

A blue-toned photograph of a railway track receding into the distance. The tracks are flanked by gravel and cross-ties. In the upper right corner, there is a large, bold number '3'.

3

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. MARTS 1984 – 84. ÅRGANG

3

Indhold:

Dobbeltmoral	2
GTS-systemet	3
Tjenestemandsloven og Tjenestemandsbeskyttelse	6
Kattegats-Færgeforbindelser	9
Pensionistkursus	17
»Sporvogn« hedder nu letjernbane	18
Energiministeren forærer produktion væk	20
Stol på kroppens signaler	21
Fra medlemskredsen	22
Personalia	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.

Det ser nu ud til, at to private færgeruter etableres over Storebælt. Den senest tilkomne – Vognmandsruten – skal benytte havnene i Korsør og Nyborg. Når planerne overhovedet kan gennemføres, må de utvivlsomt ses i sammenhæng med den førte takstpolitik, som et godt grundlag for at private selskaber overhovedet kan etablere sig. Med de stærkt forhøjede takster gennem de seneste år for DSBs vedkommende, har man skabt muligheden for rentabilitet på disse private ruter og endda til betydeligt lavere priser. Det underbygges naturligvis også af den kendsgerning, at de private selskaber kun sejler, når der er et indtjeningsgrundlag, modsætningsvis DSB som har transportforpligtelser og derfor må sejle, uden hensyn til om der er noget at sejle med eller ej. Hele atmosfæren og initiativerne omkring dette kontroversielle spørgsmål falder godt i tråd med borgerlige partiers principielle holdning til privat foretagsomhed. Og denne holdning synes bystyrelserne i Korsør og Nyborg at have taget til sig, fordi der forventes givtige havneafgifter af den private sejlads. Og man glæder sig til at få flere arbejdspladser. Korsørs borgmester afslører i denne sag en pinlig dobbeltmoral, idet han ud fra sin politiske holdning går ind for samfundsstyring af den kollektive trafik og straks derpå undskylder sin positive medvirken til den private færgeres etablering med de økonomiske fordele for Korsør som resultat af, at et borgerligt flertal i Folketinget forhindrer DSB i at føre en takstpolitik, der er konkurrencedygtig. Vi må håbe på, at DSB, sine transportforpligtelser til trods, vil være i stand til med sine muligheder for takstdifferentiering, at klare konkurrenten. Som almindelige borgere i dette land har vi ikke råd til at lade private gå på strandhugst i den kollektive trafik. Det kræver større tilskud og højere skatter. Og der er ingen rimelig grund til at støtte det private erhverv på den måde. Glæden i de to færgebyer med udsigt til flere arbejdspladser er forståelig, men det er uforståeligt, at de samme tror, at beskæftigelsen hos DSB vil blive uforandret.

I så fald er der tale om en utrolig kortsynethed. Vi har mange af vore medlemmer stationeret i Korsør og Nyborg og har samme interesse som bystyrene – at bevare dem der; men så skal der ikke skaffes ubillig konkurrence til DSB.

GTS-systemet og lokomotivføreren

I weekenden den 5.-6. maj 1984 ibrugtager DSB sit Gods Transportstyrings System – GTS.

Opstår der i forbindelse med ibrugtagningen af GTS nye berøringsflader mellem lokomotivføreren og DSBs godstjeneste? Oplever lokomotivføreren fra ibrugtagningen af GTS, et bedre forhold til de godsvogne han har på krogen i kørslen med et eller andet godstog?

Svaret er – sådan påstår GTS i hvert fald – et klart ja.

Hvorfor nu det?

Fordi DSBs godstjeneste i GTS-systemet fastholder alle oplysninger om farligt gods, usædvanlige transporter samt vogne, der på grund af læsset har nedsat hastighed, og formidler disse oplysninger i klar skrift til lokomotivføreren på bremseseddelen, der fremover vil blive udskrevet af GTS-systemet.

Hvorfor GTS?

GTS-systemet etableres primært som et led i bestræbelserne på at forbedre og effektivisere godsproduktet.

Helt tilbage i 1974 blev det planlagt, at indføre edb-baserede styringssystemer indenfor passager- og godsområdet.

Det er disse styringssystemer, der nu ligger til grund for bl.a. GTS-systemet, og som vil medføre:

- en reeltidsovervågning af alle DSB hellasttransporter, så kundebeholdningen bliver langt bedre. Man kan hele tiden se, hvad der er på vej til hvem,
- en effektivisering af en lang række ressourcekrævende arbejdsprocesser i drift og administration,
- en større pålidelighed og regularitet på grund af mere fuldstændig og korrekt information,

- en bedre ressourcestyring på grundlag af stadig ajourførte situationsbilleder, og ikke mindst,
- en større tilfredshed hos medarbejderne, fordi en lang række rutinefunktioner overtages af systemet.

Sammenfattende kan det siges, at de interne rutiner i godstrafikafviklingen bliver effektiviseret på en sådan måde, at DSB i langt højere grad end tidligere vil være i stand til at opfylde kravene – også samfundsmæssige krav til miljø og omverdenen i øvrigt – om information vedrørende gennemførelse af godstransporter.

Sådan virker GTS

GTS-systemet er en stor mundfuld, og det hidtil største edb-projekt for DSB. Det har således været praktisk at opdele systemet i forskellige faser, der er planlagt ibrugtaget indenfor ca. 15–18 måneder fra systemets start primo maj 1984.

Systemet begynder med en enkel registrering af den enkelte godsvogns bevægelser. F.eks., står den på en station og er den tom eller læsset, kører den i tog og hvilket, overføres den på en færge, hvornår kører den ind og ud af landet osv.

Hertil knyttes fra starten oplysninger om afsender, modtager, indhold med videre for en given transport.

Endvidere medtages fra starten – og det er specielt vigtigt for lokomotivføreren – oplysninger om vogne med farligt gods, usædvanlige transporter samt oplysninger, der på grund af læsset nedsætter den hastighed, hvormed godsvognen må fremføres i tog.

DSB vil med GTS-systemet få Danmarks bedste registrering af transporter med farligt gods.

Fase 1 af systemet ibrugtages som nævnt den 5.-6. maj 1984. Færdigudviklingen af systemet omfatter i særlig grad områder indenfor vognfordeling, vognafregning med fremmede jernbaner, indkaldelse af godsvogne til revision, forbedrede statistikker over godstogenes kapacitet og udnyttelse og ikke mindst et booking-system for kunderne, altså et pladsreserveringssystem for godstransport.

Teknikken bag GTS-systemet

GTS-systemet etableres som et 24-timers on-line system tilsluttet terminaludstyr af typen Alfaskop S41 fra firmaet Ericsson Information Systems A/S fordelt på ca. 100 pladser i driften og den centrale ledelse.

For bl.a. at sikre kunderne den bedst mulige adgang til oplysninger om deres transporter, er der også opstillet udstyr i DSBs Fragtbureauer samt på de steder, hvor den normale kontakt mellem kunderne og DSB finder sted.

Hjernen i systemet er en Sperry-Univac 1100/61 datamat, som er placeret i DSBs edb-kontor på Kalvebod Brygge i København.

Datafangsten »i marken« sker ved hjælp af en lille bærbar terminal af typen Micronic M 900 (se billede).

DSB er den første jernbane i Europa, der anvender så enkelt bærbart udstyr, og hvor dataene fra marken ved kun én mand overføres direkte til den centrale enhed.

Den bærbare terminal er vandtæt og kan således anvendes uden dørs i al slags vejr. Dataene overføres fra terminalen i et fast sendemodul ved hjælp af infrarødt lys.

Hvilke data findes i systemet?

Efterfølgende er oplistet en række

Micronic
M 900



eksempler på faste oplysninger i systemet (kartoteker) – godstrafikrelaterede:

- *Køreplan*. Tognummer, togart og standsningsmønster.
- *Sejlplan*. Færgeturnummer, færge navn og sporkapacitet.
- *Stationer*. Navn, forkortelse og retningskode.
- *Lokomotiver*. Type, længde, vægt, bremsevægt og belastningstabel.
- *Danske gods-, post-, bagage- og personvogne*.
Alle relevante trafikale oplysninger, samt for godsvogne vedkommende tillige alle relevante egenskaber for benyttelsen af den enkelte vogn.
- *Rutevogne*.

For fremmede vogne, der skal befordres på DSB-strækninger, vil alle relevante data tilgå systemet på grænsestationerne.

Med hensyn til opbevaring af historiske data er der endnu ikke taget endelig stilling til hvor lang tid de enkelte data skal opbevares i systemet.

Farligt gods

Transport af farligt gods følges – og

med rette – af mange mennesker i dagens Danmark.

DSB har, som offentlig virksomhed, en særlig pligt til at gå i spidsen for sikring af overholdelse af de af samfundet fastlagte, retningslinier for afvikling af transporter med farligt gods.

Derfor er det vigtigt, at GTS-systemet omgående ved overlevering af en sådan transport fra en kunde eller ved en overlevering af en sådan transport fra en naboforvaltning tilføres *alle* relevante oplysninger, så som godsets art i *klart* sprog og de tilhørende fareklassebetegnelser.

GTS-systemet sikrer da, at oplysningerne følger transporten under hele gennemførelsen hos DSB.

Alle berørte medarbejdere i transportafviklingen vil opleve oplysningerne på bremsesedler, på vognmeldinger, på færdigmeldinger osv.

For lokomotivførerens vedkommende vil oplysningerne optræde på bremsesedlen, relateret til den enkelte vogns nøjagtige placering i et givet tog.

I tilfælde af uregelmæssigheder kan oplysningerne således omgån-

de videregives til involverede fremmede myndigheder.

Et næste skridt i udviklingen af GTS kunne være, at det også kunne formidles, hvad der i en given uheldssituation rent faktisk skulle ske for at afhjælpe situationen.

Eksempler på nytten af GTS-systemet

GTS-systemet er bl.a. et nyt værktøj til håndtering af en række funktioner, der i dag udføres manuelt, men GTS-systemet vil kunne håndtere disse funktioner langt hurtigere, nemmere og mere sikkert.

De efterfølgende eksempler – relateret til forskellige brugergrupper af systemet – vil belyse de muligheder, GTS-systemet som hjælpeværktøj fra starten vil give brugerne såvel i den daglige afvikling og overvågning, som i den overordnede planlægning og styring af godsvognstrafikken.

Brugeren i marken (driftsområdet)

- stort set alle noteringer af vogne vil kunne ske ved hjælp af det bærbare registreringsudstyr,
- ankomstnotering af vogne vil i de fleste tilfælde kunne bortfalde,
- vognmeldinger og bremseseddel udskrives af systemet,
- systemet kan oplyse hvilke vogne, der er på vej til en station. Herved vil planlægning af arbejds gange kunne effektiviseres,
- systemet giver mulighed for at den enkelte GTS-station – alt efter ønske – vil kunne få præcise oplysninger om den enkelte vogns placering i spor/sporgrupper/område.

Togledelsen

- systemet kan hele tiden give ak-

tuelle oplysninger om tog/færges belastning/udnyttelse,

- der haves hele tiden et klart billede over henstående vogne,
- systemet kan i uregelmæssighedssituationer oplyse, hvad der er udsat hvor, og hvad der er i toget, f.eks. kølevogne eller RID/UT-transporter.

GTS-driftsledelsen/godstjenesten

- udtagning af specielle statistikker af systemet vil - bl.a. af hensyn til belastning af systemet - ske hos GTS-driftsledelsen,
- systemet kan give oplysninger om vognudnyttelse (omløb), herunder tomvognsstrømme,
- vognfordelerens overblik over vognsituationen fremmes og lettes,
- stærkt efterspurgte vogntyper kan styres,
- systemet vil lette et antal arbejdsgange i forbindelse med vognafregning med andre baner,
- systemet vil kunne give oplys-

ninger om transiterende vogne og deres udnyttelse, herunder sammenholde læssede og tomme løb.

Køreplanskontoret

- systemet kan i alle henseender fra starten hjælpe kkt med belastningsstatistikker, færgeudnyttelse osv.

Baneafdelingen

- systemet kan hjælpe bafd i styringen og overvågningen af tjenestegodsvogne,
- GTS-driftsledelsen vil kunne hjælpe bafd med belastningsstatistikker i sporbelastningsmæssig henseende.

Maskinafdelingen

- systemet kan hjælpe mafd med indkaldelse af vogne til revision,
- systemet kan f.eks. oplyse mafd om, hvor mange vogne der er indmeldt til reparation, og hvor de står.

Afslutning

Indførelsen af GTS-systemet i DSB er en stor milepæl i godstrafikafviklingens historie.

GTS er således opbygget, at det - så snart det er praktisk muligt - kan spille sin rolle i international sammenhæng. Det første, der vil ske på dette område, er, at der ved bilaterale aftaler med SJ og DB formidles driftsafviklingsmæssige oplysninger. Derved skulle opholdstiderne ved overlevering af vogne fra nabobaner kunne holdes på et absolut minimum.

GTS håber, at de første resultater på området kan nås allerede i kommende efterår.

Såfremt der blandt bladets læsere skulle være spørgsmål til GTS, er de velkomne til at ringe til GTS-driftsorganisationen i godstjenesten på tlf. 8-1-3201.

OTKTL

Henning A. Pedersen

Projektleder

GTS-systemet.

Bremseseddel

DSB, GTS
HENNING

BREMSESEDEL S 2

24.02.84 14:48

SIDE: 1

TOGNUMMER: 321325 DATO: 12.01.84 FRA STATION HENNING

TIL STATION LISBETH

LOKOMOTIVTYPE: MEME BREMSEART: P

ANTAL VOGNE	:	5	BREMSEVÆGT R	:	0
TOGLÆNGDE I METER	:	112,0	BREMSEVÆGT P	:	260
BELASTNING	:	126	BREMSEVÆGT G	:	0
LOKOMOTIVVÆGT	:	244	BREMSEVÆGT IALT	:	260
TOGVÆGT	:	370	BREMSEPROCENT	:	70

TOGETS STØRSTE TILLADTE
HASTIGHED FRA STATION:

TIL STATION:

SKAL NEDSÆTTES TIL: KM/T
KAN FORBEGES TIL : KM/T

UNDERSKRIFT

OPLYSNINGER VEDR. RID, UT M.V.

FARE

PS	VOGNUMMER	INDHOLD	RID	-ID	FN	UT	KM
2	37 86 3210050	9 PROMILLER	7A	100	1009		
3	37 86 3210024	4 HOVEDPINEPILLER	7A	200	2008		

Tjenestemandsløven og Tjenestemandsbeskyttelse

6

Tjenestemandsløven bør revideres.

Det siger formanden i Jurist- og Økonomforbundet, Michael Christiansen, i det interview, som vi bringer med ham.

Han mener, at hvis befolkningen, i form af Folketingets flertal, fortsat ønsker, at tjenestemændene skal være uafhængige af deres overordnede, kommer man til at give tjenestemændene en retlig beskyttelse, der er stærkere end den, som loven giver dem i dag.

Og det vil sige, at dersom man ønsker at bevare et bredt tjenestemandsbegreb, har tjenestemændene behov for at skæve til de resultater, som de overenskomstansatte har opnået i de senere år, og så lægge disse ting ind i tjenestemandsløven. Det vil igen sige, at der skal

ske en reform af tjenestemandsløven. Og Michael Christiansen understreger, at det indebærer, at tjenestemændene skal have længere opsigelsesvarsel, og fratrædelsesgodtgørelser, som går ud over de meget små pensioner, endvidere en hurtigere og enklere procedure omkring bedømmelsen af afskediggelsessagligheden. Endelig ønsker tjenestemændene at få de helt forældede regler om disciplinært forhold ændret – ganske væsentligt – måske endog ophævet.

I. Servicesamfundet

Udviklingen fra industri- til servicesamfund har medført stor stigning af antallet af offentligt ansatte?

Ja, der er nu ansat 8-900.000 i den offentlige sektor, i henholdsvis stat, kommuner og koncessionere-

de selskaber. Vi har jo i 1960'erne og 70'erne set en eksplosiv udvikling af den offentlige sektor: Nye områder er taget ind og gamle områder er blevet udvidet med stærkt stigende personale.

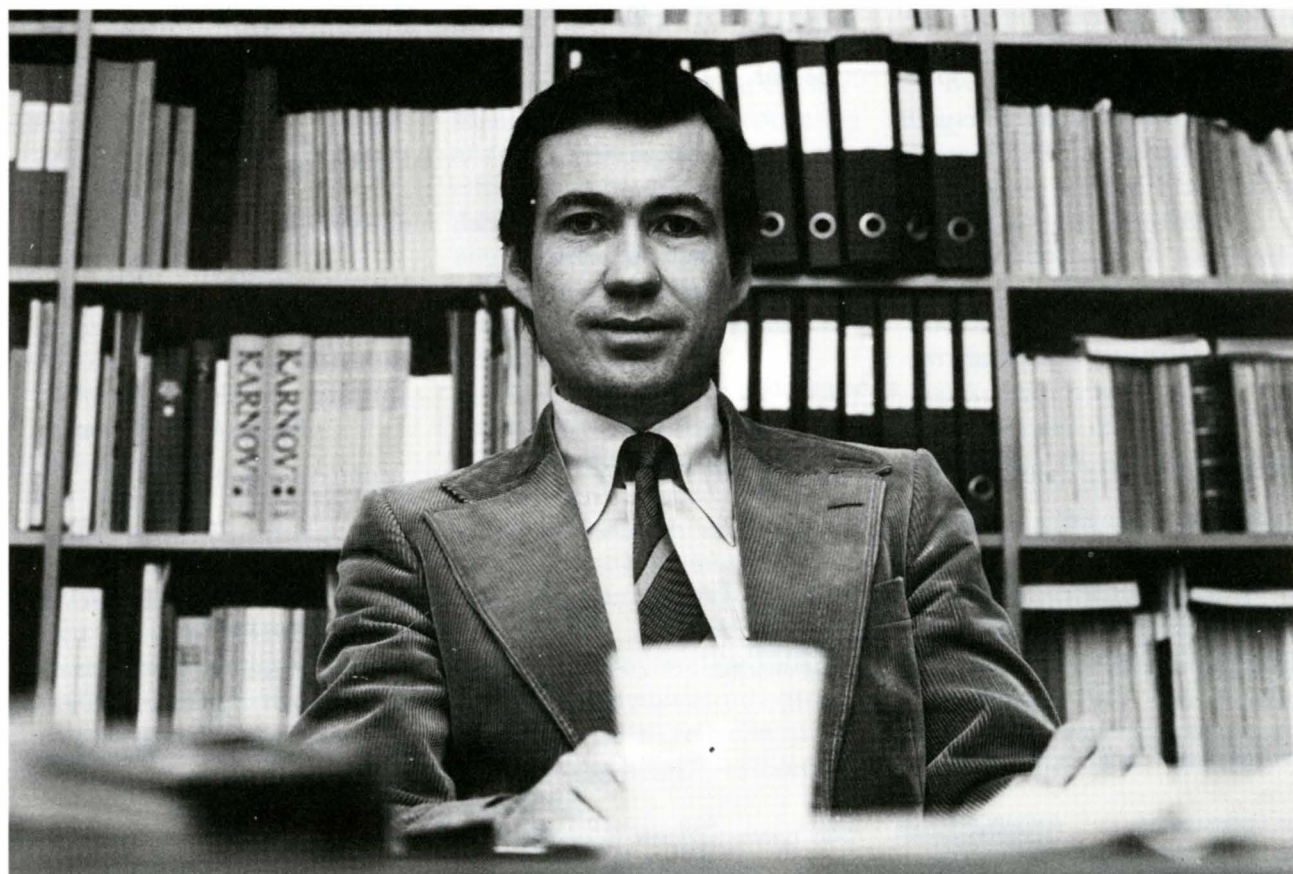
Hvor har udviklingen især været markant indenfor den offentlige sektor?

Det har navnlig været indenfor den sociale sektor og indenfor undervisnings- og sundhedsområdet. Derimod har selve administrationen ikke udviklet sig væsentligt.

Der er opstået en række nye uddannelser?

Ja – uddannelser, som passer til de jobs, der skal passes. Det drejer sig bl.a. om en mængde sundhedsuddannelser. Og i takt med hele denne eksplosive udvikling er

Michael Christiansen



skabt nogle institutioner. Og disse institutioner er så blevet bemandet med enten tjenestemandsansatte eller med overenskomstansatte.

Hvad er der organisationsmæssigt sket i denne periode?

Der er sket det, at de centralorganisationer, der på statens område forhandler for tjenestemændene ikke er blevet større. D.v.s., at de statslige tjenestemænds indflydelse er faldende, mens de kommunale tjenestemænds indflydelse er blevet stigende. Der er i dag langt flere kommunale ansatte end statsansatte.

Lønmodtagernes organisationer på det offentlige område var førhen domineret af de statslige organisationer?

Ja, men sådan er det ikke mere.

Der er sket to udviklingstendenser: *Dels* er flere og flere opgaver flyttet over til kommunerne, *dels* er der blevet flere overenskomstansatte, hvorved de sidstnævntes organisationer har fået mere at skulle have sagt.

D.v.s., at »vægten« flyttes mere og mere til det kommunale regie?

Det gør den. Og det gælder både på arbejdsgiversiden og arbejdstagersiden.

Gør der sig koncentrationsbestræbelser gældende indenfor offentligt ansattes organisationer?

Man ser i øjeblikket en tendens til, at en række organisationer, der organiserer offentligt ansatte, trækker hen i retning af LO. Der ved kan man sige, at LO er inde i billedet ved løndannelsen omkring de offentligt ansatte. LO har jo nu også en sektion for offentligt ansatte.

II. Tjenestemandsbegrebet

Hvordan kan tjenestemandsbegrebet defineres?

Tjenestemandsbegrebet blev i sin tid opfundet som den naturlige ansættelsesform for ansatte i den offentlige sektor. Det er forudsat i *grundloven*, at der skal være tjenestemandsansatte. Og omkring denne forudsætning hviler nogle forestillinger om, at tjenestemænd skal være særlig beskyttet overfor deres arbejdsgiver.

Men den omstændighed, at vi i dag ser de samme jobs udført af overenskomstansatte, som vi ser dem udført af tjenestemandsansatte, bevirker, at der sker en vis udglidning mellem de to kategorier.

For det er jo vanskeligt for en arbejdsgiver at behandle en overenskomstansat væsentligt forskelligt fra en tjenestemandsansat. Det er derfor i disse år nødvendigt – for organisationerne – og forhåbentlig også for arbejdsgiverne, at interessere sig for hvilke forskelle, der består mellem tjenestemand- og overenskomstansattes ansættelsesforhold.

Hvad er det, som man fortsat ønsker skal bestå!

Har tjenestemænd en bedre beskyttelse end de overenskomstansatte?

Mit svar er, at tjenestemændene stort set ikke er bedre stillet, når det gælder beskyttelse, end de overenskomstansatte, – og på visse punkter er de endog ringere stillet!

III. Spænding. Uoverensstemmelser

På alle niveauer kan der opstå spændinger og uoverensstemmelser mellem tjenestemændene og deres arbejdsgiver. Vil du sige lidt om tjenestemænds garantier mod afskedigelse?

Mange lever i den tro, at garantierne er så gode, – ja, så gode, at tjenestemænd overhovedet ikke

kan afskediges medmindre de tager af kassen eller forser sig disciplinært. Men det er slet ikke rigtigt. Der eksisterer to sæt afskedigelsesregler: Det ene sæt regler drejer sig om afskedigelse på grund af disciplinære forhold. Det andet sæt omhandler diskretionære afskedigelser, hvilket på godt dansk betyder: Myndighedernes adgang til *skønsmæssigt* at afskedige tjenestemænd.

IV. Disciplinære afskedigelser

Hvor omfattende er begrebet disciplinær afskedigelse?

Tjenestemandslovens bestemmelser herom sider: At har en tjenestemand opført sig på en sådan måde, at den pågældende ikke er værdig til den tillid som stillingen kræver, kan der ske afskedigelse.

Vil du konkretisere begrebet disciplinær forseelse lidt mere?

Det kan f.eks. være det forhold, at den pågældende tjenestemand er illoyal mod sin overordnede, eller at han udviser en adfærd, der må betragtes som forkastelig – eller at han har begået noget kriminelt.

Hvordan finder afgørelsen af disciplinære sager sted?

Man kan tænke sig flere måder: Den kan f.eks. afgøres ved en advarsel. Og det kan ske uden tjenstlig forhør. Men hans organisation kan begære tjenstlig forhør.

Men hvis ansættelsesmyndigheden kræver en hårdere sanktion end en advarsel, skal der være forhør. Og det består i, at der udpeges en forhørsleder. Det behøver ikke at være en juridisk dommer. Tjenestemanden får en bisidder. Det kan være en advokat eller en af de ansatte i hans organisation. Det er meningen med disse forhør, at man i domstolslignende former skal foretage en undersøgelse af forhold

dene – og derefter fælde en dom.

Men realiteten i denne procedure er, at den pågældende nærmest står tiltalt i en sag, hvor der udlægges en række påstande om hans adfærd og opførsel: Han skal møde op. Han skal have advokat med o.s.v. En sådan fremgangsmåde er helt utænkelig for en overenskomstansat!

Tjenestemanden derimod står nærmest i en situation, som om han er tiltalt for et strafbart forhold. Og hvis han var tiltalt for et sådan strafbart forhold, gælder der jo langt større garantier i det, der hedder strafferetsplejen. F.eks. har tiltalte efter disse bestemmelser adgang til ikke at udtale sig under processen. Dertil kommer, at tjenesteforhørene er belastende for den pågældende. Han trækkes gennem en lang proces, og han er ødelagt i sit arbejdsmiljø. Han er paria i hele den tid, sagen kører. Jeg synes derfor ikke, at disciplinærreglerne er indrettet på en sådan måde i dag, at de virker hensigtsmæssige. Som sagt før: Processen er for lang og tung. Og det er en ren gabestokmetode, der anvendes. De overenskomstansatte klarer sig på disse punkter bedre: De lader deres organisation håndtere sagen stille og roligt – og hurtigt!

V. Diskretionære afskedigelser

Hvordan defineres begrebet diskretionær afskedigelse.

Det betyder, at efter tjenestemandsløven kan en hvilken som helst ansættelsesmyndighed afskedige en tjenestemandsansat med tre måneders varsel. Betingelserne er to: For det første skal afskedigelsen være saglig. Der må altså ikke være tale om det, der hedder magtfordrejning. Den anden betingelse er, at tjenestemanden skal

have pension, når han afskediges. Hvis vi ser på, hvad der ligger i den første betingelse, at afskedigelsen skal være saglig, kan det f.eks. være samarbejdsvanskeligheder, der er grund til afskedigelsen. Og det er sagligt. Forholdet er nemlig det, at der ingen garanti er i tjenestemandsløven, der beskytter mod afskedigelsen på grund af samarbejdsvanskeligheder. Blot myndigheden og arbejdsgiveren kan sandsynliggøre, at den grund, man giver til afskedigelsen, ikke er usaglig, kan der ske afskedigelse.

Men den afskedigede kan få pension?

Ja. Men hvis det f.eks. drejer sig om en 40-årig tjenestemand, så er der tale om en meget lille pension. Så lille, at den ingen beskyttelse giver.

Hvad er så konklusionen vedrørende disse afskedigelsesregler?

Konklusionen er, at disse afskedigelsesregler er ikke sådan indrettet, at tjenestemanden reelt føler sig beskyttet mod sin arbejdsgiver på en sådan måde, at han er ubekymret for at sige og gøre, hvad han vil indenfor rimelighedens grænser.

Afskedigelsen kan indbringes for domstolen?

Ja. Men den pågældende skal selv anlægge sagen. Selv betale advokat. Selv betale retsafgifter. Sagen kører efter civile regler. Og den vil efter praksis *aldrig* kunne have i et krav om genansættelse. Der kan kun blive tale om erstatning, hvis tjenestemanden får medhold.

VI. De overenskomstansattes situation

Hvordan er beskyttelsen for de overenskomstansatte?

De har for det første længere opsigelsesvarsler. De har også – i

hvert fald indenfor min organisation – sikret sig en overenskomst, hvori der står, at en person, der har været ansat et år eller mere i stat eller kommune kan indbringe sin afskedigelsessag for et Nævn, hvori der sidder en dommer. Og dette nævn er hurtigt arbejdende. På en smidig måde kan Nævnet tage stilling til, om en afskedigelse er saglig. Afgørelsen kan ikke indbringes for højere retter. Nævnet tager stilling til både disciplinære og saglighedsproblemerne.

VII. Revision af tjenestemandsløven

Mener du, at der er behov for en revision af tjenestemandsløven?

Den oprindelige intention med tjenestemandssystemet var, at visse ansatte indenfor det offentlige skulle have en særlig stærk retlig beskyttelse overfor deres arbejdsgiver. Hvis befolkningen i form af Folketingets flertal ønsker, at tjenestemændene fortsat skal være uafhængige af deres overordnede og af politikerne, kommer man til at give tjenestemændene en retlig beskyttelse, der er stærkere end den, som loven giver dem i dag. Og d.v.s., at hvis man ønsker at bevare et bredt tjenestemandsbegreb, har vi behov for at skæve til de resultater, som de overenskomstansatte har opnået i de senere år – og så lægge dem ind i tjenestemandsløven. Og det betyder, at denne lov må reformeres. Der må blive længere opsigelsesvarsler og fratrædelsesgodtgørelser, som går ud over de meget små pensioner, og der må indføres en hurtigere og enklere procedure omkring bedømmelsen af afskedigelsessagligheden. Og endelig er det nødvendigt med en afgørende ændring af de helt antikverede regler vedrørende de disciplinære forhør.

Kattegats-færgeforbindelserne koncentreret

Af C. E. Andersen

Medens der kun er en enkelt færgeforbindelse mellem Sjælland og Fyn-Jylland (omend nu med tog- og biltrafikken separeret) er der fire færgeforbindelser direkte mellem Sjælland og Jylland.

De er langt fra hinanden både m.h.t. sejlruterne og havnene.

Også deres vej- og banetilslutninger er vidt adskilte.

Kattegatsforbindelserne har hver for sig langt mindre trafik end Storebæltsforbindelsen.

Selv tilsammen har de ikke nær så megen trafik. Dette gælder til trods for, at landsdelene Sjælland og de tre Midt-Nordjyllands amter huser omtrent to tredjedele af Danmarks befolkning.

Årsagen til dette misforhold er først og fremmest, at alle Kattegatsforbindelserne er dårligere end Storebæltsforbindelsen. Det er de endda i flere henseender. Deres sejldistancer er længere, hvorfor overfarten tager længere tid. Overensstemmende dermed er driftsudgifterne pr. tur større. Taksterne er tilsvarende højere. Færgerne er gennemgående mindre. De er stort set ikke så bekvemme. De er ikke så nye og tidssvarende. Deres kapacitet er mindre. De sejler kun få ture pr. dag, så tidsafstandene mellem afgangene fra hver enkelt færgehavn er store. Nogle ruter kan faktisk kun tjene biltrafik. Andre beforderer derimod mest passagerer, der er togpassagerer til og fra færgehavnene. Lokalpassagererne er relativt fåtallige, bortset fra dem der bor i Århus. Ingen af ruterne fungerer fuldt ud som både tog- og bilfærgerute, og de kan ikke udnyttes effektivt til begge trafik kategorier.

Vekselvirkningen mellem disse forhold og trafikens omfang og trafikøkonomien bevirker, at Kattegatsforbindelserne ikke kan bli-

ve sidestykker til Storebæltsforbindelsen – i hvert fald ikke, så længe den nuværende situation varer ved. Men der kan måske udtænkes sindrige planer for en koncentring af flere af ruterne, muligvis dem alle, så Kattegatsforbindelserne kan forenes til en enkelt men god forbindelse, der kan blive konkurrenceeffektivt med Storebæltsforbindelsen og derved udvikle sig til at blive et sidestykke til den.

Konkurrenceeffektiviteten bestemmes ikke alene af ruterne, men også af fartplanerne, havnene, tilslutningsvejene og jernbanerne og færgerne. Alle færgeruterne kan komme alle slags trafik til gode.

Hvis alt dette eller noget af det kan klares, må der kunne skabes grundlag for at ændre, rationalisere, ja revolutionere Danmarks øst-vest trafikstruktur, og det både kvalitativt, kvantitativt og økonomisk.

En delvis eller total koncentring af Kattegatsfærgetrafikken må derfor være et af de vigtigste mål m.h.t. Danmarks fjerntrafikale udbygning i den overskuelige fremtid.

Men kan den realiseres? Og i bedste fald, kan det opnås for rimelige investeringer? Kan det føre til moderate løbende driftsudgifter i forhold til den forventede trafik. Kan driftsøkonomien blive effektivt gunstigere? Kan taksterne for færgetransporterne og udgifterne for kørslen på de tilsluttende landeveje og jernbaner reduceres stærkt?

En enkelt eller blot et par effektive ruter

Det følgende er kun tænkt som oplæg til diskussioner, det være sig i nærværende blad og måske også andre steder.

Det skal straks fremhæves, at det drejer sig om en lang række planer, som hver for sig kun kan byde på små fremskridt og derfor ikke kan være særlig stærkt motive-rede.

Men hvis de alle realiseres, og hvis de organiseres til gensidigt samspil, kan det formentlig tilsammen føre til store resultater.

Det drejer sig om både færgeplaner, ruteplaner, havneplaner, jernbaneplaner, vejplaner, vandbygnings- og materialeflytningsplaner, bebyggelsesplaner, firmasamarbejdsplaner, amts- og kommuneplaner m.m.

En ny central færgehavn på Sjælland

Det første skridt mod løsning af en sådan helhedsplan må være bygning af en ny havn på Sjællands-siden, en havn som kan blive en fælleshavn for samtlige Sjælland-Jylland-færgeforbindelser eller i det mindste de to vigtigste af dem. Det bedste sted – vist nok det eneste gunstige sted – for placeringen af en fælleshavn må være på nordsiden af Røsnæs-halvøen, mere præcist i nærheden af landsbyen Volle-rup. Her skærer havets dybdekurver sig næsten som en havbugt med anelig dybde og bredde ind mod kysten. Også kystlinien bøjer lidt ind, så den faktisk danner en vig. Denne har tidligere haft karakter som en bugt eller ligefrem en fjord. Men den er ret sent blevet opfyldt med sedimenter, så området er blevet til en mose. Dens navn er Oddermosen.

Denne er både i øst og vest og syd omgivet af morænelandskab. Fra det højere land øst og vest for mosen kan der bygges moler langt ud i havet, hhv. mod nordvest og nordøst. Derved kan der omtrentlig omslutes et udstrakt havområ-

de med ret store vanddybder. Det kan gøres til et idealt forhavnområde, hvor bølgerne, der kommer ind gennem åbningen mellem molerne, kan spredes og svækkes, så vandet i havnen bliver roligt.

I eller ved sydvestsiden af bassinet og mosen kan der udgraves færgelejer og bygges havnekajer samt tilhørende anlæg på land.

Billige opfyldninger

Hertil kræves der fyldmateriale. Det kan fås fra uddybningerne. Desuden kan det fås fra Asnæs-elektricitetsværket, der stadig producerer store mængder af slagger, grov aske og flyveaske, som værket skal af med på en eller anden måde. Man taler ligefrem om at ville bygge en ø af aske i Jammerlandsbugten et stykke syd for Asnæshalvøens kysts – en dyr og uønsket ø.

Så hellere transportere materialet til Røsnæs' nordside og der bruge det til nyttige formål.

Det kan skyldes frem i en rørledning fra elektricitetsværket øst og nord om Kalundborg og næsten direkte til det potentielle havneområde i den vestlige side af Oddermosen og deromkring, bl.a. lige indenfor molerne.

Asken kan også udnyttes til opfyldninger andre steder i området. Man kan eventuelt udbygge hele området imellem sommerhusbebyggelserne ved Vollerup og Ågerup til et udstrakt ferie- og fritidskvarter med alle de faciliteter, der kan ønskes her. Havnen kan foruden at være en færgehavn udnyttes som basis for al slags vandsport og lystbådsejls, evt. tillige som en redningshavn.

Men det, der har interesse i den aktuelle sammenhæng, er, at havnen kan bygges således, at den kan gøres til en trafikhavn for Katte-

gats-færgeruterne. Derved kan havneaktiviteterne blive koncentreret.

Færgeruterne

De færger, der eventuelt skal sejle fra og til denne havn, må først og fremmest blive DFDSs og DSBs store bilfærger. DSDS-selskabet, der nu sejler mellem den udsatte havn ved sydvestsiden af Sjællands Odde og den lige så kunstige havn syd for Ebeltoftthalvøen, brugte tidligere 4 færger på ruten, nu sejles der kun med to færger; men de er til gengæld meget store.

DSB får snart på Nakskov værft bygget to kolossale bil- og togpassagerfærger, der skal indsættes i fart mellem Kalundborgs inderhavn og Århus yderhavn.

Af hensyn til disse færger kræves der nye havneanlæg både i Århus og Kalundborg. I Kalundborg må der tilvejebringes nye bilopstillingspladser mellem en ny færgekaj og banegården. Desuden må der bygges nye baneanlæg og nye veje, alt sammen i Kalundborgs tætbebyggede byområde.

Fremdeles kan det nuværende havneområde måske blive for lille til hyppig sejls med de store færger. I øvrigt kan det befrygtes, at der bliver mangel på plads til de industrier, der kan forventes at søge til Kalundborg i de kommende årtier, eller som ønskes hertil.

Alle disse vanskeligheder kan man komme uden om, hvis færgetrafikken forlægges til en havn ved Oddermosen.

Netop den kan tage den stærkt forøgede færgetrafik, og den kan blive velegnet til sejls med meget store færger mange gange om dagen.

Bane- og vejforbindelser til den nye havn

Der må da laves nye veje og bane-

anlæg, som kan forbinde Oddermoseområdet med bane- og vejsystemerne ved Kalundborg.

Der kan bygges en jernbane fra den nye havn mod sydøst. Den kan føres syd om Vollerup og syd om Tranemosen til Lerchenfeld, overalt gennem jævnt terræn. Banen kan føres under Lerchenfeld-Kalundborg-vejen og fortsætte i en kort udgravning til de lave arealer mellem Lerchenfeld og Kåstrup og videre mod sydøst til krydsningen med Kalundborg-Holbæk landevejen umiddelbart øst for indmundingen af Nørre Allé.

Her kan der anlægges en ny Kalundborg station.

Derfra må banen føres i en meget åben bue mod sydøst til sammenløb med Kalundborg-København banen syd for Stejlbjerg.

En tilsvarende vej kan føres fra havnen tæt langs banen, bedst ved dens nordside. Men udenfor Tranemosen må den føres over til sydvestsiden. Den når frem til krydsning med Lerchenfeld-Kalundborg vejen 300 m syd for banekrydsningen og krydser vejen i terrænniveau. Lidt østligere kan den føres ned til samme niveau som banen. Her fortsættes vejen langs banen til Nørre Allés indmunding i Holbæk-landevejen.

Ny vej gennem det nordøstlige Kalundborg

For at aflaste landevejen og for at holde fjerntrafikken adskilt fra lokaltrafikken bør der måske sikres plads til en senere motorvej 1-1½ km nordligere til det sted, hvor landevejen til Holbæk afgiver en nybygget vejgren til Jyderup og videre direkte mod København.

Alle disse bane- og vej anlæg kan tjene næsten hele færgetrafikken mellem Sjælland og Jylland.

COI informerer:

Tramp i klaveret

Inden for de seneste uger har flere fundet det opportunt allerede nu at begynde rumlerierne omkring aftale- og overenskomstforhandlingerne i 1984.

Således har to ministre allerede tilkendegivet deres synspunkt på størrelsen af den lønramme, regeringen tilsyneladende har til hensigt at ville udstikke for overenskomstsituationen. Vi synes, at det er temmelig uklogt, at man på forhånd tilkendegiver, at man har til hensigt at suspendere den frie forhandlingsret på arbejdsmarkedet.

Og det lyser heller ikke langt væk af klogskab, at man på dette tidspunkt taler om konkrete procenter, da ingen kan vide, på hvilken realøkonomisk baggrund overenskomstforhandlingerne vil skulle føres – dertil er usikkerheden omkring de økonomiske forløb både nationalt og internationalt alt for stor.

Dagen før valget skulle finansministeren partout have fyret af, at lønudviklingen i den kommende overenskomstperiode skal mere end halveres – noget staten som arbejdsgiver tilsyneladende har til hensigt at ville fastholde over for de statsansattes organisationer. Men finansministerens udtalelser skal måske bedømmes i lyset af den ophedede situation omkring valget. Det vælger vi indtil videre at tro.

Mere køligt overlæg må vi derimod tilskrive økonomiminister Anders Andersen, der efterfølgende var ude med udtalelser om, at lønrammen skulle være nærmere nul end fire procent, og at regeringen ville iværksætte en straffeaktion, hvis »resultatet bliver for godt for lønmodtagerne« (Frederiksborg Amts Avis, der står partiet Venstre meget nær, den 5. februar 1984).

Økonomiministeren gjorde godt nok et forsøg på at hale i land, da han blev undsagt af regeringsmedlemmer fra de andre regeringspartier, men det er for os utvivlsomt, at økonomiministeren har både sagt og ment det, han blev refereret for, og det lover ikke godt for det samarbejde mellem regeringen og arbejdsmarkedets parter, som burde etableres med henblik på at få afklaret nogle centrale forhold, for eksempel om en retfærdig skattereform, som kunne medvirke til at gøre overenskomstforhandlingerne i 1985 lidt lettere.

Og så kom Dansk Metalarbejderforbunds formand, Georg Poulsen, med udtalelser, som vi godt kunne have været foruden, og som er blevet opfattet som om, at fagbevægelsen på forhånd ville afskrive den dyrtidsregulering som først og fremmest er et værn for de lavestlønnede lønmodtagere.

Endelig har Jernets arbejdsgivere forsøgt at påvirke lønudviklingen i den offentlige sektor *i indeværende aftaleperiode*, idet man henstillede til arbejdsgiverne inden for metalområdet, at lønstigninger som følge af forhandlingerne på det område, hvor man har et såkaldt bevægeligt lønsystem, først bør udmøntes efter den 1. april 1984.

Herved vil lønstigningerne ikke indgå i det beregningsgrundlag, hvorefter offentligt ansattes lønninger skal reguleres pr. 1.10.1984 i henhold til den aftalte tilpasningsklausul. Vi synes, at det er rent ud sagt uforskammet, at Jernets arbejdsgivere forsøger sig med indirekte påvirkninger af lønudviklingen i den offentlige sektor.

Når man alligevel gør det, må det vel være ud fra en formodning om, at så vil de omhandlede lønstigninger aldrig indgå i et regnestykke, hvorefter der skal udmøntes lønforhøjelser i den offentlige sektor.

Men her vil man gøre regning uden vært. Det er for COI og de øvrige organisationer i den offentlige sektor en helt afgørende forudsætning, at de offentlige ansatte følger lønudviklingen på det private område, og den forudsætning vil blive fastholdt.

Karensdagslovens økonomi

Socialministeren har i januar måned fremlagt en rapport vedrørende karensdagens virkninger.

I rapporten fremgår det, at loven har medført store besparelser, svarende til 2.010 mio. kr. eller 630 mio. kr. mere end oprindeligt forudsat.

Det kan ikke komme bag på nogen, at der spares penge ved indførelsen af en karensdag, der fratager mange, men ikke alle, lønmodtagere retten til løn eller sygedagpenge ved den første fraværsdag.

Spørgsmålet er imidlertid, hvor stor den faktiske besparelse er og lige så interessant, hvem der lægger ryg til besparelsen.

Bl.a. LO har kikket på disse spørgsmål, og har fundet at ministeriets opgørelse er behæftet med stor usikkerhed, da bl.a. fraværstatistikken på det offentlige område kun er delvis og mangelfuld.

Derudover har man også medtaget det siden 1980 generelt faldende sygefravær til indtægt. Et faldende sygefravær der ville have været der, karensdag eller ej.

Medregnet er også de ca. 460.000

private ansatte der er fritaget for karensdagen, og der er naturligvis ingen besparelse her. Dette får det opgjorte tal ned på 1.380 mio. kr.

Pudsigt nok forsvandt også merbesparelsen, og tilbage er det samme tal som regeringen fra starten havde forventet skulle blive besparelsen.

Men når dette tal så blev nået, skyldes det ene og alene indtægterne fra de lovændringer der betød at arbejdsgivernes betaling blev forlænget fra 5 til 13 uger samt at deres bidrag til arbejdsløshedsforsikringen blev forhøjet.

Altså en merindtægt til staten på 950 mio. kr., men også et tab for arbejdsgiverne, da disse merudgifter ikke dækkes af besparelserne ved karensdagen.

Den til udregningen brugte fraværstatistik konstaterer, at de helt korte sygefravær er faldet. Det er selvfølgelig ikke så mærkeligt da mange lønmodtagere, af økonomiske årsager, har følt sig tvunget til at gå på arbejde uanset deres helbredssituation.

Som det tit sker med »udgifter« vænner man sig til dem, og der er noget der tyder på, at man også gør det i forbin-

delse med karensdagen. Arbejdsgiverforeningens fraværstatistik viser nemlig, at der i slutningen af 1983 er sket en stigning i de helt korte fravær.

I den forbindelse vil også udviklingen i længden af de enkelte sygeperioder have betydning for de pågældende »indtægter«.

En forlængelse af sygeperioderne med gennemsnitlig 1 dag vil helt fjerne besparelsen for både de private og offentlige arbejdsgivere. En sådan udvikling kan ikke afvises. Det var bl.a. konsekvensen da man indførte karensdagen i Sverige.

Ministerens rapport siger ikke noget om de urimeligheder der foregår bl.a. med hensyn til arbejdsskader. Den nævner som sagt, at ca. 460.000 private ansatte er undtaget, og da det som regel er de højere lønnede funktionærer er det som »sædvanlig« arbejderne der må betale.

Alle disse kendsgerninger burde få regering og folketing til at afskaffe karensdagen, men det vil de øjensynlig ikke.

Det bliver loven nu ikke mere rimelig af.

Urimeligt!

Andet steds i dette nummer af »COI informerer« er der skrevet om det økonomiske »resultat« af karensdagsloven.

Denne artikel skal derfor pege på en af de virkelige urimeligheder der sker som følge af loven, nemlig løntræk ved arbejdsulykker.

Den store gruppe almindelige lønmodtagere, der i forvejen er økonomisk dårligst stillet, er den samme gruppe, som er mest udsat for helbredspåvirkninger, såvel fysisk som psykisk, og her rammer loven hårdt og urimeligt.

Store tjenestemandsgupper inden for COI-området er i kraft af deres arbejde meget udsatte for en tilskadekomst i tjenesten, f.eks. politifolk, brandvæsen, postfolk og personale i DSB. Der kunne nævnes mange flere kategorier af tjenestemænd.

COI har nu modtaget de første konkrete sager med baggrund i denne famøse og urimelige lov.

Det er begge sager, hvor de pågældende uden egen skyld har været udsat for en arbejdsulykke, (i det ene tilfælde en læk på en tankvogn med et giftigt stof, og det andet tilfælde en nedfaldende lem).

I de tilfælde, hvor man er raskmeldt igen og påbegynder sit arbejde, vil der følge en ambulans behandling, der kan strække sig langvarigt, alt efter tilskadestens omfang.

Denne behandling er placeret således, at de ikke kan komme ind under reglen om »tilbagefald« inden for 12 dage, og de bliver derfor trukket for en »karensdag« ved hver eneste behandling.

COI finder det ikke rimeligt, og har

derfor ikke noget imod hvis nogen kan forklare os rimeligheden i disse tilfælde, og alle de andre der vil følge efter.

Vel, man kan få en midlertidig § 12 aftale, men hvem ønsker en sådan etikette på sig. Det kunne samtidig tænkes, at man ønskede at søge nyt arbejdsområde i den periode behandlingen foregår, og hvilken arbejdsgiver vil stå med åbne arme, når man samtidig med en ansøgning også må fremlægge en § 12 aftale.

Uagtet den politiske uvilje mod at røre ved loven vil COI alligevel tage dette spørgsmål op igen.

Besparelser eller ej, det kan i hvert fald ikke være ulykkesramte lønmodtagere, der udover fysiske skader, også skal have økonomiske problemer bare fordi de passer deres arbejde.

En redegørelse

Omkring årsskiftet udsendte arbejdsministeren en redegørelse om arbejdstidspolitikken.

Redegørelsen belyser problemet ud fra forskellige aspekter og nævner herunder, at en højere udnyttelse af produktionsapparatet ville øge kapitalens produktivitet, og omvendt vil en arbejdstidsnedsættelse uden en samtidig tilrettelæggelse af arbejdstiden sænke kapitalens produktivitet.

Redegørelsen nævner også at et af de væsentligste argumenter i den løbende debat for en nedsættelse af arbejdstiden er, at det vil medføre en mindskelse af arbejdsløsheden.

Effekten vil dog afhænge noget af virksomhedernes reaktion på en arbejdstidsnedsættelse. Reaktionerne kan være:

- nedskæring af produktionen
- øget overarbejde
- forbedret arbejdstilrettelæggelse
- ændret arbejdstidstilrettelæggelse
- investeringer
- nyansættelser

I nogle synsvinkler på en arbejdstidspolitik siger rapporten, at et alment og

specifikt højt uddannelsesniveau er en forudsætning for at bevare positionen blandt de industrialiserede lande og for, at man er rustet til at møde det økonomiske opsving.

Arbejdstidsspørgsmålet har også de seneste år været set i sammenhæng med såvel de familiepolitiske og ligestillingspolitiske spørgsmål.

Også ældrepolitikken er afhængig af arbejdstidens længde, tilrettelæggelse m.v. da man ikke kan se bort fra at nogle uden problemer varetager et fuldtidsjob, til de når pensionsalderen, hvorimod andre har behov for en mere fleksibel overgang til pensionisttilværelsen.

Endelig kan en nedsættelse af arbejdstiden, i nogle tilfælde, begrundes i det fysiske og psykiske arbejdsmiljø.

Organisationernes udgangspunkt for en arbejdstidspolitik er deres opfattelse af, at det ikke inden udgangen af 80'erne vil være muligt at genskabe fuld beskæftigelse uden en arbejdstidsnedsættelse.

Når man således ikke diskuterer, om der er en gunstig effekt for beskæftigelse

af en arbejdstidsnedsættelse men kun dens størrelse, afhængig af hvorledes nedsættelsen tilrettelægges.

I forbindelse med en arbejdstidsnedsættelse må der ikke ske en yderligere vækst i deltidsarbejdet, sådan at flere og flere får et arbejde, de reelt ikke kan leve af.

På det offentlige område afhænger størrelsen af et positivt resultat af, hvorvidt der sker nyansættelser, ihvertfald i en størrelsesorden der modsvarer 2/3 af arbejdstidsnedsættelsen.

Kompensationsspørgsmålet må være en del af det samlede overenskomstresultat, således at der bliver tale om at vælge mellem større forbrug og øget fritid, men på en sådan måde at solidariteten bevares.

Fagbevægelsen har været hård i sin kritik af arbejdsministerens redegørelse, og organisationerne har helt samstemmende givet udtryk for, at arbejdsministeren i stedet for at afgive en teknisk redegørelse har politiseret i en sådan grad, at redegørelsens værdi er blevet stærkt forringet.

Uretfærdigt

Da man i sin tid gennemførte 2. fase af socialindkomsten protesterede COI sammen med andre organisationer meget imod, at man i socialindkomsten skulle medregne en lønandel på 12 procent af den pensionsgivende løn.

Desværre vandt vi ikke gehør for vore synspunkter.

Det får så være, men at man medregner denne lønandel i socialindkomsten for personer, som end ikke endnu optjener pensionsanciennitet, fordi de ikke er fyldt 25 år, må betegnes som både forkert og direkte uretfærdigt.

Socialministeriet har i cirkulære af 23.6.1981 blandt andet fastsat, at det ved beregningen af lønandelen i socialindkomsten ikke har betydning, hvor mange års pensionsalder den ansatte har optjent, *ligesom der heller ikke tages*

hensyn til, om optjeningsperioden for udløsning af pensionsretten endnu ikke er begyndt, fordi den pågældende endnu ikke er fyldt 25 år.

COI rejste sammen med de øvrige centralorganisationer i Tjenestemændenes Fællesudvalg (TFU) sagen over for socialministeriet i november 1983, idet man anførte, at det fandtes urimeligt, at socialindkomsten forhøjes med en andel af en pension, som overhovedet ikke optjenes, og det henstilledes, at denne uretfærdighed fjernes, så der tidligst sker medregning af den pensionsgivende løn, når muligheden for optjening af pensionsalder er til stede.

Socialministeriet har svaret, at begrundelsen for ordningens udformning er, at det ud fra *administrative hensyn* var anset for nødvendigt at medregne

lønandelen ud fra helt faste kriterier uden mulighed for en individuel behandling i hvert enkelt tilfælde.

Med henvisning til, at det er socialministeriets ønske at opretholde en administrerbar ordning, afslår man derfor TFU's ønske om en ændret ordning.

Det er TFUs opfattelse, at man ikke af administrative hensyn kan »straffe« tjenestemænd under 25 år – og i øvrigt forekommer (bort-)forklaringen at være noget søgt i denne edb- og cpr.nummer-tidsalder, hvor man ellers er i stand til at håndtere meget mere indviklede sager maskinelt.

TFU arbejder derfor videre med sagen.

Nyt fra A-kassen

Kassens adresse er Bredgade 23, 1, 1260 København K, telefon 01-14 33 00. Daglig telefon- og ekspeditionstid kl. 10.00-14.00, onsdag lukket.

Begrænsninger i dagpengerechten

Arbejdsfrie indtægter (f.eks. renter) medfører normalt ikke fradrag i dagpengene. Der gælder dog særlige regler, såfremt ledige medlemmer oppebærer forskellige former for pensioner. F.eks. modregnes tjenestemandspension således i dagpengene. Pensionen omregnes til timer efter følgende formel:

$$\frac{\text{pension pr. uge}}{\text{omregningssatsen}} = \text{timetal}$$

Omregningssatsen er fra 1. oktober 1983 kr. 68,90.

Det således beregnede timetal fradrages timetallet for en arbejdsuge (40 timer for fuldtidsforsikrede og 3/4 af 40 timer for deltidsforsikrede). Der kan udbetales dagpenge for det resterende antal timer, dog ikke mindre end 10 timer om ugen for fuldtidsforsikrede og 1/4 af det gennemsnitlige ugentlige timetal før ledighedsperioden for deltidsforsikrede.

Med virkning fra 30. januar 1984 er der vedtaget en ændring, der lyder således:

»Dagpenge for en uge bortfalder, hvis de for et fuldtidsforsikret medlem udgør et mindre beløb end svarende til dagpenge for 10 timer.

Dagpenge i en uge hvor der har været sygdom, kursusdeltagelse, ferie eller hvor der er sket overgang til efterløn, bortfalder dog kun såfremt de udgør et mindre beløb end dagpenge for 8 timer.

For et deltidsforsikret medlem bortfalder dagpengene, hvis de for en uge udgør et mindre beløb end dagpenge for et timetal, der svarer til 1/4 af medlemmets gennemsnitlige arbejdstid før ledigheden.

Dagpenge i en uge hvor der har været sygdom, kursusdeltagelse, ferie eller hvor der er sket overgang til efter-

løn, bortfalder dog kun såfremt de udgør et mindre beløb end dagpenge for et timetal, der svarer til 1/5 af medlemmets gennemsnitlige arbejdstid før ledigheden.»

Vi kan i en kort vejledning beskrive ændringen således:

»Reglen om mindeudbetaling af dagpenge medfører, at hvor der på dagpengekortet er foretaget belægning med timer som følge af overgang til efterløn, udbetaling af sygedagpenge, kursusgodtgørelse eller feriepenge/feriedagpenge, bortfalder dagpengene for en uge, såfremt de udgør et mindre beløb end dagpenge for 8 timer, når der er tale om fuldtidsforsikrede medlemmer. For deltidsforsikrede medlemmer bortfalder dagpengene, såfremt de udgør et mindre beløb end dagpenge for et timetal, der svarer til 1/5 af medlemmets gennemsnitlige arbejdstid før ledigheden.

I alle andre tilfælde medfører reglen om mindeudbetaling af dagpenge for fuldtidsforsikrede medlemmer, at der

Eksempler:

Pension pr. år	pr. uge	timer	dagpenge pr. år
Skalatrín 24 (kr. 105.243,83)	$\frac{2023,91}{68,90} = 29,37$		kr. 27.775,80
Skalatrín 26 (kr. 108.258,04)	$\frac{2081,88}{68,90} = 30,21$		kr. 0

Selvstændig virksomhed m.m.

Der gælder særlige regler for medlemmer, der driver selvstændig virksomhed eller jordbrug. Såfremt sådanne aktiviteter drives som hovederhverv, skal medlemmet overflyttes til A-kasse for selvstændige erhvervsdrivende. Hvis de omtalte former for virksomhed drives som bierhverv, kan medlemmet forblive i kassen.

Udbetaling af dagpenge vil finde sted efter de skærpede regler, idet der forud for begæring om dagpenge altid skal være præsteret mindst 26 ugers arbejde inden for 18 måneder.

Da beskæftigelse ved selvstændig virksomhed, jordbrug m.m. under alle omstændigheder skal oplyses, bedes medlemmer med sådanne forhold rette henvendelse til A-kassen.

ikke vil kunne udbetales supplerende dagpenge, når disse udgør et beløb, der er mindre end dagpenge for 10 timer (1/4 af fuld sædvanlig arbejdstid) og for deltidsforsikrede, når de udgør et mindre beløb end dagpenge for et timetal, der svarer til 1/4 af den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid.

Eksempel:

Et deltidsforsikret medlem har hidtil arbejdet 28 timer pr. uge og får herefter en beskæftigelse på 24 timer pr. uge. Der vil ikke kunne udbetales supplerende dagpenge, idet nedgangen på 4 timer er mindre end 1/4 af den gennemsnitlige arbejdstid før ledigheden.

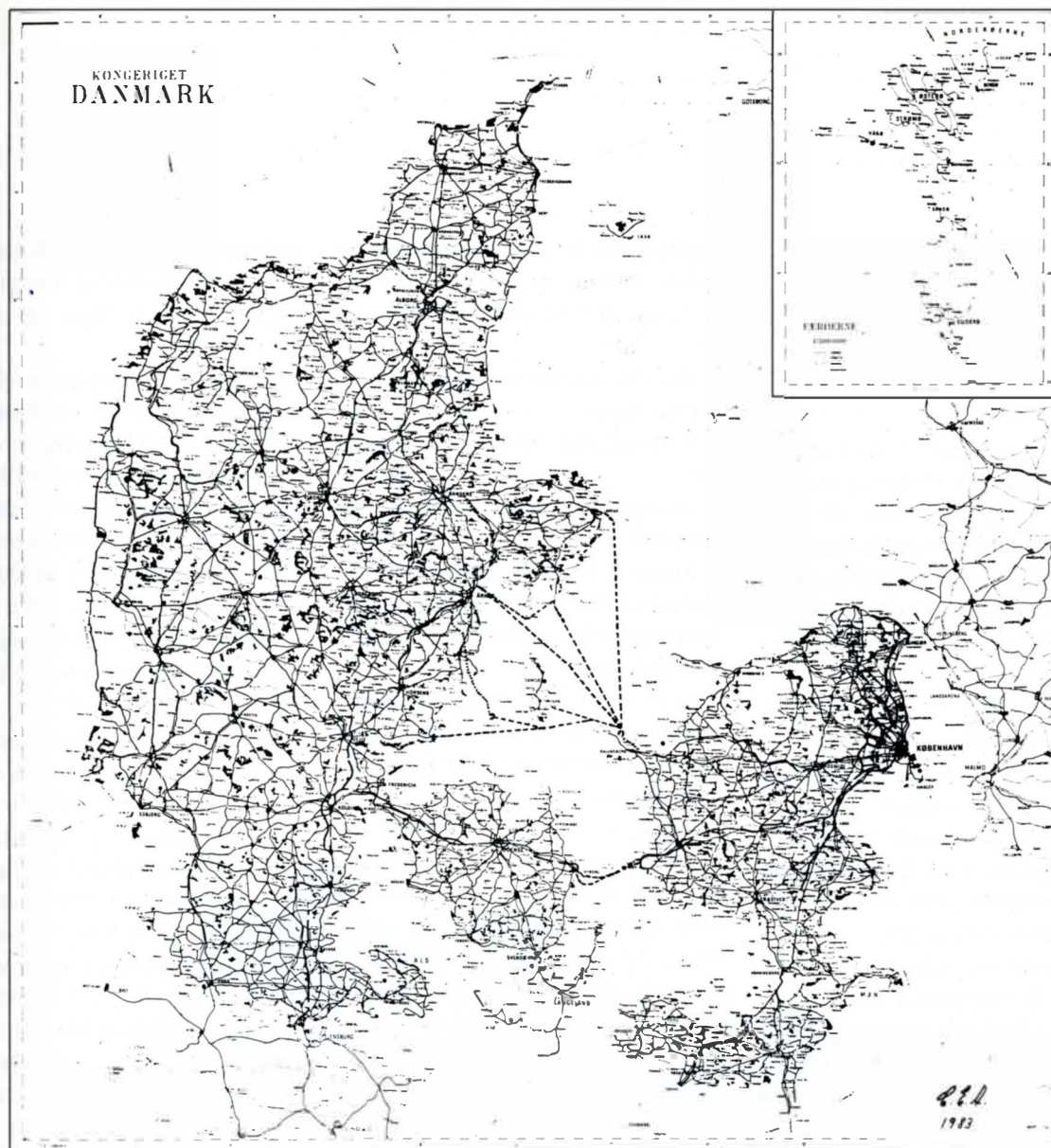
Såfremt arbejdstiden var blevet nedsat til 21 timer, vil der kunne udbetales supplerende dagpenge, idet nedgangen på 7 timer netop svarer til 1/4.»

10-timers reglen betyder f.eks., at en politibetjent med en pligtig afgangsalder på 63 år, der afskediges fra lønramme 15, skalatrín 24, vil kunne få supplerende dagpenge, mens f.eks. en politibetjent, der afskediges som 63-årig fra lønramme 17, skalatrín 26, ikke kan få supplerende dagpenge.

Sygdom under ledighed

Dagpenge udbetales da fra sygesikringen. Meddelelse om sygdommen skal gives på første fraværsdag – også til A-kassen. Herefter tilsendes særligt skema.

Ledige er ikke omfattet af lovgivningen om karensgdag.



Vejene i Odsherred og på Sjællands Odde behøver da ikke at blive udbygget til motorvejsstandard af hensyn til færgetrafikken.

Odsherred behøver ikke at blive gjort til et fjerntrafikområde, men kan tværtimod fredes og gøres til et fristed for sommerhusejerne og turisterne.

Nogle vil måske mene, at de skitserede vej- og baneanlæg, der skal bringe forbindelser til Oddermosehavnen, til gengæld vil ødelægge Røsnæs-halvøen. Men hverken vejen eller banen skal føres længere mod vest end til Oddermosen. Så Røsnæs-idyllen kan bevares intakt.

Oddermosehavnen kan tænkes gjort til den sjællandske terminal for omtrent hele færgetrafikken mellem Sjælland og Jylland.

I det følgende vil den blive benævnt Volleruphavn.

Færgeruterne nu og fremtidig

De vigtigste af de nuværende ruter er Kalundborg-Århus ruten og Odden-Ebeltoft ruten.

Den første er nu ca. 84 km lang. Den kan forkortes til ca. 72 km. Der kan sejles hurtigt næsten hele vejen. Tidsgevinsten er dog ikke særlig stor, og den kan ikke blive tilstrækkelig til at kunne motivere ruteforlægningen. Men som led i planerne om at koncentrere alle Sjælland-Jylland færgeruterne, må forlægningen vurderes ganske anderledes.

DFDSs rute mellem den unaturlige og ikke særlig gunstige færgehavn på sydvestsiden af Oddens yderste del og havnen syd for Ebeltoft halvøen er 46 km.

Distancen fra Volleruphavn til Ebeltoft færgehavn er 52 km. Der bliver altså lidt længere fra Volleruphavn end fra Odden-havnen.

Til gengæld er vejdistancen fra København til Volleruphavn lidt kortere end til Odden-havnen.

Fra Hundested til Grenå er der 78 km. Fra Volleruphavn vil distancen blive 77 km. Der er altså ikke noget at vinde m.h.t. sejlstrækning og sejltid til Grenå. Men der kan som sagt opnås en række principielle fordele ved, at trafikken kan koncentrerer, endda såvel til søs som til lands.

Fra Kalundborg til Ballen havn på Samsøs østkyst er der 45 km.

Fra Volleruphavn til Ballen bliver der 26 km. Altså en anelig distancegevinst.

Fra Kalundborg til Juelsminde er der 70 km. Fra Volleruphavn til Juelsminde vil der blive 66 km. D.v.s. nogenlunde samme afstand.

I øvrigt kunne der tænkes oprettet en færgerute mellem Volleruphavn og Endelaves nordøstside. Den vil blive 47 km lang. En sådan færgeforbindelse vil blive billigere og bedre end den tilsvarende færgeforbindelse mellem Kalundborg og Svanegrunds østende, som forf. har foreslået for mange år siden.

En færgehavn på Endelave kan bygges billigere end en havn på Svanegrunds østlige del.

Fra Endelave kan der for blot små udgifter bygges en dæmning til Søgrund, altså helt omgående Svanegrund. Den kan føres videre over Søby Rev til Jyllands kyst ved Søby, hvorfra der er gode veje til både Horsens og Århus.

Eventuelt kan nogle af eller alle færgerne mellem Volleruphavn og Ebeltoft sejle videre fra Ebeltoft til Århus.

Eller de kan sejle direkte mellem Volleruphavn og Århus i samspil med DSB-færgerne. – Dette måtte være den ideale løsning, set fra trafikanternes synspunkt. Men det forudsætter et effektivt samarbejde mellem DFDS og DSB. F.eks. lignende samarbejdet mellem DSB og DB angående trafikdelingen og indtægts- og udgiftsdelingen for Fehmernbæltruten.

Sejltiderne

Hvis der regnes med, at færgerne sejler 16 knob, d.v.s. 2 minutter pr. km, og hvis der bruges 3 minutter ekstra ved hver færgehavn, bliver

sejltiden mellem Volleruphavn og Århus 150 minutter.

Turen til Ebeltoft havn vil vare 110 minutter.

Hundested-Grenå turen vil vare 160 minutter.

Ballen-turen vil vare 58 minutter.

Juelsminde-turen vil vare 138 minutter.

Turen Volleruphavn-Ebeltoft-Århus vil vare 150 + 70 minutter ud over liggetiden i Ebeltoft, i alt 235–240 minutter.

Men ved at sejle direkte mellem Volleruphavn og Århus havn kan sejltiden reduceres til 150 minutter eller mindre.

Ingen af de anførte sejlture repræsenterer store tidsgevinster. Det skal dog bemærkes, at de anførte sejlhastigheder ikke er særlig store. Så de største og hurtigste færger kan godt vinde tid. Hvis færgerne normalt sejler med den nævnte moderate fart, kan der spares brændstof.

Når færgerne bruger 2½ time mellem Volleruphavn og Århus, kan der ikke sejles 4 dobbeltture pr. døgn pr. færge. Men der vil være rigelig tid til ligesom nu at sejle tre dobbeltture over Kattegat. I nattimerne kan afgang- og ankomsttiderne forlægges til bekvemmere tidspunkter.

Færgerne mellem Volleruphavn og Ebeltoft kan sejle med kortere tidsafstande end de 4 timer. Selv om de skal sejle videre helt til Århus hver anden gang, kan de gøre 3 dobbeltture pr. døgn pr. færge.

Det interessante og vigtige er, at Århusruten og Ebeltofttruten måske kan koordineres, så samtlige færger sejler direkte mellem Volleruphavn og Århus.

Hvis der sejles med to DSB-færger og to DFDS-færger, alle store moderne færger, kan de sejle re-

gelmæssigt mellem Sjælland og Jylland med to timers mellemrum – følgelig kan de afgå på alle lige klokkeslet.

En sådan samsejling er just den allervigtigste fordel ved koncentrationen af de to færgeruter.

Den kan bevirke, at fællesruten får langt større konkurrenceevne end de to nuværende ruter tilsammen, bl.a. derfor vil den få langt mere trafik end de to ruter nu.

Alle færgeture kan komme både togtrafikanterne og biltrafikanterne til gode.

Under de omstændigheder kan der skabes grundlag for en effektiv rationalisering af hele trafikken mellem Sjælland og Jylland. Rejsetiden mellem København og Århus vil blive knap 4 timer med tog og godt 4 timer med bil. Til sammenligning bruger IC-togene nu knap 5 timer og bilerne godt 5 timer.

Når det engang bliver muligt at køre hele vejen, altså når Storebæltsbroen bliver fuldført, vil togene kunne spare en time.

For biltrafikanterne bliver gevinsten dog ikke så stor, fordi de må gøre et ophold eller to undervejs for at hvile, spise og drikke kaffe, i hvert fald hvis de skal være i god arbejdsform, når de når frem til Århus, og navnlig hvis de skal køre videre som sikre bilister.

Følgelig vil færgeruten via Volleruphavn og Århus-Risskov havn vedblive at være »hurtigruten«.

Problemet er først og fremmest: Er der samarbejdsvilje til, at der kan tilvejebringes en enkelt, men meget effektiv færgeforbindelse mellem Sjælland og Jylland?

Hvis det kan gennemføres, kan forbindelsen blive et sidestykke til Storebæltsforbindelsen.

Den allerførste forudsætning er, at havneaktiviteterne på Sjælland koncentrerer på Volleruphavn.

Pensionistkursus

DSB kursuscenter, Knudshoved, Nyborg

fra lørdag den 5. maj 1984 kl. 12.00
til søndag den 6. maj kl. 13.00.

Hvem kan deltage og hvorledes kommer man med

Kurset er baseret på at give vore seniorlokkførere en hyggelig og interessant weekend på det ombyggede feriehus = nu DSB's smukke kursuscenter Knudshoved, Nyborg.

Weekend programmet er lagt an på at fortælle lidt om foreningens arbejde og ikke mindst diskutere

den tredje alders problemer, men der skal også være tid til at få alle de gode minder frem fra dampens tid.

Såfremt flere end de 50 seniorlokkførere, som der er plads til, tilmelder sig, må Landsoplysningsudvalget, der arrangerer dette kursus, ved lodtrækning finde frem til de heldige.

Tilmeldingskuponen skal senest den 1. april 1984 være foreningens kontor i hænde, og resultatet vil blive udsendt personligt til de udtrukne, samtidig med at navneli-

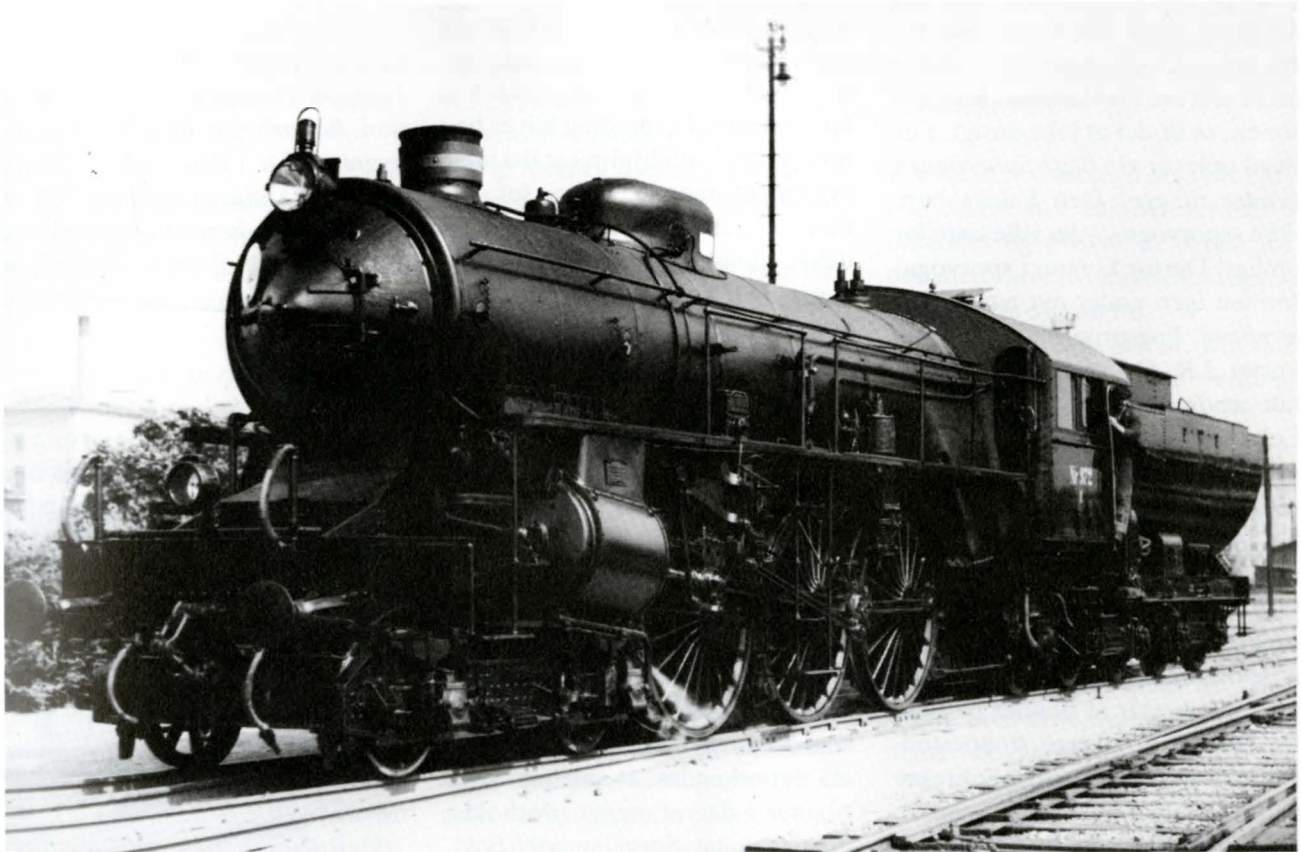
sten på kursusdeltagerne vil blive offentliggjort i Dansk Lokomotiv Tidendes maj-nummer.

Hele arrangementet med kost og logi er gratis, også bustransport til og fra Nyborg banegård/Kursuscenter.

Hver enkelt kursusdeltager må selv sørge for transporten fra hjemmet til Nyborg banegård tur/retur.

Kursusprogrammet med indkvarteringsplan, gruppeinddeling, bordplan og kursets indhold fremsendes til deltagerne ca. 2 uger før kursets start.

17



Undertegnede ønsker at tilmelde sig til Pensionistkursus på Knudshoved i perioden 5.-6. maj 1984.

Navn _____

Adresse _____

Post nr. _____ By _____

Har været stationeret på mdt _____

»Sporvogn« hedder nu »Letjernbane«

Af Tage W. Jensen

18

I begyndelsen af 1950'erne forsvandt sidste sporvogn fra Londons gader. Andre storbyer fulgte eksemplet i årene efter. Motivering: Sporvogne er usmidige i gader trafik, de optager plads, som busser og anden biltrafik kunne udnytte bedre til fremme af trafikafviklingen. Og det passede – hvis byautoriteternes »kloge hoveder« samtidig havde husket at trafikprioritere og -regulere.

Det gjorde de ikke. Trafikforstoppelse indtil blokering fulgte.

Det er tilladt at smile af *den* udvikling nu. Men helst ikke for åbenlyst! for er der noget, byautoritetens »kloge hoveder« afskyr mere end svær forkølelse i badesæsonen, så er det at tabe ansigt. For hvad oplever vi i dag? *Sporvognen vender tilbage!* Den kaldes bare ikke »sporvogn« – det ville være for pinligt! Derfor kommer sporvognformen igen undet nyt navn – *letjernbane*. Fagsprog: *light rail*, forkortet *LR*. Og den præsenteres i lidt ændret udgave: den kan nu f.eks. bruge eksisterende jernbanespor, hvor disse findes i gadeområdet. Den kan også placeres som højbane i gademidten. Letjernbanen kommer selvfølgelig til at optage plads på gaderne lige som sporvognen, men ofte i den grad, at sporarealet udelukker biltrafik, fordi det består af skinner på sveler eller giver sikrere stoppestedforhold ved sporplacering direkte ved fortovskanter. Eller ved at dele gadearealet midtvejs på langs med et garanteret usmidigt højbanefundament, der får gamle dages »farlige« vejtræer til at ligne fikse autoværn! For ikke at give læserne indtryk af, at dette er starten på en nytårsspøg i utide, vender vi straks tilbage til London for at erfare sidste nyt på feltet dér.

Vi spørger *London Transport*

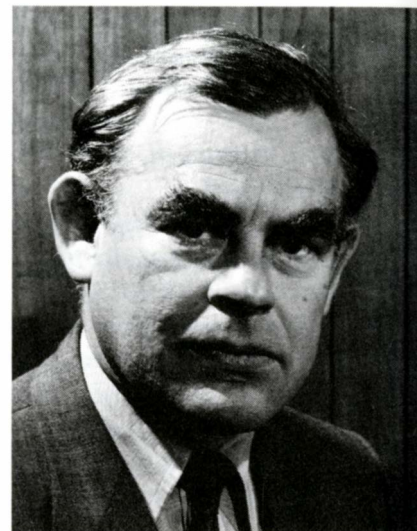
om LT har seriøse planer om at bygge letjernbane i Englands hovedstad i dag – byen, som fik verdens første, nu mest udbyggede og m.h.t. jordbundsforhold og eksisterende net mest anlægsattraktive t-banesystem?

LT svarer: – Ja, det har vi. Vi har netop indbudt en række inden- og udenlandske virksomheder til at være med i forberedende udvælgelsesarbejde for at finde bedste egne konstruktører af en letjernbane i Docklands-bydelen, d.v.s. havnekarverierne langs Themsen. Projektets foreløbig anslåede værdi svarer til ca. kr. 800 millioner. Der bliver 15 stationer over en strækning på 12 km samt driftscenarier og depot. Formentlig bliver banen efter stålhjul-på-stålskinne princippet, men vi er åbne for nye ideer og automatik alt efter de endelige tilbuds indhold, når de foreligger. Der kan blive tale om samarbejde med flere eller bare én virksomhed.

Vi: Kr. 800 millioner lyder ikke voldsomt i jernbaneanlægsforstand?

LT: – Nej, det er også grunden til, at vi går ind for letjernbaneprojekt i stedet for at forlænge t-banettet, som i dette tilfælde ville betyde udvidelse af Jubileelinjen gennem Docklands-området. Selv med Londons fordele og erfaringer som t-baneby taget i betragtning, må det erkendes, at anlægspris for t-baner i dag er steget uforholdsmæssigt meget. Sørgeligt uden tvivl, men sandt.

Vi: – »Letjernbane« har på den anden side let ved at føre tankerne hen på u-landsagtige forhold, hvor rigtige jernbaner i gadeområder jo ikke er særsyn – sagt uden at ville fornærme nogen virker princippet så ikke som et bytrafikalt tilbageskridt?



Simon Coventry (43), ny leder af London Transport's konsulentsektion, har arbejdet med letjernbanebygning bl.a. i Venezuela og Kuala Lumpur (Malacca-halvøen). LT er nu ved at planlægge Londons første letjernbane til åbning i 1987. Den bliver billigere end t-baneudvidelse, oplyser LT.

LT: – Ikke på ugedag lige nu, men projektet godkendtes af politikerne for over et år siden. Pengene er sikret ved bevillinger fra storlondons amt og London dockland's kommunale udviklingsråd, så vi regner da med at kunne starte passagertrafik med letjernbane omkring midten af 1987.

Det er realiteterne i Europas største by.

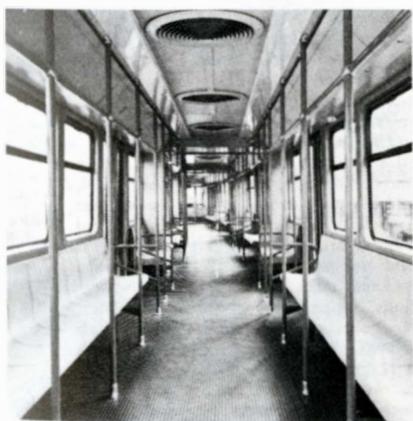
Herhjemme kan følgende betragtning blive aktuel når som helst:

I slutningen af 1983 kørte københavnske strøgbusser fra 1950'erne – og endnu ældre modeller – jubilæumskørsel ad Strøget. Derved mindedes 1980'ernes bytrafikanter om, at hvis ordnet bus- og hyrevognskørsel dengang havde fået eneret

på strøget i forretningstiden til fortsat at bringe passagerer lige til døren af virksomheder og butikker, så ville gadens nuværende fodklask-ekkoende kørebane»gedemarked« om dagen og affolkethed om aftenen/natten ikke være opstået. Og vigtigere – et af hovedstadens mest kvalitetsorienterede Strøg kunne have pulseret videre som den betydelige færdsels- og forretningsåre, den havde udviklet sig til. Det kunne også have skånet manganen god strøgvirksomhed, dermed arbejdsplads, for lukning, hævder lederen af en af de største, der lukkede. I stedet for blev »åren« selv lukket. Hybridbegrebet, »gågade«, skulle – ? – indføres.

Økonomi, ikke komfort, fik toprioritering også indvendig i dette 3-delte letjernbanetog i Manila (Filippinerne). I hvert vognsæt har plastlangæderne plads til 81 sidende – ståplads til ca. 293!

Udvendig kan letjernbanetog se ud som vist nederst, en italiensk udgave leveret til Cleveland (USA).



Men hvis sporvognformen nu vender tilbage også i vore gader, f.eks. først på Amager, dukker andre kollektivtrafik»nyheder« og ægte nyheder så også op? F.eks. velreguleret, fortrinsprioriteret busdrift ad Strøget?

Eller kommer bytrafikanter til at nøjes med at konstatere det interessante, at den for tyve år siden forkastede skinnetrafik i gaderne nu tegner til at vende styrket tilbage – i mere udtalt jernbaneform?

LT: – Spørgsmålet er interessant og kan heller ikke afvises. Det er et faktum, at *LT International* netop har hentet sin ny leder, Simon Coventry, fra et erfaringsområde, der geografisk omfatter bl.a. *Venezuela* og *Kuala Lumpur* på Malaccahalvøen – begge steder har Coventry rådgivet ved bygning af omfattende letjernbaneanlæg. Han har også været med i et projekt i *Korea* i forbindelse med en Verdensbank-opgave. Coventry, der er 43 år og civilingeniør, var leder af et ingeniørfirmas *Hongkong*-kontor med sydøstasien som arbejdsområde, før han kom til LT. Så der er faktisk paralleller til u-landsprojekter, når vi taler om letjernbaner. Men de bygges jo også i f.eks. USA og andre avancerede lande. Afgørende for LT i Docklands-sagen var som nævnt, at det er et økonomisk mere fordelagtigt alternativ end et tidligere forslag om forlængelse af eksisterende t-banenet.

Vi: – Kan der sættes åbningsdato på letjernbanen i Docklands-gaderne?

UDLANDET I —GLIMT

- CANADA bygger bro over floden *North Saskatchewan* i Edmonton for at udvide byens letjernbane til University of Alberta stationen. Det har endnu ikke været muligt at fastlægge nøjagtig linjeføring.

Det kan forvirre bare at skulle finde rundt i stednavne som North Saskatchewan.

- MALAYA's statsbaner (PKTM) har bestilt stor skinneliverance i udlandet og ønsker at betale for den med varer. Malayas hovedprodukter: Ris og gummi.

Bliver metoden global, kan der komme vældig sving i verdens godstransport.

- PAKISTAN's statsbaner (PR) må hvert år i regntiden aflyse driften på sin godt 63 km lange *Narawal – Chak Amru* rute, fordi sporet ligger under vand. Nu vil PR hæve banelegemets niveau for at undgå vandskader. Man venter at være færdig med arbejdet før næste års regntid begynder.

Nu skal der være en kant.

- TYSKLAND's statsbaner (DB) vil sammen med by- og andre autoriteter i *Karlsruhe* indføre letjernbane på DB's lokale passager- og godslinjer. Derved kan forstæderne forbindes direkte med den indre bys sporvejslinjer, så rejsende slipper for togskifte.

Det hedder ikke letjernbane for ingenting.

Energiministeren forærer dansk produktion væk

20

Den borgerlige regering er nu i færd med at sælge ud af de resultater, der blev opnået på energi-området under den tidligere socialdemokratiske regering. Et dansk-udviklet energiprojekt til udnyttelse af bremseenergi i busser er stoppet af energiminister Knud Enggaard. Nu har den svenske bilfabrik Volvo overtaget projektet.

– Energiministeriet var klar til at gå økonomisk ind i udnyttelse af bremse-energi, som var udviklet med støtte fra ministeriet på Danmarks Tekniske Højskole, oplyser den tidligere socialdemokratiske energiminister, Poul Nielsson, til LO-bladet.

– Bremse-systemet kan oparbejde den energi, som fremkommer ved opbremsning, energien genanvendes, og derved spares op til 27 pct. af brændstoffet. HT i København havde allerede bestilt 10 busser med dette bremse-system, som er enestående i verden. Og energiministeriet var klar med økonomien til at sætte en egentlig produktion i gang sammen med to private virksomheder.

Men projektet blev stoppet af Knud Enggaard. Godt nok fortsætter forskningen i bremse-energi, men Danmark har tilsyneladende mistet muligheden for at komme først med en egentlig produktion. Nu skyder Volvo nemlig 30 millioner svenske kroner i udnyttelse af den viden, som er udviklet igennem dansk energi-forskning og med støtte fra energiministeriet.

Derfor er den borgerlige regerings handlemåde i denne sag et direkte benspænd for dansk industri og beskæftigelse. Projektet er afvist af ideologiske grunde, siger Poul Nielsson.

Der er behov for en fornuftig snak
Regeringens økonomiske ministre

med Anders Andersen i spidsen har igen overspillet situationen. Det har de gjort med nogle højst uheldige udtalelser i forhold til den overenskomstsituation, der ikke skal være afsluttet før 1. marts næste år.

Det er bemærkelsesværdigt, at en så garvet politiker som Anders Andersen har troet, at der kunne komme noget som helst positivt ud af at slynge om sig med løndiktater hen over hovedet på arbejdsmarkedets parter.

Det er udtryk for en forhippelse, som vidner om manglende overblik, og om at Venstres politikere alene tænker på at nedgøre lønmodtagerne.

I LO finder vi det naturligvis positivt, at statsministeren umiddelbart efter sin hjemkomst fra ferien på Gran Canaria har kaldt de ministre til orden, som så uelegant har spillet på bordet i hans fravær.

Statsministerens reaktion tyder på, at i alle tilfælde er han ved at forstå at det ikke er befordrende for rimelige forhold på arbejdsmarkedet, at en regering blindt handler hen over hovedet på overenskomtparterne.

I forbindelse med overenskomsløsningen i 1983 havde regeringen gjort, hvad den kunne for at forhindre et fornuftigt resultat. Det gjorde den, da den umiddelbart efter sin tiltræden greb ind i bestående overenskomster. Og det gjorde den, da den forsøgte at presse en lønramme ned over arbejdsmarkedet.

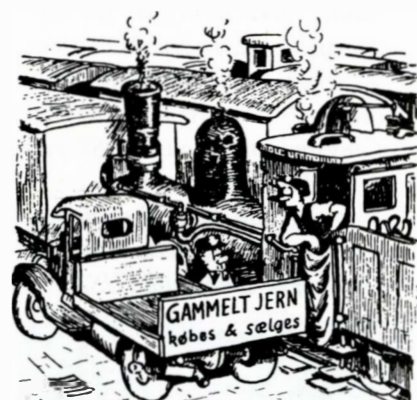
Hvis ikke der havde været megen ansvarsbevidsthed og megen god vilje hos både LO og Dansk Arbejdsgiverforening, kunne regeringens optræden have udløst kaotiske tilstande.

Vi tror derfor, at statsministeren nu har indset, at en så klodset op-

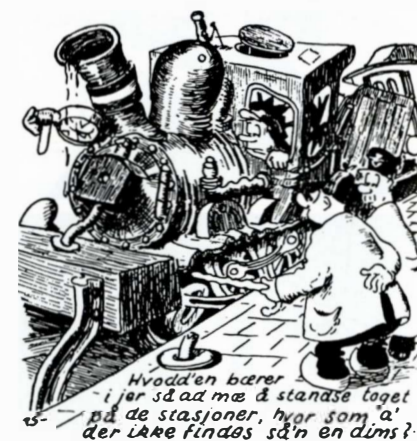
træden fra regeringen ikke lader sig gentage. Og det er helt sikkert, at enøjede indgreb fra regeringens side vil være ødelæggende for en fornuftig snak – både mellem arbejdsmarkedets parter og mellem disse parter og regeringen.

Hvis regeringen vil gøre noget som helst rimeligt, så bør den i stedet for alle andre spilfægtier gå ind i en positiv dialog med parterne.

Regeringen burde i virkeligheden i forståelse med disse parter sikre nogle samfundsøkonomiske rammer, som letter mulighederne for at nå frem til et acceptabelt overenskomstresultat i 1985.



–Måske det er en ren tilfældighed, at han har solt den lige netop her-



Stol på kroppens signaler

I 1982 blev der brugt 161.000 tons organiske opløsningsmidler i Danmark og mindst 160.000 arbejdere er udsat for disse stoffer hver dag. Opløsningsmidler er farlige – de kan give alvorlige skader, men hvordan kan man vide, hvornår der er fare på færde? Det fortælles der om i et nyt AV-program om »Organiske opløsningsmidler«, som Arbejds miljøfondet har produceret.

– Jeg vil gerne støtte folk i deres egen oplevelse af, at de signaler, de får fra kroppen i form af hovedpine, svimmelhed og træthed ikke er noget naturligt fænomen, men at det kan skyldes deres arbejde, fortæller læge Per Gregersen, der har skrevet manuskriptet til »Organiske opløsningsmidler«.

AV-programmet fortæller på baggrund af fire sygehistorier om, hvilke symptomer man skal være opmærksom på, hvis man arbejder med opløsningsmidler. Symptomerne kan nemlig være tegn på, at der er noget galt. I »Organiske opløsningsmidler« lægges der desuden vægt på at fortælle, hvordan nye skader kan forebygges. Der kan f.eks. være grund til at se nærmere på arbejdspladsen for at forbedre arbejdsmiljøforholdene. Der er også oplysninger om, hvem man kan henvende sig til, hvis der opstår mistanke om, at en sygdom kan skyldes arbejde med opløsningsmidler.

AV-programmet »Organiske opløsningsmidler« kan købes eller lejes i Arbejds miljøfondet, Vesterbrogade 69, 1620 København V, tlf. 01-22 52 52. Det koster 60,- kr. at leje programmet og 1.000,- kr. at købe det. Varenummer 221301. Programmet blev præsenteret fredag den 27. januar 1984 kl. 14.00 i Arbejds miljøfondets kursuscenter/Udstillingen for Arbej-



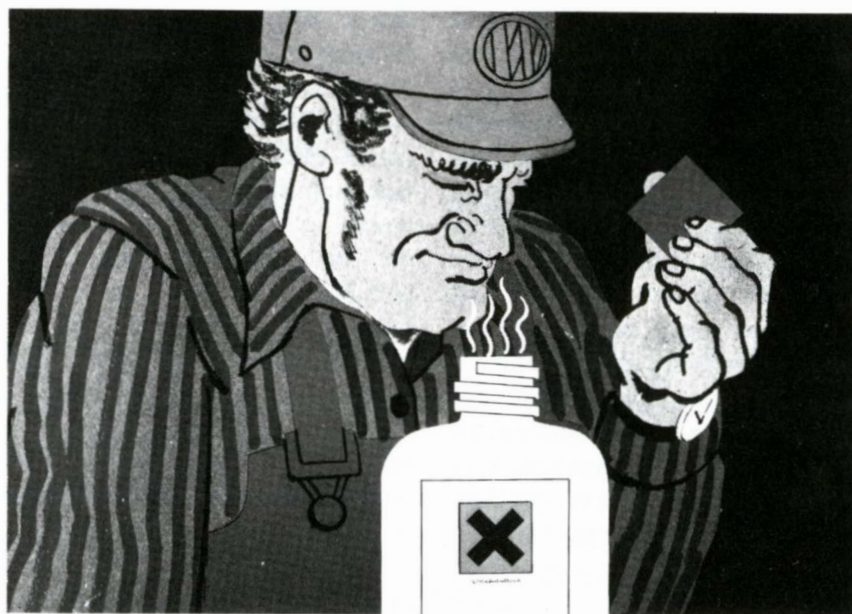
derbeskyttelse, Dr. Tværgade 46, 1302 København K.

Lise Skovgård

NB: Ved premieren på »Organiske opløsningsmidler« var der lejlighed til at se en ny stand om kemiske stoffer på Udstillingen for Arbejderbeskyttelse.

Udstillingen for Arbejderbeskyttelse er udvidet med en stand om sundhedsfarlige stoffer, og her fortælles om mærkningsregler og de skader, man kan få af at arbejde med stofferne.

Nogle opløsningsmidler er lugtfri, men de kan være ligeså sundhedsfarlige som andre organiske opløsningsmidler.



sygemelding

Ifølge bladet »Woodworker« blev følgende brev sendt fra en murer på Barbados til hans firma i England:

»Ærbødigste herre.

Da jeg kom ud til bygningen, fandt jeg ud af, at orkanen havde blæst nogle mursten af toppen. Så jeg riggede en bjælke til med en trisse på taget af bygningen og højste et par spande fyldt med mursten op. Da jeg havde gjort murerarbejdet færdigt, var der mange mursten tilovers.

Jeg sikrede linen på jorden, så gik jeg op og fyldte spanden med nogle af de tiloversblevne mursten. Så gik jeg ned på jorden og lod linen gå.

Desværre var spanden med mursten tungere end jeg, og før jeg vidste af det, startede spanden nedad, og med et ryk var jeg fra jorden på vej opefter. Jeg besluttede at blive hængende i rebet, og halvvejs oppe mødte jeg spanden, der var på vej ned, og fik derved et slemt slag på min skulder.

Jeg fortsatte så mod toppen og dundrede mit hoved mod bjælken og fik min ene finger klemt i trissen. Da spanden ramte jorden, brast dens bund, og alle murstenene væltede ud.

Nu var jeg tungere end spanden og rutsjede nedad med stor fart. Halvvejs nede mødte jeg spanden, der var på vej op, og fik nogle hudafskrabninger på mit skinneben. Da jeg ramte jorden, landede jeg på murstenene og fik adskillige smertefulde snitsår fra skarpe kanter.

På dette tidspunkt må jeg have været ved at miste besindelsen, for jeg lod linen slippe. Spanden kom så ned igen og gav mig et slag, denne gang i hovedet, og jeg blev indlagt på hospitalet. Jeg beder ærbødigst om sygeorlov.«

Gode kolleger

Må det hermed være tilladt fra bestyrelsen i DLF. Rf. Afd. at give udtryk for vores teknemlighed til jer som den 21. januar 84 hjalp os, så det var muligt at holde vores generalforsamling, med fest om aftenen. Vi havde et meget stort delta-gerantal, som for en stor del skyldes jeres hjælpsomhed.

Desværre er der brådne kar i alle lejre, og vi beklager hvis der skulle være en enkelt, som i ly af vores generalforsamling skulle have tiltu- sket sig fri.

Desuden beklager vi meget at der blandt vores kolleger er en enkelt, som er så stiv i systemet, så han ikke ville have 2 af vores hjælp- somme kolleger med som pass. i et godstog, så de kunne komme hjem inden det næste persontog afgik fra *Rødby Færge*.

p.b.v.

K. E. Nielsen

afdelingsformand

AUD-Fonden

Fra 1. april skal der betales bidrag til AUD-Fonden.

Den 1. april 1984 træder loven om en arbejdsmarkedsuddannelsesfond i kraft. Fonden, der bestyres af arbejdsministeren, har til formål at dække udgifterne til specialarbejderuddannelsen, efteruddannelse af faglærte m.v., de særlige omsko- lingsforanstaltninger samt de erhvervsintroducerende kurser for unge og langtidsledige.

Fonden skal finansieres gennem bidrag fra samtlige arbejdsgivere og lønmodtagere, der er omfattet af ATP-ordningen. Bidraget for en fuldtidsbeskæftiget lønmodtager er for 1984 fastsat til 972,00 kr.,

hvoraf lønmodtageren og arbejds- giveren hver betaler halvdelen.

ATP-huset opkræver AUD-bi- draget for staten gennem Fællesop- krævning (FOK). Arbejdsgiverne skal beregne og tilbageholde løn- modtagerens AUD-bidrag ved hver lønudbetaling. Ved udgangen af hvert kvartal – første gang i slut- ningen af juni 1984 – modtager ar- bejdsgiverne et FOK-opkrævnings- kort, hvorpå det samlede AUD-bi- drag, omfattende både lønmodta- gernes og arbejdsgiverens andele, er anført.

Det samlede provenu i 1984 skønnes at blive på 1,7 mia. kr., svarende til de forventede udgifter til de nævnte uddannelser.

Legatuddeling

Maskinbestyrer

Rambusch & hustru's legat.

I april måned 1984 vil der kunne uddeles legatportioner blandt ma- skinpersonale, lokomotivførere, lokomotivassistent, vognopsyns- mænd, håndværkere og depotbe- tjente m.fl. med lokomotivtjeneste ved DSB på Sjælland, Falster og Lolland og ved nuværende og tidli- gere privatbaner indenfor dette område. Fortrinsberettigede er an- satte, som efter 10 års tjeneste er afskediget 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 en- ker.

Ansøgning om tildeling må *in- den den 1. april 1984* indsendes til *DSB, velfærdskontoret, Sølvgade 38, 1307 København K*, hvorfra an- søgningsblanket kan fås tilsendt (telefon: (01) 14 04 00, lokal 2824). Vkt

Legatuddeling

Ved den pr. 27. januar 1984 foretagne uddeling af Kong Christian IX's Understøttelsesfond, DSB's 2 Jubilæumsfonds, Trafikinspektør C. J. M. Wieth og hustrus legat og Fru Isabella Winifred Tougaards legat, hvortil var modtaget i alt 89 ansøgninger, blev uddelt 63.500 kr. i 62 portioner med følgende fordeling:

Enker: 1 à 2500 kr., 1 à 2000 kr., 11 à 1500 kr., 22 à 1000 kr., 4 à 500 kr.

Pensionister: 2 à 1500 kr., 10 à 1000 kr., 8 à 500 kr.

Ansatte: 3 à 500 kr.

Af Stationsforstander P. W. Stybes og hustrus legater uddeltes 2500 kr. i 3 portioner således:

Enke efter stationsforstander (livsvarig): 1 à 1000 kr.

Ansatte: 2 à 750 kr.

Vkt

DSB-pensionister på Knudshoved

DSB tilbyder i lighed med sidste år forhenværende ansatte mulighed for året rundt at udnytte ledig kapacitet på kursuscentret *Knudshoved*.

Opholdsperioden er fra mandag til fredag. Opholdsprisen er for tiden pr. døgn pr. person 250 kr. incl. moms. Mindre prisreduktion ved benyttelse af dobbeltværelse. I månederne juni–august 1984 er kun ledig kapacitet i ugerne 25, 26, 27 og 33.

Yderligere oplysninger ved henvendelse til kursuscentret, telefon (09) 31 72 56 ma–fr kl. 12–16. Anmodning om ophold i ugerne 25, 26, 27 og 33, der er modtaget senest 1.4.1984 betragtes indgået samtidig og svar forventes sendt først i april.

PERSONALIA

Forfremmet til lokomotivfører (18. lrm.)

pr. 1.1.1984 efter ansøgning

Lokomotivfører (14. lrm.)

E. O. Christensen, mdt Ar i mdt Str

Forfremmet til elektrofører ks (17. lrm.)

pr. 1.1.1984 efter ansøgning

Elektrofører (14. lrm.)

B. L. Andersen, mdt kh i mdt Kh

Forfremmet til lokomotivfører (14. lrm.)

pr. 1.2.1984

Lokomotivassistent (10. lrm.)

B. H. A. Henriksen, mdt Gb i mdt Gb

G. V. F. Kruse, mdt KH i mdt Kh

Lokomotivassistent (9. lrm.)

F. Lind, mdt Ar i mdt Ar

J. M. Hald, mdt Ar i mdt Ar

J. L. Pedersen, mdt Ar i mdt Ar

L. L. Madsen, mdt Ar i mdt Ar

B. S. Fosdal, mdt Ar i mdt Ar

V. L. Rasmussen, mdt Ar i mdt Ar

L. Vindum, mdt Ar i mdt Ar

F. B. Olesen, mdt Fa i mdt Fa

E. W. Pedersen, mdt Fa i mdt Fa

A. F. Hjeresen, mdt Fa i mdt Fa

J. A. M. Andersen, mdt Fa i mdt Fa

P. E. E. Simonsen, mdt Fa i mdt Fa

E. M. Kristoffersen, mdt Fa i mdt Fa

A. Grauslund, mdt Fa i mdt Fa

A. R. Phillip, mdt Ng i mdt Ng

S. G. G. Andersen, mdt Od i mdt Od

F. E. Hedensted, mdt Fa i mdt Fa

P. Jepsen, mdt Pa i mdt Pa

J. Christensen, mdt Str i mdt Str

Forfremmelse annulleret 1.1.1984

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

K. N. Nielsen, mdt Gb i mdt Fa

Ansæt som lokomotivassistent p

1.4.1984

F. H. Pedersen, mdt Kh

S. Skovbro, mdt Kh

J. Ejlersen, mdt Kh

J. Christensen, mdt Kh

K. Døj, mdt Kh

B. F. Nielsen, mdt Kh

J. E. Schilling, mdt Kh (genansat)

Forflyttet 1.1.1984 efter ansøgning

Lokomotivfører (14. lrm.)

J. Bak, mdt Kh i mdt Gb

Forflyttet 1.2.1984 efter ansøgning

Lokomotivfører (18. lrm.)

P. Kjær, mdt Ab i mdt Ar

T. J. Soelberg, mdt Ab i mdt Ar

F. Jensen, mdt Str i mdt Es

I. Mikkelsen, mdt Str i mdt Ar

Lokomotivassistent (9. lrm.)

J. Hansen, mdt Kh i mdt Kø

Lokomotivassistent p (9. lrm.)

H. M. Petersen, mdt Fa i mdt Pa

L. Rasmussen, mdt Fa i mdt Pa

Navneændring

Lokomotivassistent (9. lrm.)

Paul B. Andersen, mdt Ar til P. Buchtrup Andersen

Antagelse pr. 31.12.1983 annulleret

Lokomotivassistent p (9. lrm.)

J. E. Schilling, mdt Kh

Afskediget pr. 31.1.1984 efter ansøgning

Lokomotivassistent (9. lrm.)

A. Marschall, mdt Kh

Afskediget pr. 29.2.1984

Lokomotivassistent p (9. lrm.)

B. E. Rasmussen, mdt Kh

M. B. Nielsen, mdt Kh

Afskediget pr. 31.3.1984 efter ansøgning alder

Lokomotivfører (18. lrm.)

G. C. Nielsen, mdt Ar

Afskediget pr. 30.4.1984 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (18. lrm.)

W. L. V. Andersen, mdt Gb

K. J. Engstrøm, mdt Hg

N. K. E. Stensdal, mdt Pa

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf H. Dalgaard, mdt Ar.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf H. P. E. Mortensen, mdt Hg.

Dødsfald

Pens. lkf H. P. B. Cronval, Vordingborg, død den 5.1.1984, 82 år.

Pens. lkf K. Aasted, Valby, død den 9.1.1984, 63 år.

Lkf V. O. B. Sørensen, Fredericia, død den 14.1.1984, 55 år.

Lkf J. A. Olesen, Godsbanegården, død den 20.1.1984, 45 år.

Lkf E. I. P. Pedersen, Godsbanegården, død den 15.2.1984, 55 år.

Adressefortegnelse

24

Københavns Godsbanegård:

Lokomotivfører John Østerberg,
Skodsborg Strandvej 157, 2942 Skodsborg.
Tlf. (02) 80 33 53.
Kasserer: Lokomotivfører F. P. Hansen,
Kirsebærvangen 136, 2760 Måløv.
Tlf. (02) 65 04 41.

Helgoland: Lokomotivfører Arne Schmidt, Kildeholm 1, 2600 Glostrup.

Tlf. (02) 45 08 67.
Kasserer: Lokomotivfører P. W. Madsen,
Tybjergvej 20, 2720 Vanløse.
Tlf. (01) 74 83 11.

DLF Kh afdeling: Lokomotivassistent B.

Bondesen, Kanonvej 11, 2730 Herlev.
Tlf. (02) 84 00 54.
Kasserer: Lokomotivassistent S. E.
Feyerstad, Hedelyparken 98, st.tv., 2670
Greve Strand.
Tlf. (02) 90 82 74.

Helsingør: Lokomotivfører M. B.

Rasmussen, Margeritten 2 F, 2620
Albertslund.
Tlf. (02) 64 67 33.
Kasserer: Lokomotivfører R. G. Holm,
Ydunsvej 12 D, 3000 Helsingør.
Tlf. (02) 21 07 38.

Næstved: Lokomotivfører Jørgen Jensen,

Mariedalsvej 45, 4700 Næstved.
Tlf. (03) 73 13 56.
Kasserer: Lokomotivfører Erik W.
Nielsen, Herman Bangsvej 6, 4700
Næstved.
Tlf. (03) 73 25 61.

Gedser: Lokomotivfører J. O. Jensen, Ø.

Allé 7, 4874 Gedser.

Rødby Færg: Lokomotivfører K. E.

Nielsen, Lindevang 14, 4970 Rødby.
Tlf. (03) 90 22 04.
Kasserer: Lokomotivfører F. E. S.
Jørgensen, Krøngevej 40, 4930 Maribo.
Tlf. (03) 90 66 27.

Kalundborg: Lokomotivfører A. Søgaard, Bredetildevvej 83, 4400 Kalundborg.

Tlf. (03) 51 45 23.
Kasserer: Lokomotivfører K. O. Jensen,
Stationsvej 3 B, 4400 Kalundborg.
Tlf. (03) 51 17 16.

Korsør: Lokomotivfører P. H. Jensen, Frølundevvej 69, 4220 Korsør.

Tlf. (03) 58 05 70.
Kasserer: Lokomotivfører E. G.
Tranders, Æblehaven 19, 4220 Korsør.
Tlf. (03) 57 33 19.

Nyborg: Lokomotivfører A. K. Johansen, Egernvænget 118, 5800 Nyborg.

Tlf. (09) 31 27 70.
Kasserer: Lokomotivassistent S.
Jørgensen, Egernvænget 114, 5800
Nyborg.
Tlf. (09) 31 47 06.

Odense: Lokomotivfører F. J. Hansen, Vilh.

Kyhnsvej 32, 5230 Odense M.
Tlf. (09) 11 05 67.
Kasserer: Lokomotivfører P. A. L.
Jørgensen, Poul Møllersvej 13, 5230
Odense M.
Tlf. (09) 11 59 09.

Fredericia: Lokomotivfører T. Nielsen, Nyager 24, Bredstrup, 7000 Fredericia.

Tlf. (05) 95 45 70.
Kasserer: Lokomotivfører J. Vestergaard
Nielsen, Nymarksvej 146, 7000 Fredericia.
Tlf. (05) 92 46 24.

Padborg: Lokomotivfører M. Kjær-Nielsen, Rønshavevej 28, Bov, 6330 Padborg.

Tlf. (04) 67 33 65.
Kasserer: Lokomotivfører H. C. Thiesen,
Egevej 12, 6330 Padborg.
Tlf. (04) 67 30 63.

Esbjerg: Lokomotivassistent C. Raunsbæk, Novrupvej 40, 2. tv., 6705 Esbjerg Ø.

Tlf. (05) 13 39 41.
Kasserer: Lokomotivfører H. M. Barlo,
Strandbygade 58, 3. th., 6700 Esbjerg.
Tlf. (05) 12 90 58.

Struer: Lokomotivfører B. S. Kristensen, Hjermvej 58, 7600 Struer.

Tlf. (07) 85 06 12.
Kasserer: Lokomotivfører C. H. Honoré,
Peter Bangsvej 38, 7600 Struer.
Tlf. (07) 85 08 69.

Ålborg: Lokomotivfører Finn C.

Christensen, Købkesvej 14, 9000 Ålborg.
Tlf. (08) 12 16 91.
Kasserer: Lokomotivassistent K. D.
Fjellerad, Hadsundvej 138, 9000 Ålborg.
Tlf. (08) 14 65 28.

Randers: Lokomotivfører F. V. P. Hvam, Mariagervej 36 A, 1. 8900 Randers.

Århus: Lokomotivfører G. E. Nielsen, Skanderborgvej 229, st. th., 8260 Viby J.

Tlf. (06) 14 20 87.
Kasserer: Lokomotivfører M. Hansen,
Runevej 31, 8210 Århus V.
Tlf. (06) 24 24 57.

Viborg: Lokomotivfører Aage Thomsen, B.

S. Ingemannsvej 20, 2., 8800 Viborg.

Tlf. (06) 62 47 86.

Herning: Lokomotivfører O. Bruno, Håkongsgade 29, 7400 Herning.

Tlf. (07) 12 20 05.

Flytning

Husk i god tid at melde flytning til postvæsenet. Hvis medlemsbladet udebliver, meld det da til postvæsenet. Hjælper dette ikke, skriv så til bladets ekspedition.

Artiklers indsendelse

Artikler eller notiser, som ønskes optaget i medlemsbladet, skal foreligge hos redaktøren d. 15. måneden før, medlemsbladet udkommer.

Op til højtiderne må regnes med længere frist, for at optagelse kan være sikker.