



8

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE

10. SEPTEMBER 1984 – 84. ÅRGANG

8

Indhold:

Nordiske jernbanemænd mødes	2
Nye lyntog 1986	3
Biler over Vadehavet	5
Privat Storebæltsrute	8
Vancouver B.C. Canada	10
Behøver vi kunsten	16
DLFs studierejse 1985	18
Hybridnettet	20
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.

I dagene 21.–25. august har Nordisk Jernbanemands Union afholdt både sekretariats- og repræsentantskabsmøde i Århus. Unionen er sammensat af jernbaneorganisationer i de fire lande, Finland, Norge, Sverige og Danmark. 46 repræsentanter fra medlemsorganisationerne var stævnet sammen for at drøfte faglige og økonomiske forhold omkring samfundet og herunder især trafikpolitik. De nordiske jernbaneorganisationer drøftede naturligvis de vanskelige forhold jernbanerne er underkastet. Kraftig konkurrence fra andre transportformer gør det vanskeligt at overleve. Jernbanernes markedsandel er lille. Til gengæld er investeringsbehovet stort. En vedtagen resolution beskæftiger sig med den almindelige trafikpolitik, som generelt støtter fremgang for landevejstrafik. NJU vil derfor henvende sig med sine synspunkter til de respektive landes regeringer og jernbanestyrelser for at få revideret trafikpolitikken.

Et andet væsentligt emne behandledes, nemlig kampen mod arbejdsløsheden. På grundlag af en svensk udredning enedes mødets deltagere om fagligt og politisk at skabe opinion for jernbanetrafik. Satsning på jernbanetrafik giver en positiv udvikling for disse, større tryghed i ansættelsen og merbeskæftigelse i industrien.

Til opfyldelse heraf kræves

- at investeringerne skal ligge på et højt niveau
- at jernbanemyndighederne har en god forudholdning i sin planering og projektering så der kan gøres en hurtig indsats i en anstrengt arbejdsmarkedssituation
- at jernbanetrafikken gives retfærdige økonomiske muligheder i forhold til konkurrerende trafik
- at demokratiseringen af jernbanerne giver de ansatte større indflydelse men også et medansvar for virksomheden
- at udviklings- og forskningsarbejdet giver øgede ressourcer i samarbejdet med industrien og tekniske højskoler
- at alle muligheder for samarbejde iagttages i Norden når det gælder forskning og udvikling
- at samarbejdet med industrier som fremstiller jernbanemateriale øges men med hensyntagen til de specielle forhold som Finland og Danmark har.

Nye lyntog på skinner i 1986, – og i drift fra 1987

I februar måned i år nedsatte DSBs generaldirektorat en hurtigtarbejdende gruppe. Det drejede sig om en projektgruppe med den opgave at finde frem til en kontraktmodel beregnet til nye lyntog, som DSB ønsker indsat i driften så hurtigt som muligt.

Som projektgruppens leder udnævntes souschefen i DSBs maskinafdeling, civilingeniør *Henrik Nørgaard*, og det er ham, med hvem vi bringer et interview om de bestræbelser, gruppen har udfoldet, og om de resultater, der er nået.

Om gruppens arbejde siger *Henrik Nørgaard*, at undersøgelserne er kørt på den måde, at man har indhentet forprojekter fra firmaer i henholdsvis Danmark, Vesttyskland og Frankrig. På grundlag af det således indhentede materiale har projektgruppen udarbejdet den rapport, der i begyndelsen af august måned er afleveret til generaldirektoratet, der har godkendt den. Man går nu videre i bestræbelserne, og mener at kunne tilendebringe arbejdet med opgaverne så betids, at man inden årets udgang vil være i stand til at skrive en leveringskontrakt om den første serie af de nye lyntog.

Serien vil komme til at omfatte ni trevognssæt, altså i alt 27 vogneheder.

Der bliver tale om tog uden lokomotiv, men med maskinerne anbragt under vognulvet.

Nogle vil måske mene, at dette projekt vil kunne hæmme udviklingen af det store elektricitetsprogram, som DSB er i gang med. Men som *Henrik Nørgaard* siger: Det er der overhovedet slet ikke tale om. Derimod melder der sig nok spørgsmålet om, hvorledes der skal forholdes med de nye lyntog, når elektrificeringen er tilende-

bragt. Vil der så være brug for dem? Herom siger *Henrik Nørgaard*, at der vil være en klar mulighed for at ændre disse tog til elektrisk drift. Om man vil gøre det, afhænger af, i hvilken takt elektrificeringen skrider frem. For øvrigt ligger der allerede i de nuværende planer en elektrisk version af disse tog. Og i det øjeblik, at man har elektrificeret hele vestområdet, er der en oplagt fordel i at have elektrisk drift også på disse tog.

Problemet med finansiering af projektet er også en vigtig sag at få løst. Men det er ikke sådan – siger *Henrik Nørgaard* – at DSB forventer, at der kommer nogle mennesker med en stor pose penge og klarer finansieringen.

Men forholdet er da også det, at pengene kan skaffes indenfor DSBs eksisterende økonomiske rammer.

I. Hård konkurrence

Vi spørger *Henrik Nørgaard*:

Hvad er grunden til, at DSB satser så stærkt på hurtigt at indsatte nye lyntog?

DSB er kommet i en anden situation nu end i midten af 1970'erne. Vi er kommet ind i et meget mere konkurrencepræget marked: Der køres mere i bil på grund af de stabiliserede benzinerpriser, og lufttrafikken er stærkt øget. Hertil kommer at vi – hvad økonomien angår – bliver presset mere: Der er fokus på, hvad statsvirksomheder bruger af penge: Derfor er det vigtigt, at vi i DSB har et så økonomisk optimalt system som overhovedet muligt. Og vi mener, at nye lyntog giver os mulighed for at opnå en gevinst både driftsøkonomisk, men også i forhold til andre trafikmidler. Med nye lyntog vil vi få hurtigere fjern-tog, der også er billigere at køre



Henrik Nørgaard.

med, og tillige fjern-tog, som giver langt flere direkte destinationsforbindelser til Jylland.

Projektgruppen har allerede udarbejdet en rapport?

Ja. Den blev afleveret i den første uge af august til generaldirektoratet. Og den er godkendt, hvilket medfører, at arbejdet nu kan gå videre og bevæge sig over i den gennemførelsesmæssigt orienterede fase.

II. Problemet med de reoverede lyntog

Kunne man ikke have anvendt de reoverede lyntog og derved spare store investeringer til de nye lyntog?

Må jeg hertil sige følgende: De eksisterende lyntog er ca. 20 år gamle. Derfor vedtog vi for et års tid siden at gennemføre et reoveringsprogram. Og første fase af dette reoveringsprogram er nu gennemført. Det drejer sig om alt det indvendige om komfort, aptering, det nære miljø m.v. Som sagt: Den del af programmet er færdigt. Nu står vi foran reoveringen af det tekniske apparat. Men vi mener ikke, at disse reoverede tog kan holde mere end fem til syv år fremover. Derfor er det, at vi har sat ind med det projektarbejde, som nu er i gang.

III. Prototypetoget

Kunne prototypetoget ikke komme ind i billedet i denne forbindelse?

Nej. For vi må nok erkende, at prototypetoget med dets fem sammenkoblede vogne og med et lokomotiv koblet på, ikke er en ideel løsning. Vi ville ikke dermed få den rejsetidsgevinst, som vi tilstræber, og vi ville heller ikke opnå den forbedring i økonomien, som vi nødvendigvis må have. Men det udelukker ikke, at vi i høj grad kan udnytte mange af de elementer, som er i prototypetoget. Arbejdet her er aldeles ikke spildt.

IV. De nye tog

Vil du sige noget mere konkret om, hvad man tilsigter med de nye tog?

Vi sigter på at få et tog, der er dieseltrukket. Maskinerne skal ligge under vognbunden. Modulet består af tre vogne, en mellemvogn og to ens endevogne hver med førerrum. Hensigten er at sætte maskinerne ind på de to endevogne.

Fordele

Hvilke fordele opnår man med disse tog?

Dels er der driftsøkonomi i dette her, fordi der køres uden lokomotiv. Det er jo dyrt at købe lokomotiver, og det er dyrt at vedligeholde dem.

Endvidere er der fordele ved, at der med de nye tog vil spares ekspeditionstid ved færgefarten. Ekspeditionstiden i Korsør-Nyborg vil kunne nedsættes fra 20 til 5 minutter.

Hvor omfattende vil sammenkoblingen af togstammer blive ved fjernrejser?

Hvis der tænkes på en rejse fra København til Jylland, er det hensigten, at man kører op til fire sammenkoblede tre-vogns tog, altså 12 vognenheder i alt. I Korsør skiller

man toget i to gange seks vogne og kører ind på færgeren, hvor der så holder seks seks vogne på hver færge-spør. I Nyborg samler man igen vognene og kører til Fredericia. Her deler man, idet 3 vogne kører til Esbjerg og 3 vogne videre til Langå. Her sker igen en deling, idet tre vogne kører mod Ålborg og tre vogne til Skive-Struer.

Således er det lykkedes ved én afgang at få betjent fire forskellige destinationer.

V. Projektgruppens arbejdsform

Vil du kort skitsere projektgruppens arbejdsform?

Vi har kørt undersøgelserne på den måde, at vi på det tekniske område har indhentet forprojekter fra fire forskellige firmaer, nemlig fra »Scandia« i Randers, fra to tyske firmaer: Duewag og MBB (Messerschmitt, Bolkou, Blohm). Endvidere har vi indhentet forprojekt fra det franske firma »Carel Fouche«. Disse projekter har så dannet udgangspunkt for udfærdigelsen af de endelige specifikationer for toget.

Der er allerede afleveret en rapport fra projektgruppen?

Ja. Og her blev konklusionen den, at det franske forprojekt ikke var kvalificeret, og er derfor udelukket.

Det, vi nu går videre med i vore bestræbelser er at nå frem til en kontraktmodel. Det er meningen, at »Scandia« i samarbejde med et af de to tyske firmaer skal løse opgaven. Vi kan på nuværende tidspunkt ikke sige, om det bliver med Duewag eller MBB samarbejdet skal indgås. Det vil de kommende forhandlinger i de næste måneder vise.

Men det er nødvendigt, at et af de tyske firmaer deltager i opgavens løsning?

Ja, det er nødvendigt for at få den viden, den know-how, som de tyske firmaer besidder, ind i vor konstruktion. Det er en viden, som »Scandia« endnu ikke besidder i fuldt omfang.

Hvornår kan kontrakt underskrives?

Vores plan er, at vi skulle være færdig så betids med alle forhandlinger, at vi inden årets udgang vil være i stand til at skrive en leveringskontrakt om den første serie af disse tog. Og det skulle blive en serie på ni trevognssæt.

VI. Finansiering

Hvorledes finansieres projektet?

Vi mener, at penge til denne opgave kan findes indenfor DSBs eksisterende rammer. Der er jo allerede i vore investeringsplaner afsat penge til reinvestering i nyt materiel. Det er simpelt hen et spørgsmål om prioritering på en anden måde.

VII. På skinner allerede i 1986

Der sates åbenbart stærkt på hurtigt at få toget på skinner.

Hvis vi som forventet får en leveringskontrakt i stand i dette efterår skulle det første tog kunne være på skinner i efteråret 1986. Og det betyder igen, at vi vil kunne indsætte det første af disse tog i køreplansmæssig drift i sommeren 1987.

Hvordan vil situationen blive for disse tog, når elektrificeringen er fuldt gennemført?

For det første er der en klar mulighed for at ændre disse tog til elektrisk drift. For det andet ligger der allerede i vor plan at fremkomme med en elektrisk version af disse tog. Sagen er jo den, at på det tidspunkt, hvor hele vestområdet er elektrificeret, vil det være en oplagt fordel også at have elektrificeret de her omtalte lyntog.

Befordring af bilerne over Vadehavet til Sild

Af C. E. Andersen

Kort efter første verdenskrig, da Tyskland havde afstået den nordlige del af Slesvig til Danmark, begyndte man at bygge en trafikdæmning fra Tysklands nordvesthjørne til den største af Vadehavsøerne, den langstrakte Sild, der havde et aneligt antal faste beboere, og som kunne byde på sommerferiemuligheder for mange gæster.

Projektet blev udarbejdet og udført af de tyske Rigsbaner. Dæmningen blev derfor en jernbaneforbindelse, der udgik fra Niebüll på hovedbanen og førtes frem til Silde centralby Westerland. Banen fik kun et enkelt spor. Og den fik ikke en vej, vel nok fordi ingen i de tider forudså, at biler en gang kunne blive omtrent hvermands eje.

Forbindelsen blev færdig i 1927. Den fik navnet Hindenburg-dæmningen. Den var efter datidens forhold et storstilet anlæg. Det var meget særpræget, fordi dæmningen gik over det åbne hav, hvor dybderne ganske vist var små, men hvor der kunne komme voldsom bølgegang; havet prægedes af tidevandssvingninger, og nu og da indtraf stormfloder, som kunne bringe vandstigning næsten til dæmningskronen. Stormfloderne havde i historiens løb fremkaldt store ødelæggelser, og selv større øer var totalt forsvundet i havet, og tusinder af beboere druknede, bl.a. i 1362 og 1634.

I årene op til sidste krig kom der en betydelig jernbanetrafik til Sild i gang, bl.a. med gennemgående eksprestog fra Hamborg, Berlin og andre fjerne byer. Antallet af biler voksede stærkt. De blev befordret ad dæmningen på åbne godsvogne.

Efter krigen indførtes specielle biltransportvogne, som lignede de dobbeltvogne, hvormed banerne nu transportererede nye biler, først vogne med en etage, derpå vogne

med to etager, efterhånden dobbeltvogne med 3 aksler.

Bilpassagererne måtte blive i deres biler under turen over havet, eller de kunne opholde sig i almindelige passagervogne. Dog måtte i det mindste chaufførerne blive i deres biler, bl.a. af hensyn til hurtig ekspedition i terminalerne, dvs. Niebüll og Westerland.

Banedistancen herimellem er 39 km. Den egentlige hav-dæmning var 11 km lang. Siden er der tilsluttet nyt land ved dens ender. Men bortset derfra tager dæmningen sig nærmest ud som en ganske smal streg i havet, især når det er højvande.

Omkring 1970 var trafikken med biltogene og tillige andre tog, dvs. fjerneksprestog og lokaltogene, som betjener flere småbyer undervejs, steget stærkt, til næsten 100 tog pr. dag. Derfor blev det nødvendigt at omprofilere dæmningen og at bygge et ekstra spor. De to spor optager nu hele kronebredden. Arbejdet udførtes i to etaper, og den første strækning var færdig i 1972.

Den tosporede strækning er 17 km lang. Derved er det blevet muligt at afvikle togtrafikken nogenlunde regelmæssigt. I øvrigt er der togkrydsningsmulighed ved stationerne på fastlandet og på Silde østvendende halvø.

Trafikken fungerede tilfredsstillende. Det er betegnende, at der hverken før nybygningsperioden eller sidenhen har været planer om at udvide dæmningen så meget, at der også kunne blive plads til en vej.

Biltogene

Biltogene kører i ferietiden og specielt i visse dagtimer med stor frekvens, nu i alt omkring 40 tog pr. dag.

Disse tog består som oftest af et diesellokomotiv af standardtype og 40-45 vognenheder.

De nyeste togstammer til bilbefordringen består af 9 vognkasser, som bæres af 10 aksler, og dertil i hver ende en toakslet vogn for ind- og udkørsel i begge sider og tillige i enderne. De tillader også gennemkørsel. De kaldes portalvogne. Alle disse vogne har to etager.

En togformation består som regel af tre sådanne vogngrupper og tillige en række en-etages vogne, der har to-akslede bogier, og som er meget svære. De kan befordre de tungeste lastbiler; men de kan også bruges til andre slags biler, f.eks. rutebiler og særlig høje campingvogne. Desuden er der gerne en godsvogn og en almindelig passagervogn eller flere.

Togets total længde er ca. 400 m. Det kan tage godt 200 personbiler, deraf ca. 170 i vognene med to etager. Ind/udkørslen foregår via portalvognene i enden af etagevognstammen, men kunne i og for sig godt klares via alle portalvognene. Men de lave en-etagevogne for lastbilerne ekspederes separat.

Traffikkens omfang

Bilbefordringen pr. døgn er indtil godt 4000 pr. dag i hver retning. Månedstrafikken er indtil næsten 100.000; dette er i begge retninger. Årstrafikken er ca. 600.000 biler. Det er kun omkring en tredjedel så mange, som Storebæltsfærgerne overfører. Men i ferietiden overfører biltogene til og fra Sild næsten lige så mange biler, i hvert fald lige så mange personbiler som Storebæltsfærgerne befordrer mellem Sjælland og Fyn.

I Alpeegnene, både i Schweiz, Italien, Frankrig og Østrig, befordres der biler med tog på lignende

måder og flere steder i lignende antal.

Medens man mellem Slesvig og Sild har udnyttet en jernbanedæmning over hav til biltransporter på tog, har man i alpeegnene udnyttet de eksisterende jernbanetunneler under alpepassene. Derved har man været tvunget til at indordne sig under de forekommende fri-rumsprofiler. Der kunne ikke være tale om at bruge to-etages tog; og togene måtte være smallere end ønskeligt for bilbefordring og derfor helst være åbne.

Mest kendt er vel den biltogsforbindelse, der udnyttede St. Gotthard-ruten. Der var etableret særlige terminalspor i stationerne ved begge ender af tunnelen og i nord tilbage en kort ekstra sporforbindelse ind i tunnelen til hovedsporene. Der etableredes en regelmæssig 20 minutters takt. Alt fungerede godt – undtagen for SBB.

Thi tunnelforbindelsen, ja hele banen fra Tyskland til Italien, var overbelastet med fjerntog; derfor var tilkomsten af biltogene på en lille del af strækningen ikke efter SBB's ønske. Da en vej-tunnel parallel med togene kunne tages i brug, blev biltogskørselen indstillet.

Dog kører der lastbiltog gennem tunnelen, men i helt gennemgående trafik.

Den næstvigtigste biltogsrute i Schweiz udnytter Lötschberg-tunnelen, der indgår i hovedforbindelsen mellem Bern og Brig i Rhône-dalen. Her køres der med biltog i stort antal. Nogle af togene, der befører lastbiler, kører videre gennem Simplon-tunnelen til langt ind i Italien.

For nylig er der etableret en biltogsforbindelse fra Øvre Rhin til Øvre Rhône via den nye 15 km-tunnel under Furkasset. Denne

bane har smalspor, kun 1 m sporvidde. Men det synes ikke at genere. Vognene er lige så brede som fuldsporsvognene andre steder.

I sydøst-Schweiz er Engadin-dalen vanskeligt tilgængelig, især i strenge vintre. Der har længe været tale om bygning af meget bekostelige vejanlæg. Nu ser det ud til, at man vil foretrække at bygge en 19 km lang jernbanetunnel mellem Klosters i Rhindalen og Susch i Engadin-dalen specielt af hensyn til biltog.

Der kører også biltog på banen over Bernina-passet.

I Østrig bruges der biltog gennem Tauern-tunnelen. Her har trafikken haft et vældigt omfang, indtil der byggedes en motorvej noget østligere.

Imellem Frankrig og Italien kørte der biltog gennem Frejus-banetunnelen, indtil en parallel vej-tunnel kunne tages i brug for et par år siden.

Endelig må nævnes biltogtrafikken ad Col de Tenda banen gennem den sydligste del af Alperne mellem Frankrig og Italien.

På Parlberg-ruten mellem Østrig og Schweiz køres der også med biltog, men vist nok kun lastbiltog.

Lastbiltogsforbindelser haves mange steder i Centraleuropa. Men det er mest fjerntog.

Den tunnel under Kanalen mellem Frankrig og England, som blev påbegyndt i begyndelsen af 1970'erne, skulle befares af biltog i den helt store stil. Det skulle være meget lange to-etages tog, lukkede af hensyn til de meget store toghastigheder, som der regnedes med.

Desværre blev englænderne tilbageholdende, grundet på finansvanskeligheder. Så for øjeblikket sker der ikke noget, skønt franskmændene er meget ivrige efter at få

igangsat tunnelen og bil-på-tog transporterne.

Kan en eller flere af disse biltogsforbindelser blive et mønster for biltogsforbindelser på danske ruter, f.eks. mellem Korsør og Nyborg, Kalundborg og Århus, København og Malmø, Helsingør og Helsingborg, Rødbyhavn og Puttgarden?

Til korte og lange biltogsruter kræves vidt forskelligt togmateriel. Eventuelle danske biltogsforbindelser må i alle tilfælde baseres på komfortable tog, hvor bilisterne, eller i alt fald passagererne, under turen kan gå ud af bilerne og passere frit forbi bilrækken til siddevogne og restaurantvogne. Ikke mindst Storebæltsskuffen er meget vigtig, ja – uundværlig. Derfor må eventuelle danske biltog være lukkede og brede og mere bekvemt indrettede end de tog, der bruges på de omtalte ruter.





Hindenburg-dæmningen med et biltransporttog.

Man bemærker, at dæmningens krone ikke er ret meget bredere end lokomotivet og vognene.

En sådan dæmning med jernbane kan bygges billigt, i hvert fald langt billigere end en dæmning med en vej med tilsvarende kapacitet.

Selv en dæmningsbane fra Jyllands kyst ved Søby (eller helt fra Århus) til Endelave kunne bygges overordentlig billigt. Den kunne skabe grundlag for en færgeforbindelse til Sjælland, f.eks. Asnæs-vestende.

Men en færgeforbindelse kan ikke være et endeligt mål. Allerede i 1950 og 1960'erne, bl. a. udførligt i juni 1969 – er det foreslået i DLT, at bygge en sådan dæmningsjernbane mellem Jylland og Samsø. Den måtte dog kræve en bro eller tunnel mellem grundene og Samsø. En tilsvarende vejforbindelse ville blive meget dyr, hvis den skulle være med bilopstillings- og havneanlæg på grundene. Og den kunne ikke fortsættes til Sjælland, dels fordi vejtunneler er dyre og vanskelige at ventilere, dels også fordi det ikke er muligt at lave motorvej gennem den vestlige del af Røsnæs, som er fredet.

Derimod kan der nok laves en jernbanetunnel fra Samsø til den lave del af Røsnæs længere mod øst, dog forudsat, at tunnelen fortsætter som en smal landtunnel til den lave nordlige del af Røsnæs.

Alternativt kan der også laves en jernbanetunnel under Samsø Bælt til Asnæs.

Derved vil grundlaget være skabt for en direkte jernbane mellem Århusegnen og København, endda en biltransportbane for superhurtige tog.

Privat Store Bælts rute burde være forhindret

Tidligere trafikminister J. K. Hansen føler sig overbevist om, at der i den kommende vinter vil være politisk flertal for at gennemføre fast forbindelse over Store Bælt

8

Havnemyndighederne i Nyborg og Korsør burde aldrig have givet tilladelse til oprettelse af den private færgerute, Vognmandsruten. Det mener tidligere trafikminister J. K. Hansen. Han finder, at de to byer i sagen har vist »dårlig forretningsmoral«.

– Trafikministeren har ingen mulighed for at forhindre de private færgeruter. Næringen er fri på havene, siger J. K. Hansen. Det har i nogle år været overvejet, om vi skulle gennemføre en koncessionslov for havene. Og sagen med Vognmandsruten viser, at behovet er til stede.

– Vi kan ikke have, at der i havnebyer opbygges omfattende faciliteter til færgeruter, der så lukkes kort tid efter. Derfor bør der etableres et færgeråd, der vurderer behovet for en rute og fastlægger rutens kommende forpligtelser.

– Men samtidig mener jeg, at Nyborg og Korsør kunne have stoppet den private rute.

– *Hvordan skulle de kunne stoppe ruten, når trafikministeren ikke kan?*

– De to byer har en stor fast kunde, DSB, som de nødig opgiver. Alligevel giver de en konkurrent ret til at besejle ruten. Det er helt uhørt. Det kan umiddelbart se ud som om, de to byer i første omgang får større indtægt ved flere ruter. Men hvis DSB indskrænker, mister de en god fast indtægt. Derfor finder jeg, at beslutningen i Nyborg og Korsør er udtryk for dårlig forretningsmoral.

Privat busrute harmonerer ikke med lovens ånd

– *Er det i det hele taget rimeligt, at privatisere transportsektoren til skade for kollektiv trafik og dermed skatteyderne?*

– Vi har oplevet, at persontrafik-

rådet har givet tilladelse til oprettelse af en privat busrute mellem Århus og København. Rådet har ment, at der var behov for en privat rute. Efter min mening er beslutningen ikke helt i tråd med loven. Men sket er sket.

– Med hensyn til færgeruterne må man huske, at der for visse ruters vedkommende er en gammel tradition for, at det er et privat selskab, der står bag ruten. Selv efter en ny koncessionslov for færgetrafik må vi acceptere, at de eksisterende ruter kan bevares.

– *Finder du det rimeligt, at DSB sejler med skibe med fremmed flag?*

– I forbindelse med DSBs køb af det rederi, der har svævebådene mellem København og Malmø, blev det betinget fra svensk side, at en af færgerne skulle sejle med svensk flag og at visse arbejdspladser skulle bibeholdes i Sverige. Selv om vi helst havde set alle job oprettet i Danmark, mener jeg, at konstruktionen er rimelig.

– *Er der ikke risiko for, at Sverige starter en ny konkurrerende rute?*

– Jeg mener, at det har været forsvaret, at finansudvalget bevilgede 16 mill. kr. til DSBs køb af ruten. Jeg kan ikke tro, Sverige investerer i en ny rute, når man ikke ønskede at opretholde den gamle.

Bro og tunnel over Store Bælt

– *Hvorfor er det så livsvigtigt med en fast forbindelse over Store Bælt?*

– Jeg ved ikke om sagen er livsvigtig. Men den er i hvert fald vigtig for hele det danske samfund hvis vi skal undgå, at norsk og svensk trafik ledes udenom Danmark, og hvis vi skal undgå, at erhvervslivet søger mod Hamburg på grund af de danske trafikforhold.

– Vi har talt om fast forbindelse over Store Bælt i årtier. Vi har 72-loven, der bygger på en fast forbin-

delse med vej- og jernbanebroer. Loven blev i 1978 udskudt i fem år i forbindelse med dannelsen af SV-regeringen. Det var et klart krav fra Venstre, der af samfundsøkonomiske grunde ønskede loven udskudt. I 1983 udskød den borgerlige regering afgørelsen til foråret 1985.

– I Socialdemokratiet mener vi, at det netop i krisetider er vigtigt, at der sættes noget igang. Vore landsdele burde samles mere, så trafikken gled uden hindringer. I øjeblikket er der ventetider ved Store Bælt. Og alle ved, at tid koster – navnlig erhvervslivet – mange penge.

– *Men ventetiden er vel ikke vigtigste argument?*

– Nej det vigtigste er helt klart frygten for, at virksomhederne søger andre græsgange. Hele det sydlige Jylland mærker i stigende grad, at Hamburg udvikler sig som et kraftcenter, der kan virke fristende for danske virksomheder.

– Dertil kommer, at vi har besluttet, at en fast forbindelse over Øresund må vente til vi har fået en fast forbindelse over Store Bælt. Hvis vi trækker sagen mere i langdrag, risikerer vi, at der bliver etableret en fast forbindelse fra Sverige til Vesttyskland, og så er Danmark virkelig i klemme.

God økonomi i projektet

– *Har vi overhovedet råd til en fast forbindelse over Store Bælt?*

– Vi har overstået de store investeringer i gasledning og olierørledning, der kostede over 10 mia. kr. Nu skal vi til at nyde frugterne af den investering. Der er behov for nye investeringer, der kan sætte beskæftigelse igang. Og vi har plads til en ny stor investering. En fast forbindelse vil sikre beskæftigelse til ca. 1.000 personer i 7–8 år.

Pengene til en fast forbindelse er givet godt ud. Der er god rentabilitet i projektet.

– *Hvilken form for fast forbindelse foretrækker du?*

– Vi har det store og »forkromede« projekt med vej- og jernbanebro. Det indebærer en lavbro mellem Fyn og Sprogø, hvilket ikke skaber problemer, samt en højbro fra Sprogø til Sjælland. Det er her, problemerne findes. De store skibe sejler i Øster-renden. Derfor skal broen svæve 70 meter over vandet og spændvidden mellem bropillerne skal være 1.400 meter. Der er aldrig bygget en sådan bro i verden, der både tager biler og tog. Konstruktionen skal kunne tåle en utrolig belastning.

– Derimod er jeg tilhænger af en tunnel-bro forbindelse.

– Men skaber en tunnel ikke nye problemer?

– Der er nogle uafklarede problemer på havbunden afhængig af om man lægger en tunnel på bunden eller borer den ned i undergrunden. Desuden er der nogle udluftningsproblemer, hvis vi vælger bil-tunnel.

– Derfor foretrækker jeg en etapeløsning, hvor man i første omgang starter med en jernbaneløsning, som senere kan kombineres med en billøsning. Man kunne fastholde lavbroen over vestrenden og lave en jernbanetunnel over østrenden. 2. etape kunne så omfatte en udvidelse af lavbroen for biler samt en højbro over østrenden. Her kan spændvidden blive op til 2 km mellem bropillerne, fordi broen ikke skal belastes med tog.

Flere bilfærger

– En sådan etapeløsning vil indeholde mange fordele. Man strækker investeringen over flere år.

DSB slipper for at investere i nye store jernbanefærger og anlæg i de to havnebyer. Der frigives tre intercity-færger, der for blot 15 mill. kr. kan ombygges til bilfærger. Dermed kan man i en overgangsperiode løse bilfærgeproblemerne uden de store kostbare investeringer.

– *Hvilket projekt er mest rentabelt?*

– Det er jernbaneforbindelsen. Beregninger viser, at det projekt vil forrente sig med 5,5 procent. Der er altså mulighed for et pænt årligt realrenteafkast til investorerne.

– *Hvordan er køreplanen for Socialdemokratiets forslag?*

– Partiets hovedbestyrelse har besluttet, at projektet skal fremmes mest muligt. Kongressen skal ikke træffe beslutning om projektet. Men det er klart, at sagen vil blive et vigtigt emne på Socialdemokratiets kommende kongres.

– Samtidig har vi med vores beslutning markeret overfor regeringen, at vi ønsker en fast forbindelse nu. Og jeg går ud fra, at statsministeren i sin åbningstale i oktober vil fremlægge regeringens tanker omkring denne sag.

– *Tror du, I kan samle flertal i Folketinget?*

– Jeg tror mulighederne er ganske gode. Selv i regeringen er der stort flertal for en fast forbindelse. Både CD, konservative og Kristeligt Folkeparti har vist positiv interesse for en fast forbindelse.

– *Hvad er din holdning til planerne om at lade ATP og Lønmodtagernes Dyrtidsfond finansiere projektet?*

– Jeg synes, det er en fantastisk god idé. De to institutioner investerer årligt 8 mia. kr. En betydelig del investeres passivt i obligati-

oner. Nu kunne de anvendes til mere aktiv investering.

Bæltbyerne skal sikres nye jobs

– *Hvordan løses de beskæftigelsesmæssige problemer for Nyborg og Korsør?*

– Det er klart, at en fast forbindelse medfører tab af arbejdspladser i de to byer. Vi skønner, at tabet bliver på netto 800.

– Bruttotabet bliver lidt større. Men der skaffes ca. 400 jobs i forbindelse med vedligeholdelse af den faste forbindelse.

– Problemerne for de to byer bør løses ved, at man i god tid tager højde for problemerne. Erfaringen viser, at industrien søger hen, hvor der er gode hovedfærdselsårer. Et godt eksempel er Vojens, der har fået en del ny industri, og hvor der har været afviklet flere store erhvervsmesser. Via egnsudvikling og EF-midler må det være muligt at trække nye arbejdspladser til Nyborg og Korsør.

Uddannelsesskat må hurtigt fjernes

– *Blandt DSB-personalet er der vrede over, at der opkræves en særlig uddannelsesskat, som ikke kommer personalet til gode. Er du enig i den kritik?*

– Jeg tror alle lønmodtagere er vrede over den særskat. Vi er imod loven og vi ønsker den ophævet så hurtigt som muligt. Det har altid været sådan, at uddannelse betragtes som en samfundsnyttig investering. Derfor er det helt urimeligt, at der opkræves en særskat.

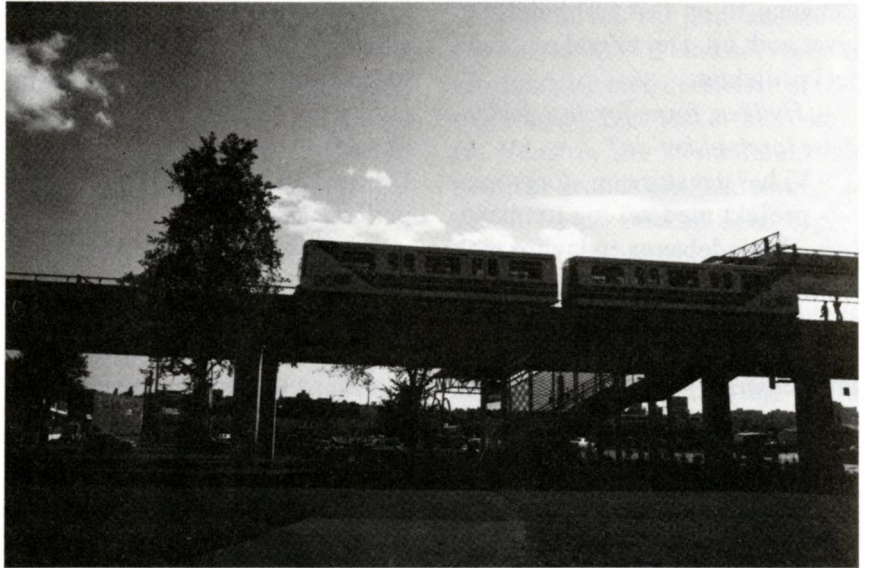


Vancouver B. C. Canada

10

»Vancouver Regional Rapid Transit« er navnet på et nyt regionalt transportsystem i en storby, hvor befolkningens transportproblem, især morgen og sidst på eftermiddagen, er og bliver store med en enorm tilstrømning fra yderdistrikterne mod City (Down Town) og ud igen, har transportsystemet med især egen bil og offentlige busser næsten nået, hvad der kan bæres på vejene, og man må væbne sig med tålmodighed i endeløse bilkøer. I dagtimerne er der en evindelig søgen rundt for at finde parkeringspladser i centrum for folk med ærinde på kontorer, i forretningslivet eller på shopping og ligeledes til de mange restauranter, der har stort besøgstal, da Canadierne er et meget udespisende folk.

Effektiv publikumtransport er af vital betydning for en storbys trivsel og økonomi, og alene i 1982 transporterede busser over 90 mill. passagerer, i et Vancouver der har ændret sig fra et kompakt City til en lang metropolitanregion dækkende mere end tusind kvadratkilometer, og et transportsystem det behøver har ændret sig dermed, et transportsystem der fra starten for et århundrede siden begyndte med små elektriske busser, der senere afløstes af sporvogne, der igen fra 1930–1940 blev afløst af trolleybusser og dieselbusser og senere i 1977 er der yderligere kommet 2 stk. hydrofilfærger, der årligt transporterer flere mill. passagerer mellem City og North Vancouver. Disse 2 aflaster trafikken stærkt over de 2 broer Leiens Gate og Second Narrows Bridge ved at sejle så mange over. Dieselbusserne er stadig i fokus, og med tilkomst af 200, de første af en helt ny moderne generation af busser, er der næsten dækket ind, hvad der kan være plads til i gaderne af denne art, og



busvolumen vil ikke kunne udbygges til at klare »people moving« i en stigende takt i stor Vancouver, derfor besluttede Provincial Government i 1980, at der skulle bygges et rapid transportsystem, der, medens et max. bussystem kunne klare 5000 passagerer i een retning pr. time, kunne tage 10.000 pr. time i åbningsfasen og kort tid derefter 20.000, max. pr. time 30.000 fuldt udbygget i een retning, altså en enorm forbedring.

Banens længde i første etape bli-

ver 21,4 km, hvoraf 2 km i undergrund, 6 km i niveau og 13 km højbane, den bliver 2-sporet og uden berøring med anden trafik, og der bliver 15 stationer. Højbanens profiler bliver prefabrikeret, vejer ca. 100 t. pr. sektion, og de bliver støbt ude i forstaden Richmond og derfra kørt ind til oplægning på søjlerne der skal bære dem. Det første stykke på 1,1 km og 1 station »Main Street« er allerede færdigmonteret og sat i drift for demonstration, der er daglig åbent for be-



COI informerer:

Strukturen

Ved COIs ordinære repræsentantskabsmøde i november 1982 vedtog man hovedbestyrelsens forslag om, at det tidligere strukturudvalgs arbejde skulle fortsættes i et vedtægtsudvalg, som mere konkret skulle beskrive de ændringer, som skal ske, såfremt repræsentantskabet beslutter at ændre COI fra at være en centralorganisation til at være et egentligt forbund.

Vedtægtsudvalget har nu med nogen forsinkelse afsluttet sit arbejde, og udvalgets redegørelse er afleveret til forretningsudvalget.

Det kan dog ikke helt udelukkes, at vedtægtsudvalget igen skal »se forslaget over«, når det ved et fællesmøde mellem forretningsudvalget og vedtægtsudvalget har været drøftet den 10. september.

Vedtægtsudvalgets forslag bygger på de tanker, der var indeholdt i strukturudvalgets redegørelse. Hovedtanken heri var en omdannelse af COI til et forbund.

En af de første ting, vedtægtsudvalget skulle tage stilling til var, om man skulle starte vedtægtsarbejdet helt fra bunden, eller om forslaget skulle bestå i forslag til ændringer af den nuværende vedtægt. Man valgte sidstnævnte fremgangsmåde, da det ved en henvendelse til juridisk ekspertise var blevet bekræftet, at det ville være muligt og lovligt at foretage en eventuel omlægning til et forbund ved ændring af de bestående vedtægter.

Forslaget bygger på, at de nuværende tilsluttede organisationer ændrer status i forhold til COI, således at de bliver til afdelinger i det nye forbund. Det er forudsat, at afdelingerne skal opretholde den forhandlingsret over for de respektive ministerier og styrelser, som nu ligger i organisationerne.

Afdelingerne skal samarbejde i fem sektioner om en række nærmere beskrevne forhold, herunder om udpegning af hovedbestyrelsesmedlemmer m.v.

Det er dog vedtægtsudvalgets opfattelse, at den mere konkrete opbygning af de enkelte sektioner ikke behøver at være endelig sat på plads ved opstarten af forbundet, da dette arbejde kan færdiggøres i løbet af den første kongresperiode på fire år.

Et minimumskrav til sektionerne vil dog være, at de bliver i stand til at vælge en formand og en bestyrelse, da dette vil være nødvendigt af hensyn til sammensætningen af forbundets forretningsudvalg.

Vedtægtsudvalgets redegørelse vil blive fremlagt ved det ordinære repræsentantskabsmøde den 26.-27. november i år, men det er af hovedbestyrelsen forudsat, at der ikke ved dette møde skal tages endelig stilling til struktursagen. Der vil blive berammet et ekstraordinært repræsentantskabsmøde med henblik på den endelige stillingtagen i begyndelsen af 1985.

Vedtægtsudvalget har ikke beskæftiget sig med spørgsmålet om til hvilken hovedorganisation, forbundet bør tilsluttes, da det ikke var omfattet af udvalgets kommissorium.

Hovedorganisationsspørgsmålet vil utvivlsomt få en meget fremtrædende plads i diskussionen om COIs fremtidige struktur både i og uden for repræsentantskabet.

COIs formand, Aage Andersen, gav ved hovedbestyrelsesmødet den 10. august 1984 udtryk for, at det nu gælder om at få ført strukturdebatten til en afslutning, uanset hvad resultatet så måtte blive, og han udtrykte samtidig håbet om, at det kan ske uden smålig skelen til snævre egen-interesser, der må vige for det mere overordnede hensyn til medlemmernes interesser på kort og langt sigt.

Hovedbestyrelsesmøde

På COIs hovedbestyrelsesmøde den 10. august 1984 sagde formanden, Aage Andersen, om den kommende aftalefornyelse bl.a., at han før havde været inde på at den ville blive vanskelig.

Selvom der var kommet en ny finansminister, Palle Simonsen, ville forhandlingerne nok ikke forløbe anderledes af den grund, da regeringens politik formentlig ville være den samme.

COI ville dog stadig gøre alt for at opnå en rimelig løsning, men det måtte indebære at en sådan løsning indeholdt en form for lavtlønsværn.

Formanden sagde, at den indeværende periode bl.a. på grund af indførelsen af uddannelsestilskuddet (AUD) ville betyde en reallønsnedgang, og det er nu engang sådan, at det virker mere smertefuldt på en lavtlønnet end på en højerelønnet, også selvom den højerelønnede går mere ned i realløn enten det måles i kroner og øre eller procenter.

Formanden fastslog, at var der mulighed for forlig skulle det laves men det måtte medføre nogle betingelser:

- at man bevarer forbindelsen til lønudviklingen på det private arbejdsmarked
- at de øvrige resultater på det private arbejdsmarked også gennemføres på det offentlige, herunder en eventuel arbejdstidsnedsættelse.

Om regeringens moderniseringsavis sagde formanden, at man i TFUs forhandlingsudvalg indgående havde drøftet det første nummer af avisen. Man havde fundet, at for det første var avisen temmelig kedelig og for det andet havde den en uheldig slagside til fordel for regeringens synspunkter.

Formanden nævnte, at bl.a. forsides artiklen med overskriften »Nu skal borgerne betjenes« kunne efterlade det indtryk, at det var de aldrig blevet før, hvilket selvfølgelig var noget sludder.

Formanden oplyste endvidere, at finansministeriet nu havde gravet en gammel ide frem, nemlig udgivelsen af en såkaldt »personaleadministrativ vejledning«, hvori det er meningen i et mere populært sprog at forklare de

forskellige regler, så de skulle blive nemmere at finde ud af for dem, der skal administrere dem.

Ideen var som sagt overvejet før, men det var blevet ved overvejelserne da man fandt det ville være et kæmpearbejde både at lave vejledningen og at vedligeholde den.

Formanden sagde, at nu var det imidlertid besluttet at den skulle laves, og at en såkaldt første del skulle udsendes inden den 1. januar 1985.

Formanden sagde endvidere, at der i forbindelse med arbejdet har været talt om, om det skulle være muligt at omskrive de mest snørklede regler. Dette er man dog frafaldet, da en omskrivning ikke måtte ændre aftalerne indholdsmæssigt og heller ikke ændre

den fortolkning af praksis, som eksisterer.

Der bliver derfor kun tale om en beskrivelse af de for tiden eksisterende regler.

Formanden forelagde hovedbestyrelsen et forslag til COIs kursusvirksomhed for resten af 1984 og 1985.

Forslaget indeholdt en udbygning af kursusvirksomheden specielt indenfor behovskurser hvor der er planlagt kurser i:

- Kommunikation
- Forvaltningsret
- Statens budget- og bevillingssystem
- kasserkursus

Hovedbestyrelsen godkendte forslaget og der vil nu blive udsendt en kursuskalender til organisationerne.

Organisationsændringer

Inspireret af debatten om COIs interne struktur har der igennem længere tid været kontakt mellem de to tilsluttede organisationer Dansk Fængselsforbund og Foreningen af vagtmestre under domstolene med henblik på at sammenlægge de to organisationer.

Ved fængselsforbundets kongres i 1983 fik forbundsledelsen således kongressens tilslutning til at optage vagtmesterforeningen under domstolene, såfremt denne organisation skulle beslutte sig for at søge optagelse i forbundet.

Vagtmesterforeningen afholdt i foråret 1984 urafstemning blandt sine medlemmer om spørgsmålet, og det blev her bekræftet med helt overvejende majoritet, at foreningen skulle søge optagelse i fængselsforbundet, der ved sit hovedbestyrelsesmøde den 25. maj 1984 formelt bekræftede optagelsen.

Med virkning fra den 1. juli 1984 er Foreningen af vagtmestre under domstolene undgået af listen over organisationer tilsluttet COI.

Ved Dansk Jernbaneforbunds kongres i maj måned traf man efter længere tids forberedelser beslutning om at optage Dansk Privatbane Forbund i jernbaneforbundet.

Med virkning fra den 1. juli 1984 er Dansk Jernbaneforbunds medlemstal i COI derfor forhøjet med 263 medlemmer, og COI har som følge af optagelsen af den del af privatbaneområdet, som er analogt med medlemsområdet i Dansk Jernbaneforbund, tilskrevet finansministeriet om forhandlingsretten, idet det er COIs opfattelse, at da der er tale om et tilskudsområde, hvor en minister er part ved fastsættelsen af ansættelsesvilkårene, er området derved omfattet af den mellem finansministeriet og centralorganisationerne indgåede hovedaftale.

På tilsvarende måde er Dansk Lokomotivmands Forbund, der organiserer lokomotivførere ved privatbanerne, blevet optaget i COI-organisationen Dansk Lokomotivmands Forening.

Nye regler for barselorlov

Den 1. juli i år blev der indført nye regler for barselorlov m.v. Barselorloven er forlænget og faderen har nu også ret til orlov, og de mange forespørgsler om dette emne kunne tyde på at de nye regler godt kunne trænge til en nærmere forklaring.

Den nye barselorlov giver kvindelige ansatte ret til fravær i forbindelse med graviditet og fødsel fra det tidspunkt, hvor der skønnes at være 4 uger til fødslen.

Efter fødslen har forældrede ret til fravær fra arbejdet i tilsammen 24 uger, hvoraf indtil 10 uger kan benyttes af faderen, men dog først fra den 14. uge efter fødslen.

Kun een af forældrene ad gangen kan have barselorlov.

I perioden 1. juli 1984 til 1. juli 1985 er det dog kun 20 uger.

Når der i det efterfølgende er tale om dagpenge gælder det også for tjenestemænd, da disse også har ret til barseldagpenge.

Forlængelsen

Kvindelige tjenestemænd har efter de hidtidige regler haft ret til fravær med sædvanlig løn i en periode fra 8 uger før forventet fødsel og indtil 14 uger ialt. Dagpengeloven siger at de har ret til fravær i 14 uger efter fødslen, og i de resterende 8 uger har det så været med dagpenge.

Lovændringen betyder, at dagpengeperioden *efter* fødslen forlænges med 6 uger, således at den maksimale længde af tjenestemandens barselorlov ændres fra 22 uger til 28 uger indtil den 1. juli 1985 hvor der tillægges yderligere 4 uger så barselorloven kommer op på ialt 32 uger.

Da der stadig kun udbetales fuld løn i 14 uger bliver dagpengeperioderne fremover på henholdsvis 14 og 18 uger.

De henholdsvis 20 og pr. 1/7-85 24 uger efter fødslen regnes fra og med dagen efter at fødslen har fundet sted. Det vil sige, at fraværet kan komme til at strække sig ud over den maksimale periode, idet en fødsel der sker senere end forventet ikke medfører afkortning af de 28/32 uger.

En tidligere fødsel medfører dog ikke at perioderne 28/32 forlænges.

Undtagelser

I reglen om, at der kun kan gives dag-

penge til een af forældrene ad gangen er der den undtagelse at faderen har ret til fravær fra arbejdet i indtil 2 uger umiddelbart efter fødslen eller barnets modtagelse i hjemmet.

I denne periode kan der ydes dagpenge til begge forældre samtidig, hvor det ellers er den generelle bestemmelse at kun den ene af forældrene kan modtage dagpenge.

Der er endvidere den regel, at faderens dagpengeret er betinget af, at begge forældre har dagpengegivende indtægt. I ovennævnte 14-dages periode umiddelbart efter fødslen er der dog den undtagelse, at faderen kan få dagpenge, uanset at moderen *ikke* har dagpengegivende indtægt.

Det skal også bemærkes, at der ikke stilles krav om, at forældrene er samlevede, men det forudsættes, at faderen opholder sig hos barnet i barselorlovperioden.

Bemærk særligt, at mandlige tjenestemænd på *intet* tidspunkt kan oppebære løn i forbindelse med barselorlov. Der er ret til fravær *uden* løn, men altså med dagpenge i stedet for.

Ferie m.v.

Ved beregning af feriens længde stilles fravær i forbindelse med barsel med beskæftigelse. Det vil sige, at en kvindelig tjenestemand der udnytter sin ret til barselorlov udover den periode hvor hun får løn, og altså er på dagpenge, optjener ret til ferie med løn.

Det samme gælder for mandlige tjenestemænd der jo aldrig kan have barselorlov med løn, men kun kan få dagpenge.

Der optjenes dog anciennitet efter de for arbejdsforholdet almindeligt gældende regler, d.v.s. lønanciennitet, anciennitet, der har betydning for opsigelsesvarslets længde, jubilæumanciennitet m.v.

Det skal understreges at tjenestemænd *ikke* optjener pensionsanciennitet i den lønfri periode.

Underretning

Man skal også være opmærksom på reglerne om underretningspligt, hvor det stadig gælder at en kvindelig tjenestemand senest 3 måneder før den forventede fødsel skal underrette arbejdsgiveren.

Kvindelige tjenestemænd skal inden 8 uger *efter* fødslen underrette ar-

bejdsgiveren om, hvornår hun vil genoptage arbejdet. De 8 uger gælder også hvis en deling af fraværsretten betyder, at kvindens fravær falder i flere perioder. Meddelelsen skal da indeholde den tidsmæssige placering af de senere fravær.

Tilsvarende skal faderen også senest 8 uger efter fødslen meddele sin arbejdsgiver placeringen af den/de dele af barselorloven han ønsker at udnytte.

En mandlig tjenestemand der ønsker at udnytte sin ret til fravær i indtil 2 uger efter fødslen, skal med 4 ugers varsel underrette arbejdsgiveren om, hvornår han påregner at begynde fraværet og om længden af fraværet.

Man skal være opmærksom på, at en unkladelse af rettidig underretning til arbejdsgiveren kan medføre fortabelse af rettigheder.

På sygehus

Der gælder specielle regler hvis barnet indlægges på sygehus og arbejdet genoptages inden 24-ugers eller 2-ugers periodens udløb. Man har da ret til at udskyde den uforbrugte del af fraværet, hvis barnet udskrives fra sygehuset inden 9 måneder efter fødslen.

Der gælder også den regel, at hvis barnet på grund af for tidlig fødsel eller for lav fødselsvægt er indlagt på sygehus i forlængelse af fødslen, har kvinden ret til fravær i indtil 3 måneder under barnets indlæggelse.

Forældrenes ret til fravær i forbindelse med fødselens udsættes tilsvarende (2-ugers perioden).

Adoption

Reglerne ved adoption er næsten de samme, dog kan ingen af forældrene oppebære løn, men der kan oppebæres dagpenge i indtil 24 uger efter modtagelsen af barnet i det omfang, de adoptionsundersøgende myndigheder kræver, at en af adoptivforældrene skal være fraværende fra arbejdet i forbindelse med modtagelsen af barnet.

Der optjenes også lønanciennitet m.v., men i modsætning til barselorlov optjenes der her pensionsanciennitet i op til 3 måneder af en adoptionsorlov.

Hvis barnet kommer på sygehus, kan uforbrugt adoptionsorlov udskydes på tilsvarende måde som ved barselorlov.

Nyt fra A-kassen

Lovændringer

I sidste nummer af COI informerer omtalte vi under »Nyt fra A-kassen« en række forslag til lovændringer, som arbejdsministeren havde fremsat i Folketinget. I vore afsluttende bemærkninger meddelte vi, at lovforslaget endnu ikke var færdigbehandlet.

Ved direktoratscirkulære er vi nu underrettet om, at Folketinget har vedtaget forslaget, sådan som vi tidligere har beskrevet det i de blå blade.

Vedtægelsen medfører, at kontingent for fuldtidsforsikrede stiger fra januar 1985 med kr. 28,- og for deltidsforsikrede med kr. 19,- om måneden. Vi gør opmærksom på, at stigningen alene vedrører kontingent til forsik-

ringskassen. Kontingent til administrationskassen er uforandret kr. 30,- pr. måned.

Efterlønsmodtagere skal ifølge vedtagelsen kun betale halvt kontingent til forsikringskassen, hvilket efter reguleringen indebærer, at en fuldtidsforsikret efterlønsmodtager skal betale kr. 840,- mindre næste år end i indeværende år, nemlig kr. 1.176,-.

En deltidsforsikret efterlønsmodtager slipper næste år kr. 552,- billigere end i år, idet der fra 1. januar 1985 kun skal svares kr. 792,- pr. år til forsikringen. For en god ordens skyld gør vi opmærksom på, at administrationskontingent for efterlønsmodtagere er uforandret kr. 30,- pr. måned.

Kategori	Forsikr.kasse	Adm.kasse	Ialt pr. md.
Forb./A-kasse-fuldtid	196,-	30,-	= kr. 226,-
-deltid.....	131,-	30,-	= kr. 161,-
A-kasse -fuldtid.....	196,-	34,-	= kr. 230,-
-deltid.....	131,-	34,-	= kr. 165,-
Efterløn -fuldtid.....	98,-	30,-	= kr. 128,-
-deltid.....	66,-	30,-	= kr. 96,-

Medlemmer, der er medlem af A-kassen uden samtidig at være medlem af den tilhørende organisation, skal ifølge arbejdsløshedsloven betale ekstra kr. 4,- pr. måned.

Indtil endelig godkendelse fra kassens bestyrelse foreligger, er de anførte tal en foreløbig orientering om de forventede kontingentstørrelser pr. 1. januar 1985.

Dagpengeret for medlemmer, der har orlov

På givne foranledning har spørgsmålet om arbejdsløshedsforsikrede, dagpengeberettigede medlemmers mulighed for at oppebære dagpenge, når der søges orlov fra et arbejdsforhold, været forelagt arbejdsdirektoratet til vurdering. Vi bringer nedenstående direktoratets svar på de stillede spørgsmål:

Direktoratet har ved skrivelse fået forelagt spørgsmålet om nærmere retningslinier med hensyn til retten til dagpenge for medlemmer, der har orlov (tjenestefrihed) fra et arbejdsforhold.

I denne anledning skal man medde-

le, at spørgsmålet om, hvorvidt et medlem, der har orlov (tjenestefrihed) fra sin hidtidige stilling, og som tilmelder sig som ledig, er dagpengeberettiget, ikke kan besvares generelt, men må bero på en konkret vurdering af forholdene i det enkelte tilfælde.

Vurderingen må tage sit udgangspunkt i de gældende rådighedsregler.

På grundlag af hidtil truffne afgørelser vedrørende dette spørgsmål kan følgende vejledende retningslinier angives:

1. Ved *kortvarige* orlovsperioder, normalt under et år, kan medlemmet som hovedregel ikke anses for at være til rådighed for arbejdsmarkedet i fuldt, normalt omfang.
2. I tilfælde, hvor orlovsperioden er af en vis længere varighed, normalt mindst et år, vil et medlem, der har løfte om overtagelse af andet arbejde, kunne modtage dagpenge, hvis arbejdsforholdet — af grunde, som ikke kan tilregnes medlemmet — enten ikke kommer i stand ved orlovsperiodens begyndelse eller senere afbrydes — forudsat, at pågældende i øvrigt anses for arbejdssøgende.

3. Et medlem, der har ansøgt om orlov i en periode som anført under punkt 2 med henblik på at tage andet arbejde, men som ikke har sikret sig arbejde til overtagelse ved orlovsperiodens begyndelse, vil normalt kunne modtage dagpenge efter 5 ugers karantæne, jfr. arbejdsløshedslovens § 63, stk. 1, nr. 2.

Det bør påses, at medlemmet løbende dokumenterer, at pågældende selv udfolder bestræbelser for at få arbejde, jfr. reglerne herom.

4. Et medlem, der har ansøgt om orlov af andre grunde end overtagelse af andet arbejde, f.eks. »sabbatperiode«, udvidet barselsorlov, uddannelse m.v., må som hovedregel anses for på forhånd at have tilkendegivet, at pågældende ikke ønsker at stå til rådighed for arbejdsmarkedet i orlovsperioden, og pågældende vil derfor normalt være afskåret fra at modtage dagpenge i denne periode. Som en undtagelse kan nævnes tilfælde, hvor ansøgningen om orlov er begrundet i flytning, der skyldes ægtefællens/samleverens overtagelse af varigt arbejde, påbegyndelse af selvstændig virksomhed eller påbegyndelse af længerevarende uddannelse uden for det hidtidige hjemsted.

Selvom der ikke er tale om nye retningslinier, finder vi det formålstjenligt, at medlemmerne på denne måde bliver bekendt med gældende praksis.

**Kassens adresse er:
BREDGADE 23, 1. sal
1260 KØBENHAVN K
TELF. 01-14 33 00.
Daglig telefon- og
ekspeditionstid
kl. 10.00-14.00,
onsdag lukket**

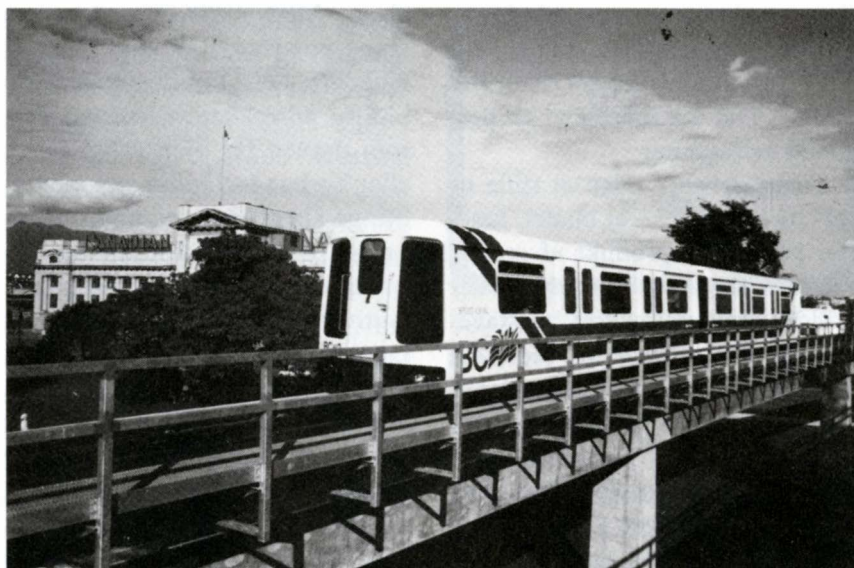
sigtelse og gratis tur frem og tilbage på det korte stykke. Personvognene bliver af en konstruktion, der er tungere end en bus, men lettere end en ordinær togvogn, de kører på 2 stk. 4-hjulede trucks med styrebare aksler, der reducerer hjulskrigene i kurver og giver mindre hjulslid og støj. Hver vogn trækkes af 2 linear enduktionsmotorer, der ikke behøver gear eller transmission, og de er også primær bremsesystem og regenerere energi til genbrug.

Vognkassen er bygget op på en aluminiumsramme med beklædning, gulv og loft af Honeycomb struktur aluminium, vognenderne er glasfiber, længden er 12,7 m, bredden 2,4 m, højden 3,13 m, vægten 13,9 t, beregnet til 40 siddepladser langs ydersiderne og 35 ståpladser.

Togene vil blive formeret af to eller fire vogne i starten i 1986 med et interval på 1¼ minut til 5 minutter i 20 timer i døgnet på hverdage fra 5 morgen til 1 nat, og hvis behovet bliver dertil kan togene formeres med 6-7 vogne med interval 75 sek.

Tog-computercentralsystem skal dirigere de førerløse tog i systemet, konstant checken fart, retning, hvor togene befinder sig på linjen, overvåget hele tiden af personale, der skal kontrollere computere og følge alt på monitorer. Uniformeret personale med radiokontakt vil hele tiden være på fart på stationer og i togene for sikkerhed, information og assistance, og de skal også tage stikvis billetkontrol, for at kontrollere om passagererne har købt billet, som skal trækkes i billetautomater på stationerne. Alle billetter kan løses til at gælde tog, bus og See-busser.

Buslinierne vil blive reorganiseret til fødelinier til rapidstationer-

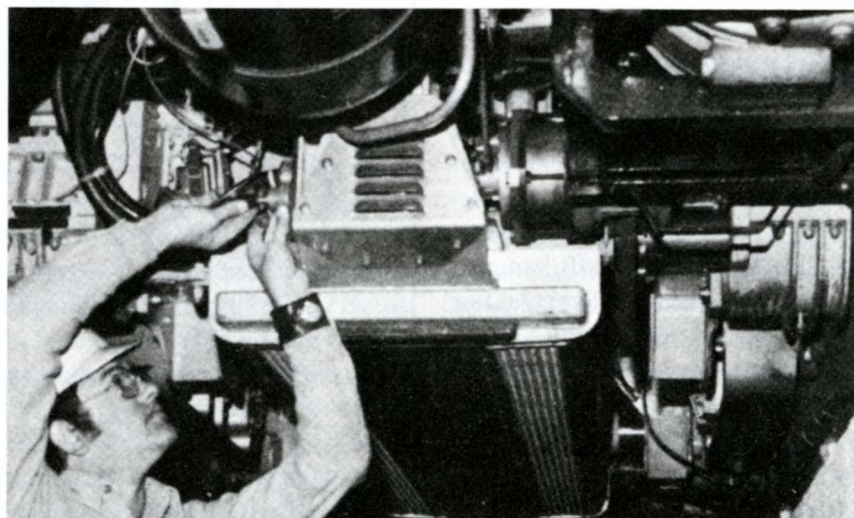


ne, så passagererne vil få meget kortere rejsetid. I stedet for time-lange busture, vil der fra yderste station, i første etape New Westminster station til inderst Down Town Waterfront station, kun blive en rejsetid på 27 minutter, så det vil blive en stor lettelse for befolkningens transportproblemer, og at starten med rapidbanen i 1986 også falder sammen med det store eksportudstillingsår, giver også stor lettelse i sindet for dem, der skal arrangere udstillingen, for der er store betænkeligheder for,

at det vil ende i et stort trafikkaos, hvis så mange millioner besøgende, som der forventes, vil strømme til i biler, og det er jo ikke små biler der dominerer, så pladsen skal nok vise sig at blive trang. Det vil lette det hele meget, hvis bilerne stilles langt ude, og bybanen så benyttes ind til City.

Bliver det mig muligt, vil jeg gerne være i Vancouver til den tid, det startes op, det bliver sikkert een af de store folkefester, og er jeg så heldig, er der noget nyt at studere i og stof til en ny artikel.

Holger Barlo



Behøver vi kunsten?

Af Tage W. Jensen

16

Robert Jacobsen, jernskulptør, kunstmaler, grafiker sagde en gang: »Der er intet andet i livet end kunst«. Det var mere end en personlig betragtning.

Eksempelvis – uden at stille os selv på en sokkel – er bladet, læseren læser her, produkt af grafisk kunst. Fra selve bogstavet, der skyldes skriftsnit skåret bogstavelig talt efter kunstnens regler af gamle mestre (fra ca. 1600-tallet til 1800) som Bodoni, Baskerville (bogtrykkunstens alsidige perfektionist), Garamond m.fl., hvis navne faktisk lever videre i bogtrykkeriets forskellige skrifter, til bladets side-arrangement af tekst og illustrationer, der skyldes samarbejde imellem redaktører med sans for de dele, layoutfolk, typografer og trykkere. Oftest i den orden.

Ser man sig rundt i sin egen hjemlige »cirkus«, er man omringet af produkter, der begyndte som skitser kun fraregnet det, der har rødder i naturen. Huse, møbler, spisebestik, klæder o.s.v. rummer alt sammen indsats af kunstnerisk art – fra arkitektens til den industrielle formgivers. Hvortil kommer de egentlige kunstværker. Så Jacobsen er lige ved at have absolut ret.

Mens vi let kan se behovet for godt formgivne, praktiske ting til hverdagen, er det måske sværere af og til at se vort ligefremme behov for selvstændige tegninger, malerier, skulpturer, collager o.s.v. *Behøver vi i grunden kunsten –?* Visse kulturpolitiske sceneskift kan give grund til spørgsmålet. Svar: Ja! For mennesket er ikke »kun« kød og blod! Hele svaret handler om vor ånd – den, der ikke har fysisk eksistens, men som unægteligt og beviseligt lever i os alle. Med al skyldig respekt for dyretæmmere er det

alene MENNESKET, der kan skrive en symfoni, et digt, male et billede o.s.v. Og i de processer – bl.a. – udtrykker vi åndsværdier, som derved får øjensynlig, fysisk eller hørbar form, der kan viderebringe »beskeden« til andre mennesker. Behovet i almenyldig forstand findes i vor fælles instinktive motivering, som er sagens kerne: Det er udelukkende i kunsten, at mennesket kan skabe fuldkommen orden og harmoni, som vi altid har søgt og altid vil søge at skabe i vor tilværelse, men som vi kun kan opnå stykkevis uden for kunsten. D. H. Lawrence, som bl.a. skrev den (i 1928) skandalevækkende erotiske og anti-materialistiske bog, »Lady Chatterleys elsker« – Lawrence's sidste roman – har sagt, at »kun i romanen kan alt få

fuldt og frit spillerum«. Dette »spillerum« er netop den kunstneriske frihed, vor åndsfrihed. Den specifikke menneskelige frihed, som udelukkende tilhører og angår homo sapiens. Så kunstværket kan udmærket samtidig chokere, som f.eks. Lawrence's »Lady« gjorde.

Når vi besøger et kunstmuseum, der spænder over enhver form for billedkunstnerisk udtryk, ser vi, at såvel gamle klassikere som ekstreme modernisters værker er opbygget efter kompositions»love«, der får værkets helhed til at leve i sin egen balance og orden – altså også de tilfælde, hvor f.eks. et billedes enkelte bestanddele udtrykker uorden og disharmoni. Typisk kan man somme tider på vor nutidskunst førende »paradegrund«,

– Han vidste ikke, om han var digter eller maler, før hans skrivemaskine gik i stykker og var to måneder om at blive repareret. Siden har han kun malet og modelleret.



Louisiana i Humlebæk, opleve navnlig amerikanske collager af hverdagsting – fra suppedåser og hjemmecomputere til solbriller og w.c.-sæder eller lignende monteret med ekstra klæbekraftige midler på svære masonitplader og bemalet med næsten alt andet end pastelsarte farver. Motiveringen for den slags »chokerende« værker er at afspejle en grundbestanddel af vor, nutidsmenneskets, materielle omgivelser i kunstnerisk arrangement, altså en komposition – ikke lige-ud-ad-landevejen reportage fra hverdagen. Tingene er således ikke klasket helt tilfældigt op på masonitpladen, men er placeret med koncentration og omhu, så helheden kommer til at udtrykke den orden, sammenhæng og harmoni, vi har meget svært ved at finde i hverdagens mere eller mindre forvirrede og forvirrende materialisme. Kunsten støtter os i vor søgen.

Hvor meget/lidt af det, kunstneren vil udtrykke med sit arbejde, museumsgæsten så kan modtage er en anden og personlig sag. Den afhænger meget af gæstens modtagelighed i øjeblikket. Lige efter et skænderi eller en fysisk trættende arbejdsdag er sindet – vor ånd – som regel ikke allerskarpest indstillet på at modtage andres åndsprodukter. På den anden side har et oprevet sind måske netop behov for de uendeligt varierede udtryk for orden og harmoni, kunstværker kan give – bare vi giver værkerne stilhed og tid til at »levere« deres indhold.

Det vanskelige i svaret drejer sig om vurderingen af et kunstværks åndelige lødighed, d.v.s. hvor stærkt og hvor meget af sig selv/af sin egen ånd – ej blot hånd – kunstneren har givet i værket sammen-

lignet med den af praktiske krav mere bundne og mere let fattelige ånd, der kan nedlægges i et stykke brugskunst/kunsthåndværk eller i rene rutineværker. I den vurdering af indholdet søges også det ægte udskilt fra det uægte, fidusen, det tomme. Det er noget først og fremmest kunstkritikere søger at bedømme og udlægge for alle, for nogle kritikeres vedkommende med fremragende indlevelsessevne og kendskab. Det vanskelige bliver ikke lettere af, at ånd kan ikke i sandhed måles. Og ånd er samtidig målestokken! »Åndsforladt kunst« er en umulighed, en selvmodsigtelse. Mangler et kunstnerisk produkt ånd, er det ikke ærlig kunst, selv om det måske »ligner« glimrende på flere måder og præsenteres som værende den ægte vare.

Vort behov for kunsten er altså et ubetinget menneskeligt behov, hvorved kunsten får ganske speciel – uvurderlig – stor værdi for os. Det uvurderlige element er givet også det, der gennem tiderne synes at have placeret kunstneren på en særlig udsat post i samfundet. I en bog om humor og satire i dansk tegnekunst har en af de første, danske vittighedstegnere, Niels Wivel, således i tidens streg (1899) skildret kunstnerens stilling i samfundet med billedet af en fløjtespiller, som står på ét ben og spiller foran datidens gårdlokum og pissoir, mens han med det andet ben søger at forsvare sig imod en ophidset hund, der viser tilsvarende lyst til at sætte sine spidse tænder i det fægtende fløjtespillerben! Bedre belønning fra samfundet til den udøvende, ærlige kunstner, der skænker sine medmennesker åndsværdier, synes at være særlig påkrævet og aktuel i de teknokratisk knurrende og bidende 1980ere.

UDLANDET I —GLIMT

- STOCKHOLM bliver klar med 5 nye undergrundsbanestationer i 1985 – Huvudsta, Vreten, Sundbyberg, Duvbo og Rissne – hvor udsmykningstraditionerne fortsættes. Vægge og lofter på de nye stationer dekorerer med kunstneres opfattelser af hængende haver, husfacader fra byens ældste del og kubistiske himmelrumsvisioner.

For mennesket nærer ofte visioner om at være et andet sted end lige dér, hvor det til enhver tid er.

- POLEN's »Pafawag« fabrikker udvikler et nyt 4-akslet el-lokomotiv, 2920 kW, topfart 160 km/t med elektrodynamiske bremsere og lyd-isoleret førerkabine, der også får varme- og luftfornyelsesanlæg, ergonomisk udformet instrumentbord, køleskab og håndvask.

Komforten kan gøre én næsten elektrisk.

- JAPAN's »Shinkansen« højhastighedstog har indirekte tvunget flyselskaber til at beskære deres trafik på ruten imellem Omiya og Niigata, hvor »Shinkansen« i sit første år på denne rute befordrede 17% flere rejsende end beregnet – til tab for flytrafikken. »Shinkansen« har desuden noteret driftsoverskud i 1983 på kr. 1300 millioner. Afskrivninger, renteudgifter til anlægslån og andre udgifter til i alt kr. 5120 millioner er dog ikke medregnet.

Drillepinde.

DLFs kultur- og studierejse 1985

18

Den 24. maj 1985 har DLFs Landsoplysningsudvalg 50 års jubilæum, for at markere jubilæumsåret sætter udvalget alle sejl til og arrangerer en kultur- og studierejse til Centralasien i perioden 28. september til og med 13. oktober 1985.

Det bliver 16 dages uforglemmelig rejseoplevelse, og for at få dette arrangement på plads har oplysningsudvalget i samarbejde med DSBs rejsebureau »Nørre« udarbejdet rejsens mål *Centralasien*.

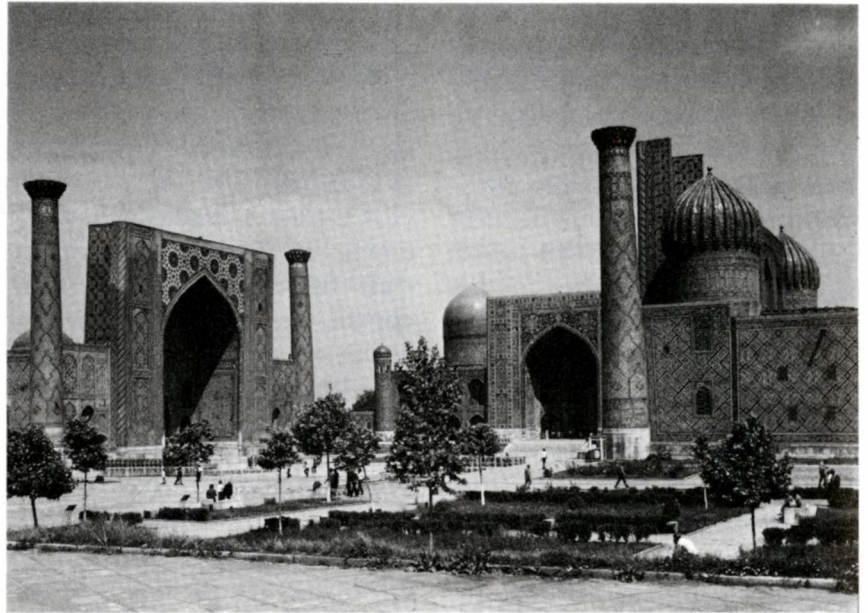
Glæden i dette samarbejde blev ikke mindre, da vore rejseledere fra 1983 Jutta Mailund og rejsebureauets leder Jens Rasmussen igen indvilligede i at være rejseledere på denne tur, det borger i sig selv for kvaliteten.

Centralasien

Denne store rejse byder på besøg i de byer, som handelskaravanerne i sin tid brugte for at få silken fra Kina gennem Centralasien frem til Middelhavet. Netop i den sovjetiske del af Centralasien lever mange af de gamle kulturer videre. Vi vil komme til at opleve den storslåede islamiske arkitektur med skyhøje minareter og azurblå kupler, de storslåede samlinger af folkekunst, de små te-huse og de farverige orientalske markeder.

Rundtur i Grusien, Azerbajdjan og Uzbekistan

Rejsen gennem Sovjetunionen starter i Moskva, hvor vi bl.a. besøger Den røde Plads og Kreml. Derfra går turen videre med fly til Kaukasus, hvor vi først besøger hovedstaden Tbilise i unionsrepublikken Grusien, hvor der findes talrige minder fra fortiden. For at give rejsen nye variationer, rejser vi med nattoget fra Tbilise til hovedstaden Baku i unionsrepublikken Azerbajdjan, der er et område med en storslået



Tashkent.

natur og et væld af historiske seværdigheder. Det er en egn med sol og varme, og på den frodige jord dyrkes te og tobak, citroner og mandariner, vindruer og abrikoser.

Derefter går turen mod vort hovedmål med fly til Centralasien, hvor vi skal besøge en række spændende steder i republikken Uzbekistan.

Første stop bliver Samarkand. En moderne by som har bevaret nogle af de smukkeste bygninger fra Centralasiens fortid. Her vil der blive arrangeret folkloreaften med speciel russisk middag. Fra Samarkand flyver vi mod vest til den gamle by Bukhara, der ligger i et ørkenagtigt område, hvor solen skinner ca. 300 dage om året. At besøge Bukhara er som at komme hundreder af år tilbage i historien. Blandt byens prægtige gamle bygninger ser man nutidens asiatiske befolkning gå rundt i deres farverige gevanter med støvler og tætsiddende turban. Vi skal besøge Kuljan moskeen, som er den

næststørste i Centralasien. Minareten er så høj, at den kunne fungere som fyrtårn for de rejsende ude i ørkenen. Vi går ind i de gamle bazarer, hvor silken skiftede ejermand, og vi skal se det palads, hvor emiren boede frem til 1920.

Så går turen videre til storbyen Tasjkent, den fjerdestørste i Sovjetunionen. Byen er særlig kendt som producent af »det hvide guld« – bomulden. Tasjkent er en haveby. På gaderne langs de smukke kanaler står i lige rækker kæmpestore plataner, popler, akacier, egetræer, elme og ahorntræer. I anlæg og parker, på pladser og gader udplantes hvert år i hundrede/tusindvis af blomster og prydbuske.

Så er rejsen ved at være slut, men på vejen hjem mellemlander vi i Leningrad, hvor vi bliver et par dage for at få et indtryk af denne meget smukke by og nogle af dens storslåede museer.

Rejseplanen er udarbejdet efter

følgende tidsskema, og af den kan udlæses, at der bliver et til to døgnsoophold i rejsens udvalgte byer, hvor der bliver rig lejlighed til at stifte bekendtskab med netop den egns eller bys særlige turistseværdigheder, såvel på egen hånd som med de fællesarrangementer, der vil blive arrangeret, og som vil blive trykt i DLT senere, når det færdige program foreligger.

1. dag lørdag den 28.9.1985 afrejse København-Moskva.
4. dag fly til Tbilise.
- 5.-6. dag nattoget til Baku.
7. dag fly til Samarkand.
9. dag fly til Bukhara.
11. dag fly til Tasjkent.
13. dag fly til Leningrad.
16. dag fly til København.

Rejsens pris er sat til kr. 6.295,00 pr. person., Kun valutaudsving, devaluering eller oliepriser kan ændre prisen.

Prisen inkluderer:

Ophold på 1. kl. hoteller i dobbeltværelser med bad/toilet og fuld pension. Alle rejsearrangementer, entréudgifter, transport lufthavn-hotel, indrejsevisum og lufthavnsafgift i Danmark er indbefattet i prisen.

Det vil være os i Landsoplysningsudvalget en stor hjælp med tilrettelæggelsen af Ruslandsturen, hvis vi kan modtage din/din hustru og børns (alder over 14 år) tilmelding så hurtigt det er muligt, så vi mere detaljeret kan få reserveret pladsbestilling til fly og bus, udarbejdet rundvisningsprogram og ikke mindst få aftalt hotelreservation.

Tilmelding kan ske skriftligt til foreningens kontor, Hellerupvej 44, 2900 Hellerup.

Vedrørende betaling af Centralasienrejsen har foreningen fået oprettet en særlig rejsekonto i Arbej-

dernes Landsbank, således at der allerede nu kan oprettes en sparekonto, hvis dette ønskes. Beløb kan indsendes på foreningens giro 5 42 45 42. Husk at anføre tydeligt navn og adresse, samt de første 6 cifre af dit personnr.

Depositum ved tilmelding, kr. 500,00 pr. person, skal betales fra den 1. juli 1985, hvorfra tilmeldingen regnes for bindende. Restbeløbet skal være indbetalt 1. august 1985, hvor tilmelding til dette fantastiske rejsetilbud slutter.

Landsoplysningsudvalget vil i de efterfølgende DLT nærmere orientere om enkeltheder i turen, udflugter, teater- og cirkusbesøg samt afrejsepapirer, pas, visum m.v., beklædning, forsikring, fotografiering, indkøb, tidsforskel, toldbestemmelser, transportmidler, valuta og veksling.

Landsoplysningsudvalget



Om (ikke) at gå i hybridnettet

Af Tage W. Jensen

20

Ordet *hybridnet* giver en fornemmelse af noget, man kan fanges i, når man ser KTAS' hybridnet-informationsblad, »Hybrid-NETop nu«. I nr. 4/84 spørger KTAS-udviklingschefen: »Hybridnettet – skal vi vente eller tværtimod skynde os?«. Mener han vente på at blive fanget i nettet eller skynde os væk?

Han svarer selv: »Vi må begynde nu«. Underforstået: installere landsomfattende hybridnet. Andre mener, at før vi går i hybridnettet, bør vi undersøge, hvad vi vil med det. Rimelig tanke.

»Hybrid« er engelsk og betyder blanding eller bastard. Det betegner en kombination af eksisterende (kobber)kabelsystemer og nye (glasfiber)lyslederkabler, de sidste med meget stor kapacitet. For *kapacitet* er det centrale i hybridnettet.

Det fundamentale og endnu en gang oversete spørgsmål er immervæk, om en given teknologi fremmer produkt- og/eller miljøkvalitet, dermed livskvalitet. Eller om teknikere som sædvanlig venter folkets klapsalver over selve teknikens fortræffelighed – ikke over det slutprodukt, teknikken leverer, som dog er afgørende for forbruger og samfund. Teknologers egen jubel over teknikken fanger dem gang på gang i deres egne teknologi »net« – hybridnettet er et nyt eksempel. Udviklingschefen siger således videre, at han er »overbevist om, at industrien vil kunne udnytte et hybridnet til bredbåndstjenester så som højhastighedsoverførsel af data, transmission af arbejdstegninger i farver, af billeder til reproduktion etc.«. Javel. Og måske. *Bredbånd* vil i øvrigt sige et lyslederkabelsystem, der på én gang kan overføre alle eksisterende telekommunikation (tv, ra-

dio, telefon, telex, telefax osv.). Kapacitet, som nævnt. »Billeder til reproduktion« er altså en af mulighederne, som vi standser ved her og bruger til at belyse kvalitetsforholdet med.

Forbedres selve billedkvaliteten, når teknikken nu lynhurtigt kan overføre/sende mange flere billeder end før? Nej. Men teknikkerne lover, at tv/computerbilledet om få år kan blive *lige så klart* som lysbilledet, der som sådan bruges meget til præsentationsformål i industrien. Navnlig med diagrammer, »søjler«, tabeller o.lign.. I dag fremstilles lysbilleder som kunstnerisk/fotografisk håndværk (tegning + foto + sammensætning). Håndværket kan altså i 1984 »erstatte« af teknologi. Dvs. – og væsentligst – billedet fremstilles på *apparaturets* betingelser. Ikke på billedmagerens betingelser i form af dennes personlige kombination af ånd og håndværk. Hertil siger teknologerne kun, at nuværende håndværksmæssige fremstilling af grafiske lysbilleder er »for dyr og for langsom«. De udstøder ikke et suk om kvalitet – ud over løftet om forbedret skarphed. Tendensen er altså atter klar som det eksiste-

rende lysbillede: det personlige og personligt tilfredsstillende (arbejdsglæden) element tilsidesættes til fordel for et indholdsmæssigt ringere (omend skarpere?) produkt, der kan fremstilles hurtigere og billigere. Livskvaliteten kan atter notere et lille, diskret anbragt »hak i tuden«.

Den direkte – og anskueliggørende – modsætning til computerbilledfremstilling er selvfølgelig billedmageren af kød og blod, hvis ånd og hånd går op i en højere enhed. Lad os – NETop nu – se på et typisk eksempel af den art: den amerikanske humorist, *James Thurber*, der døde i 1961, men som lever herligt videre i sit arbejde.

Thurbers reelt personlige strej – og tekst, kort eller længere – er udtryk for en kvalitet, der er selve mennesket Thurber. For Thurber oplevede i usædvanlig høj grad selv sine billeder og ord. Karakteristisk er, at efterhånden som hans øjne blev svagere, tegnede han større og grovere billeder. Til sidst forsøgte han endog med selvlysende tegnematerialer. Det afspejles alt sammen i forløbet af hans produktion. Længere fra computer »kunst« kan man ikke komme. Han måtte altså

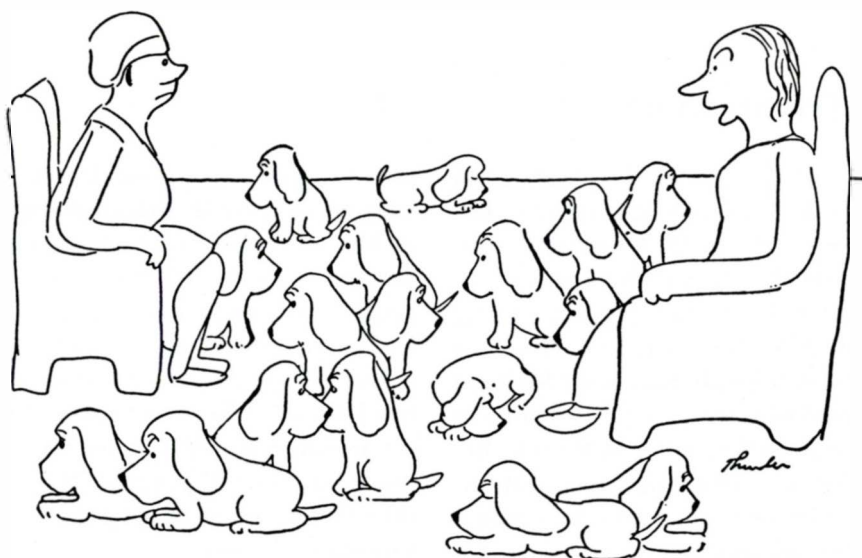
Hjem. (Tekst og tegning: James Thurber).



opgive at tegne, da blindhed var en realitet. Men han gik aldrig på akkord med kvalitet. Han hverken ville eller kunne tegne som nogen anden tegner. Hans streg er hans ånd nedfældet på papiret med et befriende mindstemål af tegnekunsten – dvs. uden manér, rutine, overflødige klatter, skraveringer eller andet fyld. *Pausen* i en tegning er helt naturlig for Thurber. Han praktiserer bevidst eller mere sandsynligt ubevidst maleren *Matisse's* ord, at »alt, hvad der ikke gavner et billede, skader det«. Det er tankens klarhed, Thurber udtrykker grafisk og morsomt. Ret enestående i humoristisk tegnekunst, hvor åndsforladt manér og rutine let får overhånd. Ægte Thurber er f.eks. den berømte »Thurber-hund«. Den er fri fantasi og synes at rumme alle hunderacer i sin indtagende uformelighed – indbegrebet af hund. Thurber tegner altid hunde sådan, han følte dyret sådan, men de virker – er – aldrig ensformige, sikkert fordi han kunne lide hunde, det ses (illustrationen). Han tegnede aldrig katte, som han var på knap så venskabelig fod med.

I den geniale tegning, *Hjem* (illustrationen), afslører han følelserne hos en mand, der nærmer sig hjemmets arne: hele huset får karakter af livsledsagersken, der venter på at modtage ham. Hun ser ud til at have noget seriøst på sinde. Måske glemte han igen at købe et hårnnet til hende.

Til en anden tegning, der viser en bar-situation, opstod teksten således: Thurber begyndte at tegne en af de bægersvingende herrer for højt oppe på papiret (har han selv forklaret). Han tegnede en anden nærmest på hug siddende figur nedenunder, ide han lod den øverste sidde på bardisken med benene



– Faderen tilhørte nogle mennesker, der kørte igennem i en »Pachard«.
(Tekst og tegning: James Thurber)

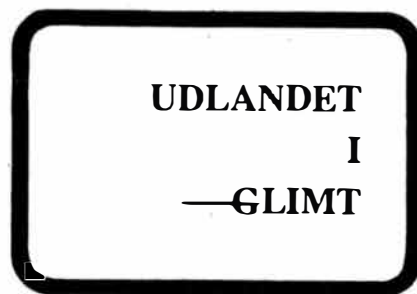
ned over skuldrene på den anden. En gæst ved siden af disse to er ankommet til det vrantne stadium i alkoholiseringen på grænsen til blændværket og siger til ham på bardisken, der for et »svømmende« øje ser ud til at sidde på figuren nedenunder: »For sidste gang – du og din lille hest forsvind ud af mit synsfelt og hold jer væk!«

Personlighed, ildhu, ærlighed – ikke absolut i den prioriteringsorden – er altid hovedegenskaberne bag kvalitet i billedproduktion. Aldrig mængde- og tempopræstationer.

Jamen! Større mængde og tempo er netop de fordele i billedfremstilling, det nævnte teknologi-kompleks – hybridnet/bredbånd-snet – kan tilbyde. Bortset fra et teknisk lige så klart billede som lysbilledet – måske – bliver det, der til enhver tid kommer igennem kablerne ikke bedre. Det bliver bare muligt at sende/modtage mere af det.

Har samfundet – ud over KTAS' planlagte vittighedstjeneste, måske – virkelig brug for en sådan kapacitetsforbedring NETop nu? Eller senere? Christiansborg synes jo indstillet på at sætte kurs efter det

teknologiske samfund – dermed kvantitet før kvalitet. NETop nu. Besindige folk – også i teknologi-kredse – med den allerede nævnte afventende holdning til teknologi-udviklingen siger samtidig advarende, at internationale forsøgsresultater til dato viser, at »man ikke skal anbringe flere skærme imellem mennesker end højst nødvendigt«. Det er i den kendte nøddeskal det, der bør siges. NETop nu.



● USA's jernbaner venter meget betydelig nedgang i landets korntransporter i år som følge af sidste års tørke. Derimod ventes banernes kultransporter at svulme til 515 millioner tons .

Så vær forberedt på madteknologer, der lancerer brød bagt af kulmel.

MHs afvikling

Man har i den senere tid set opslag om MHens afvikling, sådan opfatter jeg det af DLF udsendte skrivelse. Det kan godt være, jeg opfatter skrivelsen forkert, men efter hvad jeg kan tyde af denne, har foreningen allerede solgt MHernehen over hovedet på foreningens medlemmer, uden vi direkte har fået oplysninger om, at der var forhandlinger om afviklingen i gang. I den pågældende skrivelse er der anført 80 pladser til uddannelse og 80 til svage lkf, der står endvidere, at man vil ud på de forskellige mdt for at finde ud af, hvor de i alt 160 pladser skal fordeles.

Det er jo ikke noget nyt, at man vil afvikle MHen til anden personalegruppe ved DSB, for den sags skyld gør det ikke noget og dog, hvad har DLF så tænkt sig at gøre ved alle de lkas/p som kører MH? Der vil straks være nogen der vil sige, ja, men vi har jo vores MR tog, ja på visse depoter findes MR,

men hvad med de øvrige depoter, hvor der ikke findes MR, skal man så her sende lkas/p'erne hjem på rådighed, og så en enkelt gang sende dem ud og rangere eller måske 2 mand på MY eller hvad?

Det vil være rart at få at vide, hvad vi i DLF har fået til gengæld for afviklingen af MHen, for noget må vi have fået til gengæld. Har vi ikke fået noget, så er det et dårligt salg man har gjort.

Nu er tråden taget op, og jeg håber hermed, at de lkas/p som til daglig kører med disse vil fortsætte debatten, så der findes en god løsning på denne.

Til sidst, prøv at bruge vores blad til noget mere, så vi hører din mening om problemer der opstår i dagligdagen. Vi gør kun bladet bedre ved at komme med meninger og kommentarer til det der står i bladet, eller det vi hører om.

Lkas S. R. Andersen,
mdt Ab

Jubilæumsforeningens årsfest 1984

Lokomotivmændenes Jubilæumsforening afholder årsfest, onsdag den 3. oktober 1984, kl. 12.30 i selskabslokalerne »Mariendal«, Druidegården, Mariendalsvej 57, København F.

Ved et veldækket bord, med sildeanretning, grillstegt culottesteg, flæskesteg, lune frikadeller og ost, hvortil serveres øl og snaps, hylder vi de af vore medlemmer som har haft jubilæum siden sidste årsfest. Årsfesten er nummer 94 i rækken, så vi håber på stort fremmøde.

Deltagerprisen er som sidste år kr. 200,-, og indtegning kan ske på depoterne, eller til vor skattemester, Erik Profft på tlf. (01) 34 90 81. *Senest onsdag den 26. september 1984.*

Jørn Thillemann

Husk DLF og landsoplysnings- udvalgets Studierejse 1985



Fredericia afdeling Generalforsamling

Fa afdeling afholder ordinær generalforsamling på hotel Landsoldaten, onsdag den 3. oktober 1984 kl. 14.00.

Dagsorden iflg. forretningsordenen og DLF's love.

Efter generalforsamlingen afholdes der kammeratligt samvær.

Afdelingen ser gerne, at vore pensionister deltager.

Indtegningslisten bliver fremlagt på opholdsstuen.

Pensionisterne kan indtegne sig på tlf. (05) 92 46 24.

P.a.v.

D. S. Jørgensen

PERSONALIA

Forfremmet til kst lokomotivfører K (19. Irm.) pr. 1.6.1984 efter ansøgning
Lokomotivfører (18. Irm.)
P. H. Frederiksen, mdt Gb i mdt Gb

Forfremmet til lokomotivfører (18. Irm.) pr. 1.6.1984 efter ansøgning
Lokomotivfører (14. Irm.)
F. Lind, mdt Ar i mdt Str
L. L. Madsen, mdt Ar i mdt Str
F. E. Hedensted, mdt Fa i mdt Str

Forfremmet til lokomotivfører (18. Irm.) pr. 1.7.1984 efter ansøgning
Lokomotivfører (14. Irm.)
J. A. M. Andersen, mdt Fa i mdt Pa
F. B. Olesen, mdt Fa i mdt Pa
J. Christensen, mdt Str i mdt Str

Overgået til anden stilling pr. 1.5.1984
Kst lokomotivfører k (19. Irm.)
til lokomotivfører (18. Irm.)
A. A. Elk, mdt Gb i mdt Gb

Forflyttet 1.6.1984 efter ansøgning
Lokomotivfører (18. Irm.)
P. Hansen, mdt Fa i mdt KØ
T. I. Hansen, mdt Fa i mdt KØ
P. S. Sparvath, mdt Fa i mdt Kb
S. A. Borum, mdt Gb i mdt Hg
F. N. Nielsen, mdt Pa i mdt Fa
P. R. Pedersen, mdt Ab i mdt Fa

Forflyttet 1.7.1984 efter ansøgning
Lokomotivfører (18. Irm.)
H-H. Christensen, mdt Ab i mdt Ar
J. Hove, mdt KØ i mdt Gb
P. Aagaard Hansen, mdt KØ i mdt Gb
P. E. E. Simonsen, mdt Pa i mdt Fa
F. E. Hedensted, mdt Str i mdt Fa
E. M. Kristoffersen, mdt Str i mdt Fa
F. Lind, mdt Str i mdt Ab
Lokomotivfører (14. Irm.)
N. O. M. Petersen, mdt Fa i mdt Gb

Navneændring
Lokomotivassistent p (9. Irm.)
J. Christensen, mdt Kh til J. Bjørk

Tjenestefrihed uden løn 01.08.84-31.07.85
Lokomotivfører (18. Irm.)
P. A. Olesen, mdt Fa

Tjenestefrihed uden løn 15.08.84-14.08.85
Lokomotivassistent (10. Irm.)
A. P. V. Madsen, mdt Gb

Afskediget pr. 30.9.1984 p.g.a. svagelighed
Lokomotivfører (18. Irm.)
H. S. Søndergaard, mdt Fa

Afskediget pr. 31.10.1984 efter ansøgnig alder
Lokomotivfører (18. Irm.)
J. F. Degn, mdt Ab

Afskediget pr. 30.6.1984
Lokomotivassistent p (9. Irm.)
J. Frandsen, mdt Kh

Omklassificering 24. Irm. pr. 1.4.1984
Lokomotivinstruktør (21. Irm.)
V. P. Zachariassen, Mo Ar i Mo Ar
H. F. Jensen, Mo Ar i Mo Ar
A. Petersen, Mo Fa i Mo Fa
E. J. Sørensen, Mo Kh i Mo Kh
E. Hougaard, Mo Kh i Mo Kh
B. N. Kristensen, Mo Kh i Mo Kh

Forfremmet til lkf k (19. Irm.) pr. 1.7.1984 efter ansøgning
Kst lkf k (19. Irm.)
O. J. Svensson, mdt Gb i mdt Gb

Forfremmet til lokomotivfører k (19. Irm.) pr. 1.8.1984 efter ansøgning
Lokomotivfører (18. Irm.)
A. Odgaard, mdt Gb i mdt Kh

Forfremmet til lokomotivfører k (19. Irm.) pr. 1.9.1984 efter ansøgning
Lokomotivfører (18. Irm.)
E. Fjellerad, mdt Ar i mdt Ar

Forfremmet til lokomotivfører (18. Irm.) pr. 1.8.1984 efter ansøgning
Lokomotivfører (14. Irm.)
K. R. Hansen, mdt Hg i mdt Pa
H. P. Hansen, mdt Hgl i mdt Hgl
A. R. Philip, mdt Ng i mdt Str

Ansæt som lokomotivassistent (9. Irm.) pr. 1.8.1984
Lokomotivassistent p (9. Irm.)
R. Eriksen, mdt Fa i mdt Fa
C. H. Nielsen, mdt Fa i mdt Fa
P. U. B. Hansen, mdt Gb i mdt Gb
T. Hultmann, mdt Gb i mdt Gb
P. V. Bæk, mdt Hg i mdt Hg
S. K. Axelsen, mdt Hg i mdt Hg
E. Jensen, mdt Kh i mdt Kh
J. V. Jensen, mdt Kh i mdt Kh
F. Hindsberg, mdt Kh i mdt Kh

J. S. Jørgensen, mdt Kh i mdt Kh
N. F. Kjær, mdt Kh i mdt Kh
T. Prammann-Senn, mdt Kh i mdt Kh
L. T. Jensen, mdt Kh i mdt Kh
B. Jacobsen, mdt Kh i mdt Kh
K. E. Waser, mdt Kh i mdt Kh
P. Fleck, mdt Kh i mdt Kh

Forflyttet 1.8.1984 efter ansøgning
Lokomotivfører (18. Irm.)
H. M. Madsen, mdt Ar i mdt Fa
S. T. Høyer, mdt KØ i mdt Gb
R. Y. L. Larsen, mdt KØ i mdt Gb
P. S. Sparvath, mdt Kb i mdt KØ
J. A. M. Andersen, mdt Pa i mdt Fa

Afskediget pr. 31.7.1984 efter ansøgning alder
Elektrofører (16. Irm.) S. E. V. Mikkelsen, mdt Kh.

Afskediget pr. 30.9.1984 p.g.a. svagelighed
Lokomotivfører (18. Irm.)
P. H. Hansen, mdt Rf

Afskediget pr. 31.10.1984 p.g.a. svagelighed
Lokomotivfører (18. Irm.)
A. Lindberg, mdt Ar
H. V. Larsen, mdt KØ
Lokomotivfører (16. Irm.)
N. C. Rasmussen, mdt Ab
E. J. Jørgensen, mdt Ar
P. A. L. Jørgensen, mdt Od

Afskediget pr. 31.10.1984 efter ansøgning alder
Lokomotivfører (18. Irm.)
J. W. Søndergaard, mdt Es
Lokomotivfører (16. Irm.)
C. V. Rasmussen, mdt Ng

Afskediget pr. 30.11.1984 efter ansøgning alder
Lokomotivfører (18. Irm.)
N. E. Jensen, mdt Ab

Afskediget pr. 31.8.1984 efter ansøgning
Lokomotivassistent (9. Irm.)
N. I. Andersen, mdt Ar

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.
Lkf B. R. Mikkelsen, mdt Gb.
Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.
LKF V. J. Beckmann, mdt Hg.

Dødsfald
Pens. lkf C. J. L. Islund, Næstved, død den 2.7.1984, 91 år.

