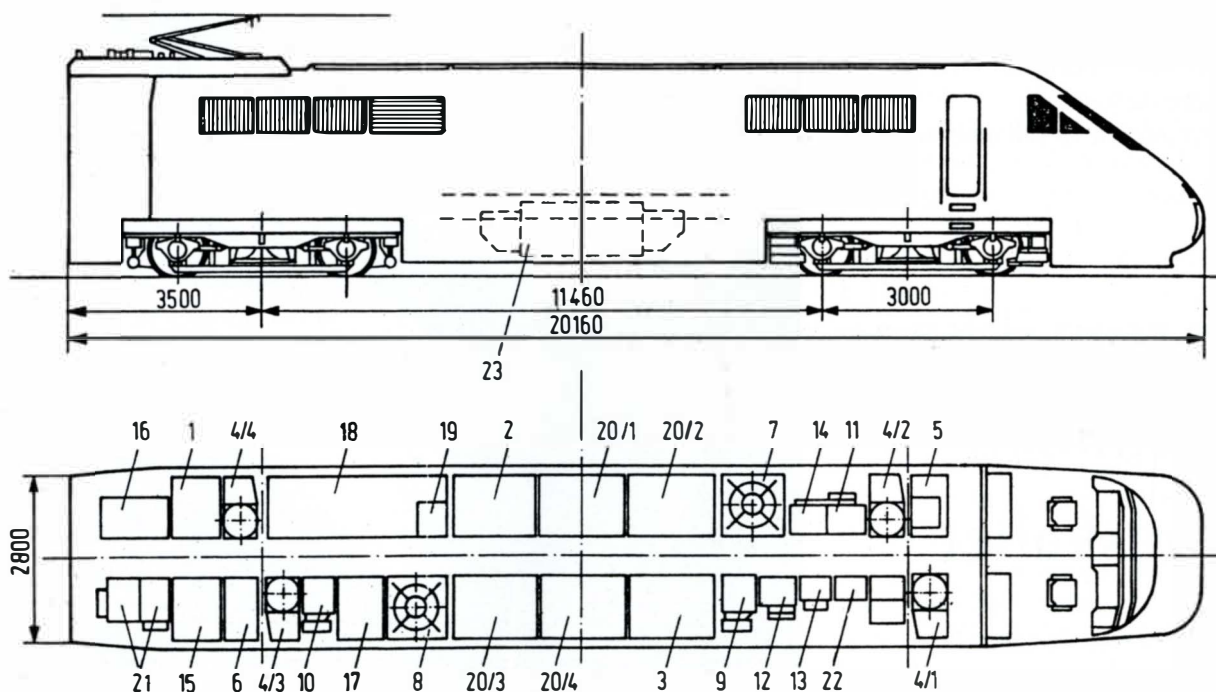
kan udnyttes til enhver service, lige fra supertog for 200 km/t til svære godstog.

Prototypetoget bliver med ialt 5 vogne/lokomotiver ca. 120 m langt. Deraf 20,7 m for hvert af lokomotiverne og 24,3 m for hver af vognene. Bredden er hhv. 3,07 og 2,93 m. Højden er anelig, hhv. 3,82 m og 3,65 m. Totalvægten er knap 200 t. Vognenes vægt er ca. 40 t, men lidt forskellig. Vægten af hvert af lokomotiverne er 78 t. Største akseltryk kan derfor holdes nede under 20 t.

Élément moteur d'extrémité de l'ICE : disposition des appareils

- 1. Alimentation
- 2 - 3. Disjoncteurs
- 4/1... 4. Ventilation
- 5 - 6. Protections des selfs, convertisseur
- 7 - 8. Radiateurs d'huile
- 9 - 10. Redresseurs auxiliaires
- 11... 14 - 15 - 16 - 17. Électronique de commande et de régulation

- 18. Appareillage pneumatique
- 19. Appareillage de climatisation
- 20/1... 4. Redresseurs principaux
- 21. Appareillage de mesures et d'essais
- 22. LZB
- 23. Transformateur



Forsyningsstrømsystemet er $16\frac{2}{3}$ p.s. vekselstrøm og spændingen 15.000 V, som nedtransformeres, ensrettes og omformes til trefaset vekselstrøm, hvis frekvens og spænding ændres til overensstemmelse med det øjeblikkelige behov. Banemotorerne er trefasede vekselstrømsmotorer (drejestrømsmotorer).

Lokomotivet har mange ligheder med type 120. Motorerne er dog ikke nær så kraftige. De kan tilsammen udvikle 2800 kW varigt pr. lokomotivenhed, altså kun det halve af, hvad type 120 kan præstere. Men de kan i korte perioder

præstere op til 4200 kW. Dette er rigeligt til, at toget kan køre med hastigheder op til 300 km under daglige driftsforhold og under prøvekørsler 350, ja måske 400 km i timen.

Allerede i 1986 skal prototypen prøves ved meget store hastigheder på de delstrækninger af hurtigbanen fra Hannover til Würzburg, der bliver færdig først.

Serieproduktionen kommer nok ikke i gang ligestraks. Foreløbig må man slå sig til tåls med type 120. Men der planlægges produktion af type 410-tog i stort antal.

I en række artikler her i bladet er

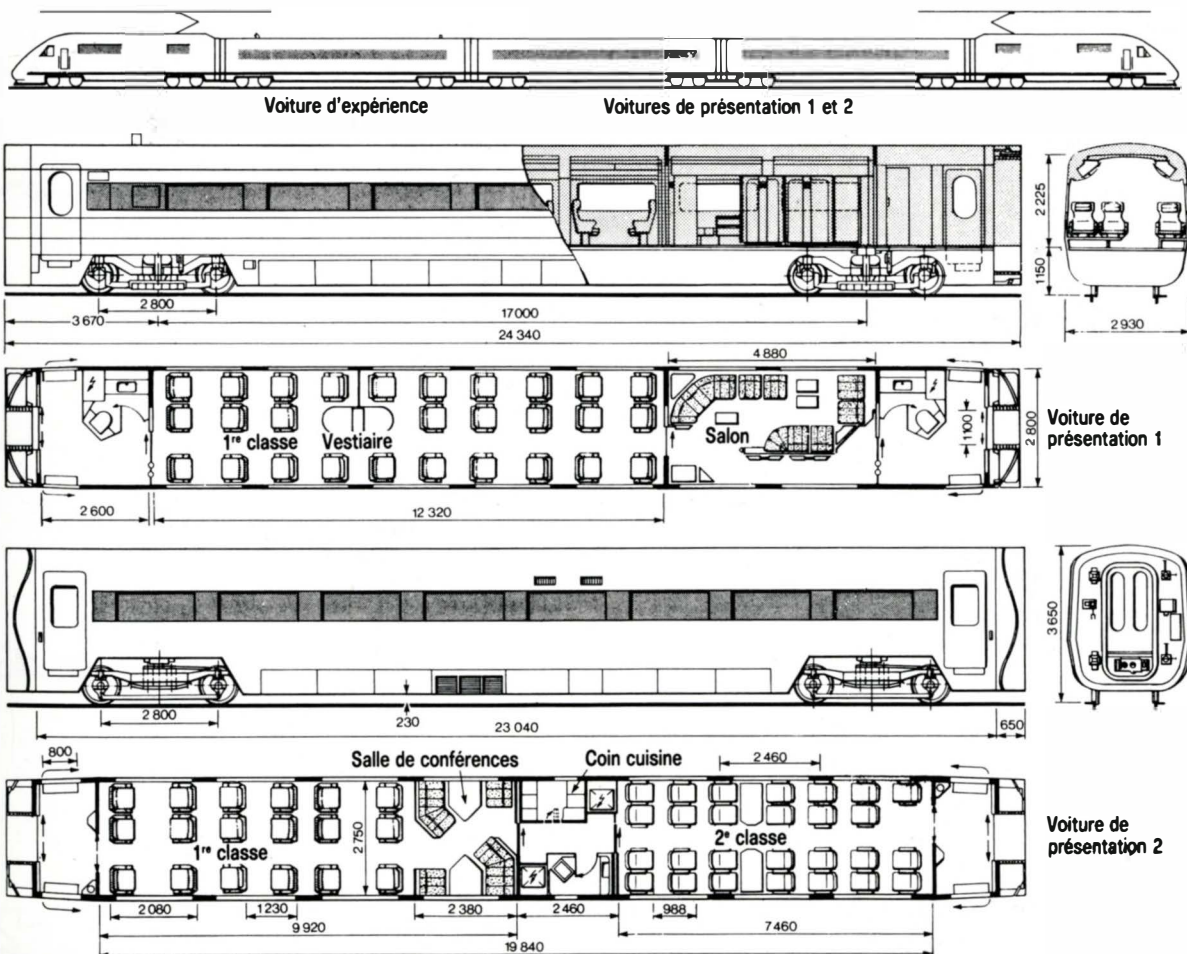
det foreslået, at der skal bygges en direkte bane fra Kalundborg til Århus, og at den helt igennem udføres som hurtigbanestrækning. Den kan senere fortsættes fra Kalundborg til København, overalt med kurveradier over 5 km.

Kombinationen af en sådan bane og de dertil byggede meget hurtige tog vil skabe grundlag for, at tidsafstanden mellem København og Århus kan reduceres til mindre end en time.

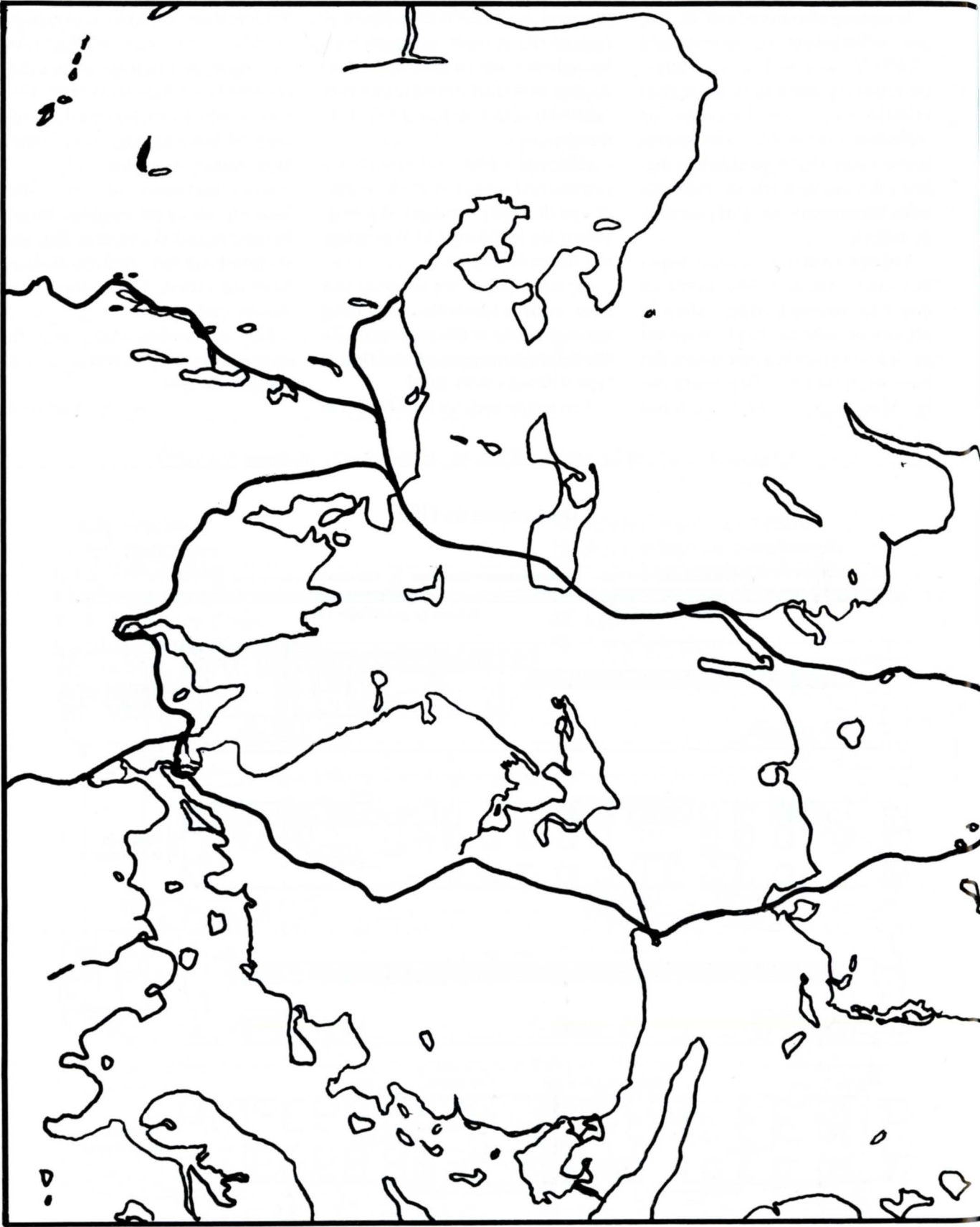
Det kan endda klares med fin driftsøkonomi, navnlig m.h.t. energiforbruget.

C. E. Andersen.

Diagramme de l'ICE



Øst-vest-trafikken i fremtiden:



COI informerer:

Dagen derpå

Med søvngængeragtig sikkerhed lykkedes det Dansk Arbejdsgiverforening at bringe samfundet i en situation, hvor en fredelig overenskomstløsning blev umulig.

Arbejdsgiverforeningen satte sig under hele forhandlingsforløbet tilbage i stolen med korslagte arme i sikker forvisning om, at regeringen ville gribe ind og sikre lave lønstigningstakter ad lovgivningens vej.

Og arbejdsgiverforeningen blev ikke skuffet i sine forventninger til »hjælpen« fra regeringen og den borgerlige side af folketingsalen.

Lovindgrebets lønramme blev så lille, at den vel ovenikøbet underbød det, arbejdsgiverforeningen havde forestillet sig. Og dertil kom lettelser i en række arbejdsgiverbidrag, således at det samlede resultat for arbejdsgiverne er blevet ganske overordentlig gunstigt.

Også fordi den arbejdstidsnedsættelse, som er indeholdt i lovgivningspakken blev så ringe som en time om ugen - og placeret så sent, at den vil blive uden reel økonomisk betydning for virksomhederne i overenskomstperioden.

Derimod forærer den sene placering arbejdsgiverne en taktisk fordel ved overenskomstforhandlingerne i 1987, hvor arbejdstidsspørgsmålet utvivlsomt igen vil blive et af hovedtemaerne.

Regeringen og de borgerlige partier har altså fået deres vilje - i hvert fald i første omgang.

Skal man tro på regeringens og arbejdsgiverforeningens forudsigelser, vil den forventede lave lønudvikling føre til nærmest paradisiske tilstande: konkurrenceevnen over for udlandet vil blive markant forbedret, arbejdsløsheden vil falde, betalingsbalanceunderskuddet over for udlandet vil blive stærkt formindsket og underskuddet på de offentlige budgetter vil blive mindre.

Men det forudsætter rigtignok, at alle forudsigelserne holder stik - herunder navnlig, at virksomhedernes stærkt forøgede profitter bliver investeret i nye arbejdspladser og ikke i stedet havner i lommen på dem, der ejer virksomhederne.

Det forudsætter også, at den afstukne lønramme virkelig holder - og det tror vi ikke et øjeblik på.

Var det hele endt i et forlig - som nødvendigvis også ville have været inden for relativt snævre rammer - ville arbejdspladsernes folk have følt sig forpligtet af det. Regeringen og arbejdsgivernes arrogante facon fører formentlig i stedet til, at man snarere vil føle sig forpligtet til at forsøge at sprænge rammen.

Og det skal nok lykkes, for de stærkt stigende overskud i virksomhederne åbner jo mulighed for det.

Vi vil slå fast, at det i et og alt vil være regeringens og den borgerlige side i folketingets ansvar, at den positive virkning, de mener indgrebet vil få, rent faktisk manifesterer sig.

Om virkningen i den offentlige sektor er to ting at sige.

For det første, at det ikke på nogen måde er blevet taget hensyn til COIs og en række andre organisationers rimelige krav om, at der skulle tages et særligt hensyn til de lavere- og lavestlønnede i den offentlige sektor. Tværtimod bliver den snævre ramme udmøntet helt procentvist. Ved fordelingen af de små midler (0,5 procent af lønsummen), som skal fordeles i det paritetiske nævn, vil vi prøve at råde lidt bod på denne misere.

For det andet må det fastslås, at i samme omfang det lykkes lønmodtagere i den private sektor at bryde den smalle lønramme, vil den offentlige sektors lønudvikling komme til at halte bagud i forhold til den private sektor.

Og det vil kun være et mindre plaster på såret, at det i sidste øjeblik lykkedes TFU at overbevise finansministeren om, at den i overenskomstindgrebet indeholdte reguleringsordning skulle regulere lønnen to gange i perioden.

Reguleringen vil stadig ske med stor forsinkelse og med kun to tredjedele af den i den private sektor konstaterede lønglidning.

Indgreb

Det er efterhånden ingen hemmelighed, at et flertal i folketinget greb ind i overenskomstforhandlingerne og fastsatte de næste to års overenskomster og aftaler ved lov.

Indgrebet skulle samtidig stoppe de igangværende konflikter på det private arbejdsmarked samt forhindre, at det startede på det offentlige område den 1. april.

Det er heller ikke nogen hemmelighed, at det i stort omfang ikke lykkedes. Arbejdsnedlæggelser og blokader, der nu var ulovlige, lammede store dele af samfundet.

Omfanget var af en sådan karakter, at man ikke bare kunne afvise folks forbitrelse med, at det var de samme »ballademagere«, som altid optrådte i den slags situationer.

Arbejdsnedlæggelse eller ej, loven er vedtaget og gælder for de næste to år. Spørgsmålet er så bare, om den kommer til at gælde for alle, d.v.s. andre end de offentligt ansatte.

Udover indgrebet i overenskomstfornyelsen vedtog man en række andre love, der skulle sørge for, at også andre grupper end lønmodtagerne blev pålagt »byrder«.

Fornyelse og forlængelse

Loven siger, at kollektive overenskomster under DAs og LOs område, som er opsagt til den 1. marts 1985, fornyes indtil den 1. marts 1987 inden for en beløbsramme på 2 procent det første år og 1,5 procent det andet år. Beløbsrammen beregnes ud fra den årlige lønsum på det pågældende overenskomstområde opgjort pr. 1. marts 1985.

Kollektive overenskomster udover DAs og LOs område samt det offentlige område forlænges på tilsvarende måde, hvis der ikke inden lovens ikrafttrædelse er indgået en overenskomst.

Det var der nogen, der gjorde, bl.a. bank- og sparekassefunktionærer og med et bedre resultat end de øvrige lønmodtagere.

Loven betyder også, at alle dem, der ikke er ansat under en kollektiv overenskomst frit de næste to år kan få alle de lønstigninger, de kan blive enige med arbejdsgiveren om.

Det gælder også Nationalbankens personale, hvis direktør ellers i tide og

utide belærer befolkningen om landets dårlige situation, der desværre betyder, at der overhovedet ikke er plads til lønstigninger.

Lovens § 11 fastslår, at den ikke gælder for Færøerne og Grønland, men der står ikke noget om Nationalbanken.

For det offentlige område er det fastsat, at lønstigningerne skal være på 1,75 procent det første år og 1,25 procent det andet år. De manglende 0,5 procent skal bruges til at gennemføre de specielle krav, herunder omklassificeringer. Dog således at der kun må bruges 0,25 procent hvert år.

Der kan fortsat ske en regulering af tillæg, der skal give dækning for omkostninger ved arbejdets udførelse ud fra samme retningslinier som hidtil. Hvis man derudover ønsker at forbedre tillæggene, skal denne udgift afholdes inden for rammen af de 0,5 procent.

Paritetisk nævn

Til at fordele de 1,75 procent og 1,25 procent tidsmæssigt inden for hvert overenskomstår samt de 0,5 procent til specielle krav opretter finansministeren tre paritetiske nævn:

- ét for det kommunale forhandlingsområde,
- ét for tjenestemandsområdet i staten, folkeskolen og folkekirken,
- ét for den offentlige sektor i øvrigt

Det er i loven fastsat, at nævnene skal have færdiggjort deres arbejde inden den 15. maj 1985.

Hvis der i nævnene ikke kan opnås flertal om et eller flere spørgsmål, skal der udpeges en opmand, der så træffer afgørelsen.

For tjenestemandsområdet har de fire centralorganisationer hver én repræsentant, og COI er repræsenteret ved formanden Aage Andersen.

Regulering

I perioden 1983-85 blev de offentlige ansattes løn udover de aftalte faste stigninger kun reguleret én gang, nemlig den 1. oktober 1984. Denne såkaldte tilpasningsklausul skulle opfange længelidningen på det private arbejdsmarked, dog kun med 2/3 og på baggrund af Dansk Arbejdsgiverforenings arbejderstatistik.

Hvis der overhovedet kan siges

noget positivt om den nye lov, så må det være om den fremtidige reguleringsordning, der indeholder to reguleringer.

Der skal finde en regulering sted pr. 1. oktober 1985 på baggrund af den gennemsnitlige timefortjeneste for samtlige arbejdere i hele landet *samt* som noget nyt den gennemsnitlige månedsløn for samtlige fuldtidsansatte funktionærer i hele landet.

Den stedfundne lønudvikling på hele det private område skal modregnes den del, der er kommet til udbetaling for offentligt ansatte.

Af det fremkomne resultat udmøntes så 2/3 af dette til de offentlige ansatte, men af bruttolønnen.

Arbejdstiden ned

Endelig indeholder loven en bestemmelse om, at arbejdstiden, tre måneder før udløbet af aftalen, skal nedsættes med en time.

For tjenestemandsområdet betyder det, at arbejdstiden fra 1. januar 1987 nedsættes fra 40 til 39 timer pr. uge.

Lønmodtagere, der har en arbejdstid på 39 timer eller derunder pr. uge, får ikke deres arbejdstid nedsat.

Arbejdstidsnedsættelsen kompenseres på den måde, at i områder hvor lønnen er fastsat som dag-, uge- og månedsløn forbliver denne upåvirket af arbejdstidsnedsættelsen.

Til tidlønningerne gives et generelt tillæg på 2,56 procent, og det betyder for deltidsansatte, at deres løn vil stige, hvis de er på time- eller kvotaløn.

Helhed

Regeringen er af den mening, at indgrebet skal ses som et led i en helhedsløsning, som bl.a. også skal sikre en betydelig tilbageholdenhed fra andre samfundsgrupper.

Om det lige var det, der var i regeringens tanke, da man samtidig med indgrebet fremsatte forslag om et arbejdsgivertilskud af en størrelsesorden på ca. 2 mia. kr., vides ikke med bestemtthed, men som det er fremgået af det senere handlingsforløb er alle ikke enige i den fortolkning af tilbageholdenhed.

Baggrunden skulle også være, ifølge regeringen, at forbedre konkurrenceevnen, hvorimod loven om begrænsning i stigning i avancer og priser skulle

sørge for, at virksomheder og liberale erhverv betalte deres del af kagen.

Forbrugerne har nok allerede opdaget, at enhver virksomhed med respekt for sig selv havde luret fidusen og på forhånd sat priserne op inden konfliktens start.

Loven giver i øvrigt andre muligheder for at hæve priserne, muligheder som lønmodtagerne ikke har med hensyn til deres løn.

Offentlige virksomheder er ikke omfattet af loven, så også her er der frit spil for, at reallønnen yderligere kan få et tryk nedad.

Ekstraskat

Der er også vedtaget en lov om forøget betaling af selskabers overskud, idet procenten er sat op fra 40 til 50 procent.

Allerede inden lovens vedtagelse blev der fra flere sider gjort opmærksom på, at loven der først skulle virke fra og med skatteåret 1986-87 gav mulighed for, at selskaber kunne ændre deres dispositioner, således at beskatningsgrundlaget blev mindre.

For ikke at lønmodtagerne skulle føle sig forbigået, har man også vedtaget en lov om bunden opsparing.

Loven gælder for personer, der ved udløbet af indkomståret 1984 var fuldt skattepligtige, og som ikke var fyldt 67 år inden den 1. januar 1985.

Den bundne opsparing beregnes med 8 procent af den skattepligtige indkomst for 1984, der ligger udover 150.000 kr.

For børn, der er født inden 1. januar 1985, nedsættes beregningsgrundlaget med 6.000 kr. pr. barn, der ikke var fyldt 16 år inden den nævnte dato.

For ægtefæller, der har været samlevede i hele indkomståret 1984, foretages beregningen af den bundne opsparing på grundlag af ægtefællernes arbejdsindkomster og formueindkomster.

Udgør ægtefællernes samlede nettoformueindkomst et positivt beløb, tillægges det den laveste arbejdsindkomst. Medfører tillægget af en positiv nettoformueindkomst, at indkomsten kommer over 150.000 kr., tillægges det beløb, hvormed indkomsten overstiger 150.000 kr., i stedet den anden ægtefælles arbejdsindkomst.

Er den samlede nettoformueindkomst negativ, fradrages den i den højeste arbejdsindkomst. Medfører fradraget af negativ formueindkomst, at indkomsten kommer under 150.000 kr., fragår det beløb, hvormed ind-

komsten er mindre end 150.000 kr., i stedet i den anden ægtefælles arbejdsindkomst.

Den bundne opsparing beregnes af de således opgjorte beløb, der hver nedsættes med 150.000 kr. Den i alt beregnede bundne opsparing fordeles mellem ægtefællerne efter forholdet mellem de skattepligtige indkomster for 1984 nedsat med 150.000 kr. for hver ægtefælle.

Vedtagelsen af denne lov afstedkom også en del protester, herunder at man igen straffede de skatteydere, der ikke i tide havde sørget for at få etableret nogle skattefiduser, der kunne nedsætte den skattepligtige indkomst.

Men lov er lov, og lønmodtageren må de næste to år, trods regeringens løfte om det modsatte, se deres realløn yderligere blive formindsket.

Stigninger

Som nævnt andetsteds vil lønnen stige med 1,75 procent det første år og 1,25 procent det andet år.

Derudover vil der blive to reguleringer, som det af gode grunde ikke er muligt at sige noget om på nuværende tidspunkt.

De allerede fastsatte procenter vil i perioden 1/4-85 - 31/3-87 betyde følgende stigninger i lønnen:

Stedstillægssats III

Skala-trin	Løn 31/3-85	Løn 31/3-87	Stigning i alt	Stigning pr. md.
8	116.863	120.369	3.506	292
14	129.293	133.171	3.878	323
16	133.482	137.487	4.005	333
19	140.472	144.687	4.215	351
21	144.600	148.938	4.338	361
24	151.401	155.943	4.542	378
27	158.757	163.520	4.763	396
31	169.303	174.382	5.079	423
33	174.909	180.157	5.248	437
37	186.830	192.435	5.605	467
41	199.748	205.741	5.993	499
45	216.993	223.503	6.510	542
49	264.848	272.793	7.945	662
53	396.254	408.141	11.887	990

Stedstillægssats IV

Skala-trin	Løn 31/3-85	Løn 31/3-87	Stigning i alt	Stigning pr. md.
8	122.786	126.469	3.683	306
14	136.161	140.246	4.085	340
16	140.703	144.924	4.221	351
19	148.258	152.706	4.448	370
21	152.583	157.161	4.578	381
24	158.932	163.700	4.768	397
27	165.532	170.498	4.966	413
31	174.806	180.050	5.244	437
33	179.649	185.039	5.390	449
37	189.749	195.442	5.693	474
41	300.397	206.409	6.012	501
45	216.993	223.503	6.510	542
49	264.848	272.793	7.945	662
53	396.254	408.141	11.887	990

Nyt fra A-kassen

Omregningssatsen

Den sidste nye omregningssats er i perioden 1. april 1985 til udgangen af september måned samme år beregnet til

kr. 74,36

Omregningssatsen svarer til den af Danmarks Statistik offentliggjorte timeløn inklusive dyrtidstillæg for faglige arbejdere inden for håndværk og industri i hele landet.

Regulering af omregningssatsen finder sted pr. 1. april på grundlag af timefortjenesten i nærmeste forudgående juli kvartal og pr. 1. oktober på grundlag af timefortjenesten i nærmeste forudgående januar kvartal.

Hvis der f.eks. sammen med dagpenge eller efterløn oppebæres pension, skal denne pension modregnes i efterlønnen efter forholdet mellem pensionens størrelse og omregningssatsen.

Normalt udsender vi kassens agitationsfolder »Arbejdsløshedsforsikring - en overvejelse værd« i revideret stand to gange årligt, nemlig pr. 1. april og 1. oktober, når de nye omregningssatser foreligger og når vi kender størrelsen af de regulerede pensioner. På grund af overenskomstforhandlingerne må vi denne gang udsætte udsendelsen af omtalte folder. Når de nye tal foreligger, vil vi snarest muligt genoptrykke folderen.

Korrekt udfyldelse af blanketter

På grund af de derom gældende regler, skal man både ved optagelse i A-kassen og ved en eventuel senere ansøgning om dagpenge, feriedagpenge eller efterløn udfylde flere omfattende blanketter til brug for sagsbehandlingen. De fleste af disse blanketter er fælles for alle A-kasser, hvilket kan besværliggøre forståelsen af de mange indviklede spørgsmål. Det sker at de samme spørgsmål går igen på flere blanketter. Det hænder også, at vi modtager opkald fra medlemmer, der mener at vi allerede har modtaget de pågældende oplysninger fra Dem.

Vi må venligst henstille til vore medlemmer, at man er endog meget omhyggelig med udfyldelsen af samtlige spørgsmål på alle de udleverede blan-

ketter. På grund af gældende regler og de lovbestemte tilsyn med kassens administration af disse, må der ikke udbetales nogen form for ydelse før alle spørgsmål er rigtigt besvaret af medlemmet eller den optagelsessøgende.

Hvis de stillede spørgsmål er mangelfuldt besvaret, skal kassens medarbejdere returnere blanketten eller blanketterne til yderligere besvarelse. Vi erindrer om, at kassen i den mellemliggende periode ikke kan udbetale nogen form for ydelse til medlemmet. Hvis det udleverede eller tilsendte blanketmateriale udfyldes helt i overensstemmelse med de faktiske forhold, inden de afgives til videre behandling i kassen, hjælper man ikke alene sig selv, men også kassens medarbejdere til at sikre en hurtig og rigtig sagsbehandling.

De fleste A-kasseblanketter fungerer som »tro- og loveklæringer«. Såfremt et medlem har afgivet urigtige oplysninger eller fortiet omstændigheder, der er af betydning for retten til dagpenge, eller iværkt mod bedre vidende uberettiget har modtaget dagpenge, skal disse dagpenge tilbagebetales jfr. arbejdsløshedslovens bestemmelser.

Gør et medlem sig skyldig i svigagtige forhold overfor A-kassen, kan arbejdsdirektøren bestemme, at pågældende slettes som medlem af A-kassen eller udelukkes fra dagpengeretten i et bestemt tidsrum.

Klagemuligheder

Ifølge lovens bestemmelser kan medlemmerne klage til arbejdsdirektoratet over en af herværende kasse truffen afgørelse vedrørende medlemsret, kontingentbetaling, dagpengeret, ret til efterløn eller feriedagpenge samt krav om tilbagebetaling af udbetalte dagpenge.

I påkommende tilfælde skal en klage være indsendt til kassen senest 4 uger fra det tidspunkt, hvor medlemmet er blevet gjort bekendt med afgørelsen. Sagen vil derefter blive behandlet på ny og såfremt kassen giver medlemmet medhold i klagen, vil medlemmet modtage meddelelse herom. Hvis kassen derimod fastholder afgørelsen, skal klagen på kassens foranledning indsendes til arbejdsdirektoratet sammen med en udtalelse fra kassen. Medlemmet modtager meddelelse herom.

Arbejdsdirektoratets afgørelse kan indbringes for Ankenævnet for Arbejdsløshedsforsikringen senest 4 uger efter det tidspunkt, medlemmet har modtaget arbejdsdirektoratets afgørelse.

Ankenævnet
Amaliegade 25
1256 København K

Arbejdsdirektøren
Arbejdsdirektoratet
Finsensvej 78
2000 København F

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

Lige siden 1934, da det første seriøse projekt til en bro over Storebælt fremkom, er der fremsat broplaner i stort antal, gennemgående med større og højere brofag over Østre Rende.

I nyere tid har også tunnelprojekter tiltrukket sig stor interesse. De første tunnelplaner fremkom endda længe før de første broplaner; men de forblev papirplaner. Før krigen forstod man ikke at lave sænketunneler på store dybder. Iøvrigt kræver tunneler for biltrafik vældige ventilationsanlæg, som gør dem dyre. Og sådanne tunneler kan ikke gøres særlig lange, hvis

En broforbindelse eller

tre tunnelforbindelser

for tilsammen omtrent

samme pris



de skal kunne afvikle megen biltrafik.

Men de seneste års øst-vest-trafikplaner angår både broprojekter og tunnelprojekter.

Efter krigen er det blevet almindeligt i Alpe-egnene at udnytte de forhåndenværende jernbanetunneler til biltransporterende tog. Derved kan de ekstraordinært komme biltrafikken til gode.

Også skibstrafikken er udviklet. – Der er fremkommet langt større Storebæltsfærger. De er overordentlig driftsøkonomiske. Ja, færgeruten mellem Sjælland og Fyn er blevet den danske stats bedste økonomiske aktiv.

Desuden er der konstrueret større og større handelsskibe, nemlig kolossale tankskibe, som bl.a. transporterer olie mellem verdenshavene og Østersøen.

De må krydse færgeruten over Storebælt på det sted, hvor besejlingsforholdene er allervanskeligst. Derfor krævedes der meget store broer for at sikre, at skibene ikke kolliderer med bropillerne. Dette kan resultere i olieudfyldning. Derved kan det danske indhavsområde komme til at lide uoverskuelige skader.

Alt dette har medført, at broprojekterne er blevet teknisk vanskeligere at udføre; og de er tillige blevet langt dyrere.

Den bro, der for tiden er mest på tale, er nok en højbro over Østre Rende. Den skal udføres som en hængebro med et 1416 m langt hovedfag med 2 jernbanespor og 4 vejbaner.

Hvis denne bro bygges, bliver den verdens største bro. – For tiden er det længste vejbrofag 1410 m; og det længste jernbanebrofag er ca. 550 m. Over Vestre Rende skal der kun bygges en lavbro med ret korte brofag.

Totalprisen for dette brokompleks angives nu at ville blive omkring 10 milliarder kr.

I Japan bygges der nu flere store broer, bl.a. en broforbindelse fra hovedøen Honshu til en af de andre store øer, Shikoku, via øen Awaji.

Den nordlige brosfag bliver 1780 m langt. Den skal have 2 jernbanespor og 6 vognbaner, altså omtrent som den påtænkte Storebæltsbro.

Den bliver verdens største bro. Den bliver også den dyreste. Byggeomkostningerne for hele projektet – altså begge broerne og en kort bane og vej mellem dem – skønnes nu at ville blive omkring 80.000.000.000 kr. – På dette grundlag må man tro, at en lignende bro over Storebælt vil blive meget dyr.

I »ingeniøren« for 25. januar 1985 omtales en plan om en revideret bro over Storebælts Østre Rende. Dens hovedfag skal være lige så langt som den nævnte japanske brosfag, nemlig 1800 m langt af hensyn til formindskelse af farerne ved påsejling af bropillerne.

Denne rekordbro må i hvert fald komme til at koste væsentlig mere end den Storebæltsbro, der blev projekteret for 7–8 år siden. – Måske bliver den lige så dyr som den japanske bro.

Derved ændres problemerne angående bro kontra tunnel.

Tunnelprojekterne kan da komme mere i forgrunden.

En anden sag er, at en hængebro for biltrafik alene kan udføres langt billigere end en jernbanebro. – Det er nu muligt for overkommelige priser at bygge meget lange hængebroer for vejtrafik alene.

Følgelig kan det meget vel blive realistisk at foretrække en tunnel

for jernbanetrafikken og dertil en hængebro for biltrafikken fremfor den kombinerede jernbane- og vejbro.

De kan bygges samtidig eller successivt. I sidste tilfælde bør tunnelen bygges først.

Den kan nemlig tjene både togtrafikken og biltrafikken, idet bilerne kan befordres med jernbanetog.

De biltransporterende tog kan omfatte specialkonstruerede tog for personbilerne og andre for lastbilerne.

Men der kan også konstrueres kombitog, dvs. tog for samtlige rejsende, både dem uden og dem med biler.

Afstanden mellem bilterminalerne ved Korsør og Knudshoved er ikke ret store. Derfor må køretiderne blive så korte, at bilisterne må forblive i bilerne under hele turen, så de må opgive Storebæltskaffen. Men de kan dog betjenes med forfriskninger m.m. fra servicevogne lignende dem, der nu kører i eksprestogsvognenes sidegange.

Iøvrigt kan nogle af togene, både persontogene og godstogene og tillige kombitogene, eventuelt køre ud over tunnelstrækningen, f.eks. helt til Snoghøj-Fredericia.

Togmateriel til en sådan service må indrettes anderledes end det, der kun skal køre korte ture i pendultrafik.

Kombitogene kan eksempelvis laves omtrent som de franske TGV-tog. De kan hver bestå af to halvtog, hver 100–150 m lange, og derimellem indkoblet en anden, lidt længere biltransporterende vognstamme. Herfra kan der være bekvemme overgange til personvognstammernes spise- og siddevogne.

Togenes energiøkonomi

Disse franske tog er meget luksuriøse. – De er også meget hurtige. Det er da nærliggende at tro, at de er meget dyre i drift. Men på den 427 km lange tur mellem Paris og Lyon, der gennemkøres på 2 timer, forbruger det 200 m lange tog kun 7100 kWh. Det svarer til 17 kWh pr. km.

Elektrisk strøm koster ikke ret meget i Frankrig, fordi størstedelen af strømmen produceres i atomkraftværker. I Danmark, hvor strømmen produceres på basis af kul, må man regne med væsentlig mere, vel omkring 35–40 øre pr. kWh. Det svarer til 6 kr. pr. tog km.

Hvis toget beforder 60 biler, bliver det kun til 10 øre pr. bil-km.

Til sammenligning bruger en typisk personbil benzin for ca. 50 øre pr. km.

Det må altså være fordelagtigt, at befordre så stor en del af bilerne som muligt med biltransporterende tog – og tillige at transportere dem med togene så langt som muligt.

Tunneler under Samsøbælt

Under sådanne omstændigheder må man også rette interessen mod andre mulige tunnelforbindelser end den korte Storebæltstunnel.

Man kan således lave en jernbanetunnel mellem Sjælland og Jylland via Samsø.

Den tilsluttende bane over Røsnæs kan føres over eller rettere sagt under det lave land 1–2 km inden for Røsnæs' yderspids, nedgravet som en billig landtunnel. Så kan anlægget ikke ses; og det vil ikke skæmme landskabet.

Den fortsættende tunnelstrækning under Samsøbælt i en stor sydgående bue vil blive knap 18 km lang.

Tunnelstykkerne kan nedlægges i en forud gravet »grøft«, som bagefter overdækkes. Vandgennemstrømningsprofilen vil da ikke blive reduceret.

1970–72 Storebæltsudvalget lod 4 af de store ingeniørfirmaer beregne, hvad sænkettunneler under Storebælt ville koste. Tunneler under både Østre og Vestre Rende udført af stål og beton, tilsammen 15,3 km, ville koste 1540 mill. kr., dvs. ca. 100 mill. kr. pr. km. Kilometerprisen er altså langt mindre for tunneler end for broer i samme linie.

På det grundlag kan man slutte, at en lignende tunnel under Samsøbælt vil koste ca. 1800 mill. kr. samt derudover et par hundrede millioner kr. for landtunnelstrækningen, altså omkring 2 mia. kr. – Men det er altså efter 1972-prisniveauet.

En tilsvarende tunnelforbindelse mellem Asnæs og Samsø vil blive nogle kilometer længere. Alligevel vil den ikke koste ret meget mere.

Samsøbælt-tunnelen – den ene eller den anden – må suppleres med en tilsvarende, knap 4 km lang jernbanetunnel mellem Samsø og Svanegrund. – En bro, evt. med vej, ville blive væsentlig dyrere.

Desuden må der bygges jernbaner over Røsnæs eller Asnæs og over Samsø samt grundene mellem Samsø og Jylland (eventuelt lidt syd for grundenes højeste partier af hensyn til fuglelivet) og videre til Hasselager station på hovedbanen lidt sydvest for Århus, ialt ca. 75 km. Byggeprisen for disse baner vil blive omkring 20 mill. kr. pr. km efter nutidens prisniveau. De vil derfor tilsammen koste omkring 1500 mill. kr.

Denne bane mellem Kalundborg og Århus kan uden synderlige

ekstra omkostninger udføres som hurtigbane for 200–300 km/t.

Den kan få umådelig stor betydning, dels fordi dens befolkningsmæssige opland er meget stort, og dels fordi rejsedistancerne mellem Sjælland og Midtjylland kan reduceres overordentlig meget.

Da det vil blive muligt at køre meget hurtigt på hele banestrækningen fra Kalundborg-området til Århus-området, kan rejsetiden komme ned på mindre end en time.

Det jyske banesystem kan endda udbygges yderligere med en kort forbindelsesstrækning mellem Odde og Horsens.

Resultatet vil da blive, at der etableres to hurtigbanestrækninger mellem Sjælland og Jylland, nemlig fra Kalundborg til Århus og fra Kalundborg til Horsens – i supplement til strækningen fra Korsør til Fredericia. – Det hele kan etableres for udgifter, som ikke bliver væsentlig større end dem, en Storebæltbro alene over Østre Rende vil koste.

Med dem vil alle Danmarks hovedlandsdele blive knyttet nøje sammen.

Derved sammenknyttes også næsten hele Danmarks befolkning. Det gælder både dem, der nu ønsker at få en fast Storebæltforbindelse, og kun den, og tillige dem, der nu tværtimod ønsker at undgå broen i den sydlige perifer forbindelse, fordi den vil gøre Danmark endnu mere skævt i trafikal og økonomisk henseende og derved belastte Midt- og Nordjylland økonomisk.

Med forbindelser både via Storebælt og Samsøbælt vil næsten alle Danmarks beboere blive trafikbetjent fuldt tilfredsstillende.

Carl E. Andersen.

Arbejdsglæde og teknologi

Af Tage W. Jensen

14

Ny teknologi er som lykkeposer: Først når køberen/brugeren fatter posens indhold, afsløres blandings plus- og minussider. Den oversete eller tilsidesatte og lidt svært definérbare *arbejdsglædefaktor* er en af de alt for ofte forekommende minussider. Lad os eksempelvis se på arbejdsglædemulighederne på et almindeligt felt – selvbetjeningsbutikken, det amerikanske døbte *supermarket*.

Ideen opstod nemlig i USA's landdistrikter, hvor beboere i forholdsvist tyndt befolkede egne kun skulle søge til *the general store*, den alt sælgende købmandsbutik i distriktets lilleby, for at få dækket familiens materielle behov fra vugge til grav. Gratis medfulgte egnens nyeste sladder, nationens sidste rygtemodel eller blot en selskabelig sludder over eller foran disken, hvor varmen fra den bredvornede jernovn var et vintertrækplaster. Altså ikke meget afvigende fra en dansk, blandet landhandel på cirka samme tid.

Men prøv nu – med overblikket i behold – at omplante dette amerikanske distriktbutikprincip i dets moderne supermarket-form til nutidens og specielt danske forhold, som faktisk skete. Billedet, vi så ser, er dette: Specialforretninger i jævnt (for)svindende antal formår at fastholde dele af markeds-»fronten« imellem kvarterernes supermarkeder (her indsættes lige det bløde, danske »d« i ordet for at vise flaget), fordi der som regel ligger/lå en specialbutik i nærheden af bopælen – og de bedste af disse butikker overlever. Korte geografiske afstande hører jo til vort lands særpræg.

Supermarkedprincippet, der i voksende grad bygger på hastigt udviklet teknologi, lægger op til dels et andet arbejds- og kundemil-

jø, dels et andet kvalitetsniveau – især når vi også tager udviklingens øjensynlige slutprodukt i betragtning, automatbutikken.

Inden for hver enkelt varekategori kan end ikke det største supermarked – det kommende *hypermarked* – hamle op med tilsvarende specialbutiks vareudvalg. Om vort behov er en god pibe og ditto tobak eller et stykke ost, »der smager af noget«, kan specialbutikken tillige levere en bedre vare. Netop ost er lærerig som sammenligningsemne, for selv om det er til at bære, hvis man kommer hjem fra »superen« med et stykke Danablu, hvor skimmelostsvampene ved nærmere øjesyn ta'r den med ro – dvs. det lækre blå-grønne i osten glimrer mest ved sit fravær – er ost en vare, hvis behandling og opbevaring til salgøjeblikket er afgørende for varens kvalitet. Den faglærte ekspedient i ostespecialforretningen har tid og kvalifikationer til at give kunden smagsprøver og korte, saglige foredrag/gode råd om »den levende vare«, som en oftest ufaglært, men lige så velmenende supermarkedassistent også kunne have gavn af. Underforstået: Dersom supermarkedassistenten får ostesaglige spørgsmål fra kunden, bliver assistenten som regel kunden korrekte svar skyldig. Det er synd for kunden – men det er mere synd for assistenten, for her er vi ved selve sjælen i arbejdsglædefaktoren, der betyder så meget for mennesket: ansproingen og udnyttelsen af personlig evne og dygtighed. Teknologer derimod taler ligefrem om »nødvendig de-kvalificering af personale«.

Mennesket »skal« gøres lidt dummere til ære for maskiner og systemer! I »informationssamfundet« tilmed! Måske mener fortalene »de-informationssamfund«?

Supermarkedfordelene halter altså for det første i kvalitetskriteriet. Kunden vænnes – og vænner sig – i dette tilfælde til ensartede, plastsvøbte ostestykker i frysedisken og sluger samtidig en kvalitetsforringelse. Sådanne listes også andre små kvalitetsforringelser »ned« via selve supermarkedprincippet.

For det andet: Den tidsgevinst og arbejdslettelse, supermarkedkunden teoretisk får ved at kunne hente næsten alle dagligvarer på ét sted, går tit fløjten i kasseslusens kø. Og det navnlig ved spidsbelastninger abnormt hårdt pressede og træk-omsuste kassepersonale med arme og ben i bevægelse som kød- og blodforlængelser af kasseapparatet kan allerede nu »se skriften på væggen« om den automatiserede butiks ankomst – butikteknologiens slutprodukt.

Automatbutikken kan beskrives som ét stort, arkitektonisk åndsforladt lagerrum med fuld-automatiserede kassesluser. Kunden sætter selv varerne foran den elektroniske vare- og prislæser og betaler det elektronisk viste totalbeløb kontant eller ved elektronisk bankkontoforbundet købekort. Centraliseret tv-overvågning bemandede af en kassekontrollant skal sikre, at alle kunder husker at betale for alt i kurvene.

Automatbutikken kan endvidere bygges således, at man bestiller de emballerede varenumre hjemme fra boligens telefon- og computeranlæg, varerne bringes til kundens adresse med »rørpost«teknologi. Denne vision på lidt længere sigt er faktisk »kun« spørgsmål om apparatur, arkitektur og en vis »byfornyelse«. Faktum er, at på amerikanske og engelske arkitekters tegneborde ligger i skrivende stund boliger, hvor



M85

– Deres læge skriver i sin udmærkede henvisning til mig, at De siger, det kniber med arbejdsglæden, fordi De føler Dem som et kasseovervågnings-tv . . . hvad mener De i grunden med det, hr. Guldregn?

hjemmecomputere, video- o.a. skærme er indbygget i boligens vægge lige som garderobeskabene. Færdigt arbejde.

Summa summarum:

Borte bliver specialbutikkens større udvalg, bedre varer, tiltalende, ja, ofte lidt spændende atmosfære, aroma og levende, branchekyndige betjening, kort sagt godt arbejds- og kundemiljø. Borte bliver også detailområdets vigtigste reklamemiddel – det lokkende, karakteristisk dekorerede (i daglig tale, »pyntede«) butikvindue. Læg mærke til, at supermarkedvinduer allerede nu er helt eller delvis blændede, som om foretagendet vender ryggen til kunderne ved ikke at give mindste købsidé. Borte bliver jobs på butik-, reklame- og transportfelter.

Det er let at forestille sig, at arbejdsglæden hos automatbutikkens vareopstillere og kassekontrollpersonale i skrabe, dagslysfattige lokaler vil kunne beskrives i telegramstil og på minussiden. Der er dog sikkert rent teknisk intet i vejen for, at også opstillere og kontrollanter vil kunne »undværes«. En negativ trøst.

Supermarkedideen, der altså spirede naturligt frem af bestemte geografiske og sociologiske forhold – miljøet omkring USA's general store – blev bare direkte importeret andre steder, specielt for Danmarks o.a. små landes vedkommende til væsentlig mindre forhold, hvor princippet nuværende og fremtidige muligheder for at avle ægte arbejdsglæde er små. Dertil må føjes det temmelig hårrejsende, at rationaliseringsgevinsten – det, forretningen sparer dels på lønkontoen, dels i forskellig omfang på ikke-traditionel butikindretning, tilsammen formålet med ny butikteknologi – bliver geninvesteret i endnu mere (arbejds-kraft)besparende teknik, som tendensen viser. Så vi nærmer os tilstande via miljø- og produktforringelser samt arbejdsstyrkens de-kvalificering hvor det, mennesket oplever som jobtilfredshed, bliver væk i systemet og el-kredsløb, dermed også ægte arbejdsglæde, som ikke bør forveksles med blot frisk omgangstone på arbejdspladsen.

Tendensen er overbevisende klar nogle steder. Eksempel: I en

ny engelsk undersøgelse bliver erhvervsfolk spurgt, om de vil bruge overskud fra rationalisering til »at skabe flere arbejdspladser«, som talemåden hedder, eller til »mere teknologi«? Erhvervsfolkene svarer uden indpakning ja til det sidste! Én understreger fedt: »Vi ansætter ikke nye folk simpelt hen fordi vi har ikke brug for det«.

Sådan afslører teknologiudviklingens følger – alene på butikfeltet – »lykkeposernes« indhold af små, mere eller mindre smart indpakkede »alarmklokker«. For fremtidig arbejdsglæde og livskvalitet må alarmen ikke drunke i indpakningspapirets raslen.

UDLANDET I —GLIMT

● ENGLAND's statsbaner (BR) skal nu afgive ordre på 1500 nye lokomotiver, levering over 15 år. Bjerne overvejer at købe amerikanske lok, fordi »de kræver færre værkstedstimer«, erklærer BR. Erklæringen har vakt røre i britiske lokfabrikkredse, der forudser tab af mange jobs, hvis kæmpeordren går til udlandet og nævner, at den »ny generation britiske lok kan måle sig med ethvert udenlandsk lok«.

Den gode nyhed er, at der bestilles 1500 nye lokomotiver.

● UNGARN's statsbaner (MAV) venter 300,000 t mindre 1985-godsmængde p.g.a. personalemangel, på- og aflæsningsforsinkelser samt lok- og vognmangel (reservedelsmangel).

Så alle er forberedt.

Originaler?

16

Originaler er enere, og enere er genier; skal man tro på det man skriver i kryds og tværsopgaver. Når man imidlertid i folkemunde, benytter ordet original, har det tit en odiøs betydning; man hentyder hermed til en skør skid.

De af jer, der har holdt ørene stive, når »dampbisserne«, byttede nostalgiske erindringer, kan næppe ha' undgået at ha' erfaret en del, om de gamle damporiginaler.

En af dem i så, ikke ka' ha' undgået at høre om, er lokomotivfører Christiansen, også kaldet »Donkraften«. Han var ikke særlig populær, bl.a. kneb det for ham, at enes med fyrbødere og aspiranter, hvilket resulterede i, en omfattende udskiftning af samme, og det hjalp jo ikke til med, at øge hans popularitet.

Jeg (undertegnede) kom da også ud at køre med – eller nogen ville måske sige op at køre med »Donkraften«, og da jeg aldrig har haft tilbøjelighed til at blive forudindtaget p.g.a. andres udtalelser, fik jeg da også hurtigt et godt forhold til min nye makker; det viste sig nemlig, at der bag den brovte grove optræden, faktisk befandt sig et godt menneske; en original i ordets rette betydning, og i det følgende, vil jeg prøve at beskrive den situation der bragte mig på tanken om, at originalen »Donkraften«, også var noget af et geni.

Solen var lige stået op, vejret var dejligt, jeg bevægede mig ned af trappen fra omklædningsrummene på Gb Mdt. Nede i mødegangen, hvor vi indskrev os i protokollen, stod en flok aspiranter, der skulle i værkstedet; da de så mig, var der straks en der spurgte »hvem kører du egentlig med for tiden Baf?«, velvidende, at »Donkraften« var lige i hælene på mig. »Jeg kører med »Donkraften«, svarede jeg

promte, det begyndende fnis, forstummede til en forventningsfuld tavshed, da »Donkraften« i det samme trinede frem (der var ingen tvivl om, at alle havde forventet et raserianfald hos Christiansen, så skuffelsen må ha' været stor, da deres lidt ondsksfulde anslag mod vores gode makkerskab, slog fejl). Ho-ho! »Donkraften«, det er sku' mig, sagde Christiansen, og så diffilerede vi forbi den måbende flok.

Hans – »Donkraften«s kørsel var også noget speciel, og kan måske nok ha' forskrækket en og anden ikke helt habil fyrbøder; det var helt over på »knasten« med håndtaget, og der blev det så stående, indtil et evt. friløb eller standsning; men han brugte ikke meget brændsel af den grund; han trak nemlig styringen op, så der var altid et passende slag i fyret, og dermed et ringe damp- og vandforbrug.

Mask. hed S. 722-toget, en dobbelt Hillerød. »Vi kører baglæns ho.ho«, jeg gloede desorienteret, hvad mente han? »Donkraften« vinkede mig over til sig, pegede, og ganske rigtigt, styring (der selvfølgelig var forkert reguleret) stod faktisk på den forkerte side af nulpunktet, ho-ho – så billigt har du vist aldrig kørt før«. Da vi kom hjem til remissen, lå der nogle rester fra en maltrakteret togvogn; da »Donkraften« så det, blev han straks interesseret »hør Lassen, du er jo i bil; er du ikke?« Jeg bekræftede spørgsmålet. »Ka' du så ikke lige hjælpe mig hjem med de her træstumper?« Det havde jeg da ikke noget imod; så efter endt omklædning, kørte jeg med Christiansen hjem til hans bopæl. Jeg hjalp ham med at bære træ og finerstumperne op på ejendommens loft; men da vi passerede anden sal (tror

jeg nok), lækkede han lige døren på klem ind til sig selv, og råbte »så ka' du godt sætte kaffen over, vi får gæster«.

Det er mit værksted! »Donkraften« pegede stolt ind ad døren til pulterkammeret, det er heroppe jeg bygger dem – altså violinerne – det er det jeg ska' bruge træet til. Der var lidt rodet; men det var trods alt imponerende, at denne mand stod heroppe og byggede musikinstrumenter. Efter at have forklaret lidt af proceduren, pegede han på en spand, og sagde »det er den jeg pisser i«. Jeg tænkte, nu kender jeg ham igen, »ja, altså det er jo pis, jeg lægger træet til blød i – der er et eller andet i urinsyren, der gør at træet blir mygt! Jeg tyggede lidt på den forklaring, medens vi gik ned til det ventende kaffebord.

Ferne fra eventyrets verden kunne næppe være mere yndefuld og sød, end den nydelige hvidhårede dame, der tog imod os; bordet var dækket flot op, med en skindende hvid damaskdug, med sirlige kunstbroderede rosenkranse, der var ingen tvivl om, at det nye kaffestel var kommet på bordet, i blandet yndige krystalskåle, med hjemmebag; jeg ku' godt tænke mig at nyde dette traktement, men først blev jeg tvunget til at se, hvad fru Christiansens mand havde frembragt; hvilket bl.a. bestod i at beundre nogle »naive« malerier, høre på hans kunnen med violin, og hans virtuositet på kontrabassen – altsammen selvbygget (off kurs). Ikke så lidt imponeret, satte jeg mig så endelig til bords, medens jeg tænkte (tja, der ka' man se – det er jo li' godt fandens til ka'l ham); men i det samme kom omtalte Christiansen ind, trak en stol skråt ud fra spisebordet, satte sig med skrævende ben og lagde albuen på

Efter at have læst John B. Jacobsens gode og saglige indlæg, der samtidig var en øjenvidne beretning om ovenstående, finder jeg at J. Bech Olesens indlæg er helt malplaceret.

Kom i tanker om følgende historie:

Et jagtselskab aftalte, før de gik ind i den store skov, at dersom nogen for vild, skulle vedkommende skyde 3 skud op i luften, så var det lettere at komme til undsætning.

En Århusianer for vild, og fyrede 3 skud af.

Da der var gået ½ time uden nogen viste sig, fyrede han 3 skud mere, og sagde derefter: »Nu vil jeg håbe de snart finder mig, for nu har jeg ikke flere pile.«

Det er ikke småting disse blokadevagter får skudt i skoene: Hærværkmænd, simple ballademagere, pøbel, gadens parlament, mere eller mindre professionelle uroma-

bordet, medens han fortsatte sit fordrag om det kgl. kapel m.m., hvor han havde medvirket som vikar. Det der sådan set bragte mig ned på jorden igen, angående »Donkraften« var, at da han aldrig brugte kittel på lokomotivet, og sjældent skiftede uniform, hvori han kørte til og fra remissen – kunne det jo ikke undgås, at omtalte beklædning, så'n hen ad vejen blev lidt nusset; og samme uniform sad han nu og drak kaffe i, så der hvor han havde sin albue, var dugen samt broderiet mildest talt lidt udviskede, og så tænkte jeg, at nu kender du ham igen.)

Jeg kunne berette en hel del mere, om omtalte salig Christian- sen; men jeg vil holde mig til det her skrevne; idet jeg i erkendelse af, at jeg nu selv er en af de gamle

gere o.s.v. Akurat samme ord, der bruges i den borgerlige presse, som alt for mange lønarbejdere som os, sluger råt.

Selvfølgelig må Kh blande sig i en anden etats arbejde. Især når der gøres noget ubesindigt. Der er som bekendt brådne kar i alle lejre, nogen vil gerne banke alt og alle, også set i lyset af deres politiske opservant, medens andre har fuld forståelse for, hvad der foregår.

Jeg deltog også i en demonstration, mod de borgerliges overgreb på os, og kom til at gå ved siden af 2 politibetjente, de ville også markere at de var meget utilfredse med tilstandene.

Efter demonstrationen gik nogle Punkere amok, de var ikke venstrefløjelementer, som Olesen har meget imod, men Guro tilhængere fra højre. Men hvorfor skete disse blokader, arbejdsnedlæggelser og demonstrationer?

originaler; håber, at I vil erkende min egen og »Donkraften«s genialitet!

Med kollegial hilsen
BAF

NB. I halvtresserne og før den tid, var det med at sige De til den herre lokomotivfører; så det at være dus med selveste »Donkraften«, var i sig selv en sensation; men det kommer vel af, at jeg er eller var næsten li'så grov som han selv.

Knasten var det ypperste punkt på skalaen, når der sku' lukkes op for dampregulatoren, og det var meget brugt »blandt fyrbødere og aspiranter« at række lokoføreren eftersynshammeren, når denne tilsyneladende ikke ku' få håndtaget langt nok over – hvers'go' slå knasten af makker.

BAF

Som bekendt førte Socialdemokratiets teser om classesamarbejde til, at vi i 1972, med brask og bram skulle ind i EF.

Siden dengang er f.eks. en LO arbejders realindkomst blevet forringet med ca. 15%, endnu hårdere nedgange er der sket på FTF og CO området, de offentligt ansattes realindkomst er forringet med op til 25%.

I samme tidsrum er kapitalejernes realindkomst steget op til 25%. Alene i årene 1980–84 voksede profitindkomsten fra 70 milliarder til 142 milliarder. Alene i Schlüter regeringens tid, 1983–84, var væksten på 43 milliarder.

Men det indgreb, regeringens partier, med det radikale halehæng, gennemførte overfor samtlige lønarbejdere i det private og den off. sektor sidst i marts, blev det der slog hovedet på sømmet.

Regeringen blev mødt med en bølge af strejker og protester, hvis lige man ikke har set i en menneskealder.

Indgrebet er det hidtidige højdepunkt i borgerskabets asociale omfordelingspolitik, og blev bragt til udførsel med en arrogance og magtfuldkommenhed, som måtte fremkalde dyb harme, såvel hos de private som de off. ansatte.

Der blev aldrig tale om egentlige forhandlinger.

Den borgerlige regering forsøgte på denne måde, sammen med arbejdsgiverne, at smadre processen omkring de frie overenskomstforhandlinger, og kun de meget stærke reaktioner fra arbejdspladserne efter indgrebet sikrede, at det frie forhandlings- og aktionssystem overlevede.

De omfattende protestdemonstrationer og strejker kom som en ubehagelig overraskelse for den borgerlige blok.

(Fortsættes side 19)

		ÅRSLØN OG MÅNEDSLØN I ALT EFTER STEDTILLÆGSSATS					
løn- art	skala- trin	I	II	III	IV	V	VI
Årsløn	8	115.621	116.900	118.908	120.917	122.925	124.934
Md.løn	8	9.635,08	9.741,67	9.909,00	10.076,42	10.243,75	10.411,17
Årsløn	9	117.583	118.894	120.952	123.011	125.069	127.128
Md.løn	9	9.798,58	9.907,83	10.079,33	10.250,92	10.423,42	10.594,00
Årsløn	10	119.599	120.942	123.052	125.162	127.272	129.382
Md.løn	10	9.966,58	10.078,50	10.254,33	10.430,17	10.606,00	10.781,83
Årsløn	11	121.180	122.557	124.719	126.882	129.045	131.208
Md.løn	11	10.098,33	10.213,08	10.393,25	10.573,50	10.753,75	10.934,00
Årsløn	12	123.309	124.719	126.936	129.154	131.370	133.587
Md.løn	12	10.275,75	10.393,25	10.578,00	10.762,83	10.947,50	11.132,25
Årsløn	13	125.495	126.942	129.215	131.487	133.759	136.032
Md.løn	13	10.457,92	10.578,50	10.767,92	10.957,25	11.146,58	11.336,00
Årsløn	14	127.742	129.225	131.555	133.885	136.215	138.544
Md.løn	14	10.645,17	10.768,75	10.962,92	11.157,08	11.351,25	11.545,33
Årsløn	15	130.050	131.571	133.959	136.348	138.736	141.124
Md.løn	15	10.837,50	10.964,25	11.163,25	11.362,33	11.561,33	11.760,33
Årsløn	16	131.810	133.369	135.818	138.267	140.717	143.165
Md.løn	16	10.984,17	11.114,08	11.318,17	11.522,25	11.726,42	11.930,42
Årsløn	17	134.247	135.845	138.356	140.867	143.378	145.889
Md.løn	17	11.187,25	11.320,42	11.529,67	11.738,92	11.948,17	12.157,42
Årsløn	18	136.751	138.390	140.965	143.540	146.116	148.690
Md.løn	18	11.395,92	11.532,50	11.747,08	11.961,67	12.176,33	12.390,83
Årsløn	19	138.611	140.290	142.931	145.571	148.212	150.853
Md.løn	19	11.550,92	11.690,83	11.910,92	12.130,92	12.351,00	12.571,08
Årsløn	20	140.539	142.263	144.970	147.678	150.386	153.093
Md.løn	20	11.711,58	11.855,25	12.080,83	12.306,50	12.532,17	12.757,75
Årsløn	21	142.699	144.423	147.130	149.838	152.546	155.253
Md.løn	21	11.891,58	12.035,25	12.260,83	12.486,50	12.712,17	12.937,75
Årsløn	22	144.927	146.651	149.359	152.066	154.774	157.482
Md.løn	22	12.077,25	12.220,92	12.446,58	12.672,17	12.897,83	13.123,50
Årsløn	23	147.356	149.028	151.657	154.285	156.914	159.543
Md.løn	23	12.279,67	12.419,00	12.638,08	12.857,08	13.076,17	13.295,25
Årsløn	24	149.871	151.496	154.051	156.605	159.159	161.713
Md.løn	24	12.489,25	12.624,67	12.837,58	13.050,42	13.263,25	13.476,08
Årsløn	25	152.445	154.019	156.493	158.968	161.443	163.917
Md.løn	25	12.703,75	12.834,92	13.041,08	13.247,33	13.453,58	13.659,75
Årsløn	26	155.080	156.599	158.989	161.377	163.767	166.155
Md.løn	26	12.923,33	13.049,92	13.249,08	13.448,08	13.647,25	13.846,25
Årsløn	27	157.776	159.238	161.536	163.833	166.131	168.429
Md.løn	27	13.148,00	13.269,83	13.461,33	13.652,75	13.844,25	14.035,95
Årsløn	28	160.536	161.936	164.136	166.336	168.536	170.735
Md.løn	28	13.378,00	13.494,67	13.678,00	13.861,33	14.044,67	14.227,92
Årsløn	29	163.361	164.695	166.791	168.886	170.981	173.077
Md.løn	29	13.613,42	13.724,58	13.899,25	14.073,83	14.248,42	14.423,08
Årsløn	30	166.252	167.516	169.500	171.485	173.470	175.454
Md.løn	30	13.854,33	13.959,67	14.125,00	14.290,42	14.455,83	14.621,17
Årsløn	31	169.211	170.399	172.265	174.133	175.999	177.865
Md.løn	31	14.100,92	14.199,92	14.355,42	14.511,08	14.666,58	14.822,08
Årsløn	32	172.241	173.348	175.089	176.831	178.572	180.313
Md.løn	32	14.353,42	14.445,67	14.590,75	14.735,92	14.881,00	15.026,08
Årsløn	33	175.339	176.363	177.970	179.578	181.186	182.793
Md.løn	33	14.611,58	14.696,92	14.830,83	14.964,83	15.098,83	15.232,75
Årsløn	34	178.512	179.445	180.911	182.378	183.843	185.310
Md.løn	34	14.876,00	14.953,75	15.075,92	15.198,17	15.320,25	15.442,50
Årsløn	35	181.758	182.595	183.912	185.228	186.545	187.863
Md.løn	35	15.146,50	15.216,25	15.326,00	15.435,67	15.545,42	15.655,25
Årsløn	36	185.080	185.816	186.974	188.132	189.290	190.449
Md.løn	36	15.423,33	15.484,67	15.581,17	15.677,67	15.774,17	15.870,75
Årsløn	37	188.479	189.109	190.099	191.089	192.080	193.070
Md.løn	37	15.706,58	15.759,08	15.841,58	15.924,08	16.006,67	16.089,17

Over 0,5 mia. kr. til pensionisterne
ATP udbetaler nu pension og bonus til 335.000 pensionister. De samlede udbetalinger til pensionisterne var i 1984 godt 0,5 mia. kr.

Alle pensionister får fra 1. januar 1985 udbetalt en ekstra bonus på 4 pct. af den hidtil udbetalte pension og bonus. Den lønmodtager, der i dag fylder 67 år, og som har været i fuld beskæftigelse siden ATP-ordningen trådte i kraft i 1964, vil få godt 4.700 kr. årligt i pension og bonus. Den samlede opsparring, der ligger til grund for denne pension, er på ca. 10.000 kr. Heraf har lønmodtageren selv betalt en trediedel.

Kontoudtog til alle medlemmer

I slutningen af 1983 er der påbegyndt udsendelse af kontoudtog til alle ATPs medlemmer. Udsendelsen strækker sig over 3 år, idet der af praktiske grunde udsendes ca. 100.000 kontoudtog hver måned. Kontoudtogets oplysninger om de indbetalte bidrag og hvor meget der er tilskrevet i bonus, giver ATP-medlemmerne mulighed for at kontrollere deres konto.

ATP-indbetalingerne i 1984 tyder på den højeste beskæftigelse nogensinde

Der blev indbetalt 2,2 mia. kr. i bidrag til ATP for 1984. Dette tyder på den højeste beskæftigelse nogensinde, svarende til godt 1,85 mill. fuldtidsbeskæftigede.

Fortsat højt afkast

Til trods for et faldende renteniveau og betaling af realrenteafgift til staten på knap 600 mill. kr. har ATP-fonden i 1984 opnået et afkast på 13,5 pct. Før afgift er afkastet 15,6 pct.

Det sydfynske Jernbaneselskabs Jubilæumslegat

I juli måned 1985 vil der blive uddelt følgende legatportioner:

1 portion på 900 kr. til hjælp til uddannelse i teknisk, videnskabelig eller kunstnerisk retning af en søn eller datter af en tjenestemand, der i mindst 10 år har været fast ansat ved de banestrækninger, der tidligere har været drevet af Det sydfynske Jernbaneselskab.

2 portioner à 600 kr. til studierejser i ind- eller udland til tjenestemænd, der opfylder ovennævnte ansættelsesbetingelser, og fortrinsvis til rejser med jernbanemæssige formål.

Ansøgning må indgives *inden den 15. juli 1985* til *DSB velfærds-kontoret, Sølvgade 38, 1307 København K.*

Ansøgning om studierejser vedlægges fornøden dokumentation.

Vkt

(Fortsat fra side 17)

Men protesterne er også adresseret direkte til arbejder og fagbevægelsen. De signalerer en erkendelse af, at classesamarbejds tid er forbi, og et krav om, at arbejderpartierne og fagbevægelsen må forstå dette.

De borgerlige har bestemt ingen teser om classesamarbejde, når de har magten.

Vi må forlange at arbejderpartierne, og især S og SF må indlede et samarbejde om skabelse af et arbejderflertal, der har evne og vilje til at gennemføre et opgør med den borgerlige klassepolitik.

Det forudsætter selvfølgelig, at der er en gensidig vilje til at yde indrømmelser. Hvis det ene eller det andet parti kun vil sætte egen vilje igennem, lægger det gift for samarbejdet.

Od. 24-05.1985. *Frede Hansen.*

Forfremmet til lokomotivinstruktør (24. Irm.) pr. 1.5.1985 efter ansøgning

Lokomotivinstruktør (21. Irm.)
T. E. Raff, mo Kh i mo Kh

Forfremmet til lokomotivfører (18. Irm.) pr. 1.4.1985

Lokomotivfører (14. Irm.)
T. E. Kristiansen, mdt Ar i mdt Ar
K. F. Dalgaard, mdt Ar i mdt Ar
E. L. Laursen, mdt Ar i mdt Ar
S. C. Magnussen, mdt Gb i mdt Gb
L. K. Rasmussen, mdt Gb i mdt Gb
S. E. Hansen, mdt Gb i mdt Gb
P. F. Damborg, mdt Gb i mdt Gb
P. O. Nielsen, mdt Gb i mdt Gb
B. H. Hansen, mdt Gb i mdt Gb
T. Ring-Hansen, mdt Gb i mdt Gb
K. S. Walies, mdt Gb i mdt Gb
M. I. Jørgensen, mdt Gb i mdt Gb
P. Andst, mdt Gb i mdt Gb
C. Skavn, mdt Gb i mdt Gb
K. Vestergaard, mdt Gb i mdt Gb
K. A. Aagaard, mdt Gb i mdt Gb
P. D. Henningsen, mdt Gb i mdt Gb
Tonny B. Rasmussen, mdt Gb i mdt Gb
K. V. Nielsen, mdt KØ i mdt KØ
K. O. R. Jensen, mdt KØ i mdt KØ
K. R. Jepsen, mdt Næ i mdt Næ
N. Paulsen, mdt Næ i mdt Næ
K. Klich, mdt Rf i mdt Rf
S. E. Rasmussen, mdt Rf i mdt Rf
B. Jöhnck, mdt Rf i mdt Rf
F. E. S. Jørgensen, mdt Rf i mdt Rf

Forfremmet til lokomotivfører (14. Irm.) pr. 1.4.1985

Lokomotivassistent (10. Irm.)
M. Petersen, mdt Kh i mdt Kh
Lokomotivassistent (9. Irm.)
P. M. Thagaard, mdt Kh i mdt Kh

Forfremmet til lokomotivfører (18. Irm.) pr. 1.5.1985

Lokomotivfører (16. Irm.)
J. B. Olesen, mdt Ar i mdt Ar

Forfremmet til lokomotivfører (14. Irm.) pr. 1.5.1985

Lokomotivassistent (9. Irm.)
H. Hansen, mdt Fa i mdt Fa
O. Quist, mdt KØ i mdt KØ

Overgået til anden stilling pr. 1.4.1985 efter ansøgning

Lkm p (18. Irm.) til lkas (9. Irm.)
J. F. Christensen, mdt Fa mdt Fa
M. N. Petersen, mdt Gb i mdt Kh

Ansæt som lokomotivfører (18. Irm.) pr. 1.4.1985

Lkm p (18. Irm.)
L. L. Madsen, mdt Ar i mdt Str
H. V. N. Jensen, mdt Fa i mdt Fa

Ansæt som lokomotivassistent (9. Irm.) pr. 1.5.1985

Lokomotivassistent p (9. Irm.)
S. Bage, mdt Kh i mdt Kh

Forflyttet pr. 1.5.1985 efter ansøgning

Lokomotivfører (14. Irm.)
P. E. Hansen, mdt Ar i mdt Fa
J. Sindahl Jensen, mdt Hgl i mdt Gb (omstationeret)
M. Petersen, mdt Kh i mdt KØ
Lokomotivassistent (9. Irm.)
K. Rasmussen, mdt Hg i mdt Fa
J. E. Tersing, mdt Kh i mdt Fa
P. V. Augustinussen, mdt Kh i mdt KØ

Afskediget pr. 30.6.1985 efter ansøgning alder

Lokomotivinstruktør (21. Irm.)
E. G. Petersen, vkt
Lokomotivfører (18. Irm.)
K. Jensen, mdt Es
H. P. Kirketerp, mdt Gb
V. N. Tribler, mdt KØ

Afskediget pr. 31.7.1985 efter ansøgning alder

Lokomotivfører (18. Irm.)
E. T. Olsen, mdt Gb

Afskediget pr. 31.7.1985 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører k (19. Irm.)
P. Esbensen, mdt Ar
Lokomotivfører (18. Irm.)
K. Rasmussen, mdt Fa
Lokomotivfører (16. Irm.)
E. O. S. Pedersen, mdt Ng
Lokomotivfører (14. Irm.)
W. Petersen, mdt Gb

Opmærksomhed frabedes

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. O. Bruno, mdt Hr.

Dødsfald

Lkf Tage Møller, mdt Gb, død den 12.4.1985, 57 år.
Lkf B. K. Tagesen, mdt Ar, død den 25.4.1985, 59 år.

Adressefortegnelse

20

Københavns Godshanegård:

Lokomotivfører John Østerberg,
Strandvejen 48, 3770 Allinge.

Tlf. (03) 98 19 68.

Kasserer: Lokomotivfører F. P. Hansen,
Rørkær 33, 2760 Måløv.

Tlf. (02) 65 04 41.

Helgoland: Lokomotivfører P-E. Skotte

Sørensen, Tybjergparken 73,
2660 Brøndby Strand.

Tlf. (02) 73 98 96.

Kasserer: Lokomotivfører P. W. Madsen,
Tybjergvej 20, 2720 Vanløse.

Tlf. (01) 74 83 11.

DLF Kh afdeling: Lokomotivassistent H.

Freundt, Gymnasievej 99, 3.tv., 4600
Køge.

Tlf. (03) 66 27 13.

Kasserer: Lokomotivassistent S. E.

Feyerstad, Hedelyparken 98, st.tv., 2670
Greve Strand.

Tlf. (02) 90 82 74.

Helsingør: Lokomotivfører P. C. Ouvang,

K. A. Hasselbalchsvej 24, 3070
Snekkersten.

Tlf. (02) 22 29 99.

Kasserer: Lokomotivfører R. G. Holm,
Ydunsvej 12 D, 3000 Helsingør.

Tlf. (02) 21 07 38.

Næstved: Lokomotivfører T. B.

Christensen, Solvangsvej 48, 4700
Næstved.

Tlf. (03) 73 00 35.

Kasserer: Lokomotivfører E. W. Nielsen,
Herman Bangsvej 6, 4700 Næstved.

Tlf. (03) 73 25 61.

Gedser: Lokomotivfører J. O. Jensen, Østre

Allé 7, 4874 Gedser.

Rødby Færges: Lokomotivfører K. E.

Nielsen, Lindevang 14, 4970 Rødby.

Tlf. (03) 90 22 04.

Kasserer: Lokomotivfører F. E. S.
Jørgensen, Krøngevej 40, 4930 Maribo.

Tlf. (03) 90 66 27.

Kalundborg: Lokomotivfører A. Søgaard,

Bredekildevej 83, 4400 Kalundborg.

Tlf. (03) 51 45 23.

Kasserer: Lokomotivfører K. O. Jensen,
Stationsvej 3 B, 4400 Kalundborg.

Tlf. (03) 51 17 16.

Korsør: Lokomotivfører P. H. Jensen,

Frølundevej 69, 4220 Korsør.

Tlf. (03) 58 05 70.

Kasserer: Lokomotivfører K. I.

Rasmussen, Skovvej 54, 4220 Korsør.

Tlf. (03) 57 66 96.

Nyborg: Lokomotivfører M. K. Rasmussen,

Hirsevej 67, 5800 Nyborg.

Tlf. (09) 31 56 48.

Kasserer: Lokomotivassistent S.

Jørgensen, Egeravnøget 114, 5800

Nyborg.

Tlf. (09) 31 47 06.

Odense: Lokomotivfører F. J. Hansen, Vilh.

Kyhnsvej 32, 5230 Odense M.

Tlf. (09) 11 05 67.

Kasserer: Lokomotivfører H. R.

Pedersen, Irenevej 11, 5000 Odense C.

Tlf. (09) 13 61 65.

Fredericia: Lokomotivfører T. Nielsen,

Nyager 24, Bredstrup, 7000 Fredericia.

Tlf. (05) 95 45 70.

Kasserer: Lokomotivfører J. Vestergaard

Nielsen, Nymarksvej 146, 7000 Fredericia.

Tlf. (05) 92 46 24.

Padborg: Lokomotivfører M. Kjær-Nielsen,

Rønshavevej 28, Bov, 6330 Padborg.

Tlf. (04) 67 33 65.

Kasserer: Lokomotivfører H. C. Thiesen,

Egevej 12, 6330 Padborg.

Tlf. (04) 67 30 63.

Esbjerg: Lokomotivfører C. Raunsbæk,

Novrupvej 40, 2. tv., 6705 Esbjerg Ø.

Tlf. (05) 13 39 41.

Kasserer: Lokomotivfører H. T. Hansen,

Skippervænget 114, 6700 Esbjerg.

Tlf. (05) 11 63 24.

Struer: Lokomotivfører K. Petersen,

Tornskadevej 7, 7600 Struer.

Tlf. (07) 85 06 12.

Kasserer: Lokomotivfører C. H. Honoré,

Peter Bangsvej 38, 7600 Struer.

Tlf. (07) 85 08 69.

Ålborg: Lokomotivfører B. J. Larsen,

Krøyersvej 7, 9000 Ålborg.

Tlf. (08) 13 78 23.

Kasserer: Lokomotivassistent K. D.

Fjellerad, Hadsundvej 138, 9000 Ålborg.

Tlf. (08) 14 65 28.

Århus: Lokomotivfører G. E. Nielsen,

Skanderborgvej 229, st. th., 8260 Viby J.

Tlf. (06) 14 20 87.

Kasserer: Lokomotivfører M. Hansen,

Runevej 31, 8210 Århus V.

Tlf. (06) 24 24 57.

Viborg: Lokomotivfører Aage Thomsen, B.

S. Ingemannsvej 20, 2., 8800 Viborg.

Tlf. (06) 62 47 86.

Herning: Lokomotivfører O. Bruno,

Håkonsgade 29, 7400 Herning.

Tlf. (07) 12 20 05.

P-gruppen: Lokomotivfører N. Sørensen,

Dønnesgård, Mårsøvej 6, 4300 Holbæk.

Tlf. (03) 46 02 42.

Flytning

Husk i god tid at melde flytning til postvæsenet. Hvis medlemsbladet udebliver, meld det da til postvæsenet. Hjælper dette ikke, skriv så til bladets ekspedition.

Artiklers indsendelse

Artikler eller notitser, som ønskes optaget i medlemsbladet, skal foreligge hos redaktøren d. 15. måneden før, medlemsbladet udkommer.

Op til højtiderne må regnes med længere frist, for at optagelse kan være sikker.