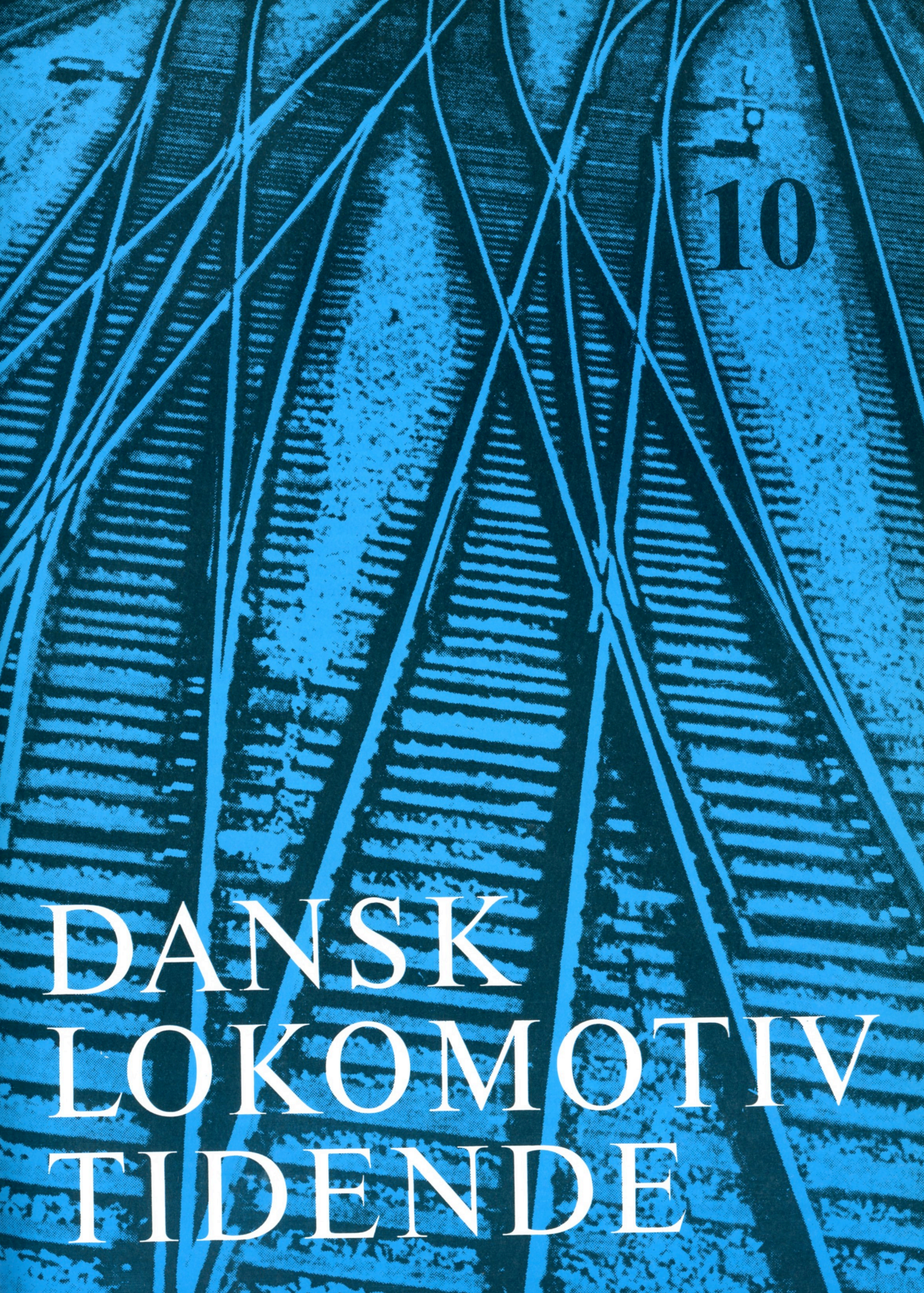




10

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. OKTOBER 1975 - 75. ÅRGANG

10

Indhold:

Formandsmøde	2
Et lettelsens suk	4
Over eller Storebælt	5
Regulering af pension	11
Fra medlemskredsen - Arbejdstidsregler	14
Orla Møller om storpolitisk forlig	16
Personalia	19

Redaktører:

E. Greve Petersen
(ansvarshavende)
K. B. Knudsen

Redaktion og ekspedition:
Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hell. (01 43) 7269.
Kontortid 9-16.
Lørdag lukket.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Ved resolution og andre skriftlige tilkendegivelser om utilfredshed i medlemskredse med hovedbestyrelsens initiativ i visse spørgsmål og aftale i andre, konkluderedes ønsket om at få indkaldt til formandsmøde for at få drøftet baggrunden for utilfredsheden.

Mødet den 17/9 drejede sig især om 5 spørgsmål: arbejdstidsbestemmelser, optimal turtilrettelægning, oprykning i højere lønramme, foreningens struktur og informationsvirksomhed.

Med arbejdstidsnedsættelsen fra 1/12 74 åbnedes adgang til en fridagsordning - weekendordning - som den befolkningen i almindelighed har. I sin fulde konsekvens indebærer det tildeling af 52 weekendfridage, men lokomotivmændene var ikke interesserede i det fulde antal af den slags fridage, fordi det ville medføre en sammentrængning af tjenesten. Der måtte imødeses generelle overgange på 8 timer en gang om ugen jfr. bestemmelsen her om i aftalen om arbejdstidsnedsættelse fra 1/12 74. Det var hovedbestyrelsens opfattelse, at medlemmerne, som ønskede weekend-fridagene, helst så dem placeret på lørdage-søndage af familiemæssige hensyn, og der ud fra blev en aftale indgået om, at 18 weekend-fridage skulle lægges på lørdage-søndage, dog med den tilføjelse, at enkelte af dem kunne lægges på søndage-mandage.

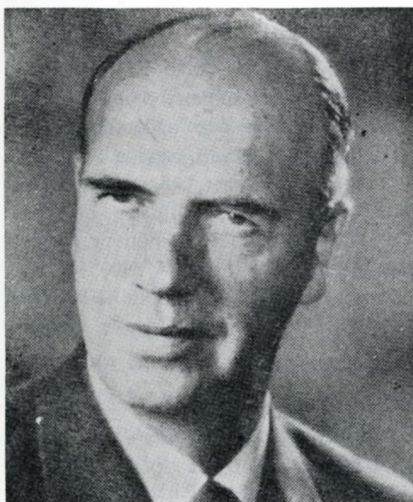
Nu viste det sig imidlertid, at denne aftale ikke kunne holde i kørselsfordelingerne for østområdet, idet man kom til at mangle personale til at køre de tog, som skulle løbe på søndage. Over for disse barske kendsgerninger prøvede man i første omgang ved forskydning af en søndagsfrihed at klare problemet. Det førte imidlertid til, at den faste fridagstildeling hver 6. dag anfægtedes, og stor utilfredshed opstod i medlemskredse øst for Storebælt. Dette er efter forhandling blevet afklaret. Der vil fortsat blive givet fridag hver 6. dag, men det har til gengæld været nødvendigt at placere flere af weekend-fridagene på øvrige af ugens dage. Til spørgsmålet om optimal tjenestefordeling som også indgik i debatten, udtryktes der betænkelighed ved, at DSB tilsyneladende havde taget forskud på tankerne - som en arbejdsgruppe havde fremsat - ved opstilling af kørselsfordelinger for denne sommer. Det havde ført til indskrænkning i antallet i tur flere steder. Dette fandt man var en omgåelse af forhandlingsretten, og handlemåden forstærkede usikkerheden over for uansøgte forflytters gennemførelse. Det bør imidlertid understreges, at det, foreningen vil sikre sig ved forhandling, er aftaler, som umiddelbart forhindrer uansøgte forflytninger. Selve opbygningen af kørselsfordelingerne sker jo i et samarbejde ved aktive lokomotivmænds delta-

gelse i og dermed indflydelse på, at vore interesser tilgodeses i dette praktiske arbejde. Oprykning til og placering af stillinger i 17. lrm. beskæftigede også mødedeltagerne. Der var bl.a. tanker fremme om oprykning efter et alderskriterium. Det har indtil dette ikke været muligt at få tilvejebragt aftale om automatisk oprykning; men vil lokomotivmændene være parate til at tage konsekvensen af automatik, når det vil indebære, at der skal tages en forflyttelse til det sted, hvor en stilling er ledig? Det må stå klart, at opgaven ikke kan løses med »pigtråd« om den enkelte by, som det er sket i nogle tilfælde.

Fra en enkelt side blev der gået stærkt ind for en omstrukturering af DLF med motivering i at få en bedre informationsvirksomhed. Afdelingernes antal skulle indskrænkes. Forbindelserne til afdelingerne kunne forstærkes ved, at man, som tidligere foreslået, med færrest mulige afdelinger kunne lade disses formænd indgå i en hovedbestyrelse, eller også kunne man opbygge et organ under hovedbestyrelsen, et »råd« f.eks.

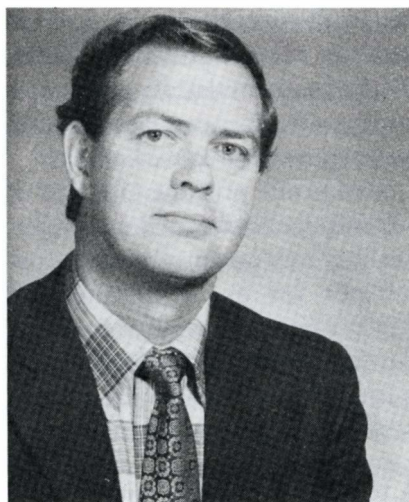
Man mente dermed at have sikret en umiddelbar og bedre information af afdelingsformændene men glemte, at der med centraliseringen blev en mindre effektiv betjening af de områder, hvor tidligere afdelinger blev ændret til underafdelinger. Der var dog ikke blandt mødedeltagerne den allerstørste interesse for disse tanker. Informationsvirksomheden kan tilgodeses med den nuværende struktur – som for øvrigt i forhandlingsmæssig henseende passer til DSB's – men man bad hovedbestyrelsen have opmærksomheden rettet mod spørgsmålet, så der til enhver tid blev den bedst mulige information om de ting, hovedbestyrelsen arbejdede med. F.eks. ved hovedbestyrelsesmedlemmernes deltagelse i bestyrelsesmøder og generalforsamlinger inden for deres respektive valgområder. Optakten til formandsmødet med utilfredshed i medlemskredsen, kunne forventeligt have blevet de skarpe standpunkters bryden, men påny viste foreningens tilidsmænd deres kvaliteter som sådanne, idet mødet fik et meget sagligt forløb.

Formandsskifte i Norsk Lokomotivmandsforbund



O. Anfinsen

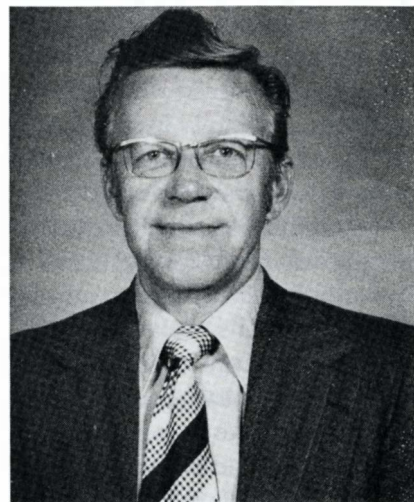
Den 1. september gik formanden for Norsk Lokomotivmandsforbund, Oluf Anfinsen, på pension efter mange års aktivt virke for forbundet. Anfinsen blev hjerteligt hyldet ved afskeden og modtog



Gunnar Tønder

mange beviser som påskønnelse for en effektiv og helhjertet indsats i fagbevægelsens mangesidede arbejde.

Til hans efterfølger er valgt Gunnar Tønder og som næstformand



Hans Jørgen Olaussen

Hans Jørgen Olaussen. Med disse to håber vi at få et lige så godt og frugtbringende samarbejde, som vi hidtil har haft med vore norske kolleger på nordisk og internationalt plan.

Det var nok det, de fleste drog, da det nyligt indgåede politiske forlig var en realitet. Det var en stor lettelse at kunne konstatere, at den megen snak om folkestyrets fallit ikke var realistisk, og at 5 politiske partier trods stærkt divergerende politiske opfattelser kunne finde sammen.

Det væsentligste var imidlertid, at vi undgik en tomgang på en løsning af de øjeblikkelige ulykkelige tilstande på arbejdsmarkedet – en tomgang som uundgåeligt ville blive konsekvensen af et valg.

Centralorganisationerne kan derfor deltage i den almindelige lettelse. Om der så er visse punkter i forliget, vi har lidt svært ved at forstå, anser vi for at være af mindre væsentlig betydning. Det afgørende er, at det forhåbentlig kan bevirke, at hjulene kommer til at snurre igen, helst i et stadigt stigende tempo, så den svøbe – arbejdsløsheden – der i øjeblikket plager det private arbejdsmarked, vil aftage i samme tempo.

Vi nævner dette, fordi ingen bør have den opfattelse, at tjenestemændene er krøbet i ly af den tryghed i ansættelsen, vi har. Vi stiller os fuldt solidariske med det øvrige arbejdsmarked og er villige til at betale vor del af den pris, det koster at få samfundet til at fungere, som det skal.

Hvis vi skal tage de punkter ud af forliget, som vi har speciel interesse i, må det blive bemærkningerne om dyrtidsreguleringen, taktreguleringen og indkomstudviklingen.

Det skal ikke være nogen hemmelighed, at vi, før forliget blev indgået, følte os noget utrygge, da et af partierne gik stærkt ind for, at overenskomsterne skulle fortsætte uændret frem til 1979. Det er klart, at arbejdsgiverne vil kunne have en stor fordel af dette, men i et demo-

kratisk samfund er det en gylden regel, at man lytter til hinandens synspunkter, hvilket i dette tilfælde vil sige, at man respekterer den fri forhandlingsret.

Dyrtidsreguleringen er – vi kan næsten sige selvfølgelig – også omtalt i forliget. Det nævnes, at såfremt der i 1976 udløses mere end to dyrtidsportioner, skal der træffes foranstaltninger til at holde erhvervslivets omkostninger nede.

Det centralorganisationerne er mest interesserede i, er en rolig prisudvikling. Vi ser allerhelst, at den bliver af en sådan karakter, at der slet ikke bliver udløst dyrtidsportioner i 1976, bl.a. fordi den nuværende pristalsregulering på gennemsnitslønninger kun giver $\frac{2}{3}$ dækning for de skete prisstigninger. Det er imidlertid utopi at tro på, at det skulle blive tilfældet, men vi sætter vor lid til, at det prisstop, som er gældende, kan gøre sit til, at der ikke bliver tale om hverken 3 eller flere dyrtidsportioner. Med den reallønsvurdering, vi har anlagt, er vi mere interesserede i, hvad vi rent faktisk får ud af vore penge, fremfor det bruttobeløb, som figurerer på lønsedlen.

Men skulle priserne løbe, må vi selvfølgelig holde os til vore overenskomster, og det var meget oplyftende for os, at statsminister Anker Jørgensen gav tilsagn om, at det ikke bliver ved indgreb i dyrtidsreguleringen, man i så fald vil søge at dæmpe erhvervslivets omkostninger.

Forliget indeholder også en hensigtserklæring vedrørende den kommende taktregulering, hvor man opfordrer til den største tilbageholdenhed ved udformningen af denne.

Vi er forbavsede over, at man har fundet det nødvendigt med denne passus i forliget i betragtning af, at

taktreguleringsnævnet, som består af repræsentanter for arbejdsgivere og arbejdstagere, nu er i fuld gang med at finde frem til en ordning.

Det kunne se ud til, som om man på forhånd vil lægge snærende bånd på formandsskabet for taktreguleringsnævnet. Centralorganisationerne føler, at det er på sin plads at pointere, at såfremt man når til enighed i taktreguleringsnævnet, er formandsskabets rolle udspillet. Resten er en politisk afgørelse.

Først i tilfælde af uenighed skal formandsskabet træffe en afgørelse, og her tiltror vi de tre personer, som formandsskabet består af en sådan ekspertise og saglighed, at gode råd til dem er upassende.

Nu var det jo hektiske dage på Christiansborg omkring forliget, så det sidstnævnte er måske blot »smuttet med« i farten.

Lokomotivpersonalets Hjælpefond

I henhold til hjælpefondens vedtægter uddeles i december understøttelser på 50–100 kr., 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 Lokomotivpersonalets Hjælpefond, Hellerupvej 44, 2900 Hellerup.

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

Lokomotivfører A. Henriksen og Hustrus Legat

Renterne af legatkapitalen uddeles efter ansøgning til trængende lokomotivmænd, som er eller ved deres afsked var stationeret ved Fredericia driftsdepot, eller trængende enker efter sådanne.

Der uddeles indtil 3 portioner à 50 kr. årligt af renterne fra ca. 3.000,- kr. legatkapitalen andrager, og ansøgning herom indsendes til Dansk Lokomotivmands Forening, Hellerupvej 44, 2900 Hellerup, senest den 1. december.

Over eller under Storebælt

Af Carl E. Andersen

5

Artiklen i sidste nummer af DLT om dette emne sluttede med en bemærkning om, at faste forbindelser via Storebælt's Østre Rende kan udføres billigere, når de etableres som en jernbanetunnel + en vejbro end som en bro for både bane- og vejtrafik.

Herimod har nogle hævdet, at dette ikke kan være rigtigt.

Andre har sagt, at det er der ingen, der vil tro på.

Derfor må problemet omtales nærmere. Det skal gøres senere i denne artikel.

Det er også blevet indvendt mod artiklen, at den ikke udtrykker en klar stillingtagen til, hvilken af de mange omtalte muligheder for forbindelse, der bør foretrækkes.

Når der debatteres for debattens skyld, tager debattørerne gerne et standpunkt for et af alternativerne (ofte tilfældigt og a priori), forfægter det og kritiserer alle andre.

Men når det drejer sig om en sag for sagens skyld, er man tværtimod tilbøjelig til at gøre samtlige alternativer så gode som muligt og at forbedre dem alle under iagttagelse af de mange løbende tekniske fremskridt og tilpasning til tidsudviklingen.

In casu kan tilmed alle de fremførte trafikforbindelses-alternativer komme i betragtning.

Man kan klare sig med færgefarten. Man kan lave tunneler. Man kan bygge broer. Det kan endda alt sammen gøres på mange vidt forskellige måder. Desuden kan diverse kombinationer blive realistiske.

Behandlingen af Storebælt's problemerne er ingenlunde afsluttet.

Selv om der i tidens løb er udarbejdet tre sammenfattende kommissionsbetænkninger, afholdt idékonkurrence, foretaget supplerende undersøgelser o.s.v. – og frem-

kommet digre bøger og omfattende rapporter.

Dette vil også være ved i fremtiden. Intet kan eller bør stilles i bero.

Thi problemerne bliver aldrig fuldt afklaret.

De ændres endda til stadighed.

Den sidste Storebæltskommission arbejdede i perioden fra efteråret 1970 til slutningen af 1972 – yderst energisk. De delagtige, i hvert fald forf. til disse linier, følte ved tidsfristens udløb, at man absolut ikke var færdige og burde have haft længere tid.

Siden da er der sket overordentlig meget.

Færgefarten nu så effektiv, at der ikke er så meget at vinde

Storebæltsfærgefarten er blevet forbedret, rationaliseret, revolutioneret, udbygget for nutiden – ja, for fremtiden, om man vil.

I hvert fald er alt det, der blev en markant realitet med indførelsen af K 74, et vældigt fremskridt, uden sidestykke i færgefartens historie, siden togfærgefarten oprettedes for omtrent et århundrede siden.

Togfærgefarten blev forøget med to nye færger.

De er væsentlig større og hurtigere og byder på mere komfort end tidligere.

Overfartstiden blev kort for alle de forbindelser, der udførtes af disse to færger – og af den hurtigste og nyeste af de øvrige færger, idet denne ikke længere behøvede at sejle i takt med de ældre, men kunne sejle i takt med de nye, omend knebent.

Også tidstabene i færgehavnene er reduceret.

Overgangene mellem tog og færge og omvendt er konverteret til, at togene overføres med færgerne i vid udstrækning. Der er indført in-

tercitytog, faktisk gennemgående lyntog. Derved er besværet i færgehavnen bortfaldet for omtrent alle rejsende.

Forbindelserne er blevet hyppigere.

Der er indført fast timetrafik med intercitytogene.

Allerede herved er tog-færgeforbindelsens kapacitet blevet forøget, endda meget betydeligt.

Færgerne udnyttes mere. De tre færger sejler eller kan sejle 16 enkeltture pr. døgn, idet de klarer overfarten på en time og ligger ½ time i havn, kort sagt bruger tre timer brutto pr. rundtur.

Tilsammen kan de udgøre 48 ture pr. døgn.

De øvrige færger afvikler den resterende passagertrafik samt hele godsvognsbefordringen. De ældste færger bruges nu kun som gods-færger til overførsel af godsvogne – hvis de overhovedet bruges. Der er teoretisk set 6 tresporede og desuden en firesporet færge til rådighed. Der er nu overskudskapacitet.

Selv de nye storfærger har kun ca. 20 mands besætning.

Det samlede antal færgepersonale er ikke forøget.

Men de udfører nu et større befordringsarbejde end tidligere.

Lønningsudgifterne er derved blevet små, regnet i forhold til transportydelsen eller transportkapaciteten.

Færgehavnspersonalet kan ligeledes arbejde mere effektivt.

Også togenes personalebehov reduceres ved den hurtige togafvikling og gennemgående trafik, eller de kan arbejde mere trafik-produktivt.

Så vidt togfærgefarten.

Til bilfærgeforbindelsen kom der i 1973 en ny, stor færge med tre dæk for biler og i stand til at befordre ca. 400 biler.

Det mærkedes dog ikke meget, fordi en af de todækkede færger siden har sejlet næsten til stadighed på Fehmernbæltruten. Men når en ny færge hertil bliver færdig, så den kan frigives, kan der være 5 moderne bilfærger i gang mellem Halskov og Knudshoved, tre todækkede og to tredækkede.

Derved bliver kapaciteten forøget.

Vigtigt er, at der da kan blive afgange fra begge sider med ½ times mellemrum. Afgangstiderne kan blive på alle hele og halve timer for den ene færgeside.

Dette må være tilfredsstillende lang tid fremover.

Naturligvis kan man forøge kapaciteten og reducere gennemsnitsventetiderne ved at bygge flere færgeløjer og indsætte flere færger.

De moderne færger er dyre; de koster ca. ½ mill. kr. pr. m. Men dette er kun lidt i forhold til, hvad f.eks. en bro koster; en 5½ km lang kombineret jernbane- og vejbro over Østre Rende koster incl. renter i den lange byggeperiode henved 3 milliarder kr., d.v.s. ½ mill. kr. pr. km.

Brændstofudgifterne er steget stærkt i de sidste par år.

Men Storebæltsfærgerne bruger kun ca. 800 kg olie pr. tur i gennemsnit. Selv de nye store togfærger er forbavsende brændstoføkonomiske.

Det indebærer, at bilfærgernes olieforbrug koster mindre end de overførte bilers benzinforbrug, hvis bilerne skulle køre den samme distance ad en bro ved egen kraft.

Skal man da bygge en bro, for at de bilkørende, d.v.s. ca. 2/3 af de rejsende, kan komme gratis eller billigt over Storebælt?

Eller for at spare udgifterne til brændstoffer til færgerne og arbejdsløn til færgpersonalet?

Hertil skal på dette sted kun bemærkes, at færgerne og anlæggene på land nu en gang er betalt, og at de ikke kan sælges eller i hvert fald ikke kan indbringe ret meget ved salg.

Penge, renter, arbejdsløshed

Der er også sket andre ting siden 1972. Landets økonomi – d.v.s. både statens og samfundets økonomi – er blevet forringet.

Der er pengemangel!

Renteniveauet er steget. I Storebæltsbetænkningen fra 1972 regnedes rentefoden til 5-7-9%. Nu er den vel snarere 9-11-13%, alt så stort set halvanden gange så høj.

Dette influerer i særlig grad på økonomien for de store anlæg såsom broer og tunneler.

Der er også kommet arbejdsløshed. Den søges afhjulpet på flere måder; det kan bl.a. ske ved bygning af togmateriel, færger, havne, tunneler, broer.

Det er dog en forudsætning, at disse investeringer ikke sker på bekostning af investeringer og lønudgifter på andre områder, og at skatteyderne ikke bliver tvunget til at spare tilsvarende.

Trafikken via Storebælt, særlig bil-fjerntrafikken, er i 1974-75 stort set stagneret.

Vigtigere er, at dens vækst ikke synes at ville blive så stor som almindeligvis antaget tidligere.

Årsagen hertil må vel søges dels i den økonomiske afmatning og dels i højere benzinpriser.

Benzinpriser, Storebæltstakster og trafikomfang

Benzinpriserne er nu så høje, at det er dyrt at foretage en lang bilrejse f.eks. mellem København og Århus. Denne situation vil sikkert vare ved.

Benzinudgifterne for en retur-rejse mellem Øst- og Vestdanmark er som regel højere end udgifterne til færgeturen over Storebælt. Det har umiddelbart den virkning, at man ikke kører så tit over Storebælt.

Især gør man det ikke blot for at køre. Ca. 70% af færgetrafikanterne er nu fritidsrejsende. Denne trafik påvirkes stærkt af benzinudgifterne.

En anden virkning er, at trafikens omfang ikke længere påvirkes særlig meget af færgetaksternes størrelse.

Taksterne kunne vel nok nedsættes betydeligt. På grundlag af bil-taksterne og passagertaksterne og antallet af overførte biler og rejsende kan man jo skønne, at DSB »indsejler« vældige summer.

Men selv om færgetaksterne reduceres meget, vil det næppe medføre at trafikken forøges ret meget. Følgelig er takstproblemerne i denne sammenhæng noget sekundært. I hvert fald er det ikke af samme betydning for trafikens omfang, som man under de tidligere forhold med rette regnede med.

Tilsvarende betragtninger kan anlægges for trafikken, hvis den skal benytte broer og tunneler.

Tunneltekniske fremskridt

De sidste par år har bragt meget nyt af teknisk art, såvel for broprojekter som tunnelplaner.

I sidste Storebæltskommissions betænkning var tunnelprojekterne ændret til, at tunneler kunne udføres ikke blot på den herhjemme tilvante måde, d.v.s. af præfabrikerede betonrør, men også af stål-rør, dog med indstøbt beton, der vægtmæssigt dominerer. »Stål- og betontunnelerne« viste sig endda at ville blive billigere end betontunnelerne.

Denne form for tunnelbygning er i de senere år blevet almindelig i USA. Der er bygget et stort antal vej-tunneler på denne måde. Desuden er der bygget en jernbanetunnel, nemlig en 5,8 km lang tunnel under San Francisco-bugten mellem San Francisco og Oakland.

Siden 1972-betænkningen udkom, er beskæftigelsesmomenter kommet ind i billedet, særlig med sigte på at holde skibsværfterne i gang. Derved er tunnelplanerne med biltransporterende tog kommet mere i focus, specielt hvis de udføres som ståltunneler.

Dette gælder først og fremmest for en tunnel under Østre Rende. Men det gælder i særlig grad, hvis den kombineres med en tunnel under Vestre Rende.

En jernbanetunnel under Vestre Rende som supplement til tunnelen under Østre Rende vil koste 580 mill. kr. efter 1972-prisniveau. En jernbanebro vil kun koste 430 mill. kr. Forskellen er altså 150 mill. kr.

Tunnelen vil gøre det muligt at holde Vestre Rende åben for skibsfart. Og den vil ikke være udsat for påsejling af undervandsbåde. Det

vigtigste er dog, at tunnelrørene kan bygges på skibsværfter.

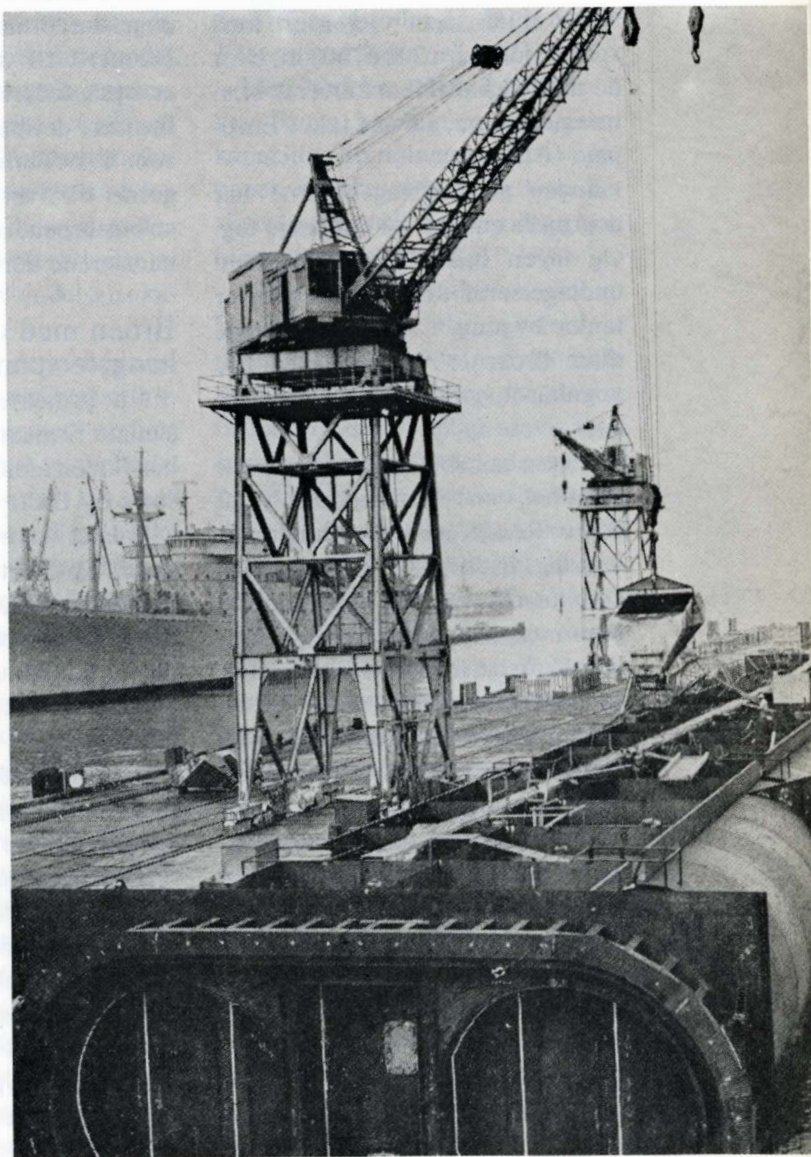
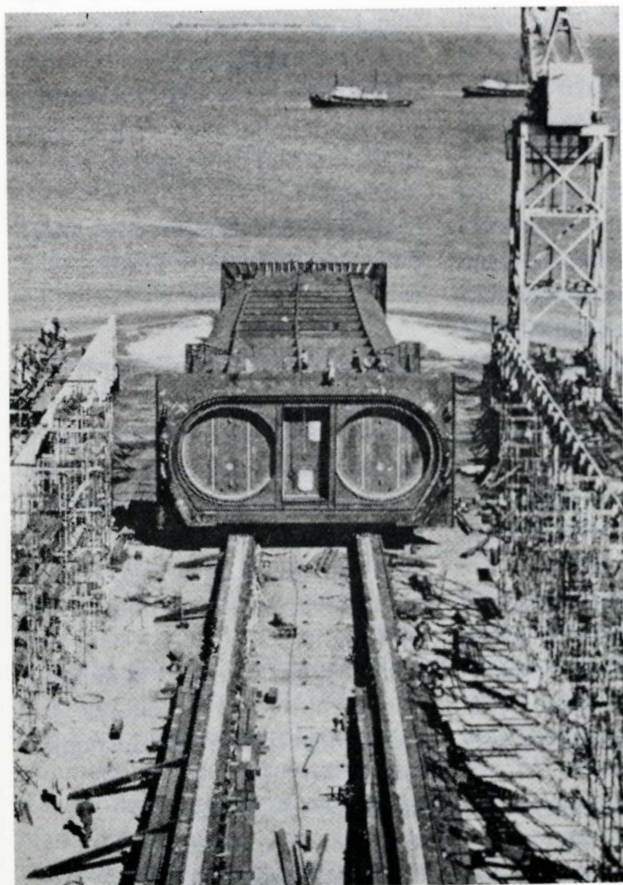
Brotekniske fremskridt

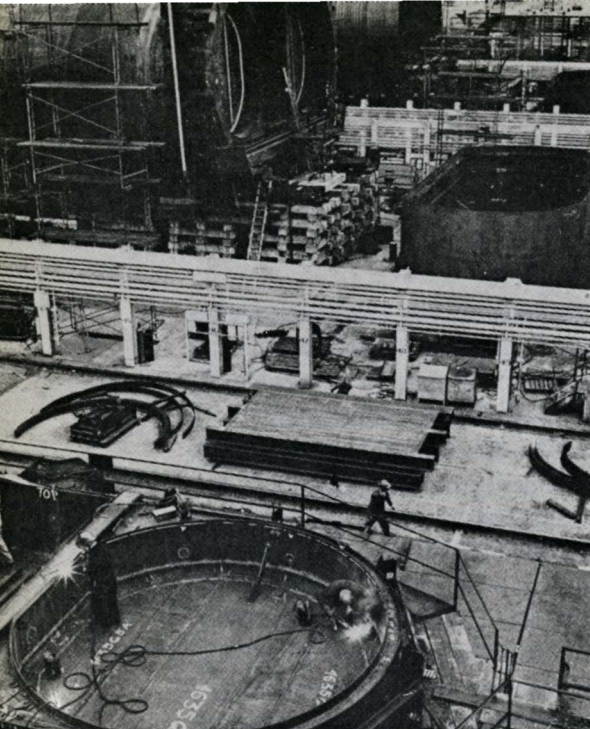
Men der er også sket fremskridt med hensyn til brobygning.

Skråstagsbroerne, der flygtigt ligner hængebroer, er højst forskellige fra dem, idet de principielt består af 1 eller 2 eller flere tårne, hvorfra flere skråkabler går til begge sider, retlinet til brobanen flere steder, bærende og afstivende brobanen. – Sådanne broer er stivere end hængebroer.

Stålrør til San Francisco-tunnelen under stabelafløbningen på skibsværftet.

Tunnelrør under bygning. Desuden et af endestykkerne, der påsvejses for midlertidigt at gøre rørene til flydelegemer ligesom skibe.





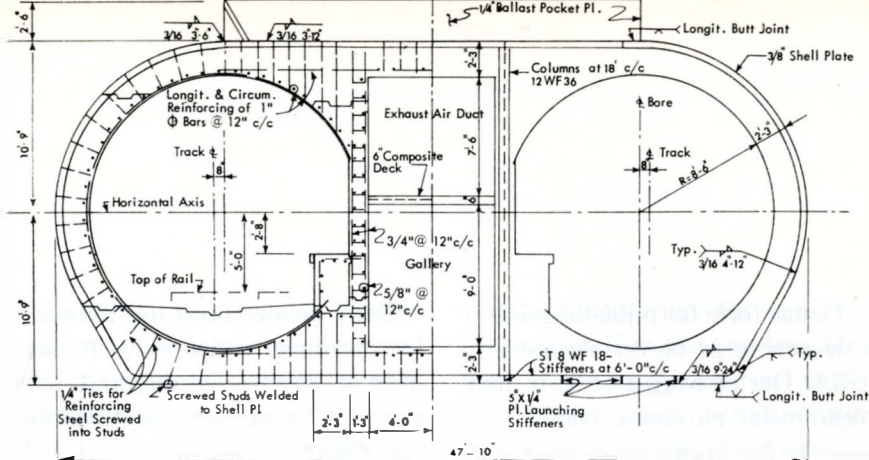
De er efter krigen blevet bygget i stort antal, især vejbroer med spændvidder fra 200 til 400 m, hvor de næsten har udkonkurreret bl.a. hængebroerne, i hvert fald i Europa.

Ingen af skråstagsbroerne har dog mere end ca. 400 m lange fag. Og ingen bærer jernbaner, med undtagelse af to broer, der nu er under bygning i Argentina; begge disse broer er vejbroer med fire vognbaner samt et enkelt jernbanespor.

I Storebæltsbetænkningen er der foreslået en skråstagsbro over Østre Rende med to gennemsejlingsfag, både en ren vejbro og en kombineret vej- og jernbanebro. Man mener at kunne lave en jernbaneskråstagsbro med 600 m lange gennemsejlingsfag.

Men også for højbroers vedkommende er der sket fremskridt på flere måder. Man kan nu bygge hængebroer med meget lange fag, og det endda uden at de behøver at blive fantastisk dyre.

Broen over Tejo-bugten ved Lisabon er et eksempel. Den er endda konstrueret således, at den senere kan afstives og forstærkes og få tilbygget et ekstra brodæk med to jernbanespor. Da det først bliver aktuelt, når tilsluttende banetunne-



Tværsnit af tunnelen, som er den centrale del af San Francisco-områdets nye bybanesystem.

ler og baneviadukter bliver fuldført, valgte man at udføre broen som ren vejbro i første omgang.

I Europa er der i de senere år desuden bygget tre andre store broer, nemlig over Forth-fjorden, Severn-fjorden og Bosporus-strædet.

Alle disse er projekteret af det engelske firma Freeman, Fox & Partners. De to førstnævnte broer er også udført af engelske byggefirmaer, deriblandt Dorman Long, som i 1950'erne leverede ståldragene til overbygningen af Storstrømsbroen, og som vist endda finansierede dens bygning.

Broen med det længste spand

Nu projekterer og bygger de samme firmaer en bro over Humber-floden umiddelbart vest for den store by Hull.

Takket være de teoretiske fremskridt og praktiske erfaringer, der er indhøstet med etableringen af de tre nævnte broforbindelser, er det blevet muligt at bygge broen over Humber billigt, ja, faktisk utrolig billigt.

Dette til trods for, at denne bro får verdens længste brospand, nemlig ikke mindre end 1410 m.

Hele broen med vejtilslutninger og alt koster ca. 25 mill. £, d.v.s. kun ca. 300 mill. danske kroner.

Dette er endda nutidspriser, idet broen blev påbegyndt i 1973 og skal være færdig i 1977.

Renter i byggeperioden bliver små, når byggetiden er så kort.

På basis af nye fremskridt og er-

faringer må også en bro over Storebælt kunne udføres billigere end hidtil påregnet, såfremt den udføres som en hængebro for vejtrafik alene.

Det er også betydningsfuldt, at en hængebros brobane er af sådan karakter, at den kan laves på skibsværfter. – Jvfr. hængebroen over Lillebælt.

Netop brobanen udgør en væsentlig del af omkostningerne for en hængebro for vejtrafik. For Humber-broens vedkommende drejer det sig stort set om halvdelen.

Dermed stilles Storebæltsproblemerne i et nyt lys, både økonomisk og trafikalt.

Man kan tænke sig en kombination af en vejhængebro og en jernbanetunnel uden biltog eller kun for få biltog.

De ændrede tunnel- og bromuligheder skal omtales nærmere senere.

Den nye Storebæltsrapport

Endelig er der sket det i 1975, for ganske nylig, at der er offentliggjort en ca. 50 sider stor rapport om Storebæltsforbindelsen, supplerende den store betænkning fra 1972 og med uddybende og korrigerende og à jour-førte oplysninger om en række forhold.

De vigtigste fremgår af kapiteloversigten, hvoraf kan citeres: Det mulige fuldførelsestidspunkt energiforbrug udvikling i relative priser konsekvenser af bropåsejling biltogenes kapacitet

motorvejenes kapacitet ved betydelig lastbiltrafik den hidtidige og fremtidige øst-vest-trafik forbindelsens samfundsøkonomiske kapacitet à jour-føring af anlægsudgifterne.

Det er altså kun visse aspekter af sagen, der er behandlet.

Der er f.eks. intet teknisk om broer eller tunneler, hvad der måske ikke er noget at sige til. Men man kunne måske nok have ventet et afsnit om færgefarten, trafikalt, teknisk, økonomisk m.m., især fordi færgefarten er blevet fuldstændig ændret, og fordi der nu må eksistere regnskabsmæssigt statistikmateriale til belysning af de forhold, der nu har hersket igennem mere end et år.

Angående de økonomiske forhold for broer og tunneler må det holdes for øje, at disse må afhænge af de forudsætninger, der opstilles, f.eks. rentefoden, som denne er nu, eller/og som den kan udvikle sig i fremtiden.

Desuden må de afhænge af, hvad der erstattes af broerne eller tunnelerne, og hvad der sammenlignes med; f.eks. kan økonomien af færgefart kontra biltogsdrift sammenlignes.

Men det er naturligvis begrænset, hvad der kan medtages eller ændres i en kort rapport. Og måske kan der komme flere rapporter.

Angående energiforbrug er det vigtigt at sammenligne, hvor meget gasolie bilfærgerne bruger til sejlturen og biltogene til tunnelturen, og hvor meget benzin bilerne skal bruge for at gennemkøre brostrækningen eller helt fra terminal til terminal. For biltogene kan af hensyn til sammenligningen vælges tallene for dieseltrukne tog. Dette uanset om man vil foretrække elektriske tog, når/hvis biltogene eller tillige fjern-

togene på hele ruten bliver trukket af elektriske lokomotiver.

Da DSB har planer om at elektrificere hele fjerntrafikken, kunne investeringen i lokal elektrificering mellem biltogsterminalerne udelades af overslagene over investeringerne for en tunnel- og biltogsplan.

Angående trafikens omfang skønnes det i rapporten, at den ikke vil tiltage så hurtigt som tidligere beregnet, kun inden for rammerne 60-80%. Men selv dette er blot et skøn.

Det er en udbredt opfattelse, at Storebæltstrafikken er meget stor. Den er nu slet ikke særlig stor. Ej heller er den voldsomt varierende, på nær ganske få dage og timer. Men de – meget talrige – trafikanter, der kører over Storebælt f.eks. afsted skærtorsdag og hjem anden påskedag, får let det indtryk, at den er meget stor, at ventetiderne er lange, og at færgeforbindelsens kapacitet er for ringe.

Og de avislæsere, der aldrig passerer Storebælt, får også let et forkeret indtryk af problemets omfang og variationer, kapacitetsbehovet og færgefartens kapacitet.

Men man bør naturligvis ikke fæstne sig ved, hvad der ikke er kommet med i rapporten, som er et supplement til hovedbetænkningen.

Det eneste sikre er, at den nuværende trafik teoretisk set kunne afvikles af et enkelt biltog, der kører frem og tilbage, og at to tog, heltog eller halvtog, der byder på afgang hver halve time, kunne klare den med mindre gennemsnitlige tidstab end nu med færgefarten. Endvidere at indsættelse af 5-6 tog i timen vil gøre det muligt at reducere ventetiden til praktisk taget nul.

Angående kapaciteten af færger, biltog, broer og motorveje må man fæstne sig ved, at motorvejssyste-

met i Danmark udbygges med kun 4 vognbaner, medens Storebæltsbroerne dimensioneres for 6 vognbaner, endda med en ekstra holdebane i hver side. Det skyldes måske i nogen grad, at en lang bro skal være meget bred af hensyn til stivheden, men vel også hensynet til den mulighed, at de tilsluttende veje måske engang kan få 6 vognbaner.

Storebæltsbroens kapacitet bliver derved, når der forudses jævnt flydende trafik, svarende til serviceniveau C, 4.800 personbiler pr. time pr. retning eller 2730 biler, når de 15% er lastbiler og 1920, når de 30% er lastbiler.

Motorvejene, der kun har 4 vognbaner, har kun ca. $\frac{2}{3}$ så stor kapacitet. En udbygning til 6 vognbaner er ikke aktuel, og hvis det sker engang, vil denne udbygning blive meget bekostelig.

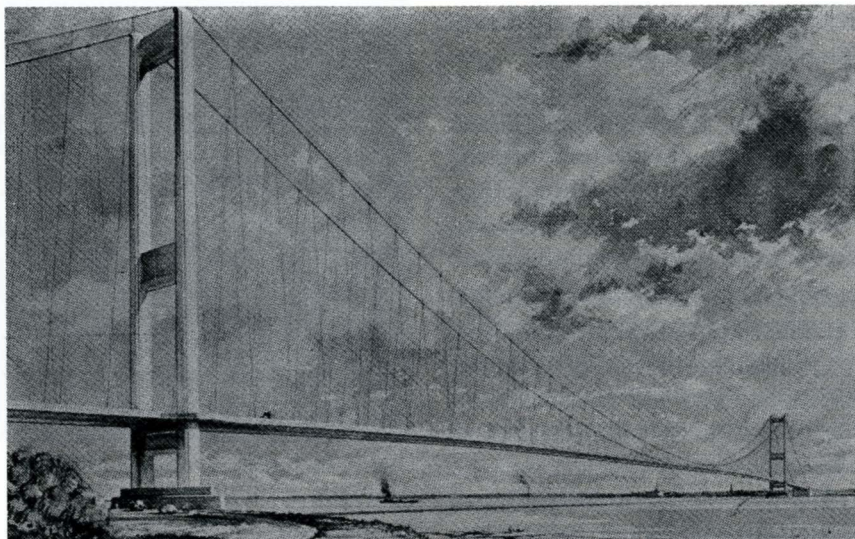
I den nye rapport er man gået ud fra det krav til et biltogssystem, at det skal kunne befordre 5.400 biler pr. time pr. retning, og desuden at lastbilprocenten lejlighedsvis kan udgøre 60% af bilerne, svarende til ca. 85% af køretøjernes samlede længde på vejene og en endnu større procentdel af pladsen på biltogene.

Følgelig skal der bygges meget store terminalanlæg og anskaffes meget togmateriel- og togene må køre med korte mellemrum.

Det tager sig temmelig futuristisk ud.

Men lad gå, der er mange vigtige og interessante oplysninger i rapporten.

Det foreslås, at biltogene kører i grupper, således at der i en 15 minutters periode afsendes indtil 5 biltog i løbet af godt halvdelen af perioden, medens den anden halvdel kan udnyttes til to persontog eller et godstog.



Humber-broen, som den kommer til at tage sig ud, set fra land ved nordenden, nogle km vest for Kingston upon Hull.

Antallet af biltog kan da blive 20 pr. time pr. retning.

I kommissionsbetænkningen regnedes der med 18 biltog pr. time pr. retning + 6 gennemgående fjerntog, og gennemsnitlig $2\frac{1}{2}$ minut mellem togene. Nu regner man med at skulle have noget mere tid til fjerntogene, men knap to minutter brutto mellem biltogene.

I betænkningen regnedes der med 750 m toglængde. Nu regnes der med i første omgang 800 m, senere 1000 m toglængde. Derved stiger kapaciteten noget.

Et 1000 m langt 2-etages tog regnes at kunne befordre 374 personbiler. Et 1-etages tog, der er helt fyldt med lastbiler, kan tage 72 lastbiler.

Køres der med 20 biltog i timen,

hvoraf halvdelen med personbiler og halvdelen med lastbiler, bliver kapaciteten altså $3.740 + 720$ lastbiler, tilsammen 4.460 biler, hvoraf de 16% lastbiler.

Det væsentlige er egentlig ikke tallenes størrelse, men derimod at biltogssystemet kan få en større kapacitet end motorvejssystemet, selv om dette udbygges, så det får 6 vognbaner på begge sider af Storebælt.

Biltogssystemet kan altså få rigtig kapacitet selv i den fjerneste fremtid.

Men dette kræver rigtignok meget togmateriel og store terminalanlæg.

Af hensyn til dette store antal tog foreslås der bygget terminaler med

6 perronspor, hvoraf det ene er reservespor.

Så kan der modtages og afsendes 5 tog i tæt følge.

Ekspeditionstiden på hver perron, d.v.s. tiden fra et tog kommer ind, til det næste kommer ind, bliver 15 minutter.

Sådanne terminaler bliver meget pladskrævende og meget dyre. De vil koste 567 mill. kr., hvoraf 215 mill. kr. for vejanlæg.

Togenes omløbstid vil blive 1 time. Skal der være 20 tog i drift, kræves der 20 tog ekskl. reserver.

Togene regnes at koste 20 mill. kr. pr. stk., når de er 800 m lange.

Der regnes med 2 seks-akslede lokomotiver pr. tog, kostende 6 mill. kr. pr. stk.

Altså en investering af omtrent 700 mill. kr.

Men det kan i hvert fald kun blive fremtidsplaner, som tager sigte på en timetrafik, der er halvanden gang så stor som den nuværende døgntrafik.

Kan alt dette da ikke klares på andre måder, lige så effektivt, både for den utopiske og den realistiske trafiks vedkommende?

Fortsættes.



*Det er altid ens nabo, der bli'r slået ihjel.
Spørg blot din – han siger det selv*

Søg sikring i tide – også mod andre ulykker – i:

Den gensidige Forsikringsforening for
Tjenestemænd
(Tryk Forsikring)
Parallelvej – 2800 Lyngby
Telefon (02) 87 88 11 eller (02) 87 11 88



Regulering fra 1. oktober 1975 af tjenestemandspensioner og understøttelser m.v.

1. Som følge af lov nr. 52 af 11. marts 1975 om ændring af lov om beregning af et reguleringspristal samt den mellem finansministeren og tjenestemændenes centralorganisationer indgåede aftale af 28. april 1975 om justering af tjenestemandslønninger m.v. vil der med virkning fra 1. oktober 1975 i overensstemmelse med principperne i § 27, stk. 1-2, i lov nr. 292 af 18. juni 1969 om tjenestemandspension, sammenholdt med § 3 i lov nr. 81 af 12. marts 1970 om pensioner efter tidligere tjenestemandsløve m.v. være at foretage følgende justering af pensioner m.v. fra staten, folkeskolen og folkekirken:

Det pr. 1. september 1975 udbetalte grundbeløb, d.v.s. det beløb, hvoraf der er beregnet dyrtidstillæg, forhøjes med 47% for så vidt angår pensioner, der er ydet efter kapitel 2-5 i lov om tjenestemandspension eller omregnet efter lov om pensioner efter tidligere tjenestemandsløve m.v., efterindtægt efter kapitel 6 i lov om tjenestemandspension samt ventepenge, rådighedsløn i henhold til § 32 i tjenestemandsløven og pensionslignende understøttelser:

Nedennævnte forhøjede beløbs-satser kommer til anvendelse ved fastsættelse af pensioner i henhold til lov om tjenestemandspension, der udbetales første gang i tiden efter 1. oktober 1975:

- a) Egenpensionens basisbeløb i henhold til lovens § 6, stk. 1, forhøjes fra 156,61 kr. til 230,22 kr.
- b) Ægtefællepensionens basisbeløb i henhold til lovens § 12, stk. 1, forhøjes fra 94,61 kr. til 139,08 kr.
- c) Beløbsgrænserne i lovens §§ 5 og 6 forhøjes således:
148.440 kr. forhøjes til 218.200 kr.

52.200 kr. forhøjes til 76.700 kr.

52.201 kr. forhøjes til 76.701 kr.

- d) De i lovens § 15, stk. 1, angivne satser for børnepensionstillæg og børnepension på 3.507,11 kr. og 7.014,22 kr. forhøjes til henholdsvis 5.155,46 kr. og 10.310,92 kr.

- e) Pensionstillæg i henhold til lovens § 38, stk. 1, forhøjes fra 53,84 kr. til 79,15 kr.

2. På samme baggrund vil der med virkning fra 1. oktober 1975 i overensstemmelse med principperne i pkt. 9-10 i økonomi- og budgetministeriets cirkulære af 26. januar 1972 om ændrede regler om ydelse af understøttelse til ikke-pensionssikret personale i statens tjeneste være at foretage følgende justering af understøttelser m.v.:

Det pr. 1. september 1975 i henhold til cirkulærets pkt. 6-8 udbetalte grundbeløb, d.v.s. det beløb, hvoraf der er beregnet dyrtidstillæg, forhøjes med 47%.

Det pr. 1. september 1975 i henhold til cirkulærets pkt. 10, stk. 1 og 3 - efter satserne i finansministeriets cirkulære af 8. maj 1950 - og det pr. samme dato i henhold til pkt. 3-4 i finansministeriets cirkulære af 8. maj 1950 om en ændret understøttelsesordning for statens løst ansatte personale udbetalte grundbeløb inklusive årligt tillæg på 1.600,- kr., henholdsvis 2.400,- kr., d.v.s. det beløb, hvoraf der er beregnet dyrtidstillæg, forhøjes tilsvarende med 47%.

Nedennævnte forhøjede beløbs-satser kommer til anvendelse ved fastsættelse af understøttelser i henhold til pkt. 6-8 i cirkulæret af 26. januar 1972, der udbetales første gang i tiden efter 1. oktober 1975:

- a) *Gruppe I.*

Basisbeløbet forhøjes fra 2.200,- kr. til 3.234,- kr.

Optjeningsbeløbet pr. tjenesteår forhøjes fra 66,- kr. til 97,08 kr. Højeste årlige egenunderstøttelse forhøjes fra 3.520,- kr. til 5.175,60 kr.

- b) *Gruppe II.*

Basisbeløbet forhøjes fra 2.420,- kr. til 3.557,40 kr.

Optjeningsbeløbet pr. tjenesteår forhøjes fra 110,- kr. til 161,76 kr.

Højeste årlige egenunderstøttelse forhøjes fra 4.620,- kr. til 6.792,60 kr.

- c) *Gruppe III.*

Basisbeløbet forhøjes fra 2.640,- kr. til 3.880,80 kr.

Optjeningsbeløbet pr. tjenesteår forhøjes fra 154,- kr. til 226,44 kr.

Højeste årlige egenunderstøttelse forhøjes fra 5.720,- kr. til 8.409,60 kr.

- d) *Gruppe IV.*

Basisbeløbet forhøjes fra 2.860,- kr. til 4.204,20 kr.

Optjeningsbeløbet pr. tjenesteår forhøjes fra 187,- kr. til 274,92 kr.

Højeste årlige egenunderstøttelse forhøjes fra 6.600,- kr. til 9.702,60 kr.

- e) Satsen for børnetillæg til egen- og ægtefælleunderstøttelse forhøjes fra 1.320,- kr. til 1.940,40 kr., og understøttelsen til forældreløse børn forhøjes fra 2.640,- kr. til 3.880,80 kr.

Nedennævnte forhøjede beløbs-satser kommer tilsvarende til anvendelse ved fastsættelse af understøttelser i henhold til pkt. 10, stk. 1 og 3, i cirkulæret af 26. januar 1972 - efter satserne i cirkulæret af 8. maj 1950 - og i henhold til pkt. 3-4 i cirkulæret af 8. maj 1950, der udbetales første gang i tiden efter 1. oktober 1975:

- f) Grundbeløb 360,- kr. + årligt tillæg 1.600,- kr. = 1.960,- kr. forhøjes til 2.881,20 kr.
- g) Grundbeløb 540,- kr. + årligt tillæg 2.400,- kr. = 2.940,- kr. forhøjes til 4.321,80 kr.
- h) Grundbeløb 630,- kr. + årligt tillæg 2.400,- kr. = 3.030,- kr. forhøjes til 4.454,16 kr.
- i) Grundbeløb 720,- kr. + årligt tillæg 2.400,- kr. = 3.120,- kr. forhøjes til 4.586,40 kr.
- j) Grundbeløb 810,- kr. + årligt tillæg 2.400,- kr. = 3.210,- kr. forhøjes til 4.718,76 kr.
- k) Grundbeløb 900,- kr. + årligt tillæg 2.400,- kr. = 3.300,- kr. forhøjes til 4.851,- kr.
- l) Grundbeløb 990,- kr. + årligt tillæg 2.400,- kr. = 3.390,- kr. forhøjes til 4.983,36 kr.
- m) Grundbeløb 1.080,- kr. + årligt tillæg 2.400,- kr. = 3.480,- kr. forhøjes til 5.115,60 kr.
- n) Grundbeløb 1.170,- kr. + årligt tillæg 2.400,- kr. = 3.570,- kr. forhøjes til 5.247,96 kr.
- o) Grundbeløb 1.260,- kr. + årligt tillæg 2.400,- kr. = 3.660,- kr. forhøjes til 5.380,20 kr.
- p) Grundbeløb 1.350,- kr. + årligt tillæg 2.400,- kr. = 3.750,- kr. forhøjes til 5.512,56 kr.

3. Dyrtidstillægget til pensioner efter kapitel 2-5 i lov om tjenestemandspension eller omregnet efter lov om pensioner efter tidligere tjenestemandsslove m.v., efterindtægt af pension efter kapitel 6 i lov om tjenestemandspension, samt ventepenge, pensionslignende understøttelser og understøttelser udgør i henhold til § 27, stk. 1, i lov nr. 292 af 18. juni 1969 om tjenestemandspension, som ændret ved lov nr. 55 af 13. marts 1975 om ændring af lov om tjenestemandspension, sammenholdt med § 3 i lov nr. 81 af 12. marts 1970 om pensioner efter tidligere tjenestemandsslove m.v. og

pkt. 9-10 i understøttelsescirkulæret af 26. januar 1972, fra *1. oktober 1975 1.248,- kr. årlig* dog således, at dyrtidstillægget højst kan andrage 3% af de i nærværende cirkulære, pkt. 1-2, anførte med 47% forhøjede grundbeløb.

Dyrtidstillægget til efterindtægt af lønning efter kapitel 6 i lov om tjenestemandspension og rådighedsløn i henhold til § 32 i tjenestemandssloven udgør fra *1. oktober 1975 1.248,- kr. årlig*.

I tilfælde, hvor en tjenestemand afskediges/er afskediget med pension, der er nedsat i henhold til § 6, stk. 2, i lov om tjenestemandspension, jfr. § 29 i lønnings- og klassificeringsloven, udgør dyrtidstillægget fra *1. oktober 1975* ligeledes *1.248,- kr. årlig*, dog højst 3% af den nedsatte grundpension. Tilsvarende gælder dyrtidstillægget til ægtefællepensioner, der fastsættes i henhold til § 12, stk. 4, i lov om tjenestemandspension, og til egenpensioner og ægtefællepensioner, der fastsættes i henhold til § 6, stk. 1-2, i civilarbejderloven af 1970, samt egenpensioner, enkepensioner, børnepensionstillæg og børnepensioner efter civilarbejderloven af 1958 eller tidligere civilarbejderlove.

I tilfælde, hvor der til en pension oppebæres børnepensionstillæg, fastsættes det samlede dyrtidstillæg fra *1. oktober 1975* til *1.248,- kr. årlig*, dog højst 3% af det samlede grundbeløb.

Ved deling af ægtefællepension eller enkepension mellem to eller flere berettigede i medfør af lov nr. 102 af 14. marts 1941 om bevarelse af enkepensionsret ved separation og skilsmisse med senere ændringer udgør dyrtidstillægget fra *1. oktober 1975 1.248,- kr. årlig* til hver berettiget, dog højst 3% af den respektive del af grundpensionen.

For så vidt angår dyrtidstillægget til ventepenge bemærkes, at dyrtidstillægget fra *1. oktober 1975* udgør *1.248,- kr. årlig* i hele ventepengeperioden, dog højst 3% af grundbeløbet, henholdsvis $\frac{2}{3}$ grundbeløb.

4. Der ydes – jfr. kapitel 3 i den nævnte aftale af 28. april 1975 – fra *1. oktober 1975* et ureguleret tillæg – der udbetales månedlig og forud sammen med den øvrige efterlønssydelse – til pensioner m.v. efter følgende retningslinier:

- a) *Egenpensioner, der udbetales første gang i tiden efter 1. oktober 1975:*

Tillægget udgør, når lønnen på det ved afskedigelsen opnåede løntrin, forøget med eventuelt personligt pensionsgivende tillæg, men eksklusive almindeligt, ureguleret pensionsgivende tillæg i henhold til kapitel 3 i den forannævnte aftale af 28. april 1975, ikke overstiger *76.700,- kr. årlig*, for hvert års pensionsalder, som er lagt til grund ved pensionens beregning, *55,80 kr. årlig*.

Når lønnen på det ved afskedigelsen opnåede løntrin, forøget med eventuelt personligt pensionsgivende tillæg, men eksklusive almindeligt, ureguleret pensionsgivende tillæg, overstiger *76.700,- kr. årlig*, udgør tillægget for hvert års pensionsalder, som er lagt til grund ved pensionens beregning, *44,64 kr. årlig*.

Såfremt en tjenestemand afskediges med pension, der er nedsat i henhold til § 6, stk. 2, i lov om tjenestemandspension, jfr. § 29 i lønnings- og klassificeringsloven, nedsættes det forannævnte tillæg med en tilsvarende procent.

- b) *Ægtefællepensioner i henhold til lov om tjenestemandspension, der udbetales første gang i tiden efter 1. oktober 1975:*

Tillægget udgør $\frac{2}{3}$ af tillægget til egenpensionen.

Såfremt den afdøde tjenestemand var afskediget med pension inden 1. oktober 1975, fastsættes tillægget til ægtefællepensionen under hensyn til, om lønnen på det ved afskedigelsen opnåede løntrin, forøget med eventuelt personligt pensionsgivende tillæg, efter de fra 1. oktober 1975 gældende satser overstiger 76.700,- kr. årlig eller ikke.

I tilfælde af, at ægtefællepensionen nedsættes i henhold til § 12, stk. 4, i lov om tjenestemandspension, finder der en tilsvarende nedsættelse sted af tillægget.

Ved deling af ægtefællepension mellem to eller flere berettigede i medfør af lov nr. 102 af 14. marts 1941 om bevarelse af enkepensionsret ved separation og skilsmisse med senere ændringer sker der en tilsvarende deling af tillægget til ægtefællepension.

- c) *Enkepensioner efter tidligere tjenestemandsslove m.v., der udbetales første gang i tiden efter 1. oktober 1975:*

Tillægget udgør, når grundpensionen efter de fra 1. oktober 1975 gældende satser, jfr. nærværende cirkulæres pkt. 1, ikke overstiger 38.800,- kr. årlig, for hvert års omregnet pensionsalder, jfr. § 8 i lov nr. 81 af 12. marts 1970 om pensioner efter tidligere tjenestemandsslove m.v., 37,20 kr. årlig.

Når grundpensionen efter de fra 1. oktober 1975 gældende satser overstiger 38.800,- kr. år-

lig, udgør tillægget for hvert års omregnet pensionsalder 29,76 kr. årlig.

Ved deling af enkepension i medfør af lov nr. 102 af 14. marts 1941 med senere ændringer forholdes der med hensyn til tillægget til enkepension i overensstemmelse med det i nærværende cirkulære under pkt. 4, litra b), sidste afsnit, anførte.

- d) *Pensioner i henhold til lov om tjenestemandspension eller efter tidligere tjenestemandsslove m.v., som ydes fra tiden før 1. oktober 1975:*

For så vidt angår egenpensioner, hvortil der før 1. oktober 1975 er ydet tillæg på grundlag af satsen på 55,80 kr. årlig, fastsættes tillægget fra 1. oktober 1975 uændret på grundlag af en sats på 55,80 kr. årlig for hvert års pensionsalder, som i henhold til lov om tjenestemandspension er lagt til grund ved pensionens beregning, respektive – med hensyn til pensioner efter tidligere tjenestemandsslove m.v. – for hvert års omregnet pensionsalder, jfr. § 8 i lov nr. 81 af 12. marts 1970 om pensioner efter tidligere tjenestemandsslove m.v.

Såfremt der før 1. oktober 1975 er ydet tillæg til egenpension på grundlag af satsen på 44,64 kr. årlig, fastsættes tillægget fra 1. oktober 1975 uændret på grundlag af en sats på 44,64 kr. årlig for hvert års pensionsalder, som i henhold til lov om tjenestemandspension er lagt til grund ved pensionens beregning, respektive – med hensyn til pensioner efter tidligere tjenestemandsslove m.v. – for hvert års omregnet pensionsalder.

Med hensyn til ægtefællepensioner og enkepensioner, hvori

der før 1. oktober 1975 er ydet tillæg på grundlag af satsen på 37,20 kr. årlig, fastsættes tillægget fra 1. oktober 1975 uændret på grundlag af en sats på 37,20 kr. årlig for hvert års pensionsalder, respektive omregnet pensionsalder.

Såfremt der før 1. oktober 1975 er ydet tillæg til ægtefællepension eller enkepension på grundlag af af satsen på 29,76 kr. årlig, fastsættes tillægget fra 1. oktober 1975 uændret på grundlag af en sats på 29,76 kr. årlig for hvert års pensionsalder, respektive omregnet pensionsalder.

Egenpension 1-10-1975

		Årlig	Månedlig
Skalatrín	18	45.601,44	3.800,12
	19	46.530,60	3.877,55
	20	47.484,00	3.957,00
	21	48.464,76	4.038,73
	22	49.472,64	4.122,72
	23	50.507,64	4.208,97
	24	51.571,68	4.297,64
	25	52.664,40	4.388,70
	26	53.786,64	4.482,22
	27	54.419,88	4.534,99
	28	55.368,24	4.614,02
	29	56.342,76	4.695,23
	30	57.344,04	4.652,32
	31	58.372,80	4.864,40
	32	59.429,88	4.952,49

Ægtefællepension 1-10-1975

		Årlig	Månedlig
Skalatrín	18	35.715,12	2.976,26
	19	36.353,16	3.029,43
	20	37.007,88	3.083,99
	21	37.681,32	3.140,11
	22	38.373,36	3.197,78
	23	39.084,12	3.257,01
	24	39.814,68	3.317,89
	25	40.565,04	3.380,42
	26	41.335,68	3.444,64
	27	41.778,84	3.481,57
	28	42.429,96	3.535,83
	29	43.099,08	3.591,59
	30	43.786,68	3.648,89
	31	44.477,16	3.706,43
	32	45.181,92	3.765,16

Fra medlemskredsen

Arbejdstidsregler m.m.

14

Til Dansk Lokomotivmands Forening.

Efter aftale havde lkf. Koue og undertegnede et møde med K. B. Knudsen d. 20/6 om de nye arbejdstidsregler der er aftalt imellem DLF og DSB.

Knudsen tog intet referat af samtalen, så han bad os om at sende DLF noget skriftligt, som foreningen kunne arbejde med. Dette ønske er hermed opfyldt.

Efter at have læst Lokomotivtidende nr. 10, 1974, hvor de generelle bestemmelser for arbejds- og fritid er gengivet, en aftale der er truffet imellem centralorganisationerne og finansministeren, og hvori der gives udtryk for at tjenestemændene, og dermed lokomotivmændene, skal ligestilles med andre lønmodtagere, var vi mange der mente, at vi hermed havde fået nogle glimrende regler at bygge videre på, så vi i fremtiden kunne få mere samlet fritid til glæde for både vore familier og os selv.

Ved modtagelsen af loko-tidende nr. 6, 1975, ja, allerede da vi så de regler DLF har aftalt med DSB, ophængt på opholdsstuen, blev vi mildt sagt noget chokeret, ja, vi troede simpelthen ikke at det kunne lade sig gøre for vore forhandlere, i den grad at ødelægge det gode oplæg under deres forhandlinger med DSB. Men vi må sige at det er lykkedes fuldt ud, og at vi ved at sammenligne de generelle regler med det DLF har opnået i deres forhandlinger, ikke på et eneste punkt kan se, at der er sket forbedringer, til vores fordel. Det ville måske heller ikke være rimeligt at vi skulle opnå fordele som andre ikke har, men vi må vel have lov til at forvente, at vi heller ikke skal stilles ringere end andre tjenestemænd, og det mener vi at vi er blevet med de regler DLF har forhandlet sig til.

Vi skal forsøge at belyse nogle af de ting, vi særlig har hæftet os ved, under sammenligningen af de to sæt regler, men må straks sige, at vi henstiller til DLF at gå ind under de generelle regler, frem for at arbejde under det, som DLF har forhandlet sig til.

På baggrund af de oplysninger K.B.K. gav om, at centralorganisationerne havde en enorm ekspertise til rådighed under sine forhandlinger, så man næsten kan sige at ministerens rådgivere sidder på samme side som centralorganisationerne (vi lægger ikke noget odiøst i dette), må vi henstille til DLF, om i fremtiden at søge bistand hos disse eksperter, når der laves nye aftaler med DSB.

For at lette sammenligningen af de to sæt aftaler, forsøger vi at sætte tingene op punkt for punkt, som det er gjort i blad nr. 10, hvor hovedaftalen som nævnt er gengivet.

Punkt 1:

Arbejdstiden nedsættes til 40 timer pr. uge, 8 timer pr. dag.

Ved forhandlingen ændrer DLF dette til 38 timer pr. uge, 6,55 pr. dag (når jeg dividerer 38 med 5 dage får jeg 7,36 pr. dag?).

Når vi kommer til 1976 har alle loko-mænd 22 dages ferie at søge fri på, og intet andet! Derfor mener vi, at DLF burde have valgt de 40 timer pr. uge, så vi havde bibeholdt godtgørelsen på 2 timer for hver 40 timer imellem 17 og 6. Herved ville de lkf., som har mest UAtid, få mest godtgørelse, nu får alle intet!

Den herved indtjente frihed kunne vi så, i henhold til paragraf 5, stk. 2, stadigvæk få som hele fridage, der så kunne anvendes når en eller anden familiebegivenhed stod for døren.

Vi må nemlig ikke glemme, at DSB ønsker at vi skal tage 18 samlede feriedage (ellers havde vi vel set et

tilbud om to ekstra dage som i fjor) i tiden 1/5-30/9, og rygtet siger at DSB også har ønsker om, at de resterende fire dage skal søges samlet i den øvrige del af året.

Det bliver herefter en ret steril tilværelse lokopersonalet har at se frem til. De er fremtidig udelukket fra alt såsom kurser, familiefester og lignende.

Forøvrigt undrer det os, at DLF selv har fremsat forslaget om at lokopersonalet skal have 38 timer pr. uge og ingen UAtid. Dette forslag burde I have overladt til DSB at fremsætte, især når vi ved hvor stort et administrationsbesvær DSB slipper for, og at vi intet har opnået ved »handelen«.

Punkt 2:

Der skal gives 52 fridage à 64 timer (104 dage fri) med ialt 3328 timer.

Kan der ikke gives 52 »lange« fridage, kan der i stedet gives 2 à 40 timer for hver, vi mangler!

Hvorfor får lokopersonalet kun een à 40 timer i erstatning?

I stedet for disse 52 (104) fridage, med et samlet timetal på 3328 timer,

opnår DLF i forhandlingerne 18 (36) fridage à 64 timer ialt 1152 timer,

samt 43 dage à 40 timer ialt 1720 timer ialt 2872 timer.

Sammenligner vi disse tal, ser vi, at folk med normal arbejdstid har 25 dage med ialt 656 timer mere end vi lkf. har. Forstå det hvem der kan?

Havde DLF nu valgt at tage de 52 (104) fridage, skulle vi yderligere have haft de »skæve« helligdage, ca. 9 dage, med et samlet timetal på ialt 296 timer så vort samlede antal fritimer sammen med familien have været 3328 og 296, ialt 3624 timer.

Når vi ser, hvor generøs DSB kan være overfor mange af vore medansatte, der i stort omfang har fri grundlovs-, juleaftens- og nytårsaftensdag, kan det undre os at vi skal *snydes* for de »skæve« helligdage.

Forskellen bliver herefter uden ovennævnte ekstra goder, at lokopersonalet har 34 fridage på ialt 752 timer mindre end andre ansatte!

Hovedaftalen siger udtrykkelig i paragraf 12, stk. 2:

»I de måneder, hvori der forekommer helligdage udenfor søndage, forhøjes antallet af fridage tilsvarende for de tjenestemænd, der ikke i forvejen har fri på disse dage«.

DLF's aftale:

I blad nr. 6, side 13, øverst til højre, står der:

»ligesom der er taget hensyn til, at fridage for søgnehelligdage er leveret ved foranstående fridagstilbeding.

DLF har altså »solgt« de »skæve« helligdage for ingenting?

Denne urimelighed bevirker, at en lkf. må yde DSB ca. 70 timer eller næsten 2 ugers ekstra arbejde mere end andre tjenestemænd ved DSB.

Mon ikke DLF, samt DSB har overskredet deres kompetence, når de indgår sådanne aftaler?

Vi må derfor på det kraftigste anmode DLF om omgående at sørge for at alle lokomotivmænd, i lighed med andre ansatte, får ret til de »skæve« helligdage. Dagene skal gives som feriedage, der kan søges når vi får brug for en enkelt dag.

Det skal lige bemærkes, at det K.B.K. var inde på, at fri hver 6. dag og 60 fridage var betaling for de »skæve« dage, ikke længere kan godtages. Alle mennesker har fri hver 6. dag, når vi så må på arbejde den 7. dag, holder andre ansatte

endnu en dag fri før de skal på arbejde, så det er vist et »blålys«.

60 fridage pr. år ser smukt ud, men realiteten er jo, at vi har 34 fridage mindre end andre, nok et »blålys«.

Under samtalen med K.B.K. lød truende toner om, at DSB kunne anvende 8 timers bestemmelsen strengt (blad nr. 10, 1974, side 4, punkt 6), hvis vi stillede for store krav.

Vi stiller overhovedet ingen krav, for vi har nemlig de generelle regler i hovedaftalen (nr. 10) fået nogle glimrende arbejds- og fritidsregler, som DLF skulle have holdt fast på. Når DSB så evt. ønskede ændringer i reglerne for lokopersonalet, var det os, DLF, der sad med trumferne. DSB ville selv være nødt til at gøre udspillet. Havde DLF så spillet sine »kort« rigtigt havde der været mange stik til os, og dermed flere goder.

Derfor kunne vi også have set med sindsro på disse trusler.

I øvrigt kan vi læse i paragraf 28, at bestemmelserne om 8 timer mellem tjenesterne, skal anvendes med omtanke ud fra sikkerhedsmæssige eller lign. (menneskelige) grunde.

Punkt 3:

Paragraf 11, stk. 1, omhandler forhold vedrørende tjenestens opstilling. I denne foreslår DLF, at når der falder mere end 2 timer i tiden 22–6 må tjenesten ikke overskride 8 timer. Det skal DSB straks have ændret til 2 timer i tiden 23.30–7.

Vi ved alle, at det netop er i tiden 22–2, at de tunge ender i turene ligeså, så også her har vi gjort en dårlig handel.

Punkt 4:

Ansatte med fri hver lørdag og søndag har ret til 20 feriedage, og K.B.K. sagde, at de 20 dage gælder for alle!

Alligevel synes vi, at det er hårdt når vi skal aflevere 2 feriedage for kun 18 lørdag-søndage pr. år. At DLF så vender sagen på hovedet, så det skal se ud som om vi har fået 2 feriedage foræret af DSB, viser egentlig hvorledes medlemmerne og foreningens ledelse ser den samme ting helt forskelligt.

At der i nr. 6 så står, at vi skal aflevere yderligere 2 dage, hvis vi får halvdelen (26) af lørdag-søndagene fri, gør kun DLF's forhandlingsresultat endnu dårligere.

Resultatet af de nye arbejdstidsregler for lokomotivmændene bedømmes bedst ved at se, at det stort set ikke har kostet DSB noget at aftale nye arbejdstidsregler med DLF; »omkostningerne« er indtjent ved at stramme turene og ved at DSB er gået på akkord med sikkerheden ved at nedskære tiltrædelses- og henstillingstiderne.

Som konklusion af vore sammenligninger imellem de to sæt regler, hovedaftalen og DLF's aftale, må vi konstatere at DLF har tabt de fleste goder på gulvet i sine forhandlinger med DSB, og det havde ikke været nødvendigt; vi må nemlig ikke overse hovedaftalens indledning, hvor det udtrykkeligt siges, at det er hensigten med de nye regler, at ligestille tjenestemændene med andre lønmodtagere.

I punkt 1 nævnes det, at merudgiften ved arbejdstidsnedsættelsen skal begrænses mest muligt. Det må, når det oversættes til dansk, sige at finansministeren regner med at det koster noget at give os disse goder, og dermed ligestiller os med andre lønmodtagere, og at han samtidig mener at samfundet har råd til at ofre hvad det koster.

På den baggrund er det uforståeligt, at DLF har ladet sig spise af med de magre resultater vi har opnået.

Side 13 i blad nr. 6 står der, at aftalen tages op til revision efter et års forløb, så må vi håbe, at hovedbestyrelsen er kommet så meget til erkendelse, at I indser, at det er noget skidt I har lavet i første omgang, og at I vil bruge tiden til at få lavet et nyt og meget bedre oplæg til de kommende forhandlinger.

Lyt til de aktive lokomotivmænd, det er trods alt os der har skoene på, og som ved hvor de trykker. Selvom vi ikke altid anvender de pæneste vendinger, så kæmper vi dog alle sammen for at DLF må stå frem som en forening, der sammenlignet med andre altid forstår at varetage sine medlemmers interesser på bedste måde.

Venlig hilsen

I. H. Deleuran,
ddt, Gb.

Til foranstående bemærkes:

Det har altid været lokomotivmændenes opfattelse, at deres specielle arbejde berettigede til en kortere arbejdstid end den almindeligt gældende for normal arbejdstid. Skifteholdsarbejde og arbejde på forskudt tid har da også været anerkendt gennem flere år som berettiget til nedsættelse af den ugentlige arbejdstid, og der har således efter specielle regler kunnet opspares et antal fridage el. UA-dage, som de populært kaldes. Disse dage er tid efter anden indarbejdet i kørselsfordelingerne, hvorfor valgmuligheden for disses benyttelse blev indskrænket for den største del af lokomotivmændene. Der har altid været en margin fra den gældende normaltids og til den virkelige gennemsnitstid i kørselsfordelingerne, men med de gennemførte arbejdstidsnedsættelser fra 48

timer til 40 timer om ugen er der sket en indsnævring af denne margin. Filosofien bag hovedbestyrelsens forslag om en 38 timers arbejdsuge modregnet med UA-tiden var derfor at sænke tærsklen for denne margin, så det højst ansatte ugentlige timetal i gennemsnit kommer til at ligge på 36 timer. Dette hensyn vejede tungt også set i sammenhæng med den omstændighed, at en del af styrken havde mulighed for at søge UA-dage til forskellige personlige gøremål.

Den dagsnorm, som arbejdstidsaftalen indeholder, er beregnet sådan:

18 lange fridage + 43 korte giver 79 arbejdsfri dage. Trækkes disse fra årets 365 dage, er der tilbage 286 dage.

Regnestykket er derefter:

$$\frac{38}{7} \times 365 = 1981.47 \text{ timer}$$

$$\frac{1981.47}{286} = 6.93 \text{ timer}$$

En indgået aftale er udtryk for det højst opnåelige ved forhandlingen. Er der enkeltheder i aftalen, som senere viser sig urimelige, er der naturligvis inden aftalens udløb mulighed for at tage disse enkeltheder op til revision.



Forsvars- og justitsminister Orla Møller om det storpolitiske forlig og dets konsekvenser

Vi begynder interviewet med at spørge justits- og forsvarsministeren:

Forliget blev et S-V-forlig – hen over midten – som i Staunings dage. Men det er vel også en praktisk linie, der passer ind i Socialdemokratiet af 1975?

Ja, det var et forlig hen over midten; og det passer så ganske afgjort også til Socialdemokratiets linie af i dag. Men jeg vil gerne først sige: Det er ikke korrekt at sige, at det var et S-V-forlig. For øjeblikket foregår jo debatten om, hvad det er for noget, der lå i det. Men efter min opfattelse er det korrekte at sige, at det var et forlig, der rummede de fem forligspartier – på lige fod. Det strækker sig derfor til noget videre end det gammeldags kendte tema om samarbejde mellem arbejder og landbruger.

Nye perspektiver

Forliget var meget bredt?

Netop, og derfor har det perspektiver i sig til en ny politisk form for samarbejde i folketinget.

Hvordan vurderer du Anker Jørgensens indsats?

Det slæb, han udførte, er noget af det væsentligste, der er lavet i nyere politisk historie her i landet.

Hartlings vurdering

Poul Hartling hævder, at forliget først og sidst er et S-V-forlig?

Det kan være, at det er Hartlings opfattelse. Men min opfattelse er, at Socialdemokratiet og de små partier faktisk var nået frem til en løsning, og der kunne måske endda være skabt et flertal uden om Venstre. Dermed er der også sagt noget meget tydeligt, at vi ønskede at få Venstre med i et bredt forlig.

Blev forhandlingerne med Venstre orienteret videre til de tre andre partier?

Ja, således at Socialdemokratiet til enhver tid vidste, hvor langt man kunne gå videre i forhandlingerne med Venstre.

Hartlings påstand må altså afvises?

Det er muligt, at Hartling har den nævnte opfattelse af situationen. Men der lå jo et materiale fra regeringens side, som først var blevet drøftet med Venstre og senere eller samtidig med de tre små partier. Og man skal måske også i den forbindelse gøre opmærksom på, at den lille ting, der ændrede billedet hos Venstre i sin tid, var udtryk for, at V og S var nået meget nær hinanden i de første forhandlinger. Så derfor var der nok ikke så langt et spring, når det kom til stykket.

En S-V-regering i vente?

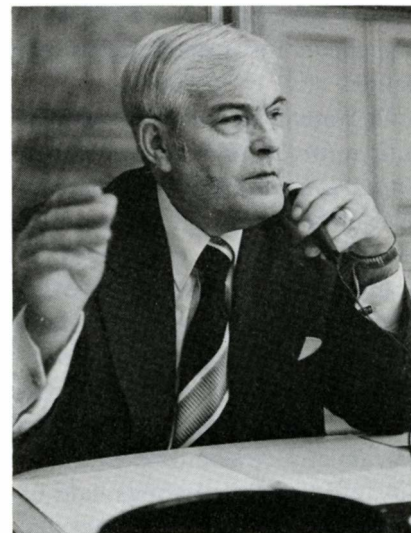
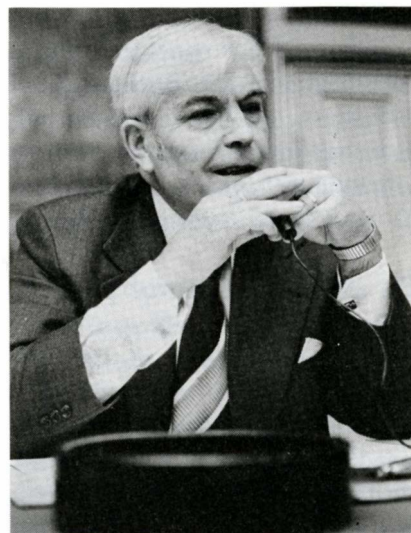
Kan vi vente en koalitionsregering: S-V?

Jeg tror ikke rigtig på det! Og det hænger sammen med den tykke streg, jeg har sat under de tre mindre partiers betydning i forligsforhandlingerne. Hvis der skulle laves en samlingsregering, ville det være mere rimeligt, at den blev dannet på baggrund af samtlige forligspartier. Og dermed har man jo med det samme sagt, at det er overordentlig vanskeligt at få noget sådant gjort.

Langtidserklæringerne

Forligets langtidserklæringer er blevet vel modtaget af erhvervsliv og LO?

Der er jo i hvert fald i langtidserklæringerne noget, der er meget værdifuldt: Det er forståelsen af, at et budget ikke uden videre kan blive ved med at eksplodere. Det vil sige, at Socialdemokratiet her har givet udtryk for en opfattelse af, at der skal være en meget streng kontrol med, hvad udgifterne på statsbudgettet bruges til.



Det langsigtede perspektiv berører også omkostningerne?

Ja, det er den anden side af sagen, og den er lige så væsentlig. Der er givet et tilsagn i det langsigtede forlig om, at vore omkostninger skal holdes nede på et sådant niveau, at der er en konkurrenceevne.

Men der er ikke i forliget sagt noget om, under hvilken form dette skal ske?

Nej, det er rigtigt! Og det bliver jo nok det politiske sprængstof, der ligger (til de næste forhandlinger).

Kan man sige, at Venstre i særlig grad har fået sine »langtidsønsker« opfyldt?

Sådan vil Venstre nok gerne have det udlagt; men jeg vil gerne sige, at både stats-, økonomi- og finansministrene allerede forud for alle disse forhandlinger gjorde opmærksom på nøjagtig de samme problemer.

De små socialistiske partier

De små socialistiske partier har stærkt kritiseret, at S tog Venstre med i forliget?

Det er efter min opfattelse en ejendommelig form at lave politik på! For det, som det drejer sig om, er at finde ud af, ikke hvad man har af fortidige billeder af en eller anden politisk bevægelse, men hvad der er muligheder for at skabe af fornuftig politik.

De samme partier er meget ængstelige for, at der i langtidserklæringerne er tale om indgreb i den frie forhandlingsret på arbejdsmarkedet?

Jeg hørte disse meget skarpe ord, der fra flere af disse partiers side blev brugt; men jeg mener, at ordene er grebet uf af den blå luft. Der er ikke den fjerneste realitet bag disse påstande. Der står ikke en antydning af, at der skal gribes ind i arbejdsmarkedets forhandlinger.

Arbejdsmarkedet og forliget

Hvori ser du betydningen af hensigtserklæringen for arbejdsmarkedet?

Dens betydning ligger tre steder: For det første ved ikke at have sagt, at man vil tvinge arbejdsmarkedets forhandlere til en bestemt løsning; for det andet ved, at den siger noget om, hvad det er for økonomiske forhold, der skal tages i betragtning – for det tredje ved, at regeringen har erklæret sig indforstået med i en sådan situation at være med til at standse omkostningsøgningen. Men dermed er der jo ikke sagt noget om, at der ikke kan føres reelle forhandlinger mellem arbejdsmarkedets parter.

Dyrtidsreguleringen

Dyrtidsreguleringen indgår også som et vigtigt led i forliget?

Det er væsentligt i den forbindelse at gøre opmærksom på, at der kun vil udløses to dyrtidsportioner i 1976. Hvis der bliver oplæg til noget mere, er der jo flere metoder at gribe ind på. Det ligger allerede indbygget i de kortfristede foranstaltninger: At hvis udviklingen begynder at løbe løbsk, sker der en opbremsning.

Der har været fortilfælde med indgreb i dyrtidsreguleringen?

Ja, der har været tale om den såkaldte omkostningsdæmpende ydelse til erhvervslivet. Om noget sådant igen eventuelt kunne komme på tale – eller noget helt tredje – skal man på nuværende tidspunkt være forsigtig med at gætte om.

Istandsættelsesloven – Momsen

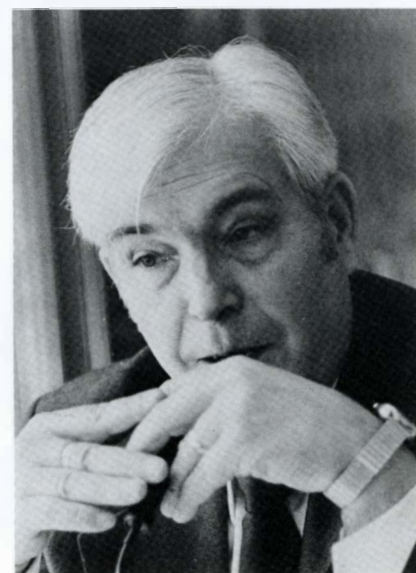
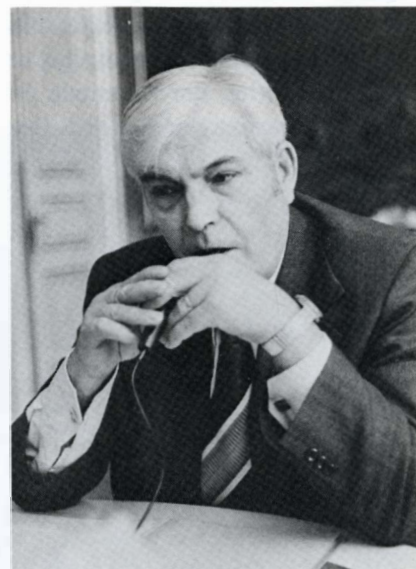
Istandsættelsesloven er jo allerede en stor succes? Kan den fortsætte (forlænges)?

Nu kommer der jo yderligere penge til netop den side. De første

300 mill. kr. er brugt – og nu kommer der 200 mill. kr. til. – Hvad der så kan ske efter et tidsforløb, er der ikke taget nogen beslutning om i øjeblikket. Der er partierne frie til at starte en ny forhandling.

I byggesektoren er man noget usikker med hensyn til momsens indvirkning?

For specielt byggesektoren tror



vi, at vi er nogenlunde i stand til at holde styr på det. Men vi tror, at den vil have meget stor virkning. Viser det sig, at der bliver tale om et boom (hvad vi ikke tror), har vi mulighed for at regulere, inden for de rammer, vi har. Man må jo også erindre, at momsnedsettelsen kun har en varighed af fem måneder.

Den bundne opsparring

Hvordan vurderer Socialdemokratiet den bundne opsparrings frigivelse?

Vi mener, at den vil virke positivt ind på forbruget. Men vi er på den anden side klar over, at for alle de penges vedkommende, der bare flyttes fra det ene obligationsdepot til et andet, sker der næppe store ting.

Underbudgettering

Den store underbudgettering skal jo en dag finansieres. Hvilke tanker gør man sig herom?

Der er ikke taget bestemmelse om, under hvilken form det skal ske. Men der er antydning én ting i forliget, som det er vigtigt at fremhæve, nemlig at der over de næste tre budgetår skal spares 4,5 mia. kr. Det svarer nogenlunde til udpumpningen, der finder sted. – I øvrigt sker der jo det, at ved at der kommer flere folk i arbejde, påvirkes indtægterne og dermed også kasseunderskuddets størrelse.

Nationalbankdirektøren har antydning, at der kan blive tale om et nyt stort statslån?

Der er der ikke taget bestemmelse om i regeringen; og det har heller ikke været til overvejelse endnu.

Besparelser fremover

Hvor bliver det muligt på budgettet at spare 4,5 mia. kr.?

Man kan spare dette beløb! Men det er klart, at der er en grænse,

hvor langt man kan gå i besparelserne, hvis man vil føre en forsvarlig samfundspolitik.

Fremskridtspartiet er holdt uden for forliget?

Jeg synes, at statsministeren handlede korrekt, når han sagde: Vi har et parti liggende helt til højre, og partier liggende helt til venstre; det vil være spild af tid at få lavet løsninger sammen med dem.

II. Justitsministeriets bestræbelser

Problemet om hastighedsbegrænsning er stadig oppe i debatten?

Vi skal have en drøftelse af det i Folketingets Retsudvalg. Der er i den sidste tid kommet meget pres på, for at få løftet hastigheden på motorvejene fra 110 til 130 km. Det vil jeg tage lidt køligt på; jeg anser hastighederne på 90 km og 110 km for at være særdeles fortrinlige. Men lad os nu se på drøftelserne i Retsudvalget.

Spirituskørsel

Vil du sige lidt om frihedsstraf og spirituskørsel?

Det er jeg ængstelig for at sige noget om; for i Retsudvalget havde vi en foreløbig drøftelse under den sidste behandling af Færdselsloven. Der er to diametralt modsatte standpunkter i den sag. Nogle vil have straffen skærpet – andre vil have fængslinger væk med overgang til bøder. Det er muligt, at vi i Udvalget vil finde frem til, at der er nogle af spritforbrydelserne, der rettest kan klares med bøder. Men det må stadig være sådan, at når der er alvor på færde i den sag, så falder hammeren.

A. C. Normann-sagen

Justitsministeren kan ikke tage initiativ i Normann-sagen?

Overhovedet ikke. Og jeg ønsker i hvert fald ikke at gøre det af den grund, at det er Folketinget, der har dømt Normann som uværdigt medlem af tinget. Og det er derfor Folketingets sag. Og ingen andres!

Er der ikke regler for, hvordan Folketinget bør og skal handle i en sådan sag?

Der er i denne sag noget, jeg kan være enig med Ninn-Hansen om, og det er, at i Folketinget fik man klaret reglerne om, hvordan der skulle forholdes i en sådan sag. Det ville jeg være positivt indstillet overfor. Men det er altså Folketingets sag!

Kan sagen i det hele taget tages op igen i tinget?

Nej, den kan ikke tages op – efter min personlige opfattelse er der intet mere at gøre. Folketinget er efter min opfattelse ude af stand til at gøre den dom om.

Soldaterløn

Spørgsmålet om soldaterløn er ved at finde sin løsning?

Beslutningen er allerede truffet af den nuværende regering, hvorefter der pr. 1/4 1976 og 1/4 1977 sker forhøjelser, der betyder, at man når op på det, der er blevet kaldt en reel soldaterløn.

Idéprogrammet

Til slut spørger vi Orla Møller, om han vil udtale sig lidt om det nye socialdemokratiske idéprogram.

Jeg synes, siger ministeren, at det er en vældig god modernisering af programmet, der er sket. Den er mere up-to-date end vore partiprogrammer nogen sinde før har været. Man kunne måske derfor rette den indvending imod det, at det er for svagt. Det synes jeg personligt ikke, fordi det understreger ideerne og giver mulighed for at realisere inden for den idéramme, der er lagt.

PERSONALIA

Forfremmelse til lokomotivfører (19. lrm.) pr. 1-5-1975

Lokomotivfører (17. lrm.) P. E. Hinsby, ddt Gb i ddt Gb

Forfremmelse til lokomotivfører (17. lrm.) pr. 1-7-1975

Lokomotivførerne (13. lrm.):
C. H. Christensen, ddt Str i ddt Str
A. Leth, ddt Es i ddt Es
J. C. K. Nielsen, ddt Str i ddt Str

Forfremmelse til lokomotivfører (17. lrm.) pr. 1-7-1975

Elektrofører (13. lrm.) L. B. Sørensen, Kh i ddt Gb

Forfremmelse til lokomotivfører (17. lrm.) pr. 1-8-1975

Elektrofører (15. lrm.) A. B. Jensen, ddt Kh i ddt Gb

Forfremmelse til lokomotivfører (15. lrm.) pr. 1-4-1975

Lokomotivførerne (13. lrm.):
J. P. Boyesen, ddt Hgl i ddt Hgl
S. A. Hansen (Ellerød), ddt Ge i ddt Ge
H. V. Ibsen, ddt Ge i ddt Ge
T. V. Nellemose, ddt Gb i ddt Gb
K. V. Thestrup, ddt Fa i ddt Fa
P. E. Eskesen, ddt Ab i ddt Ab
H. Petersen, ddt Fa i ddt Fa
E. O. S. Pedersen, ddt Ng i ddt Ng

Elektroførerne (13. lrm.):

C. A. H. Møller, ddt Kh i ddt Kh
H. H. Johansen, ddt Kh i ddt Kh
S. E. V. Mikkelsen, ddt Kh i ddt Kh

Forfremmelse til lokomotivfører (15. lrm.) pr. 1-5-1975

Lokomotivfører (13. lrm.) J. H. M. Hansen, ddt Ge i ddt Ge

Forfremmelse til lokomotivfører (15. lrm.) pr. 1-6-1975

Lokomotivførerne (13. lrm.):
K. E. Lund-Jensen, ddt Ro i ddt Ro
A. Pedersen, (Bank), ddt Rd i ddt Rd

Forfremmelse til lokomotivfører (15. lrm.) pr. 1-7-1975

Lokomotivfører (13. lrm.) C. C. F. Rasmussen, ddt Ro i ddt Ro

Elektrofører (13. lrm.) P. T. Christensen, ddt Kh i ddt Kh

Forfremmelse til elektrofører (15. lrm.) pr. 1-8-1975

Elektrofører (13. lrm.) A. E. Hansen, ddt Kh i ddt Kh

Forfremmelse til lokomotivfører (K S-tog) (16. lrm.) pr. 1-4-1975

Lokomotivførerne (14. lrm.):
K. E. Kristensen, ddt Kh i ddt Kh
H. W. Andersen, ddt Kh i ddt Kh
H. Olsen, ddt Kh i ddt Kh

Lokomotivførerne (13. lrm.):

N. B. Kristensen, ddt Kh i ddt Kh
V. H. Andersen, ddt Kh i ddt Kh
M. K. Rasmussen, ddt Kh i ddt Kh
J. L. Bækdahl, ddt Kh i ddt Kh
F. V. Hansen, ddt Kh i ddt Kh
E. E. Frederiksen, ddt Kh i ddt Kh

Elektroførerne (13. lrm.):

T. U. Skjald, ddt Kh i ddt Kh
B. F. Christoffersen, ddt Kh i ddt Kh
B. Rasmussen, ddt Kh i ddt Kh
A. Nielsen, ddt Kh i ddt Kh
P. Davidsen, ddt Kh i ddt Kh
E. F. Petersen, ddt Kh i ddt Kh
J. E. Jensen, ddt Kh i ddt Kh
V. Egaa Andersen, ddt Kh i ddt Kh

Forflyttet pr. 1-7-1975

Lokomotivfører (13. lrm.) E. R. Semler, ddt Gb i ddt Hg, efter ansøgning

Forflyttet efter ansøgning

pr. 1-8-1975

Lokomotivfører (17. lrm.) K. Jelsbak, ddt Gb i ddt Ar

Overgået til anden stilling

Elektrofører (10. lrm.) S. A. Christiansen, ddt Kh, er pr. 1-6-1975 overgået til stillingen som portør (3. lrm.) i Gb efter ansøgning.

Pr. 1-6-1975 er følgende lokomotivførere (13. lrm.) ddt Hgl overgået til stillingen som lkf (L-MA) (13. lrm.) i ddt Hgl efter ansøgning:

Lokomotivfører S. O. Sten
Lokomotivfører P. E. Laursen
Lokomotivfører B. K. Larsen

Overgået til anden stilling

Lokomotivfører (17. lrm.) B. K. Tagesen, ddt Ar, er pr. 1-5-1975 overgået til stillingen som lkf. (L-MA) (17. lrm.) i Ar efter ansøgning.

Lokomotivfører (18. lrm.) A. F. Jeppesen, ddt Gb, er pr. 1-7-1975 overgået til stillingen som kontorassistent (3. lrm.) i ddo Kh.

Genansættelse

Forhenværende lokomotivassistent (10. lrm.) H. E. M. Madsen, ddt Hg, er pr. 1-6-1975 genansat som lkas. (10. lrm.) ddt Kø.

Afsked pr. 31-7-1975 efter ansøgning

Lokomotivfører (K) (19. lrm.) H. K. Schrøder, ddt Ar.

Afsked pr. 31-8-1975

Lokomotivfører (15. lrm.) E. E. Jensen, ddt Vg, gr. svagelighed.

Afsked pr. 31-8-1975 efter ansøgning

Lokomotivfører (18. lrm.) N. P. Jensen, ddt Es, gr. svagelighed.

Afsked p.g.a. svagelighed pr. 31-8-1975

Lokomotivførerne (13. lrm.):
M. T. Hansen, Ro
K. Rasmussen (Bjerregaard), Hgl
Lokomotivfører (15. lrm.) L. K. K. H. Petersen, Ar
Lokomotivfører (17. lrm.) J. Christensen, Fa

Afsked efter ansøgning pr. 30-9-1975

Lokomotivfører (18. lrm.) R. V. Dorner, Es

Afsked p.g.a. svagelighed pr. 30-9-1975

Lokomotivfører (18. lrm.) H. D. Frederiksen, Ar

Nu igen lanternetur!

Lanternen tager på Elmelykrotur!
D. 8/11 mødes vi på Gl. Grønttorv kl. 17.00.
For en pris af kr. 65,- får vi serveret den berømte kroanretning. Bustur og musik incl.
Der er dans til kl. 2.00, så vi skal ikke forvente at være hjemme før kl. 3.00.

Indtegningslister til sidste dag d. 3/11 på depoterne eller Per Brygger, tlf. (03) 38 31 69.