

A blue-toned photograph of a railway track receding into the distance. The tracks are flanked by gravel and cross-ties, creating a strong sense of perspective. In the upper right corner, there is a large, bold, black number '2'.

2

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. FEBRUAR 1981 - 81. ÅRGANG

2

Indhold:

Hvis ansvar	2
Ny forretningsfører i DJ	3
Overskudsdeling - et andet ØD	3
Fællesfond	4
Store summer sat ind på vedvarende energi	5
Japans jernbaner	7
Sommerrejser med DJT - 1981	12
Efter verdens største brag - verdens længste tunnel	14
Arbejdsmarkedet har ikke brug for drillerier	16
Hver femte dansker bor dårligt	16
Fra medlemskredsen. Til DLF	18
Personalia	19
Ledig stilling som sekretær i CO I	20

Redaktører:

K. B. Knudsen
(ansvarshavende)
G. A. Rasmussen

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon (01) 62 72 69.
Kontortid 9-16.
Lørdag lukket.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Et medlem på tinge sagde for mange år siden bramfrit: Næst efter kønsdriften er jernbanedriften den vanskeligste at styre. Mange vil i dag skrive under på, at jernbanedriften stadig er vanskelig at styre.

Energisituationen har fået problemerne til at accelerere, fordi jernbanerne, som anden kollektiv trafik, er blevet tilløbsstykker i den grad, der vanskeliggør effektiv og komfortabel transport af det rejsende publikum. Der er mangel på stabilt trækraftmateriel og personvogne. Ansvar for denne efterslæbning er måske ikke så enkel at placere, men der er dog to instanser, som har en ikke ringe del af ansvaret: De politikere som står for økonomiske midlers bevilling og statsbanernes ledelse. For førstnævntes vedkommende har der i alt for lange perioder været for stor tilbageholdenhed med at stille fornødne midler til rådighed for en hurtigere modernisering af jernbanedriften - især til fornyelse af maskinparken. Sidstnævnte har stadig søgt om flere midler til gennemførelse af udarbejdede planer, herunder fornyelse af maskinparken, men bærer ansvaret for at der alt for længe er lappet på gammelt materiel, som burde have været skrottet. Eftersynsfrister er blevet forlænget til skade for det mere eller mindre værkbrudne materiel. For at imødekomme den voldsomme forøgelse i passagertrafikken udnyttes materiellet til bristepunktet - og resultatet? Nedbrudte tog som en hyppig foreteelse. Alt imedens DSB fortsat venter på mere støtte fra politisk hold, køres hele systemet i sæk. Apropos systemet!

Lokomotivmanden er en meget vigtig og nyttig del af dette system. Og det tages der selvfølgelig behørigt hensyn til? Næh go'morgen min bare den. Han klemmes i stedet fra mange hold. Visse har med forkærlighed kastet sig over hans virksomhed. Især i forbindelse med toggangens regularitet, som de offentlige medier følger nidkært. Det er nu engang deres metier, men DSB-ledelsen får kuldegysninger, og der skal derfor foranstalles en masse ting, så det hele kører bedre. Lokomotivmanden presses. Og det føler han hver dag, han er på arbejde. Vi kan opremse en række forhold, som han plages med. Hvor lang tid tror I i toppen, at I kan forvente vor solidaritet, med den behandling vi får? Tålmodighedens tærskel er let at overskride.

Ny forretningsfører i Dansk Jernbaneforbund



På en ekstraordinær kongres d. 13. januar har Dansk Jernbaneforbund valgt ny forretningsfører. Ikke uventet blev det den snart 40 årige Erik Nygaard Jespersen, der indtil da har været forbunds- og oplysningssekretær.

Erik kommer fra centralværkstedet i København, hvor han har været lagerbetjent.

Han har således virket som tillidsmand på en meget stor arbejdsplads og det har givet ham et godt grundlag til at træde ind i forbundets ledelse som sekretær i 1978.

Af væsen er Erik venlig men bestemt og det er gode egenskaber at have som toptillidsmand.

Vi ønsker held og lykke med valget og hertil knytter vi også håbet om styrke og helbred til de store opgaver der utvivlsomt venter forude, og at vort gode samarbejde må fortsætte.

Overskudsdeling – et andet ØD

For år tilbage fremkom fagbevægelsen og Socialdemokratiets forslag til lov om økonomisk demokrati. Dette kunne ikke samle flertal i Folketinget, hvor det stødte på modstand fra partier både til højre og venstre for Socialdemokratiet.

For at få startet på økonomisk demokrati vedtog LO's og Socialdemokratiets ledelser i september 1979 forslaget om overskudsdeling, der er en revideret udgave af det tidligere fremsatte forslag.

Forslaget blev samme år fremlagt i Folketinget som led i regeringens helhedsplan, men fik ikke fornøden tilslutning.

Så skulle man jo tro at denne sag nu er lagt på hylden, men et er ikke tilfældet. Fagbevægelsen fører en løbende orientering herom.

Og hvorfor gør man så det, når lovforslag herom ikke har kunnet gennemføres? Udover at søge at gi-

ve lønmodtagerne andel i kapitaltilvæksten, som de selv er med til at skabe, sigter forslaget på at øge investeringerne i erhvervslivet og derigennem skabe indflydelse, idet det er helt uacceptabelt med nu årligt over 15000 nedlæggelser af arbejdspladser.

I 1980 har lønmodtagerne afstået fra flere dyrtidsportioner og dermed lettet det private erhvervsliv for ca. 6 milliarder kroner. I efter-

året 1980 opnåede erhvervslivet nye skattelettelser på ca. 1 milliard kroner, og alligevel svigter investeringerne. En del af det negative resultat skyldes den høje rente på lånekapital.

Vi har idag en meget stor arbejdsløshed som i sig selv er et enormt produktionstab. De problemer vort samfund idag brydes med er der flere meninger om løsningen på.



Fagbevægelsen har den opfattelse at vi kan ikke bare spare os ud af problemerne, der skal også øget produktion til.

Skal der i de kommende år udvises løntilbageholdenhed vil det forbedre virksomhedernes overskud. Professor Thorkild Kristensen sagde i en nytårskronik, at det var forståeligt at tanken om den er knyttet sammen med kravet om overskudsdeling for erhvervslivets medarbejdere.

For overskudsdeling har endvidere OECD og de økonomiske vismænd udtalt sig. For at undgå misforståelser knytter forslaget om overskudsdeling sig ikke til den kommende overenskomstsituation.

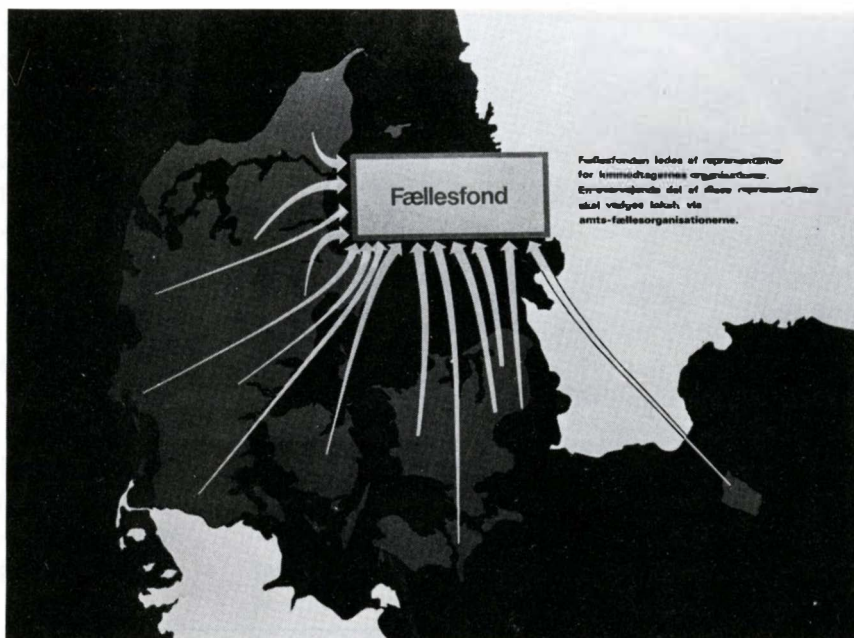
Forslaget om overskudsdeling har fra det første ØD-forslag ændret sig på flere punkter. Bidraget fra virksomhedens overskud til lønmodtagersiden skal udgøre 10%. Hermed tilpasses dette automatisk til virksomhedens indtjeningssevne. Alle lønmodtagere, privat som offentlig ansatte, er medejere heraf.

Som hovedregel indbetales bidragene til en fælles investeringsfond.

På virksomheder med mindst 10 ansatte kan der oprettes virksomhedsfonde, hvis et flertal af ansatte og ledelsen er enige herom. Dette indebærer så at hele overskudsbidraget forbliver i virksomheden. Virksomhedsfondene, der er selvstyrende dele af fællesfonden, ledes af de ansatte.

Dette er nogle af de væsentligste forandringer fra det tidligere forslag og målsætningen med det hele er at øge de ansattes indflydelse på deres arbejdsplads og gennem investeringer at øge beskæftigelsen ligesom der opnåes andel i kapitaltilvæksten.

Regnar Mortensen



Virksomhedsfonde kan oprettes som selvstyrende dele af fællesfonden på virksomheder med mindst 10 ansatte.

Fællesfond

Siden 1972 har der været en stadig debat om mulighederne for lønmodtagerens adgang til medejendomsret og medbestemmelse i virksomhederne. Det er blevet et meget kontroversielt spørgsmål. Og det hænger selvfølgelig sammen med, at der i almindelighed blandt virksomhedsejerne er ringe lyst til på afgørende måde at frasige sig fuld rådighed over kapitaltilvæksten i virksomhederne og retten til (alene) at lede og fordele arbejdet. Det er omkring en halv snes forslag om økonomisk demokrati, der i årene siden 1972 er udarbejdet af regering, politiske partier og af arbejdsmarkedets parter.

I sin oprindelse gik tanken vel på, at gennemføre økonomisk demokrati byggende på en del af kapitaltilvæksten i produktionsvirksomheder med varefremstilling, men der er næppe nogen som for alvor tror, at tankens gennemførelse i dag

kan ske uden samtlige lønmodtageres deltagelse – altså også offentligt ansatte. Der er vel heller ingen som tror, at tanken kan gennemføres ved aftale mellem arbejdsmarkedets parter. En løsning kan kun forventes gennemført af lovgivningens vej, altså en politisk løsning.

I princippet er det rigtigt, at lønmodtageren får del i kapitaltilvæksten, han har været med til at skabe. Deri kan der måske nok opnås tilslutning fra virksomhedernes side, når andelen alene tilkommer den enkelte virksomheds lønmodtagere og som sådan på den ene eller anden måde forbliver i virksomheden enten som en investering eller både investering og udbetaling. Det man da tilstræber er lønmodtagerens interesse i at styrke egen arbejdsplads og dermed egen økonomiske fremgang. Dette incitament er borte med etablering af en fond omfattende alle lønmodtagere.

Der er i vide kredse en valen interesse for dette her. Det skyldes manglende oplysning om tankens reelle indhold, men det kan naturligvis afhjælpes gennem en intensiv oplysningsvirksomhed. For den enkelte drejer det sig om kroner og øre, tryghed i beskæftigelsen og gode arbejdsforhold. Og det er der mange, som mener bedst udvikles gennem det traditionelle faglige system.

Det dér med retten til produktionsmidlerne, som der dybest set ligger i tanken om økonomisk demokrati, er temmelig abstrakt for de fleste, og alt for mange tør ikke binde sig til det ansvar, som følger med. Bliver vi ved en ordning omfattende den enkelte virksomhed, omfatter det fælles ansvar både risiko og profit. En fond omfattende alle vil derimod kunne give en ordning med lige stor andel til det enkelte medlem af fonden, og samtidig kan skaffes kapital som sikkerhedsnet for svage virksomheder i

en periode, men også til etablering af nye.

Som offentligt ansat har jeg ingen interesse i en ordning, der omfatter den enkelte virksomhed. Der bliver ikke som i produktionsvirksomheden en kapitaltilvækst og et udbytte, hvoraf lønmodtagerens andel bliver til. Er jeg tilhænger af økonomisk demokrati, er jeg derfor også automatisk interesseret i en fond omfattende samtlige lønmodtagere.

Og vil man spørge mig om berettigelsen deri, når der ikke i virksomheden er egentlig varefremstilling, må jeg henvise til en udtalelse fra FTF, som siger: »at produktionsresultater i det danske samfund må ses som et resultat af en proces, hvortil ikke blot de direkte i den fremstillede proces ansatte har ydet bidrag, men hvor der også er ydet en nødvendig og effektiv indsats fra tjenestemænd og funktionærer både i den offentlige og private sektor«.

Jeg vil ikke kalde mig selv for særlig ihærdig tilhænger af økonomisk demokrati, men det betyder dog ikke, at jeg kan tænke på at tage afstand. Beslutningen om gennemførelse vil kun kunne ske i Folketinget, og der er for tiden ingen reel baggrund for vedtagelse af en lov, som helt imødekommer fagbevægelsens ønsker om en ordning. Men indtil tiden er moden, er der muligheder for at udbygge medbestemmelsesretten i den offentlige sektor. Den er en kendsgerning på en del områder med gruppevirksomhed. Der bør også gives mulighed for at placere personalerepræsentanter i administrative stillinger, især på områder vedrørende miljø og arbejdssituation.

Og sluttelig.

Økonomisk demokrati gennemføres kun med en anden politisk fordeling i Folketinget.

K. B. Knudsen

Store summer sat ind på vedvarende energi

Det er hensigten, at vi skal have de forskellige former for vedvarende eller supplerende energi til at give så stort tilskud til vores forbrug som overhovedet muligt, ikke alene ud fra hensynet til betalingsbalancen – men også af hensyn til beskæftigelsen. Til dette føjer sig miljømæssige hensyn. Vi har i meget store linier lagt op til, at den vedvarende energi først og fremmest skal have den største vægt i de områder, der i fremtiden hverken kan få naturgas eller fjernvarme i form af overskudsvarme fra elværkerne, den såkaldte kraftvarme.

Det er energiminister *Poul*

Nielson, der siger sådan til vort blad's spørgsmål om, hvorvidt der ved siden af olieforsyning og gasforsyning også arbejdes i ministeriet med planer om alternativ eller vedvarende energi.

Og ministeren fortsætter: Efter den varmeplan vi nu prøver at føre ud i livet, vil der være omkring 35 procent af landet, som ikke får det, vi kalder rørført energi, før om 15 år.

Til de mere tyndt befolkede dele af landet er det for dyrt at føre disse sammenhængende systemer ud. Til gengæld håber vi på, at vi i disse områder finder det naturlige mar-

ked for de vedvarende systemer: vind, sol og biogas. I 1976, da man lavede energiplanen, regnede man med, at vi i 1995 kunne dække 4 procent af vort samlede energiforbrug med vedvarende energi. Det er muligt, at vi kan komme endnu højere op. Det vil vise sig i den energiplan, vi kalder 81. Den vil komme om nogle måneder.

Der sættes mange penge ind

– *Hvor omfattende midler sættes der ind på opgaven?*

– På forskningssiden har vi anvendt 37 procent af de 412 millioner kroner, der i den hidtidige periode har været til rådighed. Der er i forlængelse heraf afsat 100 millioner på beskæftigelsesplanen. Til dette

skal lægges 30 millioner til det videre arbejde med det, der hedder geotermisk energi. Her er tale om varmt vand i vor undergrund, som man borer ned til og får op. Efter at vandet har været igennem varmeveksler til fjernvarmesystemet, sendes det tilbage i undergrunden. Vandet fra undergrunden er så saltholdigt, at det vil forurene, hvis det ikke kom tilbage.

Der har allerede været boret ved Års. Boringen var ikke så god, som vi håbede. Vandet strømmer for langsomt. Der er dog ikke tale om en fiasko. Det er i høj grad i Nordvest-Himmerland, at der findes muligheder for geotermisk energi. Det er D.O.N.G., som har eneretsbevillingen til efterforskning og udvinding af geotermisk energi i Danmark.

– *Hvad med vindmøller?*

– De hører med i området med støtte til private virksomheder, som beskæftiger sig med vedvarende energi. Ud over de allerede nævnte 100 millioner kroner til forskning og de 30 millioner til geotermisk energi har vi en bevilling på 35 millioner kroner til udvikling af energiteknologier. Og det er altså støtte, hvor staten kan gå ind i direkte samarbejde med private virksomheder med henblik på at udvikle produkter til fremme af vedvarende energi – helst til os selv – men også for at kunne eksportere.

For at udvikle markedet i Danmark giver vi tilskud til forbrugere, som ønsker at gå ind i brugen af vedvarende energi. Vi har til forbrugertilskud rådet over ialt 70 millioner kroner dækkende to finansår. Pengene er brugt op for flere måneder siden. Det har betydet, at der står en kø af ventende ansøgere, vi savner penge til. Fabrikkerne er derved kommet i den uheldige situation, at forbrugerne hol-

der deres ordrer tilbage, fordi de venter på bevillinger. Derfor er også projekter med vindmøller kommet i klemme.

Nyordning vil hjælpe

– Der er en ny lov under udarbejdelse for anvendelsen af pengene til næste år. Vi stiler efter at have 120 millioner kroner til årlig rådighed for formålet. Af disse midler vil vi først bruge, hvad der skal til for at rydde op i den eksisterende venteliste. Når loven er vedtaget, vil folk få besked om, at de kan opretholde deres ansøgning, hvorved de kan bevare deres plads i køen. De må dog acceptere, at nye kriterier danner grundlag for bevillingerne.

Vi vil bruge 15 millioner kroner til at starte nogle prøvestationer med henblik på at opnå en egentlig kvalitetsafprøvning af de mange forskellige anlæg. Det gør vi både af hensyn til forbrugerne og til fabrikkerne, så disse kan få en konsulentvejledning. Det er meningen, at det skal være lidt i stil med prøvestationen for mindre vindmøller på Risø. På disse stationer kan man komme og få løst problemerne i samarbejde med branchen af fabrikker.

Det gælder også beskæftigelse

Resten af pengene – og det bliver mere end 100 millioner kroner – skal bruges til at fortsætte støtteordningen. Der har hidtil været givet 30 procent til den enkelte forbruger. Nu vil det blive 20. Vi skal ud på kanten, der, hvor tingene ellers ikke ville blive lavet. På denne måde får vi størst mulig aktivitet for støttekronerne. Flere ting i gang, mere produktion og mere beskæftigelse. Det tager planer også sigte på.

Vi vil tage halmfyr og træfyr ud af

ordningen, fordi disse syrsystemer er rentable uden støtte. Desuden vil vi dele beløbet op i fire kvartaler og lave en kvote, sådan at vi kan undgå den situation, vi nu er i, hvor alle pengene er brugt op, så der ikke kan ske mere. Det er også noget fabrikkerne ser som en stor forbedring.

Desuden laver vi en ordning, således at 20 procent af pengene kan blive reserveret til en pulje specielt beregnet på støtte til større fællesanlæg. Vi håber, at vi også på denne måde kan fremme produktudviklingen af disse kombinerede anlæg. Der kan være tale om i en landsby at få en mølle eller et biogasanlæg og andre ting, som man kan kombinere. Der kan også være tale om en solfanger som supplement til vindkraft.

Mange lovende ting i gang

– *Er der store forventninger til udviklingen af alternativ energi eller, som du kalder det, vedvarende energi.*

– Ja, jeg tror, at der kommer en god udvikling i gang. Teknologien på området går fremad. Samtidig bevirker olieprisens udvikling, at disse ting bliver mere og mere interessante. Og selvom det måske er en lidt skarp formulering, kan man godt sige, at vores afgifter på både olie og el er en form for indirekte tilskud til anvendelse af vedvarende energi.

Alt i alt er der en fantastisk positiv holdning i befolkningen til disse problemer. Jeg møder den både i fagforeninger og til partimøder rundt omkring i landet. Man kan spore en helt anden konstruktiv indstilling også til selv at være med til at gøre noget ved energiproblemerne, end det, der måske hidtil har præget den politiske polemik omkring emnekredsen.

Japans jernbaner

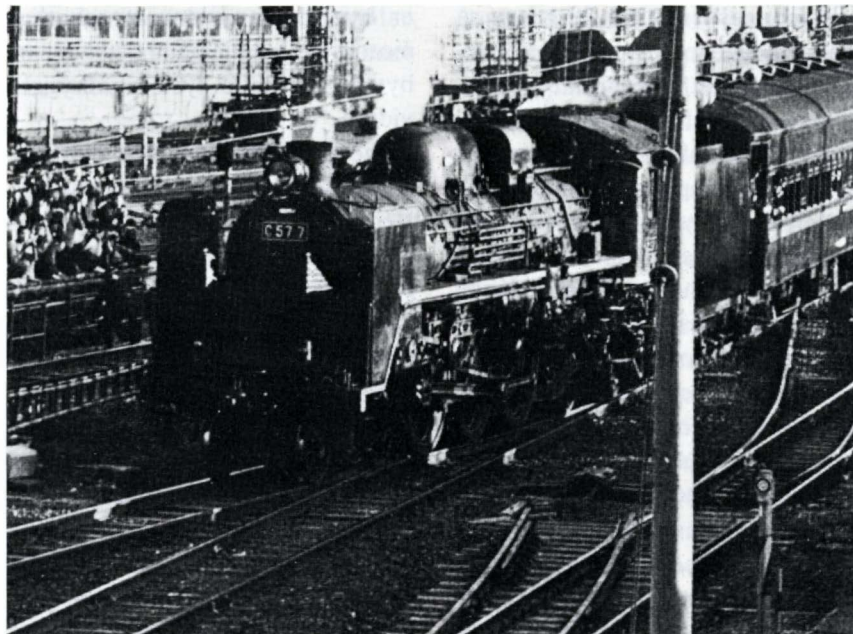
af C. E. Andersen

Japan består af en ø-bue øst for Asiens fastland, strækkende sig fra 45½ til 31 grader nordlig bredde, når der ses bort fra småøerne. Der er i luftlinie ca. 2000 km mellem nordspidsen af den nordligste af de 4 hovedøer, Hokkaido, og sydspidsen af den sydvestlige, Kyusho. Den langt største centrale ø, Hondo, er meget lang og repræsenterer selv en bue med retning nord-syd og øst-vest. Syd for dens vestligste del ligger Shikoku. Mellem Hondo og Shikoku er der et ca. 450 km lang, uregelmæssig havstræde, som kaldes det japanske indlandshav. Ved dets østende er Hondo særlig smal; og netop her er der et bredt dalstrøg mellem sydkysten og nordkysten.

Japans samlede areal er 380 000 km². Jvf. Danmarks areal 43.000 km². Størstedelen af arealet er bjergland. Det består både af gamle krystallinske bjergarter og af sedimenter fra de seneste geologiske perioder, hvor der har været rigt plante- og dyreliv. Derfor er der flere steder kullag, især på Hokkaido og Kyusku; og på Hakkaido og den nordlige del af Hondo er der olieforekomster, omend kun i ret begrænset mængde.

Omkring 75.000 km², altså femtedelen af landet, er vulkanske aflejringer. Der er mange vulkaner, hvoraf en anelig del er aktive eller potentielt aktive d.v.s. kan komme til udbrud igen. Den højeste af dem, Fujiyama, er knap 3800 m høj. Den findes nær Hondos sydkyst, beliggende ret frit, og kan derfor ses videned. Da den er meget regelmæssig og smuk, er den blevet et symbol på Japans natur. Men bjerglandet i øvrigt er i det store og hele både vildt og smukt, i de centrale dele af Hondo mange steder omkring 3000 m høje.

Bjergene er stærkt præget af ero-



Japansk damplokomotiv, et ret let 2 C1-koblet eksprestogslokomotiv, fotograferet i 1972 under festlighederne for ibrugtagningen 100 år tidligere af Japans første jernbane mellem Tokyo og Yokohama.

sion; og de nedbrydes af det rindende vand, så der næsten overalt er stejle bjergsider og dalskrænter. Kun en fjerdedel af Japans landskaber hælder mindre end 15%. Følgelig er landet sædvanligvis ikke egnet til bebyggelse og moderne erhvervsvirksomhed, og det er vanskeligt at bygge veje og baner de allerfleste steder.

Størstedelen af de ujævne områder er dækket af skove, som naturligvis udnyttes til træproduktion. Kun 16% af Japans samlede areal udnyttes til landbrug og havebrug. D.v.s. ca. dobbelt så meget som Danmarks landbrugsareal.

Det materiale, som med bække og småfloder føres ned fra bjergene, aflejres i den nederste del af dalene eller som sandsletter ved fjordene eller som udstrakte lave flader (med høj grundvandstand) udenfor bjergene, så kysterne veksler mellem stejle klippekyster og lavkyster, der både er under opbygning og nedbrydning.

Det største af disse sletteområ-

der udgør Hondos sydøstlige del. Andre store områder findes langs Hondos sydkyst.

De har fundamental betydning for bebyggelserne, produktionsvirksomhederne og transporten.

Japans folketal er nu 116 mill.

Deraf bor de 2/3 i eller ved storbyerne.

Det største byområde er det sydøstlige Hondo, hvor Tokyo angives at have noget under eller noget over 10 mill. indbyggere, alt efter om man regner med bykommunen eller amtskommunen. Men den er helt sammenvokset med bl.a. Kawasaki og Yokohama, hver med 2-3 mill. indbyggere, samt mange mindre byområder.

I Tokyo og de nærmeste tre »prefektorater«, ialt knap 14.000 km², altså dobbelt så stort som Sjælland, boede der i 1975 mere end 27 mill. mennesker. Tallet er endda stigende. Inden for afstande til 50-60 km fra bycentret, det område der kaldes Tokyo Metropolitan Transportation District, bor der 35

mill mennesker, altså 20 gange så mange som i det tilsvarende københavnske lokaltrafikområde.

Japans næstvigtigste bebyggelsesområde omfatter flere storbyer og tilhørende oplandsområder, som er delvis sambygget. Størst er Osaka ved østenden af indlandshavet. Lidt længere mod vest ligger Kobe med enorme havneanlæg og skibsværfter. Nordøst for Osaka, altså noget fra kysten, i den brede dal, der fører til Hondos nordkyst, ligger Kyoto. Den var Japans hovedstad indtil for godt 100 år siden. Allerede på Gom den Gamles tid havde den ½ mill. indbyggere. (Hvad havde Jelling og Roskilde den gang?) Fra Kyoto strækker der sig dale mod øst, nord om et bjergområde, til sletterne ved Hondos sydkyst, bl.a. omkring en fjord, ved hvis inderste del der er opstået et andet flermillionkompleks, Nagoya.

Kyushu er meget folkerig. I dens nordlige del findes landets vigtigste stålindustriområde. Her ligger storbyerne Kita-Kyushu og Fukuoka-Hakata.

Japans udstrækning og landets splittede natur og befolkningens fordeling medførte, at fjerntransporterne tidligere måtte klares ved søfart. Også i nutiden afvikles størstedelen af godstransporterne pr. skib. Men persontrafikken foregår nu næsten helt til lands, mest med jernbaner over store afstande og i nyeste tid tillige med biler over de små afstande.

Det følgende skal omhandle jernbanerne.

Men lad det straks være sagt, at der allerede i 1978 var indregistreret mere end 31 mill. biler i Japan. Kun i USA er der flere.

Tidligere var vejene og gaderne ikke udført for biltrafik. Men nu er der motorveje og gader overalt. Der

er bygget et system af egentlige motorveje, endda både fjernveje og byveje; og dette system udbygges videre.

Inden jernbanerne skal omtales, skal der mindes om, at jernbanesystemet blev ødelagt næsten komplet under krigen, og at også byerne blev ødelagt i fantastisk omfang, delvis fordi husene mest bestod af træ og bambusstænger og papirprodukter, der var yderst sårbare og tilmed brandbare.

Alene i Tokyo omkom mere end en million mennesker ved luftbombardementerne.

Japans første jernbane, fra en (daværende) Tokyo-forstad til havnebyen Yokohama nærmere Tokyo-bugtens munding, blev taget i brug i 1872. Den fik 3½ fods sporvidde, d.v.s. 106,7 cm mellem skinnerne, mod 143,5 cm i de fleste lande i Europa samt hele Nordamerika. Den smallere sporvidde var indført af englænderne mange steder, bl.a. i Sydafrika, først banerne fra Kapstaden, – derfor kaldt kap-spor.

Næsten alle Japans senere jernbaner fik denne sporvidde. Men i de senere år er der bygget nye jernbaner, både lokalbaner og jernbaner, med det, vi i Europa kalder normalspor. Der vil i de kommende år blive bygget et landsomfattende sy-

stem af normalsporede hovedbaner i supplement til kapsorsystemet. Men lad det være fremhævet: Absolut ikke som erstatning for kapsorsystemet. De to systemer skal både med hensyn til linierne og til trafikken udvikles til et koordineret helhedssystem.

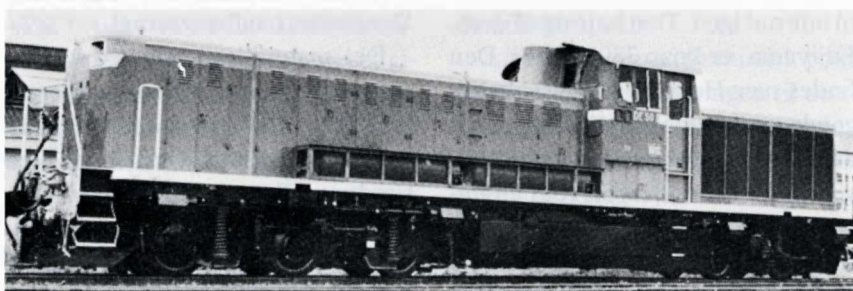
Denne, den første af flere artikler om Japans jernbaner skal kun omhandle Statsbanernes kapsorsystem.

I 1892 etableredes et altomfattende system, Japans Statsbaner, på engelsk officielt benævnt som JNR, d.v.s. Japan National Railways.

Der byggedes dog også andre baner, som vi måske kan kalde »privatbaner«, d.v.s. offentligt ejede baner, navnlig oplandsbaner ved de store byer, nogle af dem forbindelsesbaner mellem nærliggende storbyer.

Dertil er i nyere tid kommet undergrundsbaner i storbyerne, især Tokyo, men også i en halv snes andre byer.

Privatbanerne er mange, separate selskaber, ganske uafhængige af hinanden. De er banemæssigt adskilt fra hinanden, også fra statsbanerne. Som regel er de udført efter høje standarder. Men de er forskellige på mange måder. En del af dem har normalspor. De afvikler næsten



Japansk diesellokomotiv med to 16-cylindrede motorer, hver på 1100 HK. De har hydrauliske kraftoverføringer til de to bogier, den ene med tre aksler, den anden med to. Akselbelastningen er kun 14 t. Totalvægten er 70 t. Trækkraften er indtil 21 t. Største hastighed er 95 km. i timen. – Denne type er siden 1962 anskaffet i stort antal.

alle meget stor trafik. Deres betydning er tilsvarende stor. Men som sagt kun lokalt eller egnsmæssigt. De tjener ikke landsdelenes trafikale sammenknytning, skønt nogle af dem strækker sig indtil et par hundrede km bort fra storbyerne og delvis befares af gennemgående eksprestog, der kan være meget luksuriøse.

Næsten alle disse baner er deciderede persontrafikbaner.

Derimod tjener statsbanerne både person- og godstrafikken. Men de er helt overvejende persontrafikbaner, i hvert fald vurderet efter driftsindtægterne. I de fleste europæiske lande er godstrafikken vigtigst. I Nordamerika er godstrafikken nu næsten enerådende på jernbanerne.

Japan har nu ca. 28.000 km jernbaner. Deraf er omtrent 21.000 km statsbaner og knap 7.000 km privatbaner. Af statsbanerne har godt 20.000 km kapsporvidde og godt 1.000 km normalsporvidde. Men normalsporsystemet er under hastig udbygning. Storstilede planer, hvorom der er taget principbeslutning i 1973, går ud på, at der skal bygges et normalsporsystem med ialt 9.000 km. Det vil da sammenbinde alle vigtigere byer og landsdele, først og fremmest alle de 4 store øer indbyrdes.

Dette kræver vældige tunnel- og broanlæg, hvoraf nogle allerede er under bygning. Hertil kræves kolossale investeringer. Det vil sikkert vare mange år, før hele dette overordnede banesystem er fuldført.

Vanskelighederne og omkostningerne ved at bygge jernbaner i Japan illustreres måske bedst ved, at ca. 2.000 km af det nuværende net af kapsporbaner og normalsporbaner er tunnelstrækninger. De strækninger, der skal bygges i

den kommende menneskealder, bliver for en meget stor del tunnelstrækninger.

Japan's kapsporbanesystem

Kapsporsystemets vigtigste strækning er linien fra Tokyo til Osaka. Den forbinder de to største byer og bykomplekser, og der er mange store og halvstore byer indimellem, bl.a. Nagoya og Kyoto.

Dertil kommer, at den repræsenterer hele banesystemets grundstamme. Derfra går forlængelser i begge retninger, i vest fra Osaka langs Hondos sydkyst nær kysterne mod det japanske indhav til øens vestende og derfra via en dobbelt-tunnel, færdigbygget under krigen, til den folkerige Kyushu. En anden meget vigtig linie går fra Tokyo mod nord langs østkysten til Hondos nordende; herfra er der færgerute til Hokkaido, et sidestykke til Storebæltsoverfarterne.

Næsten hele stamlinie mellem Tokyo og Osaka går gennem jævnt terræn.

Jernbaneafstanden mellem Tokyo og Osaka er 556 km.

Det vil føre for vidt at omtale de øvrige vigtigste baner. Mange af dem er ellers interessante nok, eksempelvis nogle af banerne tværs gennem Hondo, som er sidestykker til banerne gennem Alperne i Schweiz, Frankrig og Østrig.

Men banerne i Tokyo-området skal omtales nærmere.

Herved tænkes specielt på statsbanerne. Privatbanerne omkring Tokyo og undergrundsbanerne i Tokyo skal omtales nærmere i den følgende artikel.

Tokyo har en enorm udstrækning. Dette er historisk begrundet. Beboelseshusene er mest enfamiliehuse, ejet af beboerne. De var tidligere mest bygget af træ og er stadig mest træhuse, gerne to med

etager. Dette skyldtes hensynet til jordskælvsfaren. Nu kan man fundere højhuse effektivt. Derfor skylder der højhuse, især kontorbygninger, op alle vegne. De er bygget af beton og stål. Der er talrige skyskrabere, endog i forstæderne, ikke mindst ved de ydre jernbaneknudepunkter.

Tokyo's hovedbanegård er beliggende centralt i forretningskvarteret. Det er en gennemkørselsbanegård. Herfra går de fleste forbindelser samlet mod syd, ca. 7 km, til Shinagawa-banegården, hvorfra banerne spredes som en vifte. Der er 4 mellemstationer undervejs. I nord går de fleste forbindelser ca. 5 km samlet via 3 mellemstationer til Ueno-banegården, hvor banerne grenes. Dog udgår der også en del baner herfra, grundet på at det centrale banebælte og centralbanegården ikke har så stor kapacitet som ønskeligt.

Centralbanegården, kort og godt kaldt Tokyo-station, havde indtil 1964 18 gennemgående perronspor og 1 gennemgående spor uden perrontilslutning. De 4 af sporene ombyggedes 1964 til normalspor af hensyn til normalsporbanen; disse spor ender blindt. Dermed blev antallet af kapspor reduceret til 14.

Strækningen til Shinagawa havde formodentlig 8 spor. Nu er der i hvert fald 6 kapspor og 2 normalspor fra centralbanegården til Shinagawa. Strækningen nord for centralstationen har nu 2 afgreninger og 6 gennemgående kapspor helt til Ueno-banegården.

Alle disse 6-8 spor fra syd til nord er udført som en viadukt over gadeniveauet.

Da antallet ikke længere var tilstrækkeligt beluttedes det at bygge et ekstra sporpar, men som undergrundsbane fra Shinagawa til centralbanegården, her dybt under ba-

negårdsforpladsen med 4 perronspor, derfra videre under de øvrige spor mod nordøst. Dermed er systemets kapacitet for ret nylig forøget betydeligt med 4 gennemgående perronspor. Men ikke nok.

På hovedbanegården er for nylig yderligere to spor blevet ombygget fra kapspor til normalspor, og det er påtænkt at ombygge to til. Disse sidste og et til bliver gennemkørselsspor. Til gengæld skal der bygges to ekstra kapspor tæt ved og delvis i kanten af selve stationsbygningen.

Ueno-banegården har 9 gennemgående perronspor og 10 blindt endende perronspor, hvortil der nu bygges 1 mere. Denne banegård er endestation for en stor del af togene til og fra det nordlige Hondo.

De kommende normalsporbaner får foreløbig Ueno som endestation. Det beror på politisk modstand mod forbindelsen mellem Ueno og centralbanegården, særlig på grund af støjgenerne fra de hurtige tog.

Shinagawa stationen har 16 gennemgående perronspor. Dertil kommer de to normalspor, der føres tæt forbi stationen.

Togmateriellet

I det første halve århundrede var damptogene enerådende. For nogle år siden blev de sidste damplokomotiver taget ud af driften. Nu er hovedbanerne, omkring halvdelen af nettet, elektrificeret. På sidebanerne er dieseldriften dominerende, selv om flere og flere af disse baner elektrificeres, bl.a. på grund af bjergterrænet.

Blandt damplokomotiverne kan nævnes 2C1-koblede eksprestogsdamplokomotiver. Forfatteren så et sådan under damp, da jeg første gang var i Japan, i 1970. Der brugtes



Moderne elektrisk eksprestog bestående af mange, ofte 12 permanent sammenkoblede vogne. Fra endevognenes førerrum er der udsigt i alle retninger. Togene er meget flotte. Airconditioneringsinstallationerne oven på vogtagene pynter dog ikke. Men de er nødvendige i Japan, endda både af hensyn til den hede, fugtige luft i sommertiden og i den nordlige del af landet af hensyn til de til tider meget lave vintertemperaturer.

også 2C2-koblede damplokomotiver. Nogle kører lejlighedsvis endnu, særlig for veteranbaneenthusiasterne; og dem er der mange af i Japan.

En D1 damplokomotivtype har været brugt i meget stort antal. Et eksemplar er udstillet foran det teknisk-naturvidenskabelige museum i Ueno-parken i Tokyo. Med hensyn til vægt er det et sidestykke til DSB's sværeste damplokomotiver. Det største akseltryk er dog lidt mindre, 17 ton.

Dette er for øvrigt den normale standard for næsten alt togmateriel og for alle baner i Japan, også for normalsporbanerne.

Elektrificeringen af fjernbanerne

kom i gang i 1930'erne. Først naturligtvis i nærheden af Tokyo og først stambanen mellem Tokyo og Osaka. Det strømsystem, man valgte dengang, var 1500 volt jævnstrøm.

Der byggedes flere slags fireakslede og seksakslede bogiolo-komotiver.

Nogle år efter krigen gik man i gang med at elektrificere jernbanerne i vidt omfang. Nu elektrificerede man også strækninger med 20.000 volt, 60/p/s og 50 p/s vekselstrøm.

Der er efterhånden udviklet mange typer af elektriske lokomotiver, både for jævnstrøm og vekselstrøm, og nogle er i stand til at

køre på både de jævnstrøms- og de vekselstrømselektrificerede strækninger.

Jævnstrømslokomotivet type EF 65, som er BBB koblet, kan udvikle 2550 kw. Det er konstrueret til 1964, og der er efterhånden bygget mindst 260 eksemplarer.

Af type ED-75, konstrueret 1955, et vekselstrømslokomotiv med ED-kobling, 1900kw, er der bygget mindst 301 eksemplarer.

Den kraftigste af alle typer, EF 66, konstrueret 1968 og seriebygget i aneligt antal i 1970'erne, kan udvikle 3900 kw. Det kan fremføre meget tunge godstog bl.a. for containere og eksprestog. Dets tilladte hastighed er 120 km i timen.

Fremdeles er der udviklet diesellokomotiver både med elektrisk og hydraulisk kraftoverføring, flere af typerne med omkring 2000 hestekraft motoreffekt. En talstærk type med hydraulisk kraftoverføring har 5 aksler.

Lokomotiverne er nødvendige for godstrafikken. Men de er ikke strengt nødvendige for persontrafikken.

Hertil bruges nu mest dieselvogne og elektrisk drevne vogne, efterhånden et fantastisk stort antal: Eksempelvis er der bygget 5400 af en bestemt type dieselvogne. Det drejer sig mest om enkeltvogne med gennemgangsmulighed og bælgeforbindelse i enderne, så flere vogne kan formeres til en togstamme, alle betjent fra den forreste styrkabine.

Desuden bruges permanent sammenbyggede vogne, altså det vi kalder lyntog, både diesellyntog og elektriske lyntog.

En type elektriske vogne, der kan formeres til lange vognstammer, er ejendommelig ved, at vognkasserne er ophængt, så de kan svinge som et pendul. Følgelig er opholdet i den behageligt, selv hvor der køres hurtigt i kurver.

Den tilladte tophastighed af diesel og el-motorvognene er som regel 120 km i timen, undtagelsesvis 130 km i timen.

Omkring 1970 konstrueredes et gasturbinetog med 3 vognkasser på 4 bogier. Det blev kun til en prototype, fordi oliekrisen medføre, at

brændstofudgifterne steg kolossalt. En gasturbine bruger jo meget brændstof, langt mere end en dieselmotor.

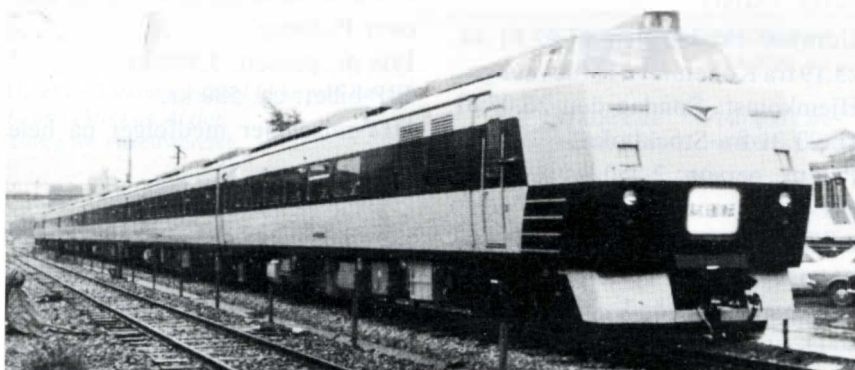
Udviklingen og brugen af togmateriellet i Japan koncentrerer sig om stigende grad om dieselvogne og elektriske vogne, især de sidste, formeret af mange selvstændige enkeltvogne, i nogle tilfælde også permanent sammenbyggede vognstammer, som kun har førerpladser i enderne eller den ene ende af toget.

Der bruges dog også meget lange vognstammer af personvogne uden egen drivkraft.

Næsten alle vognene er storrumsvogne. De er gerne ca. 20 m lange, 4 m høje og 2,8-2,9 m brede.

Vognene eller togene er malet i forskellige farver.

På en japansk banegård kan man derfor se en broget farvepragt, men oftest sådan at nogle af togene eller alle togene i en kørerute har en farve, medens togene, der kører i andre forbindelser, har en anden farve, selv om de kører fra samme perron.



Moderne dieselhydraulisk eksprestog bestående af 4 permanent sammenbyggede vogne, alle med en motor på ca. 500 Hk, tilsammen ca. 2.000 Hk for en 4-vogns enhed. Billedet viser to sådanne enheder sammenkoblet til et langt tog.

Sommerrejser med DJT – 1981

12

Danske jernbanemænds turistorganisation – DJT – tilbyder/formidler igen i år gode ferierejser for alle danske jernbanemænd/-kvinder.

På togrejserne har vi intet imod, at venner og bekendte medtages, såfremt det ønskes.

Læs annoncen og tag den eventuelt ud af bladet og gem den.

Alle vore tilbud kan bestilles/forespørges på hos: Danske jernbanemænds turistorganisation (DJT), DSB rejsebureau Hovedbanegården, Banegårdspladsen, 1570 København V. Tlf. 01-14 04 00/3572 eller 8-1-3572 eller kom ind og tal med os.

Grupperejser med tog

Netop i år har vi ønsket at øge vort udbud af grupperejser med tog, for herved at skabe mulighed for, at endnu flere kan deltage i vore rejser, som interesse-mæssigt spænder vidt.

Björkliden (Midnats-solens land)

Udrejse: Fredag den 17.07.81 kl. 23.19 fra København H i sovevogn. Hjemkomst: Søndag den 26.07.81 kl. 23.21 fra Stockholm.

Pris pr. person: 2.250 kr.

FIP-billet: ca. 360 kr.

DJT-rejseleder medfølger på hele turen.

Forlang specialprogram.

Luxembourg

Udrejse: Lørdag den 25.07.81 kl. 10.15 med IC-Merkur fra København.

Hjemkomst: Torsdag den 30.07.81 kl. 22.45 til København.

Gode tilslutningstider fra Jylland over Padborg.

Denne rejse til perlen *Luxembourg* er specielt udsøgt for at bibringe besøgeren et godt indtryk af et godt land. Luxembourg er et besøg værd – prøv det.

Pris pr. person: 1.640 kr.

FIP-billet: ca. 380 kr.

DJT-rejseleder medfølger på hele turen.

Forlang specialprogram.

Det skotske højland og Edinburgh (succesen fra 1980)

Udrejse: Lørdag den 15.08.81 kl. 17.30 med båd fra Esbjerg.

Hjemkomst: Mandag den 24.08.81 kl. 09.30 med båd til Esbjerg.

Pris pr. person: 3.460 kr.

FIP-billet: ca. 118 kr.

DJT-rejseleder medfølger på hele turen.

Forlang specialprogram.

Schweiz' bjerge og søer

Udrejse: Søndag den 23.08.81 kl. 15.55 fra København i liggevojn.

Hjemkomst: Søndag den 30.08.81 kl. 14.09 til København.

Gode tilslutningstider fra Jylland over Padborg.

Pris pr. person: 1.980 kr.

FIP-billet: ca. 580 kr.

DJT-rejseleder medfølger på hele turen.

Forlang specialprogram.

Bourgogne og Paris

Udrejse: Søndag den 20.09.81 kl. 16.55 fra København i liggevojn.

Hjemkomst: Søndag den 27.09.81 kl. 14.09 til København.

Gode tilslutningstider fra Jylland over Padborg.

Pris pr. person: 2.295 kr.

FIP-billet: ca. 590 kr.

DJT-rejseleder medfølger på hele turen.

Forlang specialprogram.

Vodice – bademålet ved Adriaterhavet

Udrejse: 27 rejser i tiden 16.05.81–07.10.81.

Hjemkomst: 30.05.81–21.10.81.

Rejsernes varighed er 15, 20 eller 21 dage.

Indkvartering finder sted i værelse med bad/WC og der ydes hjælpelse fra 3. dags morgenmad til 13 dags aftenmad.

Pris pr. person: fra 1260 nkr. (afrejse 7.10.81).

FIP-billet: ca. 730 kr.

Der er dansk eller norsk transportleder under rejsen og dansk rejseleder på stedet.

Forlang specialprogram for denne rejse, som er arrangeret af NJT – Norske jernbanemenns turistorganisasjon.

Individuelle rejser

Turheim, Ustaoset – Norge

Norske jernbanemenns turistorganisasjons feriehus *Turheim* ved Ustaoset på Bergensbanen består af 6 gode hytter for selvholdning.

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.

I hytterne 1-2-3 er der plads til 4 personer, og i hytterne 4-5-6 er der plads til 6 personer.

Alle hytterne er godt udstyret, 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.

Der kan køres i bil til *Turheim*, og indkøbsmuligheder findes ved stationen, som ligger ca. 3 km fra *Turheim*.

Pris pr. uge for hytte 1-2-3
Pris pr. uge for hytte 4-5-6

21.6.-16.8.	Øvrige tidsrum
385 n kr.	280 n kr.
490 n kr.	350 n kr.

Billetpris med FIP-rabatkort Helsingborg – Ustaoset – Helsingborg ca. 425 kr. Hertil kommer eventuelt tillæg for sovevogn.

Rapham, Otta – Norge

10 km øst for Otta (i Gudbrandsdalen ca. 300 km nord for Oslo) ligger Rapham – Norske jernbanemenns feriehjem.

Feriehjemmet er placeret i virkeligt praktfulde omgivelser midt i det naturskønne fjeldområde.

Alle værelser har dusche/WC. Der findes motionsrum, svømmehal og badstue.

Pris pr. person pr. døgn med helpension udgør 240 n kr. Børn 4-15 år 120 n kr.

Billetpris med FIP-rabatkort Helsingborg – Otta – Helsingborg ca. 440 kr. Hertil kommer eventuelt tillæg for sovevogn.

Bus Otta – Rapham eller omvendt ca. 20 n kr.

Bjørkliden – Sverige

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

Hytterne ligger på en pragtfuld fjeldskråning med udsigt over Torne träsk (søen) og Lappaorten (klippeformation).

På turiststationen findes en levnedsmiddelbutik for selvusholdere.

De store vidders land og et paradys for friluftsmennesker både sommer og vinter. Der findes ingen skønnere fjeldverden og ingen renere luft. Ingen bilveje når frem hertil (endnu).

På hotellerne er der mulighed for ophold med hel- og halvpension. Hytterne er indrettet for selvusholdning, men muligheden for hel- eller halvpension er til stede. Måltiderne indtages da på hotel Fjället.

Der ydes danske jernbanemænd og familie en ganske god rabat i opholdspriserne i Bjørkliden. Der køber iøvrigt direkte tog fra København til Bjørkliden i højsæsonen.

Har Bjørkliden jeres interesse – FORLANG da specialprogram.

Billetpris med FIP-rabatkort Helsingborg – Bjørkliden – Helsingborg ca. 425 kr. Hertil kommer eventuelt tillæg for sovevogn.

Rimini – Italien (Adriaterhavet)

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

Hotel (direkte v. havet)	03.05.-28.06. 30.08.-20.09.	28.06.-30.08.
<i>Regina og Residence</i>	112.000 Lire	154.000 Lire
Tillæg for enkeltværelse	14.000 Lire	14.000 Lire
Hotel med swimmingpool (ikke ved havet)		
<i>Jumbo, Susy og Aiglon</i>	91.000 Lire	140.000 Lire
Tillæg for enkeltværelse	14.000 Lire	14.000 Lire

Alle ovenstående priser betyder ugesophold i dobbeltværelse med bad/WC, helpension og fri strand. For børn indtil 7 år ydes der 30% rabat i prisen for en voksen.

Billetpris med FIP-rabatkort Puttgarden/Flensburg – Rimini – Flensburg/Puttgarden ca. 610 kr. ved rejse over Østrig.

Flyrejser

Der ydes stadig rabat på køb af

Les Avants, Montreux – Schweiz

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

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

Prisen for en uges ophold med helpension udgør ca. 315 Sfr. Pris for ekstra dag ca. 45 Sfr. Der ydes børnerabatter fra 30-50%.

Billetpris med FIP-rabatkort Puttgarden – Les Avants – Puttgarden ca. 595 kr. Hertil kommer eventuelt tillæg for sovevogn/liggevogn.

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.

STJERNEREJSER/FRITIDSREJSE som iøvrigt er udvidet med UNISOLS de bedste rejsemål.

Rabatten er 150 kr. pr. person på en programpris indtil 2400 kr. og 200 kr. i rabat på en programpris derover.

Jfr vore rejsebestemmelser tager vi altid forbehold overfor prisændringer, hvorpå vi ingen indflydelse har. Som f.eks. valutariske forhold. Med venlig hilsen
DJT

Efter verdens største brag – verdens længste tunnel

P

addehatskyen efter afissionbombens brag over *Hiroshima*, Japan, 6. august 1945, havde knap nok spredt sine højradioaktive partikler til sidste, skæbnesvangre ion, før japanerne besluttede, at nu havde deres bjergrige øland med de sparsomme gode jord»striber« været usammenhængende længe nok.

Med noget, der lignede demonstrativt mod på at genrejse japansk nationaløkonomi, gav landets ledere jernbanen topprioritet i efterkrigstidens genopbygningsarbejde.

Dette – samt kendsgerningen, at Japan er et jernbanepionérland, idet landets første linje blev bygget i 1872 – forklarer meget af de kæmpesummer, de japanske statsbaner (KNR) får stillet til rådighed til investeringer.

»Shinkansen« projektet er et af de mest iøjnefaldende eksempler. Et andet er de enorme bidrag fra statskassen til dækning af JNR's enorme årlige »underskud«.

Gåseøjnene her skal illustrere, at japanerne i særlig høj grad forstår den sociale/samfundsøkonomiske betydning af et effektivt jernbanesystem. »Underskud« bliver derved snarere at forstå som nødvendig udgift for et moderne samfund.

En japansk transportminister har sagt det således: »JNR skal i første række samle sig om intercitypassagertrafik, fragt over mellem- og langdistancer samt bytransitten, hvortil jernbaner fortrinsvis er velegnede. Dette vil også komme til udtryk i vor integrerede, nationale transportpolitik. Forbedringer og investeringer vil finde sted i samklang dermed«.

At knytte ølandet sammen til en helhed var altså en hovedsag for Japan fra og med 1945, specielt med et supereksprestogsystem – »shin-

kansen«projektet. En væsentlig del af anlægsarbejdet er tunneler.

Der er lidt af en landskabsgartner i enhver japaner – også i ingeniører og arkitekter. Rendyrkede japanske gartnere er ligefrem efterspurgt mange steder i verden – bl.a. i USA – for deres sirlighed og miljøfornemmelse.

Så da ideen var klar og planerne skulle udformes til en fast forbindelse imellem Japans to hoved(ø)landsdele, *Honshu* i syd (størst og vigtigst) og *Hokkaido* mod nord, der adskilles af det 20 km brede (på smalleste sted) *Tsugaru*-stræde – altså 4 km bredere end Storebælts smalleste sted – forekom en bro på forhånd japanerne at være noget af en »hvid elefant« – altså et besværligt monstrum.

Tunneler derimod er effektive, vedligeholdelsesvenlige og ses ikke i land- og vandskabet! påpeger de – så de valgte tunnelløsningen.

Kunne man samtidig gardere en betydelig del af befolkningen langs »shinkansen«ruterne imod eventuelle fremtidige, uvelkomne gentagelser fra oven, ville det være en stor, ekstra fordel. Tunneler under jordoverfladen – især under havbunde – er ifølge militæreksperter bedste værn imod kernevåbenangreb.

Bortset fra sidstnævnte, dystre mulighed skal den faste forbindelse afløse strædets nuværende 4½ times færgesoverfart på det ofte urolige farvand.

Japan består af fire store øer og mange mindre. Med *Tsugaru*-forbindelsen bliver hovedøerne endeligt »hægtet sammen«.

De første beregninger til *Tsugaru*-tunnelen begyndte ca. et år efter Verdenskrig II's ophør – året efter maleriske Hiroshima, der indtil braget hørtes lå ved en bugt på øens sydside. *Tokyo* ligger nordligere på

østkysten i landets bedste fladlandsområde.

Men ligesom med Storebælt-projektet gik der lang tid med detailberegningerne:

Først i 1964 startede prøveboringerne og tunnelling. Egentligt udgravningsarbejde til selve dobbelt-sportunnelen begyndte i 1971. Tunnelen ventes færdig i 1983.

Så vil *Honshu*-*Hokkaido*-tunnelen – hvoraf den egentlige undervandsdel er 23,3 km lang – i alt strække sig over 53,85 km – dermed verdens længste tunnel.

Lad os kigge over japanernes skuldre og beskrive i store træk, hvordan de bygger undervandstunnelen. For det kan vel ikke ganske udelukkes, at dersom Storebælt-projektet en dag hentes ud af »mølposen«, vil vore egne eksperter til den tid kunne se, at det – måske – burde have været en tunnel igennem Storebælts bund i stedet for en mere eller mindre velskabt »hvid elefant« over Storebæltsvoerne?

I al fald er *Tsugaru*-tunnelen snart fuldbyrdet – det er den seværdige forskel på de to projekter i dag.

Udgravningen startede med skrå arbejdsskakter på begge sider af strædet.

Derfra bores en snæver forløbertunnel under hovedtunnelens projekterede beliggenhed i havbunden samt en parallel arbejdstunnel.

Tunnelen er altså ikke et »rør«, der sænkes ned – eller opbygges til at hvile – på strædets bund. Tunnelen udbores ca. 100 m nede under selve havbunden, så endog strædets fiskebestand ikke har grund til at stime boblende til miljøprotestmøder!

Forløbertunnelen bruges til at sondere havbunds- og vandforhold



Længste JNR enkelttunnel bliver Tsugaru-anlæggets – 53,85 km, ventes klar i 1983. Blandt færdige tunnelanlæg: 57 km af Shin–Osaka – Okayama-linjens 161 km bliver tunneler: her kommer et »shinkansen«-(prøve)tog ud af en af dem, Rokko-tunnelen.

foran hovedtunnelen samt som ventilationskanal og afløb under byggearbejdet. Den bevares som afløbstunnel for den færdige hovedtunnel.

Den parallelle arbejdstunnel tjener også som geologisk undersøgelsesbasis, men desuden som materialeforsyningsvej og affaldstransportkanal. Også den bevares som vedligeholdelsestunnel og ventilationskanal for den endelige hovedtunnel.

Efterhånden som udboringen fremskrider, »fores« tunnelvægge og -loft ved sprøjtecementering.

Der bygges løbebroer imellem hovedtunnel og vedligeholdelsestunneler med ca. 600 m's mellemrum.

Det er planen at udstyre Tsugaru-tunnelen således, at den også kan bruges til vejtrafik samt til »færge«-tog, der kan befordre last-

biler på fladvogne samt to-etages specialvogne til transport af personbiler.

Den faste Tsugaru-forbindelse er altså en integral del af JNR's »geværkuglehurtige« (»shinkansen«) superekspresstogs-system, som i sin fulde udstrækning har bidraget meget til japanernes tunnelbygnings-erfaring.

På landsiden er bl.a. strækningen fra Shin–Osaka til Okayama på Shin–Osaka – Hakata-linjen (550 km) et andet typisk eksempel på tunnelaktivitet: 57 km af strækningens 161 km er tunneler.

På denne del høstede japanerne samtidig nogle afgørende erfaringer med det cementstøbte banelegeme – det bruges i tre af tunnelerne og på to højbanestrækninger. Det var især cementens støj- og revneproblemer, der blev afsløret.

Støjproblemet søges afhjulpel med de støjopfangende skærme (omtalt i DLT nr. 8, '79), der opsættes langs ruter i særligt udsatte beboelseskvarterer.

Teknikerne søger fortsat efter den helt tilfredsstillende løsning på cementmaterialets holdbarhedsproblem, som kun tiden kan give det helt sikre svar på.

Vort billede viser et »shinkansen«-superekspres(prøve)tog skyde så fredeligt, som det nu kan, ud af Rokko-tunnelen på Shin–Osaka – Okayama-linjen ... uden nævneværdige rystelser for beboerne i den bakkede omegns tyndvæggede huse.

UDLANDET I —GLIMT

- BERLIN's t-baner har eksperimenteret med ubemandet togdrift i nogle år og åbner den første ubemandede rute – linje 4 – i år. Al kontrol sker fra et computercenter iberegnet tv-overvågning af rullende materiel, perroner, signaler osv.

Svar til læser i Midtjylland: Linje 4 blev valgt, fordi den egner sig bedst. Der er ingen sammenhæng imellem »4« og muligheden for, at tv-overvågerne får firkantede øje-æbler.

- BRASILIEN, pionérlandet for udvinding af motorbrændstof af planter, hævder at kunne erstatte i dette årti al sin dieselolieimport med olie af hjemmegroede jordnødder.

Kort sagt, hvor der er olienød – knæk den og udvind olien.

Arbejdsmarkedet har ikke brug for drillerier

af justitsminister Ole Espersen

16

Socialdemokratiet og regeringen har klart sagt, at arbejdsmarkedet selv må klare de igangværende overenskomstforhandlinger. Der er heller ikke tvivl om, at det er et klart ønske fra arbejdsmarkedets parter, at de selv må nå et resultat. Ellers vil der være en begrundet frygt for, at de frie forhandlinger vil være en illusion, noget der hører fortiden til.

Overenskomstforhandlingerne i 1975, 1977 og 1979 sluttede med et politisk indgreb. Det var i de givne situationer forståeligt.

Dengang kendte vi nok den økonomiske krises karakter. Men vi kendte ikke tilstrækkeligt til omfanget og varigheden af den. Vi håbede, at der kun var tale om en kort periode. I dag ved vi, at krisen bliver langvarig. Vi ved, at de økonomiske rammer for forbedringer er meget begrænsede, hvis vi samfundsøkonomisk skal klare os gennem krisen, som måske vil vare ved det meste af 80'erne.

Derfor har ansvarlige faglige ledere også klart sagt, at der ved de igangværende overenskomstforhandlinger må lægges vægt på tryk i ansættelsen og andre tilsvarende goder.

Hver femte dansker bor for dårligt – derfor haster det med byfornyelse

Hver femte danske bolig er i dårlig stand. For gode til at rive ned, men med alvorlige mangler, så som wc, bad, centralvarme, dårlig isolering osv.

Det var baggrunden for, at regeringen tidligere på året fremsatte forslaget om byfornyelse. Et forslag, som skulle rette op på den

Skal arbejdsmarkedets parter selv klare denne overenskomstsituation er det nødvendigt, at parterne får fred til forhandlingerne. Derfor er det meget urovækkende, at der er partier i Folketinget, der på forhånd søger at blande sig i forhandlingerne gennem forslag, der enten begrænser fagbevægelsens rettigheder eller muligheder for at løse sine opgaver.

Jeg må stærkt advare mod forsøg på at få gennemført forbud mod eksklusivaftaler. Ansvarlige politikere fra borgerlige partier vil utvivlsomt forstå min baggrund for denne advarsel. Heller ikke Venstres tanker om indgreb i de eksisterende overenskomster, i form af ændringer i bestemmelserne om deltidsarbejde, gavner forhandlingsklimaet mellem parterne. Partier med sådanne tanker lægger gift for de frie forhandlinger.

Skal arbejdsmarkedets parter sikres muligheden for at nå et resultat, kræves der en erkendelse af dansk fagbevægelses positive, overordentlig positive betydning for vort samfund. Det vi mindst af alt har brug for nu, er partitaktiske drillerier.

dårlige boligstandard og samtidig give en del beskæftigelse i den hårdt trængte byggebranche.

Forslaget blev vedtaget, men 64 borgerlige medlemmer af tinget brugte bestemmelsen om ekspropriation og fik udsat loven til efter næste folketingsvalg.

Ulykkeligt

Byfornyelse var temaet på en konference for byggefagene, som »Fællesfonden af 1961« afholdt i oktober i Ringkøbing. Fællesfonden består af repræsentanter fra LO og arbejdsgiverorganisationer.

Der var bred enighed på konferencen om, at det var ulykkeligt for byggefagene, at byfornyelsesloven midlertidigt blev sat ud af funktion. Den betrængte byggebranche har netop nu behov for ekstra opgaver, fordi nybyggeriet næsten er gået i stå. Boligminister Erling Olsen redegjorde på konferencen for indholdet i byfornyelsesloven.

Mere end 20 procent af befolkningen bor dårligere, end vi synes er rimeligt. Derfor skal vi have gang i byfornyelsen hurtigst muligt, sagde Erling Olsen.

– Samtidig vil byfornyelsen give en betydelig beskæftigelses-effekt. Når vi investerer en milliard kroner i nybyggeri, giver det beskæftigelse til 3300 mand.

– Men en milliard investeret i byfornyelse vil give beskæftigelse til 5300 mand. Der skal altså investeres færre penge for at holde det samme antal mennesker i arbejde, og det spiller selvfølgelig en væsentlig rolle i en tid med økonomisk krise, sagde Erling Olsen.

10.000 i arbejde

Den oprindelige byfornyelsesplan – som altså tidligst kan sættes i gang efter et kommende folketingsvalg – inddrager gradvis de omkring 420.000 boliger, som er i dårlig stand. Planen ser således ud:

1981: 8.000

1982: 12.000

1983: 20.000

1984–95: 30.000 boliger om året.

Denne indsats vil ialt kræve omkring 135.000 mandår. Samtidig vil

den industri, der skal levere materialer, få en øget beskæftigelse på omkring 27.000 mandår.

Fordelt på hele perioden frem til 1995 vil byfornyelsen give denne øgede beskæftigelse:

1981: 2.700

1982: 4.000

1983: 6.700

1984-95: 10.000

Hårdt tiltrængt

Indsatsen for at gøre de danske boliger tidssvarende kommer til at koste omkring 30 milliarder kroner. Heraf tegner installations-mangler sig alene for halvdelen. 40 procent af investeringerne skal foretages i København, hvor der – trods saneringer – findes en stor boligmasse uden for eksempel wc og bad.

At byfornyelsen er hårdt tiltrængt for byggefagene, viser alene det sidste års nedgang i beskæftigelsen. Fra september 1979 til september i år steg ledigheden i byggefagene med ialt 14.500 personer, heraf var de 6.500 faglærte og 8.000 ufaglærte. Et af konferencens hovedemner var netop, hvem der til sin tid skal udføre byfornyelsen. Bliver det en opgave for de faglærte eller for ufaglærte?

Boligministeren pegede selv på dette problem:

– Nybyggeri beskæftiger typisk specialarbejdere og udføres på akkordløn. Byfornyelse vil nok typisk blive udført af faglærte og på tidløn. Her ligger et problem, som man nok gør klogt i at overveje, både i fagbevægelsen og hos arbejdsgiverne, sagde Erling Olsen.

Multihåndværker

Entreprenørforeningens repræsentant på konferencen forsøgte at lancere et nyt begreb, en »multihåndværker«, som efter Entre-



Erling Olsen: Vi kan holde nogenlunde det samme antal mennesker i arbejde ved at sætte byfornyelsen i gang.

prenørforeningens opfattelse skulle være den mest ideelle til at udføre byfornyelse. Ideen blev forkastet af både arbejdsgivere og fagbevægelsens repræsentanter, især var de faglærte imod tanken.

Steffen Preuss, Entreprenørforeningen: – Det ville være til stor glæde for alle parter, hvis vi i fremtiden kunne se lidt stort på faggrænserne. Derfor må vi have uddannet multihåndværkere. Altså håndværkere, som har lært lidt af hvert fag, for eksempel gennem en 2-årig specialarbejderuddannelse.

– Den største ledighed findes inden for Specialarbejderforbundet, og byfornyelsens opgave er vel at bekæmpe ledighed. Derfor må vi tilgodese denne gruppe.

Desuden mener vi i Entreprenørforeningen, at byfornyelsen bør industrialiseres, idet det vil give mere arbejde på fabrikkerne, sagde Steffen Preuss.

Disse tanker blev skarpt afvist, blandt andet af forbundsformand Bendt Jensen, Murerforbundet.

Hæsligt

– Jeg forstår på Steffen Preuss, at

byfornyelsen skal være effektiv og rationel. Men det er vel ikke ensbetydende med, at den skal industrialiseres?

– Jeg mener, vi burde eksportere så meget af det præfabrikerede byggeri, som overhovedet muligt. Det er nemlig synd for de mennesker, som skal bo i det, sagde Bendt Jensen.

– Hvis man har glemt, hvordan præfabrikeret byggeri ser ud, så kan man gå en tur i det område, der tidligere hed »Den sorte firkant« i København. Der ser hæsligt ud, fordi de fleste af elementerne er gået i stykker før og under opførelsen. Det løber mig koldt ned ad ryggen, når jeg ser det. Jeg ved også, at der er stærke toner i befolkningen imod betonbyggeriet. Folk kan ikke holde ud at se på det. Og de kan slet ikke holde ud at bo i det, sagde Bendt Jensen.

Faggrænser

Steffen Preuss: – Byfornyelsen vil blive koncentret i bysamfundene og koncentreret på nogle enkelte fagområder, især VVS-branchen. En håndværker skal vel have lov til at lave det, han kan klare. En murer kan vel lave meget andet end murerarbejde?

Bendt Jensen: – Entreprenørforeningen har nogle bestemte interesser i at få faggrænserne nedbrudt. Man vil mule de faglærte grupper for at få arbejdet udført på andre vilkår, altså billigere.

Men spar jeres anstrengelser med at få indført multihåndværkeren. Skaf hellere beskæftigelse til alle i stedet for at prøve at skubbe de faglærte ud. Med mindre selvfølgelig at fremtidens byggeri skal være præfabrikeret. Men det har den danske befolkning ikke fortjent.

»Svende- anciennitets- reglen«

Fra medlemskredsen

18

Ved omklassificeringsaftalen af 6. august 1979 indførtes der med virkning fra den 1. april 1979 en såkaldt svendeanciennitetsregel, der siden aftalens indgåelse har været gjort til genstand for flere forskellige fortolkninger, hvilket har givet anledningen til, at der i det efterfølgende skal gives en forklaring af reglen, samt – og ikke mindst – en forklaring om CO I's forudsætninger ved reglens udfærdigelse.

Bestemmelsen lyder:

»Ved ansættelse i lønramme 9 i en stilling, som forudsætter håndværksmæssig uddannelse, medregnes indtil fire års svendeanciennitet for beskæftigelse ved faget efter udstået læretid (svendebrev) efter 1. april 1979«.

Teksten er lidt kringlet, og det er vel ikke underligt, at den er blevet misforstået derhen, at ved ansættelse pr. 1. april 1979 og senere ville svendeanciennitet kunne medregnes med indtil 4 år ved indplaceringen i tjenestemandslønssystemet, men det er som antydning en forkert fortolkning.

Det rigtige er, at *svendeanciennitet erhvervet efter den 1. april 1979 vil kunne medregnes*. Det betyder, at manden der ansættes pr. 1. april 1979 *ikke* vil få glæde af reglen. Ham der ansættes pr. 1. oktober 1979 vil derimod (under forudsætning af nødvendig svendeanciennitet) få nytte af reglen, idet han vil få lønanciennitet fra den 1. april 1979.

Baggrunden for denne konstruktion er, at CO I ikke ønskede at medvirke til en regel, der medførte, at allerede ansatte tjenestemænd ville blive passeret lønmæssigt af nyansatte, da dette utvivlsomt ville blive betragtet som en stor uretfærdighed. Forestil dig blot følelserne hos en tjenestemand med f.eks. 3½ års anciennitet, når han måtte se sig

Til Dansk lokomotivmandsforening
Atter igen har jeg først modtaget bladet 14 i måneden, men jeg håber at jeg kan nå, at få det følgende indlæg i næste blad, hvis I da vil sætte det i?:

Kære Jørn Thillemann. Du skriver i DLT nr. 1, 81, om de »gule« er det ikke lidt uovervejet? Har du prøvet at tænke over hvorfor disse kolleger er blevet »gule«? Det synes jeg nok er en tanke værd, for der er mange ting som taler derfor.

Det er som om der ikke sker nok i hovedbestyrelsen, medlemmerne får ikke underretning nok, vi ved ikke hvordan DLF har taget stilling til tidens debat, omkring de offentligt ansattes situation. Næsten alle andre forbund har taget standpunkt og markeret sig i dagens debat, bare ikke DLF.

Nu sidst med reguleret oprykning og bortfald af funktion i 17' lønramme, der er de unge kolleger blevet slemt røvendt, og et hovedbestyrelsesmedlem oppe i Struer er sur over at se sin afstemning offentliggjort i lokoinformation, hvor en artikel beskrev afstemningsresultatet, at desværre havde kun få stemt imod, hvis Bent har dårlig samvittighed HVORFOR stemte han så for??

De konsekvenser dette kan få, har du gjort dig tanker om dem Jørn? Den tid, som ikke er fjern,

passeret med 1 klassetrin af en helt nyansat. Var vi gået ind for en sådan ordning, ville vi ikke have fået megen tak derfor – og det bør erindres at reglen under ingen omstændigheder ville kunne omfatte folk, der var ansat før den 1. april 1979.

Ved den valgte fremgangsmåde må nogen lide den tort, at de bliver

hvor der er køreledninger over hele Sjælland, kan man tage elførere i 9' lønramme ud at køre strækning i 9' lønramme, og de kommer aldrig højere.

Et hovedbestyrelsesmedlem tog til Odense og lovede en masse, nogen tid efter kom et andet hovedbest.medl. og dementerede, desværre gutter, han kunne ikke holde hvad han lovede, – og så blev strækningskørslen taget fra Odense, det kan ske for Nyborg også, hvis man ikke passer på.

Og sådan er det ene efter det andet, hvorfor var det kun Greve Petersen som blev udskiftet? Hvorfor var de øvrige på Hellerupvej ikke solidariske??

Her hørte du min mening, jeg kan ikke følge dig i noget boykot, så langt rækker min samvittighed ikke, nå jeg har også med vort fritidsarbejde at gøre, der samarbejder vi, har det rart sammen, arbejder seriøst for den fælles sag, ingen af os har politiske eller andre ambitioner, som går forud for medlemmernes interesser, det kan man altså få indtrykket af sker i vores ledelse desværre.

Man må da håbe, at vi kan overbevises i den rigtige retning, men der skal nok stærke kræfter til, nu.

Med tak for optagelsen

Villy Olsen
lkf mdt. Kø.

»indhentet« af nyansatte, som har en svendeanciennitet med sig fra det private arbejdsmarked, men ingen vil blive passeret.

Niels Juul

Genoptryk fra DLT nr. 1/80

PERSONALIA

Forfremmet til lokomotivfører (18. Irm.) pr. 1.1.1981

Lokomotivfører (17. Irm.)
T. H. Nielsen, mdt Ar i mdt Ar
J. Ourø Jensen, mdt Næ i mdt Næ
V. M. Kantsø, mdt Næ i mdt Næ

Forfremmet til lokomotivfører (17. Irm.) pr. 1.12.1980 efter ansøgning

Lokomotivfører (13. Irm.)
H. P. Rasmussen, mdt Es i mdt Es
B. A. F. Lassen, mdt Kb i mdt Kb
V. Haubye, mdt Næ i mdt Næ
Knud Nielsen, mdt Næ i mdt Næ
Jørgen Jensen, mdt Næ i mdt Næ
B. K. Jensen, mdt Næ i mdt Næ
K. M. Jensen, mdt Str i mdt Str

Lokomotivassistent (10. Irm.)
K. E. Fevre, mdt Fa i mdt Fa

Forfremmet til lokomotivfører (17. Irm.) pr. 1.1.1981 efter ansøgning

Lokomotivfører (13. Irm.)
W. B. Østergaard, mdt Hgl i mdt Hgl
L. Rasmussen, mdt Rf i mdt Rf
J. Rasmussen, mdt Rf i mdt Næ

Forfremmet til lokomotivassistent (10. Irm.) pr. 1.1.1981

Lokomotivassistent (9. Irm.)
H. V. Christiansen, mdt Gb i mdt Gb

Ansæt som lokomotivassistent (9. Irm.) pr. 1.1.1981

Lokomotivassistent p
T. R. N. Knudsen, mdt Ab i mdt Ab
S. H. Vibest, mdt Kh i mdt Kh
M. Petersen, mdt Kh i mdt Kh
F. R. Jensen, mdt Kh i mdt Kh
B. H. Jensen, mdt Kh i mdt Kh
P. B. M. Rasmussen, mdt Kh i mdt Kh
P. B. Andersen, mdt Kh i mdt Kh
Finn Christensen, mdt Kh i mdt Kh
B. H. Madsen, mdt Kh i mdt Kh
L. K. Larsen, mdt Kh i mdt Kh
T. Knudsen, mdt Kh i mdt Kh
E. Jørgensen, mdt Kh i mdt Kh
B. Larsen, mdt Kh i mdt Kh
B. O. Nielsen, mdt Kh i mdt Kh
P. M. Walus, mdt Kh i mdt Kh
H. R. Ludvigsen, mdt Kh i mdt Kh

Overgået til anden stilling 1.12.1980 efter ansøgning

Stbtj (3. Irm.) til lkas p (9. Irm.)
O. V. Edvardsen, Rf til mdt Kh

Ansæt som lokomotivassistent p 1.1.1981

H-J. Johansen, mdt Ar
O. Kondrup, mdt Ar
J. Perto, mdt Ar
K. B. Hansen, mdt Ar
F. U. Sivertsen, mdt Ar
B. Kirkegaard, mdt Ar
T. L. Jensen, mdt Ar
P. Mariegaard, mdt Ar
S. Poulsen, mdt Ar
J. U. Boye, mdt Fa genansat
F. D. Petersen, mdt Fa
K. O. Møller, mdt Fa
E. Dejbjerg, mdt Fa
H. B. Gravesen, mdt Fa
J. S. Christensen, mdt Fa
B. Monberg, mdt Fa
C. O. S. Bernhard, mdt Kh
H. Jensen, mdt Kh
K. E. Rasmussen, mdt Kh
S. O. Pedersen, mdt Kh
J. E. R. Kaa, mdt Kh
F. Mahdjoubi, mdt Kh
K. B. Simonsen, mdt Kh
C. B. Andersen, mdt Kh
M. M. Hansen, mdt Kh
J. Jonescu, mdt Kh
S-E. S. Peyerstad, mdt Kh
J. Jensen, mdt Kh
J. E. Fravn, mdt Kh
J. H. Strömberg, mdt Kh
J. P. Ohmeyer, mdt Kh
T. P. Nielsen, mdt Kh
S. W. Ølgaard, mdt Kh
N. J. Madsen, mdt Kh
C. F. Olsen, mdt Kh
B. Jensen, mdt Kh

Ansæt som lokomotivassistent p 1.2.1981

E. F. Jensen, mdt Ar

Forflyttet 1.2.1981 efter ansøgning

Lokomotivassistent p (9. Irm.)
E. K. S. Laursen, mdt Kh til mdt Rf
H. B. Eriksen, mdt Kh til mdt Rf

Afskediget pr. 31.12.1980

Lokomotivassistent p (9. Irm.)
H. Rasmussen, mdt Kh
E. D. Petersen, mdt Kh

Afskediget pr. 31.3.1981 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (18. Irm.)
H. C. Gleerup, mdt Fa
R. Madsen, mdt Ng

Lokomotivfører (17. Irm.)
L. K. V. M. Pedersen, mdt Ar
N. P. Rovark, mdt Hgl
S. O. Nielsen, mdt Pa

Opmærksomhed frabedes

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubelæum frabedes venligst.

Lkf C. L. Knudsen, Gb.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubelæum frabedes venligst, er bortrejst.

Lkf K. L. Skjødt, Str.

Dødsfald

Pens. lkf. Hans Jørgen Jørgensen, Nykøbing
F. død den 5.12.1980, 59 år.

Lkf. L.K.V.M. Pedersen, Randers, død den
18.1.1981, 63 år.

Fest i Fredericia

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

Festen afholdes på restaurant Hannerup lørdag den 28. februar 1981 kl. 18.00.

Der serveres:

Kold kogt laks m. hummer/dildsauce – Kalvekam stegt som vildt m. salat waldorff. surt, sødt og perleløg – Hannerupdessert. Husets specialitet – Kaffe – Til natmad serveres suppe – Til middagen serveres 4 glas vin + 1 glas til desserten.

Der bliver dans efter spisningen til kl. ?.

Tilmelding kan ske på tegningslisten der er ophængt på opholdsstuen eller på tlf. 92 46 37.

Fa. afdelingen.

Rettelse til lommebogen for 1981

På side 155 bedes A. Vilhelmsen Fa slettet som jubilar 1. december 1981. Det fandt sted i 1980.

OPSLAG

Herved opslås stillingen som

Sekretær

i Statstjenestemændenes Centralorganisation I (CO I), der har sekretariat i Tjenestemændenes Hus, Bredgade 21, 1260 København K.

Sekretæren forudsættes at være statstjenestemand med et godt kendskab til tjenestemandforhold, og der lægges vægt på, at den pågældende har et forudgående kendskab til organisationsforhold.

Sekretærens arbejdsopgaver vil bl.a. indeholde skriftlig sagsbehandling, herunder udfærdigelse af referater af møder i forretningsudvalget og hovedbestyrelsen, hvorfor gode danskundskaber forudsættes.

Stillingen tænkes aflønnet efter tjenestemandslovens regler.

Ansøgningsfristen udløber den 1. marts 1981.

Ansøgning med udførlige oplysninger om hidtidig virksomhed, uddannelse og kendskab til organisationsvirksomhed m.v. samt om lønkrav fremsendes til centralorganisationens sekretariat.