



9

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. OKTOBER 1984 – 84. ÅRGANG

9

Indhold:

En fremtid	2
Fra Odin til Thor	3
Den tyske magnetsvævebane	6
S-togs terror	8
Et smut til Stockholm med SJ	9
Teknologisk udviklingsprogram	16
Computere og burhøns	18
Lønkort 1. okt. 1984	20
Fra medlemskredsen	21
Personalialia	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.

Offentligheden er præsenteret for DSBs første elektriske lokomotiv. Dermed markeredes en ny epoke for dansk jernbanedrift. Er det imidlertid indledningen til en ny epoke? Eller er der tale om »en kort bemærkning« som overgang til lokomotivløs jernbanedrift?

Meget betegnende var præsentationen sat i relief med opstilling af et damplokomotiv litra P, afløseren diesellokomotivet litra MY og dettes afløser ellokomotivet litra EA.

Damplokomotivet udførte et veltjent arbejde fra 1847 indtil diesellokomotivets indsats 1954. I 1985 sættes ellokomotivet ind som dettes afløser; men i hvilket omfang? Blicher planerne om anskaffelse af 120 ellokomotiver til virkelighed?

DSBs ledelse er nemlig inde i overvejelser om etablering af en tæt og hurtig trafik med motordrevne togsæt, som i øvrigt relativt let kan indrettes til eldrift. Disse hurtige tog (max. 160 km i timen) kan i virkeligheden revolutionere jernbanedriften i vort land. Afstandene er forholdsvis korte, og med den anlagte filosofi, hvor store sammensatte tog kører fra øst og i vest som en vifte deles, vil nok vise sig at kunne blive en gevinst for DSB. Jernbanerejser kan blive mere attraktive for befolkningen. Den billigere driftsform giver grundlag for billigere rejser. Og med den højere rejsehastighed vil DSB stå sig bedre i konkurrencen med andre trafikmidler.

Blicher overvejelserne til virkelighed, er det ikke blot udadtil, fremtiden bærer store ændringer i sig. Indadtil, i relationerne til personalet, kan virkningerne blive meget følelige. I vort arbejdsområde kan f.eks. den højere rejsehastighed pille ved nedarvede forestillinger om hvor langt man kan køre fra hjemstedsdepotet eller hvor mange gange der skal køres over en bestemt strækning. Om der af samme årsag bliver mandskabsreduktioner afhænger af toghyppigheden. Der ligger måske skjult et problem i tid til eftersynstjeneste. Dette vil imidlertid være et kontroversielt problem, fordi tiden, som medgår til eftersynstjeneste (jordtjeneste) er med til at begrænse den intensive og enerverende køretjeneste. Vi har bestræbt os på, at begrænse tiden for kørsel, idet jo længere køretiden er, desto kraftigere underkastes føreren et psykisk pres, som kan have uheldige stressvirkninger. Skal vi tage det offentliggjorte om planerne og tegninger af disse togsæts konstruktion er der imidlertid et punkt, hvor vi kommer på kollisionskurs med projektets fædre. Og det er førerrummets indretning.

Fra »ODIN« til »THOR« DSB's første elektriske lokomotiv nu i Danmark

Den 18. september var en mærkedag i Statsbanernes historie. Da blev Danmarks første elektrolokomotiv præsenteret for offentligheden. Dermed indledtes en ny æra i trafikken: den elektriske drift af hovedbanerne.

Det var dog ikke begyndelsen til elektrisk togdrift i Danmark. Der er jo elektrisk drift på Københavns by- og forstads- og omegnsbaner, og den blev sat i gang for 50 år siden.

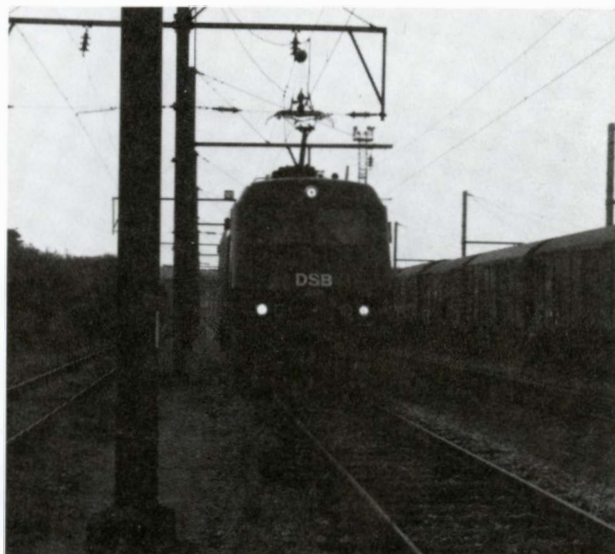
Men elektrificeringen af fjernbanerne, med et ganske anderledes strømsystem og brug af kraftige elektriske lokomotiver, er noget helt andet.

Elektrificeringsprojektet og den nye lokomotivtype er tidligere omtalt udførligt i nærværende tidskrift. Derfor er artiklen her kun en billed-præsentation af den nye revolutionerende maskine.

Det ses, at den ikke står alene på Østerport station. To personer befinder sig på dens forende. Det er Statsbaneledelsen. – Man kan vel ane noget symbolsk i den placering. Det er jo dem, der sammen

med de nye lokomotiver skal føre DSB videre frem i de kommende tider.

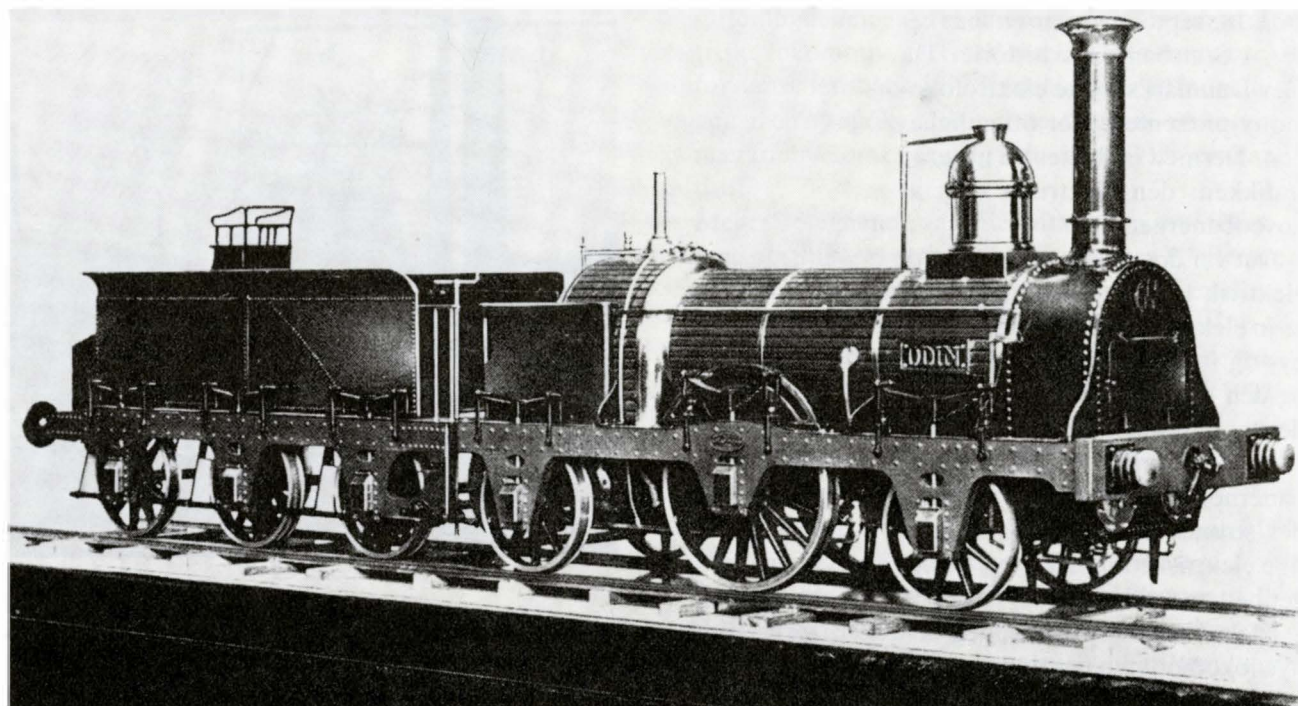
På Østerport-udstillingen vistes der samtidig et My-lokomotiv og et P-lokomotiv. Så kunne man jo



3



Ledelsen foran på »Thor«.



drage sammenligninger og tænke tilbage på udviklingen frem til vor tid.

Det begyndte med banen fra København til Roskilde i 1847 med et tog der blev trukket af damplokomotivet »Odin«. Det eksisterer ikke mere. Men det bliver altså snart efterfulgt af det 137 år nyere elektrolokomotiv. Skal vi ikke kalde det »Thor«?

De første store dieselelektriske lokomotiver kom til Danmark for ca. 30 år siden. Det viste lokomotiv »en My« er fra 1956. Det kan præstere 1650 hk, regnet på motorens krumtapaksel. Nu er denne type lokomotivers tid snart til ende. Og de kan så lidt efter lidt blive erstattet med elektrolokomotiverne, hvoraf de første kaldes »EA«.

Desuden vistes et damplokomotiv, en P-maskine, nr. 917, der er fremstillet i 1909, altså for 75 år siden. Den er nymalet og i fin stand.

Og den var under damp. Den kan køre 110 km i timen. Den kan angiveligt udvikle 1250 hk. Men hvad siger så det? Tallet refererer formodentlig til et integral af det varierende tryk i cylindrene og stempebevægelsen i dem fra den ene ende til den anden. Man kunne også måle ydeevnen på andre måder, f.eks. i trækkrogen af lokomotivet eller tenderen som trækraften gange hastigheden. Det ville give et væsentligt lavere tal.

Elektrolokomotivets ydeevne angives til 4000 kw. Dette refererer til hjulenes periferi ved en vis hastighed. Elektromotorernes ydeevne angives til 1020 kw pr. motor. For alle 4 motorer bliver det 4080 kw. Det svarer til ca. 5500 hk. Det tal må referere til trækraften på drivakslene.

Imidlertid kan elektromotorer yde mere ved forøget strømtilførsel. Men så bliver deres strømviklinger ophedet til højere og højere

temperaturer; og der er en grænse for, hvor varme de må blive. Derfor angives gerne deres maksimale varige ydelse. Men desuden angives deres timeydelse og ofte deres korttidscyklus, f.eks. gennem 10 min. Timeydelsen er gerne 10–20% højere end varigydelserne, og korttidscyklusen er endnu højere. Følgelig skal man være forsigtig med at bruge oplysningerne om, at et elektrolokomotiv kan udvikle så og så mange kw eller hk, når det ikke er præciseret, om det drejer sig om varig ydelse eller timeydelse. Hvis det er korttidscyklus, spiller også begyndelsestemperaturen en rolle. Det nye lokomotivs 4000 kw eller 5500 hk er vedvarende ydeevne. To samkoblede lokomotiver kan tilsammen yde 11.000 hk.

Hvad kan så lignende lokomotiver i nabolandene med 4 aksler og ca. 20 t akseltryk præstere?

De svenske Statsbaners Rc lokomotiver kan præstere 900 kw pr.

motor, altså 3600 kw. Også det er varig ydelse.

ASEA har leveret lignende lokomotiver til flere andre lande. Mange af dem har lidt kraftigere motorer. De nyeste norske lokomotiver kan således udvikle ca. 4400 kw.

Deutsche Bundesbahns lokomotiver af type 110 og 111 kan yde 3600 kw.

Den nye type 120 kan præstere 5600 kw, altså meget mere. Udover de 5 prototypelokomotiver, som nu har været gennemprøvet i 5 år, er der lige afgivet ordre på 60 eksemplarer til, omend den først skal træde i kraft, når finansdepartementet godkender udbetalingen.

Det nye franske forsøgslokomotiv, som er betegnet 10004, der også har trefasemotorer uden kommutatorer, kan ligeledes udvikle 5600 kw. Der er lige bestilt 40 lokomotiver til af denne type.

Disse lokomotiver får altså 40% større ydeevne end DSBs nye lokomotiver. – Det gælder vel at mærke ved 200 km i timen, medens tallet for de danske lokomotiver gælder for 160 km i timen.

De nye schweiziske lokomotiver type 4/4 IV kan præstere ca. 5000 kw.

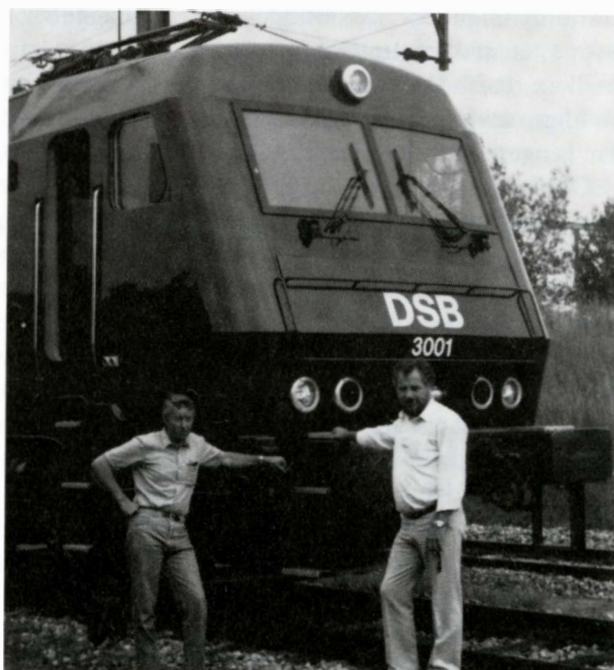
De nye østrigske lokomotiver, type 4044, kan yde 5200 kw.

British Railways type 87 kan i nyeste version udvikle 3700 kw.

Belgiens nye type 27 kan yde 4150 kw, ligeledes varigt.

Hollands nyeste lokomotiver kan yde 4200 kw. De er mage til de nyeste franske lokomotiver til samme strømsystem.

Der udvikles nu en 4 akslet maskine, som har store ligheder med den tyske type 120. Det angives, at den vil kunne præstere 6000 kw. Men er det så varigt eller som timeydelse?



Den tyske magnetsvævebane bliver nu prøvekørt ved store hastigheder

Af C. E. Andersen

Hidtil har hjulet været midlet til at opnå store hastigheder på land. Nu har alle mulighed for at køre 100–200 km i timen på veje og baner. Men hvis man ønsker at fare af sted med væsentlig større hastigheder, stilles der langt større krav til anlæggene og fartøjerne, ja man nødsages gerne til at flyve, hvilket indebærer start- og landings- og styrevanskeligheder.

I årene siden krigen har man flere steder arbejdet med at konstruere svævebaner og dertil hørende svævefartøjer, som holder sig nær disse baner og dermed jorden, men dog i en vis lille afstand, og som styres og fremdrives og bremses, alt sammen uden nogen form for berøring med omgivelserne.

Der er udviklet tre slags svævebaner og svævefartøjer, alle udprægede hurtigtrafiksystemer.

Det ene er luftpudebanesystemet, hvor fartøjerne holdes hævet nogle millimeter over banen med et tyndt lag luft, så friktionen bliver ubetydelig. Det var allerede for et dusin år siden nået så vidt, at Paris' trafikmyndigheder besluttede at bygge et sådant transportsystem mellem Paris-Défense og et nyt vældigt soveby-kompleks ca. 30 km længere mod nordvest.

Det andet er magnetsvævebanen, hvor fartøjerne holdes nær en overliggende stålskinne ved magnetisk tiltrækning, vel at mærke elektromagneter, hvis løftkraft varierer med afstanden til skinnen, således at kraften bliver nul nær skinnen, men tiltager stærkt i stigende afstand fra skinnen. Så har man mulighed for at opnå og opretholde en eller anden afstand. Fartøjet kan da bevæge sig frit. Dog må det stadig overvinde luftmodstanden.

Den tredje slags svævebaner er

baseret på elektrodynamiske eller magnetdynamiske kræfter. Når et magnetfelt varieres, fremkalder det elektriske kræfter og derved strøm i elektriske ledere. Hvis en kraftig elektromagnet med lille udstrækning bevæger sig forbi elektriske ledere, fremkaldes der ligeledes elektriske strømme i lederne. Det giver anledning til en frastødningskraft mellem lederen og magneten. Den vokser med den relative hastighed, og den kan blive anselig. Men den aftager til 0 ved stilstand. Dette vanskeliggør systemets anvendelighed. Man må i alt fald ty til accessoriske midler.

I Japan gør man storstilede eksperimenter med elektrodynamiske svævebaner. Allerede for et par år siden opnåedes hastigheder indtil 517 km/t.

I Tyskland har Siemens udviklet et lignende system og gjort forsøg med det ved Erlangen. Men det blev opgivet for nogle år siden, formodentlig fordi Ministeriet for Forskning og Industri besluttede, at man skulle koncentrere sig om det system, der er baseret på elektromagnetisk tiltrækning.

De to storfirmaer Maffei/Krauss og Messerschmidt/Bölkow/Blohm, begge i München, havde begge sådanne konstruktioner under udvikling. Ministeriet besluttede, at de skulle arbejde sammen, og gav meget store bevillinger til det.

I 1979 var man nået så vidt, at der på den store trafikudstilling i Hamburg kunne demonstreres en magnetsvævebane, som blev prøvet af mere end 50.000 passagerer. Banen var kun 800 m lang, så man kunne ikke køre ret stærkt. Men den fungerede.

Besyderligt nok kunne det, ligesom i et klassisk jernbanetog, føles som et svagt stød, hver gang toget passerede en skinnesammen-

føjning. Det måtte efter forf.s opfattelse vidne om, at magnetopløftningen virkede meget effektivt, ligefrem stift.

Denne bane blev derefter flyttet til Kassel, hvor Henschel/Thyssen firmaet fortsatte forsøgene og udviklede nye komponenter.

Svævebanen i Ems-land

I 1980 begyndte man at lave en ny forsøgsbane nord for Rheine ved Emsfloden i en tyndt befolket egn, mest på statsejede jorder.

Med denne bane er man nu nået så vidt, at forsøgskørslerne kunne påbegyndes i april 1984.

Banen har i nord en sløjfe med ned til 1690 m kurveradius. I syd skal der bygges en sløjfe med 1000 m radius; men den er ikke færdig endnu. Totallængden bliver 31,5 km.

Sløjfernes ene side flugter nogenlunde med den lige strækning. På dens centrale del vil man kunne opnå hastigheder indtil 400 km/t med rimelige accelerationer og decelerationer. Allerede i maj kunne man på den da 6 km lange færdige delstrækning præstere godt 200 km/t.

Men hastigheden er i og for sig ikke det væsentlige. Den magnetiske løftning er den samme, uanset om toget kører stærkt eller holder stille.

Banen er hævet ca. 5 m over terrænniveauet, så markkøretøjer overalt kan bevæge sig frit under den.

Den bæres af A-formede dobbeltpiller af forspændt beton. De er som regel placeret med 25 m mellemrum, dog nogle steder 37 m fra hinanden.

Selve banestykkerne er ligeledes af forspændt beton. Dog er 5 km strækning i nordsløjfen udført af stål af hensyn til sammenligninger.

Banen er en kassedrager med tværsæktion som et trapez, som er bredest øverst. Oversiden rager ud til siderne indtil 2,66 m totalbredde. På disse udragningers underside og yderkanter er der monteret stålelementer, som påvirkes af fartøjets løfte- og styremagneter. Desuden er på undersiden af udragningerne monteret komponenterne af fremdrivningssystemet.

Udragningerne af banekasserne overplader fungerer altså analogt med en klassisk jernbanes skinner.

Ved indkørslerne til banens sløjfer og ved det centrale forsøgsanlæg er der »sporskifter«. Hele banen, der her er af stål, er elastisk og kan afbøjes til den ene side, så den bevægelige del af banen kan føjes til den ene eller den anden side af banesløjfen. Disse sporskifter kan i ligeud-retningerne gennemkøres med fuld fart, 400 km/t. I afbøjningsretningerne kan der højst køres 200 km/t.

Fartøjets eller skal man sige togets passagerdel består af to identiske 3,7 m brede vognkasser, tilsammen 54,2 m lange. De er sammenkoblede på en måde, der tillader en vis relativ bevægelsesfrihed. Sammenføjningsstedet flugter helt med fartøjets sider. Helheden er udadtil glat og fint strømlinieformet. Luftmodstanden er ved 400 km/t ca. 40 kN.

Vognkasserne hviler på pneumatiske fjedre, der understøttes af en række løftestel, som er sammenkoblede indbyrdes, men som dog kan bevæges frit i forhold til hinanden. Disse stel er analoge med en jernbanevogns bogier.

Stellenes ydersider rager ned forbi og ind under banekassens udragninger. Her er løfte- og styremagneterne monteret, på sådan måde, at de vender opad mod ba-

nepladen. Der er i alt 32 løftemagneter på hver side.

Deres tiltrækningskraft varieres ved, at strømmen til dem varieres. Det er muligt at regulere strømmen således, at magneten holder sig svævende i konstant afstand fra banepladen. Det er normalt 10 mm.

Magneterne kontrolleres og fungerer uafhængigt af hinanden. Der sker ikke noget, selv om enkelte af dem ikke fungerer. Hvis de alle bliver strømløse, falder magnetstrellene ned på glideskinner på banepladen.

Magneternes tiltrækningskraft er, som regel omkring 2 t pr. magnet. Strømforbruget er ca. 1 kW pr. t, altså ikke ret meget.

Desuden er der i hver side 28 lignende elektromagneter, som virker horisontalt indad mod banepladens sider, hvorved de kan styre fartøjet.

Løftemagneterne vejer hver 330 kg. Styremagneterne vejer 270 kg. Magneterne vejer tilsammen ca. 35 t.

Fartøjernes bruttovægt er 122 t incl. 20 t nyttelast; der er plads til 196 passagerer.

Fremdrivningssystemet kan lignedes ved en trefaset motor, der er skåret op og rettet ud, så dens akse og stator er retlinede elementer. Rotorerne er bundter af metallameller, som er monteret på fartøjets nedre, omragende del, medens statoren findes på undersiden af banepladen.

I og for sig kunne det godt være omvendt. Det valgte system byder på lille vægt af fartøjet. Desuden undgår man at skulle overføre den elektriske energi til fartøjets fremdrivning fra banen til fartøjet. Dog må der overføres el til andre formål.

Statordelen, som sagt i banepla-

dens underside, er et system af trefase-viklinger, hvorved der kan fremkaldes et vandrefelt. Ved variering af frekvensen kan fartøjets hastighed varieres. Den maksimale frekvens er 215 , som bibringer fartøjet en hastighed af 400 km i timen, dvs. 111 m pr. sekund.

Stator-konstruktionen, der strækker sig i hele banens længde, er opdelt i 58 sektioner med forskellige længder. Strømreguleringen til disse mange delstrækninger er temmelig kompliceret. Til gengæld muliggør den også kontrol af fartøjet overalt, endda ikke blot til fremdrivningen, men også til bremsningen.

Banen og fartøjet er forsøgs-konstruktioner, som er dimensioneret med henblik på hastigheder op til 400 km/t.

Et brugsanlæg kan godt dimensioneres for væsentlig større hastigheder.

En bane for denne moderate hastighed bør have kurver, hvis radier er 4000 m. I så fald må tværhældningen her være 12 grader. Stigningsgradienten kan være 5%, dog under specielle forhold op til 10%. Følgelig kan banen fremføres ret fleksibelt i landskabet – også fordi pillerne kan udføres med vidt forskellige højder.

Der er udarbejdet projekter eller i hvert fald skitser til sådanne magnetsvævebaner mange steder, deriblandt Köln-Bruxelles-Paris, Bruxelles-Basel, Hamburg-Rhin-Ruhrdistriktet-Bruxelles-Lille-London, Los Angeles-Las Vegas, Washington-Dulles Airport, Montreal-Mirabel Airport, Riyadh-Mekka-Jidda.

De kommende år vil blive spændende. Skal vi en skønne dag svæve ved magnetkraft for derved at kunne rejse med flyhastigheder tæt ved Jordens overflade?

S-togs terror

8

Henning Freundt havde et indlæg i nr. 7 under overskriften »S-togs-terror«. Han kritiserede generelt, at han endnu ikke havde mærket noget til de foranstaltninger mod vold og uro, som der har kunnet læses om forskellige steder. Han opdeler sin kritik i 3 punkter.

I *punkt 1* bemærker han, at elektroførerne ikke har set mere politi i togene. I sagens anledning har chefen for ordenspolitiet i København bl.a. udtalt følgende:

»Vi forstår udmærket elektroførerens vanskelige situation, når han bliver opmærksom på, at der er vold, hærværk eller anden uorden i toget.

Han må, i de tilfælde, hvor han ikke er klar over, at der er politi i toget, føle sig temmelig magtesløs over for situationen.

På den anden side er han langt bedre hjulpet i dag end for blot få år siden. I dag har han dog umiddelbar radiokontakt til fjernstyriingscentralen og dermed til politiets centrale radiostation, der øjeblikkelig kan disponere over alt politi, der er »på hjul«, således at politiet overalt i københavnsområdet er fremme inden for ganske få minutter.

Men hertil kommer, at politiet i de seneste år har indført patruljer i S-togene, både uniformerede patruljer og civile – ofte kombinerede, således at der i samme tog er såvel uniformeret som civil personale.

Oftentimes melder de uniformerede patruljer sig til elektroføreren, men det er ikke undtagelsesfrit, og for de civile politifolk er det snarere hovedreglen, at de ikke giver sig til kende, idet de i forvejen har kik på urostiftere, som de derefter følger i toget.

Disse civile patruljer er oprettet i et udmærket samarbejde med

DSBs ledelse, der har stillet et antal frikort til rådighed for disse patruljer.

Der er således betydeligt mere politi med togene, og specielt på de erfaringsmæssigt udsatte linier, end den enkelte elektrofører er klar over.

Jeg er ganske klar over, at det må være en betryggelse for elektroføreren at vide, at der er politi med, og jeg har derfor anmodet lederen af beredskabsafdelingen og vore stationsledere om at instruere personalet om i videst muligt omfang at underrette elektroføreren om deres tilstedeværelse, men dette er dog ikke altid hensigtsmæssigt, navnlig ikke for de civile patruljers vedkommende.«

Af en fra politiet modtaget oversigt fremgår det, at beredskabsafdelingens patruljeringer i S-tog rent faktisk har været en del hyppigere i første halvår af 1984 i forhold til forrige år. Det fremgår desuden, at patruljeringerne foregår næsten daglig og ofte flere gange daglig.

De fleste foregår om aftenen, endda med hovedvægten på de sene aftentimer.

Herudover har de forskellige københavnske politistationer i 1984 påbegyndt særskilte patruljeringer.

Resultatet af den øgede indsats har bl.a. været 50% flere anholdte og 100% flere påtaler af politiet.

En af ideerne med civile patruljer er jo netop, at evt. uromagere ikke skal føle sig sikre på, hvornår der er politi i nærheden. Så det er nok årsagen til, at I ikke altid ser dem.

I *punkt 2* bemærkes, at der er som støvsuget for togrevisor efter kl. 22. Togrevisorernes arbejdsplaner er således tilrettelagt, at samtlige tog kontrolleres med uregelmæssige mellemrum. I prin-

cippet kontrolleres et tog kl. 23 om aftenen ligeså hyppigt som et kl. 11 om formiddagen. Jeg står derfor uforstående over for påstanden, idet jeg personlig har set togrevisorer efter kl. 22. Vil vil dog følge forholdet op.

I *punkt 3* beklages, at det for hver dag bliver vanskeligere at få politiassistance til S-togene. Der refereres til gruvækkende beretninger fra kolleger.

Det er altid risikabelt at fæste for megen lid til beretninger, der har været igennem mund-til-mund-metoden. Som bekendt er det ikke så unormalt, at beretninger dramatiseres, så de bedre fanger modtagerens opmærksomhed, vi kender jo alle eventyret om fjereren, der blev til fem høns. Vi ønsker meget gerne at drøfte konkrete situationer med henblik på at vurdere, om noget kan gøres bedre.

Både politiet og driftsområdet er enige i, at der kan ydes politiassistance på en hvilken som helst station – og for så vidt også på fri bane, det tager bare en hel del længere tid. I nogle tilfælde, f.eks. hvor nærmeste patruljevogn har et stykke vej at køre, kan hjælpen fremskyndes ved, at tog og patruljevogn mødes på halvvejen, således at toget kører til en af de næste stationer. Vurderer elektroføreren det for helt uforsvarligt at fortsætte, vil hjælpen blive ydet der, hvor han er. Hvad der er fordelagtigst, må bero på en vurdering i hvert enkelt tilfælde, en vurdering som elektroføreren deltager i sammen med toglederen og politiets radiostation. I vurderingen bør også indgå, at hvis toget holder et stykke tid og venter på politiet, aner uromagerne måske uråd og stikker af. Ved at køre nogle få minutter er politiet måske parat, og så får de normalt fat i dem.

Et smut til Stockholm med SJ

Jeg synes, det er betryggende, når chefen for ordenspolitiet oplyser, at det er en højt prioriteret opgave, når der er uroligheder i tog. Det er driftsområdets opfattelse, at samarbejdet i det daglige er godt og upåklageligt, og at politiets indsats normalt er hurtig og beslutningsom.

Kontrollen i tog og på stationer er øget i 1984, i første omgang ved omdisponeringer og overarbejde, men fra 15. august er et hold på 20 nye togrevisorer gået i arbejde.

Herudover er der nu givet bevilling til 30 nye medarbejdere til kontrol og tilsyn på stationer og i tog på S-banen. Det er hensigten, at de hovedsagelig skal sættes ind i de belastede tidsrum, f.eks. om aftenen. Der går dog altid nogen tid fra ideerne fødes, og til de kan føres ud i livet. Først skal ideerne konkretiseres, så skal politisk bevilling skaffes, og til sidst skal der rekrutteres nye medarbejdere, som derefter skal uddannes. Jeg håber, at yderligere kontrol og tilsyn kan iværksættes sidst på vinteren.

Desuden overvejes som bekendt tekniske forbedringer, som skal få kunderne til at føle sig sikrere under befordringen.

Alt i alt synes jeg, DSB er vågen og åben over for disse problemer, og er godt i gang med at imødegå dem.

Med venlig hilsen
Per Møhlholm
driftsområdechef
kst

Tirsdag morgen den 11. september kl. ca. 6 vågnede vi op i en svensk sovevogn, der rullede gennem et malerisk landskab præget af klipper og fjelde, afvekslende med træer i efterårets gyldne farvepragt og fjeldsøer og vandløb, der udstrålede en storhed, hvis natur vi danske lokomotivførere kunne glædes over.

Vi var 16 tillidsmænd fra østområdet, som skulle på studiebesøg hos vore svenske kolleger i Stockholm.

Turen var kommet i stand som et genvisit for et besøg de svenske lokomotivførere tidligere havde været på hos DLF og DSB.

Rejseleder og arrangør var Ulrik Salmonsén.

Programmet, som lå foran os, var spændende og koncentreret. På 48 timer skulle vi opleve at køre 2000 km fra vi forlod fædrelandet, til vi atter satte foden på den hjemlige jord.

Vi skulle besøge de svenske tjenstemænds forbund, prøve at

køre på strækninger med ATC (automatisk togkontrol) i nærtrafikmateriel af typen X1/X10, besøge Haglund lokstation (maskindepot for Stockholmområdet), ud at køre med de svenske jernbaners forsøgstog X15, samt besøge SJ lokomotivførerskole i Mjölby.

Kl. 7⁰⁵ rullede det el-lok-trukne tog ind på Stockholm C. Her blev vi modtaget af lokomotivførerne Kell Milde, Kell Axelsson og Dick Backlund. De havde lagt programmet og truffet aftalerne med SJ for vores besøg og prøvekursler. Hele programmet var vel tilrettelagt og klappede perfekt.

Morgenkaffen blev indtaget i den stockholmske afdelings lokaler, hvor vi også blev budt velkommen og snakken gik hen over bordet på dansk og svensk med forskellige sprogforviklinger, men ellers relativt forståeligt.

På turen til *Statsanställidas Förbund* passerede vi flere bygninger, som ejedes af LO og forskellige forbund i Sverige. I Sverige er alle

X 1.



tjenestemandorganisationerne samlet i en fælles organisation. Lokomotivmændenes afdelinger hører under den sektionsledelse, som omfatter 35.000 jernbanemænd. På steder, hvor der ikke er mange lokførere, består afdelingerne også af andre jernbanegrupper, f.eks. togførere og portører.

For at samle de specielle problemer og krav, der er fælles for lokomotivmændene, har man en Yrkesorganisation (en Lokomotivmandsforening).

På et spørgsmål om man kan samarbejde med andre grupper, f.eks. togførere og portører, svarede flere af de svenske tillidsfolk, at det havde været et problem tidligere, men efter den egentlige sammenslutning i 1970 voksede forståelsen for hinandens problemer, således at man i dag samarbejder solidarisk for at løse hinandens problemer, men det skinnede igennem, at det ligesom var en forudsætning, at man havde fundet et lønniveau, som var acceptabelt i forhold til de andre grupper i »Forbundet«. Den balance måtte helst ikke rykkes.

Statsanställdas Förbundet var vært ved en kop kaffe med brød, og vores guider var værter ved et måltid mad i Generaldirektoratets kantine.

Eftermiddagens program stod på prøvekørsel med et X10 med ATC. X10 er et tovognsæt el-drevet, der bruges i bl.a. Stockholms nærtrafik. Det består af en styrevogn og en motorvogn med 4 banemotorer hver på omkring 1000 kW eller omkring 4500 hk pr. sæt. Disse sæt bliver koblet 2 og 2 eller 4 og 4 efter behov og vilkårligt med X1 og X10.

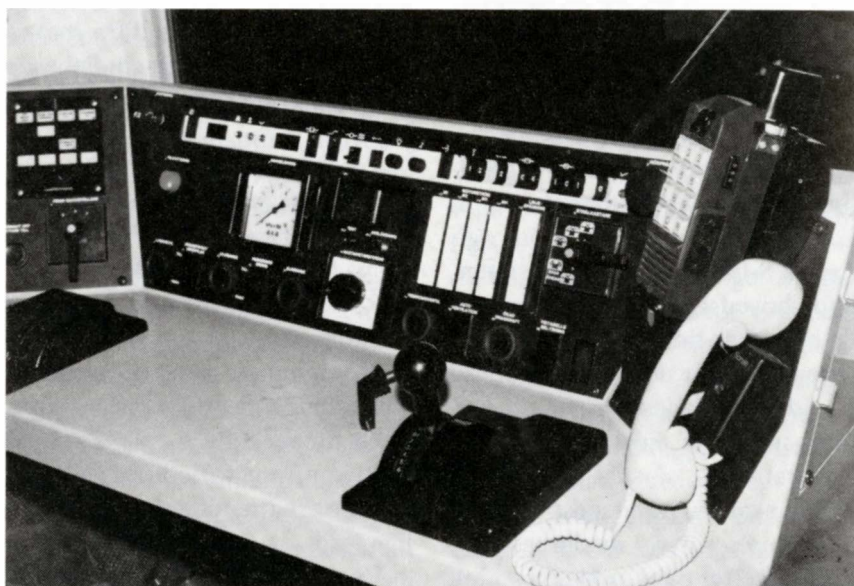
Med sådan en motorkraft og et akseltryk på ca. 16 t, fortalte lokførerne os, at de kunne accelerere fra

0-120 km/t på ca. 400 m og bremse fra 80-0 km/t på ca. 300 m.

Så gælder det bare om at holde på hat og briller.

I Sverige er de fleste strækninger udstyret med ATC.

Ovenpå prøvekørslen var der rundvisning i et nyt afisningsanlæg man havde bygget, fordi der en vinter var store problemer med tilpakkede bremses og undervogne og dermed regularitetsforstyrrelser.



Førebord X 10.



COI informerer:

Arbejdstiden

Spørgsmålet om en nedsættelse af den ugentlige arbejdstid debatteres livligt i medierne i denne tid.

Begrundelsen herfor er naturligvis de meldinger, som kommer fra kongresser m.v. i en række fagforbund, der ikke lægger skjul på, at en nedsættelse af den ugentlige arbejdstid ved de forestående overenskomstforhandlinger vil få højeste prioritet.

Forberedelserne til aftaleforhandlingerne er også i COI i fuld gang.

Som et led heri har der været indkaldt forslag til krav i de tilsluttede organisationer. Så at sige uden undtagelse er kravet om en nedsættelse af den ugentlige arbejdstid rejst som et højt prioriteret krav.

Begrundelsen for kravet er i alle tilfælde hensynet til beskæftigelsen.

Der skal således ikke større spåmandskunst til for at forudse, at en nedsættelse af den ugentlige arbejdstid vil blive et højt prioriteret krav også fra COI.

Som tidligere omtalt i COI-informerer har der været nedsat et teknisk udvalg om arbejdstid, som nærmere skulle analysere både de beskæftigelsesmæssige og de samfundsøkonomiske virkninger af en nedsættelse af arbejdstiden.

Resultaterne af analyserne viser, at der vil være en beskæftigelsesmæssig gunstig virkning af en nedsættelse af arbejdstiden. Virkningsgraden er der dog ikke helt enighed om, idet for eksempel Dansk Arbejdsgiverforening er meget skeptisk over for beskæftigelsesvirkningerne.

Ikke desto mindre konkluderer udvalget altså, at der er en beskæftigelsesmæssig gevinst at hente.

I gunstigste fald skønner udvalget, at genbeskæftigelseseffekten vil blive på 28-30.000 fuldtidsstillinger ved een times nedsættelse af arbejdstiden, heraf 8-10.000 i den offentlige sektor.

Som det er fremgået af den offentlige debat, er det LOs udgangspunkt, at (merudgifterne ved) arbejdstidsnedsættelsen skal holdes inden for det samlede overenskomstresultat. Det betyder, at »enhedslønomkostningerne« — d.v.s. lønomkostningerne pr. produceret enhed — forudsættes ikke at blive større, end de ville være blevet uden en arbejdstidsnedsættelse.

En tilsvarende forudsætning om, at arbejdstidsnedsættelsen skal være en del af det samlede overenskomstresultat vil også gælde for den offentlige sektor, hvilket må betyde, at også de offentlige ansatte i et vist omfang må vælge mellem reallønsfremgang og kortere arbejdstid.

Men det må være under een bestemt forudsætning, nemlig at der ikke afregnes for en større genbeskæftigelse end den, der rent faktisk bliver udmøntet.

Det vil derfor være helt uacceptabelt, såfremt regeringen og et folketingsflertal efterfølgende forsøger at hindre, at genbeskæftigelsen får den størrelse, som forudsættes ved forhandlingerne.

Kursuskalenderen udkommet

Som nævnt i sidste nummer har COIs hovedbestyrelse besluttet at udvide kursusvirksomheden, og der er nu udsendt en kursuskalender for resten af 1984 samt for 1985.

Der afholdes de sædvanlige A- og B-kurser og disse er nu udvidet med et C-kursus, hvor man behandler emner som foreningsret, kompetencefordeling, mødeledelse og medlemservice af forskellig art.

Der bliver også afholdt 2 behovskurser om statens budget- og bevillingssystem, hvor man gennemgår sy-

stematikken i finanslovsforslaget, hvordan der disponeres over givne bevillinger og om ændrede dispositioner og tillægsbevillinger.

Der er planlagt 3 kassererkurser, som henvender sig primært til klubafdelings- og kredskasserere. Kurset sætter deltagerne i stand til at føre regnskabet på en let og overskuelig måde til gavn for dem selv og deres medlemmer.

Desuden er der planlagt et kursus om teknologi og medbestemmelse samt et kursus om forvaltningsret.



De lavestlønnede COI-medlemmer har fået over 8% i overenskomstperioden 1983-85

Ved forhandlingerne mellem TFU og finansministeriet i 1983 aftales en tilpasningsklausul, der skulle sikre en ligelig lønudvikling mellem den private og den offentlige sektor.

Såfremt den gennemsnitlige timefortjeneste for samtlige arbejdere i hele landet som opgjort i Dansk Arbejdsgiverforenings arbejderlønstatistik for januar kvartal 1984 blev mere end 4% højere end for samme tidsrum året før, skulle der ske en ekstraordinær forhøjelse af de offentligt ansattes løn pr. 1. oktober 1984.

Forhøjelsen skulle beregnes som 2/3 af lønstigningen udover de 4%. Denne særlige regulering af lønningerne er nu opgjort til 0,23%. De 0,23% tages af de løndelev, der tidligere var taktregulerede, samt — som noget nyt — også af kronetillæg og dyrtidstillæg. De 0,23% fremkommer på følgende måde: (Se vedstående skema).

I overenskomstperioden 1983-85 er der udover de 0,23% gennemført generelle lønforhøjelser for COIs med-

lemmer på $4 \times 1,33\%$ og på 4×1.200 kr. Opgøres den procentvise lønstigning i overenskomstperioden 1.4.83 — 31.3.85 viser det sig, at de lavestlønnede COI-medlemmer har fået en samlet

lønstigning på over 8%, mens de højstlønnede tjenestemænd har fået under 7%, som det fremgår af oversigten på næste side.

Opgørelse af eventuel ekstraordinær forhøjelse af de offentligt ansattes løn pr. 1. oktober 1984

1. Opgørelse af lønudviklingen på det private arbejdsmarked: Gennemsnitlig timefortjeneste for samtlige arbejdere i hele landet:	
Januar kvartal 1984	65,18 kr./time
Januar kvartal 1983	62,45 kr./time
Stigning	2,73 kr./time
Stigning i pct.	4,37%
2. Modregning for den del af aftale- og overenskomstresultatet, der på det offentlige område kommer til udbetaling pr. 1. april og 1. oktober 1983: $4,37\% \div 4\% =$	0,37%
Justering under hensyn til lønstigning for offentligt ansatte fra 31. marts 1983 til og med 1. oktober 1984: $0,37/1,08 =$	0,34%
3. Procent til regulering af fast samlet løn: $0,34\% \times 2/3 =$	0,23%

Ændrede arbejdstidsregler?

Som tidligere omtalt i COI-informerer, blev der efter aftaleforhandlingerne i 1983 nedsat et udvalg med repræsentation fra finansministeriet og de 4 centralorganisationer med det formål at fremsætte forslag om en forenkling af regelsættet i arbejdstidsaftalen samt foretage sproglige omformuleringer.

Finansministeriet har fremlagt et udkast, der er udarbejdet med det gennemgående sigte gennem forenkling og ændret systematik at lette forståelsen og administrationen af reglerne og styrke mulighederne for en rationel og fleksibel tjenestetilrettelæggelse.

Udkastet indeholder forslag til regelændringer, der indebærer såvel for-

bedringer som forringelser set med tjenestemandens øjne.

Som et led i denne regelsanering er det tanken at sammenkøre regelsæt, der naturligt hører under samme aftale, f.eks.:

- Natpengeaftalen
- Cirkulære om sommertid
- Reglerne for deltidsansatte m.v.

En teknisk gennemgang af arbejdstidsaftalen med justeringer og forenklinger skulle gerne resultere i en lettere hverdag for COIs tillidsrepræsentanter i systemet. Her tænkes på tilrettelæggelse af tjenester samt fortolkning af elementerne i aftalen og endvidere medvirke til at skærpe opmærksom-

heden på beskyttelsen for medlemmerne, der er indbygget i regelsættet.

COIs umiddelbare opfattelse er, at finansministerietsudspil mere ligner et besparelsesforslag end et forenklingssforslag.

Den nærmeste tids møder vil give en klarhed over udkastets indhold, og COI vil være åben overfor hensigtsmæssige ændringer, der ikke bevirker forringelser af opnåede resultater ved tidligere forhandlinger.

Udkastet er som nævnt udarbejdet af finansministeriet, og til støtte for COIs repræsentant i udvalget drøftes det i en intern arbejdsgruppe med deltagelse af folk fra 3 af de tilsluttede organisationer.

Lønstigning i % og kr. 1.4.83 — 31.3.85

Skalatrin	Stedtillægsområde 1	Stedtillægsområde 2	Stedtillægsområde 3	Stedtillægsområde 4	Stedtillægsområde 5	Stedtillægsområde 6
2 i %	8,67	8,63	8,57	8,51	8,46	8,40
2 i kr.	8.227	8.279	8.361	8.443	8.525	8.607
5 i %	8,51	8,47	8,42	8,36	8,31	8,25
5 i kr.	8.484	8.539	8.630	8.718	8.806	8.894
8 i %	8,36	8,32	8,26	8,21	8,16	8,11
8 i kr.	8.763	8.824	8.920	9.016	9.112	9.208
11 i %	8,24	8,20	8,15	8,10	8,05	8,00
11 i kr.	9.065	9.131	9.234	9.340	9.445	9.549
14 i %	8,09	8,05	8,00	7,95	7,90	7,86
14 i kr.	9.394	9.466	9.580	9.692	9.807	9.919
17 i %	7,98	7,95	7,89	7,85	7,80	7,75
17 i kr.	9.749	9.827	9.949	10.073	10.195	10.318
20 i %	7,92	7,88	7,83	7,79	7,74	7,69
20 i kr.	10.132	10.218	10.350	10.483	10.616	10.749
23 i %	7,81	7,78	7,73	7,68	7,63	7,58
23 i kr.	10.496	10.573	10.693	10.813	10.933	11.054
26 i %	7,70	7,67	7,63	7,59	7,55	7,51
26 i kr.	10.891	10.961	11.072	11.182	11.294	11.403
29 i %	7,58	7,56	7,53	7,50	7,47	7,44
29 i kr.	11.319	11.382	11.480	11.577	11.675	11.775
32 i %	7,48	7,47	7,44	7,42	7,40	7,37
32 i kr.	11.787	11.840	11.923	12.005	12.087	12.169
35 i %	7,39	7,38	7,36	7,35	7,33	7,32
35 i kr.	12.294	12.333	12.397	12.460	12.521	12.586
38 i %	7,31	7,30	7,29	7,28	7,27	7,26
38 i kr.	12.845	12.871	12.911	12.949	12.986	13.028
41 i %	7,23	7,23	7,23	7,22	7,22	7,22
41 i kr.	13.443	13.450	13.462	13.472	13.481	13.495
44 i %	7,14					
44 i kr.	14.142					
47 i %	7,01					
47 i kr.	15.203					
50 i %	6,73					
50 i kr.	18.447					
53 i %	6,45					
53 i kr.	24.013					

Ny medarbejder



Heidi Jane Hansen.

På hovedbestyrelsesmødet den 10. august 1984 besluttedes det at ansætte yderligere en kontorassistent til COIs sekretariat.

Heidi Jane Hansen er den 1. september 1984 ansat i den nyoprettede stilling.

Nyt fra A-kassen

Dagpengeret for medlemmer beskæftiget ved fritidsundervisning

Gældende fra 1. juli 1984 har vi fra arbejdsdirektoratet modtaget nedenstående retningslinier for medlemmer beskæftiget ved fritidsundervisning (aften- og ungdomsskolen) og personkredsen kan som udgangspunkt angives som lærere ansat i henhold til fritidslovens kapitel I (ungdomsskolen) og kapitel III (fritidsundervisning for voksne).

Ifølge arbejdsløshedslovens § 62 må dagpenge ikke udbetales til et medlem, som ikke er til rådighed for arbejdsmarkedet.

Under hensyn til de særlige beskæftigelsesvilkår — og muligheder for medlemmer med fritidsundervisning som hovedbeskæftigelse, har det vist sig nødvendigt at fastsætte særlige rådighedsregler for denne medlemsgruppe, idet de generelle regler i rådighedsbekendtgørelsen ikke i tilstrækkeligt omfang kan anses for dækkende.

Som fritidsundervisere anses medlemmer beskæftiget som lærere ved fritidsundervisningen (aften- og ungdomsskolen). Fritidsundervisere anses for at have fritidsundervisning som bibeskæftigelse, såfremt undervisningen ikke overstiger 15 omregnede undervisningstimer pr. uge (bortset fra rent midlertidige, kortvarige overskridelser f.eks. i forbindelse med vikariat). Fritidsundervisningen anses som hovedbeskæftigelse, når den ugentlige arbejdstid overstiger 15 omregnede undervisningstimer.

I lønnen for undervisere er der indregnet erstatning for hjemmeforbereelse. Derfor skal de faktiske undervisningstimer multipliceres med en faktor (normalt 1,6), der udligner forskellen mellem normal overenskomstmæssig arbejdstid (40 timer) og underviseres overenskomstmæssige arbejdstid (normalt 27 timer).

Medlemmer, der har fritidsundervisning som hovedbeskæftigelse er hverken berettigede til at oppebære supplerende dagpenge, samtidig med beskæftigelsen som fritidsunderviser eller berettigede til fulde dagpenge i perioder, hvor undervisningen er indstillet. (Se dog sidste afsnit).

Medlemmer, der har fritidsundervisning som bibeskæftigelse er berettigede til dagpenge, herunder supplerende dagpenge samtidig med beskæftigelsen som underviser, såfremt de almindelige betingelser for ret til dagpenge er opfyldt, herunder at der foreligger en frigørelsesattest, når dette er påkrævet. Det er endvidere en betingelse, at medlemmet erklærer at være villig til at overtage anden beskæftigelse end fritidsundervisning.

Medlemmer, der på grund af ovennævnte regler ikke anses for dagpengeberettigede, vil kunne genindtræde i dagpengeretten enten ved at dokumentere at undervisningens omfang varigt er nedsat til 15 omregnede undervisningstimer eller derunder pr. uge, eller ved den nye undervisningssæsons begyndelse at dokumentere at undervisningen enten ikke påbegyndes, eller er af et sådant omfang, at den er bibeskæftigelse.

For medlemmer, hvor undervisning bortset fra fritidsundervisning indgår som et naturligt led i medlemmets sædvanlige erhvervsområde, vil fritidsundervisning inden for samme område ikke i sig selv bevirke en fortabelse af dagpengeretten, forudsat medlemmet i øvrigt må anses for at stå til rådighed for arbejdsmarkedet.

Tilbud om uddannelsesydelse til langtidsledige

I stedet for et jobtilbud kan langtidsledige fra 1. august 1984 vælge at deltage i en godkendt uddannelse og modtage uddannelsesydelse.

Forudsætningen for en sådan uddannelsesydelse er, at A-kassen har indstillet medlemmet til et jobtilbud og at medlemmet på indstillingstidspunktet er under 25 år. Under hele uddannelsesforløbet skal medlemmet ikke stå til rådighed for arbejdsmarkedet, hvilket indebærer, at AF ikke anviser arbejde i den periode uddannelsen pågår.

AF administrerer ordningen og AF giver oplysning om hvilke uddannelser, der er godkendt under ordningen. Det vil føre for vidt her at afgive konkrete oplysninger om de mange uddannelsesstilbud. Vi kan i flæng nævne

EFG-basisuddannelse, grundlæggende og videregående tekniske uddannelser, længerevarende uddannelser på diverse universiteter samt Danmarks Tekniske Højskole og Handels-højskolerne. Interesserede kan hos AF få detaljerede oplysninger om indholdet af de enkelte uddannelser. Der kan kun udbetales ydelser til de uddannelser, der er optaget på de særlige lister over godkendte uddannelser.

Ansøgning om optagelse på en af de godkendte uddannelser kan senest afgives 9 måneder efter medlemmet af A-kassen er indstillet til et jobtilbud. Man kan godt søge om optagelse før indstilling til jobtilbud afgives, men man kan ikke påbegynde uddannelsen før indstilling til jobtilbud er sket.

Vedrørende den konstante ydelse under uddannelsen svarer denne til det halve af dagpengenes højeste beløb. Det svarer for tiden til ca. 52.000,- kr. på et år. Ydelsen er ens for alle, den udbetales månedsvis og kan modtages i en periode på højst 2 år. Der ydes normalt ikke hjælp til uddannelser under 1 år.

Man kan ikke påbegynde en uddannelse med uddannelsesstøtte efter dagpengeretten er ophørt.

SU kan ikke udbetales sammen med uddannelsesydelser.

Andre arbejdsindtægter berører ikke udbetaling af ydelsen. Almindelige dagpenge i A-kassen kan ikke udbetales samtidig med uddannelsesydelser.

Afbrydes uddannelsen eller medlemmet dumper, har vedkommende ret til at få et jobtilbud, hvis dagpengeretten stadig er intakt.

For hver udbetaling skal den uddannelsessøgende til AF afgive en skriftlig erklæring fra uddannelsesstedet. Erklæringen skal dokumentere at medlemmet stadig frekventerer uddannelsesstedet. Afleveres erklæringen ikke stoppes udbetalingen.

Yderligere oplysninger om ovenstående kan indhentes hos AF eller i A-kassen.

Omregningsatsen

Vi kan nu meddele, at omregningsatsen for perioden 1. oktober 1984 til 1. april 1985 er beregnet til kr. 71,64.

Kassens folder »Arbejdsløshedsforsikring — en overvejelse værd« er for tiden »udsolgt«. Så snart de nye reguleringer af pensionerne foreligger, vil vi genoptrykke den reviderede folder umiddelbart efter 1. oktober.

Ved hjælp af varm luft kunne man tømme 16 enheder op på 6 timer.

I den anden ende af Stockholm ligger maskindepotet »Hakalund«. Da vi kom derud, blev vi budt velkommen af deres 1. mester, som sammen med flere andre mestre og instruktører bød på en kop kaffe og brød og fortalte om Hakalunds funktioner, der både er et maskindepot og et vogndepot for alle Stockholms personvogne til fjerntrafikken. Der var beskæftiget 1500 personer, heraf var de 500 lokomotivførere. Det skal bemærkes, at T-banen ikke bliver betjent af lokopersonale fra SJ.

Den nye afgangshal var man især stolt af at kunne vise frem. Her kan man klargøre togene før afgang, således at rengøring, reparation af eventuelle defekter, forsyninger og bremseprøve blev foretaget under tag. Hallen havde flere spor, hvert spor var helt lige og kunne tage et helt tog på 15 vogne.

Lokomotivførerne på Hakalund havde ture, der strakte sig i nord til Bollnäs ca. 300 km, mod vest til Karlstad ca. 350 km og mod syd til Nässjö ca. 350 km. Det medførte, at man ofte måtte overnatte ude mellem to hovedtjenester, dette ophold var tjenestefrit på samme måde som vores ophold ude af en vis varighed er.

I Danmark diskuteres der ofte periodenorm, og at denne strækker sig så langt. 18, 24 eller 48 uger, hermed mener man, at der kan blive store skævheder i fordelingen af tjenestetiderne månederne imellem, der er en tung og en let ende af turene.

Det er man kommet over i Sverige, idet turene på Hakalund er 5-mands-ture, d.v.s., de kun løber over 5 uger. Flere af turene indeholder blandet arbejde, den ene dag køres der lokaltog (S-tog), den

anden dag rangeres der, og en tredje dag køres fjerntog. Det er målet, at alle turene gøres blandede.

En svensk lokomotivfører uddannes først til at køre EI-lok, så de kan køre på de lange skinner straks efter uddannelsen er færdig. Attest til andre køretøjer erhverves, når lokoføreren kommer til sin stationeringsstation, og det er klarlagt, hvilke der er nødvendige.

Lønæssigt er det svært umiddelbart at sammenligne. En lokf i Stockholm får på slutskalaen en løn, der ligger som en gennemsnitsmetalarbejder.

Orienteringen om Hakalund lokførerstation sluttede med en rundgang i remisen og et besøg på deres nyeste EI-lok Rc-5. Her registreres fejlene i en datamat, og føreren kan kalde meldinger om fejl, som lokomotivet tidligere har haft, samt fejl som opstår under kørslen, frem på en skærm, et display, over førerbordet.

Som en kontrol ved ulykker og havari var lok udstyret med en »sort boks«. Den registrerede alle fejl og funktioner under kørslen. Når den blev pillet af, kunne den aflæses på værkstedets EDB-anlæg.

Vi var hele den dag blevet modtaget med en åbenhed og gæstfrihed af SJs ledere og medarbejdere. Alle på holdet var meget imponeret over denne gæstfrihed vi mødte og vil gerne sende en tak til SJ og det samme til Statsanställas Förbund, som hjalp med at åbne dørene.

Gæstfriheden fortsatte onsdag morgen den 12. september. Vi skulle ud at prøvekøre SJs højhastighedstog X15.

X15 har været oppe at køre 239 km/t. Hastigheden er imidlertid ikke det mest imponerende, selve

turen med X15 vil der blive skrevet om senere, for til ære for de danske lokomotivførere var der arrangeret prøve kørsel, og under denne var X15 oppe på 220 km/t.

3 timer og 300 km senere gik turen videre med ordinært tog til lokførerskolen i Mjölby.

Som alle de andre steder blev vi også her modtaget med gæstfrihed af skolens leder. Sammen med nogle af skolens lærere og instruktører fik vi forklaret, hvad man brugte skolens mange simulatorer til.

Skolen blev moderniseret og udvidet for 8 år siden til en værdi af 8 mio. sv.kr. Oven i det kom så forskelligt undervisningsudstyr, bl.a. havde man indkøbt en forsøgsopstilling til undervisning i sammenhæng mellem spænding og strøm i en jævnstrømsmotor, den havde kostet 50.000 sv.kr. Siden moderniseringen har godt 2000 lokførere passeret Mjölby som indledning til deres karriere hos SJ.

Kl. 18.00 måtte vi sige farvel til vores arrangører og rumle til København med 39/349.

Kl. 23.21 ankom 16 trætte danske lokomotivførere til Kh, mættet med indtryk og ideer efter et lærerigt besøg hos vore kolleger på den anden side. Et besøg som forhåbentlig har været med til at opbygge et venskab og et samarbejde til udveksling af erfaring og viden om teknologi over eller under Øresund i en verden, hvor i morgen er i går, før vores børn går ud af skolen.

Teknologisk udviklingsprogram til 1½ mia. kr. sættes i gang fra nytår 1985

16

Staten vil bruge 1½ mia. kr. til at realisere et nyt teknologisk udviklingsprogram, der skal strække sig over fire år. Det er Teknologirådet, der har taget initiativet til dette tiltag, der vil tage sin begyndelse ved nytår 1985.

I den anledning bringer vi et interview med afdelingsleder i Teknologistyrelsen, ingeniør *Jens Krumholt*. Han er leder af afdelingen for produktudvikling. Og han har tillige arbejdet med de af Teknologirådets projekter, der har relation til de teknologiske serviceinstitutter.

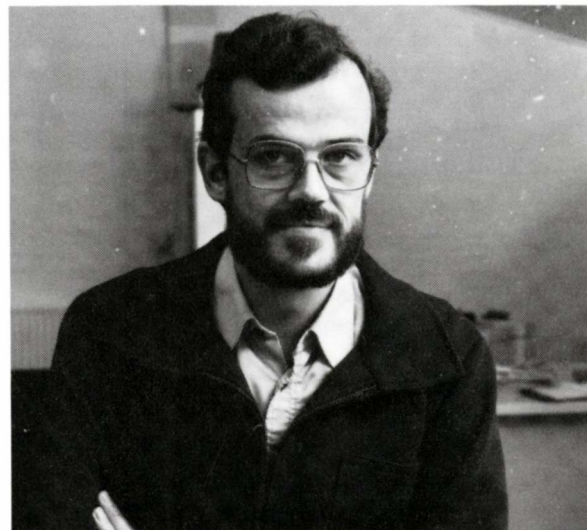
Teknologirådet, der som nævnt er initiativtager til udviklingsprogrammet, har virket siden 1973. Det har 12 medlemmer, der kommer fra: Industrien, Fagbevægelsen, Industrirådet, Den tekniske Højskole, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Dansk Arbejdsgiverforening og den offentlige sektor.

Teknologirådets opgave er at følge den teknologiske udvikling og sørge for, at der er kvalificeret rådgivning til rådighed for de områder indenfor erhvervslivet, hvor der er brug for det.

Og det har vist sig, at der er stort behov for teknologisk støtte. Det gælder ikke mindst for de mellemstore og små virksomheder, der ikke har økonomiske kræfter til at lønne al den tekniske ekspertise, der skal til i den mere og mere komplicerede og avancerede produktionsproces. Her er det så, at Teknologirådet kan træde til med udviklingsarbejder, der kan støtte en enkelt, eller flere virksomheder på én gang.

Teknologistyrelsen er et direktorat indenfor industriministeriet og har 100 ansatte medarbejdere.

Teknologistyrelsen fungerer ikke alene som direktorat for Teknologirådet, men tillige også for en



række andre såkaldte erhvervsfremmeorganisationer indenfor industriministeriet. Blandt dem kan nævnes Formidlingsrådet. Det er igennem dette råd, at Teknologistyrelsen kommer i kontakt med den offentlige sektors etater og institutioner, f.eks. DSB.

Formidlingsrådets opgave er bl.a. at sikre at store offentlige investeringer, der skal sættes i gang på et så tidligt tidspunkt som muligt, kommer til dansk erhvervslivs viden og kundskab, således at virksomhederne kan gå ind i overvejelse om, hvorvidt de mener at kunne blive leverandør til de pågældende opgaver.

I det interview, som vi bringer med Jens Krumholt, koncentrerer vi os udelukkende om det nye udviklingsprogram, herunder om finansieringsforholdet, tilskuds- og lånearrangementer, samt spørgsmålet om, hvorvidt der er nye arbejdspladser i dette tiltag.

I. Programmets tilblivelse

Vi spørger Jens Krumholt:

Hvorfor og hvordan blev Udviklingsprogrammet til?

Teknologirådet kom efter drøftelse med en række arbejdsgrupper

frem til, at der var behov for, at vi i Danmark satte kraftigt ind på at fremme en teknologisk udvikling, specielt indenfor Informationsteknologi.

Hvad omfatter begrebet Informationsteknologi?

Ordet informationsteknologi er nok et lidt uheldigt ord. For dette ord forbindes ofte med bredbåndnet og TV-kanaler. Men det er jo egentlig den mindste del af dette begreb, set fra vor side. Det, vi tænker på med begrebet, er den industrielle anvendelse af mikroelektronik og EDB, som efterhånden indgår i alle produkter og i ethvert produktionsapparat. Og det var på dette område, at Teknologirådet vurderede, at vi var ved at komme bagud i Danmark. Mange virksomheder har svært ved at følge hurtigt nok med, fordi de mangler ekspertise. Og det er baggrunden for, at Teknologirådet mente det nødvendigt at etablere dette nye udviklingsprogram, der skal begynde sin virksomhed til nytår.

Hvor store pengemidler får udviklingsprogrammet til rådighed.

Det får 1½ mia. kr. over en fire-årig periode, altså med 350 mill. kr. om året. I forvejen har Tekno-

logirådet et tilsvarende beløb til rådighed. Og da der endvidere er en lignende sum til disposition for de såkaldte erhvervsfremme-organer under industriministeriet, vil det sige, at Teknologistyrelsen i den kommende tid skal administrere 1 mia. kr. om året. Og endvidere er forholdet det, at man – samtidig med udløsningen af Udviklingsprogrammets 1½ mia. kr. – regner med, at erhvervslivet selv putter 600 mill. kr. oven i. »For det er jo et hæderkronet princip indenfor erhvervsfremmepolitik, at det skal være hjælp til selvhjælp.«

II. Forberedelser

Vil du sige lidt om forberedelserne til Udviklingsprogrammets start?

Der er nedsat en programkomité. Og vi er ved at etablere otte planlægningsgrupper. De skal hjælpe os som rådgivere indenfor de aktivitetsområder, hvor vi ikke hidtil har været så meget engageret. Sagen er jo den, at vi med det nye Udviklingsprogram går ind med at støtte udvikling af EDB-programmer, og udvikling af systemer af forskellig art, hvor vi hidtil i vidt omfang kun har været vant til at støtte udviklingen af fysiske produkter.

Behov

Har man kortlagt behovet for det nye program?

Da vi gerne vil begynde kraftigt den 1. januar, har vi bedt nogle konsulentfirmaer kontakte en lang række brancheorganisationer og spørge dem: Hvad er der indenfor jeres område muligheder for? Hvad kunne I tænke jer at få gjort? Dette materiale får vi bearbejdet i disse efterårsmåned, således at der til januar ligger en stribe aktiviteter, som vi kan gå i gang med.

III. Konkrete støtteforanstaltninger

Hvordan vil fremgangsmåden være, når Udviklingsprogrammet skal yde støtte til en virksomhed?

Normalt er det sådan, at en ansøgning hertil om støtte indeholder virksomhedernes planer og ønsker, samt en projektbeskrivelse og et budget og nogle kalkulationer på, hvad der kan komme ud af dette projekt. På det grundlag vurderer vi så, efter kontakt med virksomheden, om det betyder noget for sagen, at der kommer nogle statslige kroner på den.

Men man yder ikke støtte til anlægsinvesteringer?

Nej. Det må bankerne om. Vi giver penge til teknologiske udviklingsarbejder og til de omkostninger, som dette trækker med sig, som f.eks. forsøg og afprøvning af og ombygning af prototyper.

Støtten sker enten i form af tilskud eller lån?

Ja. Med hensyn til tilskud giver vi op til 40% af omkostningerne. For lånearrangement op til 75% af omkostningerne.

Endvidere har vi en model, kaldet udviklingskontrakt, hvor vi betaler 100% af omkostningerne, og får kun pengene tilbage, hvis der kommer produktion ud af projektet. Udviklingskontrakter anvendes sædvanligvis kun, hvor der er en dansk offentlig køber til produktet.

Endelig vil jeg gerne tilføje, at de rigeligere pengemidler, som vi nu får via Udviklingsprogrammet, betyder, at de såkaldte almennyttige projekter, som vi stiller til rådighed for alle interesserede virksomheder, vil få et ekstra stærkt lift.

IV. Arbejdspladser

Er der arbejdspladser gemt i denne avancerede teknologi?

I den konkrete virksomhed kan indførelsen af ny teknologi altid medføre, at nogle mennesker bliver overflødige. Men alternativet er, at hvis vi ikke indfører teknologi, er vi helt sikre på, at der slet ikke er nogen arbejdspladser. Målsætningen må være, at vi bruger den nye teknologi til at skaffe os større konkurrenceevne med større eksport til følge. Det behøver ikke at betyde, at vi skal ud og stjæle arbejdspladser fra andre landes funktionærer og arbejdere. For forholdet er jo det, at verden er fuld af udækkede behov. Og hvis vi blot er lidt mere dygtige og fantasifulde end de andre, findes der markeder, hvor vi kan gå ind og dække behov, som andre ikke kan gøre det.

Men man kan vel også sige, at teknologien i sig selv giver arbejdspladser?

Ja, det er rigtigt, at teknologien i sig selv giver nye muligheder for helt nye produktioner, som man ikke havde drømt om. Og jeg vil gerne tilføje, at der er ingen grund til, at vi skal gå og spekulere på at producere det, som man lige så godt kan producere i lande med et lavere uddannelsesniveau. Vi skal satse på at producere det teknologisk-avancerede produkt.

Står vi i højteknologisk henseende tilbage for Vestens andre lande?

Jeg tror nok, at vi må sige, at medens de lande, som vi gerne vil sammenligne os med, har øget deres andel af den eksport, der kaldes højteknologisk, har Danmark ikke på det område været godt nok med. Det er derfor vigtigt, at vi bestræber os på at få virksomheder, der kan levere højteknologiprodukter.

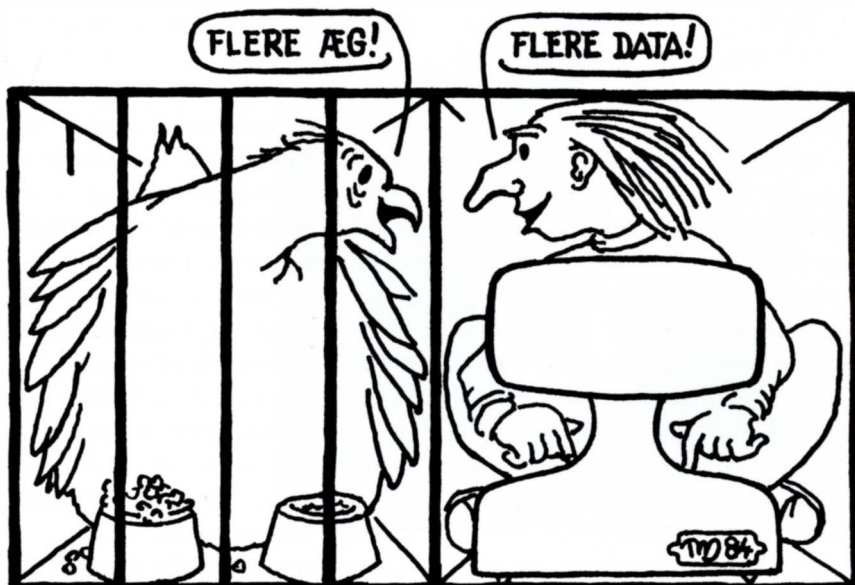
Computere og burhøns

Af Tage W. Jensen

18

I en tale til 1984's afgående elever fra Metropolitanskolen i København, der blev citeret af et dagblad med de første tegn på *computeritis*, sagde Piet Hein: »... En menneskehjerne skal være et værksted, en skabende virksomhed, ikke et lager. Skolen er endnu i alt for høj grad et lager af fakta og færdige meninger. Computer-teknikken kommer dér en sund udvikling imøde. Fakta er noget, man kan ha udenfor sig selv i menneskeskabte hjerner, som specialiseres i specielle færdigheder så som hurtigregning og hukommelse. Det, som tilfalder mennesket, er orientering, åbenhed, udvikling ...«. Piet Hein staver f.eks. »have« uden endelsen »-ve«. Måske for at spare tid. Lige som avislæsere nu må nøjes med »infosamfundet« i stedet for »informationssamfundet«. Kan Nudansk Ordbog endog stå på den berømte frimærkebagside i år 2000 uden brug af mikrotyper?

Når eleverne har tænkt over navnlig sidste sætning i Piet Heincitatet, må de være kommet til samme resultat som jeg: Der mangler noget væsentligt i talen – om perspektivet i computer-teknikkens ensrettende, kvalitetsforringende tendens. Mærkeligt, for Piet Hein er kunstner – og kunstnere skyr det uniforme. Men computer-teknologiens mode-effekt tilslører perspektivet alt for godt. En absurd parallel kan gøre det klart: Tænk, om spadefabrikanter fandt på, at alle hjem skulle have en spade, fordi spaden »kan bruges til mange formål« foruden det at grave! Er låsen på toiledøren i stykker – så tag spaden med i »løn-kammeret« og kil den fast imellem gulv og dørhåndtag! Vipper et bord – så skub spadens blad tilstrækkeligt ind under det ben, der mangler gulvkontakt (spadeskaftet



Bur-teknikken, der giver flere og større (ikke i egentlig forstand bedre) æg, vil med tiden påvirke hønens genetiske mønster og »gøre« buret til et »naturligt miljø for en unaturlig høne«, siger eksperterne. Hvorledes med computer-miljøets indflydelse på homo sapiens?

bør ligge under bordet, ikke rage ud over gulvet, hvor man kunne snuble over det)! Og så videre i en lang række af »mulige« anvendelser. Spadefabrikanter kunne og ville levere masser af opfindsomme spade»programmer« til ethvert »behov« plus slagordet: »Hver mand/kvinde sin spade!«. Absurd, ja – men computer-moden er ikke mindre absurd i almindelig praksis. Computer-teknologi er nærmest uundværlig til regne- og hukommelsesopgaver i astronomisk størrelsesorden. Nøgleordet er astronomisk. Men hvorledes i størstedelen af vor daglige tilværelse, hvor mennesket netop som Piet Hein siger »tilfalder ... orientering, åbenhed« og ikke mindst »udvikling«?

Når jeg søger oplysninger til grafisk eller skriftligt arbejde, henter jeg dem oftest ved at besøge biblioteker, museer, andre mennesker eller selve tingen. Alene transporten til og fra informationskilden

(som regel pr. fod, tog, bus) giver mig indtryk og impulser undervejs, som har uforklarlig indflydelse på mine mere eller mindre skabende »værksted«processer. Ikke alene Søren Kierkegaard kan sige, »jeg går mig til mine bedste tanker«. De fleste kender vist det tankebefordrende ved blot fodture frem og tilbage på gulvet o.lign. I biblioteket får jeg måske en hel bunke trykte værker i hænderne under min søgen efter de ønskede oplysninger – og værkerne i dem selv er udtryk for grafisk og typografisk kunst/kunsthåndværk, samspillet imellem rette papir-, billed- og skriftvalg, format og typografi, der giver beskueren/læseren skønhedsbetonede – altså æstetiske – værdier. Somme tider får jeg i tilgift, mens jeg blader i bøgerne, nye synsvinkler på andre emner end det, jeg arbejder med i øjeblikket – orientering, der lejr sig i min »computer« af blod og væv til eventuel se-

nere brug eller blot til lyst, gru, overraskelse i nuet. Under dataindsamling på den måde modtager jeg kort sagt *noget mere, som bidrager til min udvikling*. Computer-teknik derimod gør det muligt for mig allerede nu at sidde i isolation hjemme og ved tryk på taster lynhurtigt fremkalde størst mulig mængde af udelukkende de fremkommanderede data på den menneskeskabte hjernes skærm, hvor oplysningerne typisk viser sig i uniform, uskøn typografi uden afstemt spatiering, skydning, linjefald o.s.v., som den typografisk ukyndige informationsbruger måske ikke er sig klart bevidst, men som sandelig både kyndig og ukyndig kan se er et æstetisk ringere *slutprodukt sammenlignet med* opslaget i en veltilrettelagt og velproduceret bog. For slet ikke lige nu at uddybe værdien i at opsøge *personlige* informationskilder – eksempel herpå i min næste artikel. Med computerteknikken sker altså en ofte ubemærket forsimpning, en gradvis kvalitetsforringelse af informations-slutproduktet, fordi dettes tekst/lyd/billede nødvendigvis leveres på apparatets mekaniske betingelser. Denne kvalitetsforringelse går igen stort set i alle computer-produkter og påvirker selvfølgelig brugeren. Apparaturets egenkvalitet derimod – det rent tekniske – kan være af højeste, ja, absolut beundringsværdig kvalitet, *som bare er total værdiløs for brugeren!* Det ville jeg have nævnt for eleverne, hvis jeg havde været Piet Hein. For deri ligger noget af truslen imod vor livskvalitet fra computer-teknik på godt og mindre godt. Truslen bliver nærmest sygeligt overset på det nuværende stadium i udviklingen.

Vi udsættes i virkeligheden i disse år for begyndelsen til en kon-

sekvensvirkning, der ligner *burhønsenes*. Der er grund til både at le og græde.

Jeg har talt med bl.a. fjerkræforsøgsfolk på Landbohøjskolen i København, før jeg skrev dette. Sammenligningens kerne er fjerkræeksperternes forudsigtelse af burteknikkens gradvise indflydelse på hønernes genetiske mønster. I løbet af nogle hønsegenerationer vil indflydelsen »gøre« buret til et »*naturligt miljø for en unaturlig høne*«, som én ekspert rammende udtrykker det. Emnet er også aktuelt, fordi gængs opfattelse af burhønsdriftformen er mangelfuld i forhold til virkeligheden. Eksperternes studier af hønerne viser nemlig, at høns, der går frit »på gulvet«, ikke blot lægger færre og mindre æg end hønerne i bur, men hønerne »på gulvet« bliver også selv mindre og får ringere fjerpragt. Eksperternes forklaring herpå er, at kampen for at komme til foder og vand udmatter fritgående høns mere end burhønsene, som har let adgang til næringsmidlerne. Burhøns virker desuden roligere end fritgående høns, sidstnævnte er tilbøjelig til at angribe hverandre og bruger i det hele taget mere energi på at bevæge sig. Burhønsenes velbefindende synes (stadig ifølge fjerkræforsøgsfolk) at være større end gulvhønsenes. Er det noget specifikt hønsekarakterbøjeligt eller et overgangsstadium på vejen til den unaturlige høne, vi dermed konstaterer? Vi får jo ikke et brugbart svar, hvis vi spørger hønerne direkte, om de trods kamp om næringsmidlerne »på gulvet« ikke alligevel ville foretrække »gulvets« mere fri forhold i en naturlig hønsegård frem for tilværelsen i bure. Denne rapport handler imidlertid ikke om specielt hønens trivsel – den hand-

ler om en sammenligning af anvendte teknologier i relation til mennesket. Og væsentligt for sammenligningen er ekspertopfattelsen, at når bur-driftformen i tidens løb medfører, at høns fødes og lever hele livet i og med bure, så »vænnens« hønen genetisk til bur-driftformen og resulterer i før nævnte unaturlige høne, der opfatter buret som sit »naturlige« miljø. Dette er det tankevækkende perspektiv, som minder os om teknologipåvirkningers mulige konsekvenser for mennesket – emnet for anden del af denne dobbeltartikel.

UDLANDET I —GLIMT

- SKOTLAND's *Dingwall* – *Kyle of Lochalsh* linje (102 km) får radiosignaludstyr, som sammen med automatisering af overskæringer vil spare store driftsbeløb på svagt trafikerede linjer. Instruktioner til lokomotivførerne sendes via kontrolrummet på Dingwall station til VHF-apparatur i førerkabinen, hvor der også bliver panel til visuelle meddelelser. Lette plasticrender til signal- og telekommunikationskabler i stedet for traditionel cementkonstruktion er en anden nyhed i Skotland, som yderligere sparer 30% i anlægsomkostninger. Garanteret ægte skottehistorie.

- COLOMBIA's statsbaner søger tilbud på levering af 2000 hjul af smedestål til fornyelsesprogram for fragt- og passagervogne.

Så kan materiellet dog rulle.

Lønkort, 1. okt. 1984

20

COIS LØNKORT PR. 1. OKTOBER 1984
Skalatrín 8 - 22
Ársløn og mánaðsløn ialt

ÁRSLØN OG MÁNAÐSLØN IALT EFTER STEDTILLAGSSATS							
løn- art	ska- la- trin	I	II	III	IV	V	VI
Ársløn	8	113.633	114.890	116.863	118.838	120.811	122.786
Md.løn	8	9.469,42	9.574,17	9.738,58	9.903,17	10.067,58	10.232,17
Ársløn	9	115.561	116.849	118.872	120.895	122.918	124.942
Md.løn	9	9.630,08	9.737,42	9.906,00	10.074,58	10.243,17	10.411,83
Ársløn	10	117.542	118.862	120.936	123.009	125.083	127.157
Md.løn	10	9.795,17	9.905,17	10.078,00	10.250,75	10.423,58	10.596,42
Ársløn	11	119.096	120.449	122.574	124.700	126.826	128.951
Md.løn	11	9.924,67	10.037,42	10.214,50	10.391,67	10.568,83	10.745,92
Ársløn	12	121.168	122.574	124.753	126.932	129.110	131.289
Md.løn	12	10.099,00	10.214,50	10.396,08	10.577,67	10.759,17	10.940,75
Ársløn	13	123.337	124.758	126.992	129.226	131.459	133.693
Md.løn	13	10.278,08	10.396,50	10.582,67	10.768,83	10.954,92	11.141,08
Ársløn	14	125.545	127.002	129.293	131.582	133.872	136.161
Md.løn	14	10.462,08	10.583,50	10.774,42	10.965,17	11.156,00	11.346,75
Ársløn	15	127.813	129.308	131.655	134.002	136.350	138.697
Md.løn	15	10.651,08	10.775,67	10.971,25	11.166,83	11.362,50	11.558,00
Ársløn	16	129.543	131.075	133.482	135.889	138.296	140.703
Md.løn	16	10.795,25	10.922,92	11.123,50	11.324,08	11.524,67	11.725,25
Ársløn	17	131.938	133.508	135.976	138.445	140.912	143.380
Md.løn	17	10.994,82	11.125,67	11.331,33	11.537,08	11.742,67	11.948,33
Ársløn	18	134.399	136.010	138.541	141.072	143.603	146.132
Md.løn	18	11.199,92	11.334,17	11.545,08	11.756,00	11.966,92	12.177,67
Ársløn	19	136.227	137.877	140.472	143.067	145.663	148.258
Md.løn	19	11.352,25	11.489,75	11.706,00	11.922,25	12.138,58	12.354,83
Ársløn	20	138.122	139.816	142.477	145.138	147.799	150.460
Md.løn	20	11.510,17	11.651,33	11.873,08	12.094,83	12.316,58	12.538,33
Ársløn	21	140.245	141.939	144.600	147.261	149.922	152.583
Md.løn	21	11.687,08	11.828,25	12.050,00	12.271,75	12.493,50	12.715,25
Ársløn	22	142.435	144.129	146.790	149.451	152.112	154.773
Md.løn	22	11.869,58	12.010,75	12.232,50	12.454,25	12.676,00	12.897,75

COI300884

COIS LØNKORT PR. 1. OKTOBER 1984
Skalatrín 23 - 37
Ársløn og mánaðsløn ialt

ÁRSLØN OG MÁNAÐSLØN IALT EFTER STEDTILLAGSSATS							
løn- art	ska- la- trin	I	II	III	IV	V	VI
Ársløn	23	144.821	146.465	149.049	151.632	154.215	156.799
Md.løn	23	12.068,42	12.205,42	12.420,75	12.636,00	12.851,25	13.066,58
Ársløn	24	147.293	148.891	151.401	153.911	156.422	158.932
Md.løn	24	12.274,42	12.407,58	12.616,75	12.825,92	13.035,17	13.244,33
Ársløn	25	149.823	151.370	153.802	156.234	158.666	161.098
Md.løn	25	12.485,25	12.614,17	12.816,83	13.019,50	13.222,17	13.424,83
Ársløn	26	152.413	153.906	156.255	158.602	160.950	163.298
Md.løn	26	12.701,08	12.825,50	13.021,25	13.216,83	13.412,50	13.608,17
Ársløn	27	155.063	156.499	158.757	161.015	163.274	165.532
Md.løn	27	12.921,92	13.041,58	13.229,75	13.417,92	13.606,17	13.794,33
Ársløn	28	157.775	159.151	161.313	163.475	165.637	167.799
Md.løn	28	13.147,92	13.262,58	13.442,75	13.622,92	13.803,08	13.983,25
Ársløn	29	160.551	161.862	163.922	165.981	168.041	170.100
Md.løn	29	13.379,25	13.488,50	13.660,17	13.831,75	14.003,42	14.175,00
Ársløn	30	163.395	164.635	166.585	168.536	170.486	172.437
Md.løn	30	13.616,08	13.719,58	13.882,08	14.044,67	14.207,17	14.369,75
Ársløn	31	166.301	167.468	169.303	171.138	172.972	174.806
Md.løn	31	13.858,42	13.955,67	14.108,58	14.261,50	14.414,33	14.567,17
Ársløn	32	169.278	170.367	172.078	173.790	175.501	177.212
Md.løn	32	14.106,50	14.197,25	14.339,83	14.482,50	14.625,08	14.767,67
Ársløn	33	172.323	173.330	174.909	176.489	178.070	179.649
Md.løn	33	14.360,25	14.444,17	14.575,75	14.707,42	14.839,17	14.970,75
Ársløn	34	175.442	176.359	177.800	179.241	180.682	182.123
Md.løn	34	14.620,17	14.696,58	14.816,67	14.936,75	15.056,83	15.176,92
Ársløn	35	178.632	179.455	180.749	182.043	183.337	184.632
Md.løn	35	14.886,00	14.954,58	15.062,42	15.170,25	15.278,08	15.386,00
Ársløn	36	181.896	182.620	183.759	184.896	186.035	187.174
Md.løn	36	15.158,00	15.218,33	15.313,25	15.408,00	15.502,92	15.597,83
Ársløn	37	185.237	185.856	186.830	187.803	188.776	189.749
Md.løn	37	15.436,42	15.488,00	15.569,17	15.650,25	15.731,33	15.812,42

COI300884

COIS LØNKORT PR. 1. OKTOBER 1984
Skalatrín 38 - 53
Ársløn og mánaðsløn ialt

ÁRSLØN OG MÁNAÐSLØN IALT EFTER STEDTILLAGSSATS							
løn- art	ska- la- trin	I	II	III	IV	V	VI
Ársløn	38	188.656	189.165	189.964	190.763	191.562	192.361
Md.løn	38	15.721,33	15.763,75	15.830,33	15.896,92	15.963,50	16.030,08
Ársløn	39	192.153	192.545	193.159	193.775	194.390	195.004
Md.løn	39	16.012,75	16.045,42	16.096,58	16.147,92	16.199,17	16.250,33
Ársløn	40	195.732	196.001	196.421	196.842	197.263	197.684
Md.løn	40	16.311,00	16.333,42	16.368,42	16.403,50	16.438,58	16.473,67
Ársløn	41	199.396	199.533	199.748	199.965	200.180	200.397
Md.løn	41	16.616,33	16.627,75	16.645,67	16.663,75	16.681,67	16.699,75

Skala- trin	Ársløn	Mánaðsløn
42	203.143,00	16.928,58
43	207.634,00	17.302,83
44	212.250,00	17.687,50
45	216.993,00	18.082,75
46	221.865,00	18.488,75
47	232.016,00	19.334,67
48	247.640,50	20.636,71
49	264.847,50	22.070,63
50	292.520,71	24.376,73
51	326.782,74	27.231,90
52	356.094,14	29.674,51
53	396.253,81	33.021,15

COI300884

COIS LØNKORT PR. 1. OKTOBER 1984
Skalatrín 8 - 35
Overarbejdsatser og godtgørelse for mistede fridage

TIMEBETALING EFTER STEDTILLAGSSATS							
ska- la- trin	I	II	III	IV	V	VI	
8	81,95	82,85	84,28	85,70	87,12	88,55	
9	83,34	84,27	85,73	87,18	88,64	90,10	
10	84,77	85,72	87,21	88,71	90,20	91,70	
11	85,89	86,86	88,39	89,93	91,46	92,99	
12	87,40	88,39	89,97	91,54	93,11	94,68	
13	88,94	89,97	91,58	93,19	94,80	96,41	
14	90,54	91,59	93,24	94,89	96,54	98,19	
15	92,17	93,25	94,94	96,64	98,71	100,02	
16	93,42	94,53	96,26	98,00	99,73	101,47	
17	95,15	96,28	98,06	99,84	101,62	103,40	
18	96,92	98,08	99,91	101,73	103,56	105,38	
19	98,24	99,43	101,30	103,17	105,05	106,92	
20	99,61	100,83	102,75	104,67	106,59	108,50	
21	101,14	102,36	104,28	106,20	108,12	110,04	
22	102,72	103,94	105,86	107,78	109,70	111,62	
23	104,44	105,62	107,49	109,35	111,21	113,08	
24	106,22	107,37	109,18	110,99	112,90	114,61	
25	108,05	109,16	110,91	112,67	114,42	116,18	
26	109,91	110,99	112,68	114,38	116,07	117,76	
27	111,82	112,86	114,49	116,12	117,75	119,37	
28	113,78	114,77	116,33	117,89	119,45	121,01	
29	115,78	116,73	118,21	119,70	121,18	122,67	
30	117,83	118,73	120,13	121,54	122,95	124,35	
31	119,93	120,77	122,09	123,42	124,74	126,06	
32	122,08	122,86	124,09	125,33	126,56	127,80	
33	124,27	125,00	126,14	127,28	128,42	129,55	
34	126,52	127,18	128,22	129,26	130,30	131,34	
35	128,82	129,41	130,35	131,28	132,21	133,15	

COI300884

Alternativ togfremførelse

Hvis ego har forstået artiklen om forbindelsen Sjælland-Århus, via Samsø, så bliver der tale om en decideret hurtig forbindelse, og hvis det er tilfældet, så er det sikkert ikke urelevant at skele til japanernes el-dynamiske højbanetog.

Disse højbanetog indebærer en hel del ikke uvæsentlige fordele, idet man teoretisk set kan føre linierne næsten direkte over sø og land, med/uden vejoverskæringer, broer, og desuden skal der vel kun eksproprieres jord for anbringelsen af bærestolperne, hvorunder al anden trafik så kan foregå uhindret, ja bønderne kan sågar pløje frit under banelegemet.

Ingen støj, intet møg, og hvad udseendet angår kan et sådant banelegeme vel næppe skræmme mere end det nuværende med el-master o.lign. Går man i skoven, hører man et sus og en summen over sit hoved – det er toget, der passerer oppe imellem trækrønerne, medens bropillerne blander sig i skøn forening med træstammerne.

Af andre fordele kan nævnes, at de for os så ubehagelige påkørsler, vel nok vil blive reduceret en del, da evt. selvmordsforsøg nødvendigvis må foregå ved stationerne.

Uden at komme nærmere ind på de tekniske detaljer, »som før har været beskrevet i dette blad«, vil jeg dog påpege en for os lokofolk ubehagelig ting, nemlig, at dette højbanetog kan, hvis det ønskes, fremføres uden lokofører.

Af andre alternativer kan nævnes en landsdækkende metro, hvor man, modsat det før anførte, går under sø og land. Begge løsninger kan udnyttes rationelt, således, at

stationerne – holdepladserne anbringes højt, således at man ved ankomst får en naturlig fartreducing, og omvendt, et hastighedsfølgende fald ved afg.

Hvordan sådanne banelegemer ellers skal udformes, kan jeg af gode grunde ikke vide, men for metroens vedkommende, kan jeg forestille mig et gennemgående hovedspor, der ifølge sagens natur, så kurveløs og plant som muligt, dækker de landsdele, vi folket ønsker dækket – medens stationerne stadig ligger oppe i lyset, så ekspres-tog kan drøne uhindret af sted, medens persontog bliver drejet ind på vigesporer til stationen, hvor man så selvfølgelig har det naturlige fald og stigning, som før omtalt.

Nu er der jo nok nogle der tænker, hvorhen jeg vil med dette (og selvfølgelig, de der har læst det forrige nummer) vil sikkert kunne forstå, at vi under ingen omstændigheder kan forøge hastigheden ved de konventionelle former for togfremførelse, uden det yderligere vil gå meget alvorligt ud over de væsener, vi desværre immervæk uforskyldt kommer til at påkøre, så *derfor*.

Men nu jeg er ved sidste nr.'s artikler, så blev det kort, jeg hentydede til, ikke trykt. Der havde jeg ellers indtegnet en forgrening til Fyn.

Hvis man overhovedet har optimisme nok til at tro, at de ansvarlige myndigheder kan komme ud over det naturlige medfødte danske vægelsind, så er der en, omend lille, mulighed for, at vi i denne henseende kan komme før svenskerne, der jo nok ville foretrække

den japanske løsning, fordi man »hinsidan« er belemret med en ret så hård undergrund. Og dog – hvis man tænker på de kilometervis af tunneler, der er sprængt under de største bjergmassiver, så skulle en hård undergrund vel ikke være noget problem.

Jeg ved ikke, om jeg med dette har røbet, at jeg mener, at en metro er langt at foretrække frem for en højbane, alene af den grund, at den vil give en tildels problemløs toggang, fri for nogen væsentlig påvirkning af vejrguderne, når lige undtages de stationer, man evt. anbringer oppe i det fri. Mindre væsentligt vil det vel være, at der nede i en sådan tunnel næppe vil forekomme uønskede elementer på sporet i den grad, som vi ser det i dag.

BAF.

DLFs
kontingent pr.
1.10.1984
udgør pr. md.
202,95 kr.

LANTERNEN^S

efterårsfest i Borup

LØRDAG DEN 27/10 - 84 kl 18³⁰

LANTERNEN^S efterårsfest afholdes på Borup Kro i de smukke selskabslokaler.

Mød op sammen med din M/K og få en dejlig aften med god mad, og dans til levende musik.

Mød dine holdkammerater/kolleger under hyggelige former.

Sådan kommer vi til Borup:

Tog: Afgang KH kl 17³³ (Roskilde afgang kl 18⁰⁰)

Ankomst Borup kl. 18¹⁴

Menu

Fiskefilet "Normande"

Dampede og stegte fileter, rejer, asparges, sauce-Hollandaise, buttedejsnitte.

Kalvefilet stegt som villet

m/halve pærer, valdorffsalat, tyttebær, azurkesalat, brunede og hvide kartofler, franske kartofler.

Dessert

Frugtsalat af friske frugter med soft-ice.

Natmad kan bestilles mod at erlægge kr. 25,-

Div. vine ad libitum

Kaffe

Efter middagen er der dans til levende musik til kl 1³⁰

Sådan kommer vi hjem:

Bus til København vil afgå fra Borup Kro kl 2⁰⁰ over Roskilde

Tilmelding: SENEST D. 15/10 på den ophængte liste eller til:

Per Remmer o2 176067 eller Allan Starlev o2 393130

Prisen for alt dette er incl. Bustransport hjem kun kr. 245,- pr. kuvert.

hygge

Samvær

musik

dans

Hvad er Lanternen?

Lanternen er Lokomotivmændenes selskabelige forening hvor vi mødes under hyggelige former og får en lille en til halsen, og svunget lilleemor i dansen.

Så – gode kollega, meld dig ind, og få nogle hyggelige timer når vi fester.

P.t. kontingentet er kun kr. 60,- halvårligt.

Ring til kasserer Allan Starlev (02) 39 31 30 og meld dig ind.

Helgoland afdeling

Helgoland afdeling afholder årsfest, lørdag den 10. november kl. 17³⁰ i restaurant »Windsor«, Peter Bangs Vej 46.

Menu: Gule ærter + pandekager og kaffe mm.

Deltagerpris kr. 150,-, indtægtsliste på stuen, eller på tlf. (01) 31 79 57, K. L. Jensen – tlf. (02) 45 08 67, A. Schmidt.

p.a.v.

A. Schmidt

Århus afdeling

afholder Velkomst og Afskedsfest lørdag den 3. november kl. 18¹⁵ på »Hornslet Gæstgivergaard«, Banevej, Hornslet.

Pensionister er velkomne.

Der serveres en middag med vin »ad libitum«, hvortil foreningen giver et tilskud, så prisen pr. deltager bliver 125 kr.

Nærbanen afg. 17¹⁰ kan benyttes. Ekstratog hjem kl. ca. 01¹⁵.

Deltagerbillet, der udleveres før afg., kan benyttes som rejsehjemmel.

Tegningsliste på opholdsstuen. Evt. på tlf. 98 91 72 eller 24 06 85.

Med venlig hilsen
Festudvalget

D.L.F. Nyborg

Afskeds- og velkomstfest afholdes lørdag d. 3.11.84 kl. 18⁰⁰ i S.I.D. bygningen for medlemmer med damer.

Pensionister er velkomne.

Der vil blive serveret:

Sild + Gravad Hellefisk

Lakseruller m/ asparges og æggebommer

Kold Culottesteg – kold røget Kal-kun m/æg og kaviar

Lun Mørbradbøf m/ bearnaise-creme

Orientalisk Kotelet m/ chutney

Jægerbøf m/ champignon à la creme

Fersken m/ ostecreme og vindruer

Kaffe: Dans til musik Erik Hansen.

Pris 100 kr. pr. deltager excl. drikkevarer.

Tilmelding senest 20.10.84 til Steen Jørgensen, tlf. 31 47 06.

P.A.V.

A. K. Johansen

Juleunderstøttelse

Lokomotivpersonalets Hjælpesfond.

I henhold til hjælpefondens vedtægter uddeles i december understøttelser, der kan søges:

1. Af medlemmer.
2. Af pensionerede lokomotivmænd.
3. Af enker efter lokomotivmænd.
4. Af forældreløse børn under 18 år af de under 1, 2 og 3 nævnte.

Ansøgningsskemaer kan fås på foreningens kontor og må senest den 1. december være tilbagesendt til Dansk Lokomotivmands Forening, Hellerupvej 44, 2900 Hellerup.

Ansøgere, hvem understøttelse bevilges, vil modtage underretning herom i december.

Ansæt som lokomotivassistent (9. Irm.)

pr. 1.8.1984

Lokomotivassistent p (9. Irm.)

H. Olsen, mdt Kh i mdt Kh

Ansæt som lokomotivassistent (9. Irm.)

pr. 1.9.1984

Lokomotivassistent p (9. Irm.)

P. R. Nielsen, mdt Kh i mdt Kh

Forflytning 1.9.1984 efter ansøgning

Lokomotivfører (18. Irm.)

C. N. Bøttcher, mdt KØ i mdt Gb

Navneændring

Lokomotivassistent (9. Irm.)

T. K. Jensen, mdt Fa til Torsten K. Jensen

K. Nielsen, mdt Fa til Kurt Nielsen

H. P. P. Madsen, mdt Kh til H. P. Pørtner

Tjenestefrihed uden løn 15.04.85-14.07.85

Lokomotivassistent (9. Irm.)

B. Holton, mdt Fa

Afskediget pr. 31.10.1984

efter ansøgning, alder

Lokomotivfører (18. Irm.)

W. Hansen, mdt Es

H. R. L. Jørgensen, mdt Hg

Afskediget pr. 30.11.1984

efter ansøgning, alder

Lokomotivfører (18. Irm.)

H. E. Madsen, mdt Ab

K. I. J. Porskjær, mdt Es

Afskediget pr. 30.11.1984

p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (18. Irm.)

P. S. Rasmussen, mdt Ar

H. Dalgaard, mdt Ar

G. O. J. Ørtoft, mdt Ar

O. M. Ovesen, mdt Es

H. Pedersen, mdt Fa

E. W. Olsson, mdt Gb

Lokomotivfører ks (17. Irm.)

K. E. Kristensen, mdt Kh

Lokomotivfører (16. Irm.)

A. M. V. Høfto, mdt Ar

J. H. Rasmussen, mdt Gb

S. Nielsen, mdt KØ

F. V. P. Hvam, mdt Rd

Afskediget pr. 31.12.1984

efter ansøgning, alder

Lokomotivfører (18. Irm.)

I. J. Jensen, mdt Ab

Dødsfald

Lkf Erik Jørgensen, mdt KØ, død den 9.9.1984, 55 år.

Pens. lkf K. Olesen, Esbjerg, død den 28.7.1984, 76 år.

Pens. lkf K. A. Johansen, Århus, død den 15.8.1984, 92 år.

Privatbanegruppen

Tilgang 1.7. 84

Overhåndværker Bent Christian Sørensen, U gruppe 41 Odsherred.

Overhåndværker Leif Jørgensen, U gruppe 41 Odsherred.

Tilgang 1.8.1984

Banehåndværker Jørgen Hans Pedersen, U gruppe 41 Odsherred.

Banehåndværker Steffen Bo Nielsen, U gruppe 41 Odsherred.

Tilgang 1.9.1984

Banehåndværker Hans Larsen, U gruppe 41 Odsherred.

Udmeldt 1.7.1984

Motorfører Henning Carstensen, U gruppe 48 Nærum.

Pensioneret 1.7. 1984

Lokomotivformand Carlo Kristensen, U gruppe 40 Tølløse.

Pensioneret 1.9. 1984

Lokomotivfører P. Østergård Pedersen, U gruppe 2 Hjørring.

PERSONALIA

Forfremmet til lokomotivfører (14. Irm.)

pr. 1.9.1984

Lokomotivassistent (9. Irm.)

S. R. Andersen, mdt Ab i mdt Ab

J. Preben Jensen, mdt Gb i mdt Gb

N. V. J. Pedersen, mdt Gb i mdt Gb

H. Petersen, mdt Gb i mdt Gb

J. F. R. Nielsen, mdt Gb i mdt Gb

K. Krause, mdt Gb i mdt Gb

F. E. Thorsen, mdt Gb i mdt Gb

J. O. Brandt, mdt Gb i mdt Gb

F. Kongsmar, mdt Gb i mdt Gb

O. B. Christiansen, mdt Gb i mdt Gb

P. E. Rasmussen, mdt Hg i mdt Hg

E. V. Johansen, mdt KØ i mdt KØ

O. E. Jensen, mdt Næ i mdt Næ

K. D. Nielsen, mdt Rf i mdt Rf

L. S. Petersen, mdt Rf i mdt Rf

J. Thufason, mdt Gb i mdt Gb

Forfremmet til lokomotivassistent (10. Irm.)

pr. 1.9.1984

Lokomotivassistent (9. Irm.)

F. H. Karlsen, mdt Gb i mdt Gb

P. V. Hansson, mdt Kh i mdt Kh

Medlemsmøder

I forbindelse med drøftelserne omkring sammenlægning af DJ og DLF afholdes der lige nu medlemsmøder landet over.

Hovedbestyrelsen er delt op i fire grupper, således at 2 hovedbestyrelsesmedlemmer skal holde møde i 4 afdelinger, for at give medlemmerne den første orientering om sammenlægningsplanerne.

Der vil senere her i bladet blive orienteret om samme emne.

