



10

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

11. NOVEMBER 1983 - 83. ÅRGANG

10

Indhold:

Modernisering af offentlige sektor	2
Teknologi og beskæftigelse	3
Lønoversigt	5
Orientering vedr. Projektorg. gr.	8
Total forvirring omkring gifttransporter	11
En hurtig bane	12
Nu begynder edb-festen	16
Fra medlemskredsen	18
Personalia	19

Redaktører:

K. B. Knudsen
(ansvarshavende)

K. H. Christiansen

Redaktion og ekspedition:
Hellerupvej 44, 2900 Hellerup.

Telefon (01) 62 72 69.

Kontortid 9-16.

Lørdag lukket.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Modernisering af offentlige sektor

Der vendes lidt op og ned på tingene med den sidende regerings intentioner om ændring af de økonomiske forhold for landet, Danmark. Der sættes ind på en række områder med besparelser, højere afgifter, flytning af udgifter m.m. En af de ting, som i særlig grad har regeringens bevågenhed, er begrænsning i den offentlige sektors personaleforbrug. En nedskæring i dette fører til lavere lønomkostninger på den offentlige sektors udgiftsbudget. Som et led i denne proces har regeringen overvejelser om modernisering af den offentlige sektor og har derfor sat et analysearbejde i gang.

LO og Tjenestemændenes Fællesudvalg har været til møde med finansministeren i begyndelsen af oktober måned. Der blev givet en redegørelse for de bemærkninger, statsministeren i sin åbningstale ved Folketingets åbning havde om modernisering af den offentlige sektor. I denne er beskæftiget op imod 875.000 personer, og i hensynet til regeringens økonomiske planer, er det nødvendigt at se på, om det hele fungerer efter hensigten set såvel fra et brugersynspunkt som set fra de ansattes synsvinkel. Systemerne er måske blevet for stive og gammeldags. Der er forskelligt under overvejelse, som man gerne vil tale med organisationerne om, fordi der dels er tale om forhandlingsstof og dels aftalestof. Nogle af tankerne går på decentralisering i budgetsystemet, hvilket fører til større ansvar for de enkelte ministerier og styrelser. Det skal også overvejes, om man kan give større frihed ved stillingsbehandling og lønfastsættelse på lokalt plan. I denne forbindelse nævntes det, at lønssystemet måske burde omlægges. Finansministeren var også inde på, at førtidspensionsreglerne burde forbedres og at man kunne overveje en lavere overgangsalder, enten for særlige grupper eller generelt. Anciennitetsspørgsmålet havde for stor betydning. Produktionsfremmende systemer burde overvejes og at der kunne være løndifferentiering på samme stillingsniveau. Regeringen mener, at større smidighed i den offentlige sektor vil være alternativ til fortsatte besparelse.

Der ligger i tankerne oplæg til ændringer, som kan få store virkninger for tjenestemændene, hvis tingene skal stilles i sammenhæng med ændringer regeringen i øvrigt gennemfører.

Teknologi og beskæftigelse

Det er først de seneste års rivende microelektroniske udvikling, der har medført, at økonomer, politikere, fagforeningsfolk og erhvervsledere har fået blikket op for, hvor dybt indgribende betydning teknologiske fremskridt kan have for virksomhedernes produktionsgang og for hele erhvervs- og samfundsstrukturen.

II. Men i virkeligheden er teknologiens indvirkning på erhvervsstrukturen af gammel dato.

Går vi tilbage til århundredeskiftet var 60% af Danmarks befolkning beskæftiget ved landbruget. I dag er procenten kun fire-fem! De mange tusinde afvandrere fra landbruget drog ind til byerne, hvor den industrielle sektor var i stand til at opsuge arbejdskraften. Men omkring 1962 toppede industriens mulighed for at beskæftige flere. Der blev endog i de følgende år tale om, at beskæftigelsen i industrien gik ned. De talrige tusinde, der nu tilgik arbejdsmarkedet fik job i den offentlige sektor. I løbet af ca. 10 år steg antallet af offentlig ansatte fra 200.000 til 800.000. Men i slutningen af 1970'erne oplevede den offentlige sektor det samme som industrien i 1962. Der var ikke brug for flere. Snarere blev der tale om, at den offentlige sektor ligesom industrien stødte flere fra sig: Automatisering og rationalisering betød færre arbejdspladser overalt. Og arbejdsløsheden meldte sig nu med stor kraft. Der er nu i Danmark over 300.000 ledige på årsbasis. I EF går 12 millioner ledige, og i OECD's regie er tallet nu over 30 millioner.

En af de tillidsmænd indenfor dansk fagbevægelse, der mest indgående har beskæftiget sig med teknologiens indflydelse på beskæftigelsen og på økonomien i det hele taget, er SiD's beskæftigelses-



Magnus Demnitz.

konsulent *Magnus Demnitz*. I sine omfattende analyser, artikler, forelæsningsnoter, debatindlæg m.v. har han stærkt dokumenteret den væsentlige rolle, som den eksplosive teknologiske udvikling spiller i den vestlige verden.

III. Magnus Demnitz' vurdering.

Demnitz kritiserer, at man i den økonomiske debat om årsagen til den store ledighed først og fremmest peger på, at årsagen er af økonomisk art, nemlig det meget høje renteniveau og manglen på investeringer samt det faldende forbrug. Han beklager, at økonomer og politikere ikke erkender, at den teknologiske udvikling har en meget

væsentlig betydning som årsag til den store ledighed. D.v.s.: Man kan ikke fritage teknologien for at være den væsentlige grund til de færre og færre arbejdspladser, der skal til for at producere mere og mere.

Ikke maskinstormer.

Magnus Demnitz siger også, at det rent ud sagt er noget vildledende vrøvl, når det påstås, at den teknologiske udvikling giver øget beskæftigelse. Men han understreger samtidig, at han ikke er maskinstormer. *Tværtimod*. Han erkender klart, at kun de industrier, der forstår at benytte avanceret teknologi, vil kunne overleve. Men han peger også på, at prognoser viser, at nok

kan vi økonomisk producere os ud af krisen, men ikke beskæftigelsesmæssigt. Sagen er nemlig den, at vel kan den avancerede microteknologi skaffe arbejdspladser til tusinder, men ikke nær nok i forhold til de langt flere tusinder, der går og venter på job.

700.000 ledige i 1993.

Magnus Demnitz ser mørkt på beskæftigelsessituationen i de kommende år, hvis der ikke gribes ind med helt utraditionelle initiativer. Han begrundet dette således: Danmark har 300.000 ledige (fuldtidsledige). Hertil skal lægges 35.000, der arbejder under beskæftigelsesforanstaltninger. Endvidere må vi regne med, at der i de kommende år vil tilgå 20.000 unge på arbejdsmarkedet hvert år, altså 200.000 over en tiårig periode. Og hertil skal lægges ca. 200.000 arbejdspladser, der vil blive nedlagt, fordi de er overflødiggjort af den teknologiske udvikling. Det vil sige, at der indenfor en tiårig periode skal skaffes over 700.000 nye arbejdspladser, eller i gennemsnit ca. 70.000 om året.

Det er, siger Demnitz, derfor tolt urealistisk at tro, at vi kan løse vore beskæftigelsesmæssige problemer uden at anvende utraditionelle initiativer.

Løsninger.

Demitz mener ikke, at kriseproblemerne kan løses ved blot at nedsætte arbejdstiden, indføre ØD og gennemføre betalt frihed til uddannelse. Der må mere til. Og her peger han som noget meget vigtigt på, at det bliver nødvendigt at indføre en produktionsbeskatning. Ved produktionsbeskatning forstås, at værditilvæksten i produktionen pålægges en direkte beskatning i takt med, at produktionssektoren

affolkes som følge af den teknologiske udvikling. En sådan beskatning kan sikre, at samfundet stadig kan udbygges, selv om de personlige skatter falder som følge af affolkningen af produktionssektoren.

IV. Teknologiaftalen.

Vi spørger Magnus Demnitz:

Hvordan vurderer du Teknologiaftalen mellem LO og DA?

Jeg synes, at aftalen er meget vagt udformet. De tilbagemeldinger, som vi i SiD har fået, siger klart, at aftalen ikke duer. F.eks. er der ingen straffesanktioner, hvis man ikke følger aftalen. Vi ønsker aftalen taget ud af samarbejdsaftalen, hvori den jo står som tillægsaftale, og i stedet for kræver vi etablering af en selvstændig aftale under de almindelige fagretlige regler, således at der kan føres en sag mod den virksomhed, som bryder aftalen. Endvidere ønsker vi, at aftalen skal gælde for alle virksomheder og ikke blot for virksomheder med over 50 ansatte. Og den bør også gælde for såvel private som offentlige arbejdspladser. Og sidst men ikke mindst insisterer vi på at få medarbejderne ind i direktionen, fordi det er her og ikke i bestyrelsen, at de afgørende beslutninger tages om ny teknologi.

Hvordan bør forhandlingsproceduren foregå ved indførelse af ny teknologi på en virksomhed?

Proceduren bør være den, at forinden afgørelse træffes, skal den forelægges medarbejderne. Og de skal have god tid til at komme med alternative forslag. Det kan ske i samarbejde med egne eksperter. Og dette alternativ skal virksomheden være forpligtet til at behandle på såvel direktions- som bestyrelsesplan. Såfremt man ikke accepterer forslaget, skal man argumentere, hvorfor man ikke kan følge det.

Bemanding

Det er vel også vigtigt, at der fastlægges visse bemandingsregler?

Ja. Det er vigtigt, at der på lokalt plan er mulighed for at udarbejde bemandingsregler. For vi må se i øjnene, at vi fremover kommer til at opleve de såkaldte ubemandede fabrikker, – eller i hvert fald meget lavt bemandede virksomheder.

V. Tryghed

En tryghedsaftale er også stærkt påkrævet?

Det er den. Og vi har jo også stillet krav om en tryghedsaftale i lighed med, hvad man har i Sverige. Den sikrer mod, at medarbejderne fyres af usaglige grunde. Vi vil også have sikret, at når en virksomhed står overfor lukning på grund af økonomisk krise, skal ikke alene medarbejderne involveres i pågående forhandlinger, men også den lokale fagforening og kommunale myndigheder. En kommune er jo ikke alene interesseret i, at der er stor erhvervsaktivitet i området, men den har jo også ofte ofret mange penge på faciliteter til gavn for nye virksomheders etablering og trivsel.

I Holland er det sådan, at ingen erhvervsaktivitet må lukke, uden at de offentlige myndigheder først er inddraget i beslutningsprocessen. Vi ser gerne lignende bestemmelser gennemført herhjemme.

VI. Fagbevægelsen og Teknologien

Vil fagbevægelsens struktur ændres som følge af teknologien?

Ja, det mener jeg. Der er ikke tvivl om, at udviklingen går i den retning, som SiD er opbygget på: Med korte specialuddannelser indenfor forskellige områder.

Lønoversigt pr. 1.10.1983

	ÅRSLØN I ALT EFTER SATS						MÅNEDSLØN I ALT EFTER SATS						128. MDL. PENS. TILSKUD
	6	5	4	3	2	1	6	5	4	3	2	1	
1	104892,00	103269,00	101646,00	100023,00	98400,00	97367,00	8741,00	8605,75	8470,50	8335,25	8200,00	8113,92	911,40
2	106625,00	104962,00	103300,00	101638,00	99975,00	98917,00	8885,42	8746,83	8608,33	8469,83	8331,25	8243,08	926,16
3	108405,00	106702,00	104999,00	103296,00	101593,00	100509,00	9033,75	8891,83	8749,92	8608,00	8466,08	8375,75	941,40
4	110233,00	108488,00	106744,00	104999,00	103254,00	102144,00	9186,08	9040,67	8895,33	8749,92	8604,50	8512,00	956,88
5	112113,00	110325,00	108538,00	106750,00	104963,00	103825,00	9342,75	9193,75	9044,83	8895,83	8746,92	8652,08	972,96
6	114084,00	112213,00	110381,00	108550,00	106718,00	105553,00	9503,67	9351,08	9198,42	9045,83	8893,17	8796,08	989,40
7	116027,00	114151,00	112274,00	110397,00	108521,00	107326,00	9668,92	9512,58	9356,17	9199,75	9043,42	8943,83	1006,32
8	118065,00	116142,00	114219,00	112296,00	110373,00	109149,00	9838,75	9678,50	9518,25	9358,00	9197,75	9095,75	1023,60
9	120161,00	118190,00	116220,00	114249,00	112278,00	111024,00	10013,42	9849,17	9685,00	9520,75	9356,50	9252,00	1041,48
10	122313,00	120294,00	118274,00	116254,00	114234,00	112949,00	10192,75	10024,50	9856,17	9687,83	9519,50	9412,42	1059,84
11	124044,00	121974,00	119904,00	117834,00	115763,00	114446,00	10337,00	10164,50	9992,00	9819,50	9646,92	9537,17	1078,68
12	126316,00	124194,00	122072,00	119950,00	117828,00	116478,00	10526,33	10349,50	10172,67	9995,83	9819,00	9706,50	1098,00
13	128650,00	126475,00	124300,00	122125,00	119950,00	118565,00	10720,83	10539,58	10358,33	10177,08	9995,83	9880,42	1117,92
14	131049,00	128819,00	126590,00	124360,00	122130,00	120711,00	10920,75	10734,92	10549,17	10363,33	10177,50	10059,25	1138,32
15	133515,00	131229,00	128943,00	126657,00	124371,00	122916,00	11126,25	10935,75	10745,25	10554,75	10364,25	10243,00	1159,32
16	135446,00	133103,00	130759,00	128415,00	126672,00	124580,00	11287,17	11091,92	10896,58	10701,25	10506,00	10381,67	1180,80
17	138049,00	135646,00	133243,00	130840,00	128437,00	126508,00	11504,08	11303,83	11103,58	10903,33	10703,08	10575,67	1203,00
18	140723,00	138259,00	135795,00	133331,00	130867,00	129299,00	11726,92	11521,58	11316,25	11110,92	10905,58	10774,92	1225,80
19	142770,00	140244,00	137717,00	135191,00	132664,00	131056,00	11897,50	11687,00	11476,42	11265,92	11055,33	10921,33	1249,20
20	144893,00	142302,00	139711,00	137120,00	134530,00	132881,00	12074,42	11858,50	11642,58	11426,67	11210,83	11073,42	1273,20
21	146946,00	144355,00	141764,00	139173,00	136583,00	134934,00	12245,50	12029,58	11813,67	11597,75	11381,92	11244,50	1297,32
22	149066,00	146475,00	143884,00	141293,00	138703,00	137054,00	12422,17	12206,25	11990,33	11774,42	11558,58	11421,17	1321,92
23	151029,00	148515,00	146000,00	143485,00	140971,00	139370,00	12585,75	12376,25	12166,67	11957,08	11747,58	11614,17	1346,52
24	153099,00	150656,00	148213,00	145769,00	143326,00	141771,00	12758,25	12554,67	12351,08	12147,42	11943,83	11814,25	1371,84
25	155203,00	152836,00	150469,00	148102,00	145735,00	144229,00	12933,58	12736,33	12539,08	12341,83	12144,58	12019,08	1397,88
26	157339,00	155054,00	152769,00	150484,00	148199,00	146744,00	13111,58	12921,17	12730,75	12540,33	12349,92	12228,67	1424,64
27	159507,00	157309,00	155112,00	152914,00	150717,00	149318,00	13292,25	13109,08	12926,00	12742,83	12559,75	12443,17	1452,00
28	161709,00	159605,00	157501,00	155397,00	153293,00	151954,00	13475,75	13300,42	13125,08	12949,75	12774,42	12662,83	1480,08
29	163944,00	161940,00	159335,00	157931,00	155927,00	154651,00	13662,00	13495,00	13327,92	13160,92	12993,92	12887,58	1508,88
30	166213,00	164315,00	162416,00	160518,00	158620,00	157413,00	13851,08	13692,92	13534,67	13376,50	13218,33	13117,75	1538,52
31	168513,00	166728,00	164943,00	163158,00	161373,00	160237,00	14042,75	13894,00	13745,25	13596,50	13447,75	13353,08	1568,88
32	170847,00	169202,00	167517,00	165852,00	164187,00	163128,00	14237,25	14100,17	13959,75	13821,00	13682,25	13594,00	1600,08
33	173215,00	171678,00	170141,00	168603,00	167066,00	166087,00	14434,58	14306,50	14178,42	14050,25	13922,17	13840,58	1632,00
34	175617,00	174215,00	172813,00	171411,00	170008,00	169116,00	14634,75	14517,92	14401,08	14284,25	14167,33	14093,00	1664,88
35	178053,00	176794,00	175535,00	174276,00	173017,00	172216,00	14837,75	14732,83	14627,92	14523,00	14418,08	14351,33	1698,48
36	180521,00	179414,00	178306,00	177199,00	176092,00	175387,00	15043,42	14951,17	14858,83	14766,58	14674,33	14615,58	1733,04
37	183023,00	182076,00	181129,00	180182,00	179235,00	178632,00	15251,92	15173,00	15094,08	15015,17	14936,25	14886,00	1768,56
38	185557,00	184780,00	184002,00	183225,00	182448,00	181953,00	15463,08	15398,33	15333,50	15268,75	15204,00	15162,75	1804,92
39	188126,00	187528,00	186929,00	186331,00	185732,00	185352,00	15677,17	15627,33	15577,42	15527,58	15477,67	15446,00	1842,24
40	190728,00	190318,00	189909,00	189500,00	189090,00	188830,00	15894,00	15859,83	15825,75	15791,67	15757,50	15735,83	1880,52
41	193362,00	193151,00	192941,00	192731,00	192521,00	192388,00	16113,50	16095,92	16078,42	16060,92	16043,42	16032,33	1919,88

LØN RAM- ME	LØNRAMMEN OMFATTER FØLGENDE SKALATRIN					Løn- RAM- ME	LØNRAMMEN OMFATTER FØLGENDE SKALATRIN				
1	1	2	3	4	5	6	21	26	28	30	32
2	6	7	8	9	10	11	22	27	29	31	33
3	7	8	9	10	11	12	23	29	31	33	35
4	8	9	10	11	12	13	24	30	32	34	36
5	9	10	11	12	13	14	25	31	33	35	37
6	11	12	13	14	15		26	32	34	36	38
7	12	13	14	15	16		27	33	35	37	39
8	13	14	15	16	17		28	36	38	40	
9	14	15	16	17	18		29	38	40	42	
10	15	16	17	18	19		30	39	41	43	
11	16	17	18	19	20		31	40	42	44	
12	17	18	19	20	21		32	43	45		
13	18	19	20	21	22		33	46			
14	19	20	21	22	23		34	47			
15	20	21	22	23	24		35	48			
16	21	22	23	24	25		36	49			
17	22	23	24	25	26		37	50			
18	23	24	25	26	27		38	51			
19	24	25	26	27	28		39	52			
20	25	27	29	31			40	53			

Oversigt over lønrammer og skalatrin for statstjenestemænd

Skalatrinerne i de enkelte lønrammer er normalt 2 årige. For nedennævnte personalegrupper gælder dog særlige regler:

- Tjenestemænd på prøve i lønramme 03 starter på skalatrin 08 og oprykkes efter 1 år til skalatrin 09. Herefter er skalatrinerne 2 årige.
- Tjenestemænd på prøve i lønramme 05 starter på skalatrin 09 og oprykkes efter 1 år til skalatrin 10. Herefter er skalatrinerne 2 årige.

Efterløn

Til orientering kan vi meddele, at omregningssatsen for perioden 1. oktober 1983 til 1. april 1984 er beregnet til *kr. 68,90*.

Omregningssatsen anvendes i tilfælde, hvor dagpenge efter de gældende regler skal nedsættes på grund af indtægter, pensioner, ventepenge m.m. i forbindelse med ledighed eller efterløn.

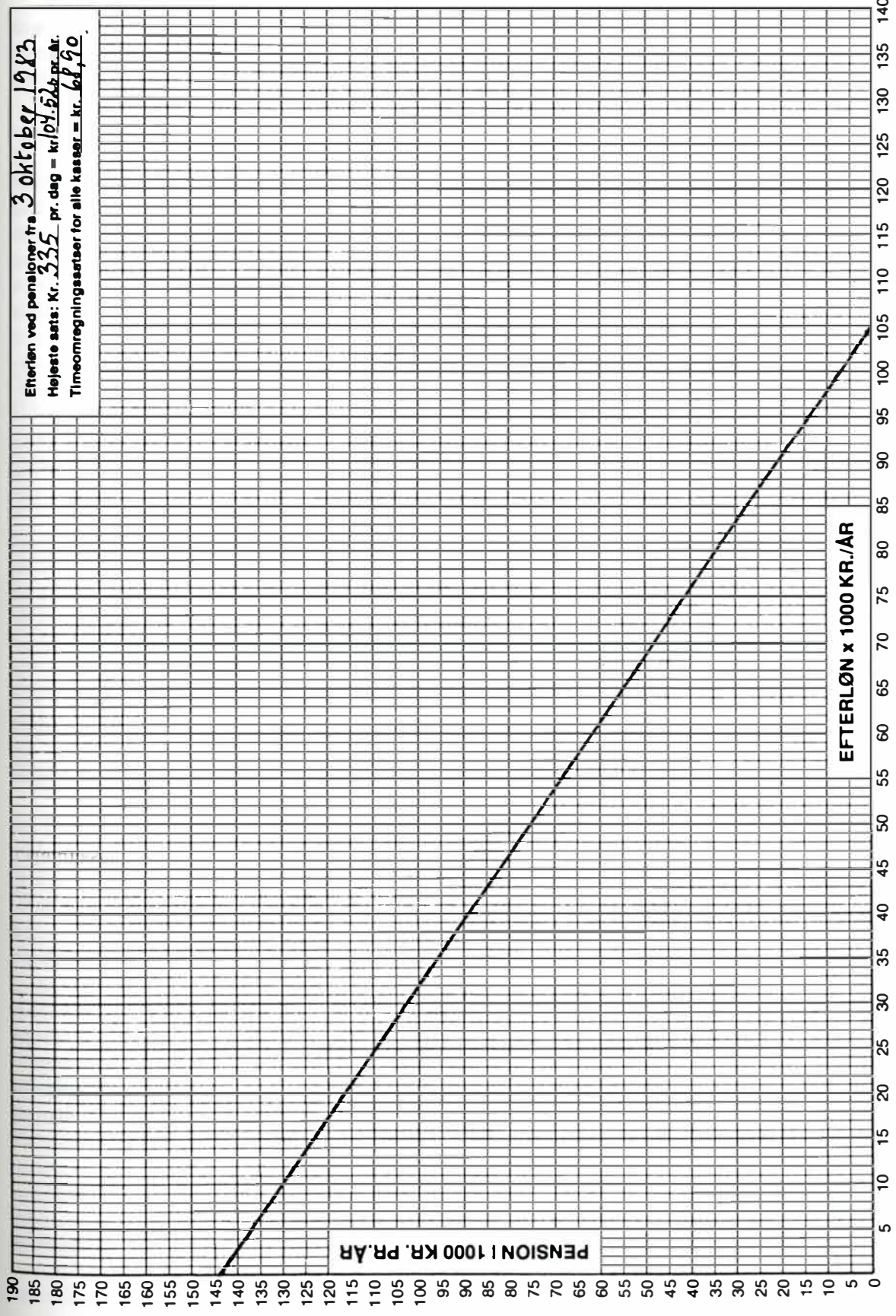
Den ny omregningssats skal anvendes fra og med den uge, der begynder 3. oktober 1983.

Som nævnt skal medlemmer, der oppebærer en eller anden form for indtægt, have denne modregnet i efterlønnen. I oversigten kan man på den vandrette linie aflæse efterlønnens størrelse ved en f.eks. givne pension – anført på den lodrette linie. Vi gør opmærksom på, at tallene ændres to gange årligt – 1. april og 1. oktober.

Emolumenter pr. 1. oktober 1983

Ydelsens art	1.-22. lrm.	Fra og med 29. dag
Timepenge	5.90	3.95
Fulde dagpenge	122.95	86.65
Tillæg for 1.-4. dag	5.50	-
Nedsatte dagpenge	-	-
Hotel-		
dispositionsbeløb		
København	255.00	170.00
Øvrige land	190.00	127.00
Natophold uden		
dokumentation		
Fast		
godtgørelse	107.50	-
Nedsat		
godtgørelse	-	71.50
Kørepenge	5.10	-
Rangergodtgørelse	2.55	-
Natpenge		
Kl. 17-22	7.64	-
Kl. 22-6	12.78	-
For tjeneste på lordage		
efter kl. 14 samt		
mandage fra kl. 0 ⁰⁰ -04 ⁰⁰	16.68	-
For tjeneste på son- og helligdage		
fra 0 ⁰⁰ -24 ⁰⁰ , grundlovsdag		
efter kl. 12 ⁰⁰ og juleaftensdag		
efter kl. 14 ⁰⁰	25.01	-
For 3-delt tjeneste	15.83	-
For delt tjeneste udov. 11. time	4.49	-
For afkortning af fridage		
pr. time, afrundet nedad =		

Efterløn ved pensioner fra 3 oktober 1983
 Højest sats: Kr. 335 pr. dag = kr. 01.52 pr. år.
 Timeomregningsfaktor for alle kasser = kr. 68,90.



Orientering vedr. projektorganisationens etablering og status for projektets arbejde.

Indledning

Baggrund

DSB har efter en kraftig udvikling i passagertallet i slutningen af 1970'erne og begyndelsen af 1980'erne oplevet en stagnation i passagertallet i 1982 og i visse tilfælde en tilbagegang.

DSB, der hidtil i stor udstrækning har været drevet som en produktionsorienteret virksomhed må i den skærpede konkurrence med andre transportmidler, indstille sig på en udvikling, der går i retning af en virksomhed, der drives som en servicevirksomhed.

Der stilles herudover krav til DSB om en forbedring af det økonomiske resultat, hvilket indebærer, at der må ske en markant indtægtsøgning af bl.a. passagerindtægterne i forhold til den hidtidige situation.

Det er endvidere konstateret, at der inden for rammerne af DSB's nuværende teknologi, driftssystemer, ressourcesituation og organisation er muligheder for at skabe et langt mere effektivt service- og salgsarbejde.

En forudsætning for at skabe dette kræver imidlertid, at marketingtænkningen tildeles en hel specifik og selvstændig rolle som et resultatsskabende barometer i DSB.

Projektets nedsættelse og sammensætning

DSBs direktion nedsatte på baggrund heraf på 13. direktionens møde den 09.05.1983 et hurtigtarbejdende projekt med arbejdstitlen *Serviceprofilen K 84*.

Projektet er organiseret med en tværorganisatorisk styregruppe bestående af 5 medlemmer samt 2 repræsentanter for personaleorganisationerne med direkte reference til direktionen samt med en mindre projektgruppe bestående af 5 faste

medlemmer med reference til styregruppen.

Som udgangspunkt for projektets bemanding i 1. fase – den kreative fase – har man anvendt følgende kriterier:

- at repræsentationen i såvel styregruppe som i projektgruppe, er begrænset mest muligt, således at kun de funktioner, der primært er involveret i den del af virksomheden, der er omhandlet af det pågældende projekts 1. fase er repræsenteret som egentlige medlemmer.
- at funktioner, der ikke er repræsenteret gennem faste medlemmer, men alligevel indgår i projektets kompetenceområde, er knyttet til projektet gennem en kontaktperson.

Projektets arbejdsmetode samt sammenhænge til øvrige projekter

Projektets arbejdsmetode har været baseret på en indledende 1. fase – en kreativ fase – samt en 2. fase – en gennemførende fase – der er indledt ultimo august 1983.

Arbejdsformen minder mere om den form, det tidligere Driftsprojekt anvendte, end den hidtil gældende praksis for arbejdsformen for tværorganisatoriske projekter ved DSB.

Projektet har imidlertid til forskel fra Driftsprojektet ikke foretaget et omfattende analysearbejde i form af dataindsamling, dels under hensyn til den stramme tidsfrist projektet arbejder under, dels har projektet lagt hovedvægt på, at der bør foreligge en diagnose, strategi og et handlingsprogram.

Arbejdsformen har således på mange måder været utraditionel, fleksibel og eksperimental.

Projektet har herudover berøringsflader til basisorganisationen, hvor der er igangsat en række andre

aktiviteter som opfølgning af tog til tiden, rengøringsprojektet, renovering og aptering af rullende materiel samt materiefornyelse.

Formål

Hensigten med projektets arbejde er på kort sigt, d.v.s. fra K 84 at skabe tiltag indenfor de bestående rammer bl.a. med henblik på at højne serviceniveauet overfor DSB's kunder samt at øge DSB's passagerindtægter.

DSB's struktur, størrelse, teknologi, driftssystemer og ressourceforhold bevirker imidlertid, at mulighederne for egentlig fornyelse i form af nye produkter, opfølgning af nye markeder m.m. på kort sigt ikke er muligt.

Det er derfor hensigten på længere sigt at igangsætte en række større udviklingstiltag med henblik på at skabe fornyelser indenfor det markedsområde herunder produktfornyelser, således at service- og marketingarbejdet, der etableres i forbindelse med Serviceprofilen K 84 bliver en fortløbende proces i forbindelse med K 85, K 86, K 87 o.s.v.

Det er endvidere hensigten, at der bør formuleres målsætninger for DSB's markedsposition, d.v.s. tilstræbe markedsandele på fastlagte delmarkeder, der kan være såvel geografiske som specifikke kundegrupper, rejseformål m.m.

Af øvrige udviklingsmål for DSB sigtes imod en holdningsændring i forhold til organisationen og personale samt en image- og profilmålsætning overfor offentligheden og vores kunder.

Status for projektets arbejde

Seminar

Som et led i starten på projekt Serviceprofilen K 84 blev der medio juni 1983 gennemført et seminar

med deltagelse af ca. 60 repræsentanter fra chef- og ledergruppen i DSB.

Formålet med gennemførelsen af seminaret var at drøfte et udsendt debatoplæg, der var udarbejdet på baggrund af virksomhedens aktuelle situation, og som bl.a. omfattede et første udspil til forbedringer af serviceniveauet overfor DSB's kunder, samt at konstatere om de ideer, som var fremlagt i debatoplægget, var bærbare.

Workshop

Projektet afholdt primo juli 1983 en workshop – én-dags-seminar – med eksterne deltagere fra erhvervslivet. Deltagerne var anmodet om at forberede sig med et mundtligt indlæg vedr. deres syn på DSB som servicevirksomhed, hvorledes man bedømmer DSB's produkter, DSB's stærke og svage sider m.m.

Der var endvidere gruppearbejde baseret på gruppespørgsmål vedr. mulige profilelementer, forslag til mulige forbedringer til K 84 samt produktudvikling og produktdifferentiering.

Formålet med workshoppen var at konstatere deltagernes umiddelbare reaktion og få en tilkendegivelse af, om projektet arbejder i den rigtige retning.

Idégenerator

I 1. fase – den kreative fase – er der indhentet ideer og ændringsforslag inden for en række forskellige emne- og fagområder.

Formålet med indsamlingen af ideerne på denne måde har været at søge at undgå, at der blev etableret for mange faste grupper under projektet, og ikke mindst at sikre, at projektgruppen fik mulighed for at knytte relevant intern ekspertise til projektet under projektførelsen.

Der er foretaget en sammenkrivning af ideerne, der har resul-

teret i en opdeling i 5 hovedgrupper, der fordeler sig således:

1. Før rejsen
2. På terminaler
3. I vogne
4. Intern kommunikation
5. Ekstern kommunikation

Sælgerfunktion

I forbindelse med nedsættelse af projekt Serviceprofilen K 84 blev der etableret en sælgerfunktion bestående af 4 repræsentanter fra passagerfunktionerne og administrationsfunktionen.

Formålet med etablering af en sælgerfunktion var at skabe mulighed for en direkte informationsformidling til/fra projektet i forbindelse med indsamling af ideer, informationer, kommunikation, salgsopgaver m.m.

Aktionsgrupper

I fortsættelse heraf er det besluttet at etablere et antal såkaldte aktionsgrupper i samtlige driftsområder, idet det er tanken, at en del af de serviceforbedrende tanker skal gennemføres på den lokale arbejdsplads gennem medarbejdernes personlige engagement.

Aktionsgrupperne skal bestå af medarbejdere, som er direkte synlige for vores kunder.

Funktionslederen i passagerfunktionen i de enkelte driftsområder vil blive udpeget som leder af aktionsgruppen. Der vil blive udpeget en central koordinator for samtlige aktionsgrupper, lige som der vil blive udarbejdet kommissorier baseret på resultaterne fra idégeneratoren, som en mængde medarbejdere aktivt har bidraget til, budgetter m.m. for aktionsgrupperne.

Der vil løbende blive stillet informationsmateriale m.m. til aktionsgruppernes rådighed.

Formålet med etablering af aktionsgrupper i de enkelte driftsområder er bl.a. at styrke langtvarende holdningsbearbejdende proces.

Træning af frontpersonale

Der er nedsat en arbejdsgruppe under projektgruppen med henblik på at sikre udarbejdelse af et træningsprogram for medarbejdere i passagersektoren, der har direkte kundekontakt samt sikre udformningen af et konkret budskab med henblik på at udforme en ny betjeningsfilosofi for medarbejdere, der betjener DSB's kunder.

De væsentligste mål vedrørende træningsprogrammets gennemførelse er

- at medarbejderne kan og får mulighed for at kunne engagere sig i kundernes problemer
- at fremme en bedre forståelse mellem medarbejdergrupper, som har kundekontakt
- at udvide kendskabet til salg af DSB's servicepakker til forskellige kundegrupper med henblik på at forbedre medarbejdernes muligheder for at betjene kunderne
- at motivere medarbejderne, således at de i højere grad får mulighed for at forstå, acceptere og identificere sig med de beslutninger, der træffes
- at der skabes en fælles intern servicevirksomhedsopfattelse
- at give frontpersonalet øget forståelse for DSB som servicevirksomhed og DSB's servicemålsætninger
- at mobilisere DSB's frontpersonale forud for gennembrudsstrategien K 84
- at give DSB's frontpersonale servicefærdigheder, således at de kan håndtere kundesituationerne

– at skabe en positiv serviceholdning og korpsånd i DSB.

Træningsprogrammet vil blive iværksat fra den 01.01.1984, således at træningsprogrammet er gennemført inden iværksættelse af K 84.

Træningsprogrammet vil omfatte 1 hel dags træning – 10 timer heraf 8 timers træning samt måltider.

Kurserne vil blive gennemført decentralt.

Holdene skal være på ca. 30 medarbejdere blandet procentuelt mellem de deltagende personalegrupper.

Der vil blive anvendt interne DSB medarbejdere som instruktører, der vil blive udvalgt og særligt trænet til at kunne gennemføre kurserne.

Der er igangsat udformning af et uformelt tøjprogram for medarbejdere, der har direkte kundekontakt, og der vil ligeledes blive fremstillet navneskilte til medarbejderne.

Intern kommunikation

Udformningen af en ny betjeningsfilosofi for medarbejdere, der betjener DSB's kunder, og den serviceindsats, der kræves i forbindelse med tiltagene til K 84, kræver en særlig medarbejderinformation med henblik på at søge at opnå, at medarbejderne engagerer sig i virksomheden.

Det er målet, at der gennem virksomhedens kommunikationsindsats via kanaler som vægavis, intern TV, DSB-bladet, åbent hus, servicemøder, tværfaglige møder m.m. skal skabes veje for engagement og samhörighed.

Ovennævnte aktiviteter vil blive etableret fra efteråret 1983 og påregnes at ville strække sig over vinteren 1983/84 og frem til foråret 1984. Der vil i forbindelse hermed blive etableret et »åbent hus arran-

gement« som et forsøg i Nykøbing Falster ultimo oktober 1983, som skal danne model for afholdelse af lignende arrangementer i den øvrige del af landet. Arrangementerne er planlagt at skulle starte primo 1984.

Der vil ligeledes blive afholdt et forsøg med opstilling af systematiske opslagstavler »vægaviser« i Ålborg og Odense med henblik på etablering af landsdækkende systemer.

Den eksterne kommunikation vil ligeledes blive intensiveret med henblik på at søge at opnå en positiv offentlig omtale.

Markedsstrategi/ markedssegmentering

DSB har hidtil forfulgt en udifferentieret produktstrategi, og på tværs af vidt forskellige kundebehov tilbudt præcis samme ydelse, og som en logisk følge heraf er prisdifferentieringsgraden lav i DSB.

Dette har bl.a. bevirket, at DSB har haft vanskeligt ved at aktivisere sin landsdækkende organisation (driftsområderne) til offensiv gennemførende markedsføring.

Overvejelserne omkring differentieret markedsføringsstrategi må startes op med en identifikation og afgrænsning af strategiske forretningsområder, hvor det afgørende for områderne bl.a. vil være:

- at områderne klart kan afgrænses
- at der for hvert område påpeges segmenter samt
- at området kan gøres til genstand for resultatmåling.

Som alternativ kan man segmentere markedet, d.v.s. opdele markedet i grupper af kunder.

Hvert segment kan nedbrydes i en række delsegmenter efter geografi, rejsemønster, rejseformål m.m.

Hvert segment kan beskrives med henblik på segmentets størrelse, konkurrencesituationen i segmentet fra bil, bus, DSB's markedsandel, taksterne, der påvirker efterspørgslen m.m.

Det videre arbejde

1. fase af projekt Serviceprofilen K 84 har resulteret i udarbejdelse af et handlingsprogram med henblik på den gennemførende fase, der starter ultimo august 1983.

De konkrete forslag i handlingsprogrammet kan kort sammenfattes således

- *Opstart på produktdifferentiering*, d.v.s. indførelse af en produktportefølje langt mere nuanceret end den nuværende og baseret på en segmentering af virksomhedens marked.
 - Program for forbedring af serviceelementerne:
 - Tilgængelighed (før rejseaktiviteter)
 - Hygiejne og velvære.
 - Frontpersonale, tilbud af træning og uddannelse.
 - Forstærket markedsføringsplanlægning, markedsføringsorganisation og praktisk gennemført markedsføring.
- Projektets gennemførelse er foreslået opbygget i følgende struktur:
- styregruppe, SG, (som for den kreative fase) refererende til direktionen
 - projektgruppe, PG, med koordinerende opgaver
 - et antal »selvstyrende« grupper arbejdende ud fra snævre kommissorier. Grupperne skal mere fokusere på en 100% udlånt person, som er ansvarlig for opgaven, end en udpeget arbejdsgruppe på flere medarbejdere.

COI informerer:

Forudsigelser

Når de politiske myndigheder her i landet skal træffe afgørelse om de hovedretningslinier, hvorefter den økonomiske politik skal tilrettelægges, kan de støtte sig på gode råd og analyser foretaget af mindst 3 af hinanden uafhængige instanser.

Det økonomiske råd er en af disse instanser. Det økonomiske råds virksomhed hviler på offentlige midler, men desuagtet er rådet, der etableredes i begyndelsen af tredserne, uafhængig af den til enhver tid siddende regering.

Rådet er sammensat ikke alene af fagøkonomer på højt niveau (for eksempel formandsskabet, der består af 3 økonomiprofessorer eller personer på tilsvarende niveau), men også af repræsentanter for en række faglige og/eller interesseorganisationer såsom for eksempel LO, Dansk Arbejdsgiverforening, Industrirådet, Håndværksrådet og landbrugets organisationer m.fl.

Herudover fremstiller og udgiver finansministeriets budgetdepartement løbende analyser, som også kan indeholde »rådgivende synspunkter«, i form af budget- og finansredegørelser.

Endelig er der i økonomiministeriets regie etableret »Regeringens økonomiske sekretariat«, der to gange om året udsender en økonomisk oversigt indeholdende analyser m.v. om de økonomiske forhold.

Hvis man ville være lidt spids, kunne det måske hævdes at være en luksus, at der i regeringsregie findes to – måske ovenikøbet konkurrerende – »analyseinstitutter«, men da vekslende regeringer ikke har taget skridt til en modernisering af dette forhold, må behovet for to institutter vel være til stede.

Udover de nævnte 3 »autoriserede« analyseinstitutioner findes der en række andre ikke-autoriserede rådgivere, som løbende analyserer og udtaler sig om økonomiske forhold.

Som eksempler herpå kan nævnes Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Dansk Arbejdsgiverforening, Industrirådet, Håndværksrådet og de større banker.

Endelig findes der nogle få enkeltpersoner, som har pressens bevågenhed i en sådan grad, at de den ene gang efter den anden kommer til orde i den offentlige debat.

Som et eksempel herpå kan nævnes Metalarbejderforbundets cheføkonom, som de borgerlige aviser gang på gang bruger som økonomisk orakel – til stor irritation for arbejderbevægelsen i øvrigt, da den pågældendes synspunkter som regel passer bedre på de borgerlige partiers grundholdninger end på arbejderbevægelsens – og det er vel det, der gør ham interessant for de borgerlige blade.

Alt i alt kan konkluderes, at der findes overordentlig mange, som har mulighed for og lyst til at foretage analyser og give gode råd – men der kan nu engang kun føres een økonomisk politik på samme tid.

Den senest udsendte analyse er foretaget af Det økonomiske Sekretariat i »Økonomisk oversigt oktober 1983«, og tendenserne i forudsigelserne afviger ikke meget fra de analyser, der i øvrigt er kendt.

Således konstaterer man, at underskuddet på betalingsbalancen fra 1982 til 1983 forventes at falde fra 18,75 milliard til 10,75, og man forudser, at faldet vil fortsætte og blive til 8 milliarder i 1984.

En væsentlig del af forklaringen herpå er faldet i energipriserne, der tegner sig for et fald på 3,4 milliarder kroner fra 1982 til 1983.

En anden væsentlig årsag er, at rentebetalingerne til udlandet er vokset meget mindre end tidligere, hvilket skyldes faldet i den internationale rente.

Disse udefra kommende positive ting har tilsammen skabt baggrunden for det rentefald, som er sket her i landet inden for det sidste års tid.

På beskæftigelsesområdet skønner man, at ledigheden vil vokse med yderligere 30–35.000 personer, således at den gennemsnitlige, sæsonkorrigerede arbejdsløshed i 1984 bliver på 11,5 procent af arbejdsstyrken, svarende til ca. 315.000 personer. Dette skøn er i underkanten af de skøn, f.eks. Arbejderbevægelsens Erhvervsråd har beregnet, idet man der mener, at der snarere vil blive 325.000 arbejdsløse i 1984, eller mindst 60.000 flere, end da den socialdemokratiske regering gik af i eftersommeren 1982.

En væsentlig medvirkende årsag hertil er, at beskæftigelsen i den offentlige sektor ikke alene stagnerer, men forventes direkte at falde med 5.000 personer fra 1983 til 1984.

Det kan således på ny konstateres – dokumenteret af regeringens egne økonomiske eksperter – at regeringens voldsomme nedskæringspolitik medfører en stærkt stigende arbejdsløshed.

Det ville være til at forstå, at man søgte at flytte arbejdskraft væk fra den offentlige sektor, hvis det var til beskæftigelse i den private sektor, men for almindelige mennesker ser det ikke særlig logisk ud, at man fyrer folk for derefter at skulle udbetale dem arbejdsløshedsdagpenge finansieret i det væsentligste af statskassen.

Regeringen burde omprioritere sin politik, så hensynet til beskæftigelsen kom i højsædet igen.

Åbning af folketinget

Folketinget er åbnet igen, og som grundloven foreskriver, skal statsministeren redegøre for landets situation i almindelighed, og regeringens i særdeleshed.

Redegørelsen, der indeholdt en mundtlig og en skriftlig del, skal afgives den første tirsdag i oktober, i år den 4. oktober.

Et afsnit i åbningstalen var specielt helliget den offentlige sektor. Det betyder selvfølgelig ikke, at ikke også andre afsnit i talen vil få betydning for dem, der er offentlig ansat.

F.eks. de påtænkte ændringer i lov om sygehusvæsenet, hvor man agter at foreslå, at der gennemføres en betalingsordning for behandling på sygehuse.

Ideen er, at personer over en indkomstbestemt sygesikringsgrænse betaler en del af udgifterne ved sygehusindlægelse og ambulans behandling.

Vi ville blive meget forbausede, hvis den grænse ikke kommer til at ligge således, at den ganske almindelige lønmodtager kommer til at ligge på den forkerte side af strengen. Specielt hvis han skulle være så heldig, at hans kone også har et job.

Så kan det jo være meget godt med forsikringer om, at det skal kunne betale sig at arbejde eller gøre en ekstra indsats, eller så galt at statsskatten skal fastholdes eller endog falde.

Om udgiftern betales under det ene eller andet navn kan være ligemeget, resultatet bliver dog det samme.

For at den, der nu glæder sig over, at de aldrig kommer på hospitalet ikke skal tro, at træerne vokser ind i himlen, agter man også at ændre på loven om sygesikring.

Denne ændring betyder, at personer over en vis indtægtsbestemt grænse skal betale de *fulde* udgifter ved behandling hos læge, tandlæge og speciallæge m.m.

Såfremt man måtte ønske at undgå disse ekstraudgifter, bliver der åbnet mulighed for at tegne en forsikring.

Om den offentlige sektor sagde statsministeren:

»De opgaver, der varetages af den offentlige, er af afgørende betydning for den enkeltes velfærd og for den økonomiske vækst i det danske samfund. Også i et samfundsøkonomisk perspektiv er det derfor afgørende at sikre en til-

fredsstillende produktivitet og effektivitet i denne del af vort økonomiske liv, som i dag beskæftiger ca. 1/4 af den samlede arbejdsstyrke.

Regeringen agter på denne baggrund at iværksætte et program for modernisering af den offentlige sektor med det formål at sikre øget kvalitet og fornyelse i det offentliges service i 80'erne uden tilførsel af yderligere midler.

Det er regeringens principielle opfattelse, at en modernisering bedst kan ske ved at gennemføre en decentralisering af ansvar og kompetence. De enkelte dele af den offentlige sektor kan kun komme til at fungere effektivt, hvis de får større bevægelsesfrihed. Derfor forberedes en ændring af budget- og bevillingssystemet, hvor der lægges større vægt på rammestyring og øget dispositionsfrihed, for så vidt angår udgiftsbevillinger og personaleforbrug.

Decentraliseringen skal ske på en sådan måde, at de enkelte myndigheder får klare tilskyndelser af økonomisk eller anden karakter til en bedre og billigere løsning af opgaverne. Derfor overvejes en øget anvendelse af markedsnærmende mekanismer inden for det offentlige, bl.a. på en række områder ved omlægning fra producent- til brugerbevillinger samt ved øget anvendelse af omkostningsbestemte betalingsordninger. Samtidig påtænkes tilvejebragt bedre muligheder for at udbyde nogle offentlige opgaver til private.

Regeringen lægger vægt på, at myndighedernes betjening af borgere og erhvervsfolk skal forbedres og smidiggøres. Derfor vil bl.a. arbejdet med at forenkle den offentlige regulering blive fortsat.

Det er regeringens hensigt gennem en ændret rekruttering, nye ansættelsesmønstre og lederuddannelse at forbedre ledernes muligheder for at leve op til de nye krav.

Det er også regeringens hensigt løbende at tilpasse kvalifikationerne hos de andre personalegrupper, bl.a. gennem efteruddannelse. Også på anden måde vil vi sikre den bedst mulige anvendelse af det offentliges personale. Muligheden for øget løndifferenciering og en vis delegering af lønfastsættelsen vil blive taget op.

Endelig er det et hovedelement i moderniseringsprogrammet at øge investeringerne i ny teknologi, så arbejdsprocesser og arbejdstilrettelæggelse kan svare til de nye muligheder.

Finansministeren vil i løbet af efteråret fremlægge en samlet redegørelse for regeringens moderniseringsprogram.

Ved et møde sent på eftermiddagen samme dag orienterede finansminister Henning Christophersen repræsentanter for LO, FTF og TFU om de tanker, regeringen havde gjort, og finansministeren ridsede disse op i følgende punkter:

1. Man vil overveje budgetsystemet, herunder særligt en decentralisering, hvorved de enkelte ministerier og styrelser pålægges et større ansvar. Man vil ligeledes overveje en øget anvendelse af nettobevillingsprincippet samt overveje nødvendigheden af hvert år at foretage en opstilling af stillinger i anmærkningerne til finansloven.
2. Man vil søge at tilpasse den offentlige service til brugernes behov, og
3. man vil undersøge den offentlige sektors arbejde over for publikum, f.eks. om åbningstider m.v.
4. Man vil styrke den teknologiske udvikling, eventuelt ved at institutionerne skal kunne finansiere investeringerne ved besparelser på driften eller ved at optage lån.
5. Man vil styrke rekrutteringen af ledere i den offentlige sektor, herunder ved en styrkelse af lederuddannelsen.

Herudover nævnte finansministeren en række forhold vedrørende løn- og ansættelsesforhold, som man mener bør overvejes, herunder eventuelt også en omlægning af lønsystemet, så der bliver mulighed for en vis løndifferenciering (på samme stillingsniveau) gennem anvendelse af produktivitsfremmende lønordninger.

Finansministeren understregede, at han meget vel var klar over, at en række af tingene på løn- og ansættelsesvilkårsområdet kun kan ændres i forbindelse med aftaleforhandlingerne i 1985.

TFUs formand, Aage Andersen,

Møde i teknologiudvalget

sagde i sin replik til finansministeren, at TFU ikke havde mulighed for på stående fod at tage stilling til de mange ting, finansministeren havde omtalt. Aage Andersen udtrykte tilfredshed med, at finansministeren havde til hensigt at ville tale med organisationerne i forbindelse med udfærdigelsen af den redegørelse til folketinget om den offentlige sektors forhold, som finansministeren skal afgive i anden halvdel af november måned, idet Aage Andersen understregede vigtigheden af, at TFU bliver inddraget tidsnok til, at synspunkterne kan få indflydelse på finansministerens redegørelse.

COIs interne teknologiudvalg har på et møde drøftet finansministeriets udkast til fortolkning af teknologiaftalen.

Udvalget havde en meget indgående drøftelse af problemstillingen, der fremover vil have en meget stor betydning for tillidsmændenes håndtering af aftalen i det daglige.

Man blev enig om en del ændringer til udkastet, og da disse ændringer var analoge med, hvad andre organisationer havde peget på, skulle der således være mulighed for en fælles holdning fra organisationerne i forhandlingerne med finansministeriet.

Teknologiudvalget havde også en

drøftelse om det fremtidige arbejde i udvalget.

Man var her enig om, at udvalgets information overfor de tilsluttede organisationer skulle øges. Men der var også et ønske om en bedre orientering fra organisationerne om de teknologiske projekter, der var i gang eller påtænkt inden for de enkelte styrelser.

Udvalget fandt det vigtigt, at man blev orienteret om disse, da der som regel opstod problemer i relation til de ansatte og dermed også COIs medlemmer. Jo mere viden man har på dette område, jo bedre er man i stand til at råde og vejlede.

Nordisk Kartelkursus 1983

Dansk Postforbunds kursuscenter i Rørvig dannede rammen om Nordisk Kartelkursus i dagene 4. - 9. september 1983.

I henhold til den mellem Statstjenestemannskartellet, Norge, Statsanställas Förbund, Sverige, VTY, Finland og COI indgæede overenskomst om Nordisk Kartelsamarbejde, afholdes der hvert år på skift i de enkelte lande et fagligt nordisk kursus med indtil 8 deltagere fra hvert land.

Det var i år COI til at forestå kurset, der blev afviklet med temaer omkring organisationsstrukturer i de nordiske lande samt økonomiske forhold.

Endvidere blev der behandlet emner vedrørende:

- Aftaleforhandlingerne 1983.
 - Aktuelle tjenestemandspøblem v/ formand for COI, Aage Andersen.
 - Arbejderbevægelsens historie v/ sekretær i COI, Torben Hansen.
 - Rammeaftalen vedrørende teknologi v/ sekretariatsleder i COI, Niels Juul.
 - Tillidsmandsinstitutionen v/ næstformand i COI, Flemming Bay-Jensen.
- På kurset var der afsat 1 dag til virksomhedsbesøg i København.
- Dagen startede med et besøg i folketinget, hvor COIs konsulent, Hans Hækkerup gav holdet en god rundvisning kombineret med nutidig og historisk uddrag fra det høje »ting«.

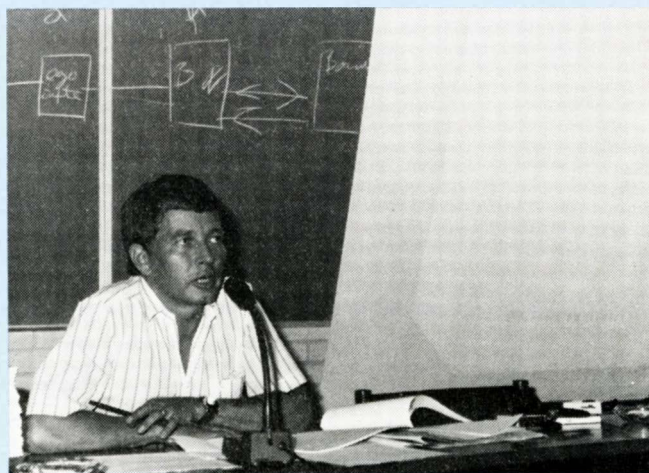
Derefter var der besøg i postterminalen, hvor postmester og tillidsmand i terminalen gav et godt billede af den store arbejdspladsfunktioner.

I forbindelse med en yderligere udbygning af samarbejdsrelationerne til COII, deltog formanden for Dansk Toldetatsforening Hans Larsen, der også er næstformand for COII, som gæst på kurset.

COI har i lighed med de øvrige nordiske organisationer et ønske om at udbygge samarbejdet yderligere. Kursusvirksomhed er et led i den udbygning, og evaluering af kurset gav klart udtryk for denne holdning.



Der orienteres om aktuelle tjenestemandspøblem v/ formand Aage Andersen og sekretær Knud Jørgensen.



Sekretær Torben Hansen fortæller om arbejderbevægelsens historie.

Nyt fra A-kassen

Supplerende dagpenge

Vi ramte ikke helt ved siden af i vor prognose om omregningssatsens størrelse. Arbejdsdirektoratet har ved skrivelse af 26. september meddelt os, at omregningssatsen for perioden 1. oktober 1983 til 31. marts 1984 er beregnet til

kr. 68,90

Som bekendt anvendes tallet i tilfælde, hvor dagpengene efter de gældende regler skal nedsættes på grund af indtægter i forbindelse med ledighed eller efterløn.

Den ny omregningssats skal anvendes fra og med den uge, der begynder den 3. oktober 1983.

Indtægtens betydning for dagpengenes størrelse

Vi forsætter nedenfor vor artikel om bierhverv, selvstændig virksomhed, jordbrug m.m.

Beskrivelse af forskellen mellem

»lønarbejde i fritiden« og

»bierhverv ved lønarbejde«

Bibeskæftigelse er karakteristisk ved, at det typisk er beskæftigelse, som et medlem løbende har kunnet passe samtidig med at have haft arbejde i normalt omfang, og det må derfor forudsættes, at medlemmet i tilfælde af ledighed fra hovedbeskæftigelsen fortsat er arbejdssøgende og til rådighed for arbejdsmarkedet.

Som bierhverv i denne forstand anser vi f.eks. fritidsviceværter, kirkesangere, biografkontrollører, frivillige brandmænd m.m.

Der er normalt tale om beskæftigelse af meget ringe omfang og af en sådan karakter, at det ikke kan udbydes som hovedbeskæftigelse.

Ved afgrænsningen af, hvad der er bibeskæftigelse eller ej, må der tages udgangspunkt i det ovenfor nævnte. Der må dog også ske en konkret vurdering af, om beskæftigelsen er forenelig med fuldtidsjob.

Det skal understreges, at der inden for de traditionelle lønmodtagerområder ikke kan forekomme bierhverv af samme karakter som hovedbeskæftigelsen. En ledig maler, der udfører malerarbejde om aftenen eller i weekenderne vil således ikke kunne kalde dette for bierhverv, uanset han tidligere har kunnet have dette sideløbende med fuld beskæftigelse som maler. Der

er således tale om typisk fuldtidsarbejde, omend på nedsat tid.

F.eks. vil rengøring og taxakørsel have karakter af egentligt lønarbejde, som typisk også udføres som hovederhverv. Dette medfører, at jobbet anses som fuldtidsarbejde på nedsat tid. Vi har i det ovenfor anførte lagt vægt på forskellen mellem bibeskæftigelse som lønarbejder og bierhverv ved lønarbejde for fremmede.

Det er nu vigtigt at understrege følgende. Ingen af de nævnte aktiviteter har indflydelse på vore medlemmers fortsatte medlems- og dagpengebetalt. Det er ved lønarbejde alene dagpengenes størrelse der berøres og de skærpede arbejdsbetingelser bringes ikke i anvendelse.

Vi skal slutte dette afsnit med en redegørelse for, hvilken indflydelse de ovenfor beskrevne aktiviteter ved lønarbejde har på dagpengenes størrelse.

Den overvejende del af vore medlemmer oppebærer under ledighed den maksimale dagpengesats. Den er i perioden 1. oktober 1982 frem til 1. april 1985 kr. 335,- pr. dag i 6 dage om ugen. Medlemmer, der efter uddannelsens (militærtjenestens) afslutning ikke har præsteret 3 måneders arbejde, får uden beregning udbetalt kr. 266,- pr. dag i 6 dage om ugen – hvis de i øvrigt er dagpengeberettigede.

Det er denne sidstnævnte sats (266), der bringes i anvendelse, når et ledigt medlem på højeste sats påfører dagpengekortet timer, der hidhører fra lønarbejde og i den anledning skal have udbetalt supplerende dagpenge. Skulle et af vore medlemmer kun være berettiget til en sats, der er lavere end de 266 kroner, er det denne sats, der udbetales efter, når det pågældende medlem skal have udbetalt supplerende dagpenge.

Retningslinier for »lønarbejde i fritiden«

Hvis et ledigt medlem påfører dagpengekortet timer, der hidhører fra lønarbejde, skal dagpenge udbetales med den sats, der er gældende for nyuddannede. Reglen bringes i anvendelse uden hensyn til timeantallet.

Undtagelse fra reglen

Der er inden for en række fagområder vedtaget nogle undtagelser. Vi gør opmærksom på, at der kun må være tale om midlertidig hjælp og hvor ansættel-

se sker fra dag til dag. Hvis der på dagpengekortet er anført 15 timer eller derunder, skal dagpengesatsen ikke nedsættes til den særlige sats for nyuddannede. Ved arbejde udover 15 timer udbetales kun sats 266 eller derunder.

Undtagelserne omfatter:

- Midlertidige medhjælpere (afløsere) inden for undervisningsområdet,
- dag- og døgninstitutions- og klubområdet,
- butiks- og kontorområdet,
- pleje- og sundhedsområdet,
- landbrugsområdet (husbondafløsere) og
- bagerområdet.

Reglen gælder også for medlemmer, der er beskæftiget med enkeltopgaver inden for hotel- og restaurationsområdet samt skuespiller-, musiker og artistområdet.

Medlemmer, beskæftiget med ekstraordinære opgaver som følge af vejr-mæssige forhold og lignende f.eks. sne-rydning og undervisere, som af normerings- og arbejdsmæssige årsager ikke kan opnå fuld beskæftigelse, omfattes også af lempelserne. Ved undervisning skal den til hjemmeforberedelse medgæede tid medtages ved opgørelse af timerne.

Alle andre former for lønarbejdstimer på dagpengekortet vil automatisk medføre, at dagpengesatsen nedsættes til den for nyuddannede gældende (266 eller derunder).

Statens kantiner

Som tidligere omtalt er der fra finansministeriet udsendt et cirkulære med ændrede regler for kantinedrift i statens institutioner.

De ændrede regler trådte i kraft den 1. juli dette år, og der var hurtigt presseforlydender om, at op imod 1/3 af samtlige kantiner var i fare for at skulle lukke på grund af de ændrede regler.

COI har på et hovedbestyrelsesmøde drøftet situationen og vil på grundlag af drøftelserne søge nærmere oplysninger om forholdene ved de enkelte forbund.

Udsendt den 1. november 1983.

Total forvirring om giftrransporter

RØDBY – En sammenblanding af overordnede internationale regler og de mindre restriktive danske regler har udløst total forvirring omkring giftrransporter til lands og vands, men hvad værre er: Det er kun ganske få af de mange hundrede DSB-ansatte, der er uddannet til at tackle problemerne med giftransporterne.

De eneste forholdsregler, DSB-personalet har på Rødby Færge station, er ordrer om at melde mistænkelige transporter på højere sted eller at slå alarm i tilfælde af mistanke om gift-udslip. Er uheldet ude kan de DSB-ansatte kun beskytte sig med et par gummihandsker og lidt rensævæske til øjnene.

Det blev afsløret på et socialdemokratisk medlemsmøde i Rødby, hvor den socialdemokratiske folketingsmand valgt i Maribo-kredsen, Ole Løvig Simonsen, redegjorde for sin indstilling til problemerne med giftransporterne via Rødby Færge.

Han har foranlediget, at justitsministeriet nu arbejder med en stramning af de danske regler.

I fjor blev der sendt mere end 10.000 giftrransporter med Østersø-færgerne via Rødby Færge.

En netop udarbejdet rapport taler om en kommende kraftig stigning i antallet af gift-transporter. På landsplan blev der i fjor optaget 167 rapporter og hovedproblemet er tilsyneladende for dårligt vedligeholdt jernbanemateriel.

Oftest er det nedslidte, dårligt vedligeholdte godsvogne, der bruges til transporterne. Og oftest er det lækkende ventiler eller brudte pakninger, der giver anledning til gift-alarmerne fra Rødby Færge.

Det problem kan DSB ikke klandres for. Langt de fleste godsvogne til netop den slags transporter er i privat firmaeje, og hensstil-

linger til firmaerne negligeres nærmest.

På det socialdemokratiske møde blev det afsløret, at en sjællandsk virksomhedsejer fejede henstilling om bedre vedligeholdelse af bordet med bemærkningen om »at han så bare kunne sende transporterne af sted via landevejene«.

På mødet blev det desuden klargjort, at ingen af de arbejdsledere, der står med det daglige ansvar på DSB-området er specielt uddannet i giftrransporter. Det er kun ganske få og oftest unge stationsbetjente, der er uddannet, mens flertallet ingen uddannelse har.

– Det er en tilsnigelse, når DSB fastslår, at der sker en personaleuddannelse på dette område, når det drejer sig om et fåtal, sagde rangermester J. K. O. Jakobsen på mødet.

Ole Løvig Simonsen konkluderede på mødet, at der må stilles krav om en bedre uddannelse af alle, der er i berøring med giftrransporter, at de internationale regler følges og at der sættes ind med stikprøvekontrol for at konstatere om indholdet svarer til beskrivelsen i følgefaktura'en. Det kan om muligt ske med assistance fra kemiingeniører stillet til rådighed for DSB via jobskabelsesordningen.

Giftudslip fra to godsvogne i Rødby i morges

RØDBY – Rødby brandvæsen blev i morges tilkaldt til to mindre giftudslip på jernbaneterrænet ved Rødby Færge.

I det ene tilfælde var der tale om en vogn med ammoniak, der stod og dryppede på jernbaneterrænet, hvor man måtte tætnede ventilerne på

vognen. I det andet tilfælde var der tale om en jernbanevogn med gift, der stod og lugtede. Den vogn blev i løbet af formiddagen spulet ren.

Farligt gods

Det kan åbenbart betale sig at arbejde udenfor de »normale rammer«, hvis man vil opnå resultater.

Fra DLF's side er der ikke sket noget vedr. transport af farligt gods, og herunder især uheld med farligt gods.

Vi har fra Rf. afdeling's side arbejdet meget udadvendt bl.a. med FO i Rødby og af vedlagte avisudklip kan det ses at problemet nu er taget op politisk, så må vi håbe at det ikke som andre steder kun går op i snak.

Af det andet udklip fremgår det at problemet er yderst aktuelt. Undertegnede var selv på arbejde den nat hvor disse udslip skete. Den måde hvorpå, og her mener jeg tidsmæssigt, problemet blev behandlet fra »kompetent side« er under al kritik. Efter at være tilbagevist fra færgen blev vognen, som var tom, rangeret ind på et sidespor tæt op af stationsbygningen og adgangsvæjen for publikum, hvor den henstod i timer. Flytningen af vognen derfra og til et mere hensigtsmæssigt spor foregik dog på fuldt betryggende måde.

Men det er som man sporer en manglende lyst til at tilkalde brandmyndighederne i disse tilfælde. Her bør DLF kræve en bedre beskyttelse af sine medlemmer, og arbejde hen imod at brandvæsen eller anden kompetent hellere tilkaldes straks 10 gange for meget end 1 gang for lidt.

Med venlig hilsen
Erling Laursen
lkas. mdt. Rf.

En hurtigbane mellem Kalundborg og København som forlængelse af Århus–Kalundborg-banen

12

Banen mellem Århus og Kalundborg må helt igennem blive en ny bane. Derfor kan den overalt udføres med meget store kurveradier. Følgelig kan den blive egnet for meget store hastigheder, uden at koste ret meget mere, end for nutidens almindelige hastigheder.

Der vil være al grund til at bygge den som virkelig hurtigbane – som et sidestykke til de hurtigbaner, der i de senere år er bygget, eller som nu er under bygning i Japan, Frankrig, Tyskland og Italien og flere andre lande.

En sådan bane vil ikke harmonere med de nuværende danske hovedbaner, som mest er bygget for 120 km/t, omend de visse steder udbygges til 140 km/t, og som aldrig vil kunne udbygges til væsentlig større hastigheder, i hvert fald ikke over lange strækninger.

Århus–Kalundborg-banen bør på en eller anden måde knyttes til Kalundborg–København-banen, så der kan fremkomme en helhed, som kan udnyttes til gennemgående fjerntrafik, ikke blot med biltog og kombitog, men også med almindelige persontog, posttog, godstog, containertog o.s.v.

Men Århus–Kalundborg strækningen og Kalundborg–København strækningen vil blive højst forskellige.

Udbygning af Kalundborg–København banen

Hermed melder problemet sig, om Kalundborg–København banen overhovedet kan udbygges, så den kan komme til at svare til Kalundborg–Århus banen m.h.t. tilladte hastigheder og kapacitet m.m., – eller om der mellem Kalundborg og København kan eller bør bygges en helt ny fjernbane i supplement til den gamle Kalundborg–København bane.

Den nuværende bane svarer fuldt ud til dagens behov m.h.t. hastighedspotential.

M.h.t. tilladte hastigheder er den nogenlunde et sidestykke til Korsørbanen.

Men den er delvis, ja overvejende enkeltsporet. Derfor er dens kapacitet ikke særlig stor.

Den er dog fyldestgørende til afvikling af den nuværende trafik, som mest er lokaltrafik mellem København på den ene side og fra Holbæk og Odsherred samt Kalundborg-hjørnet. Den tjener også enkelte fjerntrafiktog med passagerer til/fra Århus–Kalundborg færgeruten. Men den kan godt klare flere fjerntrafiktog.

Banen vil blive forbedret på flere måder i de kommende år.

Den har nu dobbeltspor til Lejre.

Der vil snart blive bygget et ekstra spor fra Lejre til Holbæk.

Desuden bygges der nu et nyt dobbeltspor for fjerntrafikken mellem Tåstrup og Høje Tåstrup og eventuelt helt til Roskilde. Men det nuværende spor skal udnyttes til en forlængelse af S-togssystemet. Så der vil stadig kun være en enkelt fjernjernbane, ganske vist med to spor, mellem hovedstaden og det provinsielle Danmark. (Den nye bane fra København til Køge er jo kun en S-bane).

Ved Høje Tåstrup bygges der nu et nyt stationsanlæg, hvor hovedstadsområdets S-togstrafik og DSB's fjerntogstrafik knyttes sammen. Det vil blive et vigtigt trafikknudepunkt. Men kun for persontrafikken. Altså ikke for godstrafikken. Det kan heller ikke blive et tilsvarende knudepunkt for biltogstrafikken, fordi der ikke er plads til et biltogsterminalanlæg her, ej heller i nærheden.

Herefter vil Kalundborg-banen

have rigelig passagerkapacitet helt fra København til Holbæk.

Dobbeltspor helt til Kalundborg

Men mellem Holbæk og Kalundborg vil banen vedblivende have begrænset kapacitet, fordi den kun er enkeltsporet. Det er dog tilstrækkeligt, så længe banen kun skal have de funktioner, den har nu.

Imidlertid vil trafikken blive langt større, hvis/når Århus–Kalundborg hurtigbanen bliver en realitet. Dette vil ske, selv om der bygges en fast forbindelse over eller under Storebælt.

Der kan da bygges et ekstra spor mellem Holbæk og København. Så vil hele strækningen mellem Kalundborg og København blive dobbeltsporet.

Hvis Holbæk–Kalundborg banen udbygges som dobbeltsporet bane, bliver der en passende lejlighed til at forbedre jernbaneforholdene i Jyderup.

Jyderup station har nu 2 køre spor og et ganske kort sidespor for de godsvogne, der skal fyldes og tømnes på stationen; men dette spor synes ikke at blive benyttet ret meget. Banen gennemskærer Jyderup, som just derfor faktisk har udviklet sig til at være to byer, der på grund af banen aldrig kan vokse sammen til en funktionel helhed. Men hvis banen føres gennem byområdet på en viadukt, kan der skabes grundlag for, at det kan udvikle sig til en sammenhængende stor by. Baneområdet kan endda blive til en samlende hovedgade i stedet for at virke som en Berlin-mur. Samtidig løses problemerne angående krydsningen med den vigtige landevej i byens vestlige udkant. – En viadukt-banestrækning kan altså få stor betydning for byen, ja hele egnen. Men den er ikke nødvendig for banen.

En hurtigbane langs lokalbanen

Hurtigbanen mellem Århus og Kalundborg må ånsprore til, at der også søges etableret hurtigtrafik mellem Kalundborg og København.

På den nuværende bane er den tilladte hastighed 120 km/t, dog mindre i Tølløse og Holbæk, måske også i Roskilde.

Hvis der ønskes ikke blot større kapacitet, men også væsentlig større hastigheder, må der bygges en helt ny bane. – Derved kan tillige opnås, at fjerntrafikken kan afvikles uafhængigt af lokaltrafikken.

En hurtigbane behøver blot et enkelt spor, i hvert fald i den første tid. Jvfr. den nye jernbane mellem Rødbyhavn og Nykøbing F., som kun har ét spor. Selv broen over Guldborgsund, som desuden benyttes af Lollandsbanens tog, har kun et spor.

Den ensprogede hurtigbane må doget par steder, f.eks. i Tølløse og Jyderup have to spor, hvor togene kan mødes.

Øvrigt bør der overalt sikres arealer for senere tilbygning af et ekstra spor.

Da landskabet ikke bør gennemskares af flere baner end strengt nødvendigt, må hurtigbanen så vidt muligt følge den nuværende bane. Men det kan ikke klares overalt.

Hurtigbanens linieføring

Hurtigbanen føres fra biltogsterminalen nordøst for Kalundborg i en bue med stor radius mod sydøst og øst til den eksisterende Kalundborg-København bane. Derpå fortsætter den mod øst sammen med den nuværende bane.

Nordøst for Avnsøgård drejer den gamle bane lidt mod syd. Herfra kan hurtigbanen fortsætte direkte mod øst; kort efter kan den dreje i en åben bue mod øst-nordøst. Samtidig kan den stige f.eks. med en gradient af størrelsesorden

1%. Derved kan den på 2 km stige til 20 m større højde. Den kan da passere flanken af bakken Fuglebakken, som hæver sig til 62 m højde, d.v.s. 43 m over Skarridsø. Medens den gamle bane ved foden af Fuglebakken har kurveradier ned til ca. 1000 m, kan den nye bane få større radier, næsten 2000 m, hvorved der muliggøres ca. 40% hastighedsforøgelse. – Den større højde gør det muligt at føre den nye bane hen over den gamle bane. Krydsningen kan bedst ske ca. 400 m nord for Astrup.

Efter krydsningen fortsætter hurtigruten i en bue, ligeledes med ca. 2 km radier over Bredmosen, stadig i et hævet niveau.

Derved kan banen føres direkte frem til Jyderup. Den kan fortsætte her igennem på en viadukt sammen med den gamle bane, men nu syd for den.

Øst for Jyderup fortsætter begge baner (altså 2 eller flere spor), tæt sammen i terrænniveau, indtil øst for Knapstrup.

Ny bane fra Knapstrup til Tølløse

Et par km øst for Knapstrup føres hurtigbanen ligeud, nord om Nr. Jernløse og Kvanløse og følger derefter den nye motorvej. Ved Fruerskov krydser den motorvejen, drejer derpå mod sydøst forbi Nyby og frem til Holbæk-Tølløse banen. Den føres med den ind på Tølløse station.

Herved opnås en god, næsten lige linieføring. Samtidig afskares banebuen til Holbæk. Herved spares der ca. 10 km distance.

Hvis hurtigbanen i første omgang kun føres fra Kalundborg til Tølløse, behøver den ikke at koste ret meget mere, end det ellers nødvendige ekstra spor til den eksisterende bane fra Kalundborg over Holbæk til Tølløse vil koste.

Senere (eller samtidig) kan hurtigbanen føres på en viadukt over Tølløse station. Lidt østligere føres den ned til Tølløse-Roskilde banen og fortsætter sammen med den, stadig ved dens sydside.

Ved Glim drejer den nuværende bane mod nordøst og gafles omkring Korsør-Roskilde banen og kommer ind til Roskilde station på egne spor.

På Roskilde stationsområde er der banekurver og sporskifter. Hurtigkørsel i kurver forudsætter markante tværhældninger af sporene. Sådanne hældninger er ikke forenelige med sporskifter og med, at hele anlægget skal ligge i samme plan.

Imidlertid kan hurtigbanen føres fra Glim direkte mod øst, hen over banerne fra Korsør og Køge.

Den kan fortsætte syd om Roskilde og næsten retlinet til det nye stationsanlæg ved Høje Tåstrup. Her kan den føres ind på et ekstra sporpar i anlæggets sydside.

Det bemærkes, at hurtigbanen ikke behøver egentligt stationsanlæg undervejs mellem Kalundborg og Høje Tåstrup, lige bortset fra sporpladser et par steder.

Høje Tåstrup som skiftestation

Høje Tåstrup station vil i fremtiden blive et vigtigt omstigningsknudepunkt for fjerntogstrafikken mellem København og provinsen og S-togstrafikken i Københavnsområdet.

Det kan udnyttes af de rejsende, som benytter Århus-Kalundborg-København-togene.

Men de passagerer, der har biler med togene, og som skal fortsætte på bilvejene, kan ikke udnytte Høje Tåstrup station.

Hvis byggeplanerne for Høje Tåstrup stationsanlægget og arealerne nord og syd herfor ikke havde væ-



ret så langt fremme, kunne alt klarer. Nu er det desværre for sent at udføre Høje Tåstrup station, så den også kan blive en terminal for bil-på-tog trafikken.

Ved Københavns hovedbanegård er der heller ikke plads til terminalanlæg.

Biltogene kunne måske nok fortsætte til et biltogs-terminalanlæg ved motorvejene nær disses krydsning med banen øst for Tåstrup. – Men det er tvivlsomt, om et sådant anlæg kan udformes og fungere tilfredsstillende.

I øvrigt er stedet langt fra København. Så bilerne til og fra København skulle i bedste fald køre langt.

Derfor må der laves en biltogs-terminal nærmere København.

Hurtigbanen kan fra Høje Tåstrup føres videre, – i første omgang kun som et enkelt spor – langs de nuværende spor til Vigerslev.

Her drejes hurtigbanesporret mod

sydøst og fortsætter langs godsbanesporene til et terminalanlæg mellem Vigerslev Alle og Gammel Køge Landevej.

Der kan her laves perron-vejforbindelser til begge disse veje.

Køretiderne for hele turen mellem Århus og København

Hurtigbanedistancen mellem Kalundborg og Vigerslev terminalen bliver knap 100 km lang.

Distancen mellem Kalundborg og Hesselager-terminalen er ligeledes knap 100 km.

Hele hurtigbanen mellem Hesselager og Vigerslev bliver altså mindre end 200 km.

Tænker man sig, at den tilladte toghastighed fikseres til 200 km/t, stedvis reduceret til 180 og 160 km/t, kan alle de passagerførende tog incl. biltogene eller kombitogene teoretisk set gøre hele turen mellem Århus-egnen og Københavns-egnen på godt en time.

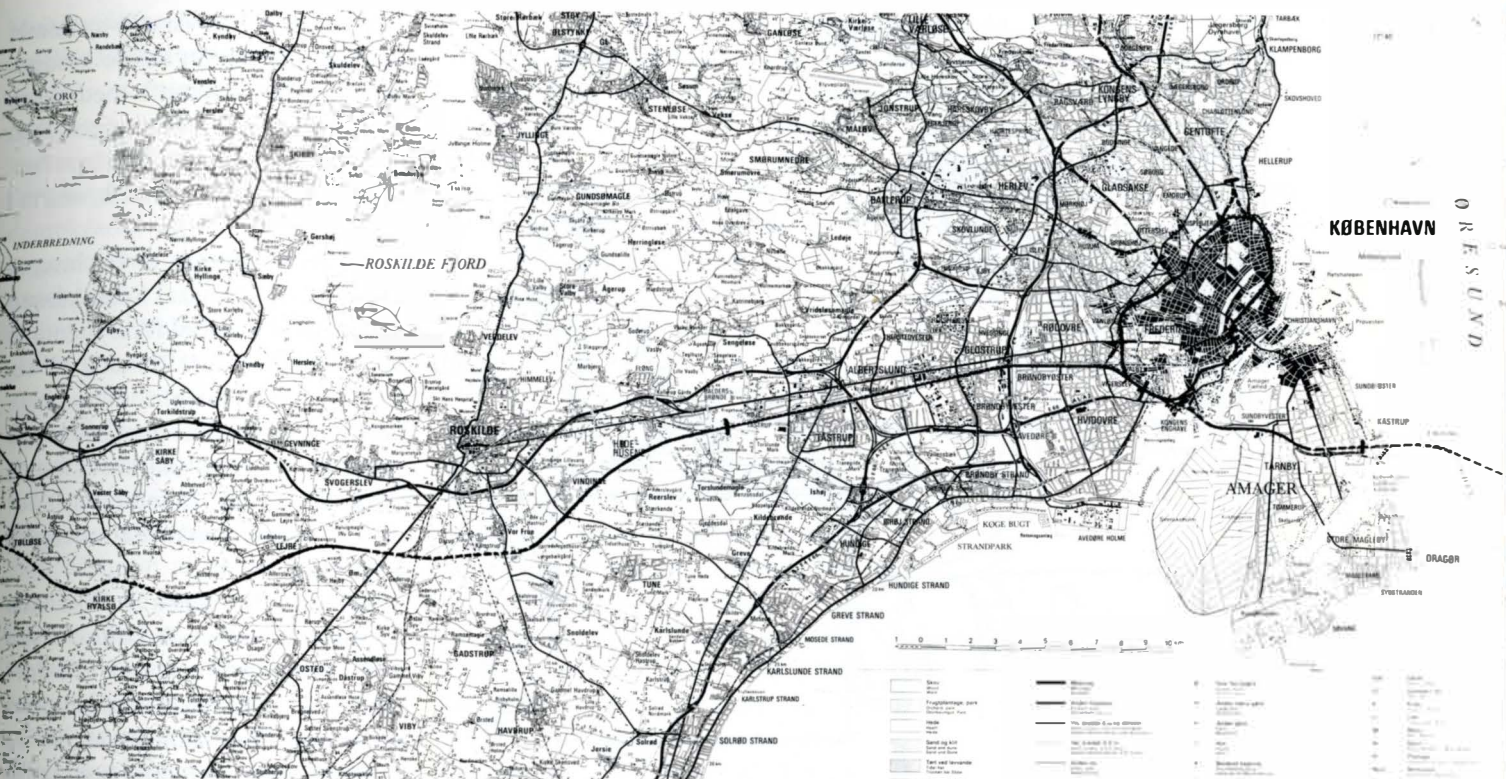
En køreplan, der muliggør indhentning af forsinkelser, og med normale standsninger i Høje Tåstrup og Kalundborg, og undtagelsesvis tillige Tølløse, Jyderup, Odsherred og på Samsø, må dog disponeres efter omkring 1½ time mellem Århus og København.

Anlæggenes pris

Ny baneanlæg med et enkelt spor kostede ca. 10 mill. kr. pr. km efter 1970–71 prisniveauet. Men nu koster de naturligvis meget mere, vel omkring det dobbelte. – selv den nye superhurtigbane mellem Paris og Lyon har kun kostet ca. 16 mill. frc. eller omkring 21 mill. kr. pr. km dobbeltspor, elektrificeret.

Efter førstnævnte prisniveau vil den direkte bane mellem Knapstrup og Tølløse kunne bygges for omkring 200 mill. kr.

Hvis Kalundborg–København-banen skal befares både af klassiske tog og tog, der kan medtage



biler i en ekstra, nedre etage, nødvendiggøres dertil en biltogsterminal ved Vigerslev. Dermed stiger udgiften til nyanlæggene med ekstra 50-100 mill. kr.

Hele banen mellem Kalundborg og Vigerslev vil koste omkring 1000 mill. kr.

Totaludgiften for alle anlæggene mellem Århussejnen og Københavnsejnen bliver da ca. 3000 mill. kr.

Hele anlægget vil altså koste omkring 4 milliarder kr. efter priserne fra 1971.

Såfremt der en gang skal laves en jernbane mellem København og Malmø via Kastrup Lufthavn, kan denne banes biltog køre fra Vigerslev-terminalanlægget i en overdækketgrav under Borgmester Christiansens gade og derpå langs Kalvebod-dæmningen til Amager Fælled og videre til et S-stationsanlæg foran Kastrup lufthavn. - Men det er en anden historie.

Vigerslev-terminalanlægget kan knyttes til en ny S-togs ringbane gennem Sydhavsområdet

Fra Køge Bugt S-banen ved Sjælør Boulevard kan der føres en S-bane til og langs biltogsterminalsporene.

Denne S-bane kan fra Vigerslev fortsætte mod nord under udnyttelse af godsbanesporet til Godthåbsvej og derpå S-banen til Nørrebro og videre til Lyngbyvej, derfra enten til Hellerup eller direkte fra Lyngbyvej til Svanemøllen.

Derved vil der fremkomme en ringbane, som bl.a kan betjene Vigerslev-Valby-kvarteret.

Der kan laves nye stationer ved vestsiden af Gammel Køgevej og lige øst for krydsningen med Vigerslev Alle, og dermed terminalanlægget.

Nogle af de buslinier der har endestation ved Toftegårds Plads, kan forlænges til de to S-stationer.

Disse stationer kan tjene ikke

blot den københavnske lokaltrafik, men også biltogs-fjerntrafikken, idet biltogenes passagerer vil kunne skifte til og fra denne ringbane.

Desuden kan der anlægges stationer ved Roskildevej og Finsensvej samt Apollovej-C. F. Richsvej; sidstnævnte sted kan der laves gangpassager fra perronernes sydende direkte til vestenden af Vanløse stations perroner.

Denne S-togs-plan er ikke nødvendig i samspil med planen om hurtigbanen mellem Jylland og København. Men den omtales her, fordi de to planer kan få stor gensidig betydning.

Biltogene skal jo helst udnyttes både af rejsende med biler og rejsende uden biler. Både bilisterne og de egentlige togrejsende kan altså få forbindelse med hele Københavnsområdet ved omstigning til og fra S-togene, tilmed både i Høje Tåstrup-persontogscentret og i Vigerslev biltogsterminalen.

Nu begynder edb»festen«

Af Tage W. Jensen



– Centralanlægget klarer hele nationens konti både private og erhvervs, så det stiller de største krav til operatørens pålidelighed. Jeg tror, De er den rette til jobbet.

Som følge af kvalitetskriteriets tilsidesættelse (d.v.s. tilsidesættelse af spørgsmålet, om et givet værktøj – f.eks. edb-værktøj – altid er vejen til bedste produkt/metode/miljø) begynder teknologivoldtagne samfund nu at lide under voldtægtens konsekvenser. Denne artikel peger på en enkelt af netop edb-værktøjets præstationer i kvalitetshensende: på sikkerhedsområdet.

Det fundamentale er næsten rørende enkelt: »nøglen« til et elektronisk system er bogstaveligt talt et nøgleord – også kaldet kodeord eller i internationalt fagsprog, *password*. Kender man nøgleordet, ligger hele systemet åbent for brugeren. Det betyder eksempelvis, at brugeren kan sidde hjemme ved sit eget dagligstueanlæg og overføre penge til egen bankkonto fra en anden kontohavers system, når bru-

geren kender den anden s nøgleord. Alt, hvad man behøver for at kunne bryde ind i et edb-system, er altså nøgleordet, *the password*.

Illustrerende, dokumenteret og frisk eksempel hentes fra Nederlandene (tidspunkt, marts i år): Siden 1980 har ukendte personer tappet Slavenburgbanken i Rotterdam for beløb svarende til ca. kr. 650 millioner ved at have brudt bankanlæggets kode. Politiet blev indkaldt og arbejder stadig på at klarlægge forløbet, Det er speget.

Et par mindre omfattende, danske tilfælde og en dansk politimands kommentar:

En fhv. souschef ved københavnske hospitalers centrallønkontor blev i begyndelsen af 1983 afsløret for uberettiget omgang med hospitalernes midler. Han tilstod »mandatsvig« til ca. kr. 1 million og

forklarede, at han via edb-systemet stille og ubemærket havde krediteret sin egen bankkonto med beløb fra hospitalernes bankkonto. Retten vurderede denne særlige flodhed til 3½ års fængsel d. 8. marts i år.

Det andet tilfælde er fra hovedlandet. Kvinde ansat i Sparekassen Sydjyllands Oksbøl-filial hentede på 36 måneder kr. 280.000 til sig selv via sparekassens edb-anlæg. Det skete med falske posteringer på en række sparekasssekunders konti, forklarede hun dommeren, der idømte hende ni måneders fængsel d. 11. august i år.

Højtstående, dansk politimands kommentar: »Det karakteristiske ved opklaringsarbejdet i edb-forbrydelser er sporrøsheden. Politiet har yderst ringe muligheder for at kunne afsløre sådanne bedragere uanset alle sikkerhedsforanstaltninger. For sagen er, at den, der taster ind på apparaturet, har frit slag også i bedrageriske tilfælde«.

Penge er som bekendt ikke alt – alle steder. Sikkerheden f.eks. for den enkelte cpr-registrerede person i dataregistreringssystemernes kritikløse epoke tæller – mildt udtrykt – også. Som konkret eksempel herpå er det måske nok at nævne svenske planer om total personregistrering med tre registernumre pr. indbygger – personnummeret, arbejds(plads)nummeret, bopælsnummeret. Dermed skuer man allerede ind i en »jungle« af muligheder for at pille ved personsikkerheden. I Danmark får vi et lille, reelt forhåndsindtryk af disse muligheder i form af Registertilsynets »høst« på 55 klager sidste år (1982) over konstaterede(!) registreringer i danske kreditoplysningsbureauer. 28 af disse klager fik nemlig medhold i deres krav om, at bureauerne skulle slette de registrerede oplysninger!

Mulighederne for uberettigede – og/eller tilsigtede uvenlige – registreringer i et totaldækkende, »sammenkørt« system, som det svenske sysler med, kunne altså give vort Registertilsyn hypertravlhed i demokratiet og demokratiets indbyggere fede grunde til at skabe travlheden. I diktaturer mangler endog den reelle klagevej.

Fra kreditkortområdet skal »blot« nævnes en pudsighed – fordi den glimrende illustrerer nævnte uvenlighedsfaktor:

En amerikansk telefonabbonents navn og telefonkreditkortnummer blev udnyttet af en bister person, som grifede både navn og kreditkortnummer på vægge og telefonbøger i Miamis offentlige telefonbøks. Ringene-på-vandet virkningen af denne *graffiti* blev, at abonnentens telefonregning første gang svulmede til over kr. 130.000! Ifølge telefonselskabet når næste regning op på ca. kr. 210.000.

Selv om abonnenten forhåbentlig klarer frisag m.h.t. betalingen, er bedragernes gevinster og apparaturrets belastning (medregnet den juridiske side) fuldbyrdede kendsgerninger. Sporløse!

En hel nations sikkerhed kommer selvfølgelig altid først. Og siden kritikløs anvendelse af »fagre ny verden«s elektroniske værktøj kommer fra USA i trit med amerikansk overbegejstring på andre felter (»vi amerikanere er i grunden let hysteriske«, siger John Steinbeck) er det rimeligt at nævne et typisk eksempel på sikkerhedsrisiko af den art også fra USA. Et eksempel med tragikomisk karakter – idet hovedpersonerne samtidig repræsenterer fremtiden: en halv snes unge mennesker i alderen fra 15 til 22 år – alle edb-begejstrede uden skumle hensigter:

De unge er fra nordstaten, Wis-

consin, og har hjemmeanlæg, hvorfra det i juni i år lykkedes dem at taste sig til forbindelse med elektron»hjernen« i en atomvåbenfabriks laboratorium i sydstaten, New Mexico. Fabrikens ledelse bekræfter forløbet, men tilføjer, at elektron»hjernen« ikke rummede militære hemmeligheder. Derimod var »Titan« atomraket lige ved at blive affyret ved et lignende »uheld« nogle dage i forvejen! *Oh, brother!*

Det tragikomiske får ganske særlig styrke ved en af de beskedne ynglinges egne kommentarer til atomvåbenfabriksituationen: »Det er virkelig ganske let at gøre«, sagde den unge mand. »Det krævede ikke megen intelligens. Der gives ingen sikkerhed i systemet. Vi har faktisk også brudt koderne i elektronbanker hos flere af USA's kendte firmaer...«(!).

Vist begynder edb»festen« nu.

Så hvad kan vi, samfundet, vente i den retning, så længe mennesket ikke prioriterer kvaliteten af *virksomhederne* – også i sin egen opdragelse, der stadig er nogle stenkast fra det engleagtige! – højere end et værktøjs *mekaniske* kvalitet?

Vi kan vente bank- o.a. central-systemer, der kan tappes illegalt og sporløst. Og de vil blive det.

Vi kan vente personregistersystemer, der kan misbruges ukontrollabelt. Og de vil blive det.

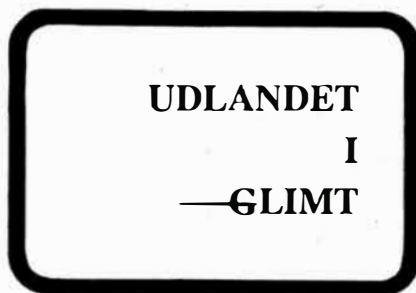
Vi kan vente kreditkortbæreres navne og kontonumre, der kan bruges af hvem som helst. Og de vil blive det.

Vi kan vente militærsystemer, der kan udløses af drenge »for sjov« – og af andre i alvor eller af vanvare. Og de vil blive det.

Fire typiske muligheder blandt andre på det elektroniske værktøjs område. Og altså endnu en understregning af behovet for teknologi-

vurdering, som må være klart for alle, der ikke helt har mistet overblikket i værktøjs»sfæren«.

Klart også for glade edb-maskinfabrikanter selv – for mon ikke sidstnævnte glæde får bare et lille skår den dag, edb-fabrikernes egne pengekasser eller datalagre »malkes« illegalt og billedlig talt så eftertrykkeligt, at systemernes elektroniske kredsløb kommer til at lyde som elektrisk guitarledsagelse til »festen«?



● NORDKOREA skal producere ny type el-lokomotiv på fabrikken i *Pyongyang*. Trækkevne og hastighed bliver større end fabrikkens tidligere el-lokomotiver. Det ny lok får betegnelsen: »*Tre Revolutioners Fortrop*«.

Tyder også på ny godskategori.

● COLOMBIA, nordvestlige Sydamerika, længe præget af for små investeringer i – og dårlig vedligeholdelse af – landets statsbaner, rapporterer nu over 60% kapacitetsforringelse. Banerne har mindre godstrafik i dag end for 15 år siden.

Ledelsen kan i det mindste kvikke sig op med hjemmegroet kaffe i verdenstopklasse – lastbiltransporteret.

E-lok

Det ville være en fordel, hvis der blev læst bedre korrektur på Dansk Lokomotiv Tidende inden trykning.

F. eks. er der i DLT nr. 8 1983 på siderne 16 og 17 en artikel under overskriften »Fire langtidsledige fik banket rusten af E-978«.

I denne artikel forekommer i 3. afsnit på side 17 en eklatant misinformation af læserne, idet teksten bl.a. oplyser, at svenskbyggede E-loko har rund (cirkulær) skorsten, mens danskbyggede E-loko har oval skorsten.

Det kan her oplyses, at alle E-loko, hvadenten de er bygget i Trollhättan eller Århus, er »født« med cirkulær skorsten. Men umiddelbart efter 2. verdenskrig blev det bestemt, at samtlige danskbyggede E-loko skulle ombygges med bl.a. dobbeltudgang. Dette medførte den ovale skorsten. (Er en fransk konstruktion på compound-loko, som giver flere både økonomiske og praktiske fordele).

Men dampens æra var ved at være afsluttet, så ikke *alle* danskbyggede E-loko nåede at blive ombygget!

Hvis artiklens forfatter kører en tur til mdt Es, kan han her se E-991, som p.t. gennemgår en større kedelreparation. E-991 er danskbygget, er ej ombygget og har derfor cirkulær skorsten.

Jeg ønsker dette optaget i DLT som retteledning af spørgsmålet om E-loko's skorstene.

Venlig hilsen
B. C. Rasmussen
Lki
Mo Fa

Fotodag



Søndag d. 18.9.1983 var der fotodag på mdt. Korsør.

Der var mødt ca. 50 mennesker op som overværede åbent hus arrangementet hvor de forskellige maskintyper var sat i en cirkel, det gjorde stor lykke især hos de yngste deltagere.

På reservestuen var der forevisning af videofilm med følgende titler:

Farvel til dampen.
Vil du i verden frem.
Færgen opera.
Medarbejder søges.

Nostalgi ved de gamle damplokomotiver i forskellige litra kunne den modne generation nikke genkendende til.

Medens børnene jublede over Klydernes Færgen opera.

Alt i alt et godt arrangement.

P.a.v.
Fl. Jaller

GB. afd. Decemberfest

Decemberfest afholdes torsdag 8/12 kl. 12.00 i selskabslokalet Tranehaven, 1. sal i Ishøj Bycenter, 1 min. fra Ishøj Station.

Pris: 70,00 kr.

Der serveres 2 lune retter + koldt bord med øl og snaps, bagefter kaffe med cognac.

Der vil være en hyggepianist til at underholde os.

Kom og vær med til at tage en

pæn afsked med de af vore kolleger, der er blevet pensioneret i år. Vi håber også at se de nye og unge ved depotet, så vi får lejlighed til at lære dem at kende. Pensionister fra GB. afd. og medlemmer af Trækkrogen er velkomne.

Tilmelding på den fremlagte liste på opholdsstuen og i Trækkrogen senest d. 30. november, eller tlf. (02) 80 33 53 – (02) 96 31 46.

P.b.v.
Bent Christoffersen

Ur-afstemning

Afstemningen slutter 30/11 83

Som vedtaget på kongressen 82, sendes kongresforslag nr. 25 om indførelse af 52 dobbelte fridage til urafstemning blandt medlemmerne.

Hvert medlem modtager:

1 stk. information om konsekvensen ved indførelse af 52 dobbelte fridage, og

1 stk. stemmeseddel.

Stemmesedlen udfyldes med *et kryds i feltet* ud for det man ønsker at stemme på.

Stemmesedler der er udfyldt anderledes betragtes som ugyldige.

Stemmesedler der modtages efter 30/11 83 betragtes som ugyldige.

Afdelingerne foranlediger stemmesedlerne uddelt, indsamlet og indsendt til DLFs kontor, Hellerup, inden 7. dec. 1983.

De i afdelingen valgte revisorer er garanter for afstemningens gyldighed ude i afdelingen.

De på kongressen valgte revisorer foretager optællingen af stemmerne.

Resultatet af afstemningen afgøres ved almindelig stemmeflerhed.

Fredericia afdeling

indbyder til medlemsmøde med damer onsdag den 7. december kl. 19.30 på Hotel Landsoldaten.

Politikommisær P. Hermind Nielsen vil fortælle om tjenestemandens retsstilling og problematik ved påkørsel.

Der vil under mødet blive serveret kaffe og brød.

P.a.v.

Thorkild Nielsen

PERSONALIA

Forfremmet til lokomotivfører (k) (19. lrm.)

pr. 1.9.1983 efter ansøgning

Lokomotivfører (18. lrm.)

J. Nielsen, mdt Gb i mdt Kh

Forfremmet til lokomotivfører (18. lrm.)

pr. 1.10.1983 efter ansøgning

Lokomotivfører (14. lrm.)

H. M. Madsen, mdt Ar i mdt Ar

P. Henriksen, mdt Od i mdt Fa

Forfremmet til lokomotivfører (14. lrm.)

pr. 1.10.1983

Lokomotivassistent (9. lrm.)

K. I. Rasmussen, mdt Kø i mdt Kø

E. F. Jaller, mdt Kø i mdt Kø

J. E. Larsen, mdt Kh i mdt Kh

B. J. Sørensen, mdt Kh i mdt Kh

Per A. Hansen, mdt Kh i mdt Kh

F. Svensson, mdt Kh i mdt Kh

Bjarne A. Pedersen, mdt Kh i mdt Kh

Hans-Jørgen Christensen, mdt Kh i mdt Kh

J. Bak, mdt Kh i mdt Kh

Orla A. Pedersen, mdt Kh i mdt Kh

Jens E. Hansen, mdt Kh i mdt Kh

T. Larsen, mdt Kh i mdt Kh

T. H. Andersen, mdt Næ i mdt Næ

P. G. Kranker, mdt Rf i mdt Rf

Overgået til anden stilling

pr. 1.10.1983 efter ansøgning

Lkf (14. lrm.) til lkm p (17. lrm.)

Bjarne Nielsen, mdt Fa i mdt Fa

Lkas (9. lrm.) til lkm p (17. lrm.)

S. O. P. Sand, mdt Ar i mdt Ar

H. Fevre, mdt Fa i mdt Fa

Forflyttet 1.9.1983 efter ansøgning

Lokomotivfører (k) (19. lrm.)

F. B. Andreasen, mdt Kø i mdt Kh

Lokomotivfører (18. lrm.)

O. Edholm Petersen, mdt Fa i mdt Gb

Forflyttet 1.10.1983 efter ansøgning

Lokomotivfører (18. lrm.)

Kurt Nielsen, mdt Gb i mdt Ar

E. Kvorning, mdt Hgl i mdt Pa

K. A. Jensen, mdt Pa i mdt Fa

Lokomotivfører (14. lrm.)

A. J. Gerlach, mdt Gb i mdt Ar

Lokomotivassistent (9. lrm.)

Oluf Sørensen, mdt Fa i mdt Ar

Lokomotivassistent p (9. lrm.)

L. Panduro, mdt Kh i mdt Ar

P. Larsen, mdt Kh i mdt Fa

J. Østergaard, mdt Kh i mdt Fa

C. H. Nielsen, mdt Kh i mdt Fa

T. Nielsen, mdt Kh i mdt Fa

R. Eriksen, mo Fa i mdt Fa

Forflyttet 1.11.1983 efter ansøgning

Lokomotivassistent (9. lrm.)

J. F. Christensen, mdt Kh i mdt Fa

H. Hansen, mdt Kh i mdt Fa

Afskediget pr. 30.11.1983

p.g.a. alder

Lokomotivfører (18. lrm.)

R. Heinel, mdt Es

Afskediget pr. 30.11.1983

p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (18. lrm.)

N. P. Werge, mdt Gb

Afskediget pr. 31.12.1983

p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (18. lrm.)

K. O. Jacobsen, mdt Ab

J. B. Nielsen, mdt Fa

E. Nielsen, mdt Gb

P. Schädler, mdt Kb

J. A. R. Eriksen, mdt Pa

A. Toftdahl, mdt Str

Lokomotivfører (16. lrm.)

E. Rasmussen, mdt Od

Afskediget pr. 31.12.1983

Lokomotivassistent p (9. lrm.)

F. L. Sørensen, mdt Kh

Evt. opmærksomhed frabedes

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

Lkf B. Spiegelhauer, mdt Gb.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf K. P. Frederiksen, mdt Gb.

Dødsfald

Pens. lkf Thorkild Mortensen, Struer, død den 28.9.1983, 86 år.

Pens. lkf Hans C. E. Christoffersen, København, død den 24.9.1983, 81 år.

Pens. lkf Erik Kristensen, Århus, død den 11.10.1983, 70 år.



FOTODAG