



2

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. FEBRUAR 1984 – 84. ÅRGANG

2

Indhold:

Nordisk møde	2
Århus–Grenå-banen kun for de raske	3
Udtalelse fra DJ	
Togpersonalets afdeling	6
Bergensbanen	7
En fast storebæltsforbindelse	8
Er der nogen der har en kakkelovnsskærm	15
DSB El-lokomotiver	16
DSBs lyntog	18
DLT for 25 år siden	19
Teknologiforskrækkelse	20
Fra medlemskredsen	22
Personalía	23

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.

Nordisk Jernbanemands Unions sekretariat har afholdt sekretariatsmøde i Finland i januar måned. Mødet gjorde status over den politisk økonomiske situation i Finland, Norge, Sverige og Danmark med relationerne til jernbanernes vilkår. Generelt set har de nordiske lande samme problemer med jernbanedriften. Der skal spares og rationaliseres, og der rører sig tanker om privatisering af visse dele af jernbanevirksomheden i den hensigt at nedsætte de offentlige udgifter.

Dette er fremherskende træk i de lande, hvor regeringsmagten har borgerlig observans.

Lønmæssigt er der parallellitet mellem landene.

Der satses på, som kendt fra vore egne forhold, at begrænse lønomkostningerne.

Jernbaneorganisationerne aktiverer deres indsats for at modvirke de kraftige anslag mod jernbanedriften. Besparelser og færre investeringer forringer jernbanernes muligheder for at styrke positionen i transportområdet. Bestræbelserne går på gennem polisk påvirkning at få investeringsniveauet forhøjet. Det er afgørende for jernbanernes fremtid, at der afsættes fornødne midler til udvikling og vedligeholdelse af rullende materiel og infrastruktur. Dertil må føres en takstpolitik, som forøger det rejsendes antal og godsmængdernes omfang.

I Danmark har man i hvert fald ført en takstpolitik, som ødelægger mange års indsats for at gøre DSB til et godt og moderne trafiksystem. Fælles for de nordiske jernbaneorganisationer er arbejdsmiljøundersøgelserne, især omkring lokomotivpersonalets arbejdsforhold. Der er ret stor overensstemmelse mellem disse undersøgelser i de fire lande. Det ville derfor være hensigtsmæssigt om disse undersøgelser blev samordnet og udmøntet i fælles forskningsprojekter, hvorfor denne tanke bør tages under overvejelse. Ganske vist forekommer det os, at undersøgelserne peger på nogle forhold, som umiddelbart skulle kunne danne grundlag for ændringer i arbejdsforhold ved forhandlinger med styrelserne, men der er nok alligevel behov for videnskabeligt underbyggede konklusioner før disse styrelser går ind for ændringer. Ikke mindst i disse spareår.

En ting er imidlertid sikker. Styrelserne vil i fremtiden stadig blive foreholdt krav om ændringer baseret på miljøundersøgelserne. Som f.eks. ændrede strukturer i kørselsfordelinger og en lavere afgangsalder.

Århus–Grenå-banen kun for de raske

Kurt H. Christiansen

Kollektiv trafik hedder det bl.a., når man taler om DSB. Jeg har altid ment, at når noget omtales som kollektivt, har det noget med fællesskab at gøre, noget der gælder alle. Det, der nu er under opsejling på Århus–Grenå-banen ligger så langt fra ordet kollektivt, som det overhovedet kan.

Enmandsbetjening af togene på denne bane, som DSB nu vil gennemføre, tilgodeser kun den del af befolkningen, der er raske og rørlige. Andre grupper som ældre, handicappede, mødre med barnevogne o.s.v. kan ikke længere benytte togene på Århus–Grenå-banen, idet DSB af sparehensyn (1,8 mill.) vil fjerne togpersonalet, så der kun er lokomotivføreren tilbage.

Det skal slås fast, at lokomotivpersonalet ikke kan yde nogen form for service til passagererne. Kun informationer over radioen, som vi også gør i dag, kan ydes. Al service togpersonalet yder de rejsende i dag vil forsvinde. Det vil have den virkning, at de svagest stillede i samfundet må betale prisen for, at DSB kan opnå en beske- den besparelse. Det er simpelt hen uanstændigt, at DSB kan få lov til at diskriminere dele af befolkningen, uden nogen politisk ansvarlig griber ind.

Trafikministeren udtaler, at han venter sig meget af DSBs servicefremstød. Jeg må sige, at forventningerne må tilfredsstillende ministe- ren, med det program DSB har for Århus–Grenå-banen, idet det falder godt i lod med den socialt skæ- ve politik, den borgerlige regering har ført, hvor det også er de svagest stillede i samfundet, der har måttet betale. Hvordan ansvarlige politi- kere kan sidde disse planer overhø- rig, ja, det må vi spørge om.

Hvad er så baggrunden for disse planer?

I bestræbelserne på at finde be- sparelser, har DSB fundet ud af, at togpersonalet på Århus–Grenå- banen kan spares, ved at man op- sætter veksler- og billetautomater i togene.

Ved denne besparelse regner DSB med at kunne spare ca. 1,8 mill. Det skal være sagt med det samme, at DJ og DLF ikke tror på, at denne besparelse kan opnås, idet vore beregninger viser et tal, der siger langt under en mill.

Der er nedsat en gruppe til at se på den praktiske del af planen, men dette arbejde vil jeg ikke komme ind på her og nu, men blot pege på nogle andre ting, der for os viser, at tanken fra DSBs side kun drejer sig om at finde besparelser, uanset hvad der ellers måtte opstå. En af de ting vi har gjort opmærk- som på, er ulemperne fra uro og hærværk, når togpersonalet fjer- nes. Vi mener, at det har en fore- byggende virkning, når der er tog- personale med togene. Det er som om DSB overhovedet ikke vil for- stå, at der kan opstå noget sådant, ja vi har en fornemmelse af, at de også nærmest er ligeglade, bare de kan få en besparelse. Det er lige så klart, at vi ikke vil acceptere denne manglende forståelse for dette pro- blem. DSB har det med at sam- menligne Århus–Grenå-banen med S-banen. Det kan man ikke, idet de to baner slet ikke ligner hin- anden. Jeg vil alligevel for oplys- ningens skyld nævne, at der ud over almindeligt hærværk på S-ba- nen også er brændt 5–6 stk. S-togs- vogne af i 1983, der er altså et pro- blem.

Hvordan med sikkerhedsspørgs- målet?

På strækningen Århus–Hornslet udveksler lokomotivpersonalet med Fc køretilladelser og ankomst-

meldinger over radio. Dette sik- kerhedskoncept benævnes »radio- dirigeret trafikafvikling«. Ved denne trafikafvikling er togenes kørsel mellem stationerne alene baseret på korrekt udveksling af radiomeldinger mellem lokomo- tivføreren og Fc, og sikkerheden er således udelukkende baseret på den menneskelige faktor. Jeg vil nu citere fra et notat, der blev sendt til et AP-chefmøde om År- hus–Grenå-banen, som trafikplan- lægningskontoret havde udarbej- det, om de sikkerhedsmæssige for- hold ved »radiodirigeret trafikaf- vikling«.

»Når dette er i gang, er det ikke umiddelbart forsvarligt at lade lo- komotivføreren udføre ikke sik- kerhedsmæssige opgaver, der in- debærer, at han kan være beskæfti- get med f.eks. billetsalg og passa- gerinformation, som kan aflede hans opmærksomhed. Der er risi- ko for, at han glemmer til hvilken station han har fået køretilladelse, hvilket kan medføre alvorlig fare for togsikkerheden, idet der nor- malt ikke er opstillet signaler i ud- kørselsenden, der ved stop kan standse toget på vej ud af stati- onen. Erfaringerne fra Århus nær- bane har vist, at der er et sikker- hedsmæssigt behov for opstilling af U-signaler på denne bane«.

Trafikplanlægningskontoret konkluderer:

Kørsel med enmandsbetjente persontog, hvor lokomotivføreren udover de sikkerhedsmæssige op- gaver udfører andre opgaver i stærkt begrænset omfang, anses for sikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Det er herved forudsagt, at stati- oner på strækningen med radiodi- rigeret trafikafvikling udstyres med U-signaler.

Det er helt klart, at det der her bliver peget på, nemlig nogle sik-

kerhedsmæssige ting, ved gennemførelsen af enmandsbetjening, ikke er opfyldt.

Jeg mener, at DSB helt tilside-sætter nogle af disse krav, idet man kun har besparelser for øje.

Det er da klart, at lokomotivpersonalet vil komme til at udføre mange ting, de ikke gør i dag, hvis togpersonalet bliver fjernet. Det er da lige så klart, at kontakten med de rejsende må forhindres 100%.

Passagerne må og skal ikke kunne forstyrre lokomotivføreren i at udføre kørslen på den til en hver tid bedste måde.

En af de nye funktioner lokomotivføreren skal foretage sig er, at skifte zone *på hver* station, således at billetautomaten udsteder de rigtige billetter.

Hvis holdetiden af en eller anden grund overskrides, skal han ud af toget for at tænde bomanlægget igen. Der vil ikke i disse tilfælde være noget opsyn med toget.

Der blev peget på, at skulle vi i stærkt begrænset omfang udføre nogle andre ting end de sikkerhedsmæssige, skulle der være U-signaler på alle stationer. Det er der ikke og mig bekendt er der ikke planer om at opsætte nogle.

Jeg vil til slut sige, at der er så mange negative ting i dette forslag, at DSB burde tage forslaget af bordet. Ved den sidste forhandling, den 19. december, havde DSB ikke planer om at stoppe planerne, idet de henholdt sig til, at der var en besparelse at hente, måske, men hvordan med de her anførte ting?

**Stof til bladet
inden den 15.
i måneden.**

Nedskæringerne indenfor DSB har også ramt Århus–Grenå-banen, således som det fremgår af et indlæg af Kurt Christiansen andetsteds i vort medlemsblad. Der er tale om nedskæringer, der stærkt vil forringe serviceniveauet, sænke sikkerhedsniveauet og betyde tab af arbejdspladser. Problemerne er af en sådan karakter, at vi har fundet det både rimeligt og nødvendigt at indhente politikernes kommentarer til de nedskæringer, der er planlagt på Århus–Grenå-banen.

Det er for så vidt beklageligt, at politikerne på et så forholdsvis sent tidspunkt kommer ind i billedet. Hverken lokalpolitikere eller de politikere, der på Christiansborg sidder i Trafikudvalget er blevet orienteret om de konkrete tiltag, der forventes foretaget på den nævnte banestrækning. Foruden de politikere, der er valgt i Århus amt, har vi derfor også afæsket den tidligere trafikminister J. K. Hansen en udtalelse om sagen.

Det er i øvrigt bemærkelsesværdigt, at alle de politikere, som vi bringer udtalelser af om problemerne i sagen, har en skarp kritisk holdning til de nedskæringer, der er i vente. Man er bekymret og irriteret over den sociale slagside, der er indeholdt i disse nedskæringsplaner. De vil jo ramme de svage grupper, der netop har et udtalt behov for at bruge den kollektive trafik. Og endvidere rammes også arbejdspladser. For selv om det hævdes, at togbetjentene kan overføres til andre områder, så er realiteter den, at der forsvinder arbejdspladser. Spørgsmålet er derfor også, om der samfundsmæssigt vil være indvundet nogen besparelse ved at nedlægge togbetjentenes arbejdspladser.

Det er bemærkelsesværdigt, at

det af de udtalelser, som Lisa Mathiasen og J. K. Hansen fremsætter, fremgår, at de ikke vil lade det forblive ved en blot og bar verbal protest imod nedskæringerne. De to politikere vil tage sagen op hos henholdsvis Generaldirektoratet og trafikminister. Og Lisa Mathiasen vil kræve nedskæringsplanerne taget af bordet.

Vi hilser også med tilfredshed, at Ebba Strange bakker kritikken af nedskæringerne op. Og det er slet ikke utænkeligt, når man kender til Ebba Stranges initiativ og handlekraft, at hun vil gøre en konkret indsats på passende tid og sted.

Udtalelsen fra Grenås borgmester Arne Jessen viser, at også han opponerer skarpt imod nedskæringerne: Han har ikke mindst den lokale befolknings tarv for øje. Der er mange mennesker i de tyndt befolkede egne, der er svagt økonomisk stillet, og som ikke har bil. De har banen som eneste befordringsmiddel, når de skal til Århus eller Grenå.

Også udtalelsen fra folketingsmand Søren B. Jørgensen, der er valgt i Grenå-kredsen, og fra rådmannemand Axel Handevitt-Haar er af betydning i hele problematikken om banens situation.

Det samme gælder de bemærkninger, som trafikekspedient Gunnar Sørensen, Grenå, og den socialdemokratiske kredsformand Gert Sørensen, fremsætter.

Lisa Mathiasen

Vi spørger Lisa Mathiasen.

Hvad er din opfattelse om det, der her er ved at ske?

Min opfattelse er, at disse nedskæringer er i strid med de intentioner, der ligger i DSB vedrørende service – og vedrørende udvidelse af service. Den nedskæring, der her



Lisa Mathiasen M.F.

forsøges sat ind, opfatter jeg som en direkte modarbejdelse af de før nævnte intentioner.

Vil du tage initiativ i sagen?

Ja, jeg vil i første omgang gå til Melchior. Min indstilling til nedskæringsplanerne er ganske enkel: De skal fjernes. Det kan ikke accepteres, at serviceniveauet i den grad forringes. For hvem er det, som det først og fremmest vil gå ud over? Det er de grupper, der i forvejen er svage. Jeg tænker i den forbindelse også på de gangbesværede, og på mødre med små børn. Når de skal op i toget, vil netop serviceforringelsen være mærkbar.

Og når vi nu taler nedskæringer, vil jeg også gerne berøre sikkerheden. Hvis der skal være en rimelig sikkerhed. Og det skal der være, og så er spørgsmålet, om ikke nye udgifter på dette område bliver nødvendige, når man går over til enmandsbetjening.

Som sagt: Den beslutning om nedskæringer kan vi ikke og skal vi

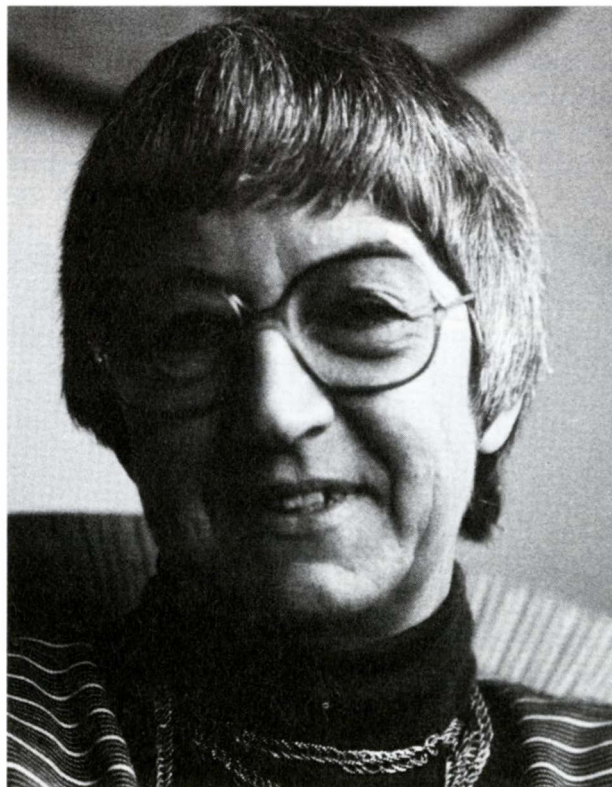
ikke acceptere. Og jeg gentager: Vi må have fat i minister Melchior. Vi må have ham til at forhindre, at DSB gennemfører sådan noget, som der her er tale om.

J. K. Hansen

J. K. Hansen siger til os, at han ikke i Folketingets Trafikudvalg er blevet orienteret om nedskæringerne, idet der ikke gives konkrete oplysninger om noget sådan i Udvalget. Men han vil så snart Folketinget er trådt sammen gå til Generaldirektoratet og til trafikministeren om denne sag.

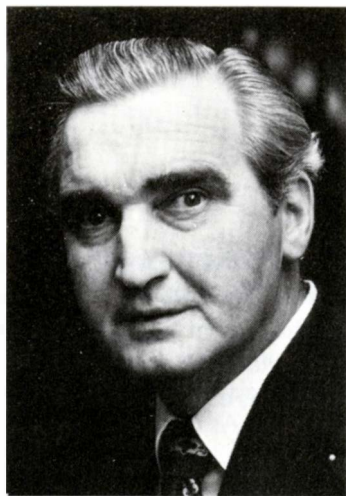
Ebba Strange

Jeg er, siger Ebba Strange, kun periferisk orienteret om denne triste nedskærings sag. Min første reaktion er ubehag og harme over, at der her skal nedlægges arbejdspladser i en tid, hvor ledigheden er enormt stor.



Ebba Strange M.F.

Udtalelse fra Dansk Jernbaneforbund Togpersonalets afdeling



Søren B. Jørgensen M.F.

Arne Jessen

Borgmester Arne Jessen, Grenå, siger: Nu havde vi for kun et år siden fået nyt materiel til banen og passagerantallet røg i vejret. Nu skal der laves forringelser på serviceområdet, og billetpriserne er jo sat op. Det er den forkerte vej. Det gør mig også ondt, at dette her rammer den jævne befolkning i de tyndt befolkede områder. De har stærkt brug for banen, fordi de ingen bil har.

Folketingsmand Søren B. Jørgensen, der er valgt i Grenå-kredsen, følger borgmesterens synspunkter op. Det samme gør trafik-ekspedient Gunnar Sørensen og den socialdemokratiske kredsformand i Grenåkredsen Gert Sørensen.

Uden at nævne ordet hærværk gør Gert Sørensen opmærksom på, at det i visse situationer kan være ganske godt med togbetjente i togene. Han tænker på sidste tog fra Århus fredag aften. Her kan humøret hos nogle passagerer være så højt, at det er velgørende, at der findes et par togbetjente, der på en venlig og bestemt måde kan styre gemytterne.

Rådmand Axel Handevitt-Haar

Rådmanden siger, at det måske var en ide, om man afskaffede togbetjentene på Hornslet-banen, men beholdt dem på Grenå-Århus-banen.

Ved indførelse af enmandsbetjening AR-Gr, vil der blive åbnet mulighed for visse elementer af befolkningen, med voldelige tendenser, som der i dag ikke er mulighed for, kan komme på tale grundet bemanning i MR-togene med en togfører.

Det pågældende område i Ar, er i dag i en desværre uheldig stigning med kriminalitet, flere ungdomsklubber har etableret sig i Vejlbjby-Risskov-Lystrup området.

Indførelse af enmandsbetjening vil på et tidspunkt tiltrække disse urolige elementer af befolkningen, hvoraf en del allerede i dag er potentielle brugere af banen. Der har været flere sammenstød, men tgf har indtil dato kunnet ordne situationen så de øvrige passagerer ikke har følt sig generet af uromagere.

Følgerne ved indførelse kan blive, ødelæggelse af apteringen i vognene herunder, toilet – sæder – billet/vekselautomater, samt øvrigt udstyr i vognene, passagererne vil føle sig utrygge under befordringen og søge over til andre sikre befordringsmidler, hvor de er under opsyn. Det gælder passagerer i alle aldre, både voksne og børn, navnlig kvinder og ældre.

Ved indførelse af enmandsbetjening, vil det være en så stor tilba-

gegang, rent servicemæssigt, at DSB afviser indirekte befordring af mødre med barnevogn – ældre gangbesværede – handicappede samt invalide i køre/rullestol.

MR-togene har høje trin og alle perroner er lave, dørene er svære at lukke op for mange passagerer. Der vil fremover ikke være nogen til at hjælpe disse passagerer, i dag udfører togpersonalet denne funktion. DSB vil få et meget dårligt omdømme i befolkningen, grundet tilsidesættelse af denne befolkningsgruppe.

Der gøres også opmærksom på, at det er et meget følsomt område, grundet den nylig etablerede rutebilrute Ar-Kh, over Ebeltoft-Odden, som kører igennem området og som har fået stor succes.

DSB vil miste en meget stor kundekreds, som vil søge over til privatbilismen eller private bilruter, hvor de føler sig sikre under befordringen, til ugunst for DSBs renommé, som ellers har været ualmindelig godt i området Ar-Djursland-Mols, siden Ar Nærbanes start.

DSB vil gøre noget særligt ud af året 1984, med nye ideer indenfor befordringen, med små eller store ændringer i udbud til glæde for kunderne og i den sidste ende til gavn for DSBs regnskab.

Disse forbedringer må ikke blive



Bergensbanen

7

en boomerang overfor DSB selv, ved indførelsen af enmandsbetjening Ar-Gr, hvor det vil være tilbageskridt og hvor befolkningen i bitterhed til DSB, vil vende sig bort fra DSB og over til private vognmænd, som yder en endog meget god service. Her tænkes der især på, at i dag kan der på hele strækningen Gr-Ar, købes billet til hele landet, med deraf billigere billetpris over de lange stræk, ved indførelse af enmandsbetjening, skal passagerer som ønsker, at rejse udover Ar, købe billet til videre rejse i togene til en dyrere pris, da rejsen herved bliver delt i to billetkøb. Igen en mulighed for private rutebilruters argumenter i reklameøjemed.

Kvalitetsforbedring SERVICE K 84, er i fuld gang, generaldirektøren konstaterer, at der må fokuseres på en kvalitetsforbedring bl.a. ved befordring af cykler, ombyggede lyntog m.m. hvad med Ar-Gr, er det også en kvalitetsforbedring? Lad ikke denne landsdel blive DSBs sorte skamplet, i et ellers godt af DSB, trafikmæssigt dækket område og med en til DSB positiv indstillet befolkningsgruppe.

Dagspressen vil ved indførelse af enmandsbetjening give DSB, en så dårlig omtale, at det kan få følger også i andre egne af landet.

Trafikministeren har udtalt at den kollektive trafik skal koste, hvad der faktisk er af udgifter ved at drive den.

De samfundsmæssige forhold er vigtige og hensynet hertil er af direkte betydning for DSB. Den kollektive trafik følges nøje, service og kapacitetsudbuddet skal altid være på et tilfredsstillende niveau, for den befolkningsgruppe som er brugere af den.

Togf. E. Nielsen Scharling



Med års mellemrum kan danske jernbanefolk opleve en streng snøvinter modsætningsvis vore nordiske kolleger som oplever ekstreme forhold hvert år. De bestående fo-

tografier, taget af lokomotivfører Terje Gravningsmyr, viser nogle situationer fra Bergensbanen den 22. januar 1983, hvor nattoget, tog 606, kørte fast i sneen.



En fast Storebælts-forbindelse udbygget trinvis

Af C. E. Andersen

Artiklerien om de naturlige hovedtrafikforbindelser mellem Øst- og Vestdanmark har hidtil næsten udelukkende omhandlet forbindelsen direkte mellem Sjælland og Jylland.

Det skønnedes at være naturligt at omtale udbygningsmulighederne for forbindelsen mellem Sjælland og Jylland først, fordi dens udbygning hidtil er blevet forsømt, med den følge at den har ført en overset og tilbagetrukket tilværelse, og tillige fordi den selv i fuld udbygning kan etableres billigere end den fuldt udbyggede Sjælland-Fyn forbindelse med broer som dem, der er foreslået af Statsselskabet Storebælts Broen.

Men Storebæltsforbindelsen kan også udføres på andre måder, der koster langt mindre, og som alligevel kan føre til effektive resultater.

Iøvrigt må det endelige mål vel være, at begge forbindelser med tiden fuldføres som faste forbindelser.

Eventuelt kan de blive sideordnede i såvel tekniske som trafikale henseender.

I en recent artikel er omtalt en række alternative faste delforbindelser mellem Sprogø og Hjulby.

Det drejede sig om anlæg til søs mellem Sprogø og Knudshoved og fortsættelser derfra til Nyborg og videre til Hjulby, specielt som de er foreslået og udarbejdet af 1970-1972-Storebæltskommissionen, »Teknisk Udvalg«.

Desuden drejede det sig om en forbindelse fra Sprogø til Hjulby, der ikke gik gennem Nyborg, men i en indtil 4 km nordligere linie, som passerede kysten ved Teglværksskoven. Denne plan var udarbejdet til Statsselskabet Storebælts Broen 1975-77 og publiceret i 1979 i arbejdsrapporten: »En redegørelse for de af SSB om anlæg

af Broen over Store Bælt udførte arbejder«.

Forskellene må vurderes på baggrund af, at samfundets økonomi er ændret stærkt i løbet af de seneste år, efterhånden så meget, at staten nu skylder ca. 300.000 kr. pr. familie. Alene renteudgifterne heraf er omkring 40.000 kr. pr. år. De kan næppe reduceres meget i den overskuelige fremtid. Men når det er sket, kan hele familien for det samme beløb hvert år gøre en rejse Jordan rundt og i tilgift rejse en gang frem og tilbage over Storebælt, ligesom nu, men uden at skulle betale for færgeturen.

Det første mål bør nok være at søge at få statsgælden nedbragt – og allerførst opgive de vældige udgifter til trafik anlæggene nord for Nyborg.

Den anden store forskel mellem de ældre og den nyere plan er, at de første planer er baseret på Nyborg station og Knudshoved-halvøen. Derimod er den sidste baseret på Hjulby-området. Derved vil Nyborg blive gjort til en landsby med centrum ca. 6 km til den fremtidige station. Og fra den nuværende Nyborg station vil der blive 4-5 km til den kommende station. Nyborg kan ikke forventes at trives godt og derved efterhånden vokse ud til områderne nær det fremtidige trafikcenter.

Disse forskelle mellem de to sæt planer vil blive endnu mere markante den dag, da der fuldføres en trafikforbindelse mellem Nyborg og Knudshoved, det være sig i overensstemmelse med en eller anden af 1970-72 planerne eller det første led af DSB's aktuelle planer om at udbygge færgefarten og flytte Nyborgs togfærgehavns aktiviteter til den allerede eksisterende bilfærgehavn ved Knudshoveds østende.

Allerede ved udbygningen af færgeforbindelserne vil udbygningen af en fast forbindelse være nået et godt stykke fremad.

Planerne om de nye færgeforbindelser er velkendte. De er vel reelt allerede vedtaget af folketingets flertal, idet der er bevilget penge til projektarbejdet.

Planerne om de faste forbindelser i Nyborg-Knudshoved-området er ikke så almenkendte. Hverken planerne fra 1970-72 eller fra 1975-79. Derfor skal enkelte træk resumeres.

Forbindelserne over og under Storebælts Vestre Rende

Alle de alternative 1972-forbindelsesplaner fra det daværende Tekniske Udvalg skulle udgå fra Knudshoved-halvøen umiddelbart nord for bilfærgehavnen.

Det drejede sig om en højbro for bane og biltrafik, en højbro for banetrafik alene og en højbro for biltrafik alene, desuden en lavbro for jernbane og biltrafik. Desuden en tunnel for jernbanetog, indbefattende biltransporterende tog. Indsættelse af biltog måtte forudsætte anlæggelse af en bil/tog-terminal i gaffen mellem Nyborgs jernbane og motorvejen.

Omkostningerne for de 3 højbroer ville blive hhv. 1630, 1150 og 630 mill. kr. De tre lavbroer ville koste hhv. 840, 430 og 460 mill. kr. Altsammen efter 1972-prisniveauet.

En tunnel vil koste 620 eller 580 mill. kr., alt efter om den bygges med 14 eller 17% stigning og dertil svarende forskellig længde.

Disse tal gælder for tunneler bygget efter »amerikansk system«, ligesom den lange bybanetunnel under bugten mellem San Francisco og Oakland, dvs. som rørkonstruktioner, der bygges af stål på skibs-

værfter, og som efter søsætningen fores med beton, bl.a. for at opnå den store vægt, der er nødvendig for at holde den på havbunden. – Prisberegningerne er udført for Teknisk Udvalg af en konsulent-gruppe fra Kampsax + Højgård & Schulz + Monberg & Thorsen i samarbejde med en tilkaldt konsulent fra det konsortium, der har forestået bygningen af San Francisco banetunnelen.

Tilsvarende tunneler udført efter »europæisk system« (»Christiani & Nielsen-systemet«), dvs. helt af beton, beregnes af C&N at ville koste godt 50% mere.

Terminalanlæggene ved Nyborg og Korsør vil i første udbygningsstadium koste 170 mill. kr., men fuldt udbygget det dobbelte, følgelig ca. 150–200 mill. kr. for Nyborg-anlæggene alene i helt udbygget tilstand.

1979-planen fra Statselskabet Storebælts Broen synes at stamme fra konsulterende ingeniører og ingeniørfirmaer. Den udgår som sagt fra Teglværksskoven 4 km nord for Knudshoved. Strækningen fra Fyns kyst til Sprogøs kyst er 9,5 km. Heraf 2,1 km ved Fyn og 1,9 km ved Sprogø udført som dæmninger ført ud til 16 m dybde og op til 19 m højde over middelvandstand.

Brostrækningen er 5,6 km. Brofagene er normalt 104 m lange. Brohøjden er normalt 8 m. Men under gennemsejlingsfaget er højden 14 m. Brokonstruktionen og navnlig pillerne er af anden og langt sværere og derfor dyrere konstruktion end den, der var foreslået for den sydlige lavbro.

Broen skal jo kunne modstå påsejling af skibe. Moderne oceangående undervandsbåde er meget svære og store og hurtige. Men man kan måske håbe, at de altid vil

holde sig til Storebælts Østre Rende, selv når de ikke skal ses.

Udgifterne til den nordlige forbindelse til søs er ikke oplyst. Ej heller foreligger der tal for omkostningerne for de nye jernbaneanlæg og motorveje ved Hjulby.

Det bemærkes, at det billigste af Teknisk Udvalgs projekter til en fast forbindelse mellem Knudshoved og Sprogø er lavbroen for jernbanetraffic med to spor.

Denne bro skulle bæres af piller eller rettere sagt betonpæle, som regel parvis med 40 m mellemrum. De skulle hamres ned i bunden selv på 20–30 m dybde og fyldes ud. Dette projekt var næppe forsvarligt, og intet af det blev bibeholdt til SSB-broen i den nordlige linie.

Det indebærer, at en jernbanetunnel sikkert vil være billigst. Den vil som sagt ca. 600 mill. kr. efter 1972 prisniveau.

Dette tal er ikke overvældende.

De aktuelle DSB-anlæg omfatter en omtrent 4 km lang jernbane, der føres under motorvejsanlægget til Knudshovedhavns nordside, desuden anlæg af en ekstra nordmole i forbindelse med udvidelse af havnen, endelig et færgeleje for storfærger samt tilhørende jernbanespor.

Disse anlæg skønnes at ville koste 600–700 mill. kr. efter 1983 prisniveauet.

En fast jernbaneforbindelse fra Knudshoved til en havn ved Sprogøs sydøstside og en færgerute herfra til Korsør togfærgehavn

Størstedelen af disse anlæg kan eventuelt senere udnyttes som led i en efterhånden helt igennem fast forbindelse fra Fyn til Sprogø.

En senere tilkommende billig tunnel kan skabe grundlag for, at togene eller en del af dem kan fort-

sætte fra Knudshoved til Sprogøs vestlige del og videre over øen.

Ved Sprogøs østende kan der ret let og billigt bygges en færgehavn, fordi dybdekurverne skærer sig næsten som en bugt ind mod kysten, f.eks. 6 m kurven til blot ca. 500 m fra kysten syd for østspidsen.

Denne havn kan udstyres med to færgelejer, det ene for de brede, 4-sporede færges, det andet for de 3-sporede færges.

Derved skabes der grundlag for at forkorte togfærgeruten til Korsør. Distancen vil blive ca. 10 km.

Overfartstiden kan da nedbringes til 30–25 minutter. Dette gælder såvel for intercity-færgerne som for godstogfærgerne.

En sådan plan er naturligvis ikke realiserbar under de nuværende økonomiske forhold. Men det er tankevækkende, at den kan etableres for en ganske lille brøkdels af, hvad det ville koste at bygge en forbindelse med en jernbanebro eller en jernbane- og vejbro over Storebælt.

Planen kan tilmed senere udbygges mere, som led i en helt igennem fast forbindelse. Så pengene kan aldrig blive helt spildt.

Hvis der bygges en bil/tog-terminal mellem Nyborg station og omkørselsvejen, som tidligere skitseret, kan Fyn–Sprogø-togene og færgerne mellem Sprogø og Korsør tillige udnyttes til befording af biler.

Der må da også laves enten en tilsvarende terminal nordøst for Korsør eller i nærheden af København eller mindre terminaler begge steder. De behøver ikke at koste ret meget.

Der kræves dog også udgifter til specielle biltog.

De to Sprogø-færgelejer kan hver besejles af to færges i stadig drift. Hvert af dem vil muliggøre

indførelse af timetakt og dermed tilsammen halvtimedrift for Sprogø-Korsør færgefarten.

Det er dog ikke muligt at klare hele biltrafikken på den måde. Men de bilrejsende, der har særlig travlt, kan dog hjælpes effektivt.

Biltrafikken iøvrigt må afvikles af Knudshoved-Halskov bilfærgerne.

Såfremt der bygges et eller to ekstra færgelejer i Sprogø-havnen samt en bil/tog-terminal ved den, kan nogle af bilfærgerne indsættes på en rute mellem Sprogø og Halskov.

Resultatet vil da blive store tidsgevinster for størstedelen af trafikken.

Det kan opnås for moderate investerings- og driftsomkostninger.

Trods alt er planen næppe realistisk. Men den kan som led i en fortsat udbygning til en helt igennem fast Storebæltsforbindelse få stor betydning.

En jernbanetunnel under Østre Rende

1970-72 udvalget lod udarbejde flere projekter til tunneler under Østre Rende. De var alle sammen sænketunneler.

En vej-tunnel viste sig at ville blive meget dyr, dels fordi den skal have stort tværprofil til f.eks. 4 vognbaner, og dels fordi den skal ventileres, hvilket kræver vældige luftkanalsystemer, bl.a. fordi tunnelen skal være meget lang, og især hvis der skal kunne køre mange biler igennem den samtidig.

Derimod behøver en tunnel for elektrisk jernbanetraffic alene ikke ventilation, så den kan bl.a. derfor være langt smallere end en biltrafiktunnel.

Der blev udarbejdet projekter til jernbanetunnel såvel af Christiani og Nielsen som Kampsax m.fl.

Prisberegningerne viste, at den amerikanske byggemetode for tunnelen under Østre Rende ville blive hhv. 920 og 870 mill. kr. Det var naturligvis efter datidens prisniveau.

Efter 1980ernes prisniveau må man nok regne med rigeligt det dobbelte. Men selv med det kan prisen blive lille i forhold til, hvad en tilsvarende bro ville koste – formentlig 3-4 gange så meget.

Stigningsgradienten influerer stærkt på længden af broer og tunneler ved Østre Rende og dermed på prisen

Stigningsgradienten er bestemmende for de fornødne længder af broer og tunneler og dermed også byggeomkostningerne.

Hvis der kan tillades større gradienter, kan priserne blive lavere end dem, man tidligere regnede med.

Indtil 1959 baseredes alle Storebæltsprojekter på 0,8% stigning. I december det år holdt den daværende Storebæltskommission det møde, der skulle have været dens sidste. Man besluttede da, at en kommissionsbetænkning skulle trykkes og publiceres så hurtigt som muligt.

Men det skete ikke, af den simple grund at alle planerne pludselig måtte omarbejdes.

I en artikelserie om Storebæltsplanerne i nærværende tidsskrift havde forf. hævdet, at gradienterne godt kunne forøges, endda meget betydeligt, evt. til samme størrelse som for hovedbanerne gennem Alperne.

Der er gradienterne næsten altid omkring 25%. Datidens mest avancerede elektriske lokomotiver

klarede disse stigninger særdeles effektivt med tunge tog og med store hastigheder, hvor kurverne ikke var for snævre og for mange. Følgelig måtte en Storebæltsforbindelse kunne udføres med langt stejlere stigninger ved indførelse af elektrisk drift. Derved måtte den kunne udføres langt billigere end efter planen med 0,8% stigning.

I sidste del af 1950 arbejdede Traktionsudvalget med problemet: Skal DSB indføre dieseldrift eller elektrisk drift på hovedbanerne? Meningerne var meget divergerende. Maskinchef Christensen ville have indført dieseldrift, og banechef Engquist ønskede elektrisk drift. Udvalgsformanden, professor Mansa, holdt på dieseldrift, og professor Bendtsen ville have elektrisk drift. Også de øvrige medlemmers meninger var delte.

Artikelserien i »Dansk Lokomotiv Tidende« om moderne elektriske lokomotivers ydeevne og dermed sammenhængende gradientens betydning for en Storebæltsbros udformning foranledigede professor Bendtsen til i udvalget at stille spørgsmålet: Hvor meget kan der spares ved 17 og 25% stigning i stedet for de 8%? Besparelsen ville jo også have indflydelse på valget mellem elektrisk drift og dieseldrift.

Dertil svarede maskinchefen: Vore nye diesellokomotiver kan godt klare de 17%. Men de kan ikke klare de 25%.

Så måtte Storebæltsprojektet just på det kritiske tidspunkt laves fuldstændigt om og baseres på 17%. Dette skete i de følgende måneder. Først derefter kunne betænkningen publiceres.

I 1970-72 udvalget pegede forf. atter på gradientproblemet. – Men man blev stående ved de 17%.

COI informerer:

På solidaritetens grund

Blandt andet den løbende diskussion om en eventuel arbejdstidsnedsættelse uden fuld lønkompensation til alle har aktualiseret spørgsmålet om solidarisk lønpolitik, d.v.s. en lønpolitik, hvor der tages et særligt hensyn til de lavere- og lavestlønnede grupper ved anvendelse af *faste øre- eller kronebeløb*, der giver en større procentvis stigning for de lavere lønnede end ved en ren procentvis udmøntning af lønstigninger.

Da COI primært som medlemsområde har tjenestemænd, der er sammenlignelige med faglærte og ufaglærte arbejdere i den private sektor, det vil sige i den nedre halvdel af lønsystemet, er det helt naturligt, at COI altid har været tilhænger af og bannerfører for en solidarisk lønpolitik.

Ligeså naturligt er det, at organisationer, hvis medlemmer i hovedsagen er højtlønnede forfægter det synspunkt, at lønstigninger skal udmøntes i procenter.

Disse modsatrettede interesser kan undertiden give anledning til lidt vanskeligheder i samarbejdet mellem organisationer, der repræsenterer lavere- og lavestlønnede henholdsvis højtlønnede tjenestemænd.

Indimellem hører vi også folk, der er lønnet omkring eller lidt under midten af lønsystemet erklære sig som tilhængere af procentvise udmøntninger.

Og det kan egentlig godt undre lidt, men det kan måske hænge sammen med, at de pågældende ikke helt er klar over, hvor »tippepunktet« i lønsystemet er.

Det er klart, at når det er en fordel for højtlønnede, at lønstigninger udmøntes i procenter – og en fordel for dem i den nedre ende af systemet at der udmøntes i faste øre- eller kronebeløb, så må der være et sted i lønsystemet, hvor kurverne skærer hinanden.

Mange vil sikkert blive temmelig overraskede over at erfare, at »tippepunktet« på stats-tjenestemandsområdet ligger så højt som ved skalatrin 26.

Det betyder, at for en tjenestemand på skalatrin 26 er det ligegyldigt, om der udmøntes i ørebeløb eller i procenter, og først når man kommer noget højere op i lønsystemet, er der en væsentlig forringelse ved udmøntning i faste ørebeløb.

Tilsvarende skal man noget ned under skalatrin 26, før der er væsentlige fordele ved anvendelse af faste ørebeløb.

I COI har vi senest ved hovedbestyrelsesmødet i november 1983 haft anledning til på ny at drøfte spørgsmålet om lønpolitikken, og – som ventet – kunne COIs formand, Aage Andersen, ved afslutningen af debatten konstatere: COI står fortsat fast på solidaritetens grund!

Hvem skal styre teknologien?

Der blev i efteråret afholdt en nordisk konference hvor man bl.a. behandlede den teknologiske udfordring i de nordiske lande.

De fleste af oplæggene var centreret omkring de miljømæssige gener der er ved indførelsen af ny teknologi.

Fra dansk side blev der også peget på nogle holdninger i forbindelse med indførelsen af ny teknologi. Det blev bl.a. fremhævet:

At vi skal nå frem til mere entydige standpunkter, såfremt vi skal gøre os nogen forhåbning om at skaffe os indflydelse på den fremtidige udvikling.

Den udvikling der sker i samfundet og den fart der er på gør, at vi må være meget opmærksom på vores omgivelser og ikke gå ind i et ensidigt forsvar for vore egne snævre interesser ellers vil vi nok på længere sigt tabe indflydelse.

Den nye teknologi udvikles i stort omfang i udlandet og det må være fag-

bevægelsens opgave at få større indflydelse på den teknik, der indføres og kommer ind på vores arbejdspladser.

Den må tilpasses de forudsætninger vi har, så ny teknologi ikke ødelægger arbejdspladserne.

I det offentlige område vil det selvfølgelig være uundgåeligt, at friholde sig for den teknologiske udvikling.

Det er utroligt svært at overskue konsekvenserne på det offentlige område, men den offentlige sektor må ikke falde bagud sammenlignet med den private sektor, selv om kortsigtede beskæftigelsesmæssige synspunkter kunne friste til at man slog bremserne i.

Vi stiller i højere grad mennesket i centrum ved at anlægge sociale og samfundsmæssige vurderinger.

Derfor kan man stille følgende spørgsmål:

- I hvor høj grad skal teknologien styres?

- I hvilken retning skal den styres?

- Skal vi acceptere en ensidig styring af teknologien fra producenternes side?

Her må det slås fast, at teknologien altid er blevet vurderet og styret, men hidtil er den væsentligste del af teknologiudviklingen imidlertid næsten udelukket vurderet og styret gennem private virksomheders valg af produkter og produktionsprocesser. Men disse valg har i stor udstrækning været bestemt af kortsigtede rentabilitetsinteresser med for ringe hensyntagen til de bredere samfundsinteresser.

En diskussion omkring styring af den fremtidige teknologiske udvikling må startes med en fastlæggelse af hvilke behov, og hvis interesser der skal tilgodeses.

I forbindelse med arbejdsløsheden skal vi dog nok spørge os selv, om den skyldes træk ved selve teknologien eller snarere træk ved samfundet.

De svenske lønmodtagerfonde

Inden den svenske Rigsdag blev sendt hjem på juleferie, lykkedes det Olof Palme at få vedtaget forslaget om lønmodtagerfonde.

For forslaget stemte kun socialdemokraterne, de 3 borgerlige partier stemte imod, mens Venstrepartiet Kommunisterne undlod at stemme.

Den forudgående debat havde været usædvanlig skarp. De svenske direktører gik i protestmarch gennem Stockholm ved Rigsdagens åbning den 4. oktober – et noget ejendommeligt syn. Og de borgerlige partier kom pludselig med forslag om spredning af ejendomsretten på et »frivilligt« grundlag.

Men som Olof Palme så rigtigt påpegede i TV-debatten med moderaternes leder Ulf Adelssohn: Det havde de faktisk haft 100 år til at foreslå, men det var først da socialdemokraterne havde sat lønmodtagernes medejendomsret på dagsordenen, at det begyndte at interessere de borgerlige.

Hovedtanken i forslaget er, at der skal oprettes 5 regionale fonde. Mid-

lerne skal skaffes ved, at virksomhederne fra 1. januar skal indbetale 0,2% af lønsummen, og med virkning fra regnskabsåret 1975 indbetales 20% af virksomhedernes overskud, idet der ses bort fra et fribeløb enten på 500.000 kr. eller på 6% af lønsummen.

Fra et dansk synspunkt må det have særlig interesse, at sammenligne den svenske ordning med det danske forslag om overskudsdeling fra 1979 og det oprindelige ØD-forslag.

Svenskerne har i hvert fald løst et af de problemer, der har været diskuteret ivrigt i den hjemlige debat: Om der, som i det oprindelige ØD-forslag, skulle indbetales en procent af lønsummen, eller om der, som i 1979-forslaget, skal indbetales en andel af overskuddet i virksomheden.

I det svenske forslag har man hugget den gordiske knude over ved at opkræve fondsmidlerne på begge måder.

En anden nydannelse i det svenske forslag er opdelingen i 5 regionale fonde. Men det er nu et spørgsmål om det-

te bør kopieres i en dansk lovgivning. Der eksisterer ikke her i landet så store regionale forskelle som i Sverige – eller sagt på en anden måde: Hele Danmark er jo ikke så stor som en af de 5 svenske regioner.

Det afgørende, for om vi skal vælge en opdeling på flere fonde, må være deres størrelse. Hvis kapitaltilførslen til den enkelte fond bliver så lille, at der ikke bliver plads til at foretage investeringer i lidt mere udsatte foretagender – der, hvor der virkelig løbes en risiko, vil en del af ideen med lønmodtagerfondene jo falde væk.

Det svenske forslag sikrer, at hver regional fond får en årlig kapitaltilførsel på ca. 400 mill. kr.

Der er imidlertid også punkter i det svenske forslag, hvor man har slækket meget på kravene.

Hver lønmodtagerfond kan højst købe aktier i et selskab svarende til 8% af stemmeretten. Køber alle 5 fonde bliver det således til højst 40%. I det danske forslag kan lønmodtagerne eje

Om teknologien skaber arbejdsløshed er vel fortsat usikkert, men det er klart, at der vil være omstillingsproblemer, som fagbevægelsen må være opmærksom på.

Problemet er også, at hvis vi siger nej til den teknologiske udvikling, så vil beskæftigelsesmulighederne – ikke mindst i industrien men også mere generelt – undergraves på grund af en mere og mere umulig konkurrencesituation for os.

Teknologi er opbygning og anvendelse af viden. Mængden af viden vil vokse meget stærkt. Det vil derfor være en afgørende forudsætning for en samfundsmæssig tilfredsstillende udnyttelse af denne viden, at den stilles til rådighed og gøres tilgængelig for alle.

Demokratiets fortsatte udvikling er afhængig af denne spredning af viden.

Det ydre og indre miljø er truet. Der må derfor sættes på teknologier, som løser de miljø- og ressourcemæssige problemer, men som også vil fremme produktionen og igen særlig beskæftigelsen.

Anvendelsen af teknologi skal løsrives fra snævre privatøkonomiske

interesser. Den skal fjerne nedslidende og sygdomsfremkaldende elementer i arbejdsmiljøet.

Der skal gøres en speciel indsats for at fastholde det grundsyn, at teknologi udvikles af mennesker for at tjene menneskelige behov.

Fagbevægelsen må arbejde meget stærkt både lokalt og centralt. Det er også sket, men aktiviteterne er ikke af samme omfang som løn- og ansættelsesaktiviteterne.

Der er på det private og offentlige arbejdsmarked indgået generelle teknologiaftaler, og på flere arbejdspladser også lokale teknologi- og tryghedsaftaler.

De teknologiaftaler der er må afprøves. Er de utilstrækkelige til at forsvare faglige interesser, må det dokumenteres for kun på den måde kan vi få dem lavet om og gjort bedre.

Det nytter ikke noget alene at arbejde for højere løn, hvis arbejdsgiverne indfører teknologi som betyder mindre beskæftigelse og dårligere arbejdsvilkår.

I det lokale arbejde skabes den folkelige debat og mening der er så

væsentlig, ikke alene for indflydelsen på virksomheden selv, men også når myndighederne og politikerne skal råbes op.

Der må ideer frem om, hvorledes information om teknologierne spredes, hvorledes man lokalt kan foretage vurdering af teknologien, samt hvorledes der på lokalt plan kan sættes aktiviteter i gang.

Vi skal derfor fremme en teknologisk udvikling som på een gang tilgodeser en styrkelse af den samfundsmæssige udvikling herunder produktion og beskæftigelse, og samtidig tilgodeser samfundsmæssige hensyn til arbejdsmiljø, medbestemmelse, det ydre miljø og ressourceforbrug for, at forbedre det enkelte menneskes livskvalitet.

Vi skal også anvende den teknologiske udvikling til en yderlig demokratisering af samfundet og sikre den enkelte langt større mulighed for at deltage i den demokratiske proces, for der igennem at opnå det nødvendige udbytte og den nødvendige indflydelse på den ny teknologi.

op til 50% af aktiekapitalen. Forskellen er imidlertid ikke så stor som den kan synes, da det offentlige i Sverige (AP-fondene) også ejer betydelige aktiebeholdninger.

Det svenske forslag indeholder også en regel om at lønmodtagernes repræsentanter i et aktieselskab kan få overført 50% af stemmeretten fra fondene. Her er det danske overskudsdelingsforslag fra 1979 betydeligt bedre, idet det udtrykkeligt fastslås, at det er de ansatte på den enkelte virksomhed, der skal udøve stemmeretten.

Det er i øvrigt også interessant at se, at svenskerne har nærmet sig danskerne på et vigtigt punkt. Vi har altid i debatten kædet medejendomsretten sammen med indkomspolitik: Den tilbageholdenhed som lønmodtagerne udviste skulle modsvares af medejendomsret.

Svenskerne så oprindeligt deres forslag alene som en retfærdighedshandling, der ikke krævede modydelser af lønmodtagerne, men i debatten om fondsforslaget har Palme gang på gang understreget at formålet med fondene er at skabe risikovillig kapital til erhvervslivet – og det forudsætter, at lønstigningerne bliver tilsvarende mindre.

Svenskerne skaffer lønmodtagernes bidrag ved at nedsætte bidraget til AP-fondene med det samme beløb.

Opinionsundersøgelserne viser, at et flertal i den svenske befolkning er imod fondene. Er det så rimeligt at gennemføre forslaget alligevel?

Selvfølgelig. Det har jo aldrig været en hemmelighed, at socialdemokraterne ønskede en spredning af ejendomsretten, og der har lige været valg, hvor befolkningen stemte Palme ind igen. Nu får forslaget en chance for at virke i

praksis i små 2 år, og når svenskerne skal til valgurnerne igen i 1985, mon så ikke et flertal har opdaget, at slagordene om, at man ville få sovjetiske tilstande i Sverige, var lidt hule?

Så selv om der altså set fra et dansk synspunkt er et par skønhedspletter på det svenske forslag, overskygges det langt af, at det er første gang i verdenshistorien, det lykkes at få gennemført et forslag, der tager hul på »den hellige ejendomsret« gennem oprettelse af kollektive fonde på et solidarisk grundlag.

Arbejdstidsaftale

Nedsættelse af en arbejdsgruppe vedrørende formulering m.v. af den generelle arbejdstidsaftale og merarbejdsaftalen.

Ved aftaleforhandlingerne i 1983 blev det aftalt, at der nedsættes en arbejdsgruppe med henblik på en forenkling og sproglig gennemgang af den gældende arbejdstidsaftale.

Forslaget var fremsat af TFU, da man i den foregående periode havde haft en del fortolkningssager.

Arbejdet i den i 1981 nedsatte arbejdsgruppe om højeste arbejdstid og eventuelle ændringer i reglerne om godtgørelse for merarbejde skal indgå i den nye arbejdsgruppe.

Eventuelle merudgifter i forbindelse med det resultat arbejdsgruppen når frem til, indgår ved forhandlingerne pr. 1. april 1985. COI's hovedbestyrelse har udpeget sekretær Knud Jørgensen som repræsentant i arbejdsgruppen.

Nyt fra A-kassen

Medlemskab af A-kassen

Statstjenestemændenes (COI) og Telefonstandens Arbejdsløshedskasse er oprettet som en fælles A-kasse for COIs og Telefonstandens medlemmer med virkning fra den 1. januar 1983.

**Kassens adresse er Bredgade 23¹,
1260 København K, telefon
01-12 33 00. Daglig telefon- og
ekspeditionstid kl. 10.00-14.00,
onsdag lukket.**

Som statsanerkendt arbejdsløsheds-kasse er den undergivet reglerne i arbejdsløshedslovgivningen og under tilsyn af Arbejdsdirektoratet.

Arbejdsløsheds-kassen administreres centralt bl.a. ved hjælp af ARKE-systemet, der ejes af Arbejdsløsheds-kassernes Samvirke. Dette EDB-system drives af det kooperative K-D Data, og A-kassen har ved hjælp af 8 skærmterminaler direkte forbindelse til K-D Data.

Medlemsregisteret er opbygget på cpr.-numre, der derfor må opgives ved alle henvendelser til A-kassen. Medlemsoplysningerne beskyttes i overensstemmelse med registerloven.

Optagelsesbetingelser

Personer, der er medlemmer af eller optagelsesberettigede i en organisation, der er tilsluttet Statstjenestemændenes Centralorganisation I, eller personer, der er beskæftigede inden for telefonfaget, og som er medlemmer af eller optagelsesberettigede i Centralorganisationen for Telefonstanden i Danmark, har ret til optagelse som medlemmer under forudsætning af, at de:

Har bopæl i Danmark, er mellem 16 og 65 år, er beskæftiget inden for kassens faglige område.

Overflytning

Der er overflytningsret og -pligt mellem Statstjenestemændenes (COI) og Telefonstandens Arbejdsløsheds-kasse og de øvrige statsanerkendte A-kasser (herunder også A-kassen for selvstændige erhvervsdrivende).

Såfremt et medlem udfører arbejde, der ikke henhører under kassens faglige område, skal vedkommende straks *skriftligt* gøre opmærksom herpå og an-

mode om overflytning til den statsanerkendte A-kasse, hvorunder det pågældende arbejde henhører. På samme måde skal medlemmer af andre statsanerkendte A-kasser anmode om overflytning til Statstjenestemændenes (COI) og Telefonstandens Arbejdsløsheds-kasse, såfremt de ansættes inden for kassens faglige område.

Ved overflytning mellem statsanerkendte A-kasser overføres den hidtidige A-kasseanciennitet.

Det er forbudt at være medlem af flere statsanerkendte A-kasser på samme tid.

Medlemskontingent

Medlemmer af Statstjenestemændenes (COI) og Telefonstandens Arbejdsløsheds-kasse skal betale kontingent til A-kassen.

Medlemskontingentet opkræves månedsvist forud.

For ca. 95 pct. af COIs medlemmer opkræves beløbet af tjenestestedet ved træk i lønnen.

Telefonstanden opkræver selv kontingentet for sine medlemmer.

For øvrige medlemmer opkræves medlemskontingentet som hovedregel ved udsendelse af girokort.

Udbetaling af dagpenge kan ikke ske, hvis medlemmet er i restance.

Såfremt et medlem undlader at indbetale kontingent, medfører det sletning af A-kassen med dermed følgende fortabelse af de erhvervede medlemsrettigheder.

Fra 1. juli 1983 præciseres bestemmelsen således, at sletning kun kan finde sted, hvis medlemmet ikke har betalt det skyldige medlemsbidrag senest 3 uger efter, at medlemmet skriftligt er blevet underrettet om kontingentrestancen.

Kontingentet består dels af et forsikringsbidrag, der er fastsat i loven om arbejdsløshedsforsikring til 6 gange den til enhver tid gældende maksimale dagpengesats, svarende til 168 kr. om måneden for fuldtidsforsikrede og 112 kr. om måneden for deltidsforsikrede i 1983, samt et administrationsbidrag, der af kassens bestyrelse er fastsat til 30 kr. om måneden.

For A-kassemedlemmer, der ikke er medlemmer af den faglige organisation, udgør det månedlige administrationsbidrag 34 kr.

Udmeldelse

Lovlig udmeldelse kan kun finde sted, når skriftlig anmeldelse er sket overfor kassens ledelse med mindst en måneds

varsel til udgangen af en måned, og vedkommende samtidig hermed berigtiger medlemsbidraget til udtrædelsesdatoen.

Arbejdsløsheds-kassens delegeretmøde

Det bekendtgøres herved, at A-kassen afholder ordinært delegeretmøde tirsdag den 22. maj 1984. Mødet afholdes i Center Domus Vista, Nordens Plads 4, København.

Forud for delegeretmøde skal de tilsluttede organisationer blandt de arbejdsløshedsforsikrede medlemmer, opstille kandidater og suppleanter.

Kassens bestyrelse skal have skriftlig meddelelse om udpegede kandidater og suppleanter inden 10. marts 1984.

I organisationer, som tæller mindst 200 arbejdsløshedsforsikrede, kan der vælges 2 delegerede til at deltage i mødet. For hver yderligere 200 medlemmer i en organisation kan der vælges yderligere 1 delegeret.

Organisationer, med mindre end 200 arbejdsløshedsforsikrede medlemmer, kan anmelde valgforbund, hvorefter disse udgør en organisation. Valgforbund skal anmeldes skriftligt til bestyrelsen senest 20. januar 1984.

Organisationer, der ikke ønsker at danne valgforbund og dermed ikke opnår valg af delegerede, har ret til at udpege en observatør, der kan overvære delegeretmødet med taleret, men ikke stemmeret.

Såfremt en af de valgte delegerede får forfald eller på anden måde mister sin valgbarhed, indtræder den pågældende personlige suppleant som delegeret. Derudover har suppleanter ikke adgang til at deltage i delegeretmødet.

Hvis der i forbindelse med opstilling af kandidater og suppleanter bringes så mange i forslag, så skriftlig afstemning bliver nødvendig, skal organisationen drage omsorg for, at arbejdsløshedsforsikrede, der er optagelsesberettigede, men ikke er medlemmer af den pågældende organisation, får lejlighed til at stemme på lige fod med de øvrige medlemmer af organisationen. Resultatet af den skriftlige afstemning skal være bestyrelsen i hænde senest 10. april 1984.

Enhver af de under A-kassen udøvende organisationer og den enkelte delegerede kan stille forslag til det ordinære delegeretmøde. Forslagene skal være bestyrelsen i hænde senest 2 måneder før delegeretmødets afholdelse.

Udsendt 1. februar 1984.

I dag; 12–14 år senere, er gradientproblemet stadig aktuelt. 1980-ernes elektriske lokomotiver er nemlig langt mere ydedygtige end 1970-ernes lokomotiver.

Dermed melder problemet sig: Bør Storebæltstunnel eller Storebæltbroer nu udføres med stigingsgradier, som er mere end 14 eller 17‰?

I bekræftende fald: Hvilken gradient skal man da vælge?

Dette vil bl.a. have stor indflydelse på, hvad en jernbanetunnel under Østre Rende vil koste.

Her skal blot anføres, at tunnel formentlig med fordel kan udføres for adskilligt mindre end det foranævnte beløb.

Kort sagt, en jernbanetunnel under Storebælt Østre Rende behøver ikke at koste overvældende meget.

Den billige Storebæltstunnel kan gøre god fyldest

Hvis den skitserede plan om en jernbanetunnel for togtrafik mellem Knudshoved og Sprogø + og Korsørs færgehavn en gang suppleres med en tunnel fra Sprogø til Halskov, vil Storebæltforbindelsen være udbygget som helt igennem fast forbindelse.

Den vil da blive sidestykke til den foran omtalte forbindelse under Kattegat med omtrent samme tunnellængde.

Hermed være dog ikke insinueret noget om relativ motivering og tidsprioritering af de to planer, men måske nok, at de med tiden begge kan blive aktuelle som led i en samlet helhedsplan.

Tunnelforbindelsen under hele Storebælt kan tjene både den egentlige jernbanetraffic og tillige en del af eller hele biltrafikken, så vidt den afvikles med biltransporterende tog.

Den kan tjene såvel lokaltrafic som den fjerntgående trafik.

Selv en banetunnel + en vejbro kan bygges billigere end en kombineret bane- og vejbro

Dette udelukker ikke, at en tunnel senere kan suppleres med en bro. Hvis denne blot udføres for biltrafik d.v.s. for moderat belastning og med så store gradier, som kun bilerne kan klare, og med tilsvarende længde, behøver den ikke at koste mere end nogenlunde det samme, som tunnelen vil koste.

Det indebærer, at totalprisen for dobbeltforbindelsen ikke vil koste nær så meget som det, en bro for både jernbanetraffic og biltrafic vil koste.

Derved kan tilmed afskrivningsperioden blive kortere. Følgelig kan totalbetalingen og navnlig de totale renter blive meget mindre. – Det kan betyde overordentlig meget, fordi der må regnes med en lang forrentningsperiode, især hvis den nuværende statsgæld skal forrentes og afskrives først.

Er der nogen, der har en kakkelovnsskærm?

Arbejdermuseet mangler en kakkelovnsskærm til sin udstilling om, hvordan man levede i 1950'erne.

1. maj 1984 åbner Arbejdermuseet en udstilling om 1950'erne. Den skal vise, hvordan arbejderne boede, hvordan arbejdet var, og hvordan man brugte fritiden.

Der skal opbygges boligmiljøer og arbejdspladser, som de så ud dengang for 30 år siden. For at gøre udstillingen så spændende og interessant som muligt ønsker museet hjælp i form af genstande fra 50'erne.

Til opbygningen af boligen mangler vi indbo, bl.a. en *kakkelovnsskærm fra 1950'erne*. Vi mangler også en *kakkelovn*, *kulspand* og *skovl*, *lampetter til stue*, *Walt Disney lampetter*, *klædeskab*,

kommode, *entrehylde*, *spejl til entre*, *natbord*, *natpote*, *gardiner til stue*, *soveværelse* og *køkken*, *rullegardiner*, *indrammede familiebilleder*, *negerhoved til at hænge op på væggen*, *køkkenskab med råglas*, *skydelåger* og *skuffer*.

Vi modtager også meget gerne husgeråd, tøj, arbejdsredskaber, campingborde og -service, filmplakater, grammofonplader osv., hvis I ikke længere har brug for tingene eller gerne vil låne os dem.

Hvis der blandt læserne er nogen, der vil hjælpe os, så kontakt venligst:

Arbejdermuseet,
Rømersgade 22,
1362 København K.
Tlf. (01) 13 01 52.



DSBs El-lokomotiver

Af *Ulrik Salmonsén*

DLFs Hovedbestyrelse

16

I projektgruppen vedrørende anskaffelse af El-lokomotiver litra Ea deltager jeg som DLFs repræsentant.

Bygning af det første lokomotiv skrider hastigt frem. Der skal ske en besigtigelse i foråret, af dette årtis lokomotiv, som vi har de største forventninger til. Vi har i forhold til tidligere, været betydeligt bedre stillet, angående førerrumsindretning. Der er på fabrikken Thyssen Henschel i Kassel, bygget en attrap, af hele førerrummet i naturlig størrelse. Dette førerrum som udgangspunkt for indretning af DB el-lok. I 20.

Jeg vil i det følgende prøve at op-ridse de forbedringer og forskelle fra det vi kender i dag.

Opstigningsforhold er forbedret i forhold til Me. Der er mere plads til fingrene ved håndbøjler. Disse udføres i rustfrit stål.

Bedre pladsforhold i førerrummet.

Lysen i førerrummet samt boibelysningen, kan tændes fra en trykknop der er placeret ved hver førerrumsdør.

Sidespejle, der er trykluftbetjent.

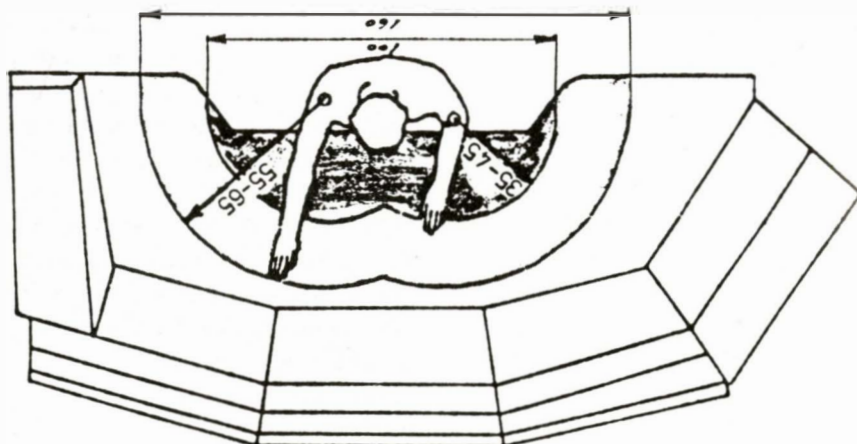
Ingen løse ITC kabler. ITC dåsen placeres under frontruden, så vognkablet kan nå.

Håndvask er placeret i et skab i førerrummet.

2-delt frontrude af hensyn til sikkerheden.

Bedre udsyn, idet instrumentbrættet ikke er så højt. Instrumentbrættet har en anden hældningsgrad, ligesom det er delt op i fire sektioner, med en drejning/vinkel mod lokomotivføreren. Derved opnås en bedre overskuelighed over instrumentpanelet.

Bedre isolering overalt. Alle metalflader i førerrummet bliver



beklædt, så vi undgår kuldestråling.

Forbedret klimaanlæg i forhold til Me. Med det nye skulle der kunne opnås overtryk, hvorved træk fra døre og vinduer undgås.

FO9 placeres i førerbordet.

Som en intakt enhed, er lyskontakt for lanternevalg, samt lysdioder for kontrol af lanterner. Denne

er placeret i niche til venstre for lokomotivføreren.

Op- og nedblændingskontakt for frontlanterner sidder i førerbordet.

Driftsmeldelamper er med symboler og ikke med små bogstaver som vi kender fra eksisterende lokomotiver. (vanskelige at læse).

Kontakter for fyldestød, over-



ladning, løseventil, let brems samt rangerpanel er med svag belysning, så fejlbetjening undgås.

Potentiometer for al regulering af instrumentlys.

Radio/kanalvælgerboks monteres i førerbord, så lokomotivføreren ikke skal rejse sig for at skifte kanal under kørslen.

Køreplansskuffe, hvor hele køreplanen kan lægges. Der er plexiglasplade som låg. (Spejlfri).

Bogskab til betjeningsvejledninger, køreplan og evt. Sr. Tib. o.s.v.

Stangtræk for åbning af sideruder, så vi undgår knækkede negle og smadrede fingre.

Det bliver desuden muligt at foretage rangering fra begge sider af førerrummet, idet der også er betjeningsvejledninger i venstre side.

Farverne i førerrummet.

Loft males gråhvid. Ral. 9002. Skråvægge ved loft, sidevægge og bagvæg males gråbeige. Ral. 1019.

Vægparti ved frontvindue, vinduesramme og dækskærm over instrumentpanel på førerbordet males gråbrun. Ral. 8019.

Førerbord, instrumentpaneler ved førerbord og instrumentbøxe på førerbordet ved ydervægge males okkerbrun. Ral. 8001.

Bagplade ved radioudrustning males sort Ral. 9005.

Fodnicher og skabe under førerbordet males beige Ral. 7006.

Gulvet belægges med flammet gråbrun Mipolam.

I arbejdsgruppen har følgende deltaget: Ing. F. Jensen, APO-EI/traktion. Ing. J. M. Jensen, APO-EI/traktion. Ing. B. Oldrup Pedersen, APO-EI/traktion. Ing. J. Kendix, APO-EI/traktion. Aing. A. Bondesen, APO-EI/traktion. Vkm. E. Mondus-Pedersen, Vko/Ø. Vkm. K. Nielsen, Dvk/Ø. Fysiotpt. Hanne Lejerstofte, BST funktionen. Lkm. T. A. Olsen,

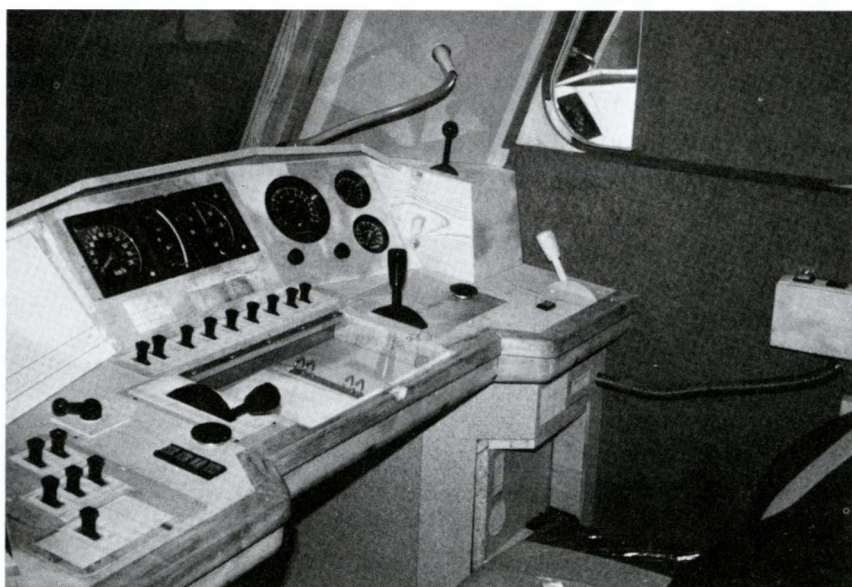


Mtj. Lkf. R. Mortensen, DLF. Lkf. U. Salmonsens, DLF.

Jeg vil gerne sige, at vi har haft et godt samarbejde i gruppen især omkring førerrumsindretningen. Her er der blevet lyttet og taget hensyn til de krav DLF havde, samt den viden vi som brugere er i besiddelse af er blevet udnyttet. Vi

fra DLF håber at andre grupper vil drage nytte af den samarbejdsform, der her har været anvendt.

Desuden håber vi, at dem der kommer til at køre med disse lokomotiver vil fremkomme med saglig kritik, så vi kan få rettet evt. fejl så hurtigt som muligt inden vi får anskaffet flere.



Bedre rejsekomfort i DSB lyntog

18

DSB er nu så langt med moderniseringen af de kendte MA-lyntog, at den første stamme præsenteres for offentligheden. Det skete på en tur gennem det meste af landet 3.-5. januar 1984.

Fra 6. januar er den moderniserede lyntogstamme i almindelig drift, og i løbet af første halvår 1984 skal alle lyntogsstammer gennem moderniseringen, der indvendig giver lyntogene 80'er-komfort og udvendig en ny farve, sølvgrå.

DSB har til de rejsende i lyntogene og andre lavet en folder om det nye lyntog.

Det var noget af en rejserevolution, da DSB i 1935 – samtidig med indvielsen af Lillebæltsbroen – præsenterede det røde lyntog. Det

var udviklet i Danmark og dets indsættelse medførte, at rejsetiden mellem landsdelene blev sat meget betydeligt ned.

I 60'erne skulle det røde lyntog udskiftes. DSB købte i Vesttyskland det såkaldte MA-lyntog, som siden premieren i 1963 har sørget for at forbinde landsdelene – hurtigt og bekvemt for de rejsende.

Det var egentlig forudset, at MA-lyntogene her i 80'erne skulle afløses af en ny, tredje generation lyntog. DSB er også parat med prototypen på nyt fjerntrafikmateriel. Men MA-togene er teknisk godt kram, og for gode at skrotte. Moderniseringen af MA-lyntoget omfatter en række forbedringer af togets indre:

Der kommer faste, blå tæpper over alt på gulvene. Vægge og lofter får nye farver. Lysarmaturerne udskiftes. Sæderne får nyt betræk. Der kommer bedre borde samt gardiner i nyt design. På første klasse indrettes en særlig salon med løse møbler (Børge Mogensens) som konferencekupé. Time-nyhederne fra radioavisen kan høres over togets højttalere. Der er almindelige mønttelefoner i toget. De placeres ved togkiosken, som er ombygget og tilbyder et større sortiment, bl.a. lune retter. Toiletterne er også totalt fornyede. Desuden er der indrettet et særligt bagagerum til cykler, barnevogne og anden bagage.

Med venlig hilsen
DSB



Det var lønsituationen og folketingets behandling af en ny tjenestemandsløvs der optog sindene.

Dansk Lokomotivmands Forening afholdt af den årsag to ekstraordinære kongresser (den 13. april og 22. maj), idet hovedbestyrelsen ikke kunne anbefale forslaget fra kommissionen til vedtagelse, man var blandt andet utilfreds med klassificeringen, idet DSB's styrelse siden 1946 havde tilbagevist foreningens ønske om oprykning af lokomotivførerne til en højere lønklasse, med den motivering, at en så omfattende oprykning kun kunne ske i forbindelse med revision af lønningssloven.

Lønningsslovskomiteens forslag tilgodeså langt fra Dansk Lokomotivmands Forenings ønsker, men blev dog vedtaget af CO 1's repræsentantskab med 93 stemmer for og 13 stemte imod (deriblandt DLF). Der var en stor udvikling igang indenfor dieseldriften, så spørgsmålet, om der skulle være 1 eller 2 mand på maskinerne blev ivrigt debatteret.

I referat fra samarbejdsudvalget i 1. distrikt (for øvrigt det 25.) bemærker man også den løbende begrænsning af udgifterne, i dette tilfælde nedlæggelse af bevogtede overkørsler. Ikke færre end 70 overkørsler eller overgange i 1. distrikt blev i 1958 forsynet med enten automatiske bomme eller lys.

Århus afdeling indbyder til jubilæums- og afskedsfest i restaurant »Gartnerens auktionshal« den 8. maj, hvor der blev serveret »den store usandsynlige anretning« for 12 kr. pr. næse.

Tjenestemandsløven var blevet vedtaget af folketinget den 30. maj, efter 4 års kommissionsarbejde. I det store og hele har Dansk Lokomotivmands Forening og de øvrige

tjenestemandorganisationer accepteret den nye lovs indhold, selvom den indeholder væsentlige ændringer, der må ses ud fra den udvikling, der er sket i samfundet siden 1946.

For normeringens vedkommende stiller det sig imidlertid anderledes, her har både hovedbestyrelsen og 2 ekstraordinære kongresser taget afstand fra den indplacering som lokomotivførerne har fået.

Selv om man igennem intense forhandlinger med DSB's ledelse havde fundet frem til en enighed i et forslag til kommissionen, blev denne enighed ikke fulgt. Dansk Lokomotivmands Forening stod derfor i en ejendommelig situation, nemlig den, at være enige med de mennesker der kendte vort arbejdsområde, men kunne ikke opnå samme anerkendelse som andre organisationer havde fået med de overenskomster, de havde opnået ved forhandling med deres styrelser.

For at kunne imødekomme især de ældre lokomotivføreres beretti-

get ønske, måtte man nu vente med at få løst problemerne ved normeringsforhandlingerne i 1959/1960. Hvor man havde generaldirektorens tilsagn om støtte.

De nye lønninger blev naturligvis udregnet efter det løntrin de enkelte stod på ved den nye lovs ikrafttræden.

En lokomotivfører ville få en årsløn på kr. 15.748,30, en elektrofører kr. 13.111,50 og en lokomotivfyrbøder kr. 11.880,00, hertil skulle lægges stedtillæget der var fra kr. 948,00 til kr. 300,00 om året.

Dansk Lokomotivmands Forening inviterer også i år 50 svagføre til et 8 dages ophold på ferie hjemmet. Bidragslister er nu udsendt til afdelingerne, og de indkomne beløb vil sikre at de hårdt ramte medborgere vil kunne få nogle skønne dage på Røsnæs.

Ideen i svagførearrangementet har glædeligvis fundet vej til andre organisationer, således vil Dansk Jernbaneforbund invitere 50 svagføre til 8 dages ophold i feriebyen ved Middelfart.



Teknologiforskrækkelse i praksis

Af Tage W. Jensen

20

Stedet: En københavnsk multibio-
graf, hvis kælderrumsagtige lokale
giver biografbesøget et lille skår i
kvaliteten fra starten.

Filmen – automatisk fremført – er
god. Den ville have været en ople-
velse på et stort lærred. Den vises
her på fortæppeløs, lagenstor
skærm, der fysisk formindsker en-
hver film til levende billeder i
sengetøjsformatet. Billedet står
desuden lidt skævt på skærmen og
er urent i overkanten. Lyden er
ujævn. Der er jo ingen operatør, der
»følger med« og retter fejl.

Pludselig – midt i filmens spæn-
dende slutning – tændes lokalets
loftsbelysning automatisk! Tek-
sten, »TAK FOR BESØGET«,
fremtoner automatisk i store, gyld-
ne bogstaver tværs over den stadig
viste film nu beklageligt stumme
og af loftslýset næsten udviskede
hovedpersoner. Mindre oprør be-
gynder at syde på tilskuerpladserne.

Kvindelig billetkontrollør, der
kort før havde sat sig i et af de forre-
ste, tomme sæder for at være i for-
delagtig startposition til at smutte
hen og åbne en dør under UD-lam-
pen, når filmen er forbi, løber
straks bagud i lokalet og bevirker –
d.v.s. mekanisk og automatisk – at
loftslýset atter slukkes og »TAK
FOR BESØGET« forsvinder, så
publikum kan se filmen til ende.
Oprørsstemningen »fordamper«.

Bagefter tænder loftsbelysningen
normalt (denne gang udebliver dog
»TAK FOR BESØGET«) og vi,
der har betalt kr. 35.– pr. billet for
modtagelsen af endnu et af hverda-
gens automatiseringsprodukter,
går ud af lokalet i byens aftenliv.

Den slags resultater – og *kun* den
slags – medfører teknologifor-
skrækkelse i virkeligheden. Ingen
fornuftig sjæl er i dag slet og ret
»maskinstormer«. Og nævnte til-

fælde er jo ikke enestående eksem-
pel på teknologisk forringelse af
produkt- og miljøkvalitet. Biograf-
eksemplet berører imidlertid så
godt som alle – det drejer sig om
ægte, folkelig forlystelse, der vit-
terlig blev kvalitetsforringet ved
hjælp af ny teknologi.

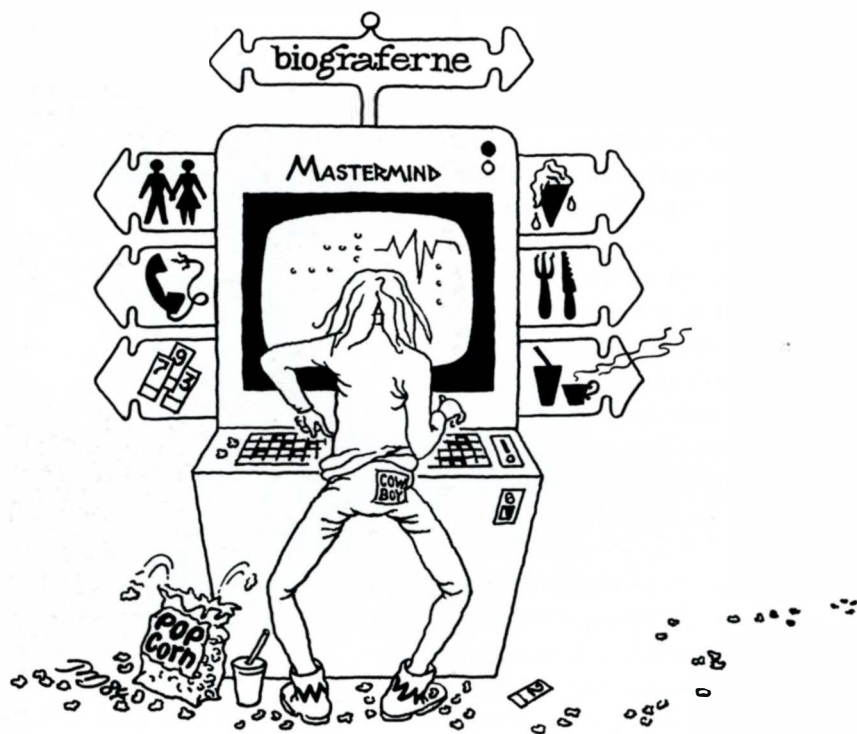
Hvad er årsagen til den »udvik-
ling«?

Fjernsynets egentlige ankomst
for ca. 25 år siden har med rette fået
hovedskylden for biografernes
ændrede produkt – det produkt, der
skulle konkurrere med tv. De første
tomme biografale dengang, når tv
havde »trækplastre« på program-
met, står sikkert også stadig prentet
som skriften på væggen i biografle-
deres erindring. Men hvor blev bio-
graffolkene eget, engagerede
modangreb af? Navnlig reklame for
biografens overlegne kvalitet?

Svar: Reklamens kunst blev i den
efterfølgende automatiserings- og
rationaliseringsperiode en af de ik-
ke helt få funktioner, der blev er-
klæret mere eller mindre overflø-
dig. For næsten alt kunne/skulle gå
»næsten af sig selv« i 1960'erne og
70'erne! Bl.a. fjernsynet fik derfor
en let sejr ridende på nyhedens in-
teressebølge uden egentlig konkur-
rence fra biograferne.

Kvalitetsbevidste biografledere
var dog ikke i tvivl om, at kvaliteten
ville have været bedre tilgodeset
med »blot« færre af de eksisterende
store, veludstyrede biografer (gode
rumforhold, stort lærred – *widesc-
reen* – god lyd). Biografer, hvor ho-
vedvægten fortsat og i voksende
grad ville være lagt på kvaliteten af
billed/lyd og lokalearkitektur her-
under løbende modernisering af
publikumsfaciliteter (venterum,

*Lille biografgænger, anno 1984, der ikke nåede frem til biograferne, fordi
han blev distraheret i forhallerne.*



toiletter, kiosker og måske tilknyttede smårestauranter). Men i stedet for kom multibiografernes smårum med mange nødvendige omsætningsstøtter i form af filmen/biografen uvedkommende morskabsapparater, sliksupermarkeder, bar'er o.s.v.

Færre normalbiografer med sædvanlig eller forbedret udstyr kunne have regnet med tilstrækkelig publikumssøgning i konkurrencen med tv. Men det forudsatte unægtelig, at branchens folk realistisk havde erkendt situationens alvor dengang, havde talt sammen og vist nyt initiativ, f.eks. i utraditionelle partnerskaber, specialiserede spilleplaner, i det hele taget klarere repertoirepolitik for den enkelte biograf, men først og sidst med reklame og public relations-arbejde, der sagligt kunne have erindret publikum om, hvad man gik glip af kvalitetsmæssigt i produkt og miljø foran hjemme»bioen« sammenlignet med en rigtig biograf. Og her brænder tampen faktisk: branchens folk talte ikke sammen i den forstand desværre, indrømmer biografleder i dag til denne artikel. Helt bortset fra visse filmudlejningsbranchesærheder. Det syntes umiddelbart lettere dengang og i pagt med »udviklingen« at overleve med ny teknologi og alle udenomsboderne – altså med uundgåelig forringelse af biografkvaliteten til følge.

Så dårligere biografkvalitet fik vi her og mange steder i udlandet.

Det spændende spørgsmål i dag: Er multibiograferne også fremtidens? Det endnu mere spændende svar: *Nej!*

Mennesket har ubændig trang til at søge de bedste løsninger på alt i sin tilværelse, selv om vejene, vi vælger for at komme til sådanne mål, ofte har slående lighed med

snirklede omveje, ulykkelige vildfarelser eller det rene – somme tider glade – vanvid.

I Canada er biografteknikere nu – altså midt i småbiografalderen – ved at præsentere det, teknikerne selv kalder *fremtidens biograf*. Den bygger på – hold vejret, læser! – DET STORE LÆRRED: ca. 20 m bredt, 14 m højt, en sand, rektangulær kæmpe! Systemet har fået navnet, »Eyemax« og er allerede kommet til Europa på udstillingsplan. Den engelske by, Bradford (mærkelig nok også kendt fra den industrielle revolution som byen, der fik de første maskinvæve) har nu fået Europas første foto- og biografmuseum, »The National Museum of Photography«, hvor »Eyemax«-apparatet er blevet installeret for første gang i EF. Den ny biografteknologi begejstrer gæsterne.

Når dertil føjes – vi vender tilbage til denne artikels udgangspunkt, vor egen hovedstad – at Tivoli i de to forrige sæsoner præsenterede *sine* gæster for biografen med såkaldt »Sensurround«-teknik, hvor billedet virkelig møder menneskeøjets synsfeltmaksimum ved at danne en meget vid, behagelig og spændende krumning, der medtager lidt af loftet i skærmdimensionen, kan det faktisk ikke holdes skjult længere for multibiografkredse, at ny teknologi *anvendt kvalitetsbevidst* giver bedre produkt og miljø på dette så vel som på andre felter.

For det er ad den vej – kvalitetskriteriets – teknologiforskrækkelse viger for *teknologitryghed*. Ikke via lysøjede teknologers – eller økonomiøjede politikeres – overtalelsesevner på næsten alle felter til næsten alle tider. Sidstnævnte har i 1980'erne allerede ført og vil fortsat føre til mangen teknologiforskrækkelse i praksis.

UDLANDET I —GLIMT

- USA's lokomotivværksteder har nu mulighed for at finde og reparere fejl i de ofte indviklede lokkonstruktioner ved hjælp af et nyt, transportabelt dataanlæg, »CATS 1«. Anlægget programmeres på basis af lokomotiveksperter oplysninger om fejlmuligheder og tilsvarende reparationsløsninger, hvorved selv ikke-eksperter vil kunne taste sig »ind på« løsninger iberegnet »hente« billeder og detailtegninger af lokkomponenter frem på anlæggets skærm. Værkstedet bliver derved mere uafhængige af de forholdsvis få tekniske eksperter, der som regel er ved hånden lokalt, udtaler fabrikanten af »CATS 1«.

Men kattens afhængige af »CATS 1«.

- AUSTRALIEN's statsbaner må efter budgetnedskæringer lukke Monier Concrete svellefabrikken i *Port Augusta*, en af verdens største.

Skægge skinner i budgetåret?

- CANADA's jernbaner i provinsen, *Britisk Columbia* har bestilt syv nye, elektriske lokomotiver hos General Motors (Canada) til kultransport på *Tumbler Ridge – Anzac* strækningen, nylig elektrificeret. Hver 4474 kW maskine vejer 178 tons, er 20,7 m lang og får jævnstrømsbanemotorer på hver af de seks aksler. Én førerkabine. Kontrol- og andre instrumenter leveres af ASEA, Sverige.

Bravo. Musik af ABBA?

Til DLT

På baggrund af et indlæg i december nummeret om afstemningen for eller imod 52 dobbelte fridage, vil jeg gerne bidrage med følgende.

Når man skal oplyse om konsekvenserne ved indførelse af 52 dobbelte fridage, kommer man i et dilemma, for hele problemstillingen skal ses undet ét. Det at tjenesterne lægges med mindre overgang end de findes i dag skal opvejes af ønsket om 52 dobbelte fridage. Fordelen ved at have 52 dobbelte fridage var nødvendigvis, et valg hvert enkelt medlem måtte tage ud fra helt personlige synspunkter. Det var her kongresudvalgets opgave at orientere om konsekvenserne ved dette valg og udgangspunktet var og er den nuværende arbejdstidsaftale, som tager udgangspunkt i en 40 timers uge. I løbet af det tidsrum skal der præsteres et stykke arbejde, som arbejdstidsmæssigt meget hænger sammen med det produkt der skal produceres, nemlig den vare der hedder »Tog til tiden«. Debat om »alle« togene er nødvendige det pågældende tidsrum eller ej udelukkes her.

Hvis det blev vedtaget at indføre 52 dobbelte fridage, hvordan ville DSB takle det?

De ville selvfølgelig tage udgangspunkt i Aftalehåndbogen, hvor statens aftaler med Centralorganisationerne om fridagenes længde og placering er fastlagt. Derefter ville de lave nogle ture, som indeholder de tog, som vi kender i dag, dem vil man være nødt til at parre, som de stort set kendes i dag og under alle omstændigheder således at fordelingen mellem depoterne er nær lig det som kendes i dag, ellers skal der ske en omvæltning af antallet af stationeret loko-

personale ved de enkelte depoter. Resultatet er at en række tjenester skal indplaceres på færre arbejdsdage, som eksemplerne fra udvalget viste.

Når der også blev gjort opmærksom på at den enkelte fik færre feriedage og underforstået også færre u.a. dage, ligger der ikke en antydning af at nogen bliver »snydt« for disse dage, men det er en oplysning som har betydning for det enkelte medlem, idet antallet af ferie/au-dage er lig med den frihed han/hun har til selv at placere sine friheder uden for sine ordinære fridage, i et arbejdstidssystem, hvor en aftenfrihed ikke altid er givet.

I det udsendte materiale er antydning, hvilken holdning de enkelte afdelinger har udtrykt til spørgsmålet. Uanset hvilket materiale der var blevet udsendt, måtte de enkelte afdelinger have en holdning til problemerne, hvis de arbejder med deres ture. Det første materiale blev udsendt i januar 83 og afdelingerne blev bedt om at indsende kommentarer om spørgsmålet, det er disse som der er refereret til.

Vedr. HB. indstillede udvalget på basis af det udsendte materiale, at det vil være ønskeligt at indførelsen af 52 dobbelte fridage hægtes sammen med en nedsættelse af den egentlige arbejdstid. Hvilket som bekendt er et meget aktuelt emne i denne tid.

Resultatet af afstemningen viser da også at medlemmerne ikke ønsker en sammentrækning af tjenesterne i forhold til nu – forlængelse af de enkelte tjenester – forringelse af fridagenes længde – og indskrænkning af friheden til at være medbestemmende ved valg af UA- og feriedage.

Med det I mente må det være på

sin plads at foretage en nytænkning i tilrettelæggelse af vores ture, for derigennem at løse nogle af de ønsker der var bag ønsket om indførelse af 52 dobbelte fridage.

Arbejdsmiljøundersøgelsen blandt lokomotivpersonalet viste jo bl.a. at vores skift fra sene til tidlige tjenester giver nedsat søvnmængde og indirekte en nedsat værdi af den fritid vi skatter så højt, lad os derfor bruge det nuværende system til at forbedre vores ture, således at tiden mellem tjenesterne også kan blive positiv. Man skal især også være opmærksom på antallet af aftenfriheder, ønsket om min 50% aftenfrihed i turene er tæt ved at være opfyldt, afhængig hvilket kriterium man benytter, det må dog være et rimeligt krav at en aftenfrihed ligger mellem kl. 18.00 og 6.00.

På tjenestefordelingsområdet er DSB ved at indføre EDB. Vi kan så håbe at den teknologi også vil blive brugt til glæde for lokomotivpersonalet, det kunne f.eks. være med til at give et bedre overblik over hvilke feriedage der er søgt, og hvor meget det belaster reserven og derfor en større fleksibilitet i antallet af feriedage der kan bevilges de enkelte dage til gavn for den enkelte lokomotivfører der har behov for at tilrettelægge sin og sin families samvær med venner og bekendte.

P. H. Jensen
Kø afd.

HUSK

**Stof til bladet
inden den 15.
i måneden.**

Helgoland

Helgolands 50-års jubilæum er maj 1985 og ikke som omtalt i DL T nr. 1, maj 1984.

Pensioneret lokp. fra Hgl. afd. bedes henvende sig til lkf. A. Schmidt tlf. (02) 45 08 67 for nærmere oplysning.

PERSONALIA

Forfremmet til lokomotivfører (18. lrm.) pr.**1.1.1984 efter ansøgning**

Lokomotivfører (14. lrm.)
P. Kjær, mdt Ar i mdt Ab
Lokomotivassistent (9. lrm.)
T. Lyngsøe, mdt Ar i mdt Pa

F«Forfremmet til lokomotivfører (18. lrm.)

pr. 1.1.1984 efter ansøgning
Lokomotivfører (14. lrm.)
K. A. Kaluzny, mdt Ar i mdt Ab
P. W. Madsen, mdt Hgl i mdt Hgl
F. Klyver, mdt Str i mdt Pa

Forfremmet til lokomotivfører (14. lrm.) pr.**1.1.1984**

Lokomotivassistent (9. lrm.)
H. R. Ludvigsen, mdt Fa i mdt Fa
P. O. Nielsen, mdt Kh i mdt Kh
P. B. Andersen, mdt Kh i mdt Kh
B. Larsen, mdt Hg i mdt Hg
B. H. Jensen, mdt Kb i mdt Kb
L. K. Larsen, mdt Kh i mdt Kh
S. H. Vibest, mdt Kh i mdt Kh
Finn Christensen, mdt Kh i mdt Kh
B. H. Madsen, mdt Kh i mdt Kh
T. Knudsen, mdt Kh i mdt Kh
E. Jørgensen, mdt Kh i mdt Kh
P. M. Walus, mdt Næ i mdt Næ

Overgået til anden stilling pr. 1.1.1984 efter ansøgning

Lokomotivassistent (9. lrm.) til lkm p (17. lrm.)
K. N. Nielsen, mdt Fa i mdt Gb
O. D. Hansen, mdt Kø i mdt Gb

Ansæt som lokomotivassistent (9. lrm.) pr. 1.12.1983

Lokomotivassistent p (9. lrm.)
P.-E. Lundblad, mdt Kh i mdt Kh

Forflyttet 1.1. 1984 efter ansøgning

Lokomotivfører (18. lrm.)
C. Hedegaard, mdt Ar i mdt Kb
W. Trojahn, mdt Fa i mdt Gb
S. Møller, mdt Kø i mdt Gb
B. C. Naver, mdt Pa i mdt Fa
Lokomotivfører (14. lrm.)
Jens E. Hansen, mdt Kh i mdt Gb
J. E. Larsen, mdt Kh i mdt Gb
T. Larsen, mdt Kh i mdt Gb
Lokomotivassistent (9. lrm.)
J. Petersen, mdt Kh i mdt Gb
L. G. Christensen, mdt Kh i mdt Gb
B. Nybo, mdt Kh i mdt Gb
A. B. Stender, mdt Kh i mdt Gb
C. V. Jensen, mdt Kh i mdt Gb
L. H. Skov, mdt Kh i mdt Gb
B. F. Hansen, mdt Kh i mdt Gb
P. H. Olsen, mdt Kh i mdt Gb
B. Østerby, mdt Kh i mdt Gb
Ebbe B. Andersen, mdt Kh i mdt Gb
B. Carndal, mdt Kh i mdt Gb
M. M. Hansen, mdt Kh i mdt Gb
J. Månsson, mdt Kh i mdt Gb
W. Jørgensen, mdt Kh i mdt Gb
P. B. Andersen, mdt Kh i mdt Gb
U. Forsø, mdt Kh i mdt Gb
F. Winther, mdt Kh i mdt Gb
K. G. Pedersen, mdt Kh i mdt Gb
J. Kirkeby, mdt Kh i mdt Gb
H. B. M. Bruun, mdt Kh i mdt Gb
Lokomotivassistent p (9. lrm.)
H. Ejlersen, mdt Kh i mdt Gb
B. Adelfest, mdt Kh i mdt Gb
P. U. B. Hansen, mdt Kh i mdt Gb
T. Hultmann, mdt Kh i mdt Gb

Ansæt som lokomotivassistent (9. lrm.) pr. 1.1.1984

Lokomotivassistent p (9. lrm.)
A. Pedersen, mdt Ar i mdt Ar
D. F. Jensen, mdt Ar i mdt Ar
Paul B. Andersen, mdt Ar i mdt Ar
P. Nørgaard, mdt Ar i mdt Ar
B. R. Nielsen, mdt Ar i mdt Ar
T. Hansen, mdt Ar i mdt Ar
N. I. Andersen, mdt Ar i mdt Ar
F. D. Hadberg, mdt Es i mdt Es
J. L. Nielsen, mdt Es i mdt Es
J. Knudsen, mdt Fa i mdt Fa
H. P. Snediker, mdt Fa i mdt Fa
O. Andersen, mdt Fa i mdt Fa
E. Sørensen, mdt Fa i mdt Fa
B. Holten, mdt Fa i mdt Fa
P. Jørgensen, mdt Fa i mdt Fa
J. O. T. Lund mdt Fa i mdt Fa
M. K. Rasmussen, mdt Ng i mdt Ng
B. L. Andersen, mdt Str i mdt Str
J. J. M. Pedersen, mdt Str i mdt Str
P. V. Thomsen, mdt Str i mdt Str

Ansæt som lokomotivassistent p 1.1.1984

C. Sørensen, mdt Kh
C. Aldenborg Jensen, mdt Kh
J. E. Schilling, mdt Kh
F. Galschiøt, mdt Kh
I. N. Kirkegaard, mdt Kh
J. D. Sørensen, mdt Kh
J. Frandsen, mdt Kh
S. K. Larsen, mdt Kh
J. U. B. Clausen, mdt Kh
H. Ø. Larsen, mdt Kh
S. E. Stærk, mdt Kh
K. L. F. Hansen, mdt Kh

Ansæt som lokomotivassistent p 1.4.1984

K. Edvardsen, mdt Kh (genansat)
P. A. Christensen, mdt Kh
L. G. I. Pedersen, mdt Kh
H. Grandjean, mdt Kh (genansat)

Navneændring

Lokomotivassistent (9. lrm.)
H. L. Hansen, mdt Kh til H. L. Morrison
K. O. Karlsson, mdt Kh til Kai O. Karlsson
Lokomotivassistent p (9. lrm.)
L. Jensen, mdt Kh til L. P. Reuter

Afskediget pr. 29.2.1984 efter ansøgning alder

Lokomotivfører (16. lrm.)
H. Lund, mdt Fh

Afskediget pr. 31.3.1984 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (18. lrm.)
A. Andersen, mdt Es
H. H. A. Christensen, mdt Fa
V. Mikkelsen, mdt Fa
E. A. Damgaard-Sørensen, mdt Gb
G. Jacobsen, mdt Hg
V. Haubye, mdt Næ
T. L. Hansen, mdt Pa
T. P. Jensen, mdt Str

Antagelse pr. 31.12.1983 annulleret

Lokomotivassistent p (9. lrm.)
K. Edvardsen, mdt Kh

Dødsfald

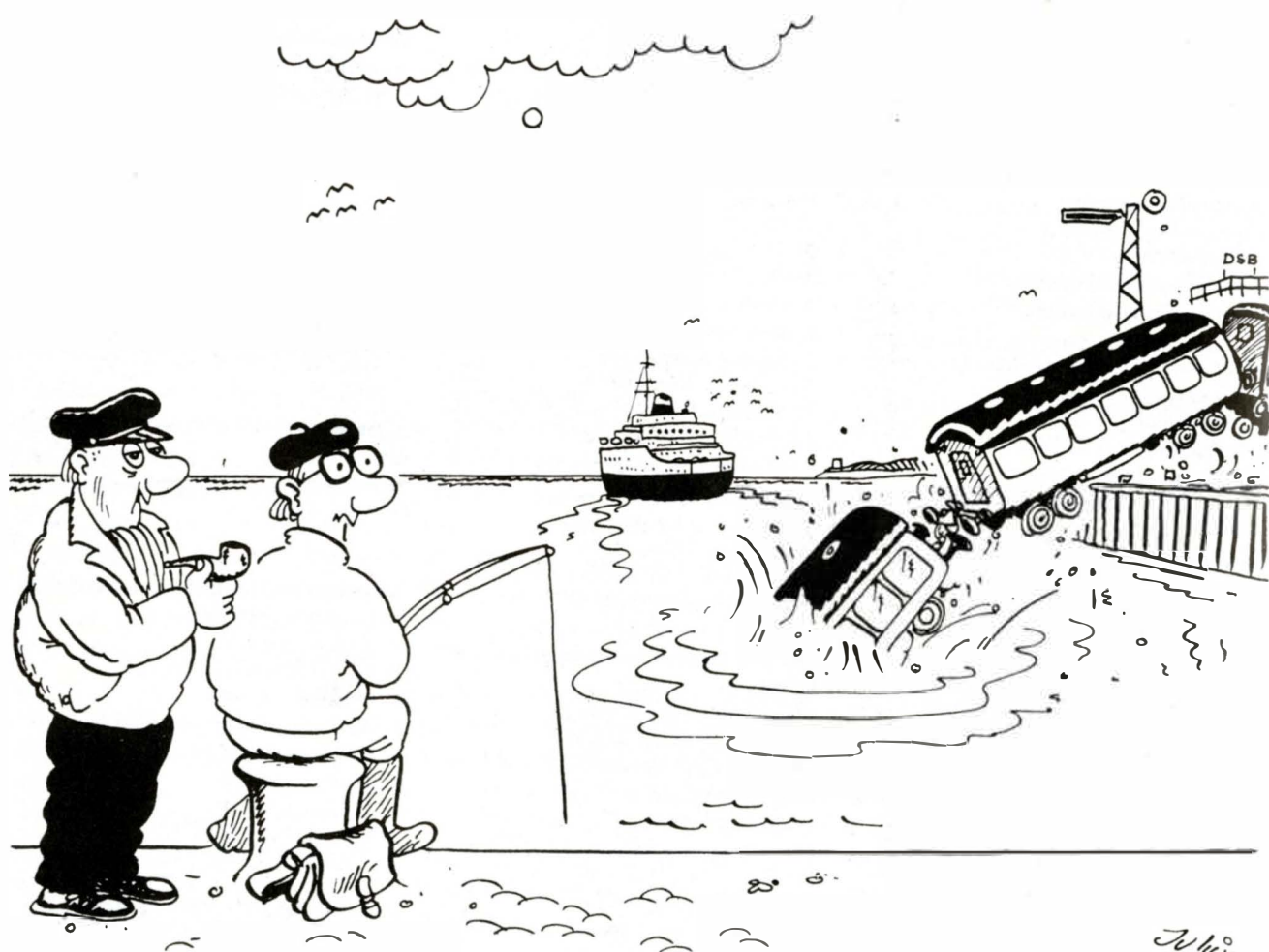
Lkas Carsten F. Olsen, Helsingør, død den 22.12.1983, 30 år.

Pens. lkf S. A. P. Halvorsen, Viby J, død den 30.11.1983, 86 år.

Pens. lkf Arne B. Jensen, Ballerup, død den 11.12.1983, 63 år.

Pens. lkf N. O. Frederiksen, Korsør, død den 26.12.1983, 86 år.

DER BLIVER 1500 FÆRRE STILLINGER I DSB!



- De sparede lokomotivføreren