



8

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. AUGUST 1977 - 77. ÅRGANG

8

Indhold:

Ved en korsvej	2
Ingen grund til ængstelse blandt DSB medarbejdere	3
Aftale om ferieregler	4
Prøveforsøg med hele jernbanevognes træthedstilstand	6
DSB-transporten på skinner	7
Bedre at rejse end at ankomme	8
Udlandet i glimt	9
Nyt om DSB	10
Hvad skal vi gøre for at undgå ØD i den form, det hidtil har været fremlagt	12
I fagbevægelsen mener man noget andet	13
Formanden	14
Fra medlemskredsen	18
Personalia	19
Resolution	20

Redaktører:

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

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

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Det er næppe for meget sagt, at lokomotivpersonalet i dag står ved en korsvej. På forskellig vis rokkes der ved den placering, vi gennem mange år har haft i DSB's organisationsstruktur. Og i medlemskredsens opfattelse af situationen er blandet megen skepsis med hensyn til den interesse, der vises vort arbejdsområde og skuffelse over, at der ikke er gennemført lønmæssige ændringer, som er i bedre samklang med det ansvar og den indsats, man mener bør honoreres bedre. Med hensyn til det sidste står det imidlertid klart, at vi er underkastet de retningslinier folketinget har fastlagt med sin indkomspolitik. Vi er i den henseende stillet som alle andre tjenestemandsgrepper. Den generelle lønftale angiver grænsen. Puljefordelingen, hvis virkning bygger på forbedringer som følge af rationalisering eller specielle forhold for individuelle stillinger, giver ikke særligt omfattende resultater al den stund at fordelingsbeløbet er meget lille i forhold til det store antal tjenestemænd, der er. Og som den forholdsvis lille gruppe vi udgør, vil der ud af totalbeløbet kun blive en miniandel til os. Der er tilmed den vanskelighed denne gang, at finansministeren ved aftalen om totalbeløbets størrelse forlangte, at centralorganisationerne skal forestå indstillingen af de forslag, de finder rimelige til gennemførelse. Vi har ikke som tidligere den direkte indflydelse, hvor vi enedes med DSB styrelsen om forslagene og denne fremsendte dem til finansministeriet. De nye forslag er drøftet med DSB og enighed er opnået; men nu skal de videre gennem CO I.

Som ovenfor nævnt er der interesse for vort arbejdsområde. Det er allerede bekendt, at der føres drøftelser om andet personales betjening af litra MH. Proceduren herfor er der redegjort for ved cirkulære til afdelingerne. De hidtidige drøftelser har ikke givet anledning til store bekymringer, men vi er ikke ved vejs ende endnu. Der er dog et godt grundlag for en rimelig behandling af vore medlemmer. Senere er vi stillet overfor drøftelse af betjening af det nye køretøj litra MR, idet DSB gerne vil undersøge muligheden af, at overtalligt personale i en anden personalekategori i et vist omfang indgår ved betjening af dette køretøj. I denne skrivende stund er vi ikke delagtiggjort i de tanker DSB har, men DLF har overfor DSB tilkendegivet betydningen af, at vore folk overtager betjeningen af det nye køretøj. Mere end en mærkesag er det en nødvendighed for at opretholde rimelige tjenestefordelinger, ligesom vi ikke ønsker en forflyttelsesproblematik for vore medlemmer overhovedet. Der er mere end nok med at fastholde vor stilling.

Ingen grund til ængstelse blandt DSB medarbejdere

De personalemæssige konsekvenser ved foreningen af bane- og bus-trafik i hovedstadsområdet. Af Ole Hansen DSB

Den kommende ordning af hovedstadsrådets kollektive trafik med foreningen af bane- og bustrafik har givet anledning til en vis ængstelse blandt DSB medarbejdere. Måske kan noget af årsagen søges i, at der foretages sammenligninger med DSB's afgivelse af busserne i hovedstadsområdet i 1973. Det er derfor værd at holde sig for øje, at situationen er en helt anden, når det drejer sig om jernbanestrækningerne. Her er det nemlig en såkaldt entreprenørordning, det vil sige, at kørslen fortsat udføres af DSB, hvilket også indvirker på hele den personalemæssige side af sagen.

Netop DSB medarbejdernes forhold under nyordningen blev fremdraget på et orienteringsmøde arrangeret for Jernbaneforeningens hovedstyrelse, foruden at der var inviteret repræsentanter fra Dansk Jernbaneforbund. Mødet blev holdt umiddelbart efter, at lov om hovedstadsrådets kollektive personbefordring var vedtaget ved 3. behandling i Folketinget den 2. juni. Indledere på mødet var formanden for Hovedstadsrådet, Bent Sørensen, og kontorchef Ole Andresen, DSB.

I sit indlæg vendte Bent Sørensen sig mod den opfattelse, at loven er jasket igennem. Tværtimod har man kulegravet forholdene siden vedtagelsen af 1973-loven, som medførte oprettelsen af et trafikråd. Et af dets opgaver var at udarbejde forslag til en forening af bane- og busdrift.

Om den kompensation, Hovedstadsrådet får for at overtage udgifterne ved togtrafikken sagde Bent Sørensen, at det for driftens vedkommende ikke volder problemer. Anderledes stiller det sig med investeringsandelen, som blev reduceret fra 175 mio. kr. til 133 mio. kr.

Her skal det tages i betragtning, at nedskæringer i vejbevillinger bl.a. blev begrundet med, at der skulle lægges mere vægt på kollektiv trafik. Det må også erindres, at en tunnelbane i København var stillet i udsigt.

Det spørgsmål har været rejst, om banerne nu skal udsultes, sagde Bent Sørensen videre. Hertil kan jeg svare et klart nej. Som det angives i regionplanen, er banerne rygraden i systemet. Det vil også sige, at der fortsat skal ske en udbygning af S-banerne, og målet har jo været at nå Køge, Roskilde og Frederikssund. Med hensyn til Frederikssundlinjen kan der måske findes andre muligheder end S-togsdrift for at sikre en god betjening. Indsættelse af bedre materiel på »Lille Nord« (Hillerød-Snekkersten) er under overvejelse. Ophævelse af loven om anlæg af tunnelbaner vil især ramme Amager, og her må søges forbedringer på anden vis af den kollektive trafik.

Bent Sørensen gjorde det iøvrigt klart, at man ønsker at bibeholde 10/20 minutters drift i stedet for at gå over til 15/30 minutters drift. Dermed opnås fordele med hensyn til omstigning mellem bane og bus. Om indførelse af fællesbilletter til bane og bus sagde han, at man nok må indstille sig på, at det ikke kan lykkes før 1. januar 1979.

Ændringerne for DSB

Kontorchef Ole Andresen omtalte den ændring, der nu sker ved, at DSB får to herrer i stedet for én. For den enkelte medarbejder giver det ingen større virkning, men det indebærer nogle administrative og økonomiske konsekvenser. Man skal ligesom finde et nyt sæt spilleregler, og bl.a. er det væsentligt at opnå en integration mellem planlægningen og budgetlægningen.

DSB er naturligvis meget spændt på, hvilke opgaver der bliver at løse, både med hensyn til omfanget og tidsrammerne.

Som svar på spørgsmålet om konsekvenserne for DSB medarbejderne under nyordningen sagde Ole Andresen, at ordreforholdene vil være uændret. Det vil sige, at man benytter de samme kanaler som hidtil.

Bent Sørensen understregede ligeledes, at forholdet mellem DSB og personalet ikke vedrører Hovedstadsrådet. Naturligvis vil der kunne opstå ønsker med virkning for personalestyrkens størrelse, f.eks. hvis man besluttede sig til at genindføre to-mandsbetjening i S-tog, men det er i så fald DSB, der skal optage forhandlinger med personalet. Og Hovedstadsrådet vil acceptere de forhandlingsrammer, der her er tale om.

Det blev på mødet nævnt, at personalet i dag har indflydelse på serviceniveauet, og Ole Andresen oplyste, at personale synspunkter vil blive fremført som hidtil, og indflydelsen f.eks. i projektorganisationerne ikke vil blive mindre. Et problem kunne forudses i tilfælde, hvor Hovedstadsrådet fremfører ønsker med personaleudvidelse til følge, fordi DSB er pålagt personaleloft. Men i sådanne tilfælde vil man se bort fra denne begrænsning. Man undgår altså den situation, at eventuelle personaleudvidelser i hovedstadsområdet medfører ekstraordinære nedskæringer i den øvrige del af landet. Sørensen oplyste til slut, at da loven om den nye ordning er forholdsvis ny, vil man endnu ikke have afklaret alle spørgsmål, men fra hovedstadsrådets side er man parat til også i fremtiden at mødes med personaleorganisationerne indenfor DSB for at orientere om det fremtidige system.

Ole Hansen

Aftale om ferieregler

Cirkulære fra finansministeriet

4

Cirkulære om de for statens tjenestemænd gældende ferieregler (Til samtlige ministerier m.v.)

Det meddeles herved, at der den 14. juni 1977 mellem finansministeren og tjenestemændenes centralorganisationer i medfør af bestemmelsen i § 45, stk. 1, i lov nr. 291 af 18. juni 1969 er indgået følgende aftale:

»Retten til ferie

§ 1. Statens tjenestemænd har for ferieåret, der går fra 1. april til 31. marts, ret til at holde ferie med løn i 2 arbejdsdage for hver måneds tjeneste i løbet af det forudgående kalenderår («optjeningsåret»).

Stk. 2. Tjenestemænd, der er ansat inden for optjeningsåret eller efter optjeningsårets udløb, og som har erhvervet ferieret under anden beskæftigelse, er berettigede til at holde sådan tilgodehavende ferie mod fradrag af 1/2080 af årslønnen for hver time tjenestemanden skulle have udført tjeneste den pågældende dag. Såfremt der ikke for den pågældende dag har været fastsat en bestemt arbejdstid, foretages fradrag for 8 timers tjeneste.

Tilsvarende regel finder anvendelse under eventuel tjenestefrihed uden løn for tjenestemænd, som ved ansættelsen ikke har optjent ret til ferie.

Stk. 3. Ved opgørelse af tilgodehavende ferie sidestilles fravær på grund af sygdom, ferie eller ekstraordinær tjenestefrihed i kortere perioder end et år med tjeneste i stillingen, jfr. dog § 7, stk. 3.

Stk. 4. Løn under ferie ydes med samme beløb, som ville være indtjent under tjeneste med samme beskæftigelsesgrad som umiddelbart forud for ferien.

Tilrettelæggelse af ferien

§ 2. Ferien skal i videst muligt omfang gives samlet og i tidsrummet 2. maj–30. september. Ved feriens tilrettelæggelse skal der inden for de grænser, som tjenestens tarv kræver, tages størst muligt hensyn til personalets ønsker. Meddelelse om feriens placering gives så tidligt som muligt.

Stk. 2. Har der af tjenstlige grunde ikke kunnet tildeles en tjenestemand mindst 18 feriedage inden for den i stk. 1 nævnte periode, er den pågældende berettiget til i den øvrige del af ferieåret at holde forlænget ferie efter følgende regler:

Er der i perioden 2. maj–30. september holdt ferie i:

12–17 dage, forlænges den resterende ferie med 2 dage,

6–11 dage, forlænges den resterende ferie med 3 dage,

5 dage eller derunder, forlænges den resterende ferie med 4 dage.

Feriedage, som af tjenstlige grunde har måttet tildeles før den 2. maj, kommer i betragtning ved beregning af ekstra feriedage på tilsvarende måde som feriedage, der resterer ved udløbet af perioden 2. maj–30. september.

Stk. 3. Ferie uden for perioden 2. maj–30. september bør normalt ikke deles i mindre afsnit end 6 dage i sammenhæng.

Stk. 4. Er tjenesten tilrettelagt med 5 arbejdsdage om ugen, indgår 1 arbejdsfri dag som afviklet ferie for hver 5 dage den pågældende holder ferie.

Dette gælder dog ikke særlige feriedage, der ydes som kompensation for mistet helligdagsfrihed i henhold til § 13 i aftale af 9. oktober 1974 om de for statens tjenestemænd gældende arbejdstidsregler m.m.

Stk. 5. Helligdage i ferieperioden, der ville være fridage for den

pågældende, medregnes ikke som feriedage.

§ 3. For så vidt ganske særlige tjenstlige forhold gør sig gældende, kan optjent ferie bortfalde et enkelt ferieår efter vedkommende styrelses bestemmelse.

Stk. 2. For bortfaldne feriedage gives i det efterfølgende ferieår en tillægsferie af samme længde som den bortfaldne ferie, således som denne opgøres efter bestemmelserne i § 2, stk. 2.

Stk. 3. Har tillægsferie som nævnt i stk. 2 ikke kunnet gives, er tjenestemanden berettiget til en godtgørelse, som for hver tilgodehavende feriedag udgør et beløb svarende til overarbejdsbetaling for 7 timer, beregnet efter den betalingssats, der er gældende umiddelbart efter udløbet af det ferieår, i hvilket tillægsferie skulle være givet.

Sygdom under ferie

§ 4. Sygedage under ferie betragtes i almindelighed som feriedage.

Stk. 2. Når særlige omstændigheder taler derfor, kan styrelsen dog tillade, at ferie suspenderes under sygdom. Ved afgørelsen af, hvorvidt sådan suspension kan foretages, skal der eksempelvis tages hensyn til, om tjenestemanden er sygemeldt ved feriens begyndelse, om sygdommen er af længere varighed, om den er af alvorligere karakter, om sygdommen hindrer tjenestemanden i at benytte tjenestefriheden på rimelig måde som ferie, eller om sygdommen skyldes tilskadecomst under udførelsen af tjenesten.

Stk. 3. Ferie, der træder i stedet for en efter bestemmelserne i stk. 2 suspenderet ferie, gives på et for afløsningen belejligt tidspunkt og uden tillægsferie, selv om ferien må

tildeles ude for perioden 2. maj–30. september.

Militærtjeneste

§ 5. Tjenestemænd, der har været indkaldt til militærtjeneste, er ved genoptagelse af tjenesten berettiget til normal årlig ferie. Der vil ikke samtidig hermed kunne ydes de pågældende godtgørelse i form af til lægsferie eller pengeerstatning for den inden indkaldelsen optjente ikke afviklede ferie.

Særlig feriegodtgørelse

§ 6. Ud over løn under ferie oppebærer tjenestemænd en særlig feriegodtgørelse på 1½ pct., som beregnes af samtlige i optjeningsåret oppebårne indkomstskattepligtige beløb for tjenstligt arbejde, men med fradrag af eventuelt sygdomsrisikobidrag samt særlig feriegodtgørelse.

Stk. 2. For tjenestemænd, der har været indkaldt til militærtjeneste, beregnes godtgørelsen på grundlag af den løn, som den pågældende ville have oppebåret, hvis han ikke havde været fraværende på grund af militærtjeneste.

Stk. 3. I tilfælde, hvor en tjenestemand's ferie af tjenstlige grunde bortfalder, og der ydes den pågældende en kontnat pengeerstatning herfor, jfr. § 3, stk. 3, bevares retten til den særlige feriegodtgørelse.

Feriemæssig stilling ved afsked

§ 7. En tjenestemand, der afskediges med pension i henhold til kapitel 2 i lov om tjenestemandspension, skal så vidt muligt før afskedigelsen holde den indtil afskedstidspunktet indtjente ferie. Tjenestemanden oppebærer i forbindelse med afsked særlig feriegodtgørelse, der er indtjent indtil afskedstidspunktet, jfr. dog stk. 3.

Stk. 2. Har tilgodehavende ferie ikke kunnet afvikles som anført i

stk. 1, er tjenestemanden for en periode af samme længde som den tilgodehavende ferie berettiget til en godtgørelse, der udgør forskellen mellem pensionen og den senest forud for afskedigelsen oppebårne lønning.

Stk. 3. Ved opgørelse af tilgodehavende ferie medregnes fravær på grund af sygdom umiddelbart forud for afskedigelsen ikke som tjeneste. Løn og andet vederlag, der er udbetalt under sådant fravær, medtages ikke ved beregning af særlig feriegodtgørelse.

Stk. 4. Retten til godtgørelse efter stk. 2 og særlig feriegodtgørelse bortfalder, såfremt tjenestemanden umiddelbart forud for afskedigelsen har været fraværende på grund af sygdom i 6 måneder eller derover.

§ 8. En tjenestemand, der fratræder sin stilling uden at være omfattet af § 7, er berettiget til feriegodtgørelse med 9½ pct. af lønnen for det tidsrum, den på fratrædelsestidspunktet tilgodehavende ferie vedrører. Ved beregningen ses der dog bort fra løn, der er udbetalt under ferie i det tidsrum, der danner grundlag for godtgørelsen.

Stk. 2. Bestemmelsen i stk. 1 finder tilsvarende anvendelse på tjenestemænd, der opnår ekstraordinær tjenestefrihed i mindst 1 år.

Stk. 3. Retten til særlig feriegodtgørelse bortfalder i det omfang, i hvilket der ydes feriegodtgørelse i henhold til stk. 1.

Stk. 4. Feriegodtgørelse i henhold til stk. 1 udbetales efter samme regler som feriegodtgørelse i henhold til ferieloven.

Elever

§ 9. Bestemmelserne i denne aftale finder tilsvarende anvendelse for elever, der uddannes til ansættelse i medhjælperstilling.

Specielle bestemmelser

§ 10. Foranstående bestemmelser kan ved aftale suppleres med særlige regler for tjenestemænd i de enkelte styrelser. Endvidere kan bestemmelserne ved aftale fraviges for tjenestemænd, hvis arbejdsvilkår er af særlig karakter, eller når andre særlige forhold måtte give grundlag herfor.

Ikrafttrædelses- og overgangsbestemmelser

§ 11. De hidtil gældende særlige feriebestemmelser for udsendte tjenestemænd i udenrigstjenesten opretholdes, indtil aftale måtte blive indgået.

§ 12. Denne aftale har virkning fra 1. april 1977 og kan opsiges med 3 måneders varsel, dog tidligst til 1. april 1979.

Aftale af 22. december 1971 om de for statens tjenestemænd gældende ferieregler samt § 21 i aftale af 28. april 1975 om justering af tjenestemandslønninger m.v. fra 1. april 1975 ophæves.«

DSB skolens Kursusoversigt

2. Halvår 1977

Grundkursus for lokomotivassistenter, tid 01.08–05.08.

Lokomotivassistentkursus, del 1 Hold T, tid 25.08–21.09, prøve 22.09–23.09.

Lokomotivassistentkursus, del 2 Hold T, tid 17.10–17.11 prøve 18.11–21.11

Lokomotivførerkursus, 31.10–12.12, prøve 13.12–14.12.

Grundkursus for lokomotivassistenter, tid 01.11–07.11.

Lokomotivassistentkursus del 1 Hold K, tid 24.11–21.12, prøve 22.12–23.12.

Lokomotivassistentkursus del 3 Hold T, tid 06.12–07.12, prøve 08.12–09.12.

Prøveforsøg med hele jernbanevognes træthedstilstand

6

En fremgangsmåde til at fremskyn- de undersøgelsen af levetiden for en hel jernbanevogns opbygning er for første gang anvendt i Europa. Indtil nu var sådanne forsøg udelukkende almindelige med de vigtigste enkeltbestanddele.

Nu blev der i Brüssel i løbet af en måned simuleret en driftsvarighed på 20 år. Forsøgene blev foretaget på AIB's (Association de l'Industrie Belge) anlæg.

Den afprøvede skinneenhed var prototypen af en ny letmetalvogn, som blev projekteret af den schweiziske aluminiumfremstiller ALUSUISSE. Der blev bestilt 1000 letmetalenheder af denne type som erstatning for parisermetroens forældede rullende materiale.

Med denne moderne test kunne U-banevognenes modstandsdygtighed under langvarigt stillede krav med den største succes bevises.

Société Franco-Belge, som er en af de største producenter af Frankrigs jernbanevogne, vil i september 1977 begynde leveringen af de bestilte enheder.

Store døre og vinduesåbninger

Ordren, som er på 1,2 milliarder,

Holdbarheden af de under bygning værende aluminiumskøretøjer for Metroen i Paris blev bevist inden for rammen af det accelererende træthedsforsøg, hvor en driftsvarighed på 20 år blev stimuleret. Forsøgene blev for første gang i Europa udført med en hel vognkasse. Producenten, Pariser Société Franco-Belge foretog dem på de belgiske industriforenings AIB-anlæg i Brüssel under overvågning fra ALUSUISSE, som er ansvarlig for køretøjernes konception. Det venstre billede viser simulationen ed en høj belastning af ti passagerer pr. kvadratmeter og 28 tons jern inden for rammen af det dynamiske forsøg. En vognkasse ses til højre bagved en hydraulisk vibrationsmaskine. Den anden ende af det jernbelæssede køretøj hviler på et fast underlag. I løbet af seks uger frembragte maskinen 10 millioner vertikale vibrationscykler svarende til de dynamiske krav i driften ved topbelastning.

var i det forløbne år tildelt det fransk-schweiziske konsortium. Nødvendigheden af en snarlig påbegyndelse af fabrikationen gav efter oplysninger fra ALUSUISSE stødet til anvendelse af den accelererende afprøvningsmetode.

En repræsentant fra ALUSUISSE forklarede, at det indtil nu var almindeligt i Europa at bygge nogle forsøgsvogne og afprøve dem i et eller to år i driften for at konstatere, om nykonstruktionen ville svare til de daglige krav.

Société Franco-Belge og ALUSUISSE ville dog uanset de knappe produktionsterminer samle et stort erfaringspotentiel for det moderne konstruktionsprincip. Den 15 m lange jernbanevogn har hvælvede sidevægge og tre brede døre (1900 x 1900 mm) på hver side, samt flere store vinduer (2000 x 900 mm). I overensstemmelse med kravene fra metrodrifts-selskabet i Paris må vognene afprøves med en belastning svarende til vægten af 10 passagerer pr. kvadratmeter.

Den strukturelle belastning bekræftet

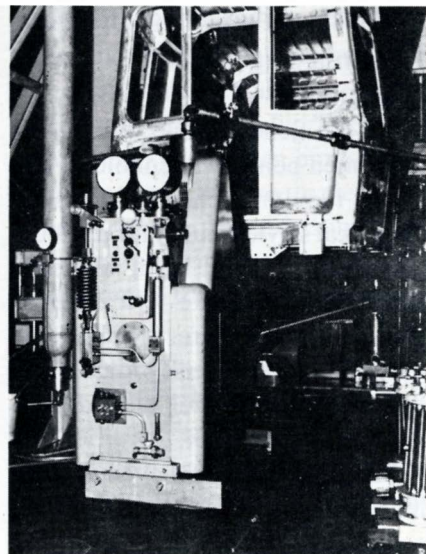
AIB's prøvemekanisme i Brüssel var det bedst egnede anlæg i Euro-

pa til forsøg med hele opbygninger af jernbanevogne. Prøveprogrammet blev gennem computerstyrede belastningsværdier fra Metroens dagligt indsatte køretøjer nøjagtigt fastlagt. Måleværdierne omfattede skinne- og kurvestød samt belastninger og tryk ved høj belægning med stor passagertrængsel.

Jürg Zehnder, cheffingeniør for jernbanevognsafdelingen i ALUSUISSE erklærede: »En sådan jernbanevogn skal pr. kilometer kørselsdistance omtrent optage fire til seks stød eller dynamiske belastninger. Hvis den årlige kørselsdistance med Metroen i Paris andrager 150.000 km, betyder dette rundt regnet en halv million cykler eller belastningsforandringer.«

I løbet af afprøvningsproceduren blev opbygningen af prototypen udsat for 250.000 belastningscykler daglig i ca. seks uger svarende til en driftsvarighed af 20 år.

Ingeniør Zehnder kunne herefter fastslå, at træthedsstyrken svarer til kravene, og konstruktionsforandringer er ikke nødvendige. Ved hjælp af statiske forsøg i Franco-belgeværket blev vognens modstandsdygtighed yderligere bekræftet. Sammenstøds- og brandforsøg er ligeledes planlagt.



DSB – transporten på skinner

Til bladet Dansk arbejde udtaler generaldirektør Poul Hjelt

DSB har i sin langtidsplan - Plan 1990 - lagt op til samarbejde om den danske godstransport. Det har vi gjort ud fra den erkendelse, at erhvervslivet og samfundet i øvrigt har krav på en så rationel transport som mulig. Den opnås efter vores mening bedst, hvis brugen af transportmidler kombineres eller - om man vil - hvis der sker en arbejdsdeling.

Der er tre hovedpunkter i langtidsplanen:

- 1) Vi har søgt at tilpasse os erhvervslivets krav om bl.a. hurtig, præcis, fleksibel transport.
- 2) Vi har analyseret jernbanens stærke og svage sider i forhold til transportmidlerne bil og skib samt søgt at afgrænse netop det område, hvor jernbanen er fordelagtigst.
- 3) Vi har søgt at konstruere et system, der kan opfylde de politiske krav på området. Det er på den ene side et krav om, at transportsystemets omkostninger stort set skal dækkes ved de opnåede indtægter. På den anden side er det et krav om at forhindre bl.a. de miljølemper, der kan være forbundet med en omfattende, langtgående lastbiltrafik.

De interviews, som DSB gennemførte i forbindelse med planlægningen, viste klart, at der må foretages væsentlige ændringer i det transporttilbud, vi kender i dag.

Det fremgik således, at erhvervslivet ønsker dør til dør transport udført af transportøren, således at virksomhedens administrative besvær bliver så lille som muligt.



Generaldirektør Poul Hjelt DSB

Kravet om hastighed er blevet præciseret som et krav om dag til dag transport for samtlige relationer i landet. Der er dog virksomheder, der lægger mindre vægt på hastigheden og vil acceptere noget længere transporttid. Især kan der slækkes på transporttiden, hvis systemet kan fungere som lager ved at virksomheden f.eks. har en jernbanevogn eller container til disposition og kan aflæsse eller pålæsse på de tidspunkter, der falder bedst i tråd med produktionsgangen.

Endelig ønsker erhvervslivet, at risikoen for beskadigelser af godset mindskes.

Analysen viser, at jernbanens styrke ligger i transport over længere afstande. Det fremgår af, at DSB har 40 procent af landtransporterne, når det gælder afstande på over 150 km. Jernbanen har også en styrke, når det gælder transport af større godsmængder.

På den anden side kommer vi ikke uden om, at det i mange tilfælde vil være vanskeligt at imødekomme kravet om dør til dør transport alene via jernbane. Mange virksomheder kan ikke opnå sportilslut-

ning, og mange har ikke et transportbehov af en sådan størrelse, at anlæg af industrispor er berettiget.

Hermed er vi inde på arbejdsdeling mellem jernbane og lastbil, på omladningen og spørgsmålet om et terminalsystem. DSB's udgangspunkt er et system med ti terminalområder, som fra maj skal afprøves i Herning. Terminalerne skal ses i sammenhæng med brugen af transportmoduler. Undersøgelser har vist, at en meget væsentlig del af de nuværende godssendinger kan transporteres i sådanne moduler, både hvad angår stykgods og hele sendinger.

Dette system er DSB's bidrag til et kollektivt godstransportsystem, der såvel opgave- som kvalitetsmæssigt er så attraktivt for virksomhederne, at de overgiver betydelige dele af de opgaver, som i dag udføres af firmabilerne, til dette system. Hermed vil virksomhederne kunne frigøre betydelige ressourcer til de produktions- og handelsmæssige opgaver, som de er specialister i.

Og så et par ord om takstforhøjelser og især rytmen i dem. Her er DSB flere gange - bl.a. af vognmændene - blevet opfordret til at søge proceduren for takstforhøjelser på godssiden ændret således, at ændringerne falder sammen med fragtmændenes takstterminer.

Det vil vi faktisk gerne, og vi er helt enige i, at flere mindre forhøjelser er at foretrække for få større. Desværre har vi endnu ikke kunnet trænge igennem til f.eks. halvårlige takstændringer. Også en adskillelse mellem reguleringer for passager- og godstakster så vi gerne. Derimod må det understreges, at DSB anser taksterne for lastbiler på overfarterne og taksterne for jernbanetransport for at høre ubrydeligt sammen.

Hvor hurtigt bør mennesket bevæge sig?

Ikke altid så hurtigt som teknikken tillader!

Det mere præcise svar har i virkeligheden noget at gøre med afstande – og noget mere.

Som Robert Louis Stevenson skrev: »Det er bedre at rejse håbefuldt end at ankomme«.

Hans ord er den væsentlige, eviggyldige halvdel af svaret, for de går ud fra *mennesket* – ikke kun fra godsbeholdere og fartmåler ...

Den saglige halvdel af svaret er, at virkeligt store hastigheder tjener os kun bedst over virkeligt store afstande, d.v.s. verdensrummets, specielt i interplanetarisk forstand.

Lægges svarets halvdele sammen, får vi jernbanekonstruktørers ledemotiv.

Vi fortalte i forrige DLT om British Rail-projektet for en fjernere fremtids hurtigtog – 400 km/t eller mere – som konstruktørerne regner for at være så effektivt »gearet«, at de ville anlægge dem som t-bane, der jo helt bygger på effektivitet (først og fremmest korteste afstand imellem to punkter er en ret linie).

Dermed udtrykker konstruktørerne, at egentlige rejse- og miljøoplevelser som ramme om passagerernes »håbefulde« forventning til ankomsten på jordoverfladen kan undergrundsbanen aldrig tjene mennesket med.

Her viser vi til gengæld et tog, der kan netop det.

Det er det engelske højhastighedstog, *High Speed Train* (HST), som artiklen flygtigt nævnte. Det er BR-ingeniørernes svar på fremtidens hurtigtog – og allerede nutid:

Lokomotivet (billedet) vejer 68 t. Det har en 12-cylinder 2250 hk Paxman Valenta dieselmotor. Toget har loko i begge ender, så samlet



LOKOMOTIVET: HST har sat verdensrekord for dieseltrækraft på eksisterende spor - 230 km/t, som bliver fremtidens fartområde. To lokomotiver udvikler tilsammen 4500 hk.

kraftudvikling bliver 4500 hk. Største marchfart: 200 km/t.

Der er motordrevet synkron-generator og omformer, som forsyner trækmotorerne med jævnstrøm samt motordrevet ekstragenerator, der leverer toget maksimum 280 kw.

Medens dette skrives kører disse tog bl.a. på strækningen fra London til Penzance (491 km) i Sydenglands sommerland, Cornwall, 1 time hurtigere end forgængermateriellet.

BR venter at kunne sælge hele tog af denne type til U.S.A., også fordi passagermateriellet – nyeste Mark III vogntype – er en sejr for komforten.

Vognen er 22,86 m lang – 2,76 m længere end »gammel« BR-standard – med plads til 44 1. kl.-passagerer og 72 på 2. kl. (vort billede viser 2. kl.-afdelingen).

Kupeens »tænkende« luftforny-

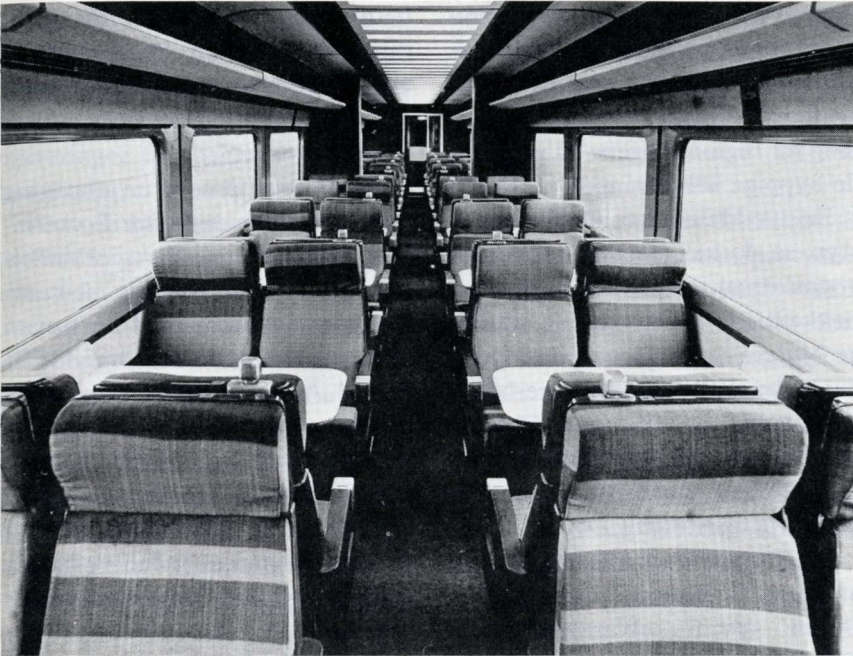
elsesanlæg renser friskluften og vedligeholder 22° celsius gennemsnitstemperatur.

Store vinduer har dobbeltruder, som sammen med gennemført lydisolering og tæppebelagt gulv skaber et støjdæmpet, lyst interiør i den veltempererede kupe. »Drømme«sæderne og virkelighedsnære borde fuldender komforten.

Når man rejser *sådan*, kan forventningerne til ankomsten i hvert fald ikke næres i behageligere omgivelser.

Gennemgangsdøre er automatiske – så det er unødvendigt at opsætte skilte, der opfordrer passagererne til at lukke dørene for at holde varmen inde, trækken ude.

Vognen har BR's nyeste bogiekonstruktion med luftdrevne skivebremser og luftaffjedring, der sikrer »blød« kørsel ved alle hastigheder.



KUPEEN: I sådanne omgivelser må det da altid være bedre at rejse end at ankomme! Lys, luftig, tæppebelagt, støjdæmpet 2. kl.-kupe. Det er BR's nyeste Mark III passagervogn.

HST er bygget til *eksisterende* sporanlæg. Under prøveturene satte toget verdensrekord for dieseltrækkraft – 230 km/t.

Gennemsnitsfart er for tiden 140–160 km/t.

Fra 140 til 230 km/t – og kun en halv snes km/t mere når den endelige, avancerede lokomodel snart indsættes – bliver fartområdet for højhastighedstog på eksisterende sporanlæg i mere end en overskuelig fremtid.

Selv japanernes berømte »shinkansen«-tog med planlagt 260 km/t marchfart for kommende ny udgave af »projektilen« bevæger sig i samme rimelige fartområde.

Det svarer omtrent til København–Korsør på 20–25 minutter gennem land- og bymiljø, som mennesket befinder sig bedst i.

Bliver det alligevel en dag København–Korsør o.s.v. på 12 mi-

nutter i tunnel gennem Sjællands undergrund ved hjælp af noget, der kan minde om en overdimensioneret, el-drevet regnorm –?

UDLANDET I GLIMT

● *Kanadas* jernbaner er ved at være færdig med opførelsen af det ny 20 millioner kroners træningscenter

for lokomotivførere i Gimli, nord for Winnipeg. Centret, der har to loko-simulatorer, skal fremme tilgangen af loko-førere. Naturlig afgang og voksende trafik i Kanada kræver ca. 400 nyansættelser om året.

● Det siger lidt om *Italiens* inflation, at den italienske regering har givet grønt lys for bygningen af en ny linie i *Neapel*-området til indvielse i 1981 og foreløbig budgetteret til at koste 38.000 millioner lire.

45 nye vogne til ruten bliver 12.000 millioner lire ekstra.

● Gang efter gang i 20 år udsatte den sydamerikanske republik, *Bolivia*, anlæggelsen af sidste etape af sin trans-kontinentale bane fra *Santos* på Atlanterhavskysten til *Arica* ved Stillehavet. Årsag: Pengemangel.

Nu er arbejdet omsider kommet i gang på strækningens resterende 300 km.

● Langtidsplanlægning er ikke noget nyt i EF-kontorbyen, *Bruxelles*, men byens t-banepaner er alligevel ud over det sædvanlige: Et fuldt udbygget tunnelnet skal være færdigt i år 2015. Der arbejdes på at gøre 45 km klar før 1987. Hele nettet bliver 90 km.

● Tjekkoslovakiets igangværende 5-års plan afskaffer de sidste damplokomotiver i 1980. Så bliver det tjekkiske veteraners tur til at »se røgen« ...

Miljømæssige krav har præget konstruktionen af en ny serie diesel-elektriske Mz-lokomotiver, DSB nu får leveret. Det er lykkedes at skaffe plads til en mere effektiv lyddæmper, og det vil sige, at de nye lokomotiver er betydeligt bedre støjdæmpede end de hidtil anskaffede.

De to første lokomotiver i den nye serie på ialt 15 er netop leveret fra AB BOFORS-NOHAB i Trollhättan, og de sættes om kort tid i drift efter en række afprøvninger, herunder prøvekørsel med maksimalhastigheden 160 km/t. Yderligere tre lokomotiver følger i august-september, og de resterende 10 leveres i løbet af vinteren. De skal alle benyttes i området øst for Storebælt.

Den nye serie Mz'ere er en videudvikling af den foregående leverance. Der benyttes dog som hidtil en 20-cylindret dieselmotor med en samlet hestekraft på 3900, og i det ydre er der ikke den store forskel.

Derimod adskiller de nye lokomotiver sig fra de hidtidige gennem det udstyr, de er forsynet med. Som de første DSB lokomotiver har de udstyr alene til elektrisk togopvarmning. Både i de internationale tog fra København mod syd og mod nord og i regionaltogene på Sjælland vil dampopvarmningen blive afløst af elektrisk opvarmning. Det betyder bl.a. en forbedret varmeregulering i kupeerne, ligesom det er et mere renligt system. DSB har desuden måttet tage i betragtning, at andre lande er gået over til elvarme i togene, og at nye jernbanevogne til de internationale tog kun forsynes med elopvarmningsudstyr.

En anden nyskabelse er, at de 15 Mz'ere får elektrisk bremse, der virker i kombination med trykluftbremsen. I forbindelse hermed ud-

nyttes banemotorenes rotationsenergi til afbremsning af lokomotivet. Derved skånes hjul og bremseklodser, hvilket især har betydning for regionaltogene på grund af de hyppige standsninger.

De nye Mz'ere har installeret udstyr, så de kan benyttes til styrevognskørsel i regionaltog, og i en række tog vil de erstatte de hidtidige My'ere og Mx'ere. Dette betyder bedre mulighed for at overholde køreplanen, og i det hele taget er den nye serie lokomotiver et vigtigt led i DSBs bestræbelser på at forbedre regulariteten.

Mz'erens dieselmotor er leveret af General Motors, mens AEG, Berlin, står for elvarmeudstyret. Dansk Signal Industri A/S og L. M. Ericsson, Sverige, har leveret ITC-udstyr til kørsel i styrevognstog. Bogier, undervogne og lokomotivkasse kommer fra A/S Frichs, Århus. Prisen pr. lokomotiv er 8,5 mio. kr. inklusive told og moms.

30 vogne mere til regional trafik

Samtidig med de nye Mz-lokomotiver får DSB 30 personvogne fra Scandia-Randers. De to første er leveret, og resten følger i tiden indtil foråret 1978. Det er vogne af Bn-typen til brug i de sjællandske regionaltog. Siden 1971 har DSB anskaffet mere end 200 vogne til denne trafik, men der er foretaget en række forbedringer. Det gælder ikke mindst for den nye serie, idet vognenes løbeegenskaber er forbedret, bl.a. gennem en ny støddæmper i bogierne. Også for støjsoleringen er der opnået væsentlige fremskridt. Særlig iøjnefaldende er det forsænkede loft og i forbindelse

hermed en ændring af belysningsarrangementet. Alle Bn-vogne har udstyr til opvarmning både med damp og elektricitet.

Trods udsigterne til en aflastning af Storstrømsbroen efter Folketingets vedtagelse af Farø-forbindelsen bliver det nødvendigt med omfattende reparationer af den nuværende bro, for at den kan opfylde sit formål. Arbejdet er incl. udgifter til trafikreguleringer anslået til at koste ca. 12 mio. kr. og tager sigte på en udbedring af vejbanekonstruktionen, men en egentlig udskiftning af betonpladerne under vejbanen ventes først, når Farø-broerne står klar.

Ved det kommende arbejde skal fuger og revner i betonbanen repareres, det samme gælder kantstenspartierne, og lysmasterne flyttes til den østlige fortovskant. Hermed opnås en udvidelse af vejbanen uden for gennemsejlingsfagene fra 5,60 meter til 5,77 meter.

Kun én af kørebanerne er tilgængelig, mens arbejdet står på. For at skabe færrest mulige gener for den kørende trafik vil der blive etableret en lysregulering afpasset efter trafikens art i løbet af dagen. Styringen sker ved hjælp af et masterapparat, der er forsynet med forskellige programmer, således at intervallerne for henholdsvis grønt og rødt ændres, alt efter i hvilken køreretning trafikken er størst på de forskellige tidspunkter, og også efter om der i de enkelte perioder mest er tale om ren persontrafik eller blandingstrafik. Kendskabet hertil har man fået fra forskellige trafikforsøg på broen, og skift mellem programmerne foregår automatisk. Dog kan der manuelt gribes ind.

Reguleringen iværksættes i forbindelse med tre arbejdsøer på hver

200 meters længde og med en indbyrdes afstand på ca. 1000 meter. Reguleringen sker således, at der opnås »grøn bølge« ved alle tre afspærringer for begge færdselsretninger.

Kun én kørebane er farbar i perioden fra 15. august i år til 23. juni næste år og i 1978 endvidere fra 12. august til 31. december. Men der vil efter nærmere bekendtgørelse også være tale om spærring for al trafik på visse dage i tidsrummet til 01.30 til 04.30. Dog er der sikret mulighed for passage af udrykningskøretøjer. I øvrigt vil der i hele reparationsperioden være etableret et særligt system til sikring af hurtig passage for udrykningskøretøjer. På broen findes døgnvagt, og der er direkte telefonforbindelse til politi og videre til redningskorpsene. Ved alarmering kan der fra en manøvrepost på broen sættes grønt lys fra henholdsvis nord og syd, når et udrykningskøretøj er på vej. Sker der uheld eller ulykker på broen, kan der ligeledes fra denne manøvrepost indstilles på rødt overalt, og bomme sænkes i hver ende af broen. I øvrigt opretholdes de tre hidtidige, offentligt tilgængelige alarmtelefoner til politiet.

For den normale trafik påregnes begrænsede gener, men det er nødvendigt med særlige foranstaltninger for usædvanlige transporter, der går ud over færdselslovens bestemmelser. Politiet har i særlige tilfælde mulighed for at bistå ved overførsel af transporter med en bredde på op til 2,90 meter. Bredere transporter vil kunne ske med jernbane mellem Vordingborg station og Orehoved station, hvis de ydre mål ikke overskrider DSBs læsseprofil, der i denne forbindelse udvides. Transporterne med jernbane sker til gældende DSB takster.

Også på Masnedsundbroen er det

nødvendigt at foretage reparationsarbejder, men først til næste år.

Samfundets tilskud

Det danske damfunds tilskud til brugerne af DSB's transportydelse udgjorde for finansåret 494,5 mill. kr. mod 474,7 mill. kr. året før. Afskrivninger og forrentning af DSB's anlægskapital udgjorde i 1976-77 390,6 mill. kr. mod 349,2 mill. kr. året før.

Statens tilskud kan således gøres op til ialt 885,1 mill. kr. i 1976-77 mod 823,9 mill. kr. i 1975-76.

Tallene må ikke ses isoleret

Generaldirektør Povl Hjelt har bl.a. denne kommentar til driftsresultatet:

»Mange har det med at give DSB karakter, så lad mig sige det sådan: Et 13-tal skal vi nok ikke forvente at få, men det må vist siges at være et ganske pænt resultat i forhold til opgavens sværhedsgrad. Her tænker jeg bl.a. på omkostningsstigninger og den kendsgerning, at takstniveauet ikke er ændret siden 01.06.1975.

Tallene bør imidlertid ikke betragtes isoleret. Det væsentlige er, at DSB inden for rammerne af en rimelig og accepteret offentlig betaling kan udføre den samfundsmæssige serviceopgave, som det er at opretholde og drive et landsdækkende, attraktivt kollektivt transportsystem.

Udviklingen følger i øvrigt linien fra de foregående år. D.v.s. at Intercitystrækningerne fortsat klarer sig godt. Det samme gælder den sjællandske regionaltrafik og flere af vore overfarter. På godsområdet kan også noteres en vis fremgang

både i indenlandsk stykgods og i såvel inden- som udenlandsk vognladningstrafik, slutter Povl Hjelt. DSB's indtægter er nu oppe over to milliarder kroner årligt, fremgår det af driftsregnskabet for 1976-77.

Det samlede driftsresultat viser dog en mindre forringelse på 20 millioner kroner i forhold til året før. Resultatet skal imidlertid ses i lyset af, at virksomhedens omkostninger er steget væsentligt, og at takstniveauet har været uændret siden 01.06.1975. Målt i faste priser er der tale om en forbedring af driftsresultatet, idet inflationen udgør mere end 20 millioner kr.

Driftsindtægterne steg 11 procent

Driftsindtægterne er steget med godt 11 procent. Det svarer til 209 mill. kr., således at indtægterne nu er oppe på ialt 2.074 mill. kr.

Passagerbefordringen, DSB's største indtægtskilde, udviser en stigning på 4 procent, motorkøretøjer på overfarterne knap 6 procent, godsbeholdning ca. 10 procent og andre indtægter godt 18 procent.

Driftsudgifterne steg 9,8 procent

Driftsudgifterne steg med 9,8 procent. Det svarer til godt 228 mill. kr., således at udgifterne nu er oppe på 2.569 mill. kr. Heraf udgjorde personaleudgifterne 1.840 mill. kr., hvilket er en stigning på 6,5 procent. Andre udgifter udgjorde 728 mill. kr., og det var en stigning på knap 19 procent i forhold til året før.

Mandskabsstyrken er i årets løb blevet formindsket med godt 500 mand, ligesom der er sket en væsentlig nedgang i overarbejde.

Effektiviteten og dermed produktiviteten i DSB stiger således fortsat.

Hvad skal vi gøre for at undgå ØD i den form, det hidtil har været fremlagt

Direktør Hans P. Sigvardt har skrevet denne kronik i Erhvervsbladet

12

Resultatet af folketingsvalget den 15. februar 1977 blev klaret anderledes, end de fleste havde ventet, som det også er fremgået af kommentarerne i presse, radio og tv, og man kan blot konstatere at Socialdemokratiets valgsejr og Venstre og Radikales nederlag blev betydeligt større end ventet.

Dette ændrer vist efter de flestes opfattelse hele den politiske situation i spørgsmålet om det fremtidige samarbejde mellem de politiske partier. Der kan vist ikke herske tvivl om, at tanken om en flertalsregering må droppes i hvert tilfælde foreløbig, selvom Anker Jørgensens tanker om en sådan sikkert var ærligt ment inden valgresultatet forelå.

Vil gøre alt

Beskæftigelsesplanen, som Socialdemokratiet og LO fremlagde inden valgdagen ønsker vel de fleste bliver gennemført, og man kan være enige i, at der også på denne måde skal gøres alt for at nedsætte arbejdsløsheden, man er bare ikke enige om, hvor pengene skal komme fra.

Men indførelse af økonomisk demokrati (ØD) er også fortsat med i Socialdemokratiet og LO's program, og der er vel ingen tvivl om, at man vil gøre alt for at få gennemført dette i en socialdemokratisk regeringsperiode sammen med LO. Der er heller ingen tvivl om, at ØD fortsat vil møde stor modstand fra de borgerlige partier og hele erhvervslivet i den form, det er fremlagt.

Men så må vi desværre også indrømme, at det indtil nu har været meget småt med modforslag fra erhvervslivet og dets organisationer samt de politiske partiers side, som er imod det og mig bekendt er der endnu ikke lagt noget konkret »modforslag« på bordet.

Derfor må vi nu vågne op, hvis vi ikke pludseligt skal få krænget et ØD-system ned over hovedet, som vi ikke ønsker det og ikke kan acceptere. Det er derfor nu bydende nødvendigt, at vi kommer med noget »åndet« og »positivt« som en erstatning for det hidtidigt fremlagte ØD-forslag og som man fra hele erhvervslivets side kan acceptere ligesom det selvfølgelig også skal være et forslag, som alle medarbejderne i virksomhederne kan gå ind for.

Hvad skal så baggrunden være for et sådant modforslag?

Hvordan skal det se ud, for at det vil blive modtaget positivt?

Jeg vil i det følgende prøve at give en baggrund for dette og belyse det ved et tænkt måske lidt specielt eksempel.

Lad os tænke os følgende:

Et handelsselskab (A/S) som køber sine varer fortrinsvis uden for Danmark, f.eks. i Sverige og Belgien og sælger disse på det danske marked. Selskabet har 165 medarbejdere (ansatte), og organisationen består af:

En marketingafdeling med interne produktafdelinger og eksterne salgsfolk.

En leveringsafdeling med lager og indkøb.

En serviceafdeling for installationer og reparationer.

En økonomiafdeling med dataafdeling.

Hvis alle siger op

Hvis den situation opstår, at samtlige ansatte pludselig samme dag meddeler chefen, at de alle siger deres job op (1 måned fra dato) og måske oven i købet meddeler, at de er blevet ansat i en konkurrerende virksomhed, hvilke konsekvenser har så dette for virksomheden?

I måned efter sidder chefen alene på sit kontor uden en eneste medarbejder. Det har ikke været muligt for ham på denne korte tid at få ansat nye kvalificerede medarbejdere, og hvad er så resultatet?

Selskabet er hørt op med at fungere, og man må måske overveje helt at lukke. Hvis medarbejderne er gået over til konkurrenten, har disse måske oven i købet taget en del af selskabets kunder med sig. Hvad er konklusionen af dette?

Uden de 165 medarbejdere er selskabet blevet lammet og faktisk ubrugeligt og må som sagt i værste fald lukke og eventuelt træde i likvidation.

Nogle vil måske, når de læser dette, trække på smilebånden og sige: Sådant noget sker ikke – det er en utænkelig situation. Det er vel naturligt, at man må sikre sig, at sådan noget ikke kan ske, men vi har altså lært af denne tænkte historie, at hvis vi skal sikre vort selskab, må vi knytte medarbejderne sådan til vore virksomheder, at en sådan situation næsten umuliggøres, men der er jo ikke noget, som er 100% sikkert i den tid, vi lever i.

Økonomisk fordel

Man må altså gøre sig klart, at det er nødvendigt at gøre medarbejderne interesseret i, at det selskab, de har deres daglige arbejde i, går godt og udvikles, så det er en sikker arbejdsplads, som han eller hun kan basere sin fremtid på.

Dette kan efter min opfattelse kun gøres – så kan man protestere nok så kraftigt – ved at medarbejderne også får en eller anden økonomisk fordel og dermed et fastere tilhørsforhold til den virksomhed, de arbejder i. Hvordan han eller hun så skal få denne fordel, må man prøve at finde ud af, og det må i hvert fald være sådan, at det er den

ansatte, der selv bestemmer, hvordan de kan disponere over denne fordel, når belønningen forfalder, f.eks. en gang om året.

For at sige det på en anden måde, han eller hun må være medinteressent i det selskab, de er ansat i, og hvor arbejdsforhold og miljø gør, at de ønsker fortsat at have deres arbejde i selskabet. Medarbejderens »arbejdsindsats« må altså ud over den fast løn, han eller hun og denne familie lever af og bor for, belønnes på en eller anden måde, og således, at de selv bestemmer, på hvilken måde man vil bruge denne belønning.

Hvor kommer så pengene fra?

Her er et forslag, som jeg skal belyse med et eksempel.

Til de 165 medarbejdere udbetales i alt i årlig løn kr. 14 mill. og repræsenterer en værdi (i penge) i form af »arbejdskraft«, som der ikke er sat nogen værdi på, og af den grund heller ikke er opført i selskabets regnskab.

Hvis aktiekapitalen i selskabet er kr. 12 mill., som er optaget som egenkapital i regnskabet går tabt, må selskabet antagelig lukke og træde i likvidation, hvis der ikke er nogen mulighed for at tilføre yderligere ny kapital. Vi har før konstateret, at hvis alle medarbejderne pludselig forlod selskabet, måtte det antagelig også lukke, hvis det ikke på meget kort tid lykkedes at få ansat ny og kvalificeret arbejdskraft.

Udbytte til alle

Vi kan altså konstatere, at »arbejdskraften« er lige så vigtig som at have en aktiekapital. Det vil altså sige, at »arbejdskraften« også må medtages med et beløb som egenkapital i en størrelsesorden som f.eks. står i et vist forhold til den udbetalte løn og på lige fod med

aktiekapitalen forrentes (giver udbytte). Dette udbytte må så fordeles ligeligt mellem alle medarbejderne uanset status i selskabet.

Kunne man blive enige om denne baggrund, må der selvfølgelig i samarbejde med alle medarbejdere og deres organisationer udarbejdes nøje regler og bestemmelser for, hvordan disse penge kan bruges, f.eks., hvordan de kan anbringes i virksomheden eller komme til udbetaling. I den forbindelse må selvfølgelig også de skattemæssige problemer lægges helt fast fra starten og også drøftes for godkendelse med myndighederne.

Jeg tror selv, at baggrunden for dette forslag er realistisk og kunne danne baggrund for en diskussion til et modforslag. Synes andre, at det er helt forkert, så sig det eller skriv det – men kom så samtidig med andre og bedre forslag – for det haster, da der for mig ikke er nogen tvivl om, at Socialdemokratiet og LO ønsker deres ØD-forslag gennemført.

I fagbevægelsen mener man noget andet

Havde vi ikke haft en nogenlunde arbejdsløshedsunderstøttelse, ville samfundet have hørt fra de arbejdsløse på en helt anden voldsom måde. Men vi, der er privilegerede med et arbejde, kan ikke dulme vor samvittighed ved at stikke nogle penge ud. Vi kan ikke tillade os at sige som de borgerlige partier, at blot de internationale konjunkturer vender og lønnen er tilstrækkelig lav, så skal det nok gå. Det er en illusion. For vi ved, at den teknologiske udvikling betyder mindre behov for menneskelig arbejdskraft i industrien, og det tvinger os til at tænke nyt. Regeringen er i fuld gang med at virkeliggøre den beskæftigelsesplan, som lå klar forud for

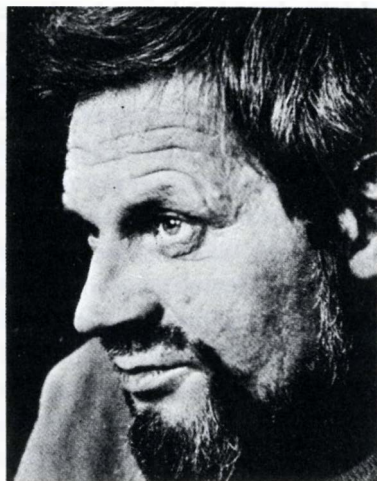
valget. Nu er vi gået videre med den langt større plan, som LO og Socialdemokratiet har udarbejdet i fællesskab. Vi skal skabe arbejdspladser ved at gå igang med energibesparelser og herunder investere nogle af de penge, som i dag udbetales i understøttelse. Et første skridt er beslutningen om at oprette et særligt sekretariat, der skal beskæftige sig specielt med ungdomsarbejdsløsheden. Det skal komme med nye initiativer, samarbejde med de lokale arbejdsmarkedsnævn og opsuge alle gode idéer og tanker, som opstår rundt omkring. At klare beskæftigelsen er et fordelingsproblem på mange måder. Går vi uden for industrien, vil der være arbejdspladser nok inden for service-sektoren – både den private og den offentlige.

Et vigtigt punkt i den store beskæftigelsesplan er økonomisk demokrati. At indføre ØD er ikke blot et spørgsmål om at sikre lønmodtagerne en retfærdig medejendomsret til den fremtidige kapitaldannelse. Det er også et nationalt anliggende, som arbejdsgiverne ikke synes at være særligt optaget af. Men så må dansk arbejderbevægelse så meget stærkere gøre befolkningen opmærksom på, at ØD er forudsætningen for, at vore virksomheder ikke efterhånden overtages af udenlandsk kapital. At bevare dansk erhvervsliv på danske hænder forudsætter, at samfundet præsterer den nødvendige opsparing, og det er netop, hvad ØD-tanken indebærer. Gennem fondsdannelser må vi have kapital til investeringer i den strukturtilpasning, som erhvervslivet hele tiden vil være igang med. De overfladiske argumenter, der høres fra forskellig side tyder på, at man endnu ikke har fattet de perspektiver, der ligger i økonomisk demokrati.

PREBEN NIELSEN

Håbløs alkoholiker ... Det bedømte en læge engang Preben Nielsen til at være. Han havde da været indlagt mange gange på Statshospitalet i Risskov. Nu er det adskillige år siden, Preben Nielsen var indlagt sidst. Han har fået ro, bl.a. til at skrive en historie som denne her om sammenhold.

Preben Nielsen blev udlært som maskinarbejder under krigen. Efter kapitulationen var han med i Dansk Røde Kors' hjælpearbejde til de ødelagte bygger i Nordnorge. Mens han boede i Finmarken, sendte han rejsebrevne til »Hjemmets Søndag«. Fra 1947 var han ansat i Jysk Telefon, bl.a. ved fjernkabelkontoret, hvad der gav ham anledning til at lære det gravearbejde at kende, som han har skrevet om i »Formanden«. Men han lærte også mange jyske byer at kende – og mange kroer. Senere kom årene med svær sygdom, som nu er overstået. Preben Nielsen er en af de slet ikke så få fra arbejderbevægelsen, der holder af at skrive sådan, at andre også får glæde af at læse det. Det er blevet til avisartikler i ny og næ, og i 1975 udkom en længere fortælling, »Afd. 31« på et jysk forlag.



Formanden

Af Preben Nielsen

Hun lagde mærke til, at hans fodtrin på trappen klang lystigere end sædvanligt. Også den måde, han kom ind i lejligheden på, var anderledes. Da de sad ved kaffen, bemærkede han:

– Du, jeg har fået et usædvanligt tilbud i dag. Hun sad afventende med kanden i hånden. Han langede ud efter wienerbrødet.

– Uhm ... Det gode med glasure ... Tak min pige ... Jo, ser du, entreprenøren var selv ude ved renden i dag ... Og Hans – du ved – skal flyttes til et sjak i Horsens; det går vist ikke helt godt dernede. Så var det, mester trak mig til side og spurgte ligeud, om det ikke var noget for mig, at overta' jobbet som formand ... Hvad giver du.

Hun så på ham. Hans liv var at grave grøfter. Hans liv havde altid været at grave grøfter og lægge rør. Kloak og dræn ...

– Jeg ved det ikke ... Det vil blive noget af en forandring.

– Selvfølgelig bliver det en forandring. Til det bedre ... 50 kr. mere om ugen ... Vi kan få en ny lejlighed ... Du siger ikke noget ... Er du ikke glad?

Hun nikkede ... Næsten umærkeligt.

– Synes du ikke, jeg skal ta' imod tilbudet ... Else, det er da en chance.

Hun nikkede ... Jo, men ...

– Men hvad?

– Kan du nu osse klare det?

– Elsepige ...

– Ja, jeg mener, det er dine gamle kammerater, du skal være formand for.

– Og hvad så, det er fine fyre alle mand ...

– Og det vil de blive ved med at være?

– Selvfølgelig ... Ingen tvivl om det ... Vi er altid kommet godt ud af det med hinanden.

– Mere kaffe?

– Ja tak ...

Hun skænkede ... Gik så ud i køkkenet. Det lå sydvendt i denne gamle ejendom. Men det svindende solskær lå varmt i det lille rum, hvor alt var på plads. Børn havde de ikke. Men nu! – Jo, selvfølgelig måtte hun støtte ham.

Sjakket gravede grøfter gennem en skov. Det var ikke muligt at bruge maskiner her ... Men – arbejdet skred ikke rigtigt. Jorden var tilfjortret med trærodde. Gamle stod der tilmed fra en tidligere vejforlægning ... Forhindringerne ligesom rottede sig sammen ... Og – de gravede på akkord.

Det blev middag. Rydhakker, gravegrebe og skovle blev sat i renden. Senere, da de sad ved den daglige whist i skurvognen, sagde Johan – ældste mand i sjakket:

– Du, Holger ... Vi kommer til at ha' et tillæg for de trærodde. Akkordprisen er beregnet på ren jord. Vi holder ikke pengene hjemme i det lort.

Den nye formand nikkede. Fandt kravet rimeligt ... De skulle ikke pukke sig en pukkel til for at holde ugelønnen ... Han ville snakke med mester om det, endnu i dag. Hvem var det, der ga' sidst? Kortene fordeltes påny.

Som de atter tog fat, så han det tydeligt. Der kom ikke meget jord op fra renden. Økserne gik, og til stadighed stod to mand og ventede på at komme til at skovle op. Her ville et tillæg så sandelig være på sin plads. Ud på eftermiddagen skulle Holger efter rør på cementstøberiet. I forbifarten ville han kigge indenom kontoret. Se om mester var der; måske de kunne få problemet fra hånden allerede i dag.

Rødblisset sad entreprenøren i kontorstolen, da Holger trådte ind. Tilsyneladende var mester optaget af et kloakprojekt. Gadeplaner og

linealer var spredt over bordpladen. Der skød et blink af forundring frem i den siddendes øjne, da Holger lukkede døren bag sig. Straks efter samlede blikket sig, vurderende. Stemmen var rolig, da han spurgte: – Hvad skylder man æren? Noget galt derude, du skulle nok være mand for at klare de gutter . . . Nåh! Spyt så ud.

Holger rømmede sig: – Det er noget lort, vi mosler med . . .

Entreprenøren lo: – Tak, du, den kender jeg.

– Vi snakkede om det i skuret i dag . . . Hvad med et tillæg, for at gå gennem skoven?

Tavshed . . . Mesters øjne kneb sig en smule sammen . . . Uret tikkede højlydt.

– Tillæg – Ordet kom langsomt, stod ligesom indrammet: – Og, hvormeget?

– 50 øre mere i timen . . . Holger følte urets tikken som pulsslæg.

– De folk bliver betalt efter overskomsten . . . Det gode med det mindre gode . . . Holger! – Du har gravet så længe for mig, at jeg ikke kan fortælle dig noget nyt . . . Der er strækninger, hvor man kan øse jorden op med en barneske – Og der er strækninger, hvor man må på med rydhakke og gravegreb . . . Så bliver det så som så med overskuddet. Det ved du jo alt om . . .

– Men denne anmodning forekommer mig berettiget.

Entreprenøren nikkede et par gange . . . Da var det, som noget pludselig fængede i hans hjerne. Med et præcist ryk skød han stolen tilbage og sagde: – Du, Holger – jeg får en idé, se lige herover.

Han gik til langvæggen. Her sad nogle planer over arbejdsområdet fæstnet med tegnestifter i en træfiberplade. Holger rejste sig. Entreprenøren tog en målepind og lagde den på planen. Tog et par afstands-

beregninger. Trods frokosten fungerede hans hjerne fint:

– Se, her er I i dag . . . Han pegede på planen . . . Arbejdet har jeg beregnet til seks uger. Nu kommer du her og vil ha' 50 øre mere i timen. Det er O.K. – Men, jeg har et andet forslag . . . Man skal jo behandle sine medarbejdere godt . . . gode folk er en mangelvare . . . Hæ . . . Men, vi skal fanden gale mig igennem så hurtigt som muligt . . . Derfor – 1 kr. mere i timen . . . Sig så ikke det er et pænt tilbud . . . Fandeme' ja . . . 1 kr. mere, men så må du osse lægge arbejdet sådan til rette, at I er færdige i løbet af tre uger . . . I de seks oprindelige har jeg jo indregnet forskellige spild dage . . . Nå – hvad siger du så til det? . . . Der er naturligvis osse 1 kr. mere til dig.

Entreprenøren rakte hånden frem.

Holger betænkte sig et øjeblik. Fandt så, at aftalen var god . . . At han så udmærket kunne være bekendt at komme ud til sjakket med tilbudet. Han rakte hånden frem:

– Den er i orden.

– Godt, så giver jeg lønningskontoret besked med det samme. Men husk! – Samlingerne må pakkes perfekt . . . Gravedybden overholdes.

– Naturligvis. Holger gik ud for at starte op. Bestemte sig for først at sætte Johan ind i den ændrede situation.

Johan hørte på – tavs. Sagde efterpå heller ikke et muk. Bankede blot piben – nærmest et forkullet krater af en pibe ud mod skovlskaffet. Stoppede en gnalling tobak på størrelse med en sukkerknald ned i det sortbrændte krater – tændte – og lod røgflaner flagre hen.

– Du siger ikke noget, bemærkede Holger.

– Her stikker noget under, kom det drævende fra Johan.

– Hvorfor nu altid så mistroisk? – Bedst altid at være forberedt. Tror rent principielt ikke en arbejdsgeber over en dørtærskel. Men – lad os nu se på torsdag . . . Lad os se lønningsposerne, så tales vi ved.

De følgende dage gik godt. Trærødder havde man stadig at slås med. Men var det ikke, som bed rydhakkerne bedre? Rørlængde efter rørlængde gled ned i renden. Samlingerne gik Holger efter med kritisk hånd, før sandlaget blev spadet ud over. Dækket blev der. Stampningen udført, så senere sætninger skulle være udelukkede. Her skulle ikke være noget at pege fingre ad bagefter.

Lønningsdagen kom. Entreprenøren kom selv ud med lønningsposerne. Der var mere til alle. Det der skulle være.

Stemningen i skuret steg, da mester sendte bud efter en kasse øl. Man kan sige, hurraråbene var indenfor rækkevidde.

Kun Johan sad roligt. Røghvirvler fordelte sig fra kulkrateret. Han lod den hele hurlumhej gå forbi sig. Endnu var man ikke ved vejs ende. Han følte sig langt fra overbevist om, at dette holdt.

Johan gik mod døren.

Entreprenøren, hvis øjne noterede sig alt, råbte: – Sæt dig ned og knap en anden bajer op.

– Om fjorten dage vil jeg godt nok drikke den. Om du da til den tid kommer herud og giver øl.

To øjenpar krydsede klinger. Chefens veg. Forsøgsvis ville han slippe en latter løs, sagde så: – To kasser kan næppe gøre det, så skulle vi gerne være færdige.

Her faldt Holger ind: – Så er vi færdige.

– Vi får se, bemærkede Johan, da han gik. Man hørte en knallertmotor springe i gang. Maskinen var den, der fungerede bedst blandt

dem, der stod ved skurvognens væg.

Holger kom hjem, let blussende, i strålende humør: – Dav, Elsepige – Han knugede hende: – Du kan tro, vi har haft en fin dag. Entreprenøren kom selv ud med skillingerne ...

Hvor hun dog elskede hans stærke arme ... Lugten af muldjord Den sundhed, han sad inde med Hun smilte: – Spis nu!

– Du ...

– Maden bliver kold.

– Fanden i det ... Nu kan vi få råd til en lille fyr ...

– Ja, Holger ...

– Og den nye lejlighed ...

– Ja, Holger ...

Den følgende lørdag lød hans trin tøvende opover trappen. Stiltærdigt kom han ind. Uden et ord satte han sig hen. Først da hun skænkede, bemærkede han:

– Jeg tror, han er ude på at fuppe os ... Det tillæg, han havde lovet os, manglede i dag i lønningsposerne ... Kun jeg fik ekstra. Selv påstod han, det var en fejl fra lønningskontorets side ... Lovede at alt ville være bragt i orden næste torsdag. Det var så underligt at stå der og dele ud. Se skuffelserne aftegne sig i ansigterne. Og så chefens forklaringer ... Han ville gi' øl Ligesom gyde olie på ... Men, der var ingen som tog mod tilbuddet. Trak bare af med knallerter og cykler. Kun Johan blev.

Da alle var gået, kom han hen til mig med to bajere, han havde i beredskab ... Mærkeligt – med Johan. Man finder ham aldrig uforberedt i en situation: – Sæt dig ned, Holger – sagde han: – Sæt dig nu ned og sig mig, om jeg ikke havde ret. Der er noget lusk i foretagendet her.

Jeg svarede ham, at vi jo ikke

vidste noget med sikkerhed. Alt kunne rettes op, den følgende torsdag. Johan bare rystede på hovedet:

– Du tror for godt om menneskerne, Holger ... Der er her i samfundet to grupper ... Udnyttede og de udnyttede ... Og vi – Holger – hører til de udnyttede ... Du er fandeme' for god til at hjælpe udnyttede ... Han tav en tid.

– Mere kaffe?

– Tak min pige.

Som hun skænkede op, sad han eftertænsksom. Rørte ikke den dampende kop. I stilheden hørtes tydeligt gadelarmen. Biler der gearede op og ned. En fragtbåd sendte tungt tudende havnen sin afskeds-hilsen.

Den følgende torsdag var det høj himmel med sol. Og en solstribelyste gennem vinduet og spillede over et tegnebord i et entreprenørkontor. Et tegnebord, hvorpå der lå en åben kontrakt om et rørledningsarbejde. Et maskinskrevet ark, der rummede en paragraf om en bonus på 20 pct. i tillæg til hovedsummen, såfremt arbejdet var fuldført til en nærmere bestemt dato.

Den rødblussede entreprenør smiler. Arbejdet nærmede sig sin afslutning netop denne time. Det var ensbetydende med 40.000 i ren og skær gevinst.

Holger og hans folk var i gang med den sidste rørlængde.

Mændene stod hvilende på skovlene oven for renden, parate til at spade det 25 cm sandlag udover. Solen stod ret i syd. En kasse øl ventede i skurvognen. Spulet til med vand var de grønne flasker – der var smeltende bag bræddevæggen.

Holger rejste sig: – Så kan I godt komme med sandet, bemærkede

han. De dækkede renden. Motorstamperen blev startet op, og dens rytmiske dunk, dunk overdøvede snakken. Nu skulle det gøre godt med en pilsner. Og snart sad mændene – rygende – drikkende – og talte om mange ting. Kun krøb man ligesom udenom, hvad indholdet i lønningsposerne kunne blive. Entreprenøren selv så man åbenbart ingenting til, ikke noget godt tegn. Luften var ligesom opladet med noget uforløst. Holger selv mærkede trykket vokse. Mærkede, hvordan det ligesom koncentrerede sig om hans person.

Johan forholdt sig som vanligt tavs. Lod blot røgflaner fordele sig fra det sortbrændte pibehoved.

Tøvende satte Holger den tømte flaske fra sig. Rejste sig, og bemærkede i en ligegyldig tone:

– Jeg smutter lige ind til den gamle efter poserne. Vi har jo ikke mere at gøre her. Bedst at komme hjem til lilleemor og ungerne.

Bifaldene mumlen lød rundtom. Klinkende krydsedes et par flaskehalse. Holger bakkede lastbilen fri, og lod køretøjet tage fart.

Entreprenøren sad tung af krop bag sit tegnebord, da Holger trådte ind.

– Nå, er I så færdige?

Med en håndbevægelse viste mester mod gæstestolen.

Holger satte sig hen, nikkede: – Ja, vi er færdige, sagde han så.

– Så kan du godt fyre hele sjakket Der er nemlig ikke mere arbejde her i byen ... Men til dig har jeg et job som formand i Varde. Vi har fået entreprisen på et kloakarbejde i et nyt beboelseskvarter ... Hvad siger du? ... Gode udlæggerpenge Ekstra for dobbelt husførelse Dette første job har du jo klaret udmærket.

– Du vil da ikke ha', at jeg sådan uden videre skal fyre gutterne



At ingen skal med sydpå?

Holger så spørgende op.

– Dornede ta'r vi lokale folk Skal blot bruge en halv snes mand Men du henter en snes på anvisningen. Så er det din opgave, i løbet af den første uge, at skille fårene fra bukkene – hvis du forstår, hvad jeg mener ... De øvrige får grøn sæbe på slisken ... Må ud af vagten Herregud, Holger ... Dette her er forretning ...

Alt andet er åbenbart ligegyldigt, tænkte Holger ... Ja så ... Herer vi ved kernen ... Det var ikke et menneske, han sad overfor, men en profitmager ... Johan havde ret ...

– Men, jeg har overhovedet ikke lyst til at tage med til Varde. I øvrigt var det lønningsposerne, jeg kom efter.

– Åh ja ... Lønningsposerne. Entreprenøren strøg sig over panden, som fjernede han et tankespind.

– Du står dig selv i vejen, Holger

Du kunne blive mig en god mand i virksomheden.

Han havde rejst sig og gik hen til et grønmalet pengeskab, stadig snakkende løs: – Vi udvider, medens andre firmaer drejer nøglen om ... Vi drejer derimod den rigtige vej ... Holger, tænk nu over det!

Han skød en stabel lønningsposer hen foran Holger. Et blik på den øverste var tilstrækkeligt.

– Der mangler overskud for to uger ... Du sagde sidste torsdag, at det var en fejl, som ville blive rettet nu.

– Sagde jeg virkelig det? Øjenbrynene hævede sig i forstilt forbavelse ... Der må være noget, du har misforstået ... Tillægget gjaldt kun skovstrækningen. Bygget op på basis af trærødder og andre forhindringer.

– Så er du da osse den største ...

Holger var blevet rød i kammen

...

– Pas nu på, hvad du siger ... I øvrigt står det jo folkene frit for at gå til forbundet ... Jeg kender nøje paragrafferne. De har fået et rimeligt tillæg for at gå gennem skoven At man har ment, tillægget gældende for hele strækningen, beror, som jeg allerede har forklaret, på en total misforståelse.

Entreprenøren tav. Der stod han. Sikkert en hyggelig familiefar Fodrede måske fugle i tider med isvinter ... Men – hård som flint overfor sine folk. Johan havde ret I et velordnet socialistisk samfund var der ikke plads til folk med den form for dobbeltmoral.

Han gik lønningsposerne igennem. Kom til sin egen. Der var påført 100 kr. Han åbnede posen og lagde overskuddet på bordet.

– Og så skal du ikke på nogen måde regne med mig fremover Farvel ...

– Farvel ... Men vid! – Vi har andre midler.

– Truer du?

– Nej, det var blot ment som en påmindelse i al fordragelighed.

Holger vendte tilbage til arbejdspladsen. Som han svingede ind ved siden af skurvognen, hørtes en mumlen derindefra. Alle vinduer var åbne i solheden. Lige så godt tage tyren ved hornene med det samme. Han slog døren op.

Tavshed ... I eet blik, havde de alle set det. Læst det i hans ansigt kan hænde, det var noget i holdningen.

– Altså intet overskud.

Tavsheden blev trykkende.

– Lort, kom det lavt et sted fra.

Forbandede svinepels, lød det andetstedsfra.

– Her går vi og slider os en pukkel til, blot for at blive ynkeligt til grin Fandenme' vi melder ham til forbundet.

– Nytter ikke ... Holger rystede

på hovedet: – Han har forstået at sikre sig.

– Men, man kan da forhindre, han fremover laver samme sjoverstreg.

Atter rystede Holger på hovedet:

– Om vi lod forbundet opmåle strækningen, og regne lønnen ud efter tariffen, ville det vise sig, han har holdt prisen . . . Der er ikke en snus at hente.

Han begyndte at dele poserne ud. Stoppede så pludselig op og sagde:

– Og så er der ikke mere arbejde.

– Med andre ord . . . Vi er fyret.

Holger nikkede: – Alle mand.

– Men hvad så med dig selv? Du har vel fået dig fedtet ind, så du bliver?

– Nej, jeg arbejder ikke for ham længere. Holger følte ikke trang til at uddybe emnet.

Else hørte hans trin opover trappen. Hun forsøgte at lytte sig til Holgers humør.

Trinnene klang rolige, vægtige.

Han kom ind. Smilende kyskede han hende, holdt hende derpå en armlængde fra sig, og bemærkede i en forstilt sørgmodig tone: – Her kommer din ægtemand, fattig, forgældet, og uden arbejde. Et øjeblik skiftede lyset i de dejlige brune øjne. Hun smilede: – Og her står jeg med tjavset hår, hængepattet og i udtrådte sutsko . . . Ikke ligefrem opmuntrende at møde. Nu skal vi to ha' kaffe. Ved kaffen fik den hele armen. Fortalte om den skide entreprenør, fra hvis ansigt masken endelig var faldet. Berettede om det manglende overskud Kammeraternes reaktioner. Hvordan han havde givet afkald på sit.

– Og så blev man jo arbejdsløs. Men det gør nu nok ikke stort. Der findes sikkert et sted, hvor der er brug for en mand og en skovl.

Hun nikkede.

– Jeg forstår dig.

Det første 3 cyl. damplokomotiv af en serie på 5 lokomotiver, blev leveret af Borsig, Berlin.

Den 1/9 1921 fandt kørslen sted mellem Ar–Fa–Ar. – Som deltagere var maskindirektør Floor, værkstedsbestyrer Rasmussen Ar, maskinbestyrer Dorph, ingeniør Manza, samt en tysk overingeniør og en montør fra Borsig. Lokomotivfører var Adolf Strand Ar og undertegnede som lokomotivfyrbøder.

Prøvetog nr. 6120-6137 startede fra Ar. H kl. 8.00 med 13 bogievogne på krogen og ordren lød: Så hurtigt som muligt fra bystation til bystation. Tenderen var fyldt op med engelske kul, men desværre var R. 954 endnu ikke blevet monteret med murbue, røgbrænder eller sidskærme på fyrdøren. Så når jeg åbnede fyrdøren var det ikke godt at være på førerpladsen, især for dem der havde fuldskæg. Det var med bange anelser, med 8 personer på førerpladsen, hvordan jeg kunne komme til at svinge fyrskovlen. Pludselig bemærkede Floor, at det var det værste fyrværkeri, han havde set, og da vi kun var halvvejs oppe ad Hasselagerbakken, og damptrykket var ved at falde, spurgte jeg Strand om jeg måtte fy-

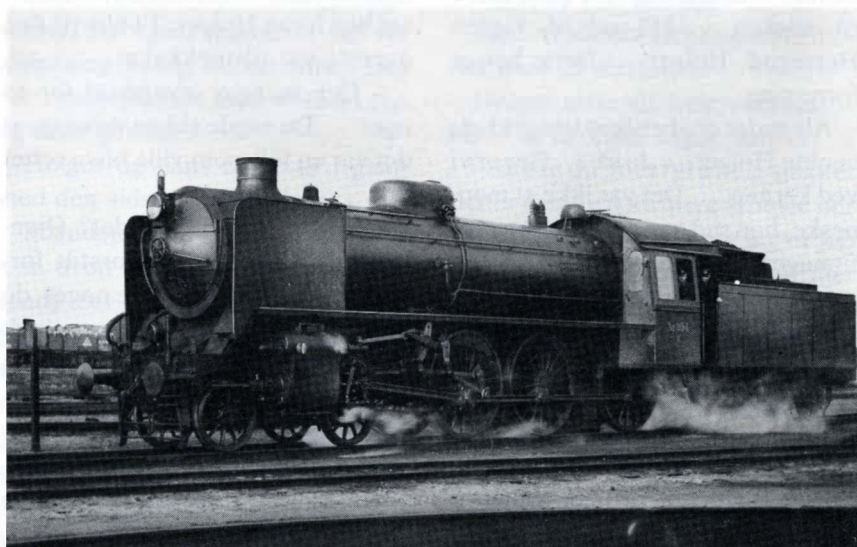
re eller ikke. – Strand, der havde ordet i sin magt vendte sig om og sagde med høj røst: Jeg må gøre de herrer opmærksom på, at hvis det her skal være en kraftprøvekørsel, så må min fyrbøder have frie hænder! Vi kører sammen til daglig, så han ved, hvad der skal til af kul. – Dorph kom straks hen til mig og sagde, at jeg skulle lade, som om de ikke var på førerpladsen.

Da vi kom til Skanderborg forlod Floor, Rasmussen, Dorph og den tyske overingeniør maskinen og satte sig ind i toget på resten af turen.

Da vi kørte ned ad Tvingstrupbakken til Horsens, var der ild i en vogn midt i toget, en aksel var løbet varm. Efter at have udrangeret denne vogn fortsatte vi med 12 bogievogne til Fa. Hjemturen forløb glat, og da vi holdt på Ar. H kl. 16.30, kom de høje herrer fra toget og trykkede Strand i hånden og takkede ham for den gode kørsel med R. 954.

NB. Efter denne prøve kørsel blev Adolf Strand, der var 59 år udnævnt til lokomotivformand ved Ar. Ø, Maskindepot.

*H. W. Gleerup
pens. lokofører*



PERSONALIA

Forfremmet til lokomotivfører (17. lrm.)

pr. 1/7 1977 efter ansøgning

Lokomotivfører (13. lrm.)

S. Jørgensen, ddt Hg i ddt Gb

F. T. Jensen, ddt Fa i ddt Fa

Forflyttet 1/7 1977 efter ansøgning

Lokomotivassistent (10. lrm.)

E. W. Nielsen, ddt Gb til ddt Næ

Lokomotivfører (17. lrm.)

S. N. Carlsen, ddt Fa til ddt Kø

G. F. Dahl, ddt Kø til ddt Fa

(byttet tjenestested efter ansøgning)

Forflyttet 1/7 1977

Lokomotivassistent P (8. lrm.)

J. R. Andersen, ddt Gb til ddt Kh

W. K. Lauridsen, ddt Gb til ddt Kh

L. J. Lindberg, ddt Gb til ddt Kh

F. S. M. Boldsen, ddt Gb til ddt Kh

T. A. Thomsen, ddt Gb til ddt Kh

B. C. D. Vest, ddt Gb til ddt Kh

O. Ø. Boldsen, ddt Gb til ddt Kh

B. S. Larsen, ddt Gb til ddt Kh

J. O. Johansen, ddt Gb til ddt Kh

B. K. Riis, ddt Gb til ddt Kh

M. Kleis, ddt Gb til ddt Kh

P. L. de Kruiff, ddt Gb til ddt Kh

B. E. Nielsen, ddt Gb til ddt Kh

D. E. M. Pedersen, ddt Gb til ddt Kh

Erik Jakobsen, ddt Gb til ddt Kh

J. B. Pedersen, ddt Gb til ddt Kh

T. I. Hansen, ddt Gb til ddt Kh

P. Hansen, ddt Gb til ddt Kh

H. E. Nygaard-Petersen, ddt Gb til ddt Kh

H.-H. Husted, ddt Gb til ddt Kh

S. Koch, ddt Gb til ddt Kh

P. A. Jensen, ddt Gb til ddt Kh

P. K. Rasmussen, ddt Gb til ddt Kh

O. A. Meyhoff, ddt Gb til ddt Kh

L. Christiansen, ddt Gb til ddt Kh

H. M. Aadorff, ddt Gb til ddt Kh

H. C. Christiansen, ddt Gb til ddt Kh

J. G. Kristensen, ddt Gb til ddt Kh

E. B. Petersen, ddt Gb til ddt Kh

J. L. Petersen, ddt Gb til ddt Kh

B. Nielsen, ddt Gb til ddt Kh

K. Løwén, ddt Gb til ddt Kh

O. B. Poulsen, ddt Gb til ddt Kh

J. A. Olesen, ddt Gb til ddt Kh

J. V. Sørensen, ddt Gb til ddt Kh

B. J. A. Kelfast, ddt Gb til ddt Kh

I. Madsen, ddt Gb til ddt Kh

E. H. Nielsen, ddt Gb til ddt Kh

O. C. Rossen, ddt Gb til ddt Kh

E. Schelhase, ddt Gb til ddt Kh

J. Jørgensen, ddt Gb til ddt Kh

J. Ulrich, ddt Gb til ddt Kh

J. J. Holm, ddt Gb til ddt Kh

B. O. Larsen, ddt Gb til ddt Kh

M. Ø. Madsen, ddt Gb til ddt Kh

C. Bergholdt, ddt Gb til ddt Kh

J. K. Stegmann, ddt Gb til ddt Kh

Lokomotivassistenterne (8. lrm.)

T. Larsen, ddt Kh til ddt Gb

G. Segato, ddt Kh til ddt Gb

J. H. Larsen, ddt Kh til ddt Gb

T. H. Vraa, ddt Kh til ddt Gb

P. E. Bjerregaard, ddt Kh til ddt Gb

A. V. Kamph, ddt Kh til ddt Gb

J. Erhnstrand, ddt Kh til ddt Gb

F. S. Pedersen, ddt Kh til ddt Gb

S. E. Andersen, ddt Kh til ddt Gb

J. Andersen, ddt Kh til ddt Gb

H. V. Christiansen, ddt Kh til ddt Gb

F. R. Z. Larsen, ddt Kh til ddt Gb

P. A. S. Hansen, ddt Kh til ddt Gb

S. A. Franken, ddt Kh til ddt Gb

Afskediget pr. 30/9 1977 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (18. lrm.)

P. H. L. Lenz, ddt Ar

Lokomotivfører (13. lrm.)

H. C. F. Schmidt, ddt Kø

Dødsfald

Lokomotivfører B. Willumsen, Kalundborg, død den 20/7 1977.

Pens. lkf. Gustav Rasmussen, Viborg, død den 2/5 1977.

Pens. lkf. Knud Erik Petersen, København, død den 13/6 1977.

Pens. lkf. Peter Harry Ovesen, Fredericia, død den 8/7 1977.

Rettelser til adressefortegnelse.

Helgoland afdeling:

Formandens tlf. (01) 68 26 56.

Fredericia afdeling:

Formandens adresse, Danmarksgade 65,2 th. tlf. (05) 92 46 36.

Struer afdeling:

Kassererens adresse, Danmarksgade 50, tlf. (07) 85 35 45.

Opmærksomhed frabedes

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst, er bortrejst på dagen.

Lkf. F. C. Jensen, Str.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. P. N. Jørgensen, Gb.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. A. P. Mikkelsen, Fa.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst, er bortrejst.

Lkf. N. Sørensen, Es.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst, er bortrejst på dagen.

Lkf. E. Jørgensen, Kø.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. H. J. V. Hvid, Gb.

Pensionisternes Landslotteri

Atter i år lanceres PENSIONISTERNES LANDSLOTTERI - denne gang med 300.000 sedler.

Lodsedlerne koster stadig kr. 2,- pr. stk., altså kr. 10,- for 5.

Hovedgevinsterne er FIAT Parnorama Cl. Derudover et overflødighedshorn af andre gevinster - herunder farve-TV, rejser og gavekort. Gevinstsummen overstiger kr. 120.000,-.

Samvirket opfordrer arbejdspladserne til at slutte op om denne, for vore ældre medborgere vigtige sag.

Lodsedler til eget brug, eller til videresalg, kan rekvireres hos *Pensionisternes Samvirke, Åboulevard 56, 2200 København N, tlf. (01) 37 24 22.*

Resolution

20

Den 23. juni 1977 har jernbaneorganisationerne i EF, der er tilsluttet komiteen for transportarbejderforbund i EF, afholdt møde i Bruxelles, hvor de har hørt en redegørelse for samtalerne, som deres delegation havde den 28. april 1977 med Mr. Burke, medlem af EF kommissionen, ansvarlig for transport.

Jernbaneorganisationerne har vurderet øjeblikkelige transportproblemer, specielt hvad angår jernbanerne.

De beklager endnu engang stærkt manglen på en overordnet trafikpolitik, der er i stand til at klare de nye økonomiske og sociale realiteter og er i stand til at møde den europæiske befolknings krav til miljø og livskvalitet, såvel som social-, regional-, finans- og energi-politik.

De beklager stærkt den resulterede situation, hvis konsekvens er en permanent forringelse af kollektiv trafik og jernbaner.

De forholdsregler, der indtil nu er truffet, og de forslag, der er fremlagt af kommissionen, tenderer en liberalisering af markedet, uden at begrænse den alvorlige, ulogiske og ulige forvridding i konkurrencevilkårene mellem de forskellige transportformer.

I denne forbindelse går de imod ethvert forsøg på at holde harmoniseringen af de sociale betingelser tilbage, tværtimod kræver de, at denne harmonisering gennemføres langt hurtigere.

De beklager de forsøg, der nu igen gøres i forskellige EF lande på at reducere jernbanernes aktiviteter og nedlægge baner og forringe service.

De forpligter sig til at bekæmpe sådanne forholdsregler, der er finansielt ineffektive og socialt og økonomisk skadelige.

Jernbaneorganisationerne i EF påkalder de politiske myndigheder, både nationalt og på EF plan, med det sigte at opnå fundamentale ændringer i transportsektoren. Dette indbefatter, at de forskellige former for transport skal supplere hinanden, og at der bør ske en særlig styring af trafik for at opnå de bedste økonomiske og sociale betingelser.

I denne forbindelse insisterer jernbaneorganisationerne på nødvendigheden af at tage de udtalelser under overvejelse, som er fremsat af den tyske regerings repræsentant i EFs ministerråd, omfattende både et forslag om, at jernbanerne skal spille en vigtigere rolle, når det gælder fjernelse af trafikpropperne på landevejene, og at bedre den finansielle situation for jernbanernes opretholdelse.

Derudover beklagede jernbaneorganisationerne den negative indstilling, der af arbejdsgiverne udvises overfor de sociale spørgsmål, når disse behandles i forskellige udvalg, især i udvalget for vejtransport.

Jernbaneorganisationerne kræver:

- at udvalgene gives midler, der gør dem i stand til at fungere effektivt og at såvel ledelsesside som medarbejder-side får fuld ret til at tage initiativer
- at udvalgene i de forskellige transportområder fremskynder deres arbejde med at udforme EFregulativer for yderligere harmonisering
- at et fælles udvalg for alle transportformer snarest nedsættes.

Sidst, men ikke mindst, forventer jernbaneorganisationerne, at EFs ministerråd og andre kompetente myndigheder i EF positivt vil følge de foranstående forslag op.

De henleder også EFs ministerråd for transport's opmærksomhed på, at såfremt ministerrådet på mødet den 28. og 29. juni 1977 ikke er i stand til at acceptere disse forslag, vil de anmode deres respektive nationale organisationer overveje hvilke fællesaktioner, der må anses for nødvendige.

Følgelig har de besluttet at mødes igen i efteråret 1977.