

3

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. MARTS 1983 - 83. ÅRGANG

Indhold:

Overenskomsten 1983	2
Overenskomstforhandling 1983	3
På ny et godt år for HT	6
Gruppelivsforsikring	8
Det arbejdsfrie menneske	10
ATP	12
DSB-pensionister	12
Kanal-tunnelen	13
Personalía	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.

Hvad enten man er af den ene eller anden politiske observans, må det erkendes, at den økonomiske situation har en beskaffenhed, som kræver ekstraordinær indsats for at bremse inflation, nedsætte betalingsunderskud. Gennem besparelser og produktivitetsforøgelse søges kortsigtede løsninger. Indholdet af dem går hårdt i rette med vort velfærdssamfund, hvorfor vi må nære stor betænkelighed ved indholdet i de langsigtede løsninger. Vi har en borgerlig mindretalsregering, som med støtte fra et par partier af samme sort i Folketinget leverer den skrappeste indkomstpølitik, vi i vore tider har været ude for. Det, den gør, er ting, som en hvilken som helst regering måtte søge løsning på, blot har virkningerne ubalance og vender den tunge ende nedad. Heri er en åbenbar forskel til tidligere regeringer, som ville fastholde en social balance. Arbejdsmarkedet og offentligt ansatte har derfor haft den dårligst tænkelige baggrund for at gå i lag med overenskomstforhandlinger for at få en aftale for perioden 1983-85. Dyrtidsreguleringen er suspenderet i perioden og taktreguleringen er afskaffet. Dertil har regeringen sagt, at indkomst-udviklingen skal holdes indenfor en 4% stigning. Man kunne spørge sig selv, om det var ulejligheden værd af forhandle. Det kunne måske forventes, at regeringen ville søge et lovforslag fremmet, som alene gik ud på en ligelig procentfordeling til alle grupper. Det fandt centralorganisationerne ville være en forkert indstilling specielt for dem, som repræsenterer de lavest og lavere lønnede i systemet. Specielt havde vi interesse i at opnå forbedringer for stillinger hvortil kræves håndværksmæssig uddannelse som i vort arbejdsområde. I modsat fald ville en ændring blive udskudt til 1985. Det fremgår af artikel i dette blad om enkeltheder. Det lykkedes at få en tilpasningsklausul, som giver 2/3 af lønglidningen på det private arbejdsmarked. Det er aftalt, at stillinger hvortil en håndværksmæssig uddannelse kræves eller forudsættes og som er klassificeret i lrm. 11.-17. incl. oprykkes med een lønramme. Dernæst er aftalt en forbedret automatisk oprykningsordning for lokomotivassistenter, således at oprykningen til lønramme 13 sker efter 5 år mod hidtil 11 år (I konsekvens af det foregående forslag må det blive lønramme 14). Disse resultater, enten man nu synes de er fremragende eller ej, er dog interessante, og understreger det rigtige i ikke at indtage de korslagte armes politik.

Overenskomstforhandling 1983

3

Finansministeren og Tjenestemændenes Fællesudvalg har afsluttet forhandlingerne om aftalefornyelser for tiden 1. april 1983 til 31. marts 1985.

1. Forliget holder sig inden for den af regeringen opstillede målsætning, at lønstigningerne for de offentligt ansatte i disse to år skal holdes indenfor en ramme på ialt 4 pct. pr. år.

2. De generelle lønstigninger fordeler sig på et tillæg på 4.800 kr. til alle tjenestemænd og en stigning i grundlønsskalaen på 5,43 pct. Disse forhøjelser af lønnen sker i fire lige store dele den 1. april og 1. oktober i hvert af årene 1983 og 1984, således at lønnen ved udgangen af perioden er forhøjet med 4.800 kr. årlig og 5,43 pct. af skalalønnen.

3. Desuden er afsat en pulje på 148,8 mill. kr. Denne pulje skal for det første anvendes til opretning af lønniveauet for grupper af tjenestemænd og enkeltstillinger, hvis løn ikke længere er i balance med lønnen for tilsvarende arbejde inden for staten, folkeskolen og folkekirken eller på arbejdsmarkedet i øvrigt. For det andet vil puljen blive anvendt til justering af forskellige tillæg m.v. De 148,8 mill. kr. kommer til udbetaling i løbet af toårsperioden.

4. Det er endvidere aftalt, at såfremt lønudviklingen på det private arbejdsmarked skulle stige med mere end 4 pct. i 1983-84, sker der en tilpasning af tjenestemandslønningerne med virkning pr. 1. oktober 1984. Denne del af aftalen vedlægges som bilag.

1. Med det formål at sikre en ligelig lønudvikling mellem den private og den offentlige sektor aftales for aftaleperioden 1983-85 en

tilpasningsklausul efter følgende retningslinier:

Såfremt den gennemsnitlige timefortjeneste for samtlige arbejdere i hele landet som opgjort i Dansk Arbejdsgiverforenings arbejderlønstatistik for januar kvartal 1984 (kolonne 7) skulle være mere end 4 pct. højere end for samme tidsrum året før, vil det danne grundlag for en ekstraordinær forhøjelse af de offentligt ansattes løn.

En sådan lønforhøjelse vil finde sted med virkning fra 1. oktober 1984.

Der foretages modregning for den del af aftale- og overenskomstresultatet, der på det offentlige område kommer til udbetaling pr. 1. april og 1. oktober 1983.

De offentligt ansattes samlede faste løn forhøjes med to tredjedele af den eventuelle stigningsprocent som opgjort ovenfor.

2. Der er enighed mellem parterne om, at lønudviklingen i det andet overenskomstår for såvel arbejdere som funktionærer vil indgå i forhandlingerne om en fornyelse af justeringsaftalen pr. 1. april 1985.

Notat vedr. omklassificeringer i COIs område pr. 1.4.1983 og 1.4.1984 som følge af aftaleforhandlingerne 1983

Der er aftalt afsat i alt ca. 34,1 millioner kroner til omklassificeringer inden for COIs forhandlingsområde, hvoraf ca. 27,5 millioner vil blive udmøntet pr. 1.4.1983, medens resten, ca. 6,6 millioner kroner, vil blive udmøntet pr. 1.4.1984.

Beløbet pr. 1. april 1983 vil skulle dække:

– afsluttede stillingsvurderingsundersøgelser inden for politiet,

DSB og kirkeministeriets områder.

– inden for et maksimum af 650 stillinger kan tjenestemænd, der inden udgangen af marts måned 1985 har været på slutløn i 2 år i lønramme 4 oprykkes til lønramme 5.

– stillinger, hvortil en håndværksmæssig uddannelse kræves eller forudsættes og som er klassificeret i lr. 11-17 incl. oprykkes med een lønramme. Tilsvarende gælder for »rene« lønramme 10 stillinger (d.v.s. stillinger, som var advancementsstillinger for håndværkere, da disses klassificeringsniveau lå lavere end lønramme 9-9/10).

– der aftales en forbedret automatisk oprykningsordning for lokomotivassistenter/lokomotivførere, således at oprykningen til lønramme 13 sker efter 5 år mod hidtil 11 år.

– Der aftales en lønordning for søfartspersonale således:

– overmatroser/overmotor-mænd/søfartsuddannede brobetjente, der inden udgangen af marts måned 1985 har været 2 år på slutløn i lønramme 6 oprykkes til lønramme 7, og

– overmatroser/overmotor-mænd/søfartsuddannede brobetjente, der inden udgangen af marts måned 1985 har været 2 år på slutløn i lønramme 5 oprykkes til lønramme 6.

– 100 landpostbude oprykkes til lønramme 6

– 200 overpostbude i lr. 5 oprykkes til kontorpakmester i lr. 7

– 27 chauffører i post- og telegrafvæsenet og indtil 5 ministerchauffører oprykkes til lønramme 6 efter at have været 2 år på slutløn i lønramme 5

– 25 toldassistenter oprykkes fra lønramme 8 til 10, og 10 vice-

Oversigt over forhandlingsresultatets virkning for samtlige skalatrin
for aftaleperioden 1983-85
(excl. virkningerne af en »tilpasningsregulering« pr. 1.10. 1984)

4 toldinspektører oprykkes fra lønramme 17 til 20, og
- 60 fængselsbetjente i lønramme 6 oprykkes til fængselsoverbetjente i lønramme 9.

Beløbet pr. 1. april 1984 vil skulle dække stillingsvurderingssager, som der p.t. er fremsat anmodning om at gennemføre i aftaleperioden samt til individuelle omklassificeringer. Til sidstnævnte formål kan anvendes mindst 3 millioner kroner.

I forbindelse med aftaleforhandlingerne pr. 1.4.1983 er der mellem finansministeriet og centralorganisationerne opnået enighed om følgende:

1. For omklassificeringer, der aftales pr. 1.4.1983 eller senere gælder følgende:

a) Oprykning til højere lønramme sker uden hensyn til tjenestemandens alder i tilfælde, hvor en hel gruppe omklassificeres. Såfremt omklassificeringen sker efter stillingsvurdering, er det en betingelse, at hele den stillingsvurderede gruppe oprykkes.

b) Ved andre omklassificeringer end de under a) nævnte sker oprykning i form af ydelse af ikke-pensionsgivende tillæg for tjenestemænd, der er fyldt 60 år på aftalens ikrafttrædelsestidspunkt.

2. For tjenestemænd med en lavere pligtig afgangsalder end 70 år nedsættes den under pkt. 1 b) anførte 60-årsgrænse i overensstemmelse med hidtil praksis (så vidt COI bekendt findes der kun i forsvarsministeriets område en sådan praksis).

t	Stigning i kroner											
	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	
1	108980,47	107319,07	105657,67	103996,26	102334,86	101277,60	8265,07	8189,94	8113,54	8038,40	7962,00	7914,07
2	110758,63	109056,72	107354,80	105652,89	103950,97	102867,93	8352,91	8275,31	8196,43	8118,83	8041,22	7991,60
3	112586,82	110843,25	109099,68	107356,11	105612,54	104503,00	8442,69	8362,73	8282,78	8202,83	8121,60	8070,84
4	114465,03	112678,67	110892,31	109105,95	107319,58	106182,81	8535,65	8452,22	8370,05	8287,88	8205,70	8153,07
5	116394,88	114564,55	112734,22	110903,89	109073,56	107908,80	8629,59	8545,30	8461,00	8376,71	8291,15	8237,16
6	118376,35	116500,87	114625,40	112749,92	110874,45	109680,96	8727,02	8640,69	8553,10	8466,76	8379,17	8324,35
7	120414,30	118492,39	116570,48	114648,57	112726,66	111503,63	8827,60	8737,95	8648,30	8559,92	8470,27	8413,80
8	122507,11	120537,52	118567,93	116598,34	114628,75	113375,38	8929,77	8838,09	8746,40	8654,72	8563,04	8505,39
9	124658,02	122639,43	120620,83	118602,24	116583,64	115299,08	9035,41	8941,64	8847,86	8752,83	8659,05	8599,38
10	126867,02	124798,09	122729,16	120660,24	118591,31	117274,73	9144,51	9047,32	8951,40	8854,22	8757,03	8695,77
11	128658,94	126538,25	124417,56	122296,87	120176,19	118826,66	9256,72	9157,22	9057,72	8956,96	8857,47	8794,96
12	130990,56	128816,75	126642,94	124469,13	122295,32	120911,98	9371,43	9268,27	9166,37	9064,47	8961,31	8896,69
13	133388,34	131159,90	128931,46	126703,01	124474,57	123056,47	9488,61	9384,07	9278,27	9173,72	9067,91	9001,50
14	135852,27	133567,69	131283,11	128998,53	126713,96	125260,13	9609,52	9502,10	9393,40	9285,98	9177,30	9109,39
15	138382,37	136040,15	133697,93	131355,70	129013,48	127522,97	9734,17	9623,63	9511,83	9401,28	9290,74	9219,12
16	140383,46	137981,97	135580,49	133179,00	130777,51	129249,29	9862,21	9748,19	9634,18	9520,16	9406,15	9333,59
17	143055,55	140593,18	138130,82	135668,45	133206,08	131639,12	9993,63	9875,79	9759,23	9641,40	9524,83	9450,30
18	145800,26	143275,36	140750,45	138225,55	135700,65	134093,89	10128,76	10007,99	9887,21	9766,43	9646,93	9570,65
19	147920,80	145331,64	142742,47	140153,31	137564,14	135916,49	10266,92	10142,75	10019,84	9895,68	9771,50	9693,63
20	150120,40	147465,17	144809,94	142154,71	139499,49	137809,79	10408,74	10281,90	10155,06	10028,22	9901,39	9819,52
21	152236,89	149581,66	146926,43	144271,20	141615,98	139926,28	10535,77	10408,93	10282,09	10155,25	10028,42	9946,55
22	154422,90	151767,67	149112,44	146457,21	143801,99	142112,29	10666,38	10539,54	10412,70	10285,87	10159,04	10077,16

Slutløb pr. 1.10.1984

t	6	5	4	3	2	1	6	5	4	3	2	1
23	156443.70	153866.15	151288.60	148711.06	145133.51	144493.25	10699.03	10583.94	10470.11	10355.03	10241.20	10168.19
24	158571.20	156066.57	153561.94	151057.31	148552.68	146958.83	10808.21	10696.29	10584.38	10472.46	10360.55	10289.57
25	160732.02	158305.65	155879.28	153452.92	151026.55	149482.50	10919.47	10811.00	10702.54	10592.81	10484.35	10414.98
26	162927.08	160584.54	158242.01	155899.48	153555.95	152066.25	11032.69	10928.17	10822.39	10716.61	10612.10	10544.10
27	165155.65	162902.80	160649.95	158377.10	156144.25	154710.62	11148.71	11047.65	10945.33	10844.28	10741.95	10677.76
28	167418.51	165261.45	163104.38	160947.32	158790.25	157417.57	11267.28	11169.45	11071.61	10975.05	10875.94	10814.38
29	169714.83	167659.94	165605.05	163550.16	161495.27	160187.61	11389.15	11294.59	11201.30	11108.00	11014.71	10954.76
30	172045.15	170099.11	168153.06	166207.01	164760.97	163022.57	11511.37	11422.95	11334.52	11246.09	11156.40	11099.77
31	174410.00	172579.75	170749.51	168919.27	167089.02	165924.32	11637.26	11553.04	11470.11	11385.90	11301.69	11249.03
32	176808.26	175101.10	173393.94	171686.78	169979.62	168993.25	11766.06	11687.02	11609.24	11531.46	11452.41	11401.99
33	179241.73	177665.23	176088.73	174512.24	172935.74	171932.52	11896.09	11823.43	11750.78	11679.41	11605.49	11559.61
34	181710.55	180272.63	178834.71	177376.79	175958.86	175043.82	12030.33	11963.12	11897.17	11831.23	11764.01	11721.35
35	184211.95	182920.88	181629.82	180338.76	179047.69	178226.11	12166.41	12105.30	12046.74	11984.91	11925.80	11887.84
36	186748.78	185613.19	184477.59	183342.00	182206.40	181483.75	12305.00	12251.01	12199.55	12146.83	12092.84	12058.71
37	189319.51	188348.38	187377.25	186406.12	185434.99	184817.00	12446.21	12399.46	12355.23	12311.01	12264.25	12235.88
38	191923.94	191126.65	190329.36	189532.07	188734.78	188227.41	12590.26	12551.23	12516.01	12479.52	12440.49	12416.23
39	194563.11	193949.43	193335.75	192722.07	192108.39	191717.86	12737.31	12706.91	12679.05	12651.18	12622.05	12603.05
40	197235.20	196815.32	196395.44	195975.56	195555.68	195288.48	12887.25	12865.52	12847.60	12828.40	12806.68	12794.34
41	199942.40	199726.93	199511.46	199295.99	199080.52	198943.41	13040.18	13027.59	13018.80	13010.01	12997.42	12990.92
42	202681.25	202681.25	202681.25	202681.25	202681.25	202681.25	13193.73	13193.73	13193.73	13193.73	13193.73	13193.73
43	207163.72	207163.72	207163.72	207163.72	207163.72	207163.72	13424.59	13424.59	13424.59	13424.59	13424.59	13424.59
44	211769.17	211769.17	211769.17	211769.17	211769.17	211769.17	13661.78	13661.78	13661.78	13661.78	13661.78	13661.78
45	216500.29	216500.29	216500.29	216500.29	216500.29	216500.29	13905.45	13905.45	13905.45	13905.45	13905.45	13905.45
46	221362.42	221362.42	221362.42	221362.42	221362.42	221362.42	14155.86	14155.86	14155.86	14155.86	14155.86	14155.86
47	231490.42	231490.42	231490.42	231490.42	231490.42	231490.42	14677.50	14677.50	14677.50	14677.50	14677.50	14677.50
48	247076.78	247076.78	247076.78	247076.78	247076.78	247076.78	15480.24	15480.24	15480.24	15480.24	15480.24	15480.24
49	264244.64	264244.64	264244.64	264244.64	264244.64	264244.64	16364.45	16364.45	16364.45	16364.45	16364.45	16364.45
50	291860.00	291860.00	291860.00	291860.00	291860.00	291860.00	17786.73	17786.73	17786.73	17786.73	17786.73	17786.73
51	326037.97	326037.97	326037.97	326037.97	326037.97	326037.97	19547.01	19547.01	19547.01	19547.01	19547.01	19547.01
52	355284.29	355284.29	355284.29	355284.29	355284.29	355284.29	21053.30	21053.30	21053.30	21053.30	21053.30	21053.30
53	395357.78	395357.78	395357.78	395357.78	395357.78	395357.78	23117.22	23117.22	23117.22	23117.22	23117.22	23117.22

På ny et godt år for H.T.



6 H.T.'s administrerende direktør Finn Torjussen kan for andet år i træk melde om et godt resultat for H. T. Det er meget opløftende, at dette kan ske i en periode, hvor ellers mange virksomheder præges af depression, modgang og lukning. H.T.'s tilfredsstillende årsresultat tjener alle de ansatte – ledelse og medarbejdere – til ære.

Vi har haft en samtale med Finn Torjussen om H.T.'s omfang, opbygning og bestræbelser.

I. Økonomi

Blev 1982 et godt år for den kollektive trafik i hovedstadsregionen?

Det blev det. Og det gælder ikke alene for busdriften – men også for banedriften i området.

Hvordan ser budget og regnskabsresultatet ud for 1982?

Vi havde et regnskabsresultat, som viste en forbedring på ca. 40 mill. kr. i forhold til budgettet.

Hvor stor en del af H.T.'s udgifter dækkes af taksterne?

Det er sådan, at den ene halvdel dækkes over taksterne – den anden halvdel hentes hjem over skatterne.

Passagerantal

Har passagerantallet været stigende i 1982?

Der har i de sidste år været en konstant stigning i passagerantallet. I det sidste års tid dog nok nærmest en stagnation. Den konstante stigning er sket trods to-tre takstforhøjelser de senere år.

Er der konkrete tal på antallet af passagerer?

Mens vi for fem år siden lå på ca. 270 millioner passagerer, så ligger vi i dag på ca. 310 millioner passagerer om året.

Hvor mange »tegner« banesiden sig for?

Jeg vil tro, at ca. en trediedel af de 310 mill. passagerer tegner banesiden sig for.

Takstforhøjelser

Kan der ventes takstforhøjelser i år?

Takstforhøjelser er den nødvendige ajourføring af de prisstigninger, der er på lønninger og materialer m.v.

Det fremhæves af og til, at taksterne stiger mere end lønindeks og pristal?

Det, der er afgørende for os i den forbindelse, er, hvordan vor lønudvikling og vor udgiftsudvikling f.eks. til olie og reservedele forløber. Det er prisstigningerne på disse områder, som vi må have dækket ind.

Betyder det så takstforhøjelser i år?

Der kommer utvivlsomt en takstforhøjelse i midten af indeværende år. Men det er jo en politisk afgørelse. Det er Hovedstadsrådet, der bestemmer.

Besparelser

Forestår der besparelser?

Vi skal spare betydelige beløb på budgettet. Men en del af den reduktion i udgifterne, som vi skal påtage os ligger i: at hvis skønnet over løn- og prisudviklingen holder, vil vi få mindre udgifter til lønninger og indkøb. Men derudover skal der hentes et beløb af en størrelsesorden på ca. 40 mill. kr. ud af et budget på 2,6 mia. kr.

Så er 40 mill. kr. trods alt et beskedent beløb?

Det er det. Og jeg håber, at vi har mulighed for i det store og hele at opretholde både vort driftsbudget og vort anlægsbudget.

II. DSB og H.T.

Hvorledes er forholdet mellem DSB og H.T. fastlagt?

Ved loven af 1977 blev det fastlagt, at Hovedstadsrådet som politisk organ er beslutningsdygtigt og har den nødvendige kompetence med hensyn til banedriften på S-banen og de to dieseldrevne strækninger: Ballerup-Frederikssund og Hillerød-Helsingør. *På disse baner er Hovedstadsrådet altså fuldt økonomisk ansvarlig og har beslutningskompetence?*

Ja. Og det vil sige, at Hovedstadsrådet kan beslutte: takster, køreplaner og driftsomfang.

Afholder Hovedstadsrådet alle udgifter?

Ja; og får indtægterne ved salg af kort og billetter.

Store anlægsudgifter f.eks. til anlæg af Køgebugtbanen betales også af Hovedstadsrådet?

Det gør det. Og naturligvis også, hvis der fremover skal bygges nye banestrækninger i andre områder af hovedstadsregionen. Men det er sådan, at DSB står som entreprenør for anlægsvirksomheden.

Procedure

Hvordan er proceduren, når anlægsarbejder på banerne skal sættes i værk?

Hvad angår H.T., så har vi med disse ting at gøre på den måde, at H.T. er en del af Hovedstadsrådets administration og fungerer som sekretariat for Trafikudvalget, der forestår det trafikpolitiske. Og dette udvalg er det første led i behandlingen af alle sager vedrørende DSB i Hovedstadsregionen. Og det er som nævnt for dette udvalg, at H.T. fungerer som sekretariat.

Men den endelige afgørelse om anlægsarbejder falder i Hovedstadsrådet?

Ja. For det er således, at for at udføre et anlægsarbejde i regionen skal der gives en bevilling i Hovedstadsrådet. Og d.v.s., at planer og projekter skal forelægges og godkendes i Hovedstadsrådet.

Er proceduren ved køb af banemateriellet den samme?

Ja. Dette skal på samme vis forelægges først i Trafikudvalget som et forslag fra DSB om, at man ønsker at købe det og det materiel, at det koster så og så meget. Fra Trafikudvalget går sagen videre til Hovedstadsrådet til endelig behandling.

Banepersonalet

Banepersonalet er ansat i DSB?

Ja, og er derfor ikke underlagt Hovedstadsrådet eller H.T. Det er derfor også DSB, der har afgørelsen i alle spørgsmål f.eks. af disciplinær art, og som også tager sig af det uddannelsesmæssige m.v.

Det daglige samarbejde mellem DSB og H.T.

Vil du sige et par ord om det daglige samarbejde mellem DSB og H.T.?

Vi har praktisk talt daglig samarbejde. En række udvalg med repræsentanter fra H.T., DSB, og i nogle tilfælde også fra Hovedstadsrådet, tager konkrete ting op, og vi har et sekretariatsudvalg, som er i løbende kontakt med DSB flere gange om ugen. Derudover har vi regelmæssige møder mellem H.T.'s direktion og DSB's direktion.

S-bane: Ballerup-Frederikssund

Der er nedsat en arbejdsgruppe, som arbejder med Ballerup-Frederikssundsbanens fremtid?

Før der er ført drøftelser med de respektive kommuner, er det nok for tidligt at udtale sig om banens fremtid. Spørgsmålet har endnu ikke været ført frem i Trafikudvalget.

III. Busdriften i H.T.

Hvor mange busser er i drift?

Der kører ca. 1500, og deraf er ca. 1250 vore egne busser, – og resten er busser, der kører for entreprenørselskaber.

Hvor længe kan en bus holde, før den udskiftes?

Vi regner med 13–13½ år.

Men for årene 1982 og 1983 har H.T. vedtaget at renovere nogle busser: I fjor tog vi således 25 gamle busser ud, de var 13 år gamle. De fik en hovedreparation, og dermed viste det sig, at vi fik nogle busser, som yderligere kan leve op imod fem år.

Hvor tit købes der nye busser?

Vi køber for en to års periode, og vi får levet ca. 60–70 stykker om året. Når vi således løbende anskaffer busser, har vi tillige mulighed for at følge med i, hvad der sker på den tekniske side.

Buspersonalet

Vil du sige lidt om tilgang og afgang af buspersonale?

Vi har i dag et stort antal ansøgere til chaufførstillinger, noget vi slet ikke kendte for et par år siden.

Hvor mange chauffører er ansat i H.T.?

Ialt ca. 4000.

Brændstof

Hvor stort er det totale forbrug af brændstof?

Ca. 35 mill. liter om året. Købet sker på licitationsbasis. Vi køber for 100 mill. kr. om året.

IV. Decentralisering

Er der decentraliseringsbestrebelse i gang i H.T.?

Vi har i Hovedstadsrådet fået vedtaget en ny organisationsplan som i princippet er trådt i kraft den 1. januar i år.

Dermed stiler vi henimod en øget decentralisering, således at de 16 busanlæg, som vi foreløbig har, hver for sig bliver mere selvstændige – med en chef, der er ansvarlig både lokalt for driften og værkstedsfaciliteter. Han får også mulighed for at ansætte personale. Men decentraliseringen er en langvarig proces, idet der skal en uddannelse til for de mennesker, der skal stå med større ansvar. Også i selve administrationen skal der ske visse tilpasninger. Jeg vil tro, at det vil tage tre til fem år, før hele decentraliseringsplanen er kommet på plads.

V. Samarbejdsudvalg

Har Samarbejdsudvalget en særlig karakter i H.T.?

Da H.T. blev grundlagt i 1974 var det et fælleskommunalt trafiksel-skab med en bestyrelse og et repræsentantskab. I repræsentantskabet sad der fra personaleside fire medlemmer. Da man så i 1976 ændrede strukturen, idet man lagde H.T. ind under Hovedstadsrådet direkte som en kommunal driftsvirksomhed, blev det nødvendigt at finde en anden form for personalerepræsentation. For ifølge styrelsesloven kan personalet ikke indtræde i et politisk udvalg som Trafikudvalget. Derfor oprettede man et såkaldt *Centraludvalg*, som består af lige mange repræsentanter fra henholdsvis ledelsessiden og medarbejdersiden. Direktøren er Udvalgets formand.

Hvilke sager kommer til behandling i udvalget?

Der behandles alle de sager, som også forelægges Trafikudvalget, og behandlingen foregår forud for mødet i Trafikudvalget. Centraludvalget kommer så med sine indstillinger til Trafikudvalget med de og de kommentarer til sagerne, slutter Finn Torjussen.

Gruppelivsforsikring

8

På foreningens ordinære kongres besluttedes at tage spørgsmålet om etablering af en gruppelivsforsikring til medlemmerne op til nærmere undersøgelse.

Hovedbestyrelsen har derefter behandlet et konkret forslag til en frivillig ordning hos Forenede Gruppeliv.

For en årspræmie på 418.34 i 1983 er forsikringssummen:

	Kr.
Fyldt under 50 år	100.000,-
fyldt alder 50-59 år incl.	75.000,-
fyldt alder 60-66 år incl.	50.000,-
fyldt alder 67-	0,-

I dette blad findes en omtale af en gruppelivsordning. Det fremgår, at en frivillig ordning kræver tilslutning fra halvdelen af medlemsstyrken. Til forskel fra en obligatorisk ordning kræves en helbredserklæring. Efter optagelse i ordningen tages ikke længere hensyn til eventuelle sygdomsskavanker. Betragtes ordningen generelt er den særligt fordelagtig i den tidlige alder fordi ægtefællen da får en lav-ægtefællepension. De fterladte vil således være bedre stillet i en sædvanligvis vanskelig periode. Forsikringsordningen giver fuldt fradrag under 3000 kr. reglen på selvangivelsen, og der findes ikke beskatning sted af det udbetalte forsikringsbeløb. Efterhånden er der mulighed for opskrivning af forsikringssummen gennem en bonusordning. Sammenholdt med vor pensionsordning er ordningen fordelagtig over hele aldersgrupperingen. Deri ligger en tilskyndelse til for alle aldersgrupper at tilmelde sig ordningen.

Der sigtes på at få gruppelivsforsikringen i kraft fra 1.7.1983. I marts mødes hovedbestyrelsen og afdelingsformændene. Ved den lejlighed vil sagen blive drøftet, og gives der tilslutning til forslaget, vil medlemmerne blive kontaktet i lø-

bet af april med opfordring til at melde sig til ordningen.

Kort om gruppelivsforsikring

Hvad er gruppelivsforsikring

Gruppelivsforsikring er en kollektiv forsikringsordning for et større antal personer, f.eks. de ansatte ved en virksomhed eller medlemmer af en organisation eller forening.

Gruppelivsforsikringen virker på den måde, at der udbetales en forsikringssum ved et gruppemedlems død i forsikringsperioden uanset dødsårsagen. Forsikringen gælder både i og uden for arbejdstiden og dækker over hele verden. Død som følge af en krigsmæssig begivenhed er dog ikke omfattet af forsikringen.

Gruppelivsforsikringen erstatter ikke den individuelle livsforsikring, der kan tilpasses den enkelte persons særlige behov, både med hensyn tagen til dødsfaldsdækning og udbetaling medens man lever.

Gruppelivsforsikringen kan heller ikke erstatte nogen form for pensionsordning. Den betyder derimod et værdifuldt supplement til de personlige livsforsikringer og pensionsordninger.

Hovedforsikringssum

Hovedforsikringssummen, der udbetales ved gruppemedlemets død, fastsættes efter aftale med gruppeledelsen. Summen kan højst være 100.000 1967-kroner. Summens størrelse i dagsaktuelle kroner fremgår af vedlagte bilag.

Børnesum

Forsikringen kan udvides således, at der for hvert efterladt barn under f.eks. 18, 20 eller 24 år udbetales en ekstra sum. Denne sum kan være indtil 10.000 1967-kroner, se bilag.

Børnesummerne tegnes kollektivt, d.v.s. uden oplysning om børnenes antal og aldre.

Ægtefællesum

Hvis gruppen omfatter mindst 200 medlemmer, kan medlemmernes ægtefæller forsikres på kollektiv basis d.v.s. uden oplysning om ægtefællernes aldre og helbredsforhold. Summen, der udbetales ved ægtefællens død, kan være indtil 50.000 1967-kroner, se bilag. Denne sum må ikke overstige hovedforsikringssummen.

En »papirløs ægtefælle« kan endnu ikke medforsikres.

Invalidesum

Hvis gruppelivsftalen omfatter mindst 1000 personer, kan aftalen udvides således, at der udbetales en sum, dersom et gruppemedlem før alder 60 tilkendes offentlig invalidpension på grund af mindst 2/3 varig invaliditet.

Invalidesummen kan være indtil 50.000 1967-kroner, se bilag. Den kan ikke overstige 80% af hovedforsikringssummen, og den skal aftrappes fra alder 40 til alder 60.

En udbetalt invalidesum fratrækkes hovedforsikringssummen ved dennes eventuelle udbetaling.

Til hvem udbetales forsikringssummen?

Medmindre anden særlig aftale træffes skriftligt med F. G. udbetales forsikringssummen til gruppemedlemets nærmeste pårørende d.v.s. til ægtefællen eller, hvis en sådan ikke efterlades, til børnene eller, hvis der heller ingen børn er, da til arvingerne. Børnesummer tilfalder de pågældende børn eller ydes som tillæg til forsikringssummen. Ægtefællesummen og invalidesummen udbetales til gruppemedlemmet.

Gruppens størrelse

En gruppelivsordning forudsætter, at der tegnes forsikring for mindst 25 personer.

Obligatoriske ordninger.

Helbredskrav

Hvis tilslutningen til en ordning er obligatorisk, og hvis hovedforsikringssummen pr. medlem højst er 50.000 1967-kroner, kræves blot en erklæring fra gruppeledelsen om, at de indtrædende medlemmer er fuldt arbejdsdygtige. Er hovedsummen større end 50.000 1967-kroner, må de indtrædende medlemmer afgive en kort – for F. G. tilfredsstillende – helbreds erklæring inden indtrædelse i gruppen.

Frivillige ordninger. Helbredskrav.

Ved frivillige ordninger kræves den korte helbreds erklæring altid af det indtrædende gruppemedlem uanset forsikringssummens størrelse.

Ved en frivillig ordning er det en forudsætning, at de forsikrede udgør en væsentlig del af de personer inden for gruppen, som kan komme i betragtning.

Mindstekravene er:

Antal berettigede til at indtræde i gruppen	Tilslutning	Dag mindst
25– 49	100%	
50– 99	90%	50
100– 199	80%	90
200– 499	70%	160
500– 999	60%	350
1.000–1.999	50%	600
2.000–4.999	40%	1.000
5.000–	30%	2.000

Ved gruppelivsforsikring for foreningsmedlemmer må præmien normalt kun udgøre en mindre væsentlig del af foreningskontingentet.

Præmiefritagelse på grund af tab af arbejdsevnen

Såfremt et gruppemedlem inden det fyldte 67. år på grund af sygdom eller ulykkestilfælde bliver fuldstændig arbejdsudygtig, kan der søges præmiefritagelse. Præmiefritagelsen gives i maksimalt 3 år fra det tidspunkt, medlemmet afskediges på grund af sygdommen og dermed skal udtræde af gruppen. Hvis et medlem af en forening rammes af tilsvarende arbejdsudygtighed, kan præmiefritagelsen gives i maksimalt 3 år fra 3-månedersdagen for arbejdsudygtighedens indtræden.

Strejke og lockout

Ophører et gruppemedlems beskæftigelse på grund af strejke, lockout eller anden form for arbejdsstandsning, fortsættes dækningen under arbejdsstandsningen i indtil 6 måneder, under forudsætning af at der fortsat generelt betales præmie for dette tidsrum.

Fortsættelsesforsikring

Udtræder et medlem af gruppelivsordningen uden at indtræde i en anden ordning, er vedkommende inden 2 måneder efter udtrædelsen berettiget til at tegne en fortsættelsesforsikring.

Denne forsikring tegnes til normal præmie for individuel livsforsikring og har derfor kun interesse for personer med dårligt helbred, idet fortsættelsesforsikringen tegnes uden helbredsoplysninger.

Hvad koster gruppelivsforsikringen?

Som ren risikoforsikring uden opsparing er gruppelivsforsikringen billig. Det lave præmieniveau finder i øvrigt sin forklaring i den forenkledede administration, f.eks. samlet præmiebetaling fra gruppeledelsen, og kun én aftale (police).

Præmien for en gruppe beregnes

for et år ad gangen på grundlag af gruppens aldersmæssige sammensætning på beregningstidspunktet. Beregningen kan ikke foretages på basis af gruppens gennemsnitsalder.

Bonus

Gruppelivsforsikringen deltager i bonusfordelingen efter regler, der er godkendt af staten. Man kan ikke udtale sig om kommende bonus, der navnlig er afhængig af den fremtidige dødelighed.

Skatteforhold

a) medlemsbetalt

Gruppelivsforsikringen er skattemæssig en kapitalforsikring. Betales gruppemedlemmet selv præmien, kan den fratrækkes på selvangivelsen under det begrænsede forsikringsfradrag (for tiden kr. 3.000,-). Udbetalingen er fritaget for indkomstskat og særlig afgift.

Skatteforhold

b) arbejdsgiverbetalt

Betales præmien af en virksomhed, kan virksomheden fratække præmien som en driftsudgift, og gruppemedlemmet b beskattes ikke af virksomhedens bidrag, forudsat at visse betingelser er opfyldt. Til gengæld belægges udbetalingen med en afgift til det offentlige på 40%.

For at undgå den tyngende afgift må det anbefales, at man skatteteknisk lader det enkelte gruppemedlem betale præmien, d.v.s. at virksomheden over for skattevæsenet anvender gennemsnitspræmien som en lønindtægt for gruppemedlemmet.

Arveafgift

Den udbetalte gruppelivsforsikringssum er arveafgiftspligtig.

Det arbejdsfri menneske

Af Tage W. Jensen

Hvordan ser det arbejdsfri menneske egentlig ud?

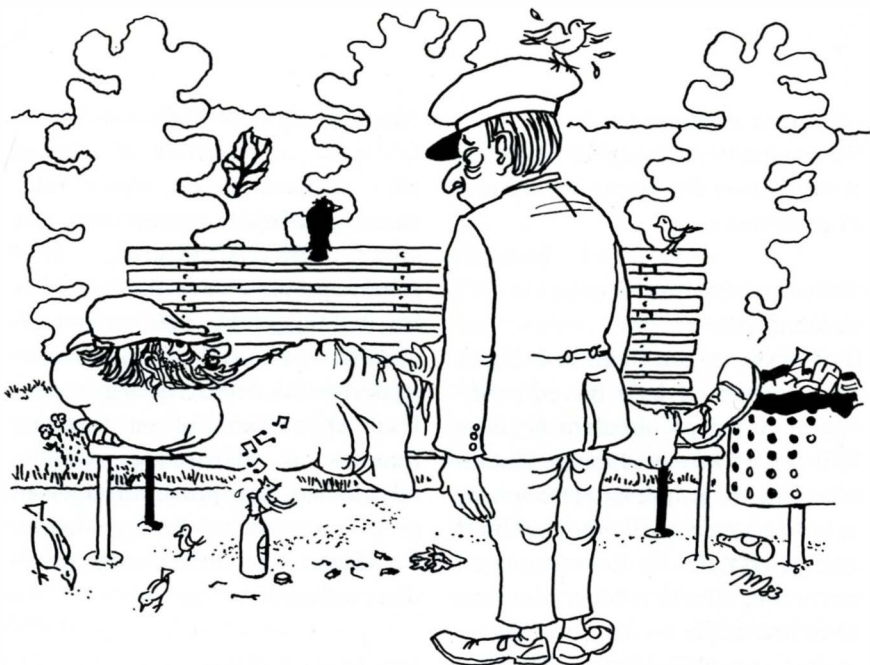
Hvad er et arbejdsfri menneske?

Hvorfor er der arbejdsfri mennesker?

Sidste spørgsmål først – hvorfor er der arbejdsfri mennesker? Svaret er kultur-sociologisk område – for det har noget at gøre med at fremelske sund, menneskelig holdning til en af dette århundredes landvindinger: teknologisk udvikling. En fremelskning, som – desværre – er blevet forsømt.

»Bolden« er i politikeres og åndelige ledes »banehalvdel«, men ingen tør åbenbart »spille« den og dermed vælge imellem rigtig eller forkert holdning til spørgsmålet. Derfor har samfundet kurs imod en situation, hvor automatisering og andre rationaliseringsmetoder skaber mindre behov for menneskets arbejdskraft uden for automatiseringsindustriens og rationaliseringsingeniørernes egne – i sig selv udmærkede – felter.

Spørgsmål 2 – hvad er et arbejdsfri menneske? Han/hun er, som det fremgår ovenfor, produkt af en samfundsudvikling, som ingen har taget realistisk stilling til – hvor utroligt det end lyder. Udviklingen sker nærmest som ulykker! Eller som den store lotterigevinst! Vil nogle sige. I ikke ringe udstrækning overflødiggøres menneskets arbejdskraft allerede nu af robotpræget og lignende teknologi (se f.eks. DLT nr. 1, '83: »Lille – mand, hvad nu?«), men altså uden, at der før værktøjet indføres i det enkelte tilfælde tages stilling til det hele tiden skjulte spørgsmål: Bliver arbejdsmiljø og/eller produkt bedre med den ny teknologi? »Udviklingerne« indføres med andre ord nærmest kritikløst – og vi konstaterer »blot«, at færre mennesker behøves for at holde det, der i daglig



– Om jeg bru'r parken som sovekammer? Nixenbixen! Jeg er ved at omskole mig til det arbejdsfri robotsamfund, hr. parkbetjent.

tale kaldes samfunds»maskineriet«, kørende. Efterhånden som automatiseringen skrider frem, er det et reelt – arbejdskraftbesparende – maskineri, blot og bart, der skal overvåges og vedligeholdes af så få mennesker som teknisk muligt.

Svaret på første spørgsmål går helt tæt på – hvordan ser det arbejdsfri menneske ud?

Signalement af ham/hende er i hovedtrækkende en medborger, der lever af sociale ydelser, d.v.s. den kroner-og-øre erstatning, samfundet yder, når det vrager borgerens menneskelige potentil til fordel for især arbejdskraftbesparende udstyr. Det er den barske virkelighed.

På Danmarks nuværende, forholdsvis tidlige stadium i automatiseringen kan »vragede« medborgeres samfundsstatus på en måde sammenlignes med folkepensionistens: de er ikke-erhvervsaktive mennesker, der skal få en pension til at »slå til«. I sidstnævnte ikke uvæsentlige forhold kan en socialrådgiver, der med sine kolleger

dagligt har fingeren lige på den sociale virkeligheds »puls«, tegne præcist med på signalementet:

– Evnen til at administrere den månedlige ydelse er meget forskellig, indleder socialrådgiveren. Vi har eksempler på, at to mennesker af samme køn og i ensartet alder, familie- og miljøsituation, altså så godt som identiske tilfælde, afviger så meget fra hinanden i det administrative kriterium, at den ene ganske enkelt altid kan få sin pension til at »strække«, selv om ingen vist vil kalde den stor, og kun behøver supplerende hjælp, hvis der indtræffer det, der betegnes som »en social begivenhed« i vedkommendes tilværelse, typisk er alvorlig sygdom og huslejeeksplosion. Hvorimod det andet tilfælde lige så sikkert aldrig kan få det til at »løbe rundt«! Her kunne måske udlevering af bedre gør-det-selv orienterede regler om administration have værdi både for pensionist og samfund.

Dertil kommer pensionistens evne til at administrere sin tid – en svær opgave for ikke så få. Også her

Resultatet

Forhandlingerne mellem finansminister Henning Christophersen og Tjenestemændenes Fællesudvalg (TFU) om fornyelse af lønftaler m.v. med virkning for perioden 1983-85 afsluttedes den 11. februar, og resultatet vil herefter i den kommende tid skulle behandles i de fire centralorganisationers kompetente forsamlinger, hvilket for COI vil sige i hovedbestyrelsen og dernæst ved et ekstraordinært repræsentantskabsmøde den 24. februar 1983 i Folkets Hus i København.

Resultatet kan meget kort resumeres i 4 punkter:

- 1) Skalaløn og tillæg m.v. forhøjes 4 gange i perioden med 1,33 pct. pr. gang,
- 2) Der ydes til samtlige skalatrin et almindeligt pensionsgivende tillæg på i alt 4800 kroner, der fordeler sig på 1.4. og 1.10.83 og 1.4. og 1.10.84 med 1200 kroner hver gang årligt.
- 3) Der afsættes 0,6 pct. af lønsummen til gennemførelse af særlige krav, herunder omklassificeringer. De 0,6 pct. udmøntes med halvdelen henholdsvis 1.4.83 og 1.4.84.
- 4) Der indføres en reguleringsordning, hvorefter offentligt ansatte sikres 2/3 af lønglidningen på det private område, d.v.s. den lønstigning på det private område, som måtte ligge ud over den aftalte lønstigning (4 procent i det første aftaleår) for offentligt ansatte. Reguleringen vil ske en gang i aftaleperioden - den 1. oktober 1984 - med baggrund i lønudviklingen i den private sektor i det første overenskomstår (der ville ikke findes statistisk materiale for et længere tidsrum, medmindre reguleringen skulle ske endnu senere).

Punkterne 1 - 3 indeholder en samlet niveaustigning på 8 pct. af TFUs samlede lønsum, hvilket antagelig er i overkanten af det, der udmøntes i den private sektor, hvilket - om ellers antagelsen er rigtig - vil betyde, at der i resultatet er nedlagt en vis »forhåndsopsugning« af lønglidning i den private sektor.

COIs (og TFUs) formand, Aage Andersen, har om resultatet sagt, at det blev ringere end det, vi forlangte, med bedre end det, finansministeren havde forestillet sig - og sagt med jævne ord er resultatet ikke af en sådan beskaffenhed, at der grund til de høje hurraråb, men det, der var det bedst mulige i situationen. Der kan således siges både negativt og positivt om resultatet, og på positivsiden bør noteres, at vi i den givne situation i forhold til den private sektor i hvert fald ikke blev stillet ringere, og at anvendelsen af faste kronebeløb samt afsættelsen af 0,6 pct. til særlige forhold giver det samlede resultat en profil, der er solidarisk med de lavere og lavest lønnede tjenestemænd, hvilket er helt i overensstemmelse med de intentioner, COIs kompetente forsamlinger har haft.

Endvidere må det noteres som positivt, at det ved aftalen om en reguleringsordning lykkedes at sikre en nogenlunde parallel udvikling med det private område, og ikke mindst på grund af denne ordning, som må anses for at blive af stor betydning både på kort og langt sigt, kunne COIs formand, Aage Andersen, overfor finansministeren tilkendegive, at han over for COIs kompetente organer ville anbefale forhandlingsresultatet til godkendelse.

I gang

Som nævnt i sidste nummer af COI NYT er der blevet nedsat en række undergrupper af vedtægtsudvalget.

Disse grupper er allerede i fuld gang med de specielle opgaver, de har fået udstukket.

Informationsarbejdsgruppen

Arbejdsgruppen, som har til opgave at fremkomme med en udredning om et eventuelt nyt forbunds informationsvirksomhed samt udgivelsen af et fagblad, holdt sit første møde i begyndelsen af februar.

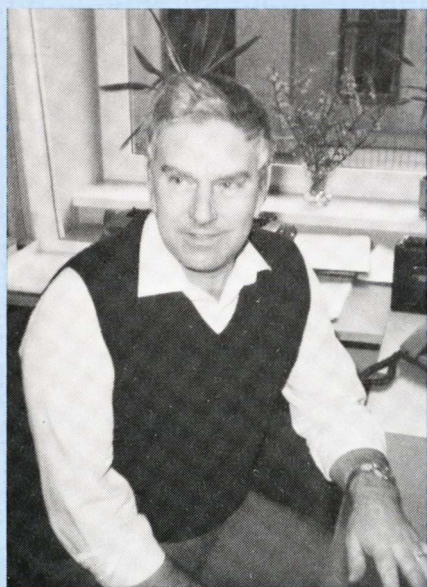
På dette møde blev man enige om at klarlægge det nuværende informationsniveau, samt antallet af fagblade i de tilsluttede organisationer.

Arbejdsgruppen er klar over, at niveauet vil være meget forskelligt afhængig af organisationernes størrelse.

Af hensyn til bearbejdningen af de fremkomne oplysninger blev spørgsmålene udsendt i skemaform.

For informationsvirksomhedens vedkommende ønskede man oplysninger om antallet af tillidsmænd, arten af information til både tillidsmænd og medlemmer, samt omkostningerne herved.

For fagbladenes vedkommende ønskede man oplysning om oplagens størrelse, omkostninger ved fremstillingen, samt prisen på det enkelte eksemplar.



Oplysningsgruppens formand
Ib Bjarndahl.

Oplysningsarbejdsgruppen

COIs arbejdsgruppe vedr. kursus- og oplysningsvirksomhed har holdt det første møde, og med udgangspunkt i strukturudvalgets redegørelse, der nævner en mere systematisk fælles tilrettelæggelse af kursusvirksomhed, har gruppen drøftet forudsætningerne for kursus- og oplysningsvirksomhed i et evt. COI-forbund.

For at finde frem til de behov der er for uddannelse- og kursusvirksomhed, vil gruppen undersøge de tilsluttede or-

ganisationers nuværende aktiviteter på uddannelse- og oplysningsområdet.

I det videre arbejde skal der opstilles et indhold for kursusaktivitet for et COI-forbund, og arbejdet i gruppen skal resultere i en indstilling til vedtægtsudvalget, med modeller der kan benyttes både på kortere og længere sigt.

De oplysninger, arbejdsgruppen nu vil søge tilvejebragt fra organisationerne, skal således danne grundlag for det videre arbejde.

Hovedbestyrelsesmøde

COIs hovedbestyrelse, der består af 23 personer, er sammensat således, at den repræsenterer et bredt udsnit af de tilsluttede organisationer.

Mellem repræsentantskabsmøderne er hovedbestyrelsen centralorganisationens højeste myndighed, og der træffes derfor mange vigtige beslutninger her.

Hovedbestyrelsesmøde afholdes normalt i hvert kvartal, og det seneste møde blev afholdt i slutningen af januar måned.

Et vigtigt punkt på dagsordenen var selvfølgelig de igangværende aftaleforhandlinger, hvor formanden orienterede hovedbestyrelsen om hvor langt man var nået i drøftelserne med finansministeren. Aage Andersen mente, at det endnu var for tidligt at kunne sige noget sikkert om, hvordan det ville gå.

Et centralt punkt i forhandlingerne med ministeren var, om der kunne etableres en eller anden form for regulering af de offentlige ansattes lønninger i den kommende aftaleperiode. Det er, som det tidligere er sagt, meget vigtigt, at der etableres en eller anden ordening, så de offentlige ansatte ikke sækker uhjælpelig bagud, såfremt der sker en lønudvikling i perioden på det private arbejdsmarked.

Formanden oplyste endvidere, at der var nedsat en teknikergruppe, der skulle se på de specielle krav.

På hovedbestyrelsesmødet drøftede man også det afholdte kontaktudvalgs-

møde mellem COI og COII. Der havde på dette møde været enighed om at forstærke samarbejdet de to centralorganisationer imellem. Der var også enighed om at det ville være hensigtsmæssigt at afholde et fælles hovedbestyrelsesmøde, til en drøftelse af det fremtidige samarbejde.

På hovedbestyrelsesmødet blev også drøftet vedtægtsudvalgets arbejde, samt aftaler og klassificeringer der var foretaget siden sidste møde.

Det næste ordinære hovedbestyrelsesmøde er fastsat til den 19. maj 1983.



Aage Andersen.

Indgåelse af aftaler

Et af de væsentligste områder, COI arbejder med, er indgåelse af aftaler. Forinden en aftale kan indgås ligger et stort udredningsarbejde.

Sagen der bliver rejst af et forbund eller en forening fremsendes til COI med begrundelse for forslaget.

COI ser derefter sagen igennem og rejser den derefter overfor finansministeriet. Der bliver derefter ført en række drøftelser med ministeriet, og mange gange er det også nødvendigt at indkalde det pågældende forbund eller forening til at deltage i disse drøftelser.

Når drøftelserne er afsluttet, med et positivt resultat, underskrives der en aftale, og sagen kan så betragtes som afsluttet for COIs vedkomne.

Det er dog ikke altid, at handlingsforløbet går så let som beskrevet her, og det er heller ikke altid, at en aftale kan indgås.

De indgåede aftaler spænder meget vidt, og for at give et indtryk af dette skal nævnes nogle af de sidst indgåede aftaler.:

En biblioteksbetjent på Statsbiblioteket i Århus fra Lr. 4 til 5.

En bademester på Danmarks Højskole for legemsøvelser fra Lr. 4 til 5.

En Portner ved Københavns Tandlægehøjskole fra Lr. 4 til 5.

19 mekaniker under Forsvarskommandoen og værnene fra Lr. 3/4 til 5.

2 mekaniker under Forsvarskommandoen og værnene fra Lr. 5 til 9/10.

Et antal stillinger i Fiskeriministeriets skibe fra Lr. 3 til 9 oprykkes til Lr. 7 til 11, herunder 5 stillinger der nedrykkes ved ledighed.

Ligeledes under Fiskeriministeriet, fiskeri- og havundersøgelser en stilling som laboratoriformand fra Lr. 19 til 20.

Et antal stillinger under fiskerikontrollen fra Lr. 16/20 til 17/21.

Et antal stillinger ved DSB som el/gassvejser fra Lr. 10/17 til 12/20.

Et antal stillinger under Statens Luftfartsvæsen, teleteknisk tjeneste fra Lr. 9/24 til 12/23, her var der også nogle stillinger der skal nedrykkes ved ledighed.

Et antal stillinger ved Post- og Telegrafvæsenet, teledivisionen fra Lr. 9/20 til 8/20, også her stillinger til nedrykning ved ledighed.

Et antal stillinger under særforsorgens statsinstitutioner på Færøerne fra Lr. 5/22 til 8/23.

Et antal politikommissærer og kriminalkommissærer under Justitsministeriet fra Lr. 25 til 28/31.

Et antal stillinger under DSB, Post- og Telegrafvæsenet og Forsvarsministeriet fra Lr. 4 til 5 efter 2 år på slutløn i Lr. 4.

Teknologinævnets arbejdsprogram

Teknologinævnet, som er oprettet som led i teknologiaftalen mellem finansministeriet og de større personaleorganisationer, har på sit 2. møde den 1. december 1982 drøftet nævnets arbejdsprogram for 1983. Nævnet vil gå i gang med følgende opgaver:

- en perspektivplan for den teknologi, der kan ventes indført i statens administration over de næste 10 år. Planen skal omfatte en beskrivelse af de teknologiske muligheder samt et skøn over teknologiens anvendelsesområder og en vurdering af dens væsentligere konsekvenser.
- en undersøgelse af behovet for ændrede aktiviteter på uddannelsesområdet som følge af indførelsen af den nye teknologi i administrationen.

- en vejledning om de retningslinier m.v., der bør følges ved indførelse af ny teknologi i statens institutioner.
- nævnet vil følge de løbende teknologivurderingsprojekter, som har interesse for statsforvaltningen og overveje behovet for iværksættelse af nye projekter.

Teknologinævnet vil endvidere opbygge en løbende informationsvirksomhed om den nye teknologi og om nævnets arbejde. Hensigten er, at viden om teknologien og om dens konsekvenser skal formidles videre til så bred en kreds som muligt.

Nævnets formand og sekretariat har adresse i administrationsdepartementet.

COIs medlemstal

COIs medlemstal er opgjort pr. den 1. januar 1983. Det udviste en stigning på 1389 medlemmer i forhold til 1982, og COI har nu 53.378 medlemmer fordelt på 33 organisationer.

Organisationernes størrelse svinger fra 5 medlemmer i Funktionærforeningen for den Kgl. Mønt til 16.327 medlemmer i Dansk Postforbund.

Ekstra!

COIs hovedbestyrelse blev indkaldt telefonisk til et ekstraordinært møde den 10. februar.

Formålet med mødet var en drøftelse af aftalesituationen, og fandt sted i en pause i drøftelserne med finansministeren.

COIs formand, Aage Andersen, forelagde de muligheder der kunne være for indgåelsen af en aftale, og bad om et forhandlingsmandat til at slutte forhandlingerne inden for de rammer han havde skitseret overfor hovedbestyrelsen.

En enig hovedbestyrelse gav formanden det ønskede mandat, og der var så klar til den afsluttende runde.



COIs hovedbestyrelse.

Statens kantiner

Finansministeriet har i december måned udsendt et cirkulære med ændrede regler for kantinedrift.

Cirkulæret har givet anledning til en del henvendelser til COI, hvor man har peget på forskellige forringelser i forhold til tidligere.

TFU har overfor ministeren peget på nogle ændringer der burde foretages. Nogle af disse er der taget hensyn til, og det er ikke muligt at komme længere for nuværende.

De nye regler træder i kraft den 1. juli 1983.

Nyt fra A-kassen

Overflytning fra FTF-A

Den 1. april overflyttes COI-gruppens medlemmer fra FTF-A. Der regnes med overflytning af ca. 4.800 medlemmer, heraf 77 arbejdsløse og 114 efterlønsmodtagere.

I denne forbindelse forhandles der med Statens Regnskabsdirektorat, og de andre lønudbetalende myndigheder, om opkrævning af medlemskontingentet til arbejdsløsheds-kassen ved løntræk for de medlemmer, der får udbetalt deres løn fra statens lønanvisning. Medlemskontingentet vil blive trukket månedsvis forud.

I forbindelse med overflytningen vil der blive sendt et brev til alle COI medlemmer i FTF-A, hvori der fortælles om hvilke praktiske konsekvenser overflytningen vil få. Arbejdsløse medlemmer og efterlønsmodtagere vil blive informeret særskilt.

Efter overflytningen vil der blive fremsendt et medlemsbevis og arbejdsløsheds-kassens vedtægter til hver enkelt medlem.

Nyt lovforslag fra regeringen

På et tidspunkt hvor bølgerne endnu ikke har lagt sig efter den borgerlige regerings grove indgreb i arbejdsløshedslovgivningen, har den allerede fremsat et nyt lovforslag.

I modsætning til det første, foreslås der ingen ændringer i dagpenge- og efterløns-satser, men der er alene tale om administrative forenklinger.

Lovforslaget er en opfølgning af administrationsdepartementets redegørelse fra 1981 om arbejdsløshedsforsikringens administration.

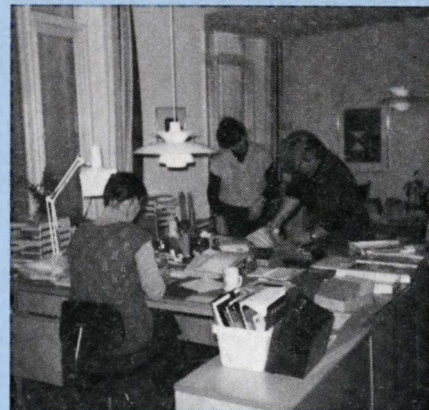
Kontingentrestance

Det foreslås blandt andet, at et medlem fremover ikke skal kunne blive slettet på grund af kontingentrestance, før medlemmet har fået tilsendt en erindringsskrivelse med en betalingsfrist på 3 uger.

Arbejde i efterlønsperioden

For efterlønsmodtagere lægges der op til en afskaffelse af de månedlige efterløns-erklæringer. Fremover skal efterlønsmodtagere kun en gang om året indsende en tro og love-erklæring til arbejdsløsheds-kassen.

Som en følge heraf ændres reglen om, at en efterlønsmodtager ikke må



COIs A-kasse med medarbejderne Lis James, Fia Grue og Inge Künkels.

arbejde mere end 200 timer inden for de sidste 12 måneder, til, at efterlønsmodtagere i efterlønsperioden højst får ret til at arbejde i sammenlagt 200 timer i hvert kalenderår.

Ved overgangen til den foreslåede kalenderårsregel den 1. juli 1983 vil samtlige de arbejdstimer, som efterlønsmodtageren er beskæftiget i hele 1983, blive medregnet under de tilladte 200 timer.

Arbejde ved overgang til efterløn

En væsentlig forudsætning i forbindelse med efterlønnens gennemførelse var, at efterlønsmodtagerne endeligt skulle forlade arbejdsmarkedet i forbindelse med overgangen til efterløn.

For at præcisere dette, foreslås det, at der skal forløbe 5 uger fra overgangen til efterløn, indtil det tilladte arbejde i efterlønsperioden må påbegyndes.

OBS!

Det henstilles, at telefoniske henvendelser til arbejdsløsheds-kassen så vidt muligt sker mellem kl. 10 og 14.

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

Ansvarshavende redaktør:
Aage Andersen.

Oplag: 57.800.

Tryk: Skou & Madsens Eftf. ApS.

kunne retningslinjer nok forbedres. Jeg kommer dog i denne forbindelse til at tænke på en kvindelig klient, der besluttede at starte sin dag kl. 10! Lige som Winston Churchill! Hun har ellers hele livet været vant til at stå tidligt op om morgenen. Nu spiser hun et ganske lidt udvidet »morgen«måltid ved 11-tiden, hvorved hun ikke blot sparer frokosten, men navnlig »reducerer« dagens timeantal! I begyndelsen var det ikke let for hende at ændre sin gamle vane. Nu nyder hun sin ny hverdagsrytme. Selvfølgelig er det kun en detalje – men den viser, hvad den enkelte, ikke-erhvervsaktive, helbredsmæssigt normale medborger selv kan gøre for at indrette sig positivt under nye betingelser. Hertil bør føjes, at evnen til at dyrke individuelle interesser ved selvstudium o.lign. i meget væsentlig grad hører med til det positive billede af det arbejdsfri menneske.

Så vidt socialrådgiveren.

At det er en kultursag understreges, hvis vi ser til England, der i skrivende stund med voksende bekymring noterer 3¼ million arbejdsledige og nu tvinges af udviklingen til at »spille bolden« særdeles realistisk.

I England har kirkekredse således taget fat på opgaven i nært samarbejde med industrisektoren. Under ledelse af en præst, *Geoffrey Johnston*, i Halesowen, Worcestershire, sydvest for Birmingham – udpræget industriområde – tilrettelægges i disse måneder landets første mission med det formål at lære unge mennesker at leve et liv – eventuelt hele livet – på sociale ydelser. 1980ernes lærdomstilbud til britiske teenagere! Morgendagens voksne! Tankevækkende og – foruroligende.

Missionen udarbejder f.eks. lek-

tioner i privatøkonomisk administration også med henblik på de unge menneskers indgåelse af ægteskab samt familieplanlægning – alt baseret på sociale ydelser. Samt lektioner i at »geare« de unge rigtigt til fritids- og gør-det-selv funktioner. Geoffrey Johnston, der virker som præst i selve industrisektoren – svarende til feltpræstens job – siger:

– Vi må se i øjnene, at mange mennesker i dag måske aldrig får et job.

Rene ord for briternes penge!

Og dermed er kirken – traditionelt den åndelige leder over alle andre – inde i billedet af mennesket på vej til automatsamfundet.

Det bringer også denne artikel kompasset rundt til dens udgangspunkt: Det virkelighedsnære svar, vi søger, må først og fremmest politikere give i stedet for deres strøm af udtryk for, at alle det moderne demokratis samfundsproblemer kan løses på en regnemaskine af en professor i økonomi.

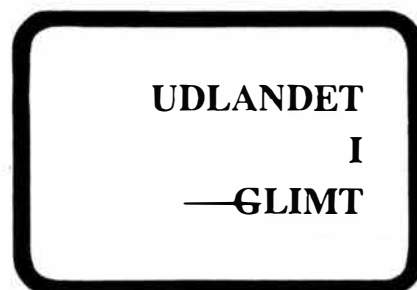
Men også folkekirke og industri kunne tage initiativ til missioner, der er »gearet« til det arbejdsfri menneske. Hvis – det fundamentale, stadig ubesvarede og absolut afgørende HVIS – befolkningen overhovedet ønsker det maksimalt automatiserede samfund? Det samfund, der i voksende omfang vrager menneskets karakterudviklende vuggegaver og dermed vrager det *kvalitetsorienterede* – det vil i denne sammenhæng sige teknologivurderende – samfund til fordel for automatsamfundets stadig mere problematiske rationaliseringsmål: flere arbejdsfri mennesker.

Det kvalitetsorienterede samfund sætter altid mennesket i centrum navnlig ved selektiv anvendelse af ethvert værktøj – manuelt, automatisk, herunder data- og ro-

botteknologi, samt metoder – til fremme af miljø- og/eller produkt-kvalitet. Aldrig forringelse af miljø eller produkt.

Er stillingtagen til dette afgørende HVIS, hvor vægten indlysende skal ligge på livskvalitet, egentlig svær?

I fem ord: Ønsker vi automatsamfundet eller kvalitetssamfundet?



● ENGLAND's statsbaners (BR) avancerede højhastighedspassagertog med krængningsteknik (APT) – meget omtalt og længe i udvikling – er blevet opgivet. Det kom således aldrig i almindelig rutefart. Ikke helt overraskende for denne rubriks læsere er årsagen til APT-togets forkastelse ifølge BR: »Der er seriøs grund til at betvivle, at krængningsteknologien reelt løser passagerkomfortproblemet i kurver«. Lidt teknologivurdering i praksis.

Så nu kan BR-rejsende slippe med ubetydelige svimmelhedsanfald, hvis de kommer til at tænke på udgifterne til projektet.

● JAPAN's Seikan-tunnel, 23 km boret under havbund, er togklar 1986 ... 40 år efter første beregninger.

Det var ikke til at beregne.

Beregning af ATP-bidrag

12

ATP-bidragets størrelse fra 1. januar 1982

Beskæftigelses omfang	Lønmodtagerens andel kr.	Arbejdsgiverens andel kr.	Bidrag i alt kr.
Månedslønnede (Arbejdstimer pr. måned)			
Mindst 130	32,40	64,80	97,20
Under 130 – men mindst 86 2/3 ...	21,60	43,20	64,80
Under 86 2/3 – men mindst 43 1/3	10,80	21,60	32,40
Under 43 1/3	0	0	0
Ugelønnede (Arbejdstimer pr. uge)			
Mindst 30	8,10	16,20	24,30
Under 30 – men mindst 20	5,40	10,80	16,20
Under 20 – men mindst 10	2,70	5,40	8,10
Under 10	0	0	0
Løsarbejdere			
Pr. time	0,20	0,40	0,60

DSB-pensionister og kursuscenter KNUDSHOVED

Det tidligere ferie hjem KNUDSHOVED er nu i fuldt omfang taget i brug til kursusaktiviteter ved DSB.

Ferieophold for ansatte og pensionister, som de fandt sted for nogle år siden, er der foreløbig ingen planer om at genoptage, men det er besluttet, at tilbyde pensionerede DSB-medarbejdere mulighed for *hele året rundt* at benytte eventuel ledig værelseskapacitet til et ferieophold.

Prisen pr. døgn og pr. person for et sådant ophold vil være den, som DSB selv betaler for et kursusdøgn. Opholdsperioden vil være fra mandag til fredag.

Evt. ønske om ophold skal rettes til kursuscentret enten pr. brev eller telefon. Den generelle regel vil

være, at kursuscentret en måned før den bestilte periode tager stilling til, om bestillingen kan imødekommes, hvorefter svar afgives.

En særlig regel for tilsagn vil være gældende for bestillinger vedrørende månederne juni – august, i hvilken periode kursuscentret i øvrigt vil være lukket i 4 uger af hensyn til personalets ferieafvikling.

I begyndelsen af april måned vil svar blive givet på de henvendelser, som foreligger den 1.4., og alle henvendelser modtaget denne dato betragtes indgået samtidig.

I sommeren 1983 er kursusaktiviteterne af et sådant omfang, at det allerede nu kan siges, at der kun er mulighed for et ferieophold i *ugerne 25, 26 og 27.*

I de nævnte uger fra mandag formiddag til fredag efter frokost.

Prisen for et ophold med fuld forplejning vil pr. døgn pr. person være 250 kr. incl. moms. Benyttes dobbeltværelse, vil der være en mindre prisreduktion.

Skulle foranstående have givet pensionerede DSB-medarbejdere interesse for et ferieophold, ret da henvendelse til kursuscentret.

Adressen er:

DSB kursuscenter Knudshoved
Fyrvej 1, 5800 Nyborg.

Kursuscentrets telefonnummer er: (09) 31 72 56 og kontortiden mandag – fredag kl. 12–16.

Legatuddeling

Maskinbestyrer Rambusch & Hustru's legat

I april måned 1983 vil der kunne uddeles legatportioner blandt maskinpersonale, lokomotivførere, lokomotivfyrbødere, vognopsynsmænd, håndværkere og depotbetjente m.fl. med lokomotivtjeneste ved DSB på Sjælland, Falster og Lolland og ved nuværende og tidligere privatbaner indenfor dette område.

Fortrinsberettigede er ansatte, som efter 10 års tjeneste er afskedit på grund af svagelighed eller anden dem utilregnelige årsag og ikke har opnået højeste pension eller på anden måde erhvervet sig økonomisk betryggende forhold. Det samme gælder sådanne enker.

Ansøgning om tildeling må *inden den 1. april 1983* indsendes til DSB, velfærdskontoret, Sølvgade 38, 1307 København K, hvorfra ansøgningsblanket kan fås tilsendt (telefon: 01-14 04 00, lokal 2824).

Vkt

Kanal-tunnelen

Af C. E. Andersen

Tunnelen under Kanalen mellem England og Frankrig, der nu ofte kaldes »The Chunnel«, skal laves som en boret tunnel, eller mere korrekt udtrykt, som en en udførset tunnel. Den skal fremføres noget under havbunden, overalt gennem kalkbjergarter, som er vandtætte, bæredygtige og faste, men ikke særlig hårde og derfor lette at fræse i.

Dens længde, regnet mellem tunnelmundingerne i England og Frankrig, bliver 53 km. Distancen mellem terminalstationerne bliver 60 km.

I 1972 var man blevet enige om alle detaljerne angående det definitive projekt. 1974 var man nået så vidt med planlægningen, at man kunne påbegynde arbejde på stedet ved hjælp af roterende fræsemaskiner. Man nåede et par kilometer frem både på den engelske og franske side. Men så blev arbejdet standset, fordi en ny engelsk regering ønskede flere undersøgelser af projektet. Inden udgangen af 1975 blev planen opgivet.

De nye planer

Men studierne blev fortsat. I 1981 publicerede den engelske og den franske regering i fællesskab en rapport om et revideret projekt. Det er afvigende fra 1972-projektet ved at være et spareprojekt.

Ifølge den første plan skulle der udføres to trafiktunneler med 7 m diameter, hver for et jernbanespor, og mellem dem i lidt lavere niveau en tunnel med mindre diameter af hensyn til dræning og med diverse hjælpeanlæg. Alle tunnelerne skulle forbindes ved tværtunneler.

Ifølge den sidste plan skal der kun laves en enkelt trafiktunnel. Dog skal alt afpasses efter, at den på et senere tidspunkt kan suppleres med én til. Desuden skal tun-

nelens diameter reduceres fra 7 til 6 m. Derved reduceres tværprofilet så meget, at der kan spares klækkeligt. Borede tunnelers pris er nemlig omtrent proportional med tværskæret, hvorimod sænketunnelers pris forholder sig omtrent som deres omkreds.

Det nye projekt er altså dårligere end det oprindelige. Men tunnelen kan dog benyttes af togmateriel af UIC-standard; ja, vognene kan endda være lidt højere.

Togmateriel af UIC-standard kan ikke køre på de engelske jernbaner, så de rejsende til og fra London må foretage togskitte i det engelske terminalanlæg.

Tidligere var det planen, at der samtidig med tunnelen skulle bygges en ny bane fra tunnelen til det vestlige London efter UIC-standard, så f.eks. TGV-togene kunne køre helt igennem. Men det kan altså ikke ske foreløbig. Derimod kan nye specialtog, der er konstrueret mest efter engelsk standard, køre i England og igennem tunnelen.

Reduktionen af omkostningerne var fundamentalt vigtig for, at projektet kunne komme igang igen.

For øjeblikket er situationen den, at den franske regering ønsker at sætte projekterne i skred hurtigst muligt, hvorimod den engelske regering ikke vil eller ikke kan afse de fornødne penge i den for tiden vanskelige situation.

Byggepriser

Det er såre interessant, at de engelske og franske myndigheder nu regner med, at en enkelt tunnel med blot ét jernbanespor kan blive fyldestgørende indtil videre, og at tunnelplanen derved kan etableres for omkostninger, der ikke kan synes at være utopiske for de store lande. Kanaltunnelen kan i hvert fald realiseres langt billigere end

Storebæltsbroen, skønt tunnelen bliver omkring fem gange så lang som broen.

Prisen er beregnet til 5621 mill. francs for selve tunnelen + 399 mill. fr. for de tilsluttende anlæg på land i Frankrig + 656 mill. fr. for landanlæggene i England. Disse tal er baseret på prisniveauet i 1979. I disse beregninger er der vistnok ikke taget hensyn til renter i byggeperioden.

Hvis man omregner en franc til 1,25 kr., koster selve tunnelanlægget 7000 mill. kr. Det svarer til 132 mill. kr. pr. km.

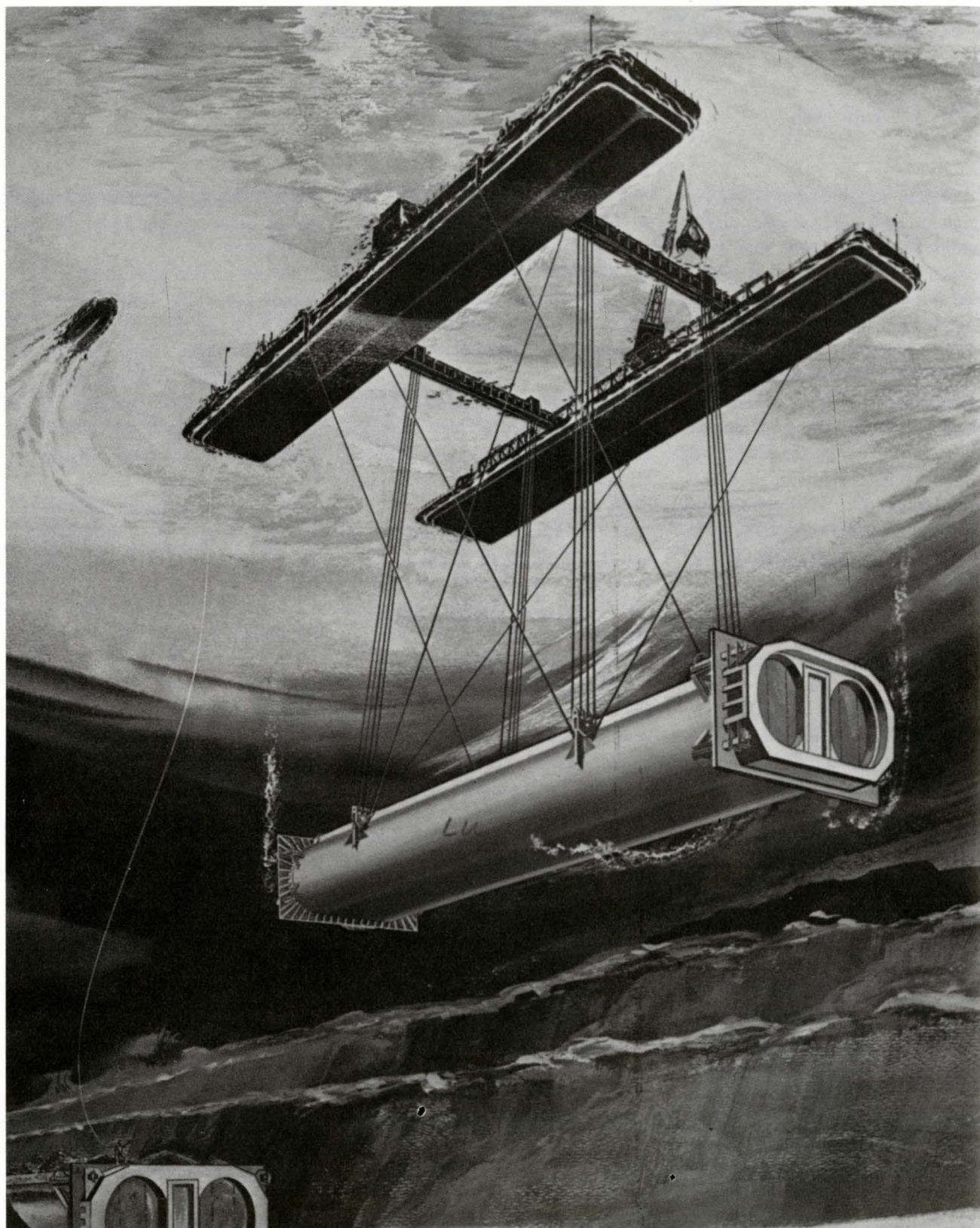
Er det så mere end, hvad tunneler under Storebælt og Samsøbælt vil koste pr. km?

De priser, som 1970-72 Storebæltskommissionen kom frem til for tunnelerne under Storebælt af stål var 100-120 mill. kr. pr. km. Tallet refererer til prisniveauet, da kommissionen arbejdede.

De danske tunneler skal være sænketunneler, og de skal have to spor i modsætning til tunnelen under Kanalen. Sænketunnelers pris varierer kun lidt med tværprofilet. En sænketunnel for 2 spor koster kun 20-25% mere end en enkeltsporet sænketunnel.

Den engelsk-franske tunnel skal udføres gennem kalkbjergarter fra slutningen af kridttiden. En tilsvarende tunnel under Storebælt skal delvis føres gennem lignende bjergarter (og i øvrigt gennem tertiære bjergarter og moræne). Den skal nemlig fremføres dybt under bunden af den dybe Østre Rende.

Der er nemlig ca. 20 m postglaciale sedimenter under renden, som øjensynlig en gang har været endnu dybere og derefter er blevet opfyldt igen helt til det nuværende havniveau og senere atter nederoderet til den nuværende dybde, men ikke til dens oprindelige dybde.



San Francisco bykomplekset har nu næsten lige så mange indbyggere som Danmark. De fordeler sig omtrent ligeligt på områderne vest og øst for San Franciscobugten, The Bay. Byområderne sammenknyttes effektivt af et avanceret S-banesystem, hvis centrale del er en 6 km lang banetunnel under bugten.

Den er fremstillet som et dobbeltrør af 100 m lange sektioner af skibsstålplader med indvendig foring af beton. De er nedsænket i en forud gravet grøft i havbunden og derpå overdækket af sten og sand.

Her igennem afvikles der med helautomatiske tog en vældig passagertrafik. Uden dette kollektive transportsystem ville det have været nødvendigt at bygge en ekstra bro langs den bestående kæmpebro over bugten og magen til den. Den ville have kostet mange gange så meget som tunnelbanen og togene. Og biltrafikken på dobbelbroerne ville have kostet umådelig meget mere end togtrafik gennem tunnelen og medført enormt trafikbesvær og tidsspilde både for turene via bugten og de tilsluttede vejstrækninger i det udstrakte byområde.

En tunnel under Samsøbælt kan formodentlig i størstedelen af sin længde udfræses gennem Kertemindemergel. Den er sikkert ikke så vanskeligt at fræse i som kalksten. Derfor kan fræsemaskiner antagelig arbejde hurtigere her, dvs. udfræse en tunnel for tilsvarende mindre omkostninger pr. km.

Disse liniers forf. skrev i »Ingeniørens Ugeblad« 1970, nr. 16, s. 40-44 en artikel: »Kan ensporet tunnel under Kattegat for bilførende tog betales på ét år?«

Men selv på nuværende tidspunkt har man stadig utilstrækkeligt kendskab til bjergarterne i forskellige dybder forskellige steder under Bæltforvandet. Så det er umuligt at sige, om borede tunneler under Storebælt og Kattegat kan laves billigere end sænkerørstunneler.

I den sammenhæng er det værd at holde for øje, at sænketunneler sikkert kan skabe væsentlig større beskæftigelse. Der kan endda overvejende blive beskæftigelse til skibsværfterne, såfremt tunnelrørene udføres af stålplader ligesom mange amerikanske vej-tunneler og banetunnelen under San Francisco-bugten.

Storebæltskommissionens pris-

beregninger viste, at sådanne tunneler udført efter »amerikansk system« ikke koster mere end tunneler af beton, dvs. »europæisk system«, Christiani & Nielsen-systemet.

Tunnelpriser i Danmark

Det er a priori problematisk, om Danmarks øst-vest-trafik kan udvikles tilfredsstillende med *ensporede* fræsede tunneler Sjælland og Fyn og Sjælland og Jylland med tilsammen ca. 35 km længde. (NB: Borede tunneler må principielt blive noget længere end tilsvarende sænketunneler).

Hvis der skal fræses to tunneler i begge ruter, må den samlede tunnellængde blive større end for Kanal-tunnelen eller tunnelen mellem Japans to største øer. Så vil forholdet mellem omkostningerne for fræsetunnelerne og sænketunnelerne ændres til fordel for de sidste.

I den nyeste rapport om engelsk-franske trafikprojekter er der angivet priser for både fræsede tunneler og sænketunneler samt broforbindelser. Sænketunnelen skal være næsten fire gange så bred som fræsetunnelen. Men den vil koste seks gange så meget, nemlig 35 milliarder francs.

Togdrift og kapacitet af ensporede tunneler

For tunnelen mellem England og Frankrig regner man med, at togene ved moderne sikkerhedsteknik kan køre så tæt som svarende til 3 minutters tidsafstand.

Hvis der køres med 5 minutters afstand, kan der afsendes 10 tog i løbet af 45 minutter (tiden mellem det første og sidste tog i en gruppe). Køretiden mellem terminalerne bliver 35 minutter. Nogen tid efter, at sidste tog i en gruppe er nået frem, kan der sendes en gruppe tog modsat vej osv. I løbet af en 3 timers periode kan der sendes 10 tog i hver retning gennem tunnelen.

De personbiltransporterende tog skal bestå af 30 lange vogne med to etager og desuden 4 indkørsels/udkørselsvogne. Et sådant 800 m langt tog skal trækkes af et enkelt 6-akslet elektrisk lokomotiv. Disse togs kapacitet bliver ca. 280 biler. De kan overføre ca. 5600 biler i begge retninger tilsammen i løbet af en tre timers periode.

Til sammenligning kan Storebæltsbilfærgerne gennemsnitlig befordre ca. 280 personbiler. Der sejler normalt 4 færges med 2½ times omløbstid; de kan i den tid overføre godt 2200 biler. I løbet af 3

Storebæltskommissionen 1970-72 lod nogle af de førende danske ingeniør- og entreprenørfirmaer udarbejde og prisberegne to projekter til tunneler under Storebæltets Østre og Vestre Rende. De skulle tjene samme trafikale formål, nemlig kørsel med almindelige gods- og persontog og tillige tog til fordring af biler og disses chauffører og øvrige passagerer. Derfor måtte de blive omtrent ens. Men til trods for, at begge skulle være sænkerørstunneler, skulle byggemetoden være højst forskellig. I det ene projekt, som var udarbejdet af Christiani & Nielsen, skulle rørene være af jernbeton, ligesom det var tilfældet med de tunneler, Christiani & Nielsen havde udført flere steder i Europa, bl.a. Limfjordstunnelen. I det andet projekt, som var udarbejdet af Kampsax, Højgaard & Schultz, Monnberg & Thorsen, skulle rørene være af stål, dog foret indvendig med et tykt lag beton bl.a. for at få så stor vægt, at røret kunne blive på bunden. De nyere vej-tunneler, der er bygget i USA, er bygget på den måde. Det samme gælder den lange tunnel for bybanetog, der er under San Francisco bugten, som blev nødvendig, da trafikken på den store bro brød helt sammen.

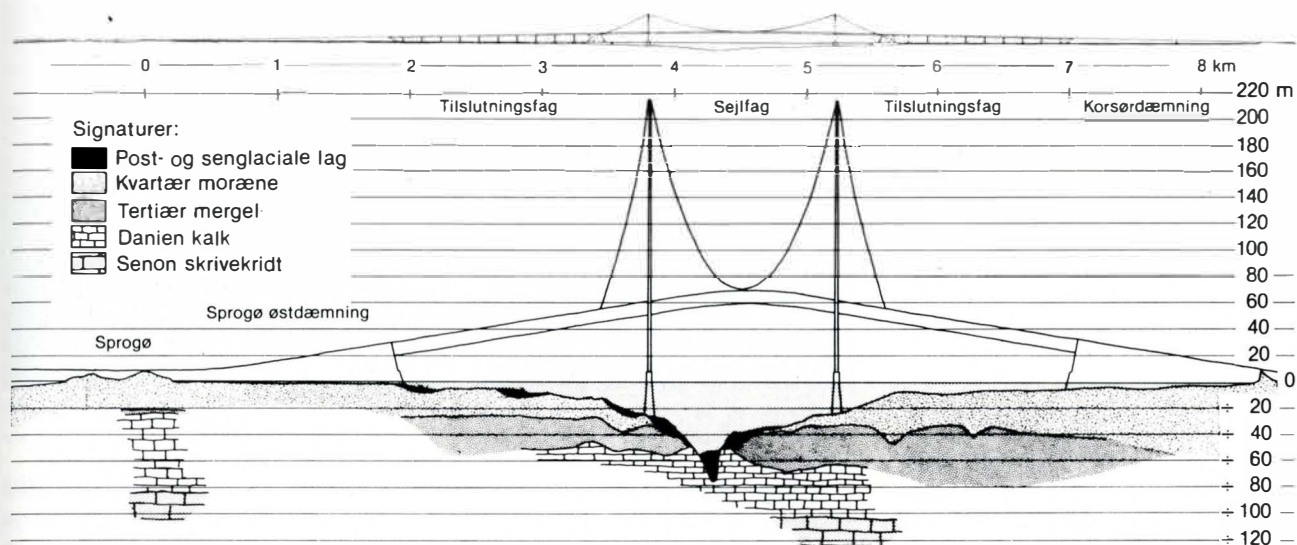
De to tunnelprojekter, som i kommissionsrapporten betegnedes hhv. »efter europæisk og amerikansk system«, viste sig at ville koste omtrent lige meget, nemlig (efter 1970-71 prisniveauet) ca. 1500 mill. kr. for begge tunneler tilsammen, omtrent lige meget for strækningerne Østre Rende og Vestre Rende.

Såfremt der lægges stor vægt på, at bygningen af Storebæltstrafikanlæggene, skal afhjælpe arbejdsløsheden, er der grund til at pointere, at rørtunneler kan give større beskæftigelse pr. million end borede tunneler. Ståltunneler kan give stor beskæftigelse på skibsværfter, idet størstedelen af totaludgifterne vil gå til fremstillingen af rørene, som er svejsekonstruktioner netop af skibspladestål. Det kan endda blive til et langvarigt kontinuert arbejde, en roligt forløbende produktion, så værfterne kan fortsætte virksomheden regelmæssigt.



Sænketunnelen bliver i USA næsten altid fremstillet på skibsværfter som svejsekonstruktioner af skibsplader. De søsættes som skibe. Indvendig bliver de foret af beton for at opnå den nødvendige vægt. Udvendig holdes de beskyttet mod rust ved elektrisk strøm (kathodisk rustbeskyttelse).

De her viste tunnelrør skal indgå i en motorvej med fire kørebaner under indsejlingen til Mobile i det sydlige USA.



timer kan de overføre ca. 2700 biler.

Dette illustrerer, at en ensporet jernbanetunnel for biltransporterende tog kan afvikle dobbelt så mange biltransporter, som Storebælts-bilfærgefarten kan klare.

Når en enkeltsporet tunnel kan få kapacitet nok til at afvikle hele trafikken mellem England og Kontinentet, kan man måske mene, at tunnelerne under Storebælt og Samsøbælt kan nøjes med en enkelt spor hver.

Men det er ikke alene et kvantitativt anliggende, altså et kapacitetsspørgsmål. Trafikken skal også kunne klares kvalitativt tilfredsstillende. Kanaltunnelen skal befares af tog, som kører i grupper, skiftevis i den ene og den anden retning. Det medfører, at der kan blive lange ventetider for bilisterne, omend ikke hvis de kører efter en bestemt gruppeafgangstid. Ind imellem kan bilisterne risikere at skulle vente indtil 2¼ time.

Under danske forhold, selv med tilsvarende drift, kan det dog ikke gå helt så galt, fordi tunnelforbindelser under Kattegat og især under Storebælt vil blive kortere end under Kanalen. Men en ensporet tun-

nel tillader ikke, at mange tog kører tæt og i lige korte tidsafstande hele tiden.

Alternative projekter

De nye engelsk-franske undersøgelser af mulighederne for at klare trafikken via Kanalen omfatter også broer. Der er udarbejdet to sæt projekter for en vejtrafik-hængebro. Det ene er udarbejdet af Freeman, Fox & Partners, det renommerede firma som har projekteret de store engelske hængebroer. De nyeste beregninger har vist, at en vejhængebro over Kanalen med 4 vognbaner vil koste ca. 25 mia. francs. Det er efter prisniveauet for 1981. En brovariant, der også har et jernbanespor, vil koste noget mere. En variant med et ekstra jernbanespor vil blive endnu dyrere.

Derfor anses broprojekterne for at være helt urealistiske og uden interesse – især på baggrund af, at en fræset tunnel for samme formål og med tilstrækkelig kapacitet kan tilvejebringes for blot en femtedel så store investeringer, og endda udføres i løbet af blot få år – og derfor uden store rentetilskrivninger i byggeperioden.

Englænderne og franskmændene

Profil af Storebælt visende dybdeforholdene og de geologiske lag nærmest under bunden. Længderne er vist i en anden målestok end højderne, så Østre Rende fremtræder i V-form, skønt den har fladere skråninger end en moderne motorvej.

Profillet gælder for linien for den påtænkte Storebæltsbro. Største dybde er her ca. 58 m. Men Østre Rende har været dybere her næsten 80 m. Der er ca. 20 m sedimenter fra tiden efter istiden. På dalens sider er der stedvis sådanne sedimenter helt op til omkring den nuværende vandoverflade. Det vidner om, at den dybt nederoderede dal er blevet fyldt helt op og siden atter nederoderet til dens nuværende dybde.

En sænkerørstunnel er let under vand og kan derfor godt placeres på blød og vandgennemtrængt bund. En boret tunnel skal uanset linieføringen føres ned dybt under de recente sedimentopfyldninger, i den viste linie til næsten ÷ 100 m for skinnehøjde. Følgelig må stigestrækningerne være meget lange, vel omkring halvanden gang så lange som en sænketunnels stigestrækninger. En boret tunnel under Østre Rende kan derfor først føres op til landoverfladen en anseelig distance ind på Sjælland. Ved sammenligning af kilometerpriserne på borede tunneler og sænketunneler i samme linie må det tages i betragtning, at tunneldistancerne er ulige lange.

er øjensynlig ikke så optaget af broplanerne, som mange danskere nu er blevet det.

I England og Frankrig holdt man sig til boretunnelprojekter. Det er i

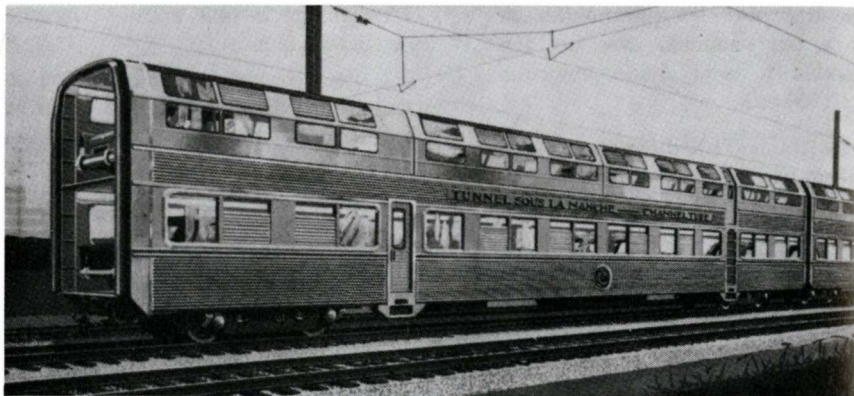
Biltogene til trafikken under Kanalen mellem England og Frankrig, 53 km tunnelstrækning, 60 km mellem terminalerne, 35 min. køretid.

Ifølge 1972-planen skulle der bruges tog bestående af 30 lange biltransportvogne og 4 indludningsvogne (udført af rustfrit stål), alle med to etager, samt et enkelt 6-akslet elektrisk lokomotiv, hvis ydeevne formentlig kan blive 6000–8000 kW. Et sådant tog kan tage 250–300 personbiler. Det svarer til Storebæltsbilfærgernes gennemsnitlige kapacitet. Lastbilerne skal befordres af andre tog med kun én etage, ligeledes lukkede. Terminalanlæggene skal have perroner i skiftevis to niveauer. Så kan personbiltog ekspederes fra begge sider, endda samtidig. For øvrigt kan det både tømmes og fyldes samtidig, i endog begge toghalvdele.

Lignende tog vil kunne køre de godt 20 km mellem Korsør og Nyborg på ca. 15 minutter. Hvis lokomotivet i denne tid bruger i gennemsnit 4000 kW, bliver strømforsbruget pr. tur omkring 1000 kWh. Når toget er fyldt, svarer det til knap 4 kWh pr. bil. Det må koste omkring 2 kr.

Hvis personbilen skulle køre den tilsvarende tur ad en bro, ville benzinforsbruget blive ca. 2 liter, som koster omkring 12 kr., hvoraf størstedelen skal betales til udlandet, dvs. i fremmed valuta.

Man får uvilkårligt den tanke, at det måske kan blive nationaløkonomisk fordelagtigt at lade bilerne køre med biltogene helt fra Københavns-egnen til Fredericia-egnen,



frem for at de kun skal køre fra Korsør til Nyborg gennem en tunnel (eller over en bro).

Dette må også være fordelagtigt for bilstjerne, idet totaludgifterne ifølge FDM nu er omkring 2 kr. pr. kørt km.

To biltog kan på en dag køre lige så mange

hvert fald det billigste, især efter at man har fundet ud af, at tunnelen kun behøver at have et enkeltspor.

Japans rekordtunnel

Til sammenligning med den 53 km lange tunnelforbindelse under Kanalen mellem England og Frankrig skal der her nævnes lidt om den 54 km lange tunnel under Seikanstrædet mellem Japans to største

ture mellem København og Fredericia, som en færge kan sejle mellem Halsskov og Knudshoved.

Et biltog kan køre tre dobbeltture mellem Kalundborg og Aarhus på den tid, en færge sejler en enkelt dobbelttur mellem de samme byer.

øer, Honshu og Hokkaido.

Det er en boret tunnel med 9,6 m diameter og plads til to jernbanespor; desuden er der en servicetunnel med ca. halvt så stor diameter. Arbejdet blev påbegyndt for 12 år siden. Servicetunnelen bliver gennemboet i begyndelsen af 1983.*). Trafiktunnelen mangler endnu et

*) P. S.: Den gennembrydende sprængning blev foretaget d. 26. januar.



par km og ventes først gennembo-
ret i 1984. Den skal tages i brug i
1986. Arbejdet har været meget
vanskeligt. Boringen skrider kun 3
m frem pr. døgn; fra begge sider
bliver det til 6 m.

Det beror på, at bjergarterne er
meget forskellige, lige fra hårde
krystallinske sten til vulkansk aske.
Derfor har det været nødvendigt at
bruge mange forskellige tunneller-
ingsmetoder lige fra sprængninger
til slibe-fræsemetoder.

Egnen har været og er stadig me-
get hærgnet af jordskælv. I forkast-
nings glidefladezonerne gennem-
presses der mange steder vand med
op til 25 atm. tryk, idet tunnelen
ligger indtil 250 m under havover-
fladen. Det har voldt meget store
vanskeligheder. Det er klaret ved
indpressering af flydende cement
forud for det egentlige tunnelarbej-
de. Men det har været vanskeligt,
tidkrævende og dyrt.

Derfor er byggeprisen blevet me-

get stor. Der regnes nu med, at to-
talemkostningerne kommer til at
andrage 531 mia. yen.

Med dagens kurs for yen, 3,61
øre, bliver det til 19,2 mia. danske
kr. Det betyder, at gennemsnitspri-
sen pr. km beløber sig til omkring
350 mill. kr.

Tredobbelt fræsetunnel under hele Storebælt

Som et sidestykke til den en-
gelsk-franske og den japanske tun-
nelplan kan nævnes, at lektor Eiken
har foreslået en lignende storslået
tunnelplan for Storebælt, publice-
ret 1977. Den går ud på at lave en
fræsetunnel helt fra Sjælland til
Fyn. Tunnellængden skal være 20
km mellem kysterne og 23 km mel-
lem terminalerne. På Sprogø skal
der laves arbejdsskakter og venti-
lationsskakter. Tunnelen skal tjene
både biltrafik og togtrafik. Den skal
udføres som tre separate tunneler,
de to for biltrafik, hver med to

vognbaner, og den tredje for jern-
banetraffic for to spor, altså ialt 69
km tunneler. Hvert af de tre tunne-
ler får nogenlunde lige så stort
tværprofil som den japanske tun-
nel, altså langt større end den en-
gelsk-franske tunnel, som kun di-
mensioneres for et enkelt jernbane-
spor, endda ikke særlig høje og bre-
de tog.

Tunnelens laveste parti bliver
under Østre Rende, hvor den
fremføres i omkring 80 m gulvdyb-
de, under havbunden. Den skal da
her føres gennem de postglaciale og
derfor ikke iskompaktere og slet
sammenhængende sedimente.

Det er under bunden gørligt at
komme igennem ved forud at ce-
mentere bjergarten ved inssprøjt-
ning af letflydende cement, omtrent
som japanerne har gjort det. Men i
bedste fald bliver det tidkrævende
og dyrt.

PERSONALIA

Forfremmet til lokomotivfører k (19. lrm.) pr. 1.2.1983 efter ansøgning

Lokomotivfører (17. lrm.)
L. Willumsgaard, mdt Es i mdt Es
N. B. Kristensen, mdt Gb i mdt Gb

Forfremmet til lokomotivfører (18. lrm.) pr. 1.2.1983

Lokomotivfører (17. lrm.)
N. E. Jensen, mdt Ab i mdt Ab
H. R. L. Jørgensen, mdt Hg i mdt Hg

Forfremmet til elektrofører ks (16. lrm.) pr. 1.2.1983 efter ansøgning

Elektrofører (13. lrm.)
K. V. Clausen, mdt Kh i mdt Kh
V. F. Jensen, mdt Kh i mdt Kh
P. E. Rasmussen, mdt Kh i mdt Kh
K. Vigsø, mdt Kh i mdt Kh
B. O. Christensen, mdt Kh i mdt Kh

Forfremmet til lokomotivfører (17. lrm.) pr. 1.2.1983 efter ansøgning

Lokomotivassistent (10. lrm.)
E. B. Petersen, mdt Fa i mdt Fa

J. A. Sørensen, mdt Næ i mdt Næ
Jørgen Jørgensen, mdt Gb i mdt Gb
S. T. Høyer, mdt Gb i mdt Kø
P. Petersen, mdt Hg i mdt Kø
S. E. Larsen, mdt Kø i mdt Kø
F. Thybo, mdt Ng i mdt Fa
Lokomotivassistent (9. lrm.)
K. Larsen, mdt Ab i mdt Ab
T. J. Soelberg, mdt Ar i mdt Ab
B. J. Larsen, mdt Ab i mdt Ab
R. Y. L. Larsen, mdt Kh i mdt Str
J. A. Pedersen, mdt Ar i mdt Ar
K. H. Paulsen, mdt Ar i mdt Ar
B. C. Naver, mdt Fa i mdt Pa
F. Bunk, mdt Str i mdt Str
A. R. Knudsen, mdt Str i mdt Str

Forfremmet til lokomotivassistent (10. lrm.) Lokomotivassistent (9. lrm.)

O. Ø. Boldsen, mdt Hg i mdt Hg

Forflyttet 1.2.1983 efter ansøgning

Lokomotivfører (17. lrm.)
P. Remmer, mdt Fa til mdt Gb
H. O. R. Rasmussen, mdt Fa til mdt Ng
J. O. Jespersen, mdt Fa til mdt Gb
B. Jensen, mdt Fa til mdt Ar
J. Rasmussen, mdt Næ til mdt Rf

B. R. A. Rasmussen, mdt Næ til mdt Rf
Lokomotivassistent (10. lrm.)
T. Larsen, mdt Gb til mdt Kh
Lokomotivassistent (9. lrm.)
O. E. Jensen, mdt Gb til mdt Næ
R. P. Belling, mdt Gb til mdt Rf
Jan Hansen, mdt Gb til mdt Kh
F. T. Nemler, mdt Kh til mdt Hg
J. P. Ohmeyer, mdt Kh til mdt Ar
B. H. Jensen, mdt Kh til mdt Kb
Lokomotivassistent p (9. lrm.)
J. J. M. Pedersen, mdt Ar til mdt Str
B. L. Andersen, mdt Ar til mdt Str
S. K. Axelsen, mdt Kh til mdt Hg
P. V. Bæk, mdt Kh til mdt Hg

Forflyttet 1.3.1983 efter ansøgning

Lokomotivassistent (9. lrm.)
J. H. Christensen, mdt Fa til mdt Pa

Navneændring

Lokomotivfører (17. lrm.)
K. H. Petersen, mdt Fa til K. Hanghøj

Afskediget pr. 30.4.1983 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (18. lrm.)
O. Christoffersen, mdt Gb
Lokomotivfører (17. lrm.)

G. J. Jørgensen, mdt Gb
Lokomotivfører (15. Irm.)
E. Ø. Nielsen, mdt Ar
Lokomotivassistent (10. Irm.)
A. Cleemann, mdt Fh

Ansæt som lokomotivassistent (9. Irm.) pr. 1.2.1983

Lokomotivassistent p (9. Irm.)
L. E. Christiansen, mdt Ab i mdt Ab
H. Damgaard Madsen, mdt Ar i mdt Ar
K. F. Hansen, mdt Ar i mdt Ar
K. K. Kyed, mdt Ar i mdt Ar
C. H. Thomsen, mdt Ar i mdt Ar
L. H. Kock, mdt Ar i mdt Ar
T. K. Jensen, mdt Ar i mdt Ar
I. I. Larsen, mdt Ar i mdt Ar
J. Ø. Sørensen, mdt Ar i mdt Ar
Jørgen Gregersen, mdt Ar i mdt Ar
O. B. Nielsen, mdt Es i mdt Es
Carsten O. Jensen, mdt Es i mdt Es
C. C. Petersen, mdt Fa i mdt Fa
C. Johansen, mdt Fa i mdt Fa
E. N. Jørgensen, mdt Fa i mdt Fa
F. M. Christensen, mdt Fa i mdt Fa
B. E. O. Justesen, mdt Fa i mdt Fa
J. O. Ewertsen, mdt Fa i mdt Fa
K. Rasmussen, mdt Hg i mdt Hg
K-O. S. Sørensen, mdt Kø i mdt Kø
P. L. Schmidt, mdt Kh i mdt Kh
S. Poulsen, mdt Kh i mdt Kh
D. Jensen, mdt Kh i mdt Kh
N. J. Nielsen, mdt Kh i mdt Kh
B. Mortensen, mdt Kh i mdt Kh
L. M. Henriksen, mdt Kh i mdt Kh
T. K. Hansen, mdt Kh i mdt Kh
J. Nielsen, mdt Kh i mdt Kh
C. Frederiksen, mdt Kh i mdt Kh
M. N. Petersen, mdt Kh i mdt Kh
F. V. L. Larsen, mdt Kh i mdt Kh
J. E. Fravn, mdt Kh i mdt Kh
N. K. Jensen, mdt Kh i mdt Kh
B. J. L. Jørgensen, mdt Ng i mdt Ng
E. F. Jensen, mdt Str i mdt Str

Ansæt som lokomotivassistent p (9. Irm.) pr. 1.2.1983

F. L. Sørensen, mdt Kh
A. G. Andersen, mdt Kh
H. R. Hansen, mdt Kh
P. Köppen, mdt Kh
H-H. A. Hansen, mdt Kh
T. S. Sonne, mdt Kh
K. B. Eliassen, mdt Kh
J. E. K. Jørgensen, mdt Kh
M. A. Hansen, mdt Kh

Ansæt som lokomotivassistent p (9. Irm.) pr. 1.3.1983

C. Jørgensen, mdt Ar

J. K. Thomsen, mdt Kh
P. E. Andersen, mdt Kh
T. Larsen-Jochumsen, mdt Kh
S. Bagge, mdt Kh

Afskediget pr. 31.1.1983 efter ansøgning

Lokomotivassistent (9. Irm.)
B. Andreasen, mdt Fa

Afdkediget pr. 31.3.1983

Lokomotivassistent p (9. Irm.)
E. F. Sørensen, mdt Kh

Afskediget pr. 30.4.1983

Lokomotivassistent p (9. Irm.)
O. V. Johansen, mdt Kh

Dødsfald

Lkf K. R. Christensen, Struer, død den 3.2.1983, 56 år
Pens. lkf H. Mikkelsen, Struer, død den 11.2.1983, 67 år

Opmærksomhed frabedes

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.
Lki P. Bruun, Mo Kh.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf A. G. Schmidt, mdt Hgl.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf A. Thomsen, mdt Vg.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf J. C. J. Nissen, mdt Vg.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf N. S. Røgild, mdt Ar.

Hilsen og tak

I denne barske og kolde vintertid vil jeg gerne sende alle mine kollegaer m/k unge såvel som lidt ældre en varm frisk hilsen med en tak for godt samarbejde og for veludført arbejde under snestormen lørdag 5. februar 83, skal vi alle være glade og tilfredse med vores fælles gode arbejdsplads, hvor vi end befinder os nær eller fjern, hej!

Ktas. Bent Hansen

Telefoninformation, 1701, Kh

Forårsfest i LANTERNEN

Foråret står for døren, og der indbydes til forårsfest i Lanternen på Svogerslev Kro, den 9. april.

Menu:

Lækker skaldyrcocktail m/flütes
1/4 fl. hvidvin
Kalvefilet stegt som vildt m/waldorffsalat og tyttebær vildtsauce
1/2 fl. rødvin eller hvidvin
Isbombe á la Svogerslev
2 gl. Portvin eller Madeira
Mocca

Afg. 16.34 København med tog til Roskilde. Ank. 17.01 hvor en bus kører os til Svogerslev Kro.

Natmad (Lune frikadeller m/kold kartoffel-salat.)

Der afgår bus til København kl. ca. 2.00.

Pris pr. couvert 180.00 kr. incl. bus.

Indtegning senest den 29.3. 1983 på de ophængte lister på depoterne eller på tlf. (02) 38 41 83 - (02) 38 32 21 - (02) 65 04 41.

P.B.V.

Ulrik Salmonsens

Generalforsamling i LANTERNEN

Lanternens ordinære generalforsamling afholdes den 18. april 1983 kl. 15.00 i Stadion Restauranten »Sollentuna Alle« ved Frihedens Station.

Forslag der ønskes behandlet på generalforsamlingen, skal være bestyrelsen i hænde senest den 11. april 1983, og sendes til Ulrik Salmonsens, Søparken 24, Svogerslev, 4000 Roskilde. Tlf. (02) 38 41 83.

Efter generalforsamlingen vil der blive serveret en Wiener-schnitzel m. pomaute og surt, 1/4 flaske vin eller 2 øl til en pris af 69,00 kr.

Indtegningslister til spisningen vil blive ophængt på depoterne, samt dagsorden. Indtegning senest den 11. april 1983.

P.B.V.

Ulrik Salmonsens