



10

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. NOVEMBER 1982 – 82. ÅRGANG

10

Indhold:

Magt for magtens skyld	2
Dyrtids- og taktregulering	3
Resolution	5
Øst-vest-trafikforbindelser i fuldt udbygget form	6
15 millioner i EF	
Computere har løst trafikproblemerne i verdens største by	10
CO I – hvad er det?	
Nye S-tog med mange pladser	13
Støtteforeningen Danske Dampvenner .	14
Fra medlemskredsen	15
Personalia	18

Redaktører:

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

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

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Man har et standpunkt, indtil man tager et nyt. Dette kan passende hæftes på de borgerlige partier i dag.

Det er uhyre interessant at følge disses attituder efter at have fået regeringsmagten. Ganske afslørende for dem og understregende, at de for enhver pris vil forfølge målet: Varetagelse af snævre interesser for et mindretal af befolkningen. F.eks. deres holdning til »Det økonomiske råds« bedømmelse af landets nuværende økonomiske situation og forudsigelser for de nærmste år. Da de borgerlige partier var i opposition, greb de med kyshånd »Det økonomiske råds« bedømmelser af den økonomiske situation. I dag har de den modsatte opfattelse og gør, hvad de kan for at nedvurdere og bagatellisere »vismændenes« udsagn. Ak ja – men hvordan skal den brede del af befolkningen forholde sig til det. Den har ikke og har aldrig haft baggrund for at gennemskue de politiske standpunkter. Dens reaktion bygger på tendentiøs behandling i de offentlige medier af tingenes tilstand. Det kan ikke bebrejdes den, eftersom den ikke kan have kraft til at dykke ned i problemerne for at opdage de virkelige sammenhænge. Når bortses fra levebrødspolitik, så drejer det sig om, at skaffe sine vælgere den politik, der er lovet dem. Nogle partier dækker et bredt udsnit af vælgermassen og andre et snævrere.

På den politiske arena er der en broget vrimmel, som ikke er i stand til at få en virkelig stor del af vælgerne bag en rimelig og sund samfundspolitik. Det har beklageligvis forbindelse med et træk, som efterhånden er et dansk nationaltræk, hvor man organiserer sig til hævde af den mindste afvigelse fra andres. De mange politiske partier er hos os, som i andre lande, ødelæggende for gennemgribende planlægning og iværksættelse af planer. Det borgerlige sammenrend kan af mange nemt opfattes som en stærk samling, der kan iværksætte ting, men tro det ikke. De har heller ingen ide om, at befolkningen i bred almindelighed skal have særlig indflydelse på samfundsforholdene. Og slet ikke dens organisationsrepræsentanter. Deres opgave er for kapitalinteresserne at omfordele samfundskagen, så der bliver mindre til dig og mig. Den samfundskage – symboliseret ved arealet inden for en cirkel – hvis værdiindhold har kunnet gøres større – men hvor delingen af kagen procenttuelt er uforandret. Vi skal ikke affinde os med de vilkår.

Dyrtids- og taktregulering

Dyrtidsregulering og taktregulering er begreber, der svirrer i debatten om løndannelsen. Hvordan virker disse mekanismer egentlig? – Her er et forsøg på at redegøre nærmere for de meget indviklede reguleringsordninger.

Ved overenskomst- og aftaleforhandlingerne i foråret 1981 var et af de hedeste debatemner: en ny og supplerende lønreguleringsordning, der skulle medvirke til at opretholde balancen mellem lønningerne for sammenlignelige grupper på det private og offentlige arbejdsmarked.

Imidlertid blev en sådan ny reguleringsordning ikke gennemført. Den skulle have været et supplement til de to reguleringsordninger, der allerede i dag regulerer de offentligt ansattes lønninger. Disse to ordninger er dyrtidsreguleringen og taktreguleringen.

Dyrtidsregulering

I forbundets forskellige overenskomster hedder det:

»For hver fulde 3 points udsving i reguleringspristallet (januar 1980 = 100) udover 103 forhøjes eller nedsættes lønningerne i henhold til § 2, stk. 1, med en dyrtidsportion på 1.872 kr. årligt.«

»Regulering i henhold til stk. 1–3 sker på grundlag af reguleringspristallet for januar og juli for tidsrummene, henholdsvis 1. april–30. september og 1. oktober–31. marts.«

Dyrtidsreguleringen af vore lønninger har levet en meget omtumlet tilværelse op gennem 1970'erne. Der er især to tidspunkter, der er værd at se nærmere på. Det ene er foråret 1975, og det andet er december 1979.

Fra procentvis regulering til 60 øre pr. time

Ved folketingsindgrebet i overenskomstforhandlingerne i 1975 skete der to ting med dyrtidsreguleringen.

Som det første og alvorligste blev reguleringen af lønnen ændret fra at være procentvis til at blive en re-

gulering, hvor det blev udbetalt 60 øre pr. dyrtidsportion pr. arbejdstime.

Dette ramte alle offentligt ansatte, som havde en timeløn på mere end 20 kr., idet en dyrtidsportion udløstes hver gang reguleringspristallet steg 3 procent point, og 3 procent af 20 kr. er præcis 60 øre.

For det andet indeholdt folketingsindgrebet også en nulstilling af pristallet. Det var hverken første eller sidste gang. Pristallet for januar 1975 blev sat til indeks 100. Hver gang det steg med 3 procent point udløstes 1 dyrtidsportion.

I perioden 1977 til 1979 blev 2 dyrtidsportioner à 60 øre pr. time suspenderet og indbetalt til lønmodtagernes dyrtidsfond, som i starten blev administreret af Arbejdsmarkedets Tillægspension (STP), men nu er blevet udskilt til en selvstændig fond, i daglig tale kaldet *dyrtidsfonden*.

De 2 nævnte dyrtidsportioner blev senere inddraget, det vil sige, de kom ikke fremover til udbetaling efter den midlertidige lovgivning var udløbet, men blev brugt til at finansiere ferieførlængelsen fra 4 uger til 5 uger. Alt taget i betragtning må det således lægges til grund, at lønmodtagerne i det mindste denne gang fik noget for det, man afgav, selv om der var tale om en selvfinansiering af ferieførlængelsen.

Decemberforliget i 1979

I december 1979 skete der igen nogle væsentlige ændringer af dyrtidsreguleringsordningen. For det første blev reguleringspristallet atter nulstillet. Det var set før. Men ikke nok hermed. Der blev ligefrem lavet et nyt pristal, som ikke medregnede stigninger i energipriserne. For som det hed, når oliepriserne stiger, bliver vi alle fattigere, og

stigningen i energipriserne blev endda trukket ud med tilbagevirkende kraft fra 1. januar 1979. På den måde mistede man alene 1 dyrtidsportion.

Derudover blev der taget 2 dyrtidsportioner, som ellers skulle have været udbetalt pr. 1. april 1980.

Alt i alt mistede lønmodtagerne 3 portioner ved dette indgreb.

Som en beskedent kompensation blev den enkelte dyrtidsportion dog forhøjet fra 60 øre pr. time til 90 øre pr. time. Den første dyrtidsportion i det nye system blev dog kun på 60 øre pr. arbejdstime. Det er sådan, at 3% af 30 kr. lige præcis er 90 øre.

Det er beregnet, at decemberindgrebet betød, at hver enkelt lønmodtager i perioden 1. januar 1980–31. december 1981 har mistet godt 10.000 kr. Var decemberindgrebet ikke kommet, ville lønnen i slutningen af 1981 alt andet lige været 600–700 kr. højere pr. måned.

Fremtidig dyrtidsregulering

Når man skal tage stilling til den fremtidige dyrtidsregulering, må man først og fremmest have for øje den betydning, det har for lønmodtagerne at få en automatisk dyrtidsregulering i kraft af de prisstigninger, der finder sted i samfundet. Man må imidlertid også tage i betragtning, at der i sig selv er en samfundsøkonomisk grænse for, hvilke talmæssige størrelser, samfundsøkonomien kan bære, der kommer til udbetaling.

På nuværende tidspunkt ser det ud til, at prisstigningerne, det vil sige inflationen i Danmark, har nået en sådan størrelsesorden, at der udløses flere dyrtidsportioner end selv trænedede økonomer forventede for blot få måneder siden. Der skal således prisfald til for at undgå, at der kommer 2 dyrtidsportioner til udbetaling fra 1. oktober 1982. Man

bør også have for øje, at realværdien af en dyrtidsportion er væsentlig større for de lavere- og lavestlønnede end for de højere- og højestlønnede lønmodtagere på grund af skattesystemet.

Hvis dyrtidsportionen imidlertid skal svare til fuld dækning for de stedfundne prisstigninger, må timelønnen imidlertid kun være på 30 kr. En timeløn på 45 kr. giver kun $\frac{2}{3}$ dækning, og en timeløn på 60 kr. får kun $\frac{1}{2}$ dækning. Der er således ingen, der får fuld dækning for de stedfundne prisforhøjelser.

Det må forventes, at den nugældende dyrtidsreguleringsordning ikke berøres gennem indgreb fra folketinget i indeværende overenskomstperiode.

Taktregulering

Taktreguleringen blev indført i 1975, bl.a. med den begrundelse, at der skulle skabes en vis balance mellem lønudviklingen på det private og det offentlige arbejdsmarked.

Der er tre centrale begreber, når man taler om taktregulering. Det er *automatikdelen* samt den *periodevise* og den *akkumulerede* taktreguleringsprocent.

Den *periodevise* taktreguleringsprocent beregnes to gange om året: pr. 1. april og pr. 1. oktober.

Først beregnes stigningen i den gennemsnitlige løn for arbejdere og funktionærer på det private arbejdsmarked med fradrag af udbetalte dyrtidsportioner sammen med fradrag af de gennemsnitlige forbedringer, der er aftalt ved overenskomst- og aftaleforhandlingerne på det offentlige arbejdsmarked.

Den *periodevise* taktreguleringsprocent viser i princippet, den til det offentlige arbejdsmarked automatiske overførte del af den således beregnede stigning. Popu-

lært sagt afspejler den periodevise taktregulering den del af lønglidningen, der automatisk overføres til det offentlige arbejdsmarked.

Når man i forbindelse med forhandlingerne snakker om efterslæbet, så er det forskellen mellem på den ene side lønglidningen på det private arbejdsmarked med fradrag af aftalte forbedringer på det offentlige arbejdsmarked, og så den del der automatisk kommer til udbetaling til de offentligt ansatte gennem taktreguleringen.

Efterslæbet er altså det, man ofte kalder taktreguleringsforhandlingsdel.

Selve beregningen er relativt kompliceret, men kan illustreres ved et forenklet og stiliseret regneksempel:

Beregningsgrundlaget er lønglidningen for arbejdere og funktionærer på det private arbejdsmarked samt for offentligt ansatte.

Viser det sig, at den gennemsnitlige timeløn i basisperioden for arbejdere og funktionærer under Dansk Arbejdsgiverforenings lønstatistik er steget fra f.eks. 47,50 til 50,00 kr. pr. time, så er timelønnen steget med 2,50 kr.

Hvis der i basisperioden er udbetalt en dyrtidsportion à 0,60 kr., så kan lønglidningen opgøres til 1,90 kr. pr. time.

Der sker dog ikke kun modregning for dyrtidsportionerne, men også for de gennemsnitlige forbedringer, der er aftalt ved de to årlige overenskomst- og aftaleforbedringer på det offentlige arbejdsmarked.

Sættes dette modregningsbeløb til eksempelvis 20 øre pr. time, så udgør forskellen mellem lønglidningen på det private arbejdsmarked og de aftalte forbedringer på det offentlige arbejdsmarked 1,70 kr. pr. time, eller 3,579 procent af

47,40 kr. I praksis beregnes stigningen i forhold til skalatrin 26 i stedtillægsområde III.

Det er dog ikke hele stigningen, der kommer til udbetaling.

I perioden 1975–1979 var taktregulerings automatikdel 50 procent. Fra og med 1. oktober 1979 blev den forhøjet til 75 procent. Og fra 1. oktober 1981 er den på 80 procent.

Det vil i regneksemplet sige, at hvis automatikdelen var på 75 procent, ville den periodevise taktreguleringsprocent blive på 75 procent af 3,579 procent = 2,68 procent.

Den akkumulerede taktreguleringsprocent

I 1978 blev den *akkumulerede* taktreguleringsprocent indført. Det skete for at beregne lønskalaerne, idet man ved anvendelsen af den periodevise taktregulering hver gang skulle beregne taktregulering af de foregående perioders taktregulering.

Den akkumulerede taktregulering, der opbygges således, at man kan tage et bestemt procenttillæg til de ved overenskomst- og aftaleforhandlingerne aftalte grundskalaer.

På den måde kan man komme direkte fra grundskalaen til den gældende løn ved at tillægge taktregulering- og dyrtidsportioner.

Desværre er det hele alligevel ikke så enkelt, som det kunne lyde, fordi der til grundlønnen ydes en række tillæg. Og ligesom der findes såvel pensionsgivende løndelev, som ikke-pensionsgivende løndelev, så findes der også løndelev, som ikke er taktregulerede. Men ideen bag den akkumulerede taktregulering er smuk.

Taktreguleringens fremtid

Fra forskellig side rettes der i disse år kraftigt angreb mod taktreguleringen. Det er derfor afgørende i forbindelse med de forestående overenskomstforhandlinger at tage stilling til, hvilke krav man skal gøre sig med henblik på, at bevare taktreguleringen, herunder at forbedre taktreguleringsordningen.

Opmærksomheden henledes på, at den meget store automatik i lønssystemet, der hidrører fra såvel dyrtids- som taktregulering, naturligvis medfører, at det er forholdsvis begrænsede talstørrelser, der gøres til genstand for forhandling i forbindelse med overenskomst- og aftalefornyelserne.

I 1981 udgjorde forhandlingsresultatet således ca. 6,5%, medens man for så vidt angår perioden 1981-1983 i kraft af dyrtids- og taktreguleringen vil få lønforbedringer på 23-25 procent alt efter indplacering på skalatrin og stedtillægsområde.

De 6,5 procent, som forhandlingsresultatet udgjorde, skyldtes for størstepartens vedkommende taktreguleringens forhandlingsdel, idet aftaleforhandlingerne tager udgangspunkt i, hvilken forhandlingsdel, der er tilbage i forhold til den lønudvikling, der har været på det private arbejdsmarked, og som i realiteten udgør forskellen mellem den nuværende taktreguleringsdel på 80 procent og den fulde lønglidning, altså 100 procent.

Det er kun en beskedent del af forhandlingsresultatet i 1981, der kan betegnes som en overførsel af tilsvarende resultater opnået på det private arbejdsmarked.

Man må derfor have for øje, at en ændring af taktreguleringssystemet, således at taktreguleringsprocenten skal være højere end de 80, medfører at der bliver en tilsvaren-

de formindskelse af taktreguleringens forhandlingsdel, således at der reelt bliver endnu mindre at forhandle om. Historien bag taktreguleringens forhandlingsdel har bl.a. været, at den skulle medvirke til at gøre det muligt at oprette skævheder inden for gruppernes lønmæssige indplacering, herunder også geografiske skævheder.

Med en taktreguleringsprocent på 100, vil der reelt ikke blive nogen forhandlingsdel tilbage, og modsat det ovenfor anførte om dyrtidsreguleringen må det lægges helt klart til grund, at taktreguleringen er til størst mulig gavn for de i forvejen højestlønnede, idet det i princippet er grundlønnen minus dyrtidsregulering, der taktreguleres, og da man har den samme dyrtidsregulering, vil det være en væsentlig større løndel af de højerelønnedes løn, der indgår i taktreguleringen.

Torben Glitzky

Tabel over taktreguleringen 1975-81

	Periode-	Almin-	
	viser:	delige	
		akkumu-	
		mulerede:	
1/4	1976	0,87	
1/10	1976	0,93	
1/4	1977	0,86	
1/10	1977	0,79	
1/4	1978	1,46	4,97
1/10	1978	1,06	6,06
1/4	1979	1,36	7,50
1/10	1979	1,59	9,21
1/4	1980	3,35	12,87
1/10	1980	2,52	15,71
1/4	1981	3,08	19,27
1/10	1981	2,72	22,42
1/4	1982	1,85	24,68

Offentligt ansatte m.fl. samlet ved protestmøde onsdag den 13. oktober 1982 i København (samt Århus, Odense, Aalborg, Åbenrå og Rønne).

udtaler:

Vi protesterer mod indgreb i gældende aftaler og overenskomster. For første gang i mange år førte de frie 1981-forhandlinger til bredt accepterede aftaler og overenskomster. Derfor er regeringens indgreb uanstændigt. Indgrebet er ikke alene et brud på aftaler og overenskomster. Det er samtidig et indgreb i organisationernes fundamentale rettigheder i det danske demokrati. Det tager vi skarpt afstand fra.

Vi protesterer mod forskelsbehandlingen.

Regeringens afskaffelse af taktreguleringen er ensidigt vendt mod de offentligt ansatte. Enhver sikring mod, at vi sækker håbløst bagud, er væk. Det er en hån mod vore tilkæmpede rettigheder.

Vi protesterer mod gidselrollen.

Diktatet ved »lønforhandlingerne« i 1983 om en ramme på 4% pr. år incl. efterslæb er en hetz mod de offentligt ansatte. Diktatet om at forhandle først med de offentlige ansatte kan kun blive skinforhandlinger, der skal sætte os i gidselrollen. Vi vil ikke lade regeringen bruge os til at knægte lønmodtagerne på det private arbejdsmarked.

Vi kræver, at Folketinget skaber den balance og den helhed, som regeringen i så uhyggelig grad har set stort på.

Husk 15. november

Øst-vest-trafikforbindelserne i fuldt udbygget form

Af Carl E. Andersen

6

Danmarks landområder deles i en østlig og en vestlig del af Langelandsbælt, Storebælt, Samsøbælt og Kattegat. Det vestlige område, Fyn og Jylland m.m., er langt større end det østlige område.

Østdanmark og Vestdanmark strækker sig mod hinanden til ringe afstande over vand mellem Lolland og Langeland, Halsskov og Knudshoved samt Røsnæs og Svanegrund, hvis man kan regne Svanegrund for at være en halvø; dens overflade ligger omtrent i vandomfladeniveauet; her kan der ikke sejles, og der kan ikke skabes sejlmuligheder; derimod kan der let tilvejebringes en landstribe på langs ad grunden. Længere mod nord strækker Djursland sig mod Sjællands Odde og nordvesthalvøen af Nordsjælland.

Disse topografiske forhold har interesse i relation til trafikmulighederne.

Dette gælder specielt i en tid, hvor man foretrækker landtrafikken, en følge af at denne nu kan afvikles særlig hurtigt.

Som grundlag for transporterne er det ikke landarealernes fordeling, men derimod bebyggelsesfordelingen omkring i landet, der er det væsentlige.

Vestdanmark og Østdanmark har omtrent lige mange indbyggere. Der er dog lidt færre i Østdanmark.

I Østdanmark er befolkningen overvejende koncentreret længst mod øst eller nordøst, nemlig i København eller rettere sagt hovedstadsområdet. Det beror på den politisk-historiske udvikling, Danmark omfattede jo tidligere Skåne, Halland og Blekinge, så København da lå midt i Danmark. Dertil kom, at Øresund var den bekvemeste sejlforbindelse mellem Østersøen og verdenshavet, så længe man kun sejlede med små skibe.

Befolkningens geografiske fordeling
Af Danmarks nu godt 5 millioner indbyggere bor rigeligt fjerdedelen i hovedstadsområdet.

Henved 46% af hele landets befolkning bor i Østdanmark, deraf 1% på Bornholm.

Af Jyllands befolkning bor en anseelig del i byerne ved eller nær østsiden. Landbefolkningen bor overvejende i de østlige og de nordlige egne. Det er en følge af jorddykningsmulighederne, som er bestemt af landets geologiske udvikling under og efter istiden. Hele området vest for en linie fra Viborg mod syd og vest er kun lidet befolket, lige bortset fra bykomplekset med Esbjerg som centrum.

Den tætbefolkede del af Jylland deles af Vejle Fjord og dens forlængelse mod vest, Vejleå-dalen, i en nordlig og en sydlig del. Længere vestpå er der ikke nogen markant grænse; men her er der kun få mennesker. Lidt nordligere strækker Ringkøbing Fjord sig et stykke ind i landet.

Med hensyn til befolkningsfordelingen omfatter Vestdanmark altså et sydligt og et nordligt område. – Det skal her kaldes Sydvestdanmark og Nordvestdanmark.

Vejle by ligger lige i grænsen. I Vejle amt bor 6% af Danmarks befolkning. Hvis den regnes ligeligt til Sydvestdanmark og Nordvestdanmark, bor kun 21% af Danmarks indbyggere i Sydvestdanmark, men ikke mindre end 33% i Nordvestdanmark.

Tyngdepunktet for arealet, landbefolkningen, bybefolkningen og hele befolkningen

Bebyggelsens fordeling i landet kan i øvrigt illustreres ved et kort over tyngdepunktet for den. Grundlaget er beregnet af artiklens forf. allerede for næsten 40 år siden, just som

et led i mine undersøgelser af grundlaget for øst-vest-forbindelserne. Det er bl.a. publiceret i Salmonsens Leksikontidsskrift 1945, s. 326. Desværre er beregningerne ikke siden blevet à jour-ført, hverken af forf. eller nogen anden. Derfor er de ikke længere helt korrekte. Bybefolkningens og hele befolkningens tyngdepunkt er nok siden blevet forskubbet lidt mod nordøst.

Kortet viser, at Danmarks landtyngdepunkt befinder sig nær ved Odde.

Landbefolkningens tyngdepunkt er længere mod sydøst, lidt uden for kysten, næsten på Svanegrund.

Tyngdepunktet for hele Danmarks befolkning befinder sig ca. 11 km ret nord for Røsnæs' vestende.

For bybefolkningen alene er eller var tyngdepunktet nær Vejrhøj i Ods herred.

De store byer og trafikcentre

Når man skal finde ud af det bebyggelsesmæssige grundlag for, hvordan trafikmønstret helst bør være, er det ikke nok at se på befolkningens tyngdepunkter. Man må hæfte sig ved, at en meget stor del af Danmarks og Sjællands befolkning er koncentreret i Københavns-egnen.

Ligeledes spiller det en stor rolle, at en anseelig del af Danmarks, dvs. en stor del af Jyllands beboere er koncentreret i Århus-egnen og Aalborg-egnen og en betydelig del tillige i de andre østjydske og nordjydske byer.

Vigtigt er det også, at København og Århus er de langt vigtigste trafikcentre. Ser man på den nationale fjerntrafik, er det af interesse at fæstne sig ved, at persontrafikken med statsbanerne mellem København og de enkelte vestdan-

ske byer er allerstørst mellem København og Århus.

Det fremgår tydeligt af nogle tal (fra 1981): Århus 2.910.000 + Århus Havn 445.000, Odense 2.576.000, Aalborg 1.341.000, Esbjerg 1.336.000, Vejle 1.108.000, Fredericia 1.014.000, Kolding 843.000, Nyborg 839.000, Holstebro 689.000, Horsens 672.000, Hjørring 629.000, Silkeborg 612.000, Svendborg 610.000, Randers 564.000, Viborg 539.000, Struer 520.000. Skanderborg 501.000, Frederikshavn 501.000.

To sideordnede øst-vest-trafik forbindelser

Alle disse forhold må vidne om, at der må være et naturligt befolknings- og trafikbegrunder behov for nationale hovedtrafikforbindelser, ikke blot mellem Østdanmark og Sydvestdanmark, men også mellem Østdanmark og Nordvestdanmark.

Dette harmonerer tilfældigvis med, at der som sagt er naturlige topografiske betingelser for trafikforbindelser via bæltfarvandet mellem Korsør og Nyborg og mellem Kalundborg og Århus – eller i forkortet form mellem Halsskov og Knudshoved via Sprogø og mellem Røsnæs og Svanegrund via Samsø.

Disse to forbindelser fortjener groft set lige stor opmærksomhed – i hvert fald hvis målet skal være den endelige, fuldstændige udbygning af Danmarks nationale fjerntrafiksystem.

De mulige og vel også ønskelige forbindelser mellem Lolland og Langeland og mellem Nordvestsjælland og Djursland må i kvantitativ henseende vedblivende spille en underordnet rolle.

Derfor skal det følgende kun dreje sig om de to potentielle hovedforbindelser i forhold til hinan-

den eller rettere sagt som supplement til hinanden.

Hidtil har Storebæltsforbindelsen eller rigtigere de nu adskilte tog- og bilfærgeforbindelser her domineret.

Dette er en naturlig konsekvens af, at Svanegrund ikke hidtil har kunnet figurere som land, og desuden af at der ved både Sjælland og Fyn er to naturhavne, endda lige overfor hinanden, beskyttet af hhv. Halsskov- og Knudshoved-halvøerne.

Men i fremtidsbetragtninger er disse forhold relativt uvæsentlige.

Da de to linier ligner hinanden, såvel i topografisk henseende som m.h.t. deres befolkningsoplade, bør de også vurderes ens i trafikal henseende.

De følgende betragtninger gælder specielt de to ruters centrale strækninger, d.v.s. dem der nødvendigvis gør meget bekostelige nyanlæg som led i et fuldt udbygget trafiksystem.

De bør begge i deres endelige udbygningsform helt igennem være faste forbindelser.

De bør begge kunne tjene både togtrafik og biltrafik.

Om dem begge gælder det, at de à priori kan tænkes udført 1) som broforbindelser eller 2) som tunnelforbindelser, i begge tilfælde for såvel bane- som vejtrafik, eventuelt 3) som kombinerede bro- og tunnelforbindelser, i så fald som broer for biltrafik og tunneler for togtrafik, samt endelig 4) som jernbaneforbindelser bl.a. for biltransporterende tog: I sidste tilfælde må navnlig tunnelalternativerne komme i betragtning.

Bro + tunnel kan blive billigere end en bro eller en tunnel

Storebælts Øster Rende, mellem Halsskov og Sprogø, er meget dyb.

Det samme gælder den østlige del af Samsøbælt, dvs. den syd-nordgående »rende« uden for Røsnæs og Røsnæs Rev.

Storebælts Vestre Rende og Samsøbælts vestlige halvdel har moderate dybder. Det samme gælder det ret smalle bælt mellem Samsø og Svanegrund.

Den store søtrafik følger nogenlunde de dybe strømdannede »render« i bæltfarvandets nord-syd-retning.

De vanskelige og dyre dele af øst-vest-forbindelserne må derfor blive strækningerne via de dybe render, uanset at disse strækninger kun vil udgøre en lille del af forbindelsernes totaldistancer.

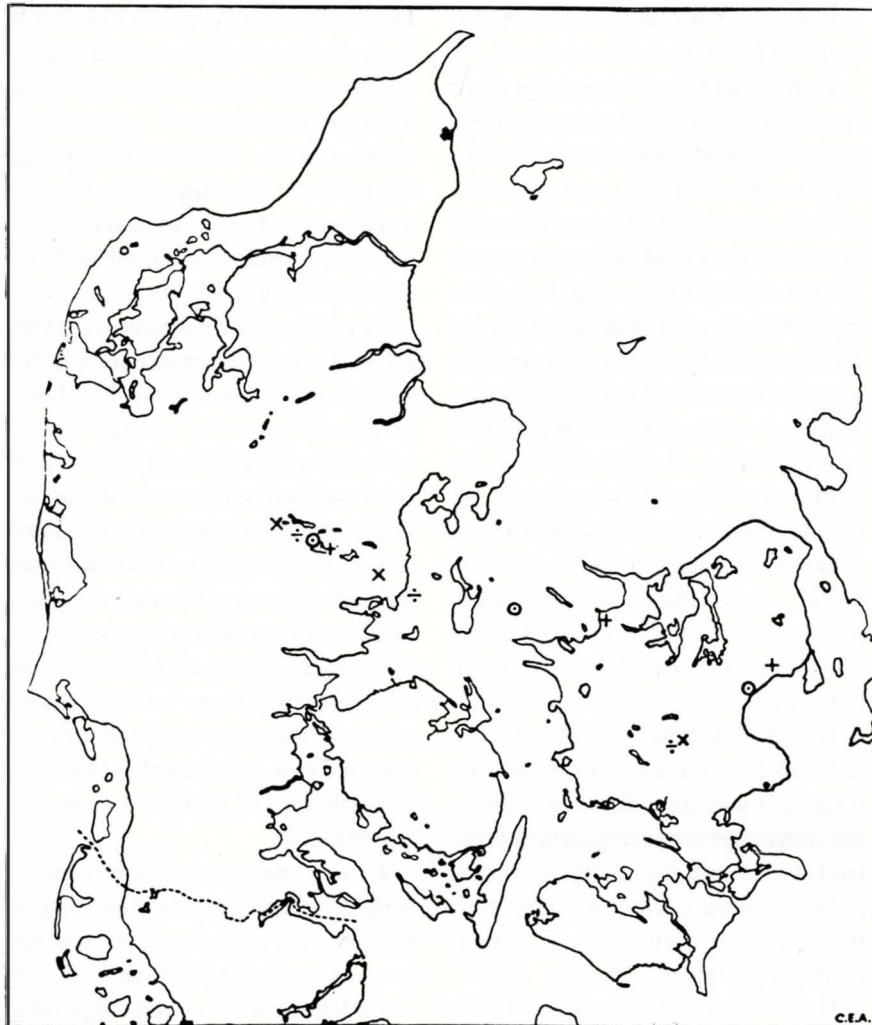
Skal der her laves broer, må de udformes med lange hovedfag, dels af hensyn til pillernes placering på ikke for stor dybde, dels af hensyn til skibsfarten i stor gennemsejlingsbredde.

Kravet om lange brofag taler for brug af skræstagsbroer eller hængebroer, navnlig de sidste, hvis brofagene skal være rekord-lange.

En hængebro har kun ringe stivhed. Hvis den kun skal tjene biltrafik, gør det ikke noget, fordi belastningen kun er lille og tilmed spredt, desuden fordi bilernes opbremsninger ikke virker koncentreret. Men jernbanetog har meget større vægt, og vægten er endda koncentreret. Derfor fremkalder togene en nedtrykning af brobanen. For at holde den rimeligt lille, skal brobanens dragere være stive. De bliver da meget tunge.

En hængebro kan altså godt udføres, så den kan bære jernbanetog. Men så bliver den meget dyr.

En bro for biltrafik alene kan have stejle stigninger end en bro for jernbanetraffic. Følgelig kan dens stigetrækninger og i visse tilfælde dens total længde blive kortere.



Danmarks midtpunkt, i betydningen tyngdepunkt, findes i Jylland, nær ved Odder.

Det er på kortet markeret ved et kryds. Tyngdepunktet for landbefolkningen ligger østligere, lidt uden for kysten ved Odder. På kortet er det angivet ved et minus. Det er på det udstrakte grund-område, som strækker sig fra Jylland i retning mod Sjælland.

Bybefolkningens tyngdepunkt befinder sig langt herfra, nemlig på Sjælland, nær ved Vejrhøj i Odsherred. Det er markeret ved et +. Denne beliggenhed kan måske synes besynderlig. Årsagen er, at København er beliggende meget østligt og nordligt i Østdanmark, og at Århus og Aalborg ligger nordligt i Jylland, og at næsten alle Jyllands øvrige store byer ligger ved østkysten eller fjordene.

For Danmarks samlede befolkning må tyngdepunktet naturligvis være et sted på linien mellem landbefolkningens og bybefolkningens tyngdepunkter, dog ikke midt på linien, da landbefolkningen og bybefolkningen ikke er lige talrige, kort sagt vejer ulige meget.

Danmarks befolkningstyngdepunkt findes 11 km ret nord for Røsnæs' vestende. Det er markeret med en cirkel med en prik i.

Disse grafiske fremstillinger af befolkningens fordeling må vise klart, at den å priori vigtigste trafikforbindelse mellem Øst- og Vestdanmark må gå fra Østdanmark til Nordvestdanmark, mere præcist fra Sjælland direkte til Jylland. Det kan passende kaldes akselinien eller centrallinien.

Man kan dog ikke undvære linien over Fyn. Følgelig må det endelige mål være to forbindelser, den ene over Storebælt, via Sprogø, den anden over Samsøbælt, via Samsø.

Følgelig kan en lang hængebro for biltrafik udføres nogenlunde billigt. Men en hængebro for både biltrafik og togtrafik må blive meget dyrere, ja meget dyr. Selv en ren jernbanebro må blive dyr, fordi den af hensyn til sidestivheden skal være bred.

For en jernbanetunnel med stor længde gælder det, at den kan udføres billigt, fordi den kan være ret smal. I øvrigt kræver den ikke megen ventilation og dertil påkrævede ekstra profiltværsnit. Derimod må en tunnel for biltrafik blive dyr, især hvis den skal være lang, fordi ventilationsanlæggene da må blive kolossale. Desuden skal en vej-tunnel være bred, hvis den skal byde på plads til mange kørebaner.

Altså: En bilbro med et langt brofag kan principielt udføres relativt billigt. Men en tilsvarende jernbanebro eller kombineret jernbane- og vejbro må blive dyr. Også en lang tunnel for vej eller vej og bane må blive dyr. Men en lang jernbanetunnel kan blive billig.

Hermed melder sig problemet: Bør man måske foretrække en forbindelse, der omfatter både en tunnel + en bro, nemlig en tunnel for togtrafikken og en bro for biltrafikken?

Denne problemstilling gælder for såvel Storebæltsforbindelsen som Samsøforbindelsen.

Men det anførte gælder kun for de dele af de to forbindelser, der går over de dybe render.

Togene kan kun køre på jernbanerne. Men bilerne kan benytte både vejene og jernbanerne, nemlig hvis man beforder dem med biltransporterende tog.

Dette kan måske ventes at blive dyrt. Men befordring af biler med jernbanetog koster i hvert fald mindre til energi, især mindre valu-

taudgifter, end kørsel på vejbroer eller ad tunneler vil koste.

Man kan altså opnå store trafikale resultater allerede ved at lave tunneler for jernbaner under de dybe dele af bæltfarvandet.

Hvis man ikke i længden er tilfreds med det, kan tunnelerne for togene suppleres med broer for bilerne.

Enkeltpjekternes udbygning følger med den endelige helhed som mål

Jernbanetunneler og vejbroer behøver ikke at blive bygget samtidig. Det er meget vigtigt.

Man kan bygge jernbanetunneler først og bruge dem bl.a. til bilbefordrende tog.

Man kan også bygge vejbroerne først. De kan i visse tilfælde gøre ret alsidig nytte, bl.a. ved at kunne

befares af store rutebiler, som udnytter de eksisterende vejanlæg.

Disse principielle betragtninger bør man holde sig for øje, før man går i gang med at planlægge det nationale hovedtrafiksystem for en fjern fremtid.

Selv med dette sigte kan man udføre mellemløsninger og realisere dem i forskellige prioriteringsfølger.

Men dette må være relativt sekundært.

Derimod bør man ikke tænke kortsynet og gøre gældende, at nu skal vi have det ene eller det andet snarest muligt, og kun det, og slet ikke disponere efter at opnå den store helhed i rigtig form i det lange løb.

Både Storebælts-trafikproblemerne og Samsøbælts-trafikproblemerne er behandlet talløse gange i

nærværende tidsskrift igennem hele den sidste menneskealder.

De her anførte teoretiske, generelle, principielle betragtninger må gå forud for mere detaljerede udrædninger. Disse må følge i anden række, som à jour-føringer af noget af det, der er publiceret i de gamle årgange.

Der er dog god tid til at tænke sig om, fordi der næppe for øjeblikket kan blive råd til at gøre ret meget. Jvfr. artiklen i september-heftet.

Der er ingen grund til, at man pludselig springer i det og begynder at lave det ene eller det andet, måske af hensyn til beskæftigelsen, – og stikker hovedet i busken og overser, at der foreligger meget store fremtidsperspektiver, navnlig hvis alle detailprojekterne indgår i en endelig helhedsplan for Danmarks nationale øst-vest-trafik.

15 millioner i EF!

Over 15 millioner mennesker i EF arbejder regelmæssigt udenfor normal arbejdstid, og man kan frygte at antallet vil stige i takt med, at arbejdstiden nedsættes og den ny teknologi indføres. Erfaringerne fra Frankrig viser for eksempel, at 45 procent af EDB-personalet har skifteholdsarbejde.

Det viser en rapport fra Det europæiske Institut til forbedring af Leve- og Arbejdsvilkårene, som gennem de sidste år har undersøgt skifteholdsarbejdets udbredelse og konsekvenser. Og der er ingen tvivl om, at skifteholdsarbejde er skadeligt for arbejdernes familieliv og helbred – en lang række skifteholdsarbejdere har f.eks. mave- og tarm-forstyrrelser.

Gode råd

På EF-plan er skifteholdsarbejdet nogenlunde ligeligt fordelt mellem industrien og servicesektoren. Omkring 20 procent af arbejdsstyrken i begge sektorer arbejder på skiftehold. Danmark er det land i EF, hvor den største del af de ansatte i servicesektoren arbejder på skiftende arbejdstider – 22,9 procent. Rapporten understreger dog, at tallene skal tages med et vist forbehold.

Instituttet kommer med en række råd til fagforeninger, arbejdsgivere og regeringer. Et af de vigtigste er, at natarbejde bør afskaffes i alle de tilfælde, hvor det er muligt. I det hele taget bør skifteholdsarbejdet begrænses.

Ros til dansk lov

Desuden fremhæver rapporten den danske 11-timers-regel, som ellers herhjemme er meget omdiskuteret, og foreslår, at de andre lande bruger den danske lov som et »nyttigt eksempel«.

Derudover bør der indføres et femte eller sjette skift i forbindelse med kontinuerlig drift – dvs. i virksomheder, hvor der arbejdes alle ugens syv dage. Skifteholdsarbejderne skal have mere fritid mellem skiftene, ligesom pauserne under arbejdet skal være længere. Og pensionsalderen og arbejdstiden bør nedsættes for skifteholdsarbejdere, siger rapporten.

Computere har løst trafikproblemerne i verdens største by

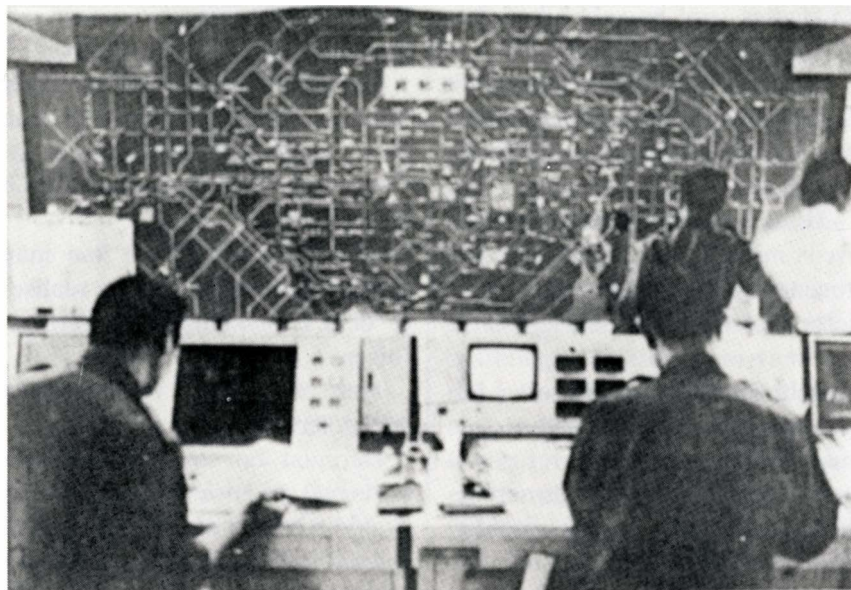
10

Tokyo er verdens største by med 11,6 mio. indbyggere. Af dem har 3,9 mio., kørekort, eller 34 procent. Der er 3,22 mio. biler. Alligevel løses de fleste trafik-knuder hurtigt op – og det umiddelbare indtryk af trafikken er, at den glider forbausende flot – også i myldretiden.

Løsningen ligger i det trafikovervågningssystem, som politiet i Tokyo bestyrer på toppen af en bygning i det centrale Tokyo. Her indsamler man oplysninger fra byens 22.223 km veje. Hele byens 2.154 kvm område er dækket af systemet, der består af ialt 37 computere. Disse computere får oplysninger fra trafikdetektorer (ca. 5000 stk.), 47 cameraer og 18 andre TV-monitorer. Altsammen indsamles og bearbejdes på sekunder af computerne, som derefter justerer intervallerne på lyssignalerne i byens 11.500 gadekryds.

Manuelt indsamles oplysninger om trafikuheld og vejarbejder, der kodes i edb-maskinerne af medarbejderne »i tårnet«. HZer består hele endevæggen af et kæmpe bykort, som med lysdioder af forskellig farve fortæller, hvor der netop nu er tæt trafik. Også fra patruljevogne, helikoptere og gadebetjente kommer en løbende strøm af informationer – fra hovedkontoret bearbejdes oplysningerne og de implicerede patruljevogne får hurtigt nye kommandoer om modforanstaltninger til løsningen af trafikproblemerne. Systemet hjælper også ved f.eks. bankrøverier, hvor man næsten kan følge røverne bag efter.

Lysdioderne skifter farve alt efter trafikhastigheden. Værst er rød farve, der indikerer, at trafikkerne er nede på under 15 km/t – dvs. trafikprop, orange er mellem 15 og 20 km/t – dvs. tæt trafik. I byens yderkvarterer betyder dobbelt-



Der arbejdes på højtryk i commandocentralen. I baggrunden en del af kæmpekortet over Tokyo.

strengt rød farve på kortet trafikfører på over 1 km-længde, orange farve 500-1000 meters længde og grøn frave 300-500 meter.

I kontrolrummet kan de ansatte konstant følge trafikken via TV-skærme og selv opleve de »røde streger«. Løbende kvindelige politi-assisterer sørger for at sætte magnetskilte på kæmpekortet, hvor evt. uheld er opstået. Ialt 18 politifolk er på vagt i politikontrolrummet ad gangen.

Pressedækning

Befolkningen varscoes løbende om trafikproblemer – meget lig den information, der praktiseres i Vesttyskland på motorveje. Blot er det her for alle vejtyper. Der sidder op til seks journalister i kontrolrum og sender oplysninger ud i æteren midt i andre programmer. Her kunne vi lære en del i Danmark – og Lars E. Christiansen ville nok være med på ideen!

Af de 22.223 km Tokyo-vejnet er 170,7 motorveje – eller som det hedder lokalt: Express-highways.

Overgrebet

Danmarks økonomiske situation er i disse år yderst vanskelig, og uanset partifarve ville det for enhver regering være bydende nødvendigt at gribe regulerende ind med lovgivning.

Det var derfor også helt forventeligt, at den nye borgerlige regering ved folketingets åbning ville spille hårdt ud – også på områder, som hidtil er blevet betragtet som fredhellige.

Forud for aftaleforhandlingerne i 1981 var der ringe tiltro til, at det ville lykkes at nå frem til et resultat, som der kunne skrives under på. Når det alligevel lykkedes, var årsagen, at der hos *alle* arbejdsmarkedets parter var en fast vilje til at undgå, at en overenskomstsituation for fjerde gang i træk skulle have i folketinget.

På den baggrund må det undre, at regeringens første og væsentligste forslag er et indgreb i de overenskomster og lønftaler, som blev indgået i 1981, og det er derfor helt rimeligt at betegne regeringens forslag som et overgreb; et ensidigt overgreb på de lønftaler, der har statsmagten som den ene underskrivende part.

Overgrebet går ud over al anstændighed, og det vil fremtidigt være svært for offentligt ansatte at have tillid til, at en finansministers underskrift er mere værd end det papir, den er skrevet på.

Selvom der vist hos mange findes en opfattelse af, at dyrtids- og taktreguleringen har været naturgivne ting, som er kommet helt af sig selv, så er forholdet det, at begge ordninger er dele af de lønftaler, som bl.a. COI er medunderskriver af. Og de lønreguleringer, som de 2 ordninger udløser pr. 1. april i det år, hvori nye lønftaler skal indgås, hører til den »gamle« overenskomst.

I perioden 1.10.80. – 1.10.82 er der udløst 7 dyrtidsportioner, og taktreguleringen har udløst ca. 9 procent. Dette lagt sammen med de forbedringer, som i øvrigt aftales, har holdt lønudviklingen i den offentlige sektor ajour med udviklingen i den private sektor, og et almindeligt CO I-medlem, f.eks. indplaceret i lønramme 5, ville have haft ca. 1.800 kr. mindre om måneden, såfremt de 2 automatiske ordninger ikke havde virket i perioden, hvilket illustrerer ordningernes betydning.

At den borgerlige regering i den kommende aftaleperiode tillige vil søge at udsætte offentligt ansatte for en negativ forskelsbehandling i forhold til andre lønmodtagere er ikke helt overraskende for CO I, når det tages i betragtning, at regeringens liv afhænger af Fremskridtspartiets stemmer, men at det nærmest skulle få form af en krigserklæring til de offentligt ansatte må alligevel undre.

Virkningerne af overgrebet på lønftalerne vil blive meget forstærket af de voldsomme besparelser, som man *samtidig* spiller ud med, idet de vil medføre dels forringede arbejdsvilkår og dels kraftigt vil indvirke på familiernes økonomi, f.eks. ved højere forældrebetaling i daginstitutionerne, mindre tilskud til tandlægebehandling m.v., ved takstforhøjelser i de kollektive transportmidler og ved forringelse af boligsikringen m.m.

Den samlede virkning af indgrebet vil derfor være meget voldsom for den enkelte – og værst vil det gå ud over dem, der i forvejen er dårligt stillet, f.eks. de arbejdsløse og andre modtagere af de såkaldte overførselsindkomster.

Det er asociale.

Regulerende indgreb i økonomien er utvivlsomt nødvendige, men en klar forudsætning for fagbevægelsens tilslutning må være, at indgrebene er socialt afbalancerede, og at de ikke forudsætter, at nogle grupper skal holde særligt for, medens andre går helt fri.

Ingen af disse forudsætninger er opfyldt i regeringens udspil.

Repræsentantskabsmødet

Den 3. og 4. november 1982 afholder COI sit 32. ordinære repræsentantskabsmøde, der for første gang løber over 2 dage.

Repræsentantskabet er COIs højeste myndighed, og det er sammensat af repræsentanter valgt af de i alt 33 tilsluttede organisationer i forhold til deres størrelse, idet de mindre organisationer dog er forholdsmæssigt bedre repræsenteret gennem særlige regler. Til illustration heraf kan nævnes, at en organisation med 1900 medlemmer har 6 repræsentanter, medens en organisation med flere end 8 gange så mange medlemmer har 21 repræsentanter.

Repræsentantskabet, der har ca. 130 medlemmer, holder ordinært møde hver andet år, og ofte har mødernes afholdelse faldet sammen med aktuelle begivenheder, hvortil der skulle tages stilling. Men man har vel ikke ved nogen tidligere lejlighed holdt ordinært møde i en situation som var så truende for medlemmerne og deres familiers daglige tilværelse som den, vi netop nu oplever ved den borgerlige regerings grove indgreb i de lønftaler, som blev indgået for blot halvandet år siden.

Det vil også være mange år siden, at repræsentantskabet har skullet drøfte så vidtrækkende ting, som det der denne gang lægges op til diskussion om, nemlig COIs fremtidige struktur.



COI's formand Aage Andersen.

Aftalekravene

Helt i overensstemmelse med sædvanlig praksis vil der ved repræsentantskabsmødet skulle tages stilling til, hvilke krav COI skal stille ved de forestående aftaleforhandlinger.

Forslag hertil vil på hovedbestyrelsens vegne blive forelagt af COIs formand Aage Andersen.

Inden forslagene fremsættes vil de have været drøftet i de tilsluttede organisationer, som hver især har bidraget med deres forslag, der sammen med

alle de forslag, som er fremsendt af de tilsluttede organisationer har været behandlet ved en såkaldt formandskonference, hvori deltog COIs hovedbestyrelse og formændene for de tilsluttede organisationer, i alt ca. 60 personer.

Resultatet af formandskonferencens drøftelser har derefter været behandlet i først forretningsudvalget, og derefter i hovedbestyrelsen, så det er et godt og grundigt forarbejde, der har ført til det endelige forslag – og forslaget vil blive behandlet helt uafhængigt af hvilke overgreb der måtte være vedtaget eller på vej til eventuel vedtagelse.

I skrivende stund er formandskonferencen umiddelbart forestående og det er for tidligt at udtrykke nogen holdning til kravenes mulige indhold.

COIs struktur

Ved repræsentantskabsmødet i 1980 besluttedes det at nedsætte et strukturudvalg til overvejelse af COIs fremtidige struktur. Forbundsformand Søren Andersen, Dansk Fængselsforbund, har været udvalget formand.

Strukturudvalgets indstilling om oprettelse af et sektionsopdelt forbund bestående af de nu tilsluttede organisationer har tidligere været omtalt i et COI-nyt, og der er derfor ingen grund til en nærmere beskrivelse her.

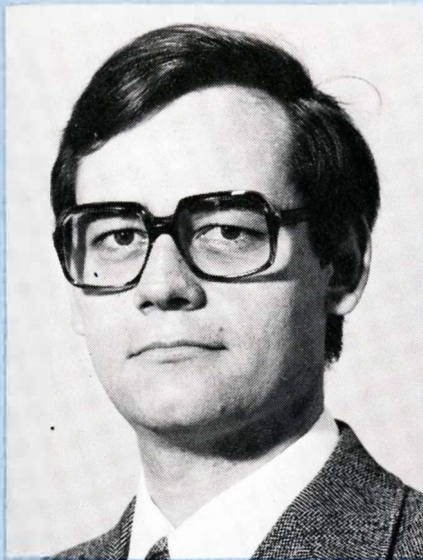
Derimod kan der være god – og desværre også aktuel – grund til at repetere, at forslaget tilsigter at sikre, at COI (og dermed de tjenstemandsorganisationer, som er tilsluttet COI) bevarer og eventuelt udbygger sin indflydelse på løndannelse m.v. i den offentlige sektor, hvortil den nuværende struktur bliver mere og mere uegnet.

Hovedbestyrelsen fremlægger forslag om nedsættelse af et vedtægtsudvalg, som inden for en nærmere fastsat frist skal aflevere en redegørelse til forretningsudvalget indeholdende forslag til vedtægter og opbygning af et forbund i overensstemmelse med de intentioner, som var indeholdt i strukturudvalgets redegørelse, og den endelige beslutning om en eventuel forbunds-dannelse vil derfor først skulle træffes, når vedtægtsudvalgets redegørelse og forslag foreligger hen på efteråret 1983.

Hovedbestyrelsen foreslår, at der gives vedtægtsudvalget bemyndigelse



Falkoner Centret.



Sekretariatsleder Niels Juul.

til at nedsætte undergrupper, og det er vel tænkeligt, at sådanne grupper vil skulle behandle forhold om informationsvirksomhed, kursusrvirksomhed samt spørgsmål om ressourcer af lokallemæssig, personalemæssig og økonomisk karakter.

Teknologi

Ved repræsentantskabsmødet i 1980 besluttedes det at nedsætte et internt teknologiudvalg i COI. Udvalget fik til opgave at udarbejde en redegørelse indeholdende et forslag til et handlingsprogram for teknologiområdet.

Sekretariatsleder Niels Juul har været udvalgets formand.

Efter at der, efter forslag fra teknologiudvalget, havde været afholdt en teknologikonference i februar måned, afleveredes teknologiudvalgets rapport i maj måned 1982.

Rapporten har derefter været sendt til høring i de tilsluttede organisationer, med henblik på at indhente eventuelle bidrag til det endelige forslag til handlingsprogram for teknologiområdet.

Teknologiudvalgets forslag tilsigter så klart som muligt at beskrive COIs rolle i teknologisammenhængen. Det er den generelle opfattelse, at COI kun skal inddrages i det omfang, det nødvendiggøres grundet f.eks. generelle forhold såsom indgåelse af en rammeaftale om teknologi samt repræsentation i tværgående nævn m.v. Teknologispørgsmål herudover skal håndteres lokalt i samarbejdsudvalgene.

Teknologiudvalgets forslag indeholder, at der opretholdes et teknologiudvalg bl.a. med henblik på at skaffe COIs repræsentanter i udvalg og nævn m.v. en kvalificeret referencegruppe i det løbende arbejde.

Tillige vil der skulle behandles forhold i tilknytning til formandens beretning, ligesom forslag om vedtægtsændringer fremsættes af flere tilsluttede organisationer.

Vi vil i næste nummer af COI-nyt nærmere omtale debatten og beslutningerne ved repræsentantskabsmødet.

Fællesudtalelsen

I forbindelse med den borgerlige regerings fremsættelse af forslag om bl.a. indgreb i de indgåede lønaftaler m.v. afholdtes en række møder i det mellem Tjenestemændenes Fællesudvalg (TFU) og Kommunale Tjenestemænds Udvalg (KTU) etablerede permanente kontaktudvalg, der udsendte følgende udtalelse:

TFU og KTU siger klart nej til regeringens udspil, fordi det i realiteten er udtryk for en lønpolitik, der sigter mod at ramme de offentligt ansatte hårdest.

TFU og KTU må påpege, at regeringsudspillet er et klart indgreb i de lønaftaler m.v., der blev indgået efter frie forhandlinger i 1981. Regeringen har derved alvorligt rokket ved tilliden til det offentlige som ansvarlig aftalemødested og arbejdsgiver,

at regeringen lægger klart op til en negativ forskelsbehandling af offentligt ansatte set såvel i relation til andre lønmodtagere som i forhold til andre samfundsgrupper,

at enhver sikring mod at de offentligt ansatte lønmæssigt sækker bagud i forhold til det private område fjernes med regeringens oplæg,

at der oven i denne forskelsbehandling

lægges op til omfattende nedskæringer i de offentlige budgetter, således at vore medlemmer yderligere vil blive ramt af dårligere arbejdsforhold og i visse områder af arbejdsløshed, og

at der ikke i de påtænkte indgreb er taget hensyn til den sociale balance, fordi indgrebets samlede virkninger hårdest vil ramme de samfundsgrupper, der i forvejen er dårligt stillet, f.eks. de arbejdsløse.

TFU og KTU har bemærket, at arbejdsgiverne ønsker at færdiggøre de kommende aftaleforhandlinger på det offentlige område før afslutningen af forhandlingerne i den private sektor.

Hertil bemærkes, at TFU og KTU for sit vedkommende agter at forholde sig i overensstemmelse med hovedaftalerne og den sædvanlige forhandlingspraksis. Dette indebærer, at man vil fremsende sine krav til de offentlige arbejdsgivere inden udgangen af december 1982.

For god ordens skyld erindres om, at aftaler kun kan slutes, såfremt der opnås enighed mellem parterne – medmindre regeringen stiler efter et hurtigt sammenbrud med henblik på et lovindgreb.

COI-nyt i ny skikkelse

Ved forretningsudvalgsmødet den 9. august 1982 foreslog COIs formand, Aage Andersen, at det overvejedes at påbegynde udsendelsen af et firesidet fagblad trykt på farvet papir og i øvrigt udformet på en sådan måde, at det umiddelbart kunne indgå som de 4 midterste sider i de tilsluttede organisationers fagblade.

Såvel i forretningsudvalget som ved det efterfølgende hovedbestyrelsesmøde den 3. september var der opbakning til ideen, der herved realiseres for første gang på forsøgsbasis, idet der indtil videre kun er truffet beslutning om at udsende »bladet« i november og december 1982.

I det omfang COIs område ikke

måtte være dækket af fagblade eller det på grund af tekniske vanskeligheder (primært »skæve« formater) er umuligt at lade bladet indgå i de eksisterende fagblade, vil det blive søgt distribueret på anden måde igennem de pågældende organisationer.

Bladet vil i øvrigt – ud over hver gang at indeholde en lederartikel – blive anvendt til beskrivelse af aktuelle COI-aktiviteter, til omtale af indgåede aftaler etc. samt til orientering fra arbejdsløsheds-kassen.

Førstedgaven er trykt i 59.500 eksemplarer, og det retlige ansvar i henhold til presseloven er pålagt COIs formand, Aage Andersen.

Fælles A-kasse for COI og Telefonstanden



A-kassens formand H. C. Hansen.

På COIs hovedbestyrelsesmøde den 13. april 1982 blev der givet enstemmig tilslutning til, at der fra 1. januar 1983 skulle oprettes en fælles arbejdsløshedskasse for COIs tilsluttede organisationer og for Telefonstanden, og på et delegeretmøde i Telefonstandens Arbejdsløshedskasse den 3. maj blev sammenslutningen godkendt og vedtægterne for den nye arbejdsløshedskasse Statstjenestemændenes (COI) og Telefonstandens Arbejdsløshedskasse vedtaget.

Grænseaftaler

COI har derefter rettet henvendelse til Dansk Funktionærforbund og FTF med ønske om at indgå en aftale om overflytning af COI-medlemmer og om afgrænsning af kassens faglige område.

Forhandlingerne med Dansk Funktionærforbund er nu afsluttet, mens der er problemer med at få FTF-A til at acceptere en overflytning pr. 1. januar 1983.

Når grænseaftalerne er underskrevet, indsendes de sammen med vedtægterne for arbejdsløshedskassen til Arbejdsdirektoratet.

14.000 medlemmer

Telefonstandens Arbejdsløshedskasse har i dag godt 4000 medlemmer, og når COIs medlemmer bliver overflyttet fra Funktionærernes Arbejdsløshedskasse og FTF-A, vil det samlede medlemstal komme op på ca. 14.000.

Telefonstandens Arbejdsløshedskasse er fra den 1. september overflyttet til Bredgade 21, 2. sal, i tilknytning til COIs sekretariat. Alle henvendelser om A-kassespørgsmål skal rettes hertil fra den 1. januar 1983.

Arbejdsløshedskassen har indkøbt EDB-udstyr og der er lavet overenskomst med det kooperative K-D Data om benyttelse af ARKE-systemet.

Kassens ledelse

Arbejdsløshedskassen ledes af en bestyrelse på 7 medlemmer og et delegeretmøde, der samles hvert 4. år, første gang i maj måned 1984.

Indtil da ledes kassen af en midlertidig bestyrelse, hvor Telefonstanden vælger 3 medlemmer og COI 4 medlemmer.

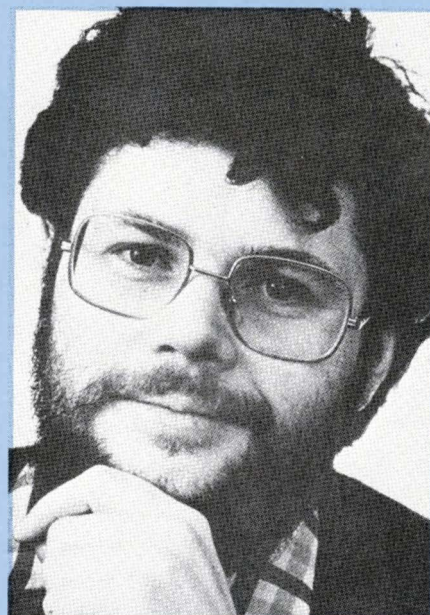
Som formand har den midlertidige bestyrelse valgt formanden for Centralorganisationen for Telefonstanden i Danmark (COTD), H. C. Hansen, og som næstformand COIs og Dansk Postforbunds formand, Aage Andersen. De øvrige bestyrelsesmedlemmer er: Ulla Larsen og Preben Sørensen fra Telefonstanden, Flemming Bay-Jensen fra Dansk Politiforbund, Erik Nygaard Jespersen fra Dansk Jernbaneforbund og Niels Juul fra COI.

Til at lede de daglige forretninger, har bestyrelsen ansat Hans Hækkerup som forretningsfører.

Arbejdsløshedskassens øvrige medarbejdere er Fia Grue, Lis James og Inge Künkels.

Kontingent

Kontingentet til A-kassen fastsættes for et år ad gangen af bestyrelsen og



A-kassens forretningsfører Hans Hækkerup.

består dels af et forsikringskontingent og et administrationskontingent.

Forsikringskontingentets størrelse, der p.t. er på kr. 97 pr. måned, bestemmes af folketinget, mens administrationskontingentets størrelse afhænger af, hvordan kassen administreres.

Bestyrelsen har for 1983 fastsat administrationskontingentet til kr. 20 pr. måned. Vedtager folketinget den nye regerings forslag om en forhøjelse af medlemsbidraget til 5 gange den maksimale dagpengesats i 1983, vil forsikringskontingentet stige til kr. 140 pr. måned.

Udgives af statstjenestemændenes Centralorganisation I, Bredgade 21, 1260 København K.

Ansvarshavende redaktør:
Aage Andersen.

Oplag: 59.500.

Tryk: Skou & Madsen.

Den vigtigste er motorvejen, der går fra Tokyo til den nye internationale Narita-lufthavn. Denne vej er den eneste uden for det egentlige system, der er med. Ellers er der kun selve Tokyo og tre prefekturer. I selve Narita området opstår meget ofte kaos, fordi kontrollen med biler, der skal ind på Narita-området er meget streng. Det hænger sammen med utilfredsheden med lufthavnsplaceringen – som til tider har givet borgerkrigs-lignende tilstande.

Selve kæmpekortet dækker et område 55 gange 33 km. Her bestyrer 44.000 ansatte i politikorpset byens sikkerhed – og 6000 af dem er koblet på arbejde med trafikkontrol (14 pct.). Heraf er igen 1167 kørende personel i patruljevogne og som motorcykelbebetjente.

Hastighedsgrænser

Man har været meget strenge i Japan med hastighedsgrænser. Dels p.g.a. øget trafik-sikkerhed – men ikke mindst for at spare brændstof (Japan importerer al olie). På visse typer veje er hastighedsgrænsen sat ned fra 60 til 40 km/t. Samtidig har man indsat øget politi-patruljering, bedre bilistuddannelse, bedre trafikovervågning (med flere lyssignaler) og udvidelse af edb-systemet ved trafikovervågning.

Hele trafik-systemet prøvekørtes i Tokyos centrum – Ginsaen – i 1971, med udvidelse af edb i 1974. Hele oliekrisen fik trafikintensiteten og den stigende biltrafik til at falde. Men nu har japanerne vænnet sig til tingenes tilstand – og bil-tallet stiger igen støt. Det gør antallet af hastighedsoverskridelser også.

Det er kun lastvogne, man direkte kan kontrollere hastigheden på. De har alle tre lys på taget, der fortæller, hvor stærkt den pågældende lastvogn kører. Første lys

tænder over 20 km/t, nr. 2 over 40 km/t og nr. tre over 60 km/t. Det tredje lys må kun tænde på motorveje, hvor topfart er 100 km/t. Samtidig har man bandlyst motorcykler over 750 ccm i hele Japan. De kører for stærkt. Mens japanerne således eksporterer de store maskiner til USA og Europa, har den japanske ungdom taget MC-fabrikernes nye udspil til deres hjerter: små hotrod maskiner – beregnet til moto-cross. De terroriserer i øjeblikket den japanske trafik – og er i øvrigt også med til at bringe uheldstallene op.

Derimod har bil-grænserne og de mange »grønne bølger« fået bilisternes tolerance overfor hinandens tåbeligheder til at stige kraftigt. Uheldstallene er faldet. Første halvdel af 1982 betød 3030 uheld med 15.509 kvæstede og 173 dræbte. I forhold til samme periode i fjor er det et fald på 539 uheld og 742 kvæstede. Men der er dræbt 46 flere. Dels p.g.a. de omtalte motorcykler, dels fordi der (som herhjemme) kører flere personer i hver bil. Den dag i juni, jeg besøgte trafikhovedkvarteret var der sket 85 uheld, 101 personskader, og en var blevet dræbt.

Straffen over for bilisterne minder i princippet om den vesttyske. I Tokyo får bilister 15 point, som man tærer på ved forseelser, og kørsel i beruset tilstand – sidstnævnte mister iøvrigt straks kortet i mindst seks måneder. Hver tredje år begynder man forfra.

Trods de mange trafikaktiviteter og sikkerhedsforanstaltninger har man ikke sele-tvang. Det er et personligt spørgsmål, mener japanske politikere (som i USA). Men bl.a. Toyota-fabrikkerne har ofret mange millioner Yen i kampagner for at få folk til at bruge deres sikkerhedssele.

I forbindelse med det i DLT nr. 7 bragte indlæg om en eventuel ny struktur i CO I har vi modtaget en del forespørgsler om, hvad CO I egentlig er, og hvad det står for.

Vi har derfor fundet det rigtigst at bringe en artikel, der i store træk fortæller om CO I's tilblivelse, virke og opbygning.

Begyndelsen

Det begyndte med, at 4 etatsorganisationer (jernbane, post, telegraf og told) sluttede sig sammen for derved at opnå større styrke ved forhandlinger med ministre og styrelser, som var alt andet end velvilligt indstillet over for tjenestemændene, der helst skulle tie og udføre det arbejde, der blev dem pålagt, uden at kny. Arbejdstiden var lang, lønnen lav, og der var ingen forhandlingsret.

Selve stiftelsesdagen er den 26. november 1909, men allerede i 1929 ændredes rammerne, så der blev givet adgang for statstjenestemænd under andre styrelsesgrene.

Formål

CO Is formålsparagraf er udtrykt i følgende fire punkter:

1. udøve og sikre forhandlingsret og aftaleret mellem staten og de tilsluttede organisationer i henhold til den indgåede hovedaftale.
2. varetage medlemmernes økonomiske, sociale og faglige interesser og styrke sammenholdet mellem de tilsluttede organisationers medlemmer.
3. medvirke til de tilsluttede organisationers faglige og kulturelle oplysningsvirksomhed.
4. fremme alle lønmodtagerinteresser gennem samarbejde og evt. medlemskab mellem de enkelte organisationer og LO eller FTF.

Virke

CO Is historie viser de hårde kampe, der gennem tidene er blevet ført for at bedre tjenestemændenes forhold. Det er før sagt, at historien gentager sig, og det er således ikke kun i dagens Danmark, at offentligt ansatte kan føle sig forfulgt. Når man af og til hører tjenestemænd påstå, at deres faglige organisationer skal holde sig borte fra politik, så er forholdet jo det, at netop tjenestemændenes vilkår – det være sig lønmæssigt eller arbejdsmæssigt – i høj grad er afhængige af de politiske vilkår. Er der nogen, der burde interessere sig for politik, må det være tjenestemændene. Tjenestemændenes krav om forbedringer af deres situation har altid været udsat for lange og drøje sagsbehandlinger. Kommissioner og udvalg har siddet i årevis, uden at der kunne øjnes nogen fremskridt. Ved stædig målbevidsthed er det dog lykkedes hen ad vejen at forbedre vilkårene.

TFU

Efter at Tjenestemændenes Fællesudvalg blev stiftet, varetager CO I (som én af 4 centralorganisationer) sine medlemsorganisationers interesser i dette forum i henhold til hovedaftalen.

For DLFs vedkommende betyder det altså, at de krav og ønsker, vi har til aftaleforhandlingerne, fremsendes til CO I. Her samordner man så de forskellige krav til viderebehandling i TFU. Her skal de generelle spørgsmål som f.eks. løn, tjenestetid og lignende, der angår flere centralorganisationer, forhandles i forening.

I mange andre sager kan CO I træffe aftaler direkte med de forskellige ministerier.

Opbygning

CO Is organisatoriske opbygning har som højeste myndighed et repræsentantskab. Dette sammensættes af repræsentanter valgt af de tilsluttede organisationer i forhold til deres medlemstal.

Mellem repræsentantskabsmøderne er hovedbestyrelsen CO Is højeste myndighed, og her træffes de beslutninger, som det ikke er påkrævet at forelægge for et repræsentantskabsmøde. Hovedbestyrelsen udpeger endvidere repræsentanter til TFU.

CO I har et forretningsudvalg samt sekretariat til at varetage de daglige funktioner.

Medlemmer

CO I er nu oppe på ca. 52.000 medlemmer, hvoraf ca. 28.000 er tilsluttet LO, ca. 16.000 er tilsluttet FTF medens resten, ca. 8.000 står uden for de to hovedorganisationer.

Fordelingen på de enkelte organisationer er således:

Organisation	Mdl.tal
x) Dansk Postforbund	16.288
x) Dansk Jernbaneforbund	8.600
o) Dansk Politiforbund	6.884
o) Dansk Fængselsforbund	2.590
x) Dansk Lokomotivmandsforening	1.952
o) Dansk Kriminalpolitiforening	1.790
Landsby-Graverforening for Danmark	1.272
o) Dansk Toldtjenestemandsbund	1.175
o) Forsvarets Civil-Etat	1.135
x) Fællesorganisation DSB	1.100
o) Tjm.foren. Søværnets Mekanikerkorps	501
o) Foren. tjm. u. undervisn. ministeriet	428
o) Luftfartsvæsenets Personaleforbund	376
o) Ministerialbetjentforeningen	300
Danmarks Kirketjenerforening	275
o) Farvandsv. Funktionærforening	252
o) CF-korpsets Mesterforening	207
o) Funktionærer i Fiskerikontrollen	169
Foren. af tjm. Kgl. Veterinær- og Landbohøjskole	164
o) Foren. af tjm. v. slotte og min.bygninger	163
Foren. af tjm. v. statens samlinger	145
o) Tjm.foreningen Serum-instituttet	130
Grønlandske Tjm. Forening	123
Rigshospitalets Tjm. Forening	93
x) Forbundet for off. ansatte	80
Statshavnene og Kystvæsenets Fællesforening	70
Foren. Vagtmestre u. Domstolene	62
o) Socialpædagogernes Landsforbund	103
Foreningen af Statspedeller	59
Dansk Plejerforening	25
Statsanstalten for Livsforsikr.	15
Funktionærforen. Kgl. Mønt	5
Fællesforeningen Statens Pensionistforeninger	5.458
Ialt	51.989

De med x) mærkede organisationer er tilsluttet LO. – De med o) mærkede organisationer er tilsluttet FTF.

Nye S-tog med mange pladser

Planer om særlige regionale S-tog er opgivet.

Der vil være behov for anskaffelse af nye S-tog i de kommende år som følge af åbningen af nye strækninger og forventet mertrafik, oplyses det i DSBs nye 5 årsplan, der dækker perioden 1983-88.

Tilfredse med ny teknik

En ny S-togstype har været prøvekørt gennem en længere periode. Den nye teknik med elektronisk styring har indfriet forventningerne.

I forhold til den nuværende togtype kan der konstateres energibesparelser, færre udgifter til vedligeholdelse og større muligheder for acceleration, og den nye type må derfor betragtes som mere rentabel end den nuværende.

Kapaciteten forøges

Vurderingen af alternative udformninger af vognkassen og indretningen er endt i et forslag om anskaffelse af en togtype, der kan indsættes på hele S-banenet. Tidligere planer om at anskaffe særlige regionale S-tog er dermed forladt.

Det foreslås nu at anskaffe vogne, der i modsætning til prøvetoggenes to har tre indstigningspartier pr. vogn, et større antal siddepladser og samtidig flere ståpladser. Med den foreslåede indretning vil et 8-vognstog få 536 siddepladser og en maksimal kapacitet på 1040 pladser. I prøvetogene var maksimum 880 pladser.

Togenes maksimal hastighed bliver 100 km/t.

Staten har givet Hovedstadsrådet tilsagn om et ekstraordinært tilskud til finansiering af materielanskaffelser.

Behov for flere vogne

Den nuværende beholdning af S-togsvogne er på 568 vogne, som blev anskaffet i perioden 1967-79.

Heraf er næsten halvdelen anskaffet i de første 4 år.

Behovet for nye S-tog til at dække baneforlængelserne og til mertrafik er af DSB opgjort til 40 vogne til indsættelse i trafikken fra og med 1985.

Yderligere behov vil opstå senere i planperioden som følge af mertrafik og udskiftningen af ældre vogne. Evt. overgang fra dieseldrift til S-banedrift på strækningen Ballerup-Frederikssund vil skabe endnu større behov. DSB har opgjort dette yderligere behov til 80 vogne.

Renovering af ældre vogne

En del af de nuværende S-tog trænger til renovering, og en sådan er forudsat fra 1983. Renoveringen omfatter montering af mellemdøre til kupeerne, hvor disse ikke findes, udskiftning af plastsæder med stofsæder, hærværkssikring af sæder samt montering af affaldsbeholdere.

1,5 mia. til S-tog

Frem til 1999 skal DSB bruge 1,5 milliarder kroner til etablering af 2100 km køreledningsanlæg i forbindelse med elektrificeringen af jernbanerne. Allerede i 1983 skal den første strækning være klar - det er mellem Helsingør og Rungsted Kyst, som er udvalgt til prøvestrækning.

Kontrakt herom er netop skrevet med Elkon I/S, et konsortium med deltagelse af Monberg & Thorsen og ER-Electric. På baggrund af disse erfaringer vil kontrakten om køreledningsanlægget til området øst for Storebælt blive udbudt efter afslutningen af udviklingsarbejdet - det vil sige i 1984.

DSB ønsker S-tog til Frederikssund

Oplæg udarbejdes inden årsskiftet.

Samtidig med, at alle de planlagte udvidelser af det stor-københavnske S-banenet er ved at være gennemført, foreslår DSB, at der indføres S-banedrift på strækningen Ballerup-Frederikssund.

I DSBs nye 5 årsplan, der strækker sig over perioden 1983-88, hedder det, at den nuværende dieseldrift på strækningen Ballerup-Frederikssund ikke vil kunne oprettholdes, efterhånden som elektrificeringen af andre dieselstrækninger på Sjælland skrider frem.

Det er derfor DSBs opfattelse, at strækningen må overgå til S-banedrift på en enkeltsporet bane, hvilket vil muliggøre en bedre betjening, herunder 20 minutters drift. En anden væsentlig forbedring vil være, at omstigning i Ballerup bortfalder, idet der i overvejelserne indgår etablering af en ny stamlinie mellem Frederikssund og Østerport. Dette vil i givet fald medføre ændringer i den nuværende S-togskørsel mellem Ballerup og København.

Anlægsomtrent vil der være fordele forbundet med at påbegynde arbejdet med en S-bane i forlængelse af færdiggørelsen af S-banen til Køge i 1983. En ny S-bane Ballerup-Frederikssund vil kunne anlægges på 4 år.

Inden efteråret 1982 vil der blive udarbejdet oplæg til betjening med hhv. S-tog og dieseltog.

Køreledningsanlægget udgør 55 procent af investeringerne i elektrificeringsprojektets faste anlæg, og man sigter på at udvikle et dansk køreledningssystem til kørsel op til 200 km i timen med el-tog. Det skulle gerne blive både billigere og hurtigere at bygge end tilsvarende udenlandske anlæg.

Støtteforeningen Danske Dampvenner

14

har til formål bl.a. ved udsendelse af porcelænsplatter med damplokomotiver, dampskibe m.v. at skabe midler til støtte for bevarings- og restaureringsarbejder af gammelt dampmaskineri, dampskibe, jernbanevogne m.v.

Overskuddet uddeles hvert år i marts efter indhentede ansøgningskemaer.

Støtteforeningen Danske Dampvenner udsender i anledning af Thybanens 100 års jubilæum den 20. april 1982 omstående platte med motiv af den lokomotivtype, der blev konstrueret af den unge overmaskinmester Otto F. A. Busse specielt til Thybanens lette spor. Lokomotivet, der kun vejede 24 t, var fast sammenbygget med tenderen – havde altså ikke nogen speciel »kulvogn«, og var tillige, i modsætning til alle andre danske lokomotiver, beregnet til at køre med skorstenen vendende bagud. Denne meget lille og lette lokomotivtype blev i 1883 og 1884 også indsat på Skive-Glyngøre og Assens-Tommerupbanen. Omkring 1900 var lokomotiverne blevet for små på DSBs sidebaner og alle 12 blev solgt til forskellige danske privatbaner, bl.a. 4 stk. til Thisted-Fjerritslev banen, hvor den sidste blev udrangeret i 1928.

P-125, der kørte på Slangerupbanen helt til 1948 er i dag bevaret som den eneste på Jernbanemuseet.

Platterne er tegnet af den kendte kunstnerinde Bertina Kærager og fremstillet i hvidt porcelæn med motivet i sort streg – vist i fuld størrelse på bladets bagside.

På plattens bagside findes en tekst om lokomotivets historie, og her er hver enkelt platte nummereret. Der er kun fremstillet i alt 400 ex. af denne platte. Overskuddet går som ovennævnt ubeskåret til

støtte for bevaringen af gammelt dampmaskineri m.v.

Medlemskab i S.D.V. koster 25 kr. pr. år – kan indbetales sammen med bestillingen.

Der udsendes et medlemsblad 4 gange årligt, hvori orienteres om de

opgaver, der arbejdes med landet over, hvad S.D.V. yder støtte til m.v., samt bringer nyheder af interesse m.v.

Næste platte – nr. 5 i serien »Danske Dampskibe« udsendes i nov.



Bestillingskupon:

Navn: _____

Adresse: _____

By: _____ postnr. _____

bestiller herved _____ stk. platte med gammelt lokomotiv litra »lille P«

fra Thybanens åbning 20/4-1882.

Platten indgår som nr. 28 i Støtteforeningen Danske Dampvenners samlede udsendelser og som nr. 3 i serien med lokomotiver fra De Jysk-Fynske Statsbaner.

NB: Plattens pris er: for ikke-medlemmer 110 kr. ved forudbetaling.

ikke-medlemmer 120 kr. ved forudbestilling.

Platterne sendes kun pr. postopkrævning på direkte forlangende, da dette fordyrer plattens pris med 26 kr.

Støtteforeningen Danske Dampvenner

Giro 8 29 47 63

Esrumvej 47,

3000 Helsingør.

Telf. (02) 21 81 46

Hvem er domptøren egentlig?

F.R. Mølgård sluttede sit udmærkede indlæg i DLT nr. 8 således: »Man kan sammenligne DLF's ledelse med en flok elefanter, som løber rundt i en manege efter domptørens pisk, uden at vide hvor mange kræfter de er i besiddelse af«.

Mølgård har fuldstændig ret i sine betragtninger vedr. vor ledelse. Men hvem er domptøren?

Set med mine øjne er der flere domptører, alt efter hvilket nummer elefanterne (læs DTF's ledelse) skal optræde med. Den domptør, som optræder med løn og arbejdstidsregler hedder CO I, og den domptør overgår alle andre i dygtighed når det gælder om at få elefanterne i trit.

Jeg hørte om CO I for snart 3 år siden, og i løbet af den tid, er mit syn på CO I ændret. Fra at være den organisation som forvaltede vor forhandlingsret, til at være den organisation som er den største hindring for at DLF's medlemmer kan opnå tålelige løn- og arbejdsforhold.

Så kan man diskutere hvorfor det er sådan, og der gives sikkert mange svar, alt efter hvem der svarer. Mit svar er: at elefanterne er dupe-rede og selv løfter benet uden at domptøren (læs CO I) behøver at »hjælpe«.

»Lavere afgangsalder for belastede grupper« (DLT nr. 7/82, side 10 og 11). Her finder man ikke lokomotivpersonalet nævnt, men ministerchauffører, toldassistenter, betjente m.v. ved retsmedicinsk institut o.s.v. Her vil jeg tillade mig at henvise til miljørapporten vedr. lokopersonalets arbejdsforhold, som konkluderer, at vi om nogen er en belastet gruppe.

Stillingsvurderingen passer ikke på lokomotivmandens arbejdsområde. Hvorfor skal vi forbigås fordi

kriterierne for en stillingsvurdering tilfældigvis ikke er tilpasset den gruppe som har nogle af de værste tænkelige arbejdsforhold, samt ansvaret for hundrede af menneskeliv og millioner af kroner materiel ved udførelsen af vort arbejde. Når man læser i DLT nr. 1 og 2/82 om stillingsvurdering, tør man næsten vove den påstand at den er lavet af akademikere for akademikere, at der så er andre grupper der kunne få lidt ud af det, skyldes måske tilfældet.

Læser man DLT nr. 5/81 ser man at CO I i deres forhandlinger om arbejdstid og arbejdsmiljø, går ud fra at skifteholdsarbejde foregår i 3 holdsskift, eks. med en uge med ren nat. Jeg har nu 2 gange overværet foredrag afholdt af CO I medarbejdere. De troede Gud hjælpe mig at vi arbejdede i alm. treskift. Det retfærdiggør måske ovenstående, men det siger mig, at noget er galt.

I DLT nr. 4/81 gør man status over overenskomstforhandlingerne, og lokomotivmændene glimrede atter ved fravær i de opnåede resultater. Man mente også den gang fra CO I's side, at efterslæbet var indhentet. Hvad med det efterslæb lokopersonalet stadig har, når

man sammenligner den tidligere 7. lrm. hvori en lokomotivfører var indplaceret sammen med styrmænd, vognmestre og lignende, med 17. lrm., hvor vi er i dag?

Er det rimeligt at den organisation der (ikke) forhandler vore krav overhovedet ingen kendskab har til vort helt specielle arbejdsområde?

Er det måske derfor man forbigår DLF gang på gang?

Er det fordi vi er en lille gruppe, at vi er uinteressante?

Er det vor egen ledelse, der har svigtet utilgiveligt?

Sådan er der mange spørgsmål. Men tilbage til cirkusmiljøet.

Domptøren virker ligeglad med elefanterne. Han vil hellere vise sine andre dyr. Den gamle førerelefant hæver af og til snablen, men der kommer kun en svag astmatisk piben. Til de andre elefanter. Trut ham i øret, så han husker hvordan en førerelefant skal trompetere så grundvoldene ryster. Og har han uhjælpelig glemt det, så må I træde til. Blæs domptøren et stykke, og vil han ikke lytte, så find et andet cirkus.

Dette som et sidste fortvivlet trut fra en træet arbejdslefant.

Lkas. E. K. S. Larusen
Mdt. Rf.



Til debat eller drop

16

Når man nu har siddet og læst D.L.T. nr. 7, og har læst lederens overskrift »Her går det godt. Her bor de tossede«, og samtidig læser om den strukturændring, der skal være indenfor CO I, dukker spørgsmålet op igen hos mig om det ikke var på tide at droppe både CO I og LO, for med den opstilling der bliver indenfor CO I kan man jo hurtigt se hvem der bliver sorteper i det spil, og den største taber vil uden tvivl blive D.L.F., for hvilke interesser har vi med de andre grupper? og her tænkes især på Dansk Jernbaneforbund og Fællesorganisationen DSB, udover at vi er ansat i samme firma.

Jeg ville gerne her slå til lyd for at vi (D.L.F.) fandt en anden hest at ride på, da det vi har set indtil nu kun har været negativt, og da der ikke kan være tale om Dansk Metal, som vi i sin tid er kommet fra må der trods alt være andre som var lidt anderledes stemt overfor os.

Her tænkes navnlig på Dansk Maskinmesterforening eller CO II som værende et bedre alternativ i stedet for at hoppe på den strukturændring i CO I. For, vi kan jo ikke være løftestang for de øvrige indenfor CO Is medlemmer, så vil I se lokomotivmændene blive trukket ned mod bunden i stedet for. I er vel ikke så naive på Hellerupvej at tro, vi skulle blive løftet op med den sammensætning der bliver i CO I.

LKF. V.P.L. Hansen, Gb.

En lokomotivassistents følelser efter endt My uddannelse, man føler sig som en lille brik, DSB flytter rundt med som det passer dem, efter 6-7 uger presset skolegang og muligvis en heldig prøve er det tilbage til rangerlok eller S-tog.

Det forventes at eleven har lektionen i frisk erindring til det behager

Attest eller hva?

Hvornår i alverden bliver der lavet faste regler vedrørende vores uddannelse. På My-skolen er der ingen vaklen, der kører det bare derud af på fuldt tryk. I ca. 7 uger får man hovedet proppet med tekniske detaljer vedrørende de forskellige maskintyper samt fejlfinding, og efter veloverstået prøve i 3 fag står man da også med en god teoretisk baggrund. Så langt så godt.

Man går så spændt og venter på at indkøre attest, 1 måned går, 2 måneder, nå, nu skal det nok snart være, 4-5 måneder, utilfredsheden breder sig, man taler om grunden til uddannelsen på My-skolen, når der alligevel ikke er brug for os foreløbig. Så får man oplyst, at det er fordi, vi ikke må sakke bagud i forhold til vestområdet, det er noget DLF har fået gennemført, men jeg synes afgjort, det forringer vores arbejdsdag. Så starter man 3 My-hold op her i efteråret, hvornår mon de får attest, og hvornår mon der bliver brug for dem på de store maskiner, 2-3 år? Det må da kaldes en forringelse af arbejdsdagen.

Målet må nok være, at efter veloverstået skole automatisk oprykning til 17. lrm. med det samme, så vi er fri for det kapløb øst-vest, samtidig er vi fri for, at nogen søger land og rige rundt for at få en plads i 17. lrm.

P.S. Jeg må nok hellere oplyse, at jeg er dansker og ikke kineser.

Lkas Carsten Hedegaard, mdt Gb

dem at finde en kørerlærer efter 3-4 mdr.

Det må være et krav fra foreningen at efter endt teori skal eleven ud med det samme med en kørelærer så uddannelsen bliver sammenhængende.

Venligst
Ikas Flemming Jaller, Kø

Julegrisen!

Det var lunt i stalden, uden for blæste en kraftig decemberstorm. De to personer, der opholdt sig derinde svedte bravt efter at have bakset en stor gris (staldgris) hen til bilen, der stod derude og spandt med motoren.

Køberen, »en mand fra byen«, trak sin gamle pung op af lommen og stak bonden,« der var den forhenværende ejer af grisen«, femhundrede kroner, men bonden, der var lidt nasset om fingrene, sagde til manden, do ka lie læk dem der, til jæ får tørt moet af fingrene! Den glade køber af en dejlig julegris lagde de fem hundrede kronersedler på det anviste sted, rakte hånden til et farvel og tak, samt en god jul og lukkede så døren op for at gå. I det samme kom der et så kraftigt vindstød, at de femhundrede kroner lige så fint svævede over i svinestien til en stor so, som omgående slugte dem.

Den chokerede bonde for over til stuehuset, hvor han, efter forgæves at have spildt nogle kostbare minutter på at få soen til at give pengene tilbage, alarmerede sin kone og bad hende ringe efter dyrlægen omgående, medens han selv for over i stalden igen for at fortsætte sine frugtesløse forsøg. Kort tid efter kom konen farende, idet hun råbte, han hae int ti dovderen, men ha sae, a hvis som do hae en skvat rom oh gien, oh så do gaen et godt los i bagfjeringen baetter, sku det nok få svinet te ah slip skillingerne! Det var som syv søren, svarede manden, jamm - haer vi nåed rom! gu hår vi ej, det nærmste stej jæ ka fået er på kroen.

Efter den konstatering varede det ikke længe for bonden og hans kone at få soen ind i vognen, hvorefter bonden og soen arriverede på kroen, hvor en højst forbavset kro-vært spurgte - hva i alverden vil do

her mæ dein so? Jo, sagde bonden, vi ska da beskænkest. A hva – sagde kromanden og blev rød i kammen, ka do se do kommer u mæ det svin, og det ska vær noh!

Men nu greb de andre gæster i krostuen ind efter atter at have fået mælet efter de idelige latteranfald, de lige havde været ude for, og det resulterede da også i, at kromanden faldt til patten og bøjede sig for overmagten.

Så kom ind da dein skøre ski! – men hva hae do tænkt dæ a severe for di goe ven der, no do hår inveteret dein på kro? Et glas rom – kom svaret prompte – ja oh en bejer te mej! Kromanden gloede forundret, og de andre gæster sad og fniste, men lidt efter, da krofatter havde eksekveret ordren, rejste bonden sig, krængede kværken op på soen og kytede rommen ned i svælget på det arme dyr, snurrede det hurtigt rundt og gav det et kraftigt spark i den ene skinke. De begyndende protester druknede hurtigt i et forundringsråb, da soen til deres forbavselse gylpede en hundredekroneseddelt op. Bonden derimod ærgrede sig, for nu blev han jo nødt til at ofre et glas rom til, hvad han da også omgående gjorde, men med samme resultat.

Da han havde prøvet en tredje gang og skulle til at bestille endnu et fjerde glas rom, var der pludselig en der prikkede ham på skulderen – do – ku do int tænke dæ a sæl dein so! Bonden gloede desorienteret på manden, som sagde – do ska nok få ein go pris foren, hvissom a do lie vil vis mæ ein gong te von do bær dej a! Pludselig gik der en prås op for bonden, han skyndte sig at gentage processen og med samme resultat, hvilket fik de to mænd til at blive enige om en pris på 18.000 kr., hvorefter de glade og lykkelige drog hver til sit.

Se dette var jo en køn historie, som vel nok, måske ikke, var kommet til offentlighedens kundskab, hvis det ikke var fordi, at der i lokalsprøjtten, lidt inde i det nye år, var skrevet en artikel om en bonde, der bor ude på overdrevet, som var blevet anklaget for dyremishandling af svær grad. Han havde en so der altid gik rundt i en salig brandert, og dens bagfjerdinger var helt uformelige, af at den anklagede ustandselig gik og sparkede den bag i.

BAF

Rødby Færge afdeling

Generalforsamling afholdes 22.1.1983.

Dagsorden ifølge vedtægter.

Tid og sted for generalforsamlingens afholdelse bekendtgøres ved lokalt opslag.

Bestyrelsen

Godsbanegårdens afdeling

Decemberfesten afholdes i år tirsdag den 30. november i selskabslokalerne restaurant »Halvleg«, Frihedens Idrætscenter, Hvidovrevej 446, 5 minutters gang fra Frihedens Station.

Kom og vær med til at tage en pæn afsked med de af vore kolleger, der er blevet pensioneret i løbet af

året. Vi håber samtidig at se mange nye ansigter, så vi får lejlighed til at lære hinanden at kende.

Restauranten er åben fra kl. 12.00, men kl. 12.30 spises der »tag selv bord« med 2 slags sild, ½ æg med rejer, gravad hellefisk, mørbradbøf, roastbeef, ribbensteg og 3 slags ost. Dertil serveres 2 øl + 3 snaps. Efter spisning serveres kaffe med cognac. Drikkevarer derudover kan købes.

Der vil være en hyggepianist til at underholde os.

Denne gode frokost. Pris: 60,- kr.

Tilmelding på listen på opholdsstuen senest den 21. november eller på telefonnumrene (02) 96 31 46 og (02) 80 33 53.

Bemærk ændret tilmeldingsfrist på grund af andet arrangement end det sædvanlige.

På festudvalgets vegne
Svend Højgaard



- Se glad ud Olsen! vi bytter køner i dag, så bytter vi arbejde i morgen, - du kører, og jeg fyrer. -

PERSONALIA

Forfremmet til lokomotivfører (17. Irm.) pr. 1.10.1982 efter ansøgning

Lokomotivfører KS (16. Irm.)
 O. M. Petersen, mdt Kh i mdt Gb
 Lokomotivfører (15. Irm.)
 M. W. Pedersen, mdt Es i mdt Es
 Lokomotivfører (13. Irm.)
 K. Z. Andersen, mdt Ab i mdt Ab
 B. L. Jensen, mdt Es i mdt Es
 H. T. Hansen, mdt Es i mdt Es
 K. L. Kristensen, mdt Es i mdt Es
 K. S. Jensen, mdt Es i mdt Es
 I. N. Jensen, mdt Es i mdt Es
 P. R. Sørensen, mdt Es i mdt Es
 K. J. P. Gotfredsen, mdt Gb i mdt Gb
 P. A. Rasmussen, mdt Gb i mdt Gb
 E. A. Jørgensen, mdt Gb i mdt Gb
 B. R. Mikkelsen, mdt Gb i mdt Gb
 J. P. Andersen, mdt Gb i mdt Gb
 Peter Hansen, mdt Gb i mdt Gb
 Kurt Andersen, mdt Gb i mdt Gb
 B. K. Nielsen, mdt Gb i mdt Gb
 L. M. Hansen, mdt Gb i mdt Gb
 K. E. Wigh, mdt Gb i mdt Gb
 J. M. Jespersen, mdt Gb i mdt Gb
 B. Christensen, mdt Gb i mdt Gb
 F. B. Christensen, mdt Gb i mdt Gb
 Søren H. Hansen, mdt Gb i mdt Gb
 K. Hasberg, mdt Gb i mdt Gb
 F. G. Nielsen, mdt Gb i mdt Gb
 J. Rasmussen, mdt Gb i mdt Gb
 K. B. Bargholz, mdt Gb i mdt Gb
 E. Kvorning, mdt Hgl i mdt Hgl
 K. H. Kastberg, mdt Hgl i mdt Hgl
 B. H. Sørensen, mdt Hgl i mdt Hgl
 J. B. Thomsen, mdt Næ i mdt Næ
 Lokomotivassistent (10. Irm.)
 J-O. S. Rasmussen, mdt Fa i mdt Fa
 G. K. Nielsen, mdt Gb i mdt Gb
 C. J. Andersen, mdt Gb i mdt Gb
 B. L. Jensen, mdt Gb i mdt Gb
 Torben B. Rasmussen, mdt Gb i mdt Gb
 H. B. Andersen, mdt Gb i mdt Gb
 S. E. Andersen, mdt Gb i mdt Gb
 K. J. A. Frederiksen, mdt Gb i mdt Gb
 Erling Christiansen, mdt Gb i mdt Gb
 J. E. H. Madsen, mdt Gb i mdt Gb
 E. Svendsen, mdt Gb i mdt Gb
 C. Trauboth, mdt Gb i mdt Gb
 G. Segato, mdt Gb i mdt Gb
 J. Ernstrand, mdt Gb i mdt Gb
 M. I. Revald, mdt Gb i mdt Gb

N. J. L. Nielsen, mdt Gb i mdt Gb
 T. H. Vraa, mdt Gb i mdt Gb
 S. Hylsberg, mdt Gb i mdt Gb
 S. A. Borum, mdt Hg i mdt Gb
 K. E. Christensen, mdt Str i mdt Str
 Lokomotivassistent (9. Irm.)
 O. H. Christophersen, mdt Ar i mdt Ar
 A. P. Mølgaard, mdt Ar i mdt Ar
 C. Bergholdt, mdt Kh i mdt Ar
 H-H. Husted, mdt Str i mdt Str

Forfremmet til lokomotivfører (18. Irm.) pr. 1.10.1982

Lokomotivfører (17. Irm.)
 P. K. Hansen, mdt Fa i mdt Fa
 O. G. K. Andersen, mdt Fa i mdt Fa
 W. E. Andresen, mdt Gb i mdt Gb
 P. J. J. Busk, mdt Gb i mdt Gb
 J. A. D. Thillemann, mdt Gb i mdt Gb
 E. T. Olsen, mdt Gb i mdt Gb
 A. S. Lund, mdt Str i mdt Str

Forfremmet til elektrofører KS (16. Irm.) pr. 1.10.1982 efter ansøgning

Elektrofører (13. Irm.)
 K. E. Møller, mdt Kh i mdt Kh

Forfremmet til lokomotivfører (17. Irm.) pr. 1.9.1982 efter ansøgning

Lokomotivfører (13. Irm.)
 A. O. H. Frederiksen, mdt Hgl i mdt Hgl
 Lokomotivassistent (10. Irm.)
 E. B. Andersen, mdt Hg i mdt Kø
 S. Møller, mdt Hg i mdt Kø
 P. H. Jensen, mdt Kø i mdt Kø

Forfremmet til lokomotivassistent (10. Irm.) pr. 1.9.1982

Lokomotivassistent (9. Irm.)
 G. Capion, mdt Kh i mdt Kh

Forfremmet til lokomotivassistent (10. Irm.) pr. 1.10.1982

Lokomotivassistent (9. Irm.)
 E. B. Petersen, mdt Fa i mdt Fa

H. C. Christiansen, mdt Gb i mdt Gb
 J. A. Olesen, mdt Gb i mdt Gb
 M. Kleis, mdt Kø i mdt Kø
 J-E. Krogh Hansen, mdt Kø i mdt Kø
 J. R. Andersen, mdt Kh i mdt Kh
 M. Ø. Madsen, mdt Kh i mdt Kh
 T. I. Hansen, mdt Rf i mdt Rf

Ansæt som lokomotivassistent (9. Irm.) pr. 1.9.1982

Lokomotivassistent p (9. Irm.)
 J. H. Frey, mdt Ar i mdt Ar
 S. U. Pedersen, mdt Kh i mdt Kh
 L. G. Christensen, mdt Kh i mdt Kh
 J. P. Jensen, mdt Kh i mdt Kh

Ansæt som lokomotivassistent (9. Irm.) pr. 1.10.1982

Lokomotivassistent p (9. Irm.)
 P. L. Christiansen, mdt Es i mdt Es
 T. C. Petersen, mdt Hg i mdt Hg
 P. Flindt, mdt Kh i mdt Kh
 S. Westborg, mdt Kh i mdt Kh
 A. R. Nielsen, mdt Kh i mdt Kh
 Stig P. Jensen, mdt Kh i mdt Kh
 N-E. Rasmussen, mdt Kh i mdt Kh
 J. Lyng, mdt Kh i mdt Kh
 L. H. Skov, mdt Kh i mdt Kh
 S. Dannemand Pedersen, mdt Kh i mdt Kh
 H. L. Hansen, mdt Kh i mdt Kh
 E. Reder, mdt Kh i mdt Kh
 K. Petersen, mdt Str i mdt Str
 L. S. Hansen, mdt Str i mdt Str
 J. O. Jensen, mdt Str i mdt Str

Ansæt som lokomotivassistent p (9. Irm.) pr. 1.10.1982

J. C. A. Pedersen, mdt Ar (fra overenskomstansat)
 J. J. Ivarsen, mdt Fa

Ansæt som lokomotivassistent p (9. Irm.) pr. 1.11.1982

J. L. Hansen-Schwartz, mdt Kh
 M. L. Hartmann, mdt Kh
 T. S. Nielsen, mdt Kh
 J. T. Kjeldmark, mdt Kh

Ansæt som lokomotivassistent (9. Irm.) pr. 1.9.1982

Lokomotivassistent p (9. Irm.)
 L. Astorp, mdt Ab i mdt Ab
 J-P. K. Løkke, mdt Es i mdt Es
 F. W. Christensen, mdt Kø i mdt Kø
 T. W. Christensen, mdt Kh i mdt Kh
 J. Vizel, mdt Kh i mdt Kh
 J. O. Røgilds, mdt Kh i mdt Kh

L. S. Hansen, mdt Kh i mdt Kh
 M. Rasmussen, mdt Kh i mdt Kh
 H. J. Jørgensen, mdt Kh i mdt Kh
 P. V. Augustinussen, mdt Kh i mdt Kh
 J. Hjort, mdt Kh i mdt Kh
 P. J. Hvilsom, mdt Kh i mdt Kh
 J. R. Willumsen, mdt Kh i mdt Kh
 G. Capion, mdt Kh i mdt Kh
 B. S. Gram, mdt Kh i mdt Kh

Ansæt som lokomotivassistent

p 1.10.1982

K. Christensen, mdt Ar
 N. F. Jacobsen, mdt Ar
 D. B. Hovgaard, mdt Ar
 K. D. Nielsen, mdt Ar
 K. Kristensen, mdt Ar
 T. L. Hansen, mdt Ar
 B. Pedersen, mdt Ar
 J. J. Jensen, mdt Ar
 K. S. Andersen, mdt Ar
 I. Poulsen, mdt Ar
 P. C. Nielsen, mdt Ar
 N. O. Stougaard, mdt Ar
 J. Zederkof, mdt Fa
 C. R. Rasmussen, mdt Fa
 J. A. Jensen, mdt Fa
 P. Dyhr, mdt Fa
 P. B. Jespersen, mdt Fa
 B. E. Nielsen, mdt Fa
 N. S. S. Nielsen, mdt Fa

Ansæt som lokomotivassistent

p 1.11.1982

B. K. Thomsen, mdt Kh
 K. Nielsen, mdt Kh
 J. E. Mortensen, mdt Kh
 S. K. Mortensen, mdt Kh
 D. B. Johansen, mdt Kh
 O. M. Clausen, mdt Kh
 J. Østergaard, mdt Kh
 B. V. Myhre, mdt Kh

Forflyttet 1.9.1982 efter ansøgning

Lokomotivassistent (10. Irm.)
 Erik Kristiansen, mdt Gb til mdt Kh
 Lokomotivassistent (9. Irm.)
 J. G. Klingenberg, mdt Gb til mdt Kh
 P. S. Sparvath, mdt Kh til mdt Gb

Forflyttet 1.9.1982 efter ansøgning

Lokomotivassistent (10. Irm.)
 E. H. Petersen, mdt Gb til mdt Hg
 J. M. Nersting, mdt Kh til mdt Gb
 S. E. Hansen, mdt Kh til mdt Gb
 J. S. Larsen, mdt Kh til mdt Gb
 Poul Edmund Nielsen, mdt Kh til mdt Gb
 B. O. Larsen, mdt Kh til mdt Gb
 T. J. Pedersen, mdt Kh til mdt Gb
 S. H. Strøm-Hansen, mdt Kh til mdt Gb

Lokomotivassistent (9. Irm.)

K. Larsen, mdt Ar til mdt Ab
 B. P. V. Kristensen, mdt Gb til mdt Kh
 D. E. M. Pedersen, mdt Kh til mdt Gb
 Johnny Jørgensen, mdt Kh til mdt Gb
 N-J. Christensen, mdt Kh til mdt Gb
 K. A. Aagaard, mdt Kh til mdt Gb
 C. Hedegaard, mdt Kh til mdt Gb
 Birger F. Jensen, mdt Kh til mdt Gb
 C. C. Christoffersen, mdt Kh til mdt Gb
 R. P. Belling, mdt Kh til mdt Gb
 W. N. Jensen, mdt Kh til mdt Gb
 C. O. Rasmussen, mdt Kh til mdt Gb
 G. T. Koch, mdt Kh til mdt Gb
 O. C. Rossen, mdt Kh til mdt Gb
 K. V. Nielsen, mdt Kh til mdt Gb
 F. H. Karlsen, mdt Kh til mdt Gb
 J. Langstrup Petersen, mdt Kh til mdt Gb
 H. P. T. Wachter, mdt Kh til mdt Gb
 N. Jørgensen, mdt Kh til mdt Gb
 L. Christiansen, mdt Kh til mdt Gb
 M. I. Jørgensen, mdt Kh til mdt Gb
 R. Andersen, mdt Kh til mdt Gb

Lokomotivassistent p (9. Irm)

K-O. S. Sørensen, mdt Kh til mdt Kø

Forflyttet 1.10.1982 efter ansøgning

Lokomotivfører (17. Irm.)
 K. K. Christiansen, mdt Næ til mdt Gb
 Lokomotivassistent (10. Irm.)
 M. Ø. Madsen, mdt Kh til mdt Gb
 J. C. K. Nielsen, mdt Kh til mdt Gb
 Lokomotivassistent (9. Irm.)
 L. E. Thomsen, mdt Kh til mdt Gb
 C. H. B. Clausen, mdt Kh til mdt Gb
 E. Dalsgaard, mdt Kh til mdt Gb
 Tonny B. Rasmussen, mdt Kh til mdt Gb
 Poul Nielsen, mdt Kh til mdt Gb
 S. R. Andersen, mdt Ng til mdt Ab
 Lokomotivassistent p (9. Irm.)
 B. J. L. Jørgensen, mdt Fa til mdt Ng
 E. Schytt, mdt Fa til mdt Str

Forflyttet 1.11.1982 efter ansøgning

Lokomotivassistent (9. Irm.)
 H. Rolting, mdt Kh til mdt Ar

Forflyttet 1.11.1982 efter ansøgning

Lokomotivassistent (9. Irm.)
 U. B. Larsen, mdt Kø til mdt Ar
 V. P. Madsen, mdt Kh til mdt Ar

Overgået til anden stilling pr. 1.9.1982 efter ansøgning

Lokomotivassistent (9. Irm.) til lkm p (17. Irm.)
 Flemming Nielsen, mdt Kh i mdt Gb
 C. L. Zimsen, mdt Kh i mdt Gb

Overgået til anden stilling 1.9.1982

Lokomotivfører (17. Irm.) til lkm p (17. Irm.)
 F. Huniche, mdt Ar i mdt Ar

Navneændring pr. 20.9.1982

Lokomotivassistent p S. H. Hansen, mdt Kh til S. Højby Hansen

Afskediget pr. 31.10.1982 efter ansøgning alder

Lokomotivfører (18. Irm.)
 S. R. T. Hesselberg, mdt Kb
 B. W. Nielsen, mdt Næ

Afskediget pr. 30.11.1982 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (18. Irm.)
 G. E. Hansen, mdt Es
 I. J. Christoffersen, mdt Gb
 E. B. Larsen, mdt Ng
 K. Falkenberg, mdt Ng
 Lokomotivfører (17. Irm.)
 B. Larsen, mdt Ar
 J. E. Pedersen, mdt Fa

Afskediget pr. 31.12.1982 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (17. Irm.)
 E. Hegelund, mdt Ab
 N. L. Christensen, mdt Str
 Lokomotivfører (15. Irm.)
 V. E. F. Horn, mdt Gb
 K. W. Pedersen, mdt Næ

Opmærksomhed frabedes

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.
 Lkf. A. R. Asboe, mdt Str.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. F. V. Nielsen, mdt Ar.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf G. S. Poulsen, mdt Fa.

Dødsfald

Pen. lkf S. A. T. Petersen, Skanderborg, død den 29.8.1982, 83 år.

Pens. lkf C. R. Nielsen, Fredericia, død den 16.9.1982, 68 år.

Pens. lkf S. C. Jensen, Dragør, død den 18.9.1982, 89 år.

Pens. lkf H. N. Skibby, Fredericia, død den 5.8.1982, 84 år.

Pens. lkf C. A. Ankerstjerne, Viby J, død den 10.8.1982, 85 år.

Pens. lkf C. G. V. Pedersen, Skern, død den 11.8.1982, 85 år.



Nr. 125
P