



6

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. OKTOBER 1981 – 81. ÅRGANG

6

Indhold:

Samarbejde og tillid	2
Europæisk Transportkonference	3
Aftale mellem DSB og JFU om dobbeltskuffetog	3
DSB's succes i persontransport kræver hård kurs i godssektoren	4
Hovedbestyrelsesmøde i CO I	6
Det offentlige, levestandarden og beskæftigelsen	7
Løksimulator fra Rumænien	8
Lønoversigt 1. oktober 1981	10
Pensionsoversigt 1. oktober 1981	11
Det offentlige i ny rolle som arbejdsgiver	12
Japans kommende hurtigbaner	13
En hilsen til Mo'er	17
Fra medlemskredsen – Også et svar ...	18
Personalía	19

Redaktører:

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

Redaktion og ekspedition:
Hellerupvej 44, 2900 Hellerup.
Telefon (01) 62 72 69.
Kontortid 9–16.
Lørdag lukket.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Med baggrund i den skarpe konkurrence fra luft- og landevejstrafik har DSB gennem år planlagt for udvikling af en moderne, servicevenlig jernbanedrift. Plan 90 blev en målsætning og i tiden indtil da arbejdes med planer for kortere perioder for at tilpasse sig den løbende udvikling.

For helt uventet fik vi to energikriser i 70'erne; som gav vind i sejlene for den kollektive trafik. DSB kom fra asken og i ilden. Det var ikke muligt med det eksisterende materiel og mangel på personale i nogle kategorier at opbygge en køreplan til betjening af den store tilstrømning af rejsende. Kravene til materiel og personale forstærkedes. Politikerne – som hidtil havde været tilbageholdende med bevillinger – sadlede om, dog uden at tage den fulde konsekvens.

DSB kunne naturligvis ikke få ting op at stå fra den ene til den anden dag, om man havde fået aldrig så mange midler. Der måtte derfor ses på muligheder for med de kendte økonomiske rammer at gå en del af vejen. F.eks. ændring af den interne organisationsstruktur.

Projekter udarbejdes. På mere end en måde interessante. Ikke mindst ved, at man ville undgå repræsentation fra personalet i grupper, som skulle undersøge bestemte områder og komme med forslag. D.v.s., at man så bort fra et samarbejde med personaleorganisationer, der dog kunne være en borgen for planens gennemførelse, selvom de i sig indeholdt momenter, der ville gøre dagligdagen helt anderledes for medarbejderne. Samarbejde har imidlertid også betydning for opretholdelse af tillid til ledelsen. Den har man rokket ved.

At drive jernbaner kræver et mangeårigt kendskab, som nogle tror kan dækkes ved ekstern rekruttering til betydningsfulde lederstillinger. Det giver et misforhold til de internt uddannede, der fuldt kvalificerede til stillingerne, må se sig forbigået. Det holder virksomheden ikke til i det lange løb. Det stive tjenestemandssystem kan ganske vist virke som en hæmsko ved udvælgelse; men eventuelle svagheder, tror vi ikke opvejes af vekselvirkningen med ekstern og intern rekruttering. DSB har selv kvalificeret personale til lederjobs.

Dette, som en ikke uvæsentlig del af personalepolitikken og de samarbejdsbrister vi frygter, fører til en negativ holdning hos medarbejderne, og det advarer vi mod. De er nok interesseret i virksomhedens tarv, men ikke for enhver pris.

Europæisk Transport-Konference Rom, 15. og 16. september 1981

Notat udarbejdet af National Union of Railwaymen (Storbritannien) om EF-transport politik

Fællesskabet har hidtil gjort små fremskridt såvel mod fjernelse af skadelig konkurrence mellem transportformerne som mod udvikling af et integreret transport system.

Den nuværende transport profil er ikke formet gennem ægte fri konkurrence, men gennem politiske beslutninger, der har fastlagt relative niveauer for subsidieringer. Jernbanetransporten er blevet ramt hårdere end andre transportformer. Kravene, at markedskræfterne skulle regulere systemet, nærmest fastlåser status quo med den konsekvens, at der sker en stadig nedslidning af jernbanesystemet.

En meningsfuld interventionspolitik er påkrævet for at undgå skadelig konkurrence og sikre opfyldelsen af de reelle behov, herunder sociale og miljømæssige behov.

Fremme af lang-distance jernbanegodstrafik indebærer endnu større økonomiske fordele på fællesskabsplan end på nationale planer. Etableringen af et fælles jernbanelinjenet til dette formål vil også give lignende fordele for lang-distance passagertrafik.

Kommissionen har en særlig forpligtelse på dette område, især når det gælder investering til opnåelse af en optimal europæisk infrastruktur, hvor en klar prioritet vil være tunnelen under den engelske kanal.

Langsigtet energipolitik indebærer total elektrificering af de europæiske jernbaner. Seriøse tanker må også rettes mod indførelsen af et europæisk datastyret godsstyrings-system.

Formuleringen af fællesskabsmål må følges af forslag til deres gennemførelse.

Integrering af bane/vej container trafik indebærer investering i ter-

minaler til omlæsning, tilskud til placering af industrier hvor der er adgang til sporforbindelse – og for Storbritannien – kanaltunnelen. Huckepack-trafik er af mindre interesse for Storbritannien end for andre lande.

En europæisk transportkæde vil aldrig være stærkere end det svageste led. Derfor må de enkelte medlemsstater, der i dag halter bagefter med investeringer, bringes op til de standarder, der eksisterer andre steder.

Fællesskaberne skulle granske 5-års transport investeringsplanerne godkendt af medlemsstaterne og opmuntre med tilskud – ud fra målestokken for fællesskabs minimums standards – både hvad angår jernbaneinvesteringer og forholdsregler til integrering af vej- og jernbanetransport.

Forslag: Godstransport ad landevej

a) På nationalt plan er godstransport ad landevej mod betaling uophørligt truet af livsfarlig konkurrence fra såkaldte uafhængige vognmænd og i et vist omfang af firmabiler.

b) På internationalt plan opfordres til handling på følgende tre områder:

– EF-køretilladelser bør udstedes på basis af den aktuelle anvendelse og ikke efter den øjeblikkelige lineære forøgelse.

– Skat på køretøjer og vejafgifter må internationalt harmoniseres som en hastesag.

– De eksisterende sociale reguleringer må overholdes mere ensartet, i det mindste indtil reglerne er reviderede.

– Hurtig social harmonisering er nødvendig for at stoppe unfair konkurrence mellem virksomheder i forskellige medlemsstater forårsaget af uretfærdige forskelle i aflønninger. Øjeblikkelig handling er påkrævet for gennemførelse af bestemmelserne i artikel 12, paragraf 2, i Rådsbeslutningen af 13. maj 1965 (65/271/EEC) ligesom hurtigere overvejelser om yderligere forholdsregler til nedbringelse af arbejdsdagens længde og lave basisrater for betaling af transport må gøres.

Forslag: Kombineret transport

Forøgelse af kombinerede transporter i forbindelse med logistik operationer (indsamling og opmagasinering) åbner muligheder for sociale og økonomiske fremskridt og for udviklingen af samarbejdet mellem komplementære transportformer. Begrebet »kombineret transport« bør omfatte alle transportgrupper d.v.s. udover banevej også kanal- og flodtrafik, idet disse tilsammen må danne ét integreret system.

Aftale

mellem generaldirektoratet for DSB og Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg om Standardsatser i forbindelse med godtgørelse for dobbelt husførelse

§ 1

Tjenestemænd, der opfylder betingelserne for at få refunderet merudgifter foranlediget af dobbelt husførelse, kan i stedet for godtgørelse efter regning få godtgjort udgifterne efter nedennævnte standardsatser:

Stk. 2

Såfremt hverken udgiften til kost eller logi er dokumenteret, og der ikke modtages (medtages) mad hjemmefra, ydes et grundbeløb på 21,00 kr. pr. dag, ansøgeren har opholdt sig på tjenestestedet.

Af det anførte beløb anslås udgiften til logi at udgøre et grundbeløb på 5,00 kr.

Stk. 3

Såfremt udgiften til logi er dokumenteret, men udgiften til kost ikke er dokumenteret, og der ikke modtages (medtages) mad hjemmefra, godtgøres udgiften til logi fuldt ud, for så vidt den er rimelig, og der ydes til kosten et grundbeløb på 17,00 kr. pr. dag, ansøgeren har opholdt sig på tjenestestedet.

Stk. 4

I tilfælde af, at udgiften til logi er dokumenteret, men udgiften til kost ikke er dokumenteret, og at maden delvis modtages (medtages) hjemmefra, godtgøres udgiften til logi fuldt ud, for så vidt den er rimelig og der ydes herudover et grundbeløb på 8,00 kr. for hver dag, ansøgeren har opholdt sig på tjenestestedet.

Pr. 1. oktober 1980 udgør betalingen, incl. dyrtidsregulering for perioden 1. oktober 1975–1. oktober 1980, hvor der for omkostningsdækkende ydelser som nærværende er udløst i alt 14 dyrtidsportioner à 3%, i stk. 2 hhv. 29,82 kr. og 7,10 kr., i stk. 3 24,14 kr. og i stk. 4 11,36 kr.

Den i § 1, stk. 2, 3 og 4 anførte betaling pr. 1. oktober 1980 svarer

til reguleringspristal 103,0 (januar 1980=100). Ved udsving i reguleringspristallet over 103,0 reguleres betalingen med 4,5% af grundbeløbene i såvel opad- som nedadgående retning for hver fulde 3 points, det for januar og juli offentliggjorte reguleringspristal stiger eller falder. Reguleringen finder sted fra hhv. 1. april og 1. oktober. Overskydende points henstår til næste regulering.

Denne aftale træder i kraft den 1.4.1981. Samtidig bortfalder aftalen af 12.1.1980.

København, 30. juni 1981

For DSB

G. Kragballe

For Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg

E. Nygaard Jespersen

DSB's succes i persontransport kræver hård kurs i godssektoren

Service indenfor dellaster i godssektoren hos DSB vil i de næste seks år gå tilbage. Det fremgår af DSB's 5-års plan i 1983–87, der netop er udkommet. Den store succes på passagersiden kræver øgede driftsmidler og investeringer. – og derfor må DSB koncentrere sig om aktiviteter på godssiden, der fremmer produktiviteten.

Med andre ord: Mens det politiske flertal sørger for, at antallet af passagerer øges, bl.a. på grund af den økonomiske situation og bilbeskatningen, øges underskuddet – fordi der er tale om underskudsforretning. Samtidig bliver der færre penge på godssiden, som i fri konkurrence må slås om kunderne.

Det, der går tilbage, er bl.a. be-

tjening af tyndt befolkede områder (som opgives eller overlades til fragtmænd), indskrænkning af rutekørsel, radiodirigerede biler i stedet for rutekørsel, omlægning af terminalkørsel til mere bejlelige tidspunkter og anvendelse af omvendt distribution på tynde ruter (indkørsel af gods til terminal formiddag og udkørsel eftermiddag). Før en opgave, der har været løst i DSB-regie, skal løses af private vognmænd, skal der være tale om reelle besparelser. Samtidig vil man sikre visse styringsmuligheder over for samarbejdspartnere.

Samarbejde vigtigt

DSB mener, at kørsel med lastvogne over længere stræk er uøkon-

misk i de fleste tilfælde. Derimod er lokal-transport oftest mest rentabelt med lastvognstransport. Bl.a. derfor vil DSB i større grad lade distributionskørsel overgå til de private samarbejdspartnere.

Ifølge 5-årsplanen regner DSB med stigende behov for distribution i takt med resultater fra markedsføring af dør-til-dør transporter af såkaldte hellaster (bl.a. containere). 11 mio. kr. er sat af de næste 6–7 år til reinvestering i distributionsmateriel. I samme periode har DSB afsat 180 mio. kr. til investeringer i hellastsektoren.

– Vi har aldrig været så tæt i samarbejde med vognmænd som i dag. Vore bestræbelser på at bygge Ålborg Fragtcentral i fællesskab

bragte os langt i forhandlingerne. Endnu er der ikke nået til enighed, men det er positivt, at vi kan snakke sammen. Det har vi ikke kunnet i samme grad tidligere, siger fungerende kontorchef i DSB's planlægningsafdeling, cand. polit. Morten Sloth.

Hård konkurrence

Med de i dag hårde konkurrencevilkår p.g.a. økonomisk afmatning er der hård kamp om den mindre godsmængde. Derfor må DSB – som andre – tænke både rationelt og utraditionelt for at være med i kampen om kunderne. De sidste år har der været fald i omsætningen i godssektoren – netop p.g.a. disse forhold – og hos DSB forventer man ikke et større marked i de nærmeste år. Derfor må der rationaliseres og gennemføres en arbejdsdeling i godstransporten generelt. Det vil give en bedre transportløsning og fastholde trafikgrundlaget.

– Alle sulter på samme tid. Stramningerne økonomisk har gjort, at alle helst vil have samme del af »stumperne«. Efter et samfundssynspunkt må – som andre – også transportbranchen finde balancen og indstille sin kapacitet til behovet. Og det gør også, at DSB forsøger at højne kvaliteten over for kunderne – ikke kun passagerkunder, men i høj grad godskunder. Bl.a. derfor har vi oprettet fragtbureauer. Først kom København og også provinsen er ved at komme med – i Odense, Fredericia, Århus og Ålborg, siger Morten Sloth.

Effektive lastvogne

Udviklingen vil sikkert gå mod en bedre udnyttelse af lastvogne m.h.t. en maksimal udnyttelse af

disses grænser for højst tilladte akseltryk, totalvægt samt mål. Lastvognene bliver så mere produktive. Alligevel venter DSB, at firmaer vil gå over til køb af fremmed transport, som ofte er mere effektiv og mere fordelagtig end transport med egne firmabiler. I den forbindelse regner DSB med tilgang til banen.

– Vi har stor tilgang til vores udenlandske hurtigkørende godstog TEEM, der kører over store afstande. Halvdelen af DSB's gods-transport foregår i dag i forbindelse med udlandet. Bl.a. frugt og grønt fra Italien og – den modsatte vej – fersk kød fra Danmark kører i stor stil med toget. Eksportvognmændene har beklaget sig og sagt, at vi sender pengene ud af landet, hvor vognmændene kunne have bragt dem til Danmark. Men kunden er mest interesseret i at spare tid og penge, siger Morten Sloth.

Morten Sloth mener ikke, man kun kan se på, hvor pengene går hen. Det er kundens penge, der skal betale transporten, og togtransporten vælges, når kunden har økonomisk og tidsmæssig fordel af den. Han sætter i øvrigt spørgsmålstegn ved, om der er samlede samfundsmæssige fordele ved lastvognstransporterne m.h.t. forbrug af valuta- og beskæftigelse.

– På grund af de stigende brændstofpriser regner vi i DSB med, at mange vognmænd vil benytte sig af hucke-pack i fremtiden – som det har været tilfældet i Vesttyskland. Men egentlig er det fjollet at sende et vogntog med en dyr chauffør og tung motor af sted på bane. Vi mener stadig, at fremtiden ligger i containertrafik. Så kan lastvognen løse andre opgaver, imens vi kører med godset, siger Morten Sloth.

Hucke-pack bliver især aktuelt ved indførelse af elektrificering i 1983 og ved evt. indføring af 2-eta-

ges passagervogne. Alle tre kræver ændrede profiler – bl.a. ved stationer og brooverføringer.

DSB har ved etableringen af de brede færges på Storebælt fået løst en del af sit transportbehov om natten – tidspunktet, som de fleste kunder vælger til transporter. Om dagen er der derimod ledig kapacitet, hvilket giver en del tomtransport. For at råde bod på det, har DSB givet fordelagtige tilbud til dagstransporter – ikke mindst for nye kunder.

– Vores idé er, at virksomhederne skal henlægge deres lager på vores skinner. Vi tænker her især på ikke-ferskvarer. Mange af vores kunder sender deres ferskvarer om natten og deres ikke-ferskvarer om dagen. Sidstnævnte tåler også lidt længere transporttid. Det vi sælger er ikke transporter – det er transportløsninger, siger Morten Sloth.

Ifølge 5-års planen vil man anmere kunderne til at vælge maskinelt håndterbare pallelastere frem for løst gods, som er vanskeligere at håndtere – ikke mindst i godsterminalerne. Det vil blive fulgt op af et tilpasset serviceniveau og en pris-differentiering, som gør det attraktivt for kunderne at vælge pallen som transportmiddel. I oktober i år gennemføres de første tarifændringer i denne politik, så taksterne har relation til omkostningerne, der knytter sig til de enkelte godsgrupper.

Brede færges sydpå

Som på Storebælt kommer der også brede færges på Rødby-Puttgarden overfarten. Det er kun et spørgsmål om tid og samlede planer mellem DB (Deutsche Bundesbahn) og DSB. Man forventer det i 1985-86. Det vil gøre transporterne sydpå mere attraktive. Øresund kommer

også med – mellem (efter al sandsynlighed) Frihavnen i København og Helsingborg. Til den tid bliver det også mere attraktivt for Norge og Sverige at vælge Danmark som gennemgangslejr i stedet for Øst-tyskland eller Polen.

– Vi er også i vildrede omkring Storebælt. Folketinget skal i 82/83 tage spørgsmålet om en storebæltsbro op til overvejelse igen – så længe vil vi ikke begynde på store investeringer. Men trækker beslutningen ud, må vi have gang i udbygningen – med flere brede lejer. Selv under bygningen af broen tidligere (der er allerede investeret et 3-cifret millionbeløb på den) arbejdede vi med vores brede lejer og færger. Havde vi ikke gjort det, havde vi stået med forældet materiel i dag – og det var vi blevet bebrejdet, siger Morten Sloth.

Morten Sloth fortæller videre, at DSB jo ikke som et privat firma kan leje nødvendig kapacitet til fremtiden er sikret. Hvor lejer man f.eks. et par lejer?

Politisk usikkerhed

– Vi må leve med den politiske usikkerhed, som da vi fortsatte med de brede færger, selv om broarbejdet fortsatte 100 meter fra os. DSB sysler med planer om at sammenbygge gods- og personfærger – hvis der ikke kommer en bro – med placering i Halsskov/Knudshoved. Vi vil presse på for at få et politisk svar – ved at komme med et både trafikalt og økonomisk forsvarligt oplæg, siger Morten Sloth.

CO Is hovedbestyrelse afholdt ordinært møde den 11. september 1981. Ved mødet behandlede en lang række sager (en optælling viser 70 sager) af større eller mindre rækkevidde.

Det vil føre for vidt her at omtale alle de behandlede sager, men nogle få med et mere principielt indhold skal refereres og »have et ord med på vejen«.

Beklageligvis har det vist sig nødvendigt for CO Is hovedbestyrelse at skulle tage stilling til forhold i en enkelt etat, men forholdene, som i det efterfølgende skal omtales, er af en så principiel karakter, at de – såfremt der ikke gribes ind – vil kunne få vidtrækkende konsekvenser for udøvelsen af forhandlingsretten for alle CO I s 33 tilsluttede tjenstemandsorganisationer. Sagerne angår derfor reelt hele CO Is medlemsområde, og i dette lys må CO Is hovedbestyrelses beslutsomme holdning til dem ses.

Det kan ikke være forbigået nogens opmærksomhed, at man for tiden slås med store vanskeligheder i postetaten. Vanskeligheder som i ikke ringe udstrækning har sit udspring i den ulyksalige postterminal i København, som er et produkt af dårlig planlægning igennem en længere årrække, startende længe før organisationerne fik medindflydelse på forhold af denne størrelsesorden.

Sagen har indtil nu kostet én generaldirektør stillingen. Men herudover har man ikke hidtil søgt at placere ansvar/medansvar hos andre af de mange chefer, som har været impliceret i sagen – eller hos nogen af de mange skiftende ministre for offentlige arbejder. Dette er der nu taget skridt til med regeringens beslutning om at fremsætte lovforslag om nedsættelse af en

kommissionsdomstol, som i den kommende tid skal blotlægge de faktiske omstændigheder ved hændelsesforløbet.

CO Is hovedbestyrelse kan herigennem udtrykke sin enstemmige tilslutning til og tilfredshed med, at regeringen ved en kommissionsdomstol sørger for en total klarlægning af sagen.

Ministeren for offentlige arbejder og den nye generaldirektør har længe søgt at give offentligheden det indtryk, at personaleorganisationerne har haft for stor indflydelse – underforstået er skyld i de opståede vanskeligheder. Det er en smart »taktik«, da »fasthed« over for organisationerne derved i offentlighedens øjne kan være lig med effektivitet – og det tilslører ledelsens ansvar i sagen. En retslig undersøgelse af sagen vil »hænge skildrierne op på de rette søm«. Og CO I vil indtil resultatet af undersøgelsen foreliggende modarbejde de tendenser til undertrykkelse af organisationernes rettigheder som for tiden konstateres i post- og telegrafvæsenet, og af al kraft arbejde imod, at tendenserne breder sig til andre styrelser m.v.

Det vil vi primært gøre ved at hævde og beskytte den forhandlingsret, som er fastlagt i tjenstemandsloven og i hovedaftalen.

CO Is formand kunne ved hovedbestyrelsesmødet referere flere konkrete tilfælde, hvor den nuværende ledelse i post- og telegrafvæsenet har lavet tilsyneladende helt bevidste overgreb på forhandlingsretten, overgreb som evt. vil kunne indbringes for en voldgift (tjenstemandsretten).

CO Is hovedbestyrelse ser meget alvorligt på overgreb på forhandlingsretten og anser ethvert overgreb som en provokation, der skal reageres imod. Som en konsekvens

af dette synspunkt besluttede hovedbestyrelsen, at CO I skal anmode om en drøftelse med finansministeriet om forholdene, da finansministeriet som underskrivende part af hovedaftalen må være førstearsvarelig for dens overholdelse. CO I håber, at et sådant møde vil føre til, at ledelsen i post- og telegrafvæsenet får besked på at overholde forhandlingsreglerne fuldt ud. I modsat fald må tjenestemandsrätten inddrages.

Hovedbestyrelsen drøftede principielt spørgsmålet om efg-praktikpladser i staten med baggrund i den politiske beslutning om, at antallet skal udvides ganske meget.

Det er således besluttet, at der i det offentlige område skal oprettes 6.400 praktikpladser, heraf 2.450 i staten. Dette svarer til 9 for hver 100 fuldtidsbeskæftigede inden for de relevante fag.

Drøftelsen i hovedbestyrelsen konkluderedes med enighed om, at CO I og de tilsluttede organisationer må stille sig meget positiv over for medvirken til at afhjælpe ungdomsarbejdsløsheden, som er et stort samfundsmæssigt problem, og de evt. problemer, der måtte opstå som følge af den kraftige forøgelse af praktikpladserne, må søges løst efterhånden som de opstår.

I formandens beretning indgik

også spørgsmålet om socialindkomstens 2. fase, som CO I efter beslutning i hovedbestyrelsen den 1. juni d.å. tilskrev socialminister Ritt Bjerregaard om. I vor henvendelse tilsluttede CO I sig et af LO fremsat forslag om, at der ved beregningen af pensionsværdien i socialindkomsten indføres et fast bundfradrag, således at f.eks. de første 16.000 kr. ikke medregnes i socialindkomsten. Socialministeren har svaret, at socialindkomstens 2. fase for tiden overvejes i regeringen, og at det af CO I støttede forslag indgår i disse overvejelser.

Det offentlige, levestandarden og beskæftigelsen

Arbejdsløsheden i Danmark er for øjeblikket ca. 250.000, og der er en stigende tendens.

Bl.a. af hensyn til betalingsbalancen er der brug for en udvidet konkurrencesektor.

Men dette vil ikke være tilstrækkeligt til at beskæftige denne store ledige arbejdsstyrke.

Derfor må det offentlige give et større bidrag til at løse arbejdsløshedsproblemet, og derfor udsendte Arbejderbevægelsens Erhvervsråd i forbindelse med sit rådsmøde torsdag den 27. august pjecen »*Det offentlige, levestandarden og beskæftigelsen*«.

Pjecen er et frontalt opgør med en række borgerlige vrangforestillinger.

En af disse vrangforestillinger er, at dansk økonomis problemer kan løses ved hjælp af massive nedskæringer på den offentlige sektors budgetter.

Vrangforestillingen går på et fuldstændigt unuanceret syn på den offentlige sektor – pjecen gør rede for, hvor sammensat en størrelse den offentlige sektor egentlig er.

En anden borgerlig vrangforestilling er, at det offentlige ikke kan drive virksomhed. Et tema, der bl.a. er stærkt fremme i debatten om postvæsenets funktion.

Sagen er imidlertid, at man forlanger, de offentlige virksomheder skal fungere forretningsmæssigt uden at måtte drives forretningsmæssigt. I pjecen foreslås derfor, at det på de relevante områder bliver sådan, at det offentlige prissætter de ydelser, som ikke er rentable, men som opretholdes af sociale og regionale årsager, og så betaler for det.

Det virker grotesk, at DSB f.eks. ikke uden en forholdsvis omstændig politisk beslutningsproces kan imødekomme stigende efterspørgsel.

Pjecen fastslår, at der allerede er et meget flydende skel mellem offentlig og privat virksomhed, og at det private erhvervslivs forudsæt-

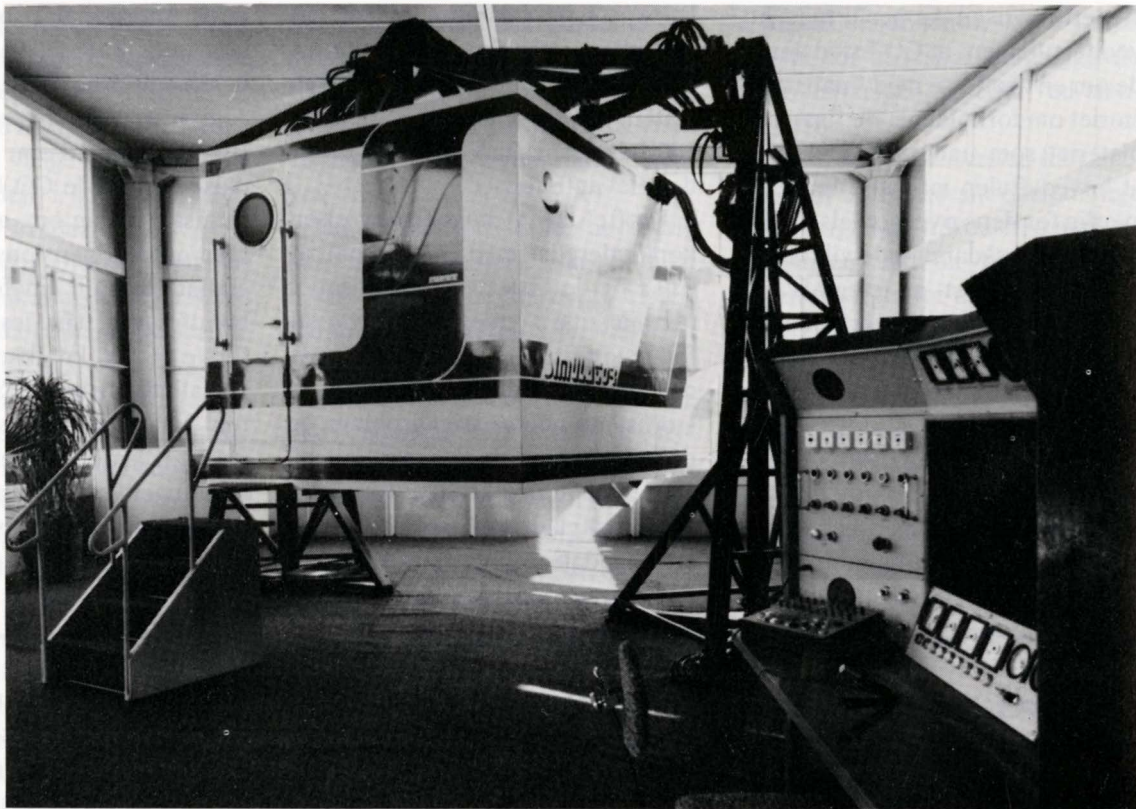
ning for at fungere er en stærk og fleksibel offentlig sektor.

Diskussionen om grænsen mellem offentlig og privat virksomhed er i virkeligheden en diskussion om vilkår og organisationsform.

En diskussion det er nødvendigt at få taget op, fordi den internationale økonomiske situation er således, at også det offentlige må bidrage til en udvidelse af produktionssektoren.

En nok så aktuel problemstilling, som pjecen også går ind i, er spørgsmålet om underskuddet på statsregnskaberne. Det er en realitet – bl.a. som følge af arbejdsløsheden – at hvad, der optræder som en besparelse på det offentlige budget, meget let bliver en merudgift i kraft af de økonomiske virkninger. Derfor er de borgerlige krav om massive nedskæringer i det offentlige helt ude af trit med virkelighedens økonomiske sammenhænge.

Pjecen koster 12,00 kr. og kan fås ved henvendelse til Fællessekretariatet, Reventlowsgade 14, 1651 København V., tlf.: (01) 31 22 62.



El-lokførertræning i klasseværelser er blevet mere realistisk og lettere med det rumænske transportforskningsinstituts nye SLE 001 simulator, her over. Instruktørkontrolbord th. Elevens handlinger registreres elektronisk af maskinen for senere drøftelse af lærer og elev.

M

ed et minimum af presseståhej, men sagligt overbevisende har det rumænske institut for transportforskning og -teknologi udviklet, bygget og – især – markedsført en ny lokomotivsimulator.

Simulatoren er foreløbig blevet solgt til norske og østrigske statsbaner, hvor fremme af el-lokoførertræningen også har høj prioritet.

De rumænske statsbaner (CFR) selv regner med at have elektrificeret 3400 km spor i 1985 – næsten en tredjedel af CFR's samlede spor-net.

Derfor skal 1200 km elektrificeres før 1985. I øjeblikket er der el-drift på 2200 km.

CFR fremhæver, at »uanset om der i fremtiden udvikles kemisk, vind-, sol- eller kernekraftenergi,

bliver energiproduktet til jernbanerne i alle tilfælde el-kraft«.

Simulatoren – SLE 001 – har flere træk fælles med det kanadiske lokførertræningscenters anlæg.

Den styres af en analog datamaskine og kan simulere bevægelse, udsigt fra førerkabinen, signaler, stigninger, togstøj, togopdeling, accelerationer, bremsevirkninger, skridninger og lokomotivforstyrrelser.

SLE 001 yder faktisk en masse, når programmøren har »fodret« den med relevante data så som for togvægt, bremsning, adhæsiionskoefficient, rullende materieltyper, bremsetyper, kontaktledningsstrømemergi, stigninger og kurveradii.

Simulatoren »leverer« først og

fremmest toghastigheder, længde- og tværaccelerationer, trækmotorstrøm, strøm til el-bremsefunktion og skridninger.

Desuden gives visuelle effekter:

Ved brug af et 16 mm farvefilm-anlæg, der kører filmen i hastigheder svarende til »togets«, ser eleven foran kabinens forrude et levende billede af spor karakteristika medregnet broer, stationer, tunneler og signaler udtrykt dels i film-billedet, dels i et data»spor« i billedkanten. Derved kan eleven blive i stand til at reagere.

»Realismen« rækker endnu videre:

I kabinen hører eleven normale/unormale tog- og køreløde samt lyde, der opstår ved at toget passerer kryds, tunneler, broer m.m. Og-

så ventilator- og maskinstøj har konstruktørerne husket.

Acceleration efterlignes med et hydraulsystem, der flytter kabinen indtil 2 m/sek².

Bremseefterligning sker med luftblok, bremseprocent imellem 40 og 125 simuleres i ti trin og i relation til seks forskellige materieltyper.

Togvægt simuleres fra 0 til 2400 t ligeledes i ti trin.

Desuden kan adhæsion begrænses imellem 0,17 og 0,33 i fire trin.

Instruktøren har sin egentlige plads ved kontrolbordet uden for kabinen (th i billedet), hvorfra han igangsætter bestemte lokomotivforstyrrelser, signaler, togsammensætninger o.a. opgaver. Elevens eventuelle fejltagelser – hele handlingsforløbet faktisk – »husk« af dataanlægget, så instruktør og elev bagefter har grundlaget i orden for at kunne »gå tilbage« og diskutere resultaterne.

Rumænerne oplyser, at kabinens indretning kan varieres, så ethvert krav om el-loktype kan imødekommes.

For resten har kabinen også indvendig kontrolbord, hvorfra instruktøren kan producere opgaver.

Rumænien kan selv fabrikere 95% af alt elektrificeringsudstyr – og er selvforsynende med lokomotiver.

Eksporten af rumænske lok til 20 lande – gennem Mecanoexportimport – er i øjeblikket oppe på et samlet antal af 800 (siden 1970).

Datateknologi er ikke fremmed for CFR. Allerede i 1967 indførte rumænerne det første regnskabsanlæg. Siden har man udvidet med elektroniske anlæg til bl.a. kontrol med/overvågning af lok, vogne og tog.

Nu markerer man sig altså med en loksimulator, som kunden »næsten« kan hjemføre i bærepind:

selve kabinedelen måler dog 5×6×4,5 m og vejer 5 t.

Kontrolbordet uden for må »bæres« separat – det måler 2,2×1,36×1,67 m, vægt 400 kg.

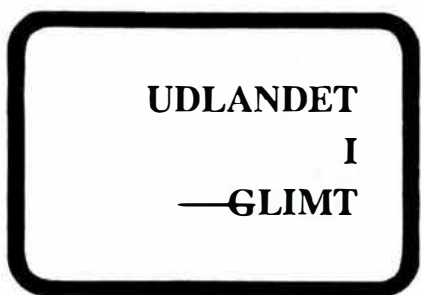
Det bør også nævnes, at transportforskningsinstituttet ikke hviler på simulator»laurbærrene«, men har andre emner »i kikkerten«.

Til fremtidsprojekterne hører – måske – teknologi, der udnytter de såkaldt vedvarende energiformer – sol og vind – samt kernekraft.

Specielt om sidstnævnte siger en talsmand for instituttet:

»Det er i dag *muligt* at bygge lokomotiver, der bruger kernekraft som brændstof.

På nuværende stadium er udviklingsarbejdet mest et penge-spørgsmål. Men ved samarbejde på internationalt plan kan kernekraftlokomotivet blive virkelighed i fremtiden«.



● INDIEN's statsbaner sætter fragt- og passagertaksterne op på foranledning af jernbaneminister *Kedar Pandey*, som har præsenteret det indiske parlament for et budget, der mest bygger på takstforhøjelser. Budgettet ventes at kunne skabe statsbanernes første overskudsregnskab.

Næsten alt må være muligt for indere, når de kan kaste et reb op i den tomme luft og klatre op ad det.

● BANGLADESH's præsident, *Ziaur Rahman*, retter korruptionsbeskyldninger imod ansatte i Bangladesh' statsbaner. »Visse folk«, siger præsidenten, »er mere interesseret i at importere udenlandske lok, fragt- og passagervogne end i at lade materiellet fabrikere i Bangladesh, der endnu ikke helt udnytter sin produktionskapacitet«. Præsidenten fortsætter: »Importen fylder nemlig disse folks lommer op«.

Svar til læser på Sjælland: Jo, hvis en dansker siger sådan noget, kaldes det ofte racisme.

● SKOTLAND's hovedstad, *Glasgow*, har nu gennemmoderniseret sin t-bane efter at banen – uden modernisering siden åbningen i 1896 – var forfaldet til det museumsagtige, der medførte lukning i 1977 og ombygningen. T-banen havde sit største årlige passagerantal – 38 millioner – i 1950. Efter moderniseringen ventes det årligt maksimum kun at blive 15 millioner, fordi privatbilisme og indbyggerudflytning til omegnen har tyndet ud i passagerpotentielt.

Trøst for skotter: man sparede moderniseringsudgifter fra 1896 til 1977.

● ENGLAND's politikere har nedsat en Kanaltunnelkomité, som nu har udarbejdet en rapport, der støtter bygningen af den i årtier drøftede togtunnel under Kanalen fra England til Frankrig. Med henblik på »færge«tog til transport af biler kræver komiteen dog en større tunneldiameter end 6 m, som BR (England) og SNCF (Frankrig) har kalkuleret med. Kravet fordyrer projektet alvorligt.

Men det er afgjort politikerfløjens hidtil klareste janej til projektet.

LØNDOVERSIGT FK 01 10.1981

TR-GRUND- LØN	AP- TILL	STEDTILLÆG					M V EFTER SATS					SP- TILLÆG	TAKREGULERINGSTILLÆG					EFTER SATS	Dyr- TID	URG- TIL				
		6	5	4	3	2	1	6	5	4	3		2	1	6	5	4				3	2	1	
1	40085	5384	8104	6853	5603	4352	3102	2306	1202	55	12280	68	12000	20	11719	95	11439	48	11159	23	10980	77	20592	1080
2	41187	5384	8302	7021	5741	4460	3179	2364	1235	61	12579	55	12292	35	12005	37	11718	17	11430	97	11248	25	20592	1080
3	42320	5384	8506	7194	5882	4570	3259	2424	1269	60	12386	93	12592	78	12298	63	12004	48	11710	55	11523	34	20592	1080
4	43484	5384	8715	7372	6028	4684	3340	2485	1304	52	12302	58	12901	48	12600	16	12298	83	11997	51	11805	82	20592	1080
5	44680	5384	8931	7554	6177	4800	3424	2548	1340	40	13527	20	13218	47	12909	75	12601	03	12292	53	12096	13	20592	1080
6	45908	5384	9152	7741	6331	4920	3510	2612	1377	24	13860	32	13543	98	13227	85	12911	51	12595	39	12394	05	20592	1080
7	47171	5384	9379	7934	6489	5043	3598	2678	1415	13	14202	88	13878	91	13554	94	13230	74	12906	77	12700	51	20592	1080
8	48468	5384	9613	8132	6651	5170	3689	2746	1454	04	14554	85	14222	81	13890	77	13558	73	13226	69	13015	27	20592	1080
9	49801	5384	9853	8335	6817	5300	3782	2816	1494	03	14916	48	14576	15	14235	81	13895	70	13555	36	13338	79	20592	1080
10	51170	5384	10099	8544	6988	5433	3878	2888	1535	10	15287	77	14939	14	14590	29	14241	65	13893	02	13671	07	20592	1080
11	52578	5384	10352	8758	7164	5571	3977	2962	1577	34	15669	64	15312	26	14954	89	14597	74	14240	56	14012	80	20592	600
12	54023	5384	10613	8979	7345	5711	4078	3038	1620	69	16061	84	15695	50	15329	16	14962	81	14596	70	14363	53	20592	600
13	55509	5384	10880	9205	7531	5856	4182	3116	1665	27	16464	86	16089	33	15714	01	15338	48	14963	17	14724	17	20592	600
14	57036	5384	11155	9438	7722	6005	4289	3196	1711	08	16879	14	16494	19	16109	46	15724	51	15339	78	15094	73	20592	600
15	58604	5384	11437	9677	7918	6158	4398	3279	1758	12	17304	46	16909	86	16515	50	16120	90	15726	31	15475	43	20592	600
16	60216	5384	11727	9923	8119	6315	4519	3363	1806	48	17741	73	17337	27	16932	81	16528	36	16123	90	15866	52	20592	0
17	61872	5384	12025	10176	8326	6477	4627	3450	1856	16	18190	95	17776	41	17361	64	16947	09	16532	32	16268	44	20592	0
18	63573	5384	12332	10435	8539	6643	4746	3539	1907	19	18652	59	18227	28	17802	20	17377	11	16951	80	16681	20	20592	0
19	65321	5384	12071	10215	8359	6503	4647	3466	1870	79	18977	81	18561	70	18145	58	17729	47	17313	35	17048	57	20592	0
20	67118	5384	11791	9978	8166	6353	4541	3386	1830	98	19309	00	18902	52	18496	27	18089	80	17683	55	17424	60	20592	0
21	68963	5384	11488	9722	7957	6191	4425	3301	1787	52	19644	97	19249	03	18953	32	18457	38	18061	44	17809	44	20592	0
22	70860	5384	11163	9448	7732	6017	4301	3208	1740	32	19986	83	19602	33	19217	60	18833	10	18448	37	18203	32	20592	0
23	72809	5384	10814	9153	7491	5839	4168	3109	1689	17	20334	08	19961	69	19589	06	19216	44	18844	05	18606	62	20592	0
24	74811	5384	10440	8836	7233	5629	4025	3002	1633	87	20686	68	20327	06	19967	67	19608	05	19248	44	19019	08	20592	0
25	76868	5384	10040	8498	6956	5414	3872	2887	1574	26	21044	81	20699	10	20353	38	20007	67	19661	95	19441	11	20592	0
26	78982	5384	9613	8137	6661	5184	3708	2765	1510	14	21408	66	21077	75	20746	83	20415	68	20084	76	19873	34	20592	0
27	81154	5384	9158	7752	6346	4939	3533	2634	1441	30	21778	18	21462	96	21147	73	20832	28	20517	06	20315	50	20592	0
28	83386	5384	8673	7342	6010	4678	3347	2495	1367	53	22153	32	21854	91	21556	28	21257	64	20959	23	20768	21	20592	0
29	85679	5384	8157	6905	5653	4401	3149	2347	1288	61	22534	03	22253	33	21972	63	21691	94	21411	24	21231	43	20592	0
30	88035	5384	7609	6441	5273	4105	2938	2189	1204	32	22920	49	22658	62	22396	75	22134	89	21873	25	21705	32	20592	0
31	90456	5384	7926	5948	4870	3792	2714	2021	1114	42	23312	41	23070	72	22859	03	22587	35	22345	66	22190	29	20592	0
32	92943	5384	6409	5426	4442	3459	2476	1843	1018	66	23710	19	23489	81	23269	19	23048	80	22828	42	22686	50	20592	0
33	95499	5384	5755	4872	3989	3107	2224	1655	916	79	24113	78	23915	82	23717	85	23520	10	23322	13	23194	56	20592	0
34	98126	5384	5062	4386	3510	2733	1957	1455	808	56	24523	12	24349	14	24175	16	24000	96	23826	98	23714	43	20592	0
35	100824	5384	4330	3666	3002	2338	1674	1243	693	67	24938	27	24789	27	24640	40	24491	53	24342	67	24246	03	20592	0
36	103597	5384	3555	3010	2466	1921	1376	1019	86	25358	78	25236	59	25114	63	24992	44	24870	25	24790	21	20592	0	
37	106446	5384	2738	2318	1899	1479	1060	783	442	82	25785	43	25691	26	25597	32	25503	16	25409	22	25347	11	20592	0
38	109373	5384	1874	1588	1301	1014	727	533	306	24	26217	33	26153	21	26088	86	26024	52	25960	17	25916	68	20592	0
39	112381	5384	964	817	670	523	375	269	161	83	26655	32	26632	37	26589	41	26556	45	26523	27	26499	50	20592	0

ARSLØN IALT EFTER SATS							MÅNEDSLØN IALT EFTER SATS																	
1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10									
1	88728	23	87196	76	85666	51	84135	04	82604	79	81630	32	7394	02	7266	40	7138	88	7011	26	6883	74	6802	53
2	90360	17	88791	96	87224	99	85656	79	84088	59	83090	87	7530	02	7399	34	7268	75	7138	07	7007	39	6924	24
3	92038	53	90432	38	88826	23	87220	08	85615	15	84592	95	7669	88	7536	04	7402	19	7268	35	7134	60	7049	42
4	93762	11	92118	01	90472	68	88827	36	87182	03	86135	34	7813	51	7676	51	7539	40	7402	28	7265	17	7177	95
5	95534	60	93848	88	92163	15	90477	43	88929	93	87720	53	7961	22	7820	74	7680	27	7539	79	7399	42	7310	05
6	97353	57	95626	22	93900	10	92172	75	90446	63	89347	30	8112	80	7968	86	7825	01	7681	07	7537	22	7445	61
7	99234	01	97455	04	95684	07	93915	88	92146	91	91020	65	8263	67	8121	26	7973	84	7826	33	7678	91	7585	06
8	101145	89	99332	85	97519	81	95706	77	93893	73	92739	31	8428	83	8277	74	8126	66	7975	57	7824	48	7728	28
9	103120	52	101262	18	99403	84	97546	73	95588	40	94505	82	8593	38	8438	52	8283	66	8128	90	7974	04	7875	49
10	105147	88	103244	25	101339	39	99435	76	97532	13	96320	17	8762	33	8603	69	8444	95	8286	32	8127	68	8026	69
11	106752	98	104801	61	102850	23	100900	08	98948	71	97706	15	8896	09	8733	47	8570	86	8408	35	8245	73	8142	18
12	108894	54	106894	20	104893	85	102893	51	100894	39	99621	22	9074	55	8907	85	8741	16	8574	46	8407	87	8301	77
13	111095	13	109044	60	106995	29	104944	75	102895	44	101590	45	9257	93	9087	05	8916	28	8745	40	8574	63	8465	88
14	113257	22	111255	27	109154	55	107052	59	104951	87	103613	82	9446	44	9271	28	9096	22	8921	05	8745	99	8634	49
15	115679	58	113524	99	111371	62	109217	03	107062	44	105692	56	9639	97	9460	42	9280	97	9101	42	8921	87	8807	72
16	117467	21	115258	75	113050	30	110841	84	108633	38	107228	00	9788	94	9604	90	9420	86	9236	83	9052	79	8935	67
17	119920	12	117656	57	115391	80	113128	25	110863	48	109422	60	9993	35	9804	72	9615	99	9427	36	9238	63	9118	56
18	122440	78	120118	47	117797	39	115476	31	113154	00	111676	39	10203	40	10009	88	9816	45	9623	03	9429	51	9306	37
19	124216	51	121944	49	119672	38	117400	26	115128	15	113682	37	10351	39	10162	05	9972	70	9783	36	9594	02	9473	54
20	126024	98	123805	51	121587	26	119367	78	117149	53	115735	58	10502	09	10317	13	10132	28	9947	32	9762	47	9644	64
21	127859	50	125597	56	123356	84	121374	91	119212	97	117836	97	10654	96	10474	80	10294	74	10114	58	9934	42	9819	75
22	129726	16	127426	65	125225	93	123426	42	121325	70	119987	64	10810	52	10635	56	10460	50	10285	54	10110	48	9998	98
23	131622	26	129388	86	127154	24	125519	63	123486	23	122189	79	10968	53	10799	08	10629	52	10459	97	10290	52	10182	49
24	133547	56	131383	94	129221	55	127057	93	125094	32	124441	96	11128	97	10965	33	10801	80	10638	17	10474	53	10370	17
25	135503	08	133315	36	131172	64	129339	93	127952	21	126746	37	11291	93	11134	62	10977	31	10920	00	10662	69	10562	20
26	137489	81	135282	89	133075	97	132067	82	130260	90	129106	48	11457	49	11306	91	11156	34	11005	66	10855	08	10758	88
27	139507	49	137286	26	135065	03	133432	58	132621	36	131520	80	11625	63	11482	19	11338	76	11195	22	11051	78	10960	07
28	141555	86	139226	45	136995	81	135565	18	135035	77	133992	75	11796	33	11660	54	11524	66	11388	77	11252	99	11166	07
29	143634	65	141301	95	140569	25	139036	55	137503	86	135922	05	11969	56	11841	83	11714	11	11586	38	11458	66	11376	84
30	145744	81	143314	95	142885	08	141455	21	140926	57	139109	65	12145	41	12025	25	11907	09	11787	94	11668	89	11592	48
31	147884	83	145565	15	143245	46	1414925	77	142606	08	141757	71	12323	74	12213	77	12103	79	11993	82	11883	85	11813	15
32	150056	86	148853	47	147648	85	146445	46	145242	08	144467	16	12504	74	12404	46	12304	08	12203	79	12103	51	12038	93
33	152260	58	151179	61	150098	64	149018	90	147937	93	147241	36	12688	39	12598	31	12508	23	12418	25	12328	17	12270	12
34	154495	69	153345	71	152195	73	151644	53	150694	54	150080	00	12874	65	12795	48	12716	32	12637	05	12557	88	12506	67
35	156761	81	155598	95	154536	08	154323	21	153510	34	152982	71	13063	49	12995	75	12928	01	12860	27	12792	53	12748	56
36	159058	64	158391	45	157725	49	157058	30	156391	11	155954	07	13254	89	13199	29	13143	80	13088	20	13032	60	12996	18
37	161388	25	160874	08	160361	14	159846	98	159334	04	158994	94	13449	03	13406	18	13363	43	13320	59	13277	84	13249	58
38	163746	58	163396	46	163045	11	162693	77	162242	42	162104	93	13645	55	13616	38	13587	10	13557	82	13528	54	13508	75
39	166138	16	165759	20	165478	24	165098	29	165517	11	165287	34	13844	85	13829	86	13814	86	13799	86	13784	76	13773	95

Det offentlige er i en ny rolle som arbejdsgiver

Minikronik af professor, dr. oecon. P. Nyboe Andersen

12

I dagens Danmark er det antal mennesker, der modtager løn, pension eller dagpenge af det offentlige, større end antallet af privatansatte lønmodtagere og indehavere i erhvervslivet. Er man utilfreds med sine indkomstvilkår, er det altså for flertallet af danske borgere staten eller kommunerne, man skal rette sine klager til. Den politik, staten og kommunerne fører som arbejdsgiver for de offentligt ansatte, og de vilkår, der politisk fastsættes for folkepension, invalidepension, efterløn, bistandsydelse, arbejdsløshedsdagpenge og andre overførselsindkomster, har tilsammen en afgørende indflydelse på den samlede indkomstdannelse i samfundet og dermed også på det totale omkostningsniveau og vor konkurrenceevne over for udlandet.

Derfor er de tider forbi, hvor staten passivt kunne afvente lønudviklingen på det private arbejdsmarked og så tilrettelægge sin egen lønpolitik, så man alt efter behovet lagde sig i overkanten for at tiltrække folk til det offentlige eller i underkanten for at begrænse tilgangen. De tider er også forbi, hvor offentligt ansatte hverken gik i strejke eller kunne rammes af lock-out.

I foråret blev Akademikernes Centralorganisation stillet over for en trussel om lockout, og i sommer har kommunernes organisationer måttet prøve kræfter med de yngre læger i en arbejdskamp og med socialrådgiverne, først i en langvarig strejke og derefter i en lockout. Det har formentlig været en ubehagelig overraskelse for de ansatte, at de kommunale instanser har udvist så fast en holdning over for de stillede krav. Enhver kan forstå, at private arbejdsgivere kan blive nødt til at sætte hælene i over for lønkrav, som kun kan bæres ved en forringelse af virksomhedernes indtjening. Men stat og kommuner har som bekendt andre måder at skaffe sig indtægter på, end man har i erhvervslivet, og det vil næppe være helt uforståeligt, om dette fristede til en mere forhandlingsvenlig holdning, så meget mere som de ansatte jo også er vælgere.

Desto mere må det påskønnes, at man efterhånden er ved at have lært, at det er nødvendigt at kridte skoene og stå fast over for uberettigede krav, selv i en situation, hvor kommunalvalg er i sigte, og hvor læger eller socialrådgivere ikke forsømmer nogen chance for at skubbe de syge og de sociale klienter foran sig i kampen.

Der kan også drages en anden mere vidtgående og principiel lære af begivenhederne. Jo mere Danmark nærmer sig et socialistisk samfund i den forstand, at befolkningens indkomster mere og mere kommer til at bero på politiske beslutninger fremfor på den enkeltes indsats på et frit marked, desto mere nødvendigt bliver det for statsmagten og de kommunale myndigheder at indtage en fast holdning som arbejdsgivere, hvis ikke samfundet skal gå til grunde i inflation og arbejdsløshed. I fuldt socialistiske samfund som Sovjet eller Kina er denne arbejdsgiverrolle udviklet til den yderlighed, at fagforeninger er officielle organer uden indflydelse på lønnen, og at strejker er forbudt.

De venstrefløjskræfter, som fører an i visse gruppers kamp for at tiltvinge sig økonomiske fordele fra det offentlige, burde i virkeligheden glæde sig over, at der trods alt endnu er en lang vej at gå, før Danmark begynder at føre en egentlig socialistisk politik, hvor al magt over lønningerne er samlet hos staten, og hvor dannelsen af frie fagforeninger betragtes som forræderi mod socialismen.

Om få år 10 udenlandske TV-programmer

Om få år kan vi se omkring ti udenlandske TV-programmer overalt i Danmark.

Storbritannien har fremskyndet sine planer om en TV-satellit, som oprindeligt først skulle have været klar i slutningen af firserne. Men Frankrigs og Tysklands beslutning

om allerede i 1984 at sende TV via satellit, har fået englænderne til at ændre planer.

Desuden planlægger det europæiske rumsamarbejde, ESA, at anskaffe en stor satellit, hvor mindre lande som f.eks. Danmark kan leje sig ind.

Også Radio Luxembourg har planer om at sende en satellit op, hvis det ikke lykkes at leje sig ind på enten den franske eller den tyske satellit.

I dag er det muligt og lovligt at se tysk og svensk TV i Danmark, og det er muligt at se fransk TV, men ikke lovligt. Frankrigs sender nemlig på forsøgsbasis TV via satellit til Tunesien, og disse programmer kan kun ses i Danmark, hvis man opstiller en parabolantenne.

Når de britiske, franske og tyske satellitter kommer op i midten af firserne, vil det være fuldt lovligt at modtage programmer fra dem.

Japans kommende hurtigbaner

Af C. E. Andersen

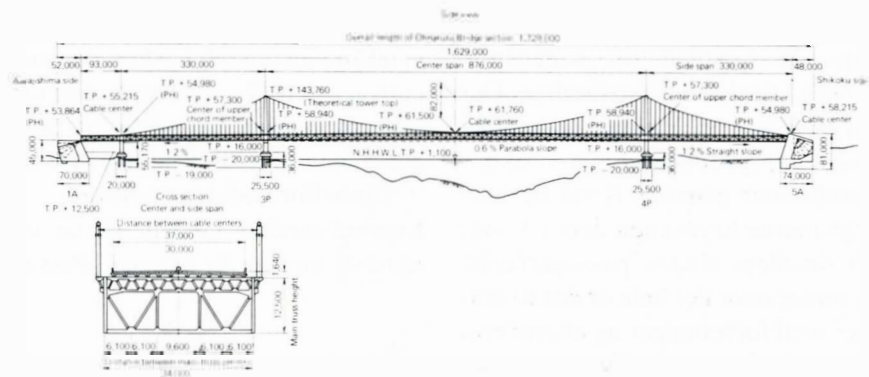
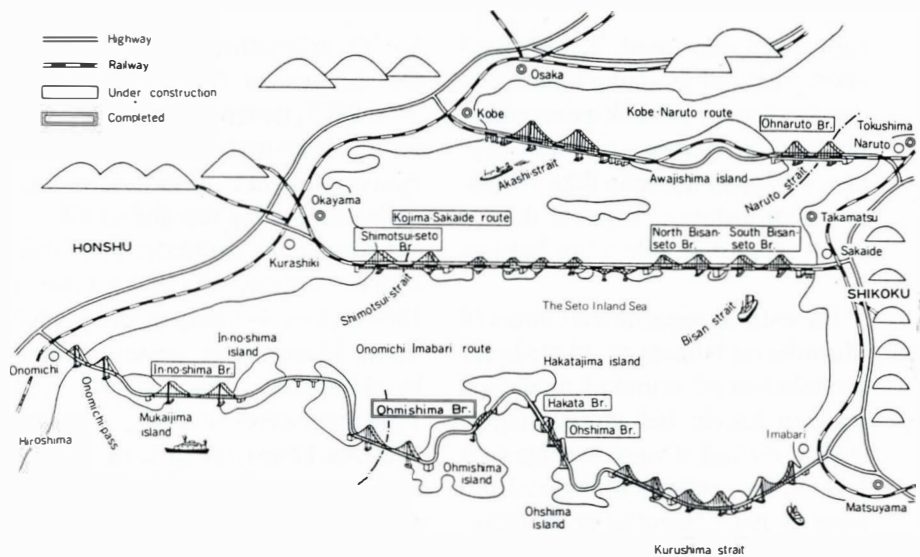
Japans hurtigbane fra Osaka til Hakata-Fukuoka blev færdig til drift stykkevis i årene 1964–1975. Denne bane repræsenterer begyndelsen til et omfattende system af hurtigbaner med den sporvidde, vi kalder normalspor, medens Japans Statsbaner i øvrigt har kapspor, som er ca. en fjerdedel smallere.

Bl.a. derfor er og bliver hurtigbanesystemet selvstændigt i forhold til banenettet i øvrigt. Men de nye baner anlægges således, at de kan fungere i samspil med de eksisterende baner som et trafikalt helhedssystem.

I begyndelsen af 1970-erne blev det ved en række love definitivt besluttet, at der skulle bygges et landsomfattende hurtigbanesystem med forbindelser mellem alle de store byer, og hvad der er allervigtigst, mellem alle Japans større øer via tunneler og broer af vældigt format.

Hele dette banenet skulle omfatte 7000–9000 km baner, heri medregnet de godt 1000 km, som nu er i brug.

Allerede i de første år af 1970-erne begyndte man at planlægge og at udføre de første af de kommende strækninger. Det drejede sig om en bane, kaldet Tohoku Shinkansen (= hurtigbane), fra Tokyo mod nord, foreløbig til indlandsbyen Morioka, ca. to trediedele af distancen til havnebyen Aomori ved en bugt på nordkysten af Honshu, samt en bane kaldet Joetsu Shinkansen fra Tokyo mod nordvest via Honshus vilde højbjerge til den store havneby Niigata ved øens nordvestkyst. Desuden omfattede byggebevillingsplanen en linie fra det centrale Tokyo mod nordøst til den nye storlufthavn Narita, som da var under udførelse, men som først har kunnet tages i brug for et par år siden, grundet på modstand fra den



Den mindste af de fire store søer, Shikoku, bliver nu forbundet med Honshu ved tre broforbindelser, hver bestående af flere enkeltbroer. De to østlige af forbindelserne får jernbanespor som led i hurtigbanesystemet.

Tegningerne viser en oversigt over egnen og de tre brolinier samt et vue af deres enkelte broer og et profil af Naruto-broen, som ventes at blive færdig om to år, i første omgang dog kun som bilbro, med tiden også med spor for hurtigbanetog.

lokale befolknings side; følgelig er denne hurtigbane aldrig blevet bygget.

Hurtigbanesystemets aktuelle udbygningsfase består derfor kun af banerne fra Tokyo til Morioka og Niigata, henholdsvis 496 og 300 km.

De skal dog i første omgang ikke udgå fra det centrale Tokyo, men fra det vigtige baneknudepunkt Omiya ca. 30 km nordvest for byens centrale område. Det skyldes modstand fra beboerne langs linien gennem Tokyos tætbyggede dele, særlig på grund af de støj- og ryste-gener, som de meget hurtige

tog fremkalder. Nu er det dog ved at gå i orden, så vidt det drejer sig om strækningen fra Omiya til Ueno-banegården ca. 5 km nord for Tokyos centralbanegård. Denne strækning er nu under bygning, men den kan først blive færdig om nogle år.

Så kommer hurtigbanesystemet til at udgå fra Ueno stationen, hvor der udføres et underjordisk anlæg for 4 perronspor i Supplement til de nu 19, snart 20 perronspor i højt niveau.

Der er udarbejdet planer om at føre hurtigbanen fra Ueno til cen-

tralbanegården med 2, delvis 3 spor. Men det er stadig uklart, om denne plan er politisk gennemførelig, endsige hvornår den kan bygges. – I Japan har man ikke en ekspropriationslov; så sagen er ikke så enkel, som den ville være her hos os.

Banestrækningerne fra Omiya til Morioka og Niigata er, til trods for forsinkelser på grund af modstand fra den lokale befolkning mange steder, nu ved at være færdige som helhed. De ventes at komme i drift i løbet af 1982. Egentlig er de allerede færdige, så vidt at de befares af prøvetog, men uden passagerer. Men de storstilede nye banegårdsanlæg i Omiya er ikke færdige. Der bygges her et vældigt kompleks med kapsporbanerne på brokonstruktioner gennem 1. sal og hurtigbanerne krydsende dem i 3. sal. Derimellem findes passagerfaciliteterne; over det hele er der to etager med forretninger og allerøverst en parkeringsplads. Hele kvarteret omkring disse stationsanlæg ombygges. Stationen benyttes allerede nu af henved 300.000 rejsende til og fra byen på en gennemsnitsdag. Dertil kommer transittrafikken. I fremtiden vil trafikken forøges voldsomt.

Banen Omiya–Morioka forløber stort set inde i landet, men føres ud til kysten ved den store by Sendai. Skønt banen anlægges øst for højbjergene gennem Honshu's indre, udføres næsten en fjerdedel af strækningen som tunneler.

Morioka bliver kun midlertidigt endestation for hurtigbanen. Men de eksisterende kapsporbaner byder på gode forbindelser videre frem. Hurtigbanen skal senere forlænges til Aomori.

Herfra er der færgerute over Seifkan-strædet til Hakodate på Hokkaido. Sejlstrækningen er 113

km. Overfartstiden er nu $4\frac{1}{2}$ time. Der bruges nu 7 store færger på 5400 BRT, tjenende både togpassagertrafikken og trafikken med jernbanegodsvogne; desuden er der andre færger for ren godstrafik.

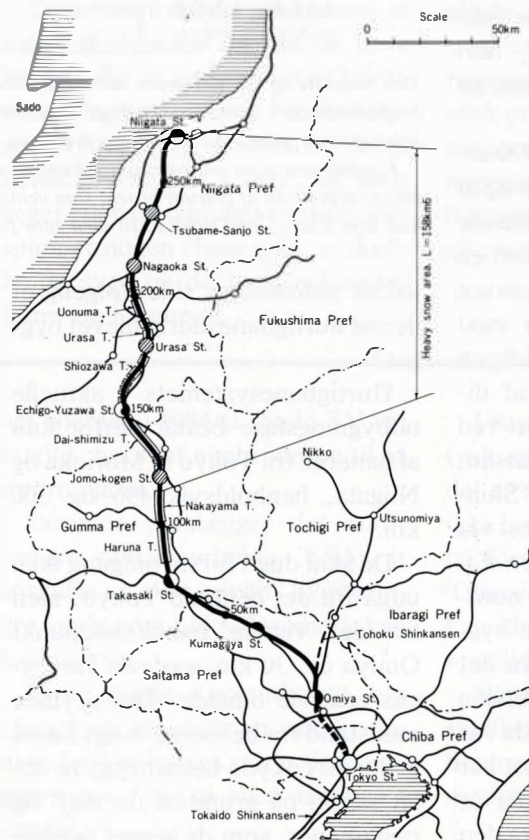
I disse egne optræder der voldsomme storme. Under en tyfon i 1954 forliste 4–5 færger, deriblandt Toya Maru, som kastedes mod kystklipperne. Ikke mindre end 1414 mennesker omkom.

Denne katastrofe førte til, at man begyndte at undersøge mulighederne for at etablere en tunnelforbindelse mellem Honshu og Hokkaido. Da det syntes teknisk muligt at udføre en tunnel, besluttede man at bygge den. Byggearbejdet har nu stået på gennem mange år; og tunnelen menes at blive færdig i 1983.

Tunnelforbindelsen udføres, hvor afstanden mellem øerne er mindst, mellem to halvøer. Passa-

gen herimellem kaldes Tsugarustrædet. Man kan da nøjes med 23 km tunnelstrækning under vand. Men total længden bliver ikke mindre end 53,85 km.

Tunnelen føres ned til 240 m under havfladen, overalt mindst 100 m under havbunden. Bjergarterne er meget varierende og mange steder ugunstige. Flere steder er der brudzoner, hvor der endda nu og da optræder småforskydninger. Sådanne steder er der vandgennemsvivning, ja vandgennemstrømning, som er meget generende for tunnelarbejdet. Et sted gik det så galt, at man var lige ved at opgive hele tunnelprojektet. Men efter mange måneders arbejde lykkedes det at få vandet fjernet fra tunnelerne og at få vandtilstrømningen standset. Det skete ved indsprøjtning af letflydende cement i borede huller ved brudrevnerne.



Hurtigbanen fra Tokyo til Niigata, der påbegyndtes 1971, føres gennem bjergene mellem Kanto-sletten og Echigo-sletten ad lange tunneler, tilsammen 106 km, i øvrigt 166 km på broer og viadukter og kun 3 km på dæmninger og i udgravninger og terrænniveau mellem Omiya og Niigata.

I forvejen er der en kapsporbane, hvoraf en delstrækning tidligere var tandhjulsbane.

Desuden bygges der en motorvejstunnel i næsten samme linie, egentlig to separate tunneler, for hver sin kørselsretning. Den længste tunnel bliver 11 km. Herover er der et pragtfuldt bjergområde med højder omkring 2 km, i vid udstrækning fredet som nationalpark.

Tunnelen udføres som en pilot-tunnel med lidt tværprofil og beliggende i stor dybde, desuden en servicetunnel, hvorfra der laves tværforbindelser til jernbanetunnelen, som anlægges i lidt højere niveau, og som får et stort frirumsprofil.

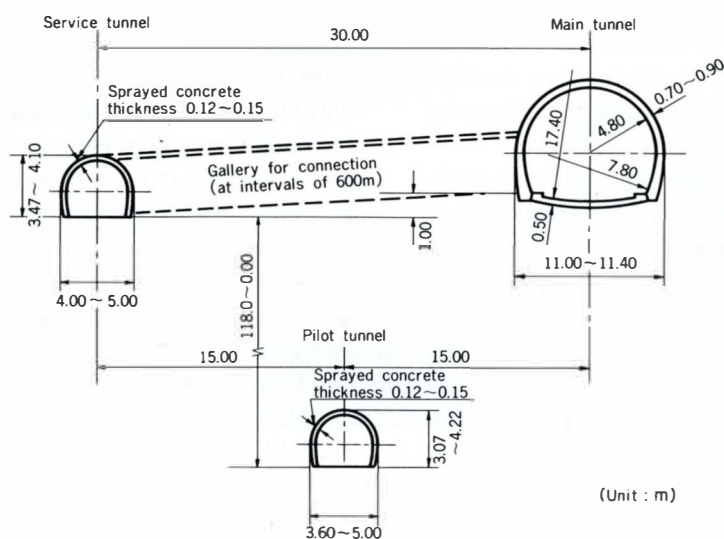
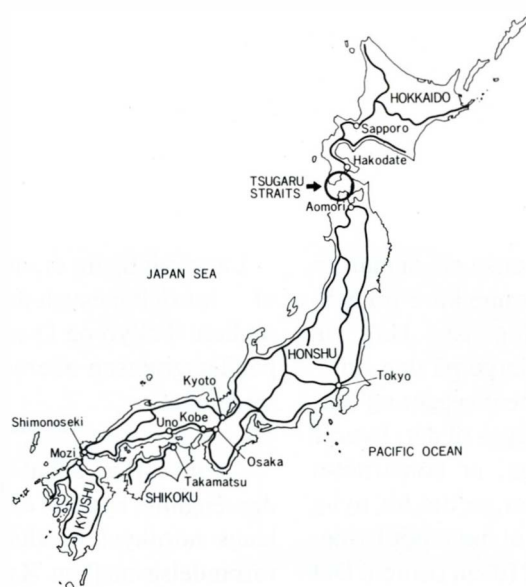
Der bliver her plads til to jernbanespor. De udføres således med ekstra skinner, at de kan befæres både af kapsportogene og normalsportogene.

I første omgang skal tunnelen kun benyttes af kapsportog, bl.a. fordi hurtigbanen fra Morioka til Aomori og videre til tunnelen og derfra til storbyen Sapporo på Hokkaido – 620 km nye strækning – ikke kan blive færdig foreløbig.

Når det sker fyldest, vil det blive muligt at køre fra Tokyo til Sapporo på blot 6–7 timer. Nu varer turen omtrent 17 timer. Så det bliver en vældig tidsgevinst. Vigtigst er dog sikkerhedsgevinsten ved, at man kan spare færgefarten over det strøm- og stormhærgede farvand.

Den anden hurtigbane går fra Omiya mod vest/nordvest over Kanto-sletten, det lave flade land omkring Tokyo, sedimenter, der er udskillet fra bjergene. Henved 100 km vestligere når man til byen Takasaki.

Kort derefter rejser bjergene sig; banen føres herigennem via lange tunneler, hvoraf kan nævnes Haruna-tunnelen, 14.350 m, Nakayama-tunnelen 14.650 m, Day-Shimizu-tunnelen 22.288 m, Shu-za-tunnelen 11.025 m. Disse tunneler følger lige efter hinanden, altså med korte mellemrum; og desuden er der mange kortere tunneler. – Den længste er for øjeblikket verdens længste jernbanetunnel, godt 2 km længere end Simplontunnelen og henved 4 km længere end Shin-Kanmon-tunnelen for hurtig-



Seikan-tunnelen.

Beliggenheden er tilkendegivet ved en cirkel på oversigtskortet. På et lokalkort er vist den lokale linieføring af tunnelen og de smalsporede baner og hurtigbanen.

Tunnelkompleksets tværprofil viser pilot-tunnelen nederst og derover servicetunnelen og den egentlige jernbanetunnel.

banen under strædet mellem Honshu og Kyushū.

Den samlede længde er de næsten sammenhængende bjergtunneler er godt 105 km. Der er 23 km egentlige broer. I øvrigt er der 146 km viadukter med korte fag. Det giver tilsammen 270 km konstruktionsanlæg, d.v.s. hele strækningen mellem Omiya og Niigata.

Banens største højde over havet er kun 538 m. Højden af bjergene over banelinien er mere end 2 km i den centrale del af bjergområdet.

Banens største stigningsgradient er 15 0/00; men på de lange tunnelstrækninger holdes den på højst 12 0/00 som gennemsnit over 10 km.

Kurveradierne er 4000 m. De tillader hastigheder til op til 260 km i timen. Banen er elektrificeret til 25000 volt 50 p/s vekselstrøm.

Banen falder ud i 8 stationsintervaller mellem Omiya og Niigata, altså 9 mellem Ueno og Niigata, d.v.s. gennemsnitlig 33 km mellem stationerne.

De fleste stationer bliver bjergstationer, som formodentlig mest skal tjene turisttrafik. Trods alt ventes det, at banen får meget stor trafik, naturligvis mest gennemgående trafik.

Køretiden mellem Tokyo og Niigata vil kunne nedbringes til blot 1½ time.

Fantastisk at tænke på, at man en skønne dag vil kunne køre fra Stillehavet til det Japanske Hav via Honshus vilde bjerge på den tid.

Skønt hele baneanlægget og tillige de tog, der bygges til det, hvoraf mange er færdige, er konstrueret for 260 km i timen, er det for nylig blevet besluttet, at man indtil videre kun skal køre 210 km i timen. Det skyldes formentlig politiske hensyn, især til modstanden mod bygningen af strækningerne mellem Omiya og Ueno og mellem Ueno og centralbanegården i Tokyo.

Fra Niigata skal der med tiden bygges en banefortsættelse mod nord langs Honshus vestkyst. Men den må blive et af de sidste led i den store plan.

Der skal også med tiden bygges en bane fra Niigata mod syd og vest langs kysten til Toyama, så der fremkommer en sammenhængende bane hele vejen langs Honshus vest- og nordkyst. Men det bliver næppe før århundredskiftet.

Fra Tokyo-Niigata-banen ved Takasaki, som sikkert vil blive udbygget til storby, skal der føres en sidegren – eller bliver det måske hovedlinien – ind i højbjergområdet. Den drejer i en bue mod vest og når ud til bugten ved Toyama, hvor den engang kan optage kystbanen fra Niigata. Den kaldes Hokuriko-Shinkansen, den drejer ind i landet, hvor Honshu er smallest, og hvor der er et bredt dalstrøg hele vejen gennem øen. Derved når banen frem til Kyoto og Osaka. Denne kommende bane, der forbinder Tokyo og Osaka, bliver noget længere end den første bane mellem disse 2 byer. Men da den skal bygges for 260 km i timen i stedet for 210 km i timen, vil togene kunne køre igennem næsten lige så hurtigt.

Langt vigtigere er, at kapaciteten af hurtigbanesystemet forøges mellem Tokyo og Osaka, hvor kapacitetsgrænsen allerede er ved at være nået.

I den vestlige del af Honshu skal der engang bygges en hurtigbane langs nordkysten, altså en ekstra forbindelse mellem Kyoto og Shimonoseki og dermed til tunnelen for hurtigbanen til Kyushu, som toges i brug i 1975.

Allerede nu er man ved at bygge 3 broforbindelser mellem Honshu og Shikoku, hvoraf de to skal tjene både jernbane- og vejtrafik, den tredje kun vejtrafik.

Den ene forbindelse skal udgå fra den eksisterende hurtigbane ved Kobe og føres mod syd til Akashi-strædet mellem Honshu og øen Awaji. Herovre skal der bygges en bro, som bliver en hængebro med et 1780 m langt hovedfag (verdensrekord!) og to 890 m lange sidefag. Broen får både en motorvej med seks spor og en jernbane med to spor for hurtigbanetogene. Men det vil vare nogle år, før broen og baneanlæggene bliver færdige.

Mellem Awaji og Shikoku bygges der en bro for bil- og togtrafik, ligeledes en hængebro. Dens hovedfag bliver 876 m langt. Denne bro blev påbegyndt allerede i 1976; og den ventes fuldført 1984. Men jernbanetrafikken kan ikke komme i gang, før broen over Akashi-strædet bli-

ver færdig, og den er som sagt ikke påbegyndt endnu.

En vestligere broforbindelse for vej- og jernbanetrafik får fire jernbanespor, deraf de to for hurtigbanesystemet og de to for kapsporsystemet.

Denne broforbindelse kræver et stort antal broer, deraf en hængebro med et 1100 m langt hovedfag og en anden med et 990 langt fag tæt ved hinanden nær Shikokus nordkyst.

Hurtigbanen over disse broer og øer skal afgrenes fra den eksisterende bane ved Okayama.

Der skal bygges en hurtigbane langs nordkysten af Shikoku.

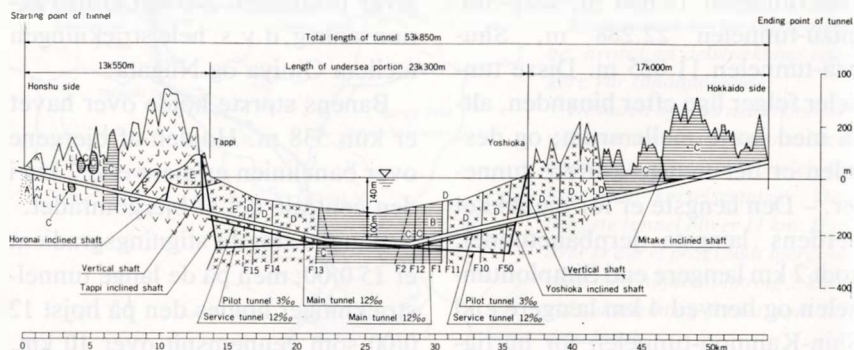
Med tiden skal der bygges en forbindelse mellem Shikoku og Kyushu.

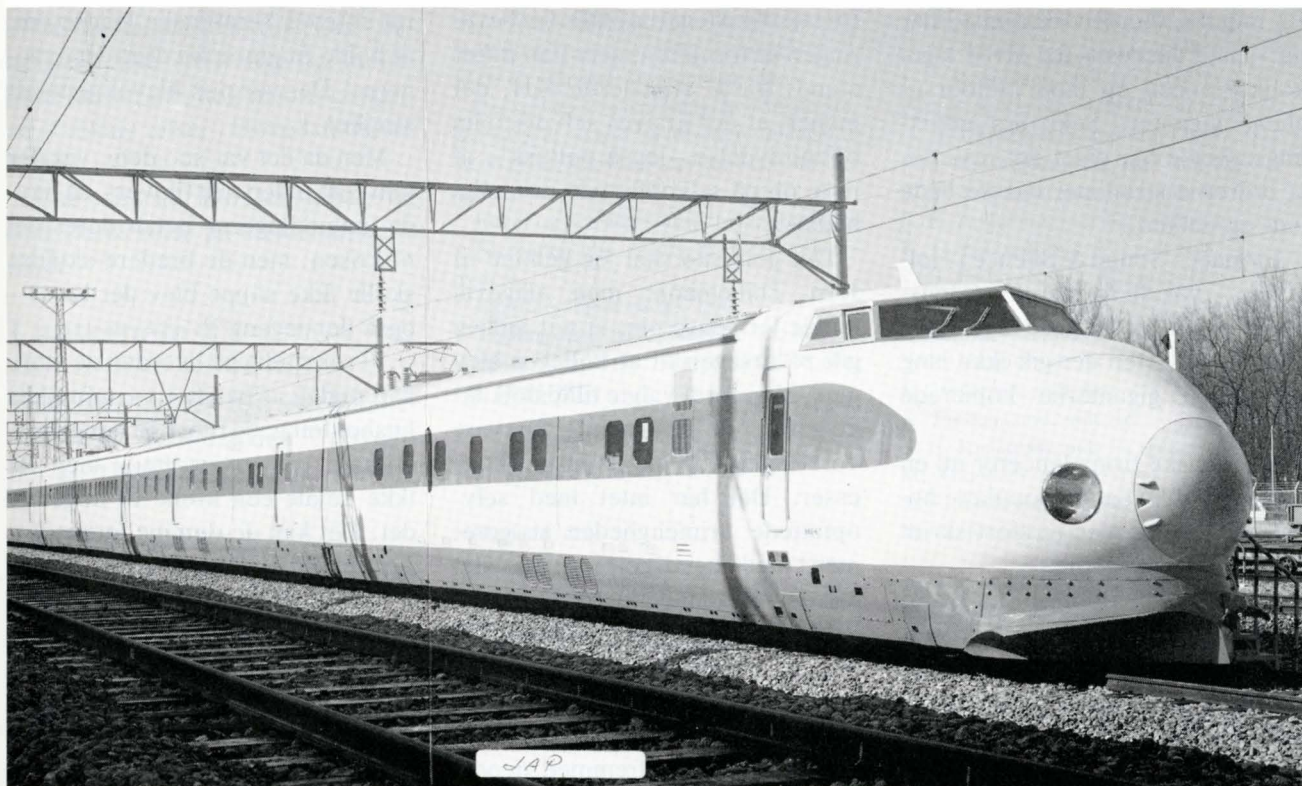
Det må blive en tunnel med meget stor længde.

Hurtigbanen skal fortsætte tværs over Kyushu og desuden føres mod nord og syd langs kysterne henholdsvis Kitakyushu og Kagoshima. Det vil dog ikke ske i den overskuelige fremtid.

Men allerede i nær fremtid skal der bygges en hurtigbane fra Hakata til Kagoshima og en anden fra Hakata til Nagasaki.

Japans hurtigbaner – Shinkansensystemet – bliver i fuldført tilstand et fantastisk system både med hensyn til omfang og med hensyn til udførelse efter de allermest avancerede standarder.





Japans nyeste hurtigbanetog, der skal indsættes på de nye strækninger nord og nordvest for Tokyo, ligner i det ydre de forhåndenværende tog, men er i detaljerne meget forskellig fra dem. De er forstærket mange steder med henblik på længere levetid og mindre vedligeholdelsesarbejder. De er bedre varmeisoleret af hensyn til de kolde vintre i nord, desuden bedre støjisolaret. De har snepløve. På undersiden af vognene er alle ujævnheder dækket af en samlet glat pladebeskyttelse, der er ført ned til kun 20 cm over skinnerne. Alle aksler er drivaksler. Motorerne er kraftigere, 230 kw, mod tidligere 185 kw. For at holde akseltrykket nede på de maksimalt tilladte 17 t, er vognkasserne udført af aluminium i stedet for stål. Vognene er ikke mindre end 3,38 m brede. Togformationerne består af 12 vogne med plads til 885 passagerer. I modsætning til de tidligere vognes blågrå + elfenben-farve har de nye vogne græsgrønne + elfenben-farver. Medens de ældre vogne er konstrueret for 210 km/t, er de nye vogne konstrueret for 260 km/t. I første omgang vil man dog kun køre 210 km/t på de nye baner. – Et prototypetog med 275 kw motorer har under prøvekørslerne i 1979 opnået hastigheder op til 319 km/t.

En hilsen te wor MO. er.

En maskinen wi i manne oer flittigt
håer brugt,
å som derwe' osse en masse kilo-
meter jo håer slugt.
Det er wel nok den gue gammel
bruen MO.er.
Den hår hat, tøws æ, all'tiers ge-
waldigste motor.

Den er brugt all'steer her rundtom i
wor land,
no blywer'n baer kaldt en råeste

gammel spand.
Men den køer da endno osse nuele-
ens godt,
ka' hænd te den røger, men den klå-
er't skam flot.

Det ly'er et for mæ å ejer hiel
ufat'lig,
te den i dåer sku' wæer på det nær-
mest uerstat'lig.
Det er allyw'l, som den ganske
langsom dør,

nåer en tinker po, hwa' den helsen
faer håer køer.

Den drøent a'stej som lyntog å ex-
presser,
bløw aldrig kaldt we navn som prin-
ser å prinsesser.
Den er som bløwen løest fra alskens
alliance,
no køer'n kun a Esbjerg te som
daglig diligence.

FL.S.

Musik i vestjyske høreværn

18

En mindre, dansk virksomhed har nu – med succes – for alvor taget konkurrencen op mod radiobranchens giganter. Seks års udviklingsarbejde har givet det resultat, at ordrerne strømmer ind fra både ind- og udland.

Firmaet – Sound & Silence i Holstebro – var de første på verdensmarkedet med trådløse høreværn med musik. Men der gik ikke lang tid, inden giganterne kopierede ideen.

Det danske firma lancerer nu en videreudvikling af de populære høreværn – og er igen et stort skridt foran konkurrenterne.

– Ideen med trådløse høreværn med musik opstod, da en fabrikant på en cementvarefabrik beklagede sig over, at de høreværn det var påbudt at bruge på støberiet, kun hang til pynt på en knagerække. Vi arbejdede videre med problemet og lancerede høreværnet med musik, oplyser direktør Aage Risom, Sound & Silence i Holstebro.

I de senere år er høreværnet forbedret, og nyheden i dag er, at modtageren (arbejderen med høreværnet) kan vælge mellem tre kanaler, f.eks. Danmarks Radios program 1 og 3 og tilkoblet båndprogram.

Noget nyt er også, at man fra hovedstationen, der ikke fylder mere end en mindre kuffert, kan kalde og kommunikere med medarbejderne.

– Tidligere ville mange ikke benytte høreværn, fordi de så følte sig isolerede. Vores produkt er således bygget, at det dæmper den udefrakommende støj med op til 43 decibel. På den måde kan man både nyde et af de tre musikprogrammer og samtidig følge med i, hvad der sker omkring én, siger Aage Risom.

Fra medlemskredsen: Også et svar!

En tak til kollegerne i OD. for bevaringen af fornuften, selv i en bitter stund, fra J. A. Olesen KH, der mener, at der kræves selvdisciplin og indflydelse – også politisk – at rette op på selvopfattede urimeligheder.

Det politiske skal jeg gemme til Jørn Thillemann; men alligevel minde jer begge om, at mit indlæg gik på årsagen til at kolleger blev gule, bl.a. fordi valgte tillidsfolk ikke gør det de skal, nemlig forsvare vore faglige og økonomiske interesser. Det har intet med selvopfattede urimeligheder at gøre, men med kendsgerninger – det har tilsyneladende ingen interesse!

Mit indlæg, der var i august nr. af D.L.T. var indsendt 16. januar og herimellem har jeg læst den ny blå betænkning, hvor der f.eks. står at overnatninger på fremmed depot, skal så vidt muligt undgås. Tillidsfolk har også været med til at udarbejde den; men den har tilsyneladende ikke været tør, før FA afd. påtager sig yderligere 2 overnatninger i OD. ved overtagelse af vor kørsel!

Vi skal nok drøfte dit gode forslag til ændring af § 10b. Dersom du kommer med til den kongres, går vi ud fra at mindst 2 stemmer for!

Og så tillader Jørn sig at spørge: Men hvor tror I fagbevægelsen ville stå i dag, hvis ikke solidaritetsfanen blev holdt højt!!!

Nogen holder den så højt, at de ikke kan nå jorden, som salig Axel Larsen sagde.

Og så er vi ved politikken. Jeg berørte de indefrosne, senere inddragne dyrtidsportioner, på ca. 500 kr. pr. md., og jeg har fantasi nok til at forestille mig det ramaskrig, der ville være kommet fra dansk fagbevægelse, dersom det var en borgerlig regering som havde lavet det nummer. Selv i D.L.T. har der væ-

ret skrevet berettigede ledere om, at holde fingrene fra dyrtidsportionerne. Der var nok blevet generalstrejke!

Men da det var soc.dem. var der kun et skuldertræk tilovers, så havde lønmodtagerne betalt deres del til krisen; men de bredere skuldre skulle ikke slippe blev der lovet – også dennegang!!!

Vi ser stadig på hvordan de store kan undgå at betale til samfundets husholdning, de råber på kongehus, militær, erhvervsstøtte – men vil ikke betale een krone til noget af det. Det kan de dumme lønmodtagere bare betale.

Det er hånden med blomsten – det er solidaritet!

Til slut Jørn, vil jeg citere en udtalelse fra en forbundskongres, der lige er overstået, dets medl. laver et produkt, som vi med de mange hobbyer af og til prøver at udrydde; bryggeriarb. konstaterer enstemmigt:

»at regeringen sammen med et borgerligt flertal, trods skarpe advarsler fra alle dele af fagbevægelsen, gang på gang har lavet forlig på tværs af fagbevægelsens interesser, forlig hvis virkninger generelt indebærer direkte nedskæringer i lønmodtagernes realløn«.

Frede Hansen

Skær ned på rejsebudgettet

Ved at benytte et DSB Landsrabatkort får De 50% rabat ved køb af ordinære billetter på 1. og 2. klasse

Har De et vist behov året igennem, kan De med stor fordel købe et Landsrabatkort gældende til et halvt eller et helt år.

Prisen for kortet er:

½ år 550,- kr.

1 år 850,- kr.

DSB Landsrabatkort kan benyttes i alle DSB tog og indenlandske færger, dog med undtagelse af lokale rejser i Hovedstadsområdet.

Lad bilen stå, læn Dem tilbage og nyd Deres rejse på en afslappende måde.

Lanternefest

Lanternen holder fest på Åboulevarden nr. 56 lørdag den 7. november kl. 17.00.

Menu:

Luxus koldt bord (med små lune retter)

2 øl 2 snaps

Kaffe med cognac eller likør

Pris pr. couvert: 125 kr.

Levende musik

Sidste frist for tilmelding den 24. oktober.

Efter generalforsamlingen den 27. maj 81, består Lanternens bestyrelse af følgende medlemmer:

Formand, Ulrik Salmonsen

(02) 38 41 83

Næstformand, Allan Starlev

(02) 39 31 30

Kasserer, Finn P. Hansen

(02) 65 04 41

Sekretær, Erik Kettner

(02) 38 32 21

Bestyrelsesmedlem, Erling

Baunsgård (01) 87 22 45

På bestyrelsens vegne

Ulrik Salmonsen

Nyborg afdeling indbyder medlemmer samt pensionister til velkomst- og afskedsfest den 13.11.1981 kl. 18.00 på Missionshotellet.

Menu: Kogt torsk med tilbehør.

Kaffe med ostesnitter.

Der serveres til dette 5 genstande og pris pr. kuvert er 70,00 kr.

Pensionister deltager som afdelingens gæster.

Tilmelding pr. telefon 31 27 70 og 35 23 64, senest 10.11.1981.

DLF Århus afdeling afholder Afskeds- og Velkomstfest lørdag den 31. oktober 1981 kl. 18.00 på »Hornslet Gæstgivergård«.

Der serveres en anretning, hvortil afdelingen giver et tilskud, så prisen pr. deltager er 50,00 kr. Drikkevarer kan købes til rimelige priser.

Enker og pensionister indbydes venligst.

Nærbanen afg. Århus H. 17.10 kan benyttes.

Ekstratog hjem ca. kl. 1.00.

Tegningsliste på opholdsstuen eller tilmelding på tlf. (06) 15 93 17 eller (06) 98 91 72.

Festudvalget

Helgoland afd.

Novemberfest afholdes 21.11.81 kl. 17.30.

Pensionister og medlemmer, der er interesserede bedes skrive sig på listen, der er fremlagt på stuen eller ringe til K. L. Jensen (01) 31 79 57. A. Schmidt (02) 45 08 67.

Kuvertpris 125,00 kr.

Festudvalget

PERSONALIA

Forfremmet til lokomotivfører (18. Irm.)

pr. 1.9.1981

Lokomotivfører (17. Irm.)

H. P. E. Mortensen, mdt HG i mdt Hg

Forfremmet til lokomotivfører (15. Irm.)

pr. 1.9.1981

Lokomotivfører (13. Irm.)

V. Koppel, mdt Ar i mdt Ar

J. K. Madsen, mdt Ar i mdt Ar

Forfremmet til lokomotivmester p. (17. Irm.)

pr. 1.10.1981 efter ansøgning

Lokomotivassistent (10. Irm.)

F. Peylecke, mdt Kh i mdt Gb

Ansæt som lokomotivassistent (9. Irm.)

pr. 1.9.1981

Lokomotivassistent p

J. O. Brandt, mdt Gb i mdt Gb

J. Thufason, mdt Gb i mdt Gb

J. Preben Jensen, mdt Gb i mdt Gb

B. Felmer, mdt Gb i mdt Gb

J. Rytter, mdt Gb i mdt Gb

B. Pedersen, mdt Gb i mdt Gb

K. Krause, mdt Gb i mdt Gb

F. Kongsmar, mdt Gb i mdt Gb

K. N. Nielsen, mdt Gb i mdt Gb

F. E. Thorsen, mdt Gb i mdt Gb

H. Petersen, mdt Gb i mdt Gb

N. V. J. Pedersen, mdt Gb i mdt Gb

O. E. Jensen, mdt Gb i mdt Gb

J. F. R. Nielsen, mdt Gb i mdt Gb

Poul Erik Nielsen, mdt Gb i mdt Gb

O. B. Christiansen, mdt Gb i mdt Gb

P. E. Rasmussen, mdt Hg i mdt Hg

E. V. Johansen, mdt Kø i mdt Kø

S. R. Andersen, mdt Ng i mdt Ng

K. D. Nielsen, mdt Rf i mdt Rf

L. S. Petersen, mdt Rf i mdt Rf

Ansæt som lokomotivassistent p 1.9.1981

S. F. Jensen, mdt Ar

J. Gregersen, mdt Ar

K. Fredenslund, mdt Ar

S. E. Kielstrøm, mdt Fa (genansat)

M. Andersen, mdt Fa

S. E. Knudsen, mdt Fa

M. G. Kristiansen, mdt Kh

Forflyttet 1.9.1981 efter ansøgning

Lokomotivassistent (10. Irm.)

Teddy E. B. Petersen, mdt Kh til mdt Gb

Finn Nielsen, mdt Kh til mdt Gb

Lokomotivassistent (9. Irm.)

L. J. Lindberg, mdt Fa til mdt Gb

Forflyttet 1.10.1981 efter ansøgning

Lokomotivassistent (9. Irm.)

S. O. P. Sand, mdt Od til mdt Ar

Lokomotivassistent p (9. Irm.)

J. E. Weiss, mdt Kh til mdt Fa

Afskediget pr. 30.9.1981 efter ansøgning

Lokomotivfører (17. Irm.)

K. N. Voigt, mdt Gb

Afskediget pr. 30.11.1981 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (k) (19. Irm.)

S. Christensen, mdt Ar

Lokomotivfører (18. Irm.)

H. C. Hanssen, mdt Ar

P. A. W. Pedersen, mdt Gb

Rettelse til navneændring

i DLT nr. 5, Personalialia

Lokomotivfører (18. Irm.)

H. Pedersen, mdt Gb til H. Fouler skal retteligt være H. Pouler.

Dødsfald

Pens. lkf. N. B. Pedersen, Korsør, død den 15.8.1981, 81 år.

Opmærksomhed frabedes

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst. Er bortrejst.

Lkf R. S. Mortensen, Str.

Nationwide Shinkansen network
Reseau du Shinkansen dans tout le Japon
Red Nacional de la Shinkansen.

Table 1 Shinkansen lines under construction

Line	Section	Length (km)	Construction cost (in 100 million yen)	Construction period	Total passenger km divided by route length		Present traveling time and reduction in traveling time		
					* Result in 1970	Prediction for 1985	Existing narrow gauge lines	** Shinkansen	Reduction in traveling time
San-yo Shinkansen	Okayama-Fukuoka (Hakata)	393	5,310	Dec. 1969-1975	66,000	110,000	6h 00min	** 2h 30min	3h 30min
Tohoku Shinkansen	Tokyo-Morioka	496	8,800	Nov. 1971-1977	52,000	91,000	6h 00min	*** 2h 30min	3h 30min
Joetsu Shinkansen	Tokyo-Niigata	300	7,000	Nov. 1971-1977	38,000	71,000	3h 50min	*** 1h 30min	2h 20min
Narita Shinkansen	Tokyo-New Tokyo International Airport	65	2,000	Nov. 1971-1977		51,000	1h 00min	*** 0h 30min	0h 30min

Note: * Figures on "Result in 1970" show the result on the existing narrow gauge lines.
 ** Traveling time has been calculated for a maximum speed, 210km/h.
 *** Traveling time has been calculated for a maximum speed, 260km/h.

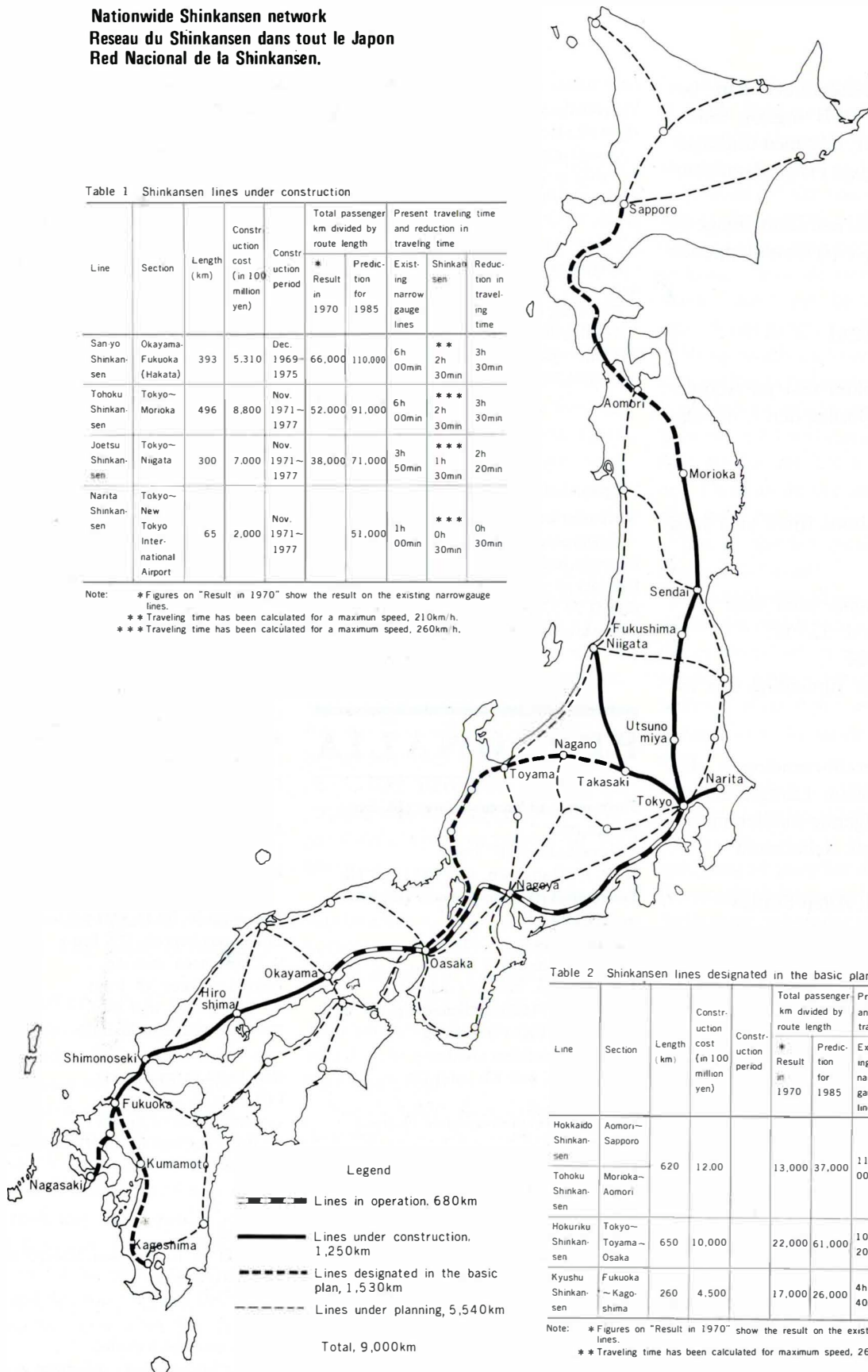


Table 2 Shinkansen lines designated in the basic plan

Line	Section	Length (km)	Construction cost (in 100 million yen)	Construction period	Total passenger km divided by route length		Present traveling time and reduction in traveling time		
					* Result in 1970	Prediction for 1985	Existing narrow gauge lines	** Shinkansen	Reduction in traveling time
Hokkaido Shinkansen	Aomori-Sapporo	620	12,000		13,000	37,000	11h 00min	3h 20min	7h 40min
Tohoku Shinkansen	Morioka-Aomori								
Hokuriku Shinkansen	Tokyo-Toyama-Osaka	650	10,000		22,000	61,000	10h 20min	3h 40min	6h 40min
Kyushu Shinkansen	Fukuoka-Kagoshima	260	4,500		17,000	26,000	4h 40min	1h 30min	3h 10min

Note: * Figures on "Result in 1970" show the result on the existing narrow gauge lines.
 ** Traveling time has been calculated for maximum speed, 260km/h.

Japans hurtigbanesystem, de færdige og påbegyndte linier vist som tykke streger, de nærmest følgende som prikke-streger, de senere som tynde streger, i alt ca. 8000 km.