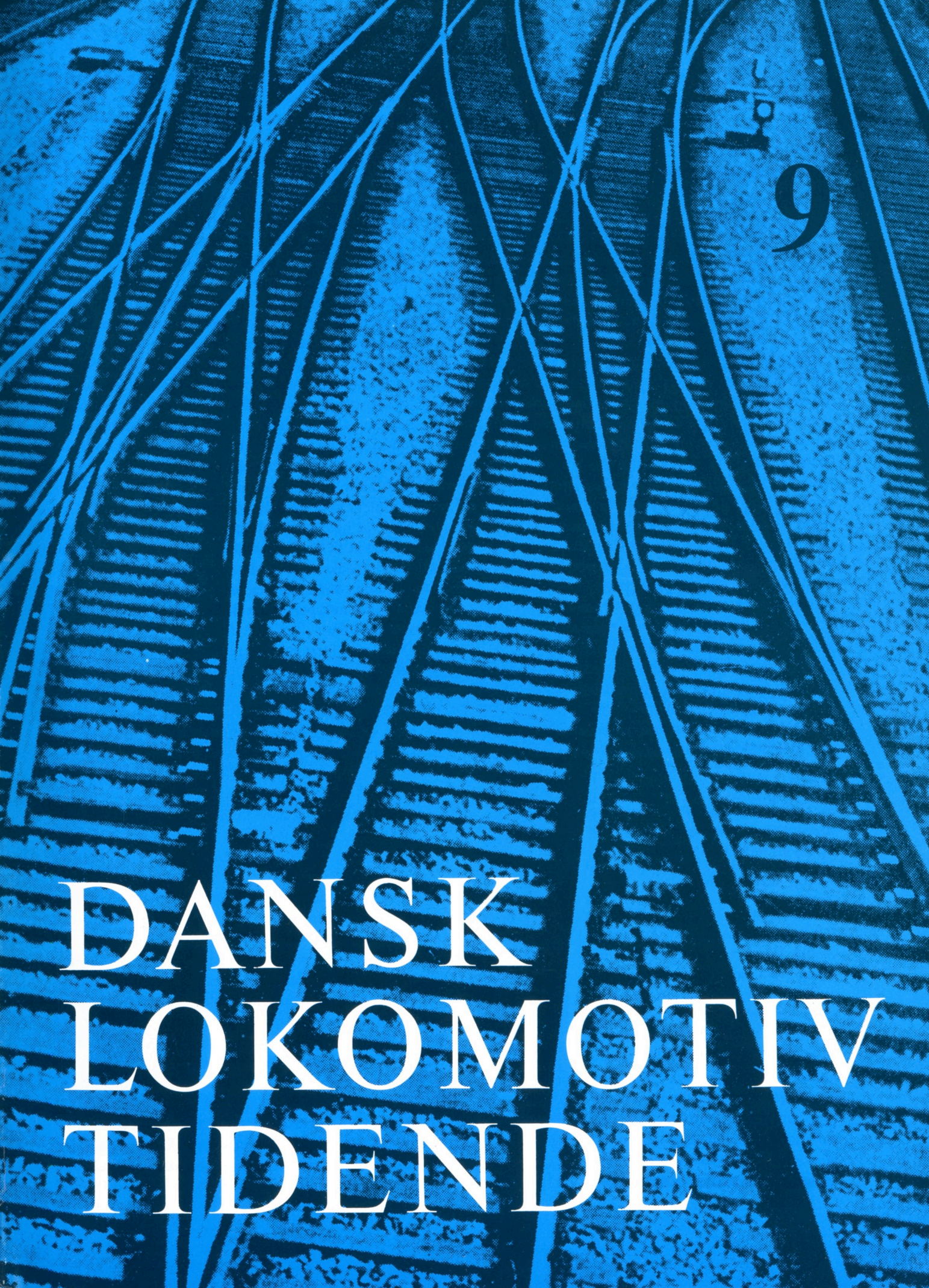




9

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. OKTOBER 1980 - 80. ÅRGANG

9

Indhold:

Arbejds miljølov	2
DSB er næsten uløseligt forbundet med områdedrift	3
Storebæltsforbindelsen - stadig som færgestrækning	9
Dyrtnsregulering og taktregulering m.v. pr. 1.10.1980	11
Mod farlige kurver	12
De nye Storebælts-færger	14
Det skal kunne betale sig at spare op - det vil også være til gavn for samfundet	16
Se efter hvad det koster at låne penge	18
Personalia	19

Redaktører:

K. B. Knudsen
(ansvarshavende)
G. A. Rasmussen

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon (01) 62 72 69.
Kontortid 9-16.
Lørdag lukket.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Arbejds miljølov

Siden arbejds miljølovens ikrafttræden i 1977 har dens bestemmelser om daglig hviletid og ugentlig fridøgn været ude på problematikens overdrev. Lovens vise fædre har utvivlsomt haft de mest op-højede tanker om gennem denne lov at fastlægge nogle beskyttelsesregler for nationens arbejdstage-re.

Imidlertid kom der straks grus i maskineriet, fordi der i realiteten fandtes en række bestemmelser i aftalte arbejdstidsregler, som faktisk ville blive for-ringede, medmindre der kunne gives dispensation fra arbejds miljølovens bestemmelser. Det førte til forhandlinger mellem styrelser m.v. og organisa-tionerne med henblik på i fællesskab at finde frem til de områder, der ønskedes dispenseret i. For vort vedkommende var der umiddelbart interesse for opretholdelse af gældende praksis for hviletids-bestemmelserne, idet vi havde indgået en aftale med DSB om, at opholdet ude mellem to hoved-tjenester på fremmed sted kunne nedsættes fra 11 til 8 timer, mod at der til gengæld altid var mindst 11 timers hvileperiode på hjemstedet. Sigtet her-med var helt enkelt at beskære hvileperioderne ude og at få så megen tid hjemme som muligt. For DSB's vedkommende lå interessen for dispensa-tion i den kendsgerning, at der ikke var tilstrække-ligt lokomotivpersonale til at opfylde lovens be-stemmelser.

Der skulle først rekrutteres og uddannes flere lo-komotivmænd. Dispensationen søgtes og blev gi-vet. Siden da har et såkaldt regeludvalg arbejdet med udformning af en hovedbekendtgørelse, der bl.a. skulle give mulighed for en nuancering af be-stemmelserne i praksis. Der har været meget svæ-re fødselsvanskeligheder, og gang på gang har man forlænget dispensationsfristerne.

Sagen er sluttelig behandlet af arbejdsministeren, og fra ministeriet foreligger nu en bekendtgørelse, som konkretiserer forholdene omkring hviletid og fridøgn.

I CO I området får bekendtgørelsen imidlertid ikke øjeblikkelig virkning. Der skal først forhandles om en tilpasning af den generelle arbejdstidsaftale. Derefter kan der optages forhandlinger med DSB om de forhold, det findes nødvendigt at træffe æn-dring i, d.v.s. afvigelse fra hovedreglerne. Ar-bejdsministeriets bekendtgørelse har gyldighed fra 1. oktober 1980, dog bortset fra §§ 1-4 som træder i kraft fra 1. april 1981. De gældende aftaler under finansministeriets område ønskes for nogles ved-kommende opretholdt, og der skal derfor aftales herom. Det forudsætter tid til forhandlinger, hvorfor der af arbejdsministeren til arbejdsmarke-dets parter er givet tilsagn om en forlængelse af dis-pensationerne til 1. juli 1981.

DSB er næsten uløseligt forbundet med områdedrift

Generaldirektør Povl Hjelt fortæller i et jubilæums-interview om en række aktuelle emner, bl.a. de stadige organisationsændringer, årsagerne til den store personaleomsætning, udviklingen inden for godssektoren og værdien af tjenestemænd.

3

– Det er næsten imod menneskets natur at acceptere forandringer. I hvert fald føler mange, at noget der forandres, har en uheldig side i sig. Jeg ser det som en af mine store opgaver at få DSBs medarbejdere til at indse, forandringer er nødvendige, hvis vi ikke skal sakke agterud i et samfund, der til stadighed ændrer sig.

Udtalelsen er generaldirektør Povl Hjelts, og den faldt under et interview, som DLT sammen med de to andre organisationsblade Jernbane Tidende og Vor Stand havde med generaldirektøren i forbindelse med hans dobbelte jubilæ-

um 1. september: 40 år i DSB og heraf 10 år i generaldirektørstolen.

Interviewet drejede sig først og fremmest om de 10 år som generaldirektør – en gennemgang af Povl Hjelts karriere var der mange andre medier, der tog sig af omkring jubilæumsdagen.

Vi spurgte Povl Hjelt, hvilke forventninger han havde med sig, da han tiltrådte som generaldirektør og fik dette svar:

– Jeg er ikke så indbildsk, at jeg kom med bestemte forventninger, men derimod med en række ønsker og forhåbninger. Det er jo først, når

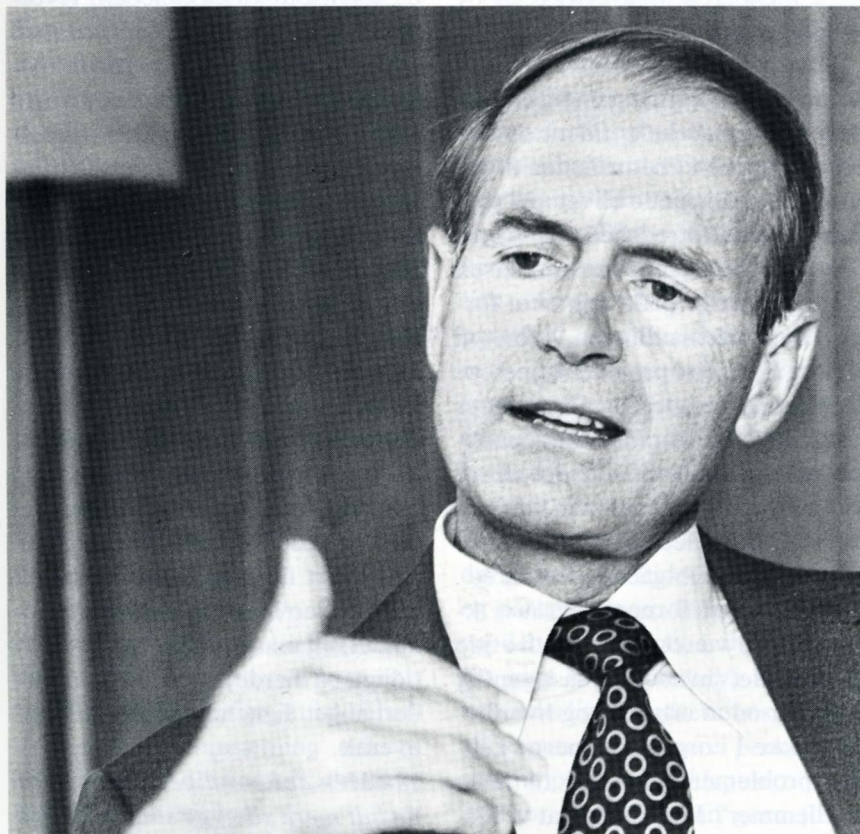
man sidder i stolen, man har mulighed for at gøre sig helt klart, hvor de væsentligste problemer ligger og hvilke muligheder, der realistisk er for at gøre noget ved problemerne.

Jeg startede med at rejse land og rige rundt, for at præsentere mig selv og få en fornemmelse af de problemer, der var i virksomheden. DSB er jo en meget vidtstrakt virksomhed, både i geografisk omfang og i problemstillinger. Disse rundture fortsatte jeg med, bl.a. i 1974, hvor opgaven var at »sælge« K 74 til de mange tusinde medarbejdere, der skulle være med til at gennemføre den.

Hverken dengang eller i dag kommer man nogen vegne med håndkantslag. Det gælder derimod om at vinde forståelse og accept gennem kommunikation – det var en af de vigtigste holdninger, jeg havde med mig i 1970.

– Nu siger du, at forandringer er nødvendige. Man kan vel sige, at før du kom til, var organisationen næsten statisk, og efter at du er kommet til er ændringerne næsten blevet statiske?

– Det er rigtigt, at det er blevet noget normalt at ændre, hvor det tidligere faktisk var noget uhørt. Men jeg må minde om, at organisationerne selv var begyndt at blive bekymrede over, at denne virksomhed kunne forblive uændret i sin struktur årti efter årti, mens samfundet omkring virksomheden løbende ændrede sig. Jeg synes egentlig, der var en frugtbar grobund for forandringer netop hos personalets egne organisationer, og uden den tror jeg ikke, det var lyk-



Povl Hjelt: De der kender mig ved, at det ikke er min holdgade at sælge ud af virksomheden, heller ikke på godsområdet.

kedes. Det var f.eks. ikke lykkedes ved den enorme forandring, som områdedriften repræsenterede. I var med i selve arbejdet, men havde så sandelig også forståelse for det hensigtsmæssige i det område.

– *Men spørgsmålet er, om tingene alligevel går for hurtigt. Der er masser af situationer, hvor man synes, noget kunne være blevet virkelig godt, men det når ikke at blive ført ud i livet, før nye ting kommer til. Det kan godt være frustrerende, så går det ikke nogle gange for stærkt?*

– Jeg forstår godt det synspunkt, men jeg vil nok sige, at på de områder, hvor skiftene har været hyppigere, har det haft en reel baggrund. Vi sidder jo ikke og laver om på ting bare for at lave om. Der skal være et behov af en eller anden art, og i den forbindelse sidder jeg måske nok med bredere informationer og indtryk, end den enkelte medarbejder kan have. Og jeg kan også tit have flere ting at skulle tage hensyn til.

Tag et eksempel som godsområdet, hvor udviklingen ikke har været så gunstig som den skulle være. Det må give mig bekymringer, ikke mindst fordi vi på godsområdet har et politisk krav om omkostningsdækning. Når jeg fornemmer, at der ikke er tilstrækkelig sandsynlighed for, at vi er på vej mod dette, må vi begynde at justere for at leve op til ansvaret.

Eller tag et område som rejsebureauerne, hvor der i de seneste år er sket nogle ting, der må give anledning til overvejelser. Der er kommet en ny lovgivning, således at man inden for det enkelte amt får et ansvar for den kollektive trafik. Amterne skal lægge planer, lave selskaber eller hvad de nu vil, og det er faktisk ved fuldstændig at fjerne det forretningsmæssige, det handelsbetonede i at sælge billet-

ter. Samtidig sker der det, at rejsebureauer fra at være en opgave, hvor det i vid udstrækning var kataloger man solgte fra, er blevet til en meget kompliceret og stærkt konkurrencebetonet branche – og de to ting harmonerer meget dårligt.

Derfor siger jeg, at tiden er ved at løbe fra os. Vi må gøre noget, for vi ønsker da at redde vore rejsebureauer. Gøre dem større, ikke mindre.

Ledelsen ikke god nok til at kommunikere

– *Der er grund til lige at fastholde dette med frustrationen ved at deltage i arbejdsgrupper, hvor man ikke har mulighed for at følge med i, hvad det hele egentlig bruges til. Man kan få en fornemmelse af, at det er nytteløst, og det kan vel ikke være meningen med deltagelsen i arbejdsgrupper?*

– Jeg vil slet ikke påstå, at vores kommunikation fuldstændig er lykkedes. Vi må hele tiden stræbe efter at gøre det bedre, uden at jeg tror, det nogensinde bliver 100 procent til alles tilfredshed.

Jeg har flere gange fornemmelsen af, at vi ikke er gode nok til at forklare problemstillingen, før vi starter f.eks. en projektgruppe op. Der kan jeg svigte lidt, fordi det er så vældig en kommunikationsopgave. Ikke alle kan have det sæt af viden og indtryk, som man kan sidde med i en ledelse, medmindre man får det dybtgående forklaret.

Jeg har også fornemmet, at vi ikke altid har været gode nok til i tide at fortælle, hvad der så egentlig kommer ud af arbejdet og hvorfor. Mon ikke I i organisationerne kender problemet i forhold til jeres medlemmer? Jeg vil sige, at vi i ledelsen kan blive bedre til at løse disse kommunikationsopgaver, og

at vi bestemt er interesseret i at gøre det.

Områdedriften er kommet for at blive

– *Du var kort inde på områdedriften, der fra ledelsens side blev lanceret som en decentralisering. Tror du ikke, mange medarbejdere tværtimod opfattede den som en centralisering?*

– Det var også begge dele. Nemlig en decentralisering inde fra det centrale hold og samtidig en lokal centralisering. Det har vi aldrig lagt skjul på. Jeg tor faktisk ikke, der i dag er mange, der kunne forestille sig virksomheden uden områdedrift – hvordan skulle vi ellers kunne decentralisere så meget som tilfældet har været?

Tag f.eks. vores budgetsystem, der er nervetråden i vores økonomi og styring af virksomheden. Hvordan skulle den kunne fungere med 300–400 mindre ledere rundt omkring alene på driftssiden, hvortil kommer de tekniske sider – det er næsten ikke til at forestille sig. Eller tag personalesiden, hvor vi har kunnet lægge meget ud til driftsområderne – det kunne vi ikke drømme om at gøre til små enheder. Tag salgssiden med de beføjelser, der er lagt ud. Tag vore kontakter med de kommunale myndigheder, handelsorganisationerne og så videre.

Nej, virksomheden er for mig omend ikke uløseligt forbundet med områdedrift for tid og evighed, så i hvert fald noget fundamentalt rigtigt. Ser man sig omkring i udlandet, vil man opdage, at vel var vi tidligt på færde, men nu kommer der noget lignende praktisk taget overalt.

– *Men der er alligevel mange på de lidt mere ydmyge steder, der føler, de ikke har nogen umiddelbar foresat. Og se f.eks. på sygestati-*

stikken – her kan man konstatere større sygeprocent jo større tjenestestedet er?

– Nu skal man være forsigtig med at drage for sikre konklusioner af sådanne opgørelser, selv om jeg erkender, de giver en bedre baggrund for vore diskussioner. Og jeg vil medgive, noget kunne tyde på, at det ligger som beskrevet. Spørgsmålet er så, hvad man kan gøre ved det.

Jeg kunne bl.a. godt tænke mig, at vi kom længere i retning af SU'erne. Der kan være SU'ere for mindreenheder, end vi har arbejdet med tidligere, for på den måde at give den enkelte en større mulighed for at blive hørt. Jeg tror også, det er væsentligt, at medarbejdere kommer ind i gruppearbejde/gruppeordninger, hvor ens egen arbejdssituation kan komme til drøftelse. Det er et par steder, hvor vi kan sætte ind, og er det ikke nok, må vi kigge på andre ting.

– Du går altså ind for medarbejdernes større indflydelse på egen arbejdssituation?

– Ja, det gør jeg.

– Og på samarbejdsudvikling?

– Det gør jeg helt bestemt. Det anser jeg for naturligt i den tid, vi lever i. Og da det er et naturligt ønske, må det også være naturligt for en virksomhedsledelse, og vi må finde en løsning på det i samarbejde med organisationerne.

Ønsker større indflydelse på lønforhandlingerne

– Personaleomsætningen i DSB er stor, og hvad kan der gøres ved det?

– For det første sige, at en behersket personaleomsætning nok er sundt, men at det er klart, den ikke må blive for stor.

Der er flere grunde til, at vi kan have vanskeligt ved at holde på



Generaldirektøren under samtalen med de tre fagbladsredaktører G. A. Rasmussen, Dansk Lokomotiv Tidende, S. H. Majlund, Jernbane Tidende, og H. Hjort, Vor Stand.

folk. For visse kategorier er lønnen, navnlig begyndelseslønnen, ikke konkurrencedygtig. Det kan være, man ikke har tålmodighed til at vente på, at den bliver det, for det bliver den nemlig i mange tilfælde senere.

Dernæst er det ikke alle, der har opdaget velsignelserne ved skiftende arbejdstider. Når jeg udtrykker mig på den måde, er det fordi jeg tænker tilbage på den tid, da jeg kom i virksomheden. Da var vi faktisk mange, der synes det var pragtfuld, at man sådan kunne spare 3–4 fridage op. I dag kan man jo spare endnu mere sammen, og vi syntes dengang, det var dejligt at holde fri, når andre ikke kunne gøre det.

Det tredie er netop dette med tiderne, med arbejde lørdag, søndag og på helligdage. Er man gift med en, der også har job, er det klart, det må give problemer. Vi har jo på besynderlig vis indrettet os på, at vi allesammen skal gøre præcist det samme på samme tidspunkt.

Hvor meget vi kan gøre for at løse disse problemer, ved jeg ikke. Lønnen er noget, finansministeriet

først og fremmest skal tage sig af, men vi forsøger dog at skaffe os en større indflydelse på dette område. Las os se, hvordan det går på det øvrige arbejdsmarked, men der er vel tegn i sol og måne på, at flere og flere aftaler lægges ud.

Med hensyn til de skiftende arbejdstider og lørdag-søndag er det vanskeligt for mig at se, hvordan virksomheden skulle kunne fungere i samfundet uden dem. Det er næsten umuligt.

Det er så sagen i øvrigt at gøre arbejdspladsen så attraktiv, at man fornemmer, der er et godt miljø, et godt klima og en god atmosfære. At det er en virksomhed i fremgang, at det er et sted man kan lide at være, og hvor man går hjem med fornemmelse af at have udrettet noget i dag. Det sidste tror jeg ikke mindst er væsentligt for masser af mennesker.

– Vækker det ikke bekymring, at personaleomsætningen er størst blandt de ældre. Fra 1974/75 til 78/79 er den firedoblet, og dette altså inden vi har nået at registrere efterlønsordningen?

– Jo, jeg ser for så vidt på det med

bekymring. Det er bare ikke et DSB-fænomen. Det øvrige arbejdsliv kender også til denne tendens til tidlig afgang. Hos os er det blot særligt mærkbart, fordi vi i forvejen har en høj gennemsnitsalder. Vi mister altså meget pludseligt en masse erfaring, en masse rutine, og den er vanskelig at erstatte.

På den anden side har vi en chance, hvis vi kan rekruttere rigtigt og klart. Men det hele sker altså så pludseligt, at dette at udnytte chancen bliver en enorm opgave for vores – jeg havde nær sagt stakkels – personaletjeneste. Jeg vil imidlertid gerne pointere, at rekrutteringen er en opgave for alle i virksomheden, uanset hvor vi risikerer at modtage disse medarbejdere, disse nye kolleger, og få dem til at føle sig tilpas på deres nye arbejdsplads.

Må tage afstand fra favørordninger

– *Vi har i den seneste tid oplevet, at personalegrupper i andre hel- eller halvstatslige foretagender har formået at få politikerne til midt i en overenskomstperiode »at kigge« på visse tillæg og lignende. Det er noget, der kan bringe organisationerne ved DSB i en konflikt-situation, for medlemmerne kan godt få en fornemmelse af, at nu løber det hele fra dem. Hvad er din holdning til dette?*

– Det ville bekymre mig overordentlig meget, hvis medarbejdergrupper ville forsøge gennem metoder af mindre traditionel art at skabe sig nogle særlige fordele, hvor godt jeg end kunne unde dem disse. Spørgsmålet forudsætter næsten, at der sker en uensartet behandling, og at de der har lavet et eller andet, får et eller andet ud af det. Jeg ved, at det har optaget ministre overordentlig meget at undgå at lave favørordninger for nogle i

en situation, hvor man må sige nej til andre. Jeg skal ikke kunne svare på, om det er lykkedes eller ej, men jeg vil overlade det til politikerne. Men at retfærdighed i det spørgsmål må være et mål, det siger sig selv.

– *Bør en virksomhed som DSB i højere grad end tilfældet, erkende sit samfundsmæssige tilhørsforhold, bl.a. ved i forbindelse med rationaliseringer at fortælle offentligheden, hvad disse medfører for andre dele af samfundet i form af understøttelse og lignende?*

– Jeg forstår godt synspunktet, men det er efter min mening spørgsmål, der skal holdes helt adskilt. Vi må køre virksomheden så effektivt som muligt af hensyn til den styring vi er undergivet, mens det må være andres opgave at skabe den fornødne beskæftigelse. At vi så er glade, når politikerne giver os beskæftigelsesmidler, er en anden sag, og vi slås meget for netop at skaffe sådanne midler til virksomheden.

Den fulde konsekvens af tankegangen ville vel også være, at den offentlige sektor ville svulme op til noget helt fantastisk. Jeg har iøvrigt også noteret mig, at Knud Heinsen har skrevet, at f.eks. DSB skal køres så effektivt som overhovedet muligt. Så er det op til politikerne at finde udveje for at klare beskæftigelsessituationen.

Tjenestemændene er meget værdifulde

– *I den nyformulerede personalepolitik kan man læse, at ikke-tjenestemænd skal have en fastere tilknytning til DSB, uddannelse osv. Hvorfor ikke i stedet gå helt over til tjenestemandsbegrebet, så slipper I også for bl.a. disse konflikt-situationer, hvor tjenestemænd bruges som brandkorps?*

– Jeg tror, det er et helt naturligt led i udviklingen, at medarbejderne i en stor, gammel virksomhed har en rimelig fast tilknytning. Det må være i medarbejdernes interesse, og det må være i virksomhedens interesse at have en stabil medarbejderstab. Derfor synes jeg, at uanset man er tjenestemand eller ikke – eller jeg vil hellere sige også for dem der ikke er tjenestemænd – er en stærkere tilknytning en naturlig udvikling.

Tjenestemandsbegrebet anser jeg for noget overordentligt værdifuldt, som jeg forfærdelig nødtigt så forsvinde. Jeg mener, at til tjenestemandssystemet hører dette at have en række nøgleområder i virksomheden, hvor der er brug for nøglepersoner, og hertil skal vi have tjenestemænd. Det gælder ikke mindst i vores drift, og jeg behøver ikke uddybe et nyligt eksempel på, hvad det har betydet for vore dispositioner.

– *Men hvis du går op i toppen, kan du konstatere, at et faldende antal chefer er tjenestemænd. Gør det ikke noget, at de strejker?*

– Det er dybt engagerede medarbejdere, hvor problemet om arbejdsnedlæggelse ialtfald ikke er forekommet i mine 10 år.

Vil overflytte dellast til hellasttrafik

– *Må vi springe over til et af virksomhedens hovedprodukter: gods. Her kan vi forstå, at DSB er villig til at sælge ud til private vognmænd. Men hvis en vognmand skulle få det til at løbe rundt, hvorfor skulle DSB så ikke kunne det – og er du opmærksomhed på, at hvis vi opgiver noget, kan det blive meget svært at få igen?*

– Jeg har allerede nævnt, at det er et krav til os, at vi skal stile mod



Povl Hjeltnæs: Vi er i ledelsen ikke gode nok til at forklare en problemstilling, før et projektarbejde går i gang. Og heller ikke gode nok til at fortælle, hvad der så kom ud af arbejdet.

omkostningsdækning i godssektoren. Vi kommer heller ikke udenom, at der er overkapacitet i godssektoren set på landsplan. Den nedtrapning af kapaciteten, som uvægerligt må ske, kan vi ikke holde os udenfor.

Jeg tror, det er væsentligt, at vi i den forbindelse spørger os selv, hvad vi er gode til og erkende, at der er andre, der er gode til noget andet. Jeg ønsker ikke at sælge noget ud – og håber heller ikke at have været med til det – af nogen som helst del af virksomheden med mindre, økonomien dermed forbedres. Kan vi gøre det ligeså godt som andre, så er sagen altså klar. De, der kender mig, ved da også, at det ikke ligefrem er min boldgade at nedtrappe en virksomhed.

Men lad os være realister og sige, der er dygtige folk i godstransporten i Danmark, som på visse områder har forudsætninger, vi ikke har. Det kan på den baggrund, efter at vi

har talt med medarbejdere og organisationer, være hensigtsmæssigt at foretage tilpasninger, der tilnærmer os til den målsætning vi har, og så bruge ressourcerne til de sider, hvor vi er stærke. Men det skal ske i en naturlig rytme, således at der ikke fornemmes nogen brutal indgriben i organisationers og medarbejderes interesser.

– Har energisituationen ikke ændret noget på dette?

– Jo bestemt. Men jeg mener først og fremmest, at den ændrer noget på de områder, hvor jernbanen er stærk, dvs. på hellast og på længere transporter. På dellast og kortere transporter vil det være i betydelig mindre grad.

Jeg vil love, at vi ikke vil gå stille med dørene hvad angår jernbanens energivenlighed, og jeg håber, vi vil kunne overflytte en del dellast til hellaster. Jeg glæder mig til, at vores godskurve vil få en linie, som svarer noget mere til den på passagersiden.

– Tror du, vi vil kunne magte det, hvis vi fik ligeså stor succes på godssiden – tænk bl.a. på situationen med lokomotivførere?

– Ja, det tror jeg da. Kapacitetsproblemer er egentlig glædelige problemer, for de betyder, virksomheden er i fremgang.

– Men et af problemerne på godssiden er vel netop kapaciteten eller regulariteten, om du vil?

– Det arbejder vi os ind på. Vi har jo søgelyset ude hele tiden efter, hvor der er problemer i virksomheden. En overgang kan vi have for få lokomotivførere, en overgang kan der være for få lokomotiver, eller også kan der være problemer med kapaciteten på Storebælt. Og vi er jo i gang med at råde bod på manglen af lokomotivførere, vi har bestillinger inde, så problemet med lokomotiver inden længe skulle være overstået, og vi er ved at køre systemskiftet på Storebælt ind. Så nok har vi fra tid til anden tumlet med kapacitetsproblemer, men vi søger altså at få has på dem. Og jeg vil også nok sige, at den virksomhed der ikke fra tid til anden har sådanne problemer, slæber rundt med overflødig og dyr kapacitet.

Større forståelse hos politikere på vej

– Du siger, at kapacitetsmangel kan være udtryk for en virksomhed i fremgang, men det kan da også være udtryk for mangel på penge til investeringer. Føler du, der er et skisma mellem politikernes gode ord og så de beløb, DSB rent faktisk får?

– Må jeg begynde med at sige et par ord om finansministeriet, for jeg synes tit, man hænger finansministeriet ud. De får kritik, fordi de har det job at skære, holde igen og hvad ved jeg. Vi fornemmer, at de gør deres job som de skal, og holder vi også til realistiske ting – hvad vi ofte kan dokumentere gennem vores planlægning – kan vi ikke så

sjældent vinde den fornødne forståelse.

I forhold til politikerne var det i hvert fald en overgang et sving mellem, hvad de sagde, og hvad de var parat til at følge op. Man var ikke helt parat til at rette op på den skæve fordeling mellem individuel og kollektive trafik, man sagde der var. Efter den store fremgang i passagertrafikken synes jeg at kunne fornemme en større lydhørhed blandt politikere, men der er dog et godt stykke igen, hvis vi skal leve op til stigningen.

Et eksempel er, at vi i januar i år opgjorde, vi skulle bruge noget i retning af 700 mio kr. for blot at klare den stigning, som vi allerede har haft og stigningen et par år frem. Af dem har vi i dag vel en fair chance for at få omkring en trediedel.

Men vi har fået beskæftigelsesmidler, og jeg mener, der må være flere muligheder i den retning. Her tænker jeg bl.a. på ekstra midler til en godsfærgerute Københavns Frihavn-Helsingborg og til en udbygning af Rødby-Puttgarden med et bredt færgesystem.

Passagerne må have større tryghed

– I takt med, at togene er blevet mere eller mindre tømt for perso-

nale, er der sket en stigning i hærverk og uro. Ser du et sammenhæng mellem disse ting, og hvad kan der gøres for at dæmpe op for den uheldige udvikling?

– Det er selvfølgelig rigtigt, at der er mindre personale i S-togene, men det er også det eneste sted. I MR-togene er der eksempelvis togpersonale, selv om der en overgang var tanker på noget andet. Så selve forudsætningen for spørgsmålet er ikke helt rigtig.

Jeg er meget åben overfor at give passagererne større tryghed og større service, og det har vi også søgt at gøre i de stærkest benyttede tog i fjerntrafikken. Det er min opfattelse, at togpersonalet først og fremmest er servicepersonale, og jeg glæder mig meget over den megen ros, personalet får. Men at togpersonalet i fjerntrafikken også kan gøre noget på hærværks- og urofronten er da givet, og mange gør jo også i det stille en indsats her.

Hovedproblemet ligger da også et helt andet sted, nemlig i hovedstadsområdet, hvor 90 procent af hærværket finder sted. Udover at konstatere, at hærværk er et problem for hele samfundet og ikke kun DSB, vil jeg sige, at vores holdning er den: Det er ikke et spørgsmål om mere personale i to-

gene, det er ikke et spørgsmål om at vende tilbage til billetkontrol, men det er et spørgsmål om at finde frem til det rigtigste samarbejde med politiet.

Politiet har også sine problemer med økonomien, men de vil gerne gøre noget ved sagen. De har sagt til os, om vi ikke kan fortælle mere systematisk, hvor og hvornår hærværket sker, så de så evt. kan sætte ind på en mere målrettet måde. Det overvejer vi muligheden af at gøre noget ved, altså foretage en opgørelse, der giver politiet mere konkrete oplysninger at arbejde ud fra.

De forlydender, der har været fremme om jernbanepoliti og vagtværn har derfor ikke noget på sig. Vi skal have vort eget personale og så skal vi have politiet til bistand, hvor det er nødvendigt.

– Til slut: Hvad er dine personlige planer for fremtiden?

– Jeg befinder mig så godt i DSB, at jeg ikke har planer om at det skal høre op sådan lige med det første. Jeg mener, der er så mange spændende opgaver, og med så gode medarbejdere er det dejligt at være i virksomheden. Vi står i en fremgangsperiode, der er brug for os både her og nu og i fremtiden. Det er vel noget at det dejligste for en virksomhed at kunne sige.

På vej til

Thisted

Når jen kyer op po thy mæ sie tog,
er æ landskaw så kjøn som en bille-
bog.

Æ lys foranner sæ, det blywer så
luen,

å det lieså snær, jen kommer øwer
æ Suen.

Bakker å dåel skywter mæ en syen
a wand,

et så sær, æ tøws, det er den skjøn-
nest land.

Æ baen den snowet sæ, så det er en
lyst,

det er, som en glædet trykker i mi
bryst.

For jen sieker jo snær, det er en
naen natuer,

end den wi hær lie her omkring
Struer.

Et for det, at æ den will forklein,
men det ant er no li'som mier mi
ejen.

Fl. S.



Storebæltsforbindelsen – stadig som færgestrækning

af Carl E. Andersen

I 1936, tre år efter fuldførelsen af Lillebæltsbroen og et år før fuldførelsen af Storstrømsbroen, udsendte tre af de største anlægsingeniørfirmaer et bogværk med titlen »Motorveje med broer over Storebælt og Øresund«.

Da den ene af foreslagsstillerne, ing. Knud Højgaard, blev spurgt, om man nu også havde råd til at bygge disse storstilede trafik anlæg, sagde han: »Vi har simpelthen ikke råd til at lade være«.

Siden da er der bygget en ekstra Lillebæltsbro af hensyn til biltrafikken og desuden en mængde endnu usammenhængende motorvejsstrækninger; og for ganske nylig er det blevet bestemt for anden gang, efter kritik af tidligere beslutning, at der skal bygges en motorvejsbro over Storstrømmen via Farø. Men der er stadig ikke realiseret ret meget af den gamle vej- og broplan.

I 1973 blev det af Folketinget besluttet, at Storebæltsbroen nu skulle bygges. Eller rettere sagt: En eller anden Storebæltsbro. Thi dens vigtigste delstrækning, mellem Sjælland og Sprogø, skulle ikke have spor lighed med den bro, en gitterdragerbro, der blev foreslået i 1936. Denne bro skulle heller ikke have de samme dimensioner, end ikke samme beliggenhed. Brostrækningen mellem Sprogø og Fyn skulle nu udføres som en lavbro. Naturligvis af hensyn til besparelser.

Men med byggebeslutningen var det ingenlunde sagt, hvilken type bro man skulle vælge, blot at den skulle være enten en skråstagsbro eller en hængebro, to højst forskellige konstruktioner.

I 1977 oprettedes »Statsselskabet Storebæltsbroen«. Denne institution skulle både projektere broen og bygge den, d.v.s. udlicite-re den.

Desuden skulle dette selskab finansiere broen, gerne ved lån i udlandet, og vel at mærke helt uafhængigt af statens øvrige lånevirk-somhed. Selskabet skulle formentlig også bestemme de fremtidige takster for bilerne og togene.

Selskabet gik i gang med opgaven med megen ildhu. Allerede i sensommeren 1978 var det færdigt til at sætte det hele i gang.

Forinden havde mange andre været aktive i brosagen, især de firmaer som gerne ville bygge broen, i det mindste overbygningen eller underbygningen eller dæmnin-gerne, eller have en eller anden de-tailentreprise, såsom stålpladerne til kørebanen eller gelænderne. Bl.a. var Burmester og Wain meget ivrig efter at komme til at klare op-gaven sammen med et amerikansk firma.

Men ca. 1. sept. 1978, just da bu-en var spændt til det yderste og man var klar til startskudet, brast den. Flere og flere politikere var nemlig blevet bekymret over Danmarks økonomiske situation og den sti-gende valutagæld. Derfor blev det pludselig bestemt at udskyde bro-planerne i 4–5 år; derefter skulle de atter drøftes.

Siden da er det gået tilbage m.h.t. udlands-handelsbalancen, statsfi-nanserne, skattetrykket, statens stigende udgiftsbehov, beskæfti-gelsen og hele det private er-hvervsliv.

Burmester & Wain, eller i hvert fald firmaets vigtigste aktiv, den verdensberømte motorfabrik, blev afhændet til en udenlandsk ejer, den tyske dieselmotorfabrik M.A.N. Det indbragte vistnok om-kring 100 mill. kr. til Danmark, og det vel at mærke i fremmed valuta.

Den danske statsgæld, eller ret-tere sagt hele samfundets gæld til udlandet, er efterhånden steget til

henvend 80.000 mill. kr. – Renterne heraf, som skal betales i fremmed valuta, andrager nu 9.000 mill. kr. pr. år. – Til sammenligning er vær-dien af Danmarks kornhøst om-kring 8.000 mill. kr. på et år.

Udgifterne til broplan og færgeplan

Da bygningen af Storebæltsbroen for to år siden blev udsat, blev vist de fleste skuffede og var måske uforstående. Nu er man i videre kredse begyndt at forstå statens, ja hele samfundets, situation, og kan vurdere brosagen som et led i en større helhed. De fleste kan nu se, at det måske nok var nødvendigt at opgive de flyvske tanker og at blive på den faste jord, eller rettere sagt at slå sig til tåls med færgerne en stund endnu.

Storebæltsbroen, eller rettere sagt den af Storebæltsbroerne, der måtte vise sig at være billigst, blev, da planerne blev opgivet, beregnet at ville koste 6.300 mill. kr. Det var efter prisniveauet i 1978.

Med renter i byggeperioden ville det fornødne pengebehov nok stige til 8.000 mill. kr. regnet på fuldfø-relsestidspunktet (1987?)

Hvis man tænker sig, at dette beløb skal tilbagebetales (til udlan-det?) med f.eks. 8½% p.a., og at det afbetales i løbet af f.eks. 40 år som en annuitet, så bliver det til 707 mill. kr. pr. år. Deraf kan de 40×200 mill. = 8.000 mill. betragtes som den egentlige tilbagebetaling. Så renterne alene andrager »kun« godt 500 mill. kr. pr. år.

Da broen ikke vil kunne tages i brug i årene umiddelbart efter byg-gearbejdets påbegyndelse, måtte DSB gøre noget for at forbedre fær-gefarten. DSB fik bevilling til byg-ning af en ekstra Storebæltstogfær-ge. Senere blev der givet tilladelse til at bygge yderligere to færger,

men betalt af beskæftigelsespenge. Det skulle hjælpe til at redde tre af landets mest betrængte skibsværfter, nemlig Helsingør Værft (1 færge), Nakskov Værft (2 færger) og B&W's filial i Frederikshavn (alle færgernes hovedmotorer og propeller).

De to af færgerne er nu (sept. 1980) blevet færdige; den tredje bliver færdig i foråret 1981.

De koster tilsammen ca. 550 mill. kr., måske lidt mere. Deraf formentlig 60-70 mill. kr. for motorerne.

Disse Storebæltsfærger er bygget efter helt nye standarder. De er meget større end de tidligere, har således 6 m større bredde. De har 4 spor, som er ført parvis til færgens forende.

Derfor måtte der bygges nye færgelejer, nye broklapsystemer samt nye sporanlæg på land. Desuden måtte havnene ombygges, og der måtte foretages omfattende uddybninger.

Alle disse anlæg i Korsør og Nyborg har kostet henimod 300 mill. Det bliver ialt til mellem 800 og 900 mill. kr.

Planen drejer sig endda kun om togfærge-forbindelsen over Storebælt. Men indirekte kan den tillige få indflydelse på bilfærgeforbindelsen og desuden på Østersøfærgeruterne. Der frigives nemlig adskillige Storebæltstogfærger af den 3-sporede type; de kan indsættes andre steder, varigt eller som reservefærger. Dertil kommer, at der kan rokeres med færgerne. Derved kan der f.eks. indsættes flere bilfærger på Storebælts-bilfærgeruten.

De 800-900 mill. kr. er kun omkring en tiendedel af, hvad en bro ville koste efter 1978-prisniveauet, men regnet ved fuldførelsestidspunktet.

Udgifterne til færgeplanen bliver endda i Danmark; ja, de har bidraget til at redde skibsværfter. Men det har ikke været nok til at bevare B&W som rent dansk foretagende. Og pengene til planen er tilmed betalt; så der løber ikke renter på.

Engangsudgifterne til færgeplanen er altså langt mindre, end de ville være til en broplan.

Men til gengæld er driftsudgifterne for færgerne større end for broen.

Færgedriften kræver et aneligt mandskab, ca. 25 mand pr. færge til stadighed, d.v.s. noget over 100 personer for de tre nye storfærger og et par af de ældre færger. Da der skal være skiftehold m.m., må man vel regne med henved 500 personer ved hele togfærgefarten, selv efter den driftsrationalisering, som indsættelsen af de nye storfærger muliggør.

Bilfærgedriften, der gerne afvikles med 4 væsentligt mindre færger, klares formodentlig af færre DSB-folk.

Følgelig må Storebæltsforbindelsernes samlede færgepersonale nu antages at være mindre end 1000. Efter fortsat rationalisering kan de måske komme endnu længere ned.

Det er mellem 5 og 4% af DSB's samlede personale. Da DSB's lønudgifter (1979) var ca. 2200 mill. kr., må man tro, at lønudgifterne til Storebæltsfærgefarten må være meget nær 100 mill. kr. årligt.

Dette er ubetydelig lidt i sammenligning med f.eks. forrentningsudgifterne til en Storebæltsbro. Det er endda penge, der bliver i landet.

Færgernes brændstofudgifter er nogenlunde som for en bro. Det kan illustreres ved følgende eksempel. Hvis togfærgerne ombygges til at være combifærger, d.v.s. med togdækket suppleret af et derover indbygget lastbildæk og herover et

hængedæk for personbiler, som dog implicerer at lastbildækket kun får pladstilpersonbiler, så kan færgerne befordre ca. 600 personbiler. En tilsvarende ren bilfærge med 4 dæk kan befordre ca. 800 personbiler.

Færgerne bruger mellem Korsør og Nyborg ca. 2000 l dieselolie. Mellem Halsskov og Knudshoved vil de vel bruge ca. 1600 liter. Til sammenligning vil de 800 personbiler bruge mere end 1600 liter benzin. Dieselolie er billigere end benzin m.h.t. valutabehov og især m.h.t. detailhandelspris. På den anden side kan man ikke regne med, at færgerne sejler fuldt belagt. Der må ganges med en faktor på højst 0,5.

Til gengæld kan færgerne eventuelt udstyres med olieopvarmningsapparater m.m., der muliggør brug af tung brændselsolie i stedet for egentlig dieselolie. Den svære brændselsolie er meget billigere end dieselolie. Men brugen af sådan olie forudsætter, at færgerne udstyres med olieopvarmningsanlæg. Iøvrigt bliver olieforsyningen kompliceret, hvis der skal bruges to eller flere slags olie til færgerne og lokomotiverne.

Vedligeholdelsesudgifterne for færgerne er ikke særlig store. Når antallet af færgetyper og motortyper reduceres, vil vedligeholdelsesudgifterne sikkert blive endnu mindre. Muligheden af at vedligeholde og reparere motorerne om bord i de nye færger vil vel også bidrage til at reducere denne omkostningspost.

Man må altså slutte, at den største udgiftspost for færgeplanen er kapitaludgifterne, ligesom for broplanen. Og den er som sagt mindst for færgerne.

Alene det må illustrere, at færgeplanen er gunstigst i økonomisk henseende.

En anden sag er, at færgefarten er en god forretning for DSB og dermed for hele det danske samfund.

DSB angiver i publikationer om de nye togfærger at hele planen, incl. havneudgifter m.m. vil have betalt sig fuldt ud pr. 1987, det år hvor broen skulle stå færdig til ibrugtagning ifølge planerne for 2-3 år siden.

Alt det, som færgerne derefter kan »indsejle« som driftsoverskud, må derefter helt overvejende blive nettooverskud.

Hvis man senere kombinerer togfærgefarten og bilfærgefarten og bruger »kombifærger«, så vil overskudet blive endnu større. Det vil nemlig være tilstrækkeligt at have 6 færger i drift.

Derved bliver det endda muligt at indføre halvtimesdrift for både togtrafikken og biltrafikken.

Men foreløbig må man konstatere, at den allerede delvis revolutionerede togfærgefart må være en god disposition.

cember 1979, § 1, om ændring af dyrtidsregulering m.v., med virkning fra 1. oktober 1980 til 14.976 kr. årlig for tjenestemænd og elever over 18 år og til 7.488 kr. årlig for tjenestemænd og elever under 18. år. Tilsvarende dyrtidsregulering ydes til individuelle lønninger, der for heltidsbeskæftigelse er fastsat som grundbeløb med dyrtidstillæg og taktreguleringstillæg.

Der sker ingen dyrtidsregulering af generelle tillæg.

Særlige tillæg omfattet af aftalens § 13 dyrtidsreguleres med et årsbeløb svarende til det forudsatte årlige antal timer ganget med 720 øre.

Dyrtidsportionernes størrelse i kroner pr. år for særlige tillæg, der omfattes af aftalens § 14, fastsættes til beløb, der svarer til 12 gange de i aftalens bilag 5 anførte beløb. Særskilt vederlæggelse, herunder honorarer, dyrtidsreguleres og taktreguleres efter samme regler som tjenestemandslønninger.

2. Den almindelige akkumulerede *taktreguleringsprocent* er pr. 1. oktober 1980 opgjort til 15,71, medens den specielle akkumulerede taktreguleringsprocent pr. samme dato er opgjort til 9,10.

3. For så vidt angår nedtrapning pr. 1. oktober 1980 af personlige tillæg ydet i henhold til bl.a. § 42 i lønnings- og klassificeringsloven af 18. juni 1969 skal bemærkes, at nedtrapningsprincippet er under forhandling, og at resultatet vil blive meddelt senere.

4. Med hensyn til forhøjelsen pr. 1. oktober 1980 af dyrtids- og taktreguleringstillæg til pensioner, understøttelser, ventepenge, rådighedsløn og efterindtægt henvises til særskilt meddelelse herom.

Fra bladet *kooperation*

Samfundet beskæftiger sig på en række områder med aktiviteter der direkte kan sammenlignes med privatsektorens.

På vigtige områder er ledelsen af disse aktiviteter imidlertid spundet ind i administrative og beslutningsmæssige procedurer, som dels virker forsinkende, dels kan hindre økonomisk rigtige dispositioner.

Tag eksempelvis DSB's situation, hvor passagertallet er eksplosivt stigende, og hvor al økonomisk fornuftig langtidsplanlægning ville pege på en nøje planlagt glidende overgang til elektrificering. Men på trods af stigende passagerindtægter og på trods af, at rigtig driftsøkonomi ville kalde på beslutninger her og nu, afhænger dispositionerne af beslutninger i Folketinget, og Folketinget opererer med underskud på statsbanerne.

Dertil er blot at fastslå, at underskuddet er at betragte som samfundets betaling til DSB for at udføre transportopgaver, som ud fra en snæver DSB-betragtning ikke ville være rentable. Underskuddet og dets finansiering må ikke hindre, at de rigtige økonomiske beslutninger bliver truffet.

Tilsvarende betragtninger kan anføres for et par af de offentlige erhvervsfinansieringsinstitutter, som er tvunget til at operere med en række administrative procedurer, der ikke kendes fra tilsvarende private institutter. Tilsyneladende er procedurerne indført, fordi de offentlige institutter helst ikke må lide tab. Hos private kalkulerer man med tab.

Det korte af det lange er, at problemet skal løses, når det offentlige uundgåeligt må inddrages stærkere i løsningen af samfundets økonomiske problemer i 80'erne gennem aktiv deltabelse i produktion og finansiering.

Dyrtidsregulering og taktregulering m.v. pr. 1. oktober 1980

1. Som følge af stigningen i reguleringspristallet for juli 1980 til 104,4 fastsættes *dyrtidstillægget* i medfør af § 2 i aftalen af 11. juli 1979 mellem finansministeren og tjenestemændenes centralorganisationer, jfr. finansministeriets cirkulære af 23. juli 1979 samt lov nr. 532 af 28. de-

Mod farlige kurver

B

illedet viser en af prototyperne i de engelske statsbaners (BR) udviklingsprogram for avancerede passagertog – også bare kaldet APT.

Som en lavtflyvende, gylden pil farer toget igennem et let diset, sydengelsk landskab med rekord-hastigheden 240 km/t.

Rutemaksimumsfarten bliver 200 km/t. Hittidigt gældende BR-maksimum er 160 km/t.

Det er en gasturbinemodell på billedet. Den »siger« noget om stadiene i udviklingsarbejdet, der indledtes i 1966:

Uøkonomisk brændstofforbrug og tvivlsom køreegenskab blev afsløret og fik ingeniørerne til at lægge gasturbinemodellen til side.

I stedet for koncentrerede ingeniørerne sig om elektrisk trækraft til de endelige modeller.

Sidstnævnte har nu indledt prøvekørsler efter normal køreplan. Fra oktober i år skal BR have tidlige morgen- og sene eftermiddags-APT'ere fra London og Glasgow (Skotland).

Togets avancerede teknik er mest fremtrædende i førerkabine og i affjedringsudstyr.

APT'erne er bygget til at kunne køre på eksisterende sporanlæg, som briterne ikke – stort set – har fornyet siden 1950'erne, altså før vor tids tungere og navnligt hurtigere tog.

Konstruktørerne besluttede derfor at indføre et nyt signalapparat i stedet for flere konventionelle strækningssignaler – specielt med sigte på APT-hurtig fart igennem kurvestrækninger og kryds.

Det nye apparat »bringer« strækningssignaler ind i førerkabinen i form af data- og radioanlæg, der hørbart og visuelt »rådgiver« lokoføreren om relevant fart og bremsning.



Kombineret elektro-hydraulisk krævningsudstyr og luftaffjedring gør det muligt for føreren at entre ikke-opbyggede kurver med store hastigheder. Proto(gasturbine)modellen på billedet satte strækningsrekord: 240 km/t.

Anlægget har programmerede »sendere« placeret langs med linjen med ca. 1000 m's mellemrum, hver enkelt indkodet med korrekt toghastighed for hvert 1000 m-afsnit.

Togets eget sender/modtagerapparat »kontakter« de enkelte »rådgivere« under farten. Glipper en kontakt indenfor et afsnit, afbryder togets programmerede udstyr straks systemet og giver føreren »alarm«-signal til manuel indgriben.

APT'ernes kombinerede elektro-hydrauliske krævningsudstyr og luftaffjedring får toget til at hælde indtil 9° i ikke-opbyggede kurver, som gør det muligt for føreren at entre sådanne kurver med væsentligt større hastigheder end hidtil og uden risiko. Ikke mindst krævningseffekten er altså med til at give kortere rejsetid. 5-timersturen fra London til Glasgow »krymper« således til 4 timer.

Så vidt strækningskurver.

Men BR er netop nu inde i kurver af en anden art, der sætter det teknologiske fremskridt i ejendommeligt lys – farligt lave investeringskurver!

Som før nævnt er BR's nuværende faste anlæg »fra« 1950'erne.

I de mellemliggende år frem til vor APT-alder har nettet været genstand for skiftende politikeres større eller mindre interesse i at investere i landets baner. Politikere med mindre interesse har domineret. Det mærker BR i dag.

Nuværende regering går endog officielt ind for »passende linjelukning« og holdningen »ikke-fle-re-penge-til-BR«.

Resultatet er blevet, at statsbanerne nu har måttet tage planer op til overvejelse om nedlægning af visse betydelige dele af passagenettet.

BR's topchef, Sir Peter Parker,

har erklæret: »Enten må BR have flere penge nu, eller vi må indstille os på at skulle nedlægge ruter«.

Det farlige ved for lav investeringskurve, ifølge BR, er som regel ikke en øjeblikkelig virkning, men langtidsvirkningens svært beregnelige sammenspil imellem banernes egen tekniske dygtighed i at »lappe« og forlænge anlæggenes levetid – oftest med særdeles gode resultater – og den gradvise forringelse af anlæggene, der sker alligevel.

Udgiften til »lapperier« og reparationer vejer jo også med på vægtskålen over for *den rette* investeringskurve for vedligeholdelse af landets jernbanesystem.

Først den dag, de rejsende kan se og mærke kvalitetsmanglerne, plejer politikernes opmærksomhed at blive mere nærværende.

BR frygter, at hvis der ikke lige nu findes frem til større investeringsrammer, vil kvalitetsforringelsen brede sig igennem hele indeværende årti.

Oven i dette forhold kommer den anden politiske indflydelse – *inflationskurven!*

Det er ikke bare udvidelser af Londons t-banenet, der trues af inflation (DLT, nr. 7 '80) – hvori olieprisstigningerne i øvrigt heller ikke indgår som den store årsag, således som det ofte fremføres fra politikerside, men som *virkning*.

For olieproducenterne har ofte så godt som udskåret i sandaltræ for køberlandenes ledere, at olieproducenter ville mangle deres væsentligste motivering for at sætte priserne op, hvis køberlandene forstod at – eller ville – bekæmpe deres inflation.

Kendsgerningen er altså, at BR har lanceret APT'erne på et tidspunkt, hvor landets økonomiske »lampe« i flere henseender kan

sammenlignes med 1940ernes usikre lyskilder – hvortil kommer den helt usædvanligt høje inflationskurve.

En følge af inflationskurven har briterne lige fået præsenteret: ud-sigt til BR takstforhøjelser imellem 20% og 30% inden årets udgang.

For tiden lever englænderne med en årlig inflationskurve på omkring 21%! Seneste rapporter viser dog, at tendensen er faldende og måske vil lejre sig på 17%–18% før nytår.

Gennemsnitsugelønnen i England er ellers mere end tredoblet siden 1973 – fra kr. 400.– til kr. 1220.–.

Men rapporterne fastslår samtidig, at realværdien af det hjemtagne lønbeløb er omtrent som i 1973.

Værdien af lønstigninger »fortæres hovedsageligt af skatter og inflation«, konkluderer en specialrapport om købekraften udarbejdet i august i år af forskningsgruppen, »Labour Research Department«, der repræsenterer 2000 engelske fagforeninger.

De farlige kurver er altså fortsat ikke strækningskurverne, som APT'erne er så fortræffeligt bygget til at fare igennem uden ulemper.

De farlige kurver ligger – skabes – helt andre steder uden for jernbanernes driftsområde.

UDLANDET I —GLIMT

● JAPAN's statsbaner (JNR) har 41 lokalbaner under bygning, i alt

1644 km. Transportministeriet ser nu nærmere på dem for at afgøre hvilke linjer, der kan undværes, erstattes med busser eller overdrages til lokale myndigheder eller til private forretningsinteresser. Flere af banerne skyldes politikeres valglofter – men ingen af linjerne vil kunne betale sig.

Heller ikke for de politikere, der blev valgt på byggeløfterne?

● MEXICO's statsbaner (NdeM) kritiseres skarpt af landets industrivirksomheder for manglende effektivitet. Mange fabrikker udnytter kun 40% af deres kapacitet, fordi de mangler råvarer. 100.000 tons gods har ophobet sig i hovedstadens godsbanegård. Fra et landdistrikt meldes om 70.000 tons landbrugsvarer, der ikke har kunnet afsendes p.g.a. manglende jernbanetransport. NdeM svarer kritikerne ved at nævne bl.a. to af firmaerne, der hele sidste måned beslaglagde 800 godsvogne ved ikke at tømme dem.

Så dér var de.

● USA's »Union Pacific Railway« har siden september sidste år købt 200 nye lokomotiver for i alt kr. 918 millioner.

Rart at kunne, når man skal.

● CONGO's »Congo-Ocean Railway« moderniseres for lån fra EF, Canada, Arabien og Verdensbanken. Oprindeligt blev arbejdet beregnet til at koste kr. 1100 millioner, nu beregnes det til kr. 1400 millioner. Et par af långiverne nægter at forhøje udlånene, medens Verdensbanken stiller betingelser: 15% højere fragtomsætning på banen samt ansættelse af mere effektive ledere i Congos trælastindustri.

Men ellers går det godt.

De tre togfærger, der snart skal erstatte næsten alle de forhåndenværende færger på Korsør-Nyborg ruten, er højst forskellige fra alle DSB's øvrige færger.

De er meget større.

De er 152 m lange. Til sammenligning er den ældste, »Korsør«, som nu 53 år gammel, knap 97 m lang, og intercityfærgerne fra 1973-74 er knap 133 m.

Alle de ældre færger er 17,7 m brede over fenderbjælkerne. De nye er 23,7 m brede.

De er tilsvarende højere. De har flere dæk, i alt 8. De har langt større samlet dæksareal og større volumen.

Deres bruttoregister-tonnage er 10.600. Fuldt lastet med jernbanevogne er deres displacement 12.000 t. Deres teoretiske dybgang er da 5,64 m.

Hvis de senere ombygges til at være combi-færger, d.v.s. får indbygget et ekstra dæk, der kan bære lastbiler, og derover et nedsænkligt hængedæk for personbiler, bliver totalvægten med fuld last 13.000 t. Så bliver dybgangen større. Færgernes konstruktionsdybgang er 6,0 m.

De repræsenterer i forhold til de »gamle« rigeligt en fordobling m.h.t. størrelse og befordringskapacitet. – Dog er de kun udrustet for 2.000 passagerer, mod 1.500 for alle de tresporede togfærger.

Spordækket

Deres nyttebare sporlængde er knap 495 m, mod 241-320 m før de tresporede Storebæltfærger.

De har 4 spor mod 3, når bortses fra at godstogsfærgerne trods samme bredde har 4 spor.

De nye færgers spor er indtil 138

m lange, eller rettere sagt sporene kan udnyttes i praksis i denne længde, dog kun to af dem på samme tid.

Alle spor er ført helt til agterenden. Men ved forenden løber de parvis næsten sammen, hvert par til et enkelt spor på færgebroklappen.

Tilpasset hertil har broklappen to spor. Den er i størstedelen af sin længde 9 m bred, men ved yderenden nær færgetilslutning 10 m bred, fordi ydersporene allerede her divergerer fra midtersporene begyndende med et sporskifte midtvejs på klappen. For så vidt er der 4 spor, som formidler forbindelserne til færgesporene.

Broklappen er ikke mindre end 52 m lang. Den har en bøjelig forbindelse omtrent midtvejs, så den kan tilpasses varierende færgedækniveauer, uden at dens knækvinkler overstiger 1,5°.

De to midterste spor på færgens

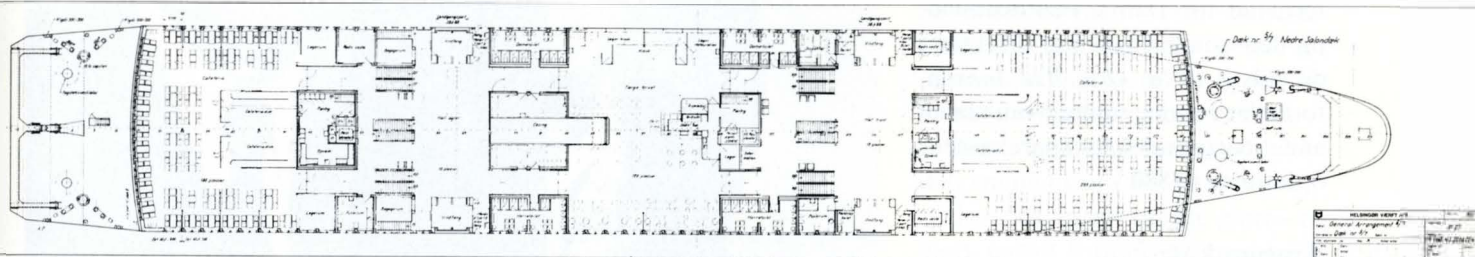
vogndæk er omtrent parallelle helt fra forenden til bagenden.

Mellem dem er der en perron, som er 0,5 m høj. Den er 96 m lang. Bredden er for det meste 6 m. Dens midterste del optages fra et stykke inden for forenden helt til færgens bagende af casings og rum for ventilationstekniske installationer, trapper, elevatorer m.m. Derfor har den som perronområde betragtet kun en gennemgående perron i hver side, desværre kun ca. 1 m bred. Med disse to perroner er forbundet med hinanden dels ved sammenløbet fortil og dels ved en smal åben tværforbindelse midtvejs og dels ved 4 lukkede tværkorridorer, der samtidig formidler forbindelser til trapper og elevatorer.

Af hensyn til ydersporene er der også perroner ved færgens sider, ligeledes ca. 1 m brede. To trapper fører op til passageretagerne. Den ene trappe deler perronområdet i to



Fra den festlige færgeindvielse.



Plan af nederste passagerdæk. Bemærk de mange trappeforbindelser.

dele, som er hhv. 10 og 46 m lange. Uheldigvis er perrontrappen til storene, når man vil gå langs vognrækken.

Passager-etagerne

Der er 4 steder trappeforbindelser til passagerdækket ovenover, egentlig to dobbelte sæt trapper. Desuden er der to rummelige elevatorforbindelser for publikum. En tredje er kun til internt brug. Den er ført igennem helt til brodækket og til kahyts- og lagerområdet.

Passagerområderne i alle de 4 etager, hvor passagererne holder til, virker som en helhed. De kan fungere næsten som en station med tre perroner. Midterperronen muliggør endda direkte omstigning mellem to tog.

Det er let at finde rundt på færgen og at finde sin plads i toget. – Samtlige passagerniveauer præges af røde markeringer fortil og blå bagtil i færgen, så man altid kan vide, hvor man er, og hvor man skal hen i den lange færg, selv når man skal til en bestemt vogn i et langt tog.

Der er to dæk med passagerfaciliteter næsten i færgens fulde længde, 110-116 m, og i hele dens bredde, 23 m, d.v.s. tilsammen ca. 5.000 m². De er forbundet indbyrdes ved brede trappeforbindelser to steder.

I midten af det øverste dæk er der en gelænderomgivet åbning i rigeligt en tredjedel af færgens bredde. Derigennem kan man se ned i rummet nedenunder. Det fremmer følelsen af, at de to passager-etager udgør en helhed.

Disse etagers udformning fremgår af tegningerne. I den nederste etage er der både fortil og bagtil selvbetjeningsrestauranter, i midten er der desuden snack bar-restaurant.

I den øverste etage er der en egentlig restaurant fortil, og bagtil en »cafe veranda«. Den sidste er forbeholdt 1. classes rejsende. Bortset fra den er hele færgen en-klasse.

De 5 restauranter har tilsammen plads til ca. 900 passagerer!

Køkkenerne optager megen plads, mest på den øverste af de to etager. Restauranterne er indbyrdes forbundet, dels ved den førnævnte personale-elevator, dels ved 4 små vare-elevatore.

Oven over disse to til passagerbekvemmeligheder helt udnyttede lukkede etager, som kaldes »salondækkene«, er der et »brodæk«. Dets midterste del optages af rum for personalet og tekniske installationer. Men i begge sider er der lange, brede promenadegange i det fri.

De er forbundet indbyrdes ved tværkorridorer både fortil og bagtil.

Rummene under spordækket udnyttes bl.a. som en del af restaurationskomplekset, idet forråd så vidt muligt findes her. De er som sagt forbundet med det ene af restaurations-serverings-centrene ved den omtalte service-elevator. Varer til og fra færgen befordres hovedsagelig i containere. De håndteres ved hjælp af to kraner over brodækket. Gennem skakter i brodæksopbygningen kan containerne bringes direkte til og fra de øverste restaurationsområder.

(Fortsættes i næste nummer).



Den nye færg.

Det skal kunne betale sig at spare op – det vil også være til gavn for samfundet

Af journalist Kurt Sørensen

16

Den 23. september fylder Laane- og Sparekassen for offentligt ansatte 100 år. Bestyrelsens formand, *Anton Dalsgaard*, der i mange år var formand for Dansk Politiforbund, og den administrerende direktør i de sidste 18 år, *Orla Ilsø Jensen*, fortæller i denne samtale om blandt andet baggrunden for sparekassens oprettelse i 1880.

Trange kår:

For 100 år siden levede de offentligt ansatte også i trange økonomiske kår, siger Anton Dalsgaard.

Derfor mente man, at det ville være godt at have et pengeinstitut, der kunne hjælpe betrængte kolleger. Og Laane- og Sparekassen blev oprettet.

Begyndte som bank:

Hvorfor lavede man ikke en bank?

Man prøvede faktisk på det, fortæller Ilsø. Men det lykkedes ikke at tegne tilstrækkelig kapital. De offentligt ansatte havde ikke så mange penge, og så blev det til Laane- og Sparekassen.

Også organisationerne:

På hvilke punkter adskiller jeres sparekasse sig fra andre sparekasser?

Ilsø: Ved at vi hovedsageligt handler med offentligt ansatte, deres familie og organisationer. Vi udfører i øvrigt de samme forretninger som andre pengeinstitutter.

Dalsgaard: Vi lægger vægt på ikke blot at være offentligt ansatte, men også deres organisationer behjælpelig i økonomiske anliggender.

Hvis tjenestemænd får strejkeret, vil I så være i stand til at give dem økonomisk opbakning?

Ilsø: Ja, naturligvis.

Og, vil I gøre det?



*Anton Dalsgaard
formand for
Låne- og Spare-
kassen.*

Det er helt oplagt, siger Dalsgaard.

Betyder noget:

Hvad har Laane- og Sparekassen betydet for offentligt ansattes økonomi?

Dalsgaard: I den første formålsparagraf hed det, at »foreningens formål er at beskytte embeds- og bestillingsmænd mod ødelæggelse i økonomisk henseende«. Jeg tror, det er lykkedes at redde mange fra det grå eller sorte pengemarked, ligesom jeg tror, vi i dag lever op til vor nuværende formålsparagraf: »Sparekassen har til formål at drive sparekassevirksomhed med det særlige sigte at betjene tjenestemænd og andre offentligt ansatte på fordelagtigste måde i økonomisk henseende«.

Kan sparekassen mærke, at offentligt ansattes realløn er faldet?

Ilsø: Ja, i de sidste år er opsparringen fra den enkelte faldet – selv om den samlede opsparing hos os er steget på grund af tilgangen af nye kunder.

God opbakning:

Hvad betyder den nye lov for banker og sparekasser af 1975 for kundernes medindflydelse?

Ilsø: Allerede før den nye lov havde kunderne medindflydelse i Laane- og Sparekassen, idet enhver, der ønskede det, kunne tegne garantikapital og dermed få medindflydelse.

Efter vedtagelsen af den nye lov har såvel organisationer som private tegnet betydelige beløb i garantikapital, og sparekassen har dermed fået sit kapitalgrundlag væsentligt forøget.

Dalsgaard: Vore garanter er en række organisationer og nogle hundrede personer. Vi er godt tilfreds med, at vi har mange personlige garanter, der har tegnet mindre beløb – og der må gerne komme flere.

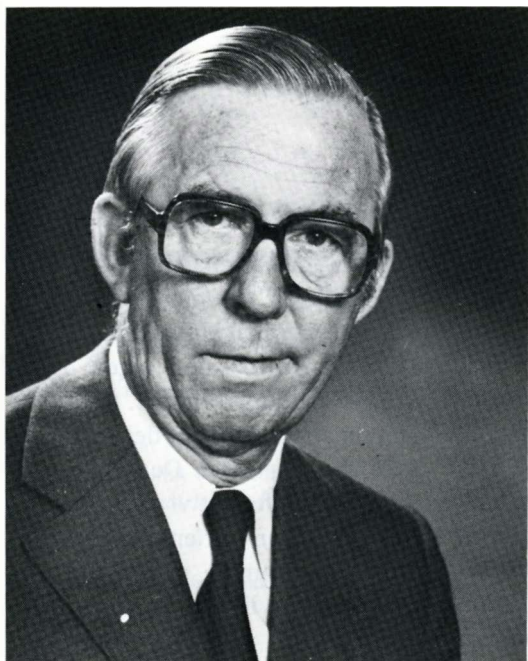
Føler I god opbakning i organisationerne?

Dalsgaard og Ilsø: Ja, absolut – og det ses jo blandt andet også af, at nogle af organisationernes topfolk sidder i sparekassens bestyrelse.

Fremtiden:

Hvordan tegner fremtiden sig for Laane- og Sparekassen?

Ilsø: Der har været bølger af fusioner, hvorigennem der er dannet meget store pengeinstitutter, men for tiden er dette hørt op. Det er naturligvis svært at se, hvordan ud-



Orla Ilsø Jensen
Låne- og Sparekassens
direktør

viklingen vil blive for os. I dag har vi da en rimelig størrelse, vi er nr. 16-17 af landets 170 sparekasser. Også forholdsmæssigt meget større end tidligere. Så vi ser med fortrøstning på fremtiden.

Dalsgaard: Jeg tror, at udviklingen er vendt en smule. Der finder stadig fusioner sted, men i afdæmpet omfang. Jeg tror, at for en sparekasse af vor størrelse er løsningen en eller anden form for samarbejde med andre, og vi har derfor indgået en samarbejdsaftale med Bikuben. Hvis aftalen bliver ved med at fungere godt, tror jeg, at vi har en sikker fremtid. Jeg kan ikke forestille mig andet, end at der bliver flere jubilæer for Laane- og Sparekassen for offentligt ansatte.

Uden for ræset:

Laane- og Sparekassen for offentligt ansatte har 70 hel- og halvdags ansatte. Der er en filial i Århus og i Hjørring, og vi håber at kunne lave filialer i andre større byer. Betingelsen er, at der fremsættes lokale ønsker herom, og at det er forretningsmæssigt forsvarligt. I dag har sparekassen en snes tusinde kunder, og tæller man organisationernes medlemstal sammen, bliver det til rigtig mange kunder.

Vi vil gerne have flere personlige kunder og flere filialer, men vi vil ikke være med i det almindelige ræs

om at oprette en filial hver gang, der bygges et butikscenter. Vi håber at fortsætte på samme måde som hidtil og med fortsat stigende tendens, siger Anton Dalsgaard.

Vil en nedskæræing i den offentlige sektor påvirke jer?

Der sker nok ikke nogen næneværdig indskrænkning i antallet af offentligt ansatte. Der kan komme andre ansættelsesformer, men det ændrer ikke billedet for os.

Opsparingen straffes:

Er opsparingen for lille?

Ilsø: Ja.

Er tjenestemænd med relativ tryghed i ansættelsen og udsigt til højere pension end de fleste motiveret for at spare op på samme måde som andre?

Dalsgaard: Offentligt ansatte må nok siges at høre til den solide del af befolkningen. Jeg tror, de er motiverede for opsparing, men de må ligesom alle andre fundere over tingene. Så længe man kører med det mærkelige system, at man præmierer gældsætning og straffer opsparing, så får man ikke offentligt ansatte til at forøge opsparingen. Man må vende bøtten og præmiere opsparing og, jeg havde nær sagt, straffe gældsætning.

Ingen forskel:

Har tjenestemænd det samme in-

citament til at spare op til alderdommen som ikke-tjenestemænd?

Dalsgaard: Jeg tror, alle har en trang til at have en lille smule ekstra til alderdommen. Den tjenestemandsansatte skal f.eks. betale for at være på plejehjem. Så er det rart at have lidt ekstra i baghånden.

Begraver mange mennesker ikke den smule ekstra i et parcelhus?

Ilsø: Sådan har mange gjort – og gjort meget fornuftigt, men nu er ejendomspriserne jo stagnerende.

Hvis man vil have en lille reserve, må man derfor spare op. Det vil også være til gavn for samfundet. Derfor burde samfundet gøre noget ekstra for at få en opsparing igang. For eksempel præmiere den borger, der lægger noget til side måned for måned.

Hvorfor har politikerne ikke i tide lyttet til jer?

Dalsgaard: Det er ikke en let sag at styre et moderne samfund. Hvis man griber fornuftigt ind det ene sted, får det måske ubehagelige følger et andet sted.

Kurt Sørensen

Sparekassens bestyrelse består i jubilæumsåret af:

Politikommisær Anton Dalsgaard, formand. Overlærer Jørgen Jensen, næstformand, formand for Danmarks Lærerforening. Trafikkontrollør Keld K. Jensen, formand for Jernbaneforeningen. Direktør Bent Nyløkke Jørgensen. Formand Kirsten Stallknecht, Dansk Sygeplejeråd. Forretningsfører Børge Aanæs, formand for Dansk Jernbaneforbund. Afdelingschef, cand. jur. Bodil Andersen, udnævnt af industriministeriet. Overassistent Inger Jacobi Jensen og bestyrer Henrik Ringholm, begge valgt af medarbejderne.

Se efter hvad det koster at låne penge

18

Det kan være dyrt at låne penge, men prisen er meget forskellig. Den effektive rente kan svinge fra 19 pct. til 40 pct. I gamle dage havde man et begreb, der hed ågerrenter. Det vil sige, at man betalte en ublu rente for at låne nogle penge. Men det er vist en saga blot.

For et stykke tid siden lod et dagblad en enlig barnløs med en månedlig bruttoløn på 6.500,- kr. gå på jagt efter 10.000,- kr. til køb af en sofa.

Først prøves bankerne, der jo har ry for at være de steder, hvor det er billigst at låne penge. Men da der er tale om et såkaldt forbrugslån, er der afslag det første sted. Her henviser man til, at Nationalbanken har udsendt forbud mod almindelige forbrugslån.

Det andet sted var svaret, at hvis kunden indvilgede i at spare 3.000,- kr. sammen på en konto over et halvt år, kunne restbeløbet lånes. Det skulle så tilbagebetales over 2 år til en effektiv rente på 20 pct.

I en tredje bank fik han at vide, at da han havde haft lønkonto i banken, kunne han låne 5.000,- kr. De resterende 5.000,- kr. vil banken yde som lån over 50 måneder. Den effektive rente på disse lån bliver 19 pct.

Tager man et af disse lån, kommer sofaen til 10.000,- kr. til at koste omkring 14.500,- kr.

Men sofaen kan også købes på afbetaling. Derfor prøves tre stor-magasiner, der har møbler.

Det ene sted kan kunden maksimalt få kredit på 3.000,- kr., fordi årsindtægten er på 70.000,- kr. De skal betales med en månedsrente på 1,9 pct. plus et månedligt gebyr på fire kroner. Men det beløber sig til en effektiv rente på 25,3 pct.

Det andet sted kan kunden sagtens få sofaen på afbetaling, og vælge mellem at afdrage den over et år,

1½ år, 2 år eller 3 år. Den effektive rente på dette vil være 19,4 pct. Sofaen vil her komme til at koste ialt 13.000,- kr.

Det tredje sted kan sofaen betales med 1.000,- kr. om måneden i 10 måneder til en månedsrente på 2,05 pct. Det giver en effektiv rente på 27,6 pct. Eller kunden kan vælge at betale dem 500,- kr. om måneden i 20 måneder. Det giver en effektiv rente på 30 pct. Alt i alt kommer sofaen her til at koste op imod 15.000,- kr.

Den sidste mulighed for at låne penge, bliver på det såkaldte grå pengemarked. Mod sikkerhed i en betalt bil låne 10.000,- kr. til en månedsrente på 2,8 pct. Det er en effektiv årlig rente på næsten 40 pct. Det vil betyde, der ialt skulle tilbagebetales omkring 20.000,- kr.

Dette til skræk og advarsel. Det er nødvendigt at se sig godt for. Hvad enten man skal låne eller køber på afbetaling. Det kan blive en dyr spøg i den sidste ende. Og det kan sætte de mennesker, der er tvunget på den ene eller anden må-

de til at anskaffe sig et nødvendigt forbrugsgode, og som ikke har råd, i alvorlige vanskeligheder.

Desværre er der ingen rigtig kontrol på dette område. Og der er slet ingen lovgivning, der kan dække forbrugerne ind. Derfor kan der være behov for, at vi i nær fremtid tager fat på en tiltrængt lovgivning, så vi kan komme disse ublu »låne-vilkår« til livs.

Emolumenter pr. 1. oktober 1980

Ydelsens art		1.-22. m.	Fra og med 29. dag
Timepenge		4,40	2,80
Fulde dagpenge		96,60	—
Tillæg for 1.-4. dag		4,10	—
Nedsatte dagpenge			64,40
Hotel-dispositionsbeløb	København	193,00	129,00
	Øvrige land	143,00	95,00
Natophold uden dokumentation	Fast		
	godtgørelse	80,00	—
	Nedsat		
	godtgørelse	—	53,50
Kørepenge		3,82	
Rangergodtgørelse		1,91	
Natpenge	Kl. 17-22	6,20	—
	Kl. 22-6	10,20	—
For tjeneste på lordage efter kl. 14 samt mandage fra kl. 0 ⁰⁰ -04 ⁰⁰		13,44	
For tjeneste på søn- og helligdage fra 0 ⁰⁰ -24 ⁰⁰ , grundlovsdag efter kl. 12 ⁰⁰ og juleaftensdag efter kl. 14 ⁰⁰		17,54	—
For 3-delt tjeneste		11,28	—
For delt tjeneste udov. 11. time		3,16	—
For afkortning af fridage pr. time, afrundet nedad = 9,35			

PERSONALIA

Forfremmet til lokomotivfører (18. lrm.) pr. 1.9.1980

Lokomotivfører (17. lrm.)
V. Mikkelsen, mdt Fa i mdt Fa
Arne Nielsen, mdt Pa i mdt Pa

Forfremmet til lokomotivfører (17. lrm.) pr. 1.8.1980 efter ansøgning

Lokomotivfører (13. lrm.)
E. B. T. Petersen, mdt Ar i mdt Ar
F. Leving, mdt Ar i mdt Ar
B. Spiegelhauer, mdt Gb i mdt Gb
C. P. Buchwaldt, mdt Pa i mdt Pa

Forfremmet til lokomotivassistent (10. lrm.) pr. 1.9.1980

Lokomotivassistent (9. lrm.)
T. M. V. Hansen, mdt Hg i mdt Hg
I. H. Nielsen, mdt Hg i mdt Hg
Tommy Møller, mdt Kø i mdt Kø
P. Remmer, mdt Kh i mdt Kh
S. Mikkelsen, mdt Kh i mdt Kh
S. T. Høyer, mdt Kh i mdt Kh
N. O. M. Petersen, mdt Kh i mdt Kh
C. I. Hansen, mdt Kh i mdt Kh
S. E. Hansen, mdt Kh i mdt Kh
O. Agergaard Petersen, mdt Kh i mdt Kh
L. B. Petersen, mdt Kh i mdt Kh

Overgået til anden stilling 1.9.1980

Ksmt (10. lrm.) til lkas p (9. lrm.)
G. Hansen, Ksmstr Val til mdt Kh
Ksmt (9. lrm.) til lkas (9. lrm.)
S. E. Hansen, Ksmstr HI til mdt Kh
Lkas (9. lrm.) til lkm p (17. lrm.)
H. J. L. Pedersen, mdt Kh til mdt Gb
Lkas (9. lrm.) til vkm p (17. lrm.)
H. Dambo, mdt Kh til Dvk Hgl
Lkas p (9. lrm.) til lkm p (17. lrm.)
K. R. Jørgensen, mdt Fa til mdt Fa

Ansæt som lokomotivassistent (9. lrm.) pr. 1.9.1980

Lokomotivassistent p
P. Schou, mdt Ar i mdt Ar
E. L. Laursen, mdt Ar i mdt Ar
K. F. Dalgaard, mdt Ar i mdt Ar
K. Larsen, mdt Ar i mdt Ar
K. H. Paulsen, mdt Ar i mdt Ar
T. E. Kristiansen, mdt Ar i mdt Ar
K. A. Jensen, mdt Fa i mdt Fa

G. Kristensen, mdt Fa i mdt Fa
K. B. Mjesing, mdt Fa i mdt Fa
B. C. Naver, mdt Fa i mdt Fa
F. Brøndal, mdt Kh i mdt Kh
R. Y. L. Larsen, mdt Kh i mdt Kh
F. H. Karlsen, mdt Kh i mdt Kh
C. C. Christoffersen, mdt Kh i mdt Kh
C. Hedegaard, mdt Kh i mdt Kh
P. S. Rivold, mdt Kh i mdt Kh
P. V. Hansson, mdt Kh i mdt Kh
P. Henriksen, mdt Od i mdt Od
S. E. Rasmussen, mdt Rf i mdt Rf
V. P. Madsen, mdt Kh i mdt Kh
A. R. Knudsen, mdt Str i mdt Str

Ansæt som lokomotivassistent p 1.9.1980

B. S. Gram, mdt Kh
J. Hjort, mdt Kh
J. Vizel, mdt Kh
M. Rasmussen, mdt Kh
L. S. Hansen, mdt Kh
J. O. Røgilds, mdt Kh
P. V. Augustinussen, mdt Kh
A. Pedersen, mdt Kh
S. Larsen, mdt Kh
T. W. Christensen, mdt Kh
E. V. Fenger, mdt Kh
S. U. Pedersen, mdt Kh
L. Astorp, mdt Kh
J. R. Willumsen, mdt Kh
J-P. K. Løkke, mdt Kh
H. J. Jørgensen, mdt Kh
J. P. Jensen, mdt Kh

Ansæt som lokomotivassistent p 1.11.1980

K. M. Bjerregaard, mdt Ar
D. H. Fisker, mdt Kh

Forflyttet 1.8.1980 efter ansøgning

Lokomotivfører (17. lrm.)
H. E. Rasmussen, mdt Fa til mdt Ng
A. S. Larsen, mdt Fa til mdt Ng
K. Halse, mdt Kø til mdt Ng
P. E. Hansen, mdt Kø til mdt Ng

Forflyttet 1.9.1980

Lokomotivassistent (9. lrm.)
N. P. Pedersen, mdt Fa til mdt Str

Afskediget pr. 30.9.1980 efter ansøgning alder

Lokomotivfører (17. lrm.)
H. B. Christiansen, mdt Kb

Afskediget pr. 30.9.1980 efter ansøgning

Elektrofører (13. lrm.)
B. Peyk, mdt Kh
Elektrofører (10. lrm.)
K. Terkelsen, mdt Kh

Afskediget pr. 30.11.1980 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (18. lrm.)
S. K. Jensen, mdt Ab
S. E. S. Sørensen, mdt Es
V. E. Thomsen, mdt Gb
T. H. C. Olsen, mdt Næ
Lokomotivfører (17. lrm.)
H. J. Holm, mdt Str
Lokomotivfører (15. lrm.)
S. A. P. Greffel, mdt Ar

Afskediget pr. 31.7.1980 efter ansøgning

Lokomotivassistent (9. lrm.)
T. V. Olsen, mdt Kh

Ansættelsen pr. 31.8.1980 er annulleret

Lokomotivassistent p (9. lrm.)
C. E. Andersen, mdt Kh

Dødsfald

Lkf. E. A. Sterll, Padborg, død den 2.9.1980.

Afskeds- og velkomstfest

D.L.F. Århus afd. afholder afskeds- og velkomstfest lørdag d. 8. november 1980 kl. 18.00 på »Løgten Kro«.

Der serveres en anretning, hvortil afdelingen giver et tilskud, så prisen pr. deltager er 40.00 kr. Drikkevarer kan købes til rimelige priser. Enker og pensionister indbydes venligst.

Nærbanen afg. Århus H afg. 17.10 kan benyttes. Ekstratog hjem afg. Løgten 01.15.

Tegningsliste på opholdsstuen eller tilmelding på tlf. 14 20 87 eller 98 91 72.

Festudvalget

Lanternen holder fest

Der er fest i Lanternen den 1. november kl. 17.30, Åboulevarden 56, København (god musik).

Menu:

Kold bord
2 øl + 2 snaps
kaffe + cognac eller likør.
Pris pr. couvert 125 kr.

Sidste frist for tilmelding den 24. oktober.

Det kan endvidere oplyses at der afholdes jubilæumsfest den 16/5 1981 på Lindensborg kro.

Der er mulighed for a conto indbetaling ved henvendelse til kassereren Finn P. Hansen, tlf. (02) 65 04 41.

På bestyrelsens vegne
Ulrik Salmonsens (03) 38 41 83

Georg Larsen DL-F går af



Med udgangen af september måned trådte formanden for Dansk Lokomotivmands-Forbund, Georg Larsen, tilbage på grund af sygdom.

Georg Larsen har været medlem af sit forbunds hovedbestyrelse siden 1952, først som næstformand og de sidste godt atten år som formand.

Det kan kun beklages, at han må forlade hvervet, thi han har ikke blot været sine medlemmer en god formand, men har også i samarbejdsrelationerne til andre forbund været en god og loyal kammerat. Det kan især vi tale med om, som har haft forbindelse med ham alle årene.

I forholdet til privatbanerne lige overfor Fællesrepræsentationen har han med fornuft og saglighed varetaget privatbanemændenes interesser en række år. Georg er ikke manden med de store armbevægelser. Han ser hellere, at resultaterne tilvejebringes på en rolig og saglig måde. Derfor nyder han stor respekt i alle kredse, hvor han repræsenterer sit forbunds medlemmer og privatbanemændene i almindelighed. Georg har også haft interesse for og kræfter til at beskæftige sig med kommunalpolitisk arbejde, og i dette område har han i en del år været medlem af vestsjællands amtsråd.

Overfor vor organisation har han stået som eksponent for det bredest mulige samarbejde, og vi vil derfor savne ham i tiden frem, men tingene skal jo gå videre. Vi håber derfor, at det Georg i den henseende har bygget op må bevares og videreudvikles af den som efterfølger ham.

Vi ønsker Georg en god tilværelse ud i fremtiden og siger kollegialt og kammeratligt tak for samarbejdet gennem den lange årrække.