

A blue-toned photograph of railway tracks receding into the distance. The tracks are made of wooden sleepers and metal rails, and they converge towards the horizon. The image has a halftone or dithered texture. In the top right corner, the number '11' is printed in a bold, black, serif font.

11

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. NOVEMBER 1978 - 78. ÅRGANG

11

Indhold:

Om særlige ydelser	2
Trafikministerens redegørelse om storebæltsbroen i folketinget 19. oktober 1978	3
Storebæltsforbindelser just nu	5
Miljøkonference på DSB feriehus	
Knudshoved	10
Til pensionisterne	14
Fra medlemskredsen:	
Forbundskursus på Roskilde Højskole .	15
Samarbejdsudvikling	16
Ny billet hos DSB	17
Vinterferie 1978 - med DJT	17
DSB søger nye medarbejdere	18
Personalia	19
Samarbejdsorgan fylder 75 år	20

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.

Udover hele problematiken omkring fornyelse af vore overenskomster i foråret 1979 er der nogle højst nærværende økonomiske forhold, som beskæftiger os for tiden, nemlig skattemyndighedernes krav om beskatning af vore kørepenge og godtgørelse af ulempeydelse under sygdom.

Medens der for det førstes vedkommende er tale om indgreb, som direkte forringer værdien af kørepengene, er der for det andet tale om en forbedring for de ydelsers vedkommende, som udbetales for tjeneste aften og nat og søn- og helligdage.

Sagen om kørepengenes beskatning har vi taget under behandling i en af hovedbestyrelsen nedsat gruppe. Opgaven er at finde en form for kompensation, der modvirker skattetrækket og bivirkninger af dette. Det er skattemyndighedernes hensigt at begynde beskatningen fra 1. januar 1979. De forslag arbejdsgruppen opstiller og som skal godkendes af hovedbestyrelsen vil blive drøftet med de områder inden for Dansk Jernbaneforbund, der udbetales køre- og sejlpenge, nemlig tog-, rutebil- og søfartspersonalet.

Der skal ikke ved denne lejlighed foregribes noget af gruppearbejdet, men blot siges, at der med beskatningen sker en væsentlig nedsættelse af en ydelse, som direkte skal imødegå en række udgifter forbundene med fraværet fra hjemstedet og den skiftende arbejdstid. Enten beskatningen sker af det fulde beløb eller en del deraf, må der findes frem til et forslag, som i det mindste ikke sænker værdien af kørepengesatsen under det gældende niveau.

Sagen om ulempeydelse under sygdom har vi ladet CO I optage drøftelse med finansministeriet om, fordi bestemmelserne ikke tydeligt angav at ydelserne også kunne gives til reservepersonale. Herpå har finansministeriet nu svaret, at der ikke med ordningen er hjemmel til at »reserven« kan omfattes af denne. Der skal have været udført tjeneste regelmæssigt gennem længere tid, og en sådan forudsætning anser for være til stede, hvis man har arbejdet på disse vilkår i det senest forløbne halve år. Finansministeriets afgørelse giver anledning til bekymring i hovedbestyrelsen, idet ordningen vanskeligt kan leves med, hvis den ikke i princippet omfatter lokomotivpersonalet i almindelighed. Hovedbestyrelsen overvejer nærmere, hvorledes spørgsmålet kan gribes an, så vi får en ordning for hele vort område.

Trafikministerens redegørelse om storebæltsbroen i folketinget 19. oktober 1978

1. I åbningsredegørelsen oplyste statsministeren, at regeringen ville give folketinget en redegørelse for problemstillingen vedrørende trafikforbindelserne mellem Øst- og Vestdanmark på baggrund af regeringens beslutning om at udsætte bygningen af Storebæltsbroen. Denne redegørelse skal jeg hermed give tinget.

2. Beslutning om at udskyde bygningen af Storebæltsbroen er et led i regeringsaftalen. Den blev truffet på baggrund af den alvorlige økonomiske situation, som landet befinder sig i.

Regeringen har truffet denne beslutning i fuld erkendelse af, at det principielt er uheldigt at udsætte et projekt, som folketinget flere gange med et klart flertal er gået ind for, og hvis forberedelse er ført så langt frem, som tilfældet var i denne sag. Der skal tungtvejende grunde til at træffe en sådan beslutning, og det er da også regeringens opfattelse, at sådanne grunde foreligger.

Storebæltsbroen skulle ifølge anlægsloven af 1973 som bekendt i fuldt omfang betales af brugerne gennem afgifter for benyttelsen. Til trods herfor er det imidlertid en kendsgerning, at i anlægsperioden vil Storebæltsprojektet belaste statens udgiftsbudget med meget store beløb. I 1979 små 200 mill. kr., i 1980 godt 500 mill. kr. og i de følgende år over 1 mia. kr. årlig.

Havde man fastholdt Storebæltsprojektet i den aktuelle situation, ville dette have nødvendiggjort enten en yderligere forhøjelse af skatter og afgifter eller endnu større besparelser på andre udgiftsområder, såfremt den finanspolitiske linje, som regeringen har lagt, skulle fastholdes.

Det må vist erkendes, at en fuldt forsvarlig afvikling af trafikken mellem landsdelene øst og vest for

Storebælt ikke i de nærmeste år kræver anlæg af en fast forbindelse. Vi kan godt klare os med færgerne en tid endnu uden væsentlige gener for det danske samfund. Sagt med andre ord: Vi står ikke overfor en trafikal nødvendighed.

I denne situation har regeringen fundet det rigtigst at udsætte arbejdet med Storebæltsprojektet.

Medvirkende til beslutningen er i anden linje den omstændighed, at det ville være økonomisk helt uacceptabelt og dermed praktisk umuligt at stoppe projektet på et tidspunkt, hvor selve anlægsarbejderne var gået igang, og man dels havde afholdt store beløb, dels havde bundet sig overfor entreprenører og andre til afholdelse af endnu større beløb. Sagt med andre ord, når først anlægsarbejderne var påbegyndt og de afgørende kontrakter sluttet, måtte projektet køre efter den fastlagte arbejdsplan. Regeringsbeslutningen har herved formindsket bindingerne på vores økonomiske handlefrihed i de nærmeste år.

3. Hvad betyder regeringsbeslutningen nu for projektets fremtid?

Som sagt fra første færd er der tale om en *udsættelse*. Anlægsloven består, og regeringen kommer ikke med noget forslag om ophævelse af loven.

Hvor længe er projektet så udsat?

Det er regeringens skøn, at de nødvendige forudsætninger for at genoptage projektet først vil være tilstede om 4-5 år.

4. Det har fra forskellig side været hævdet, at regeringens fremgangsmåde ved udsættelsen af Storebæltsprojektet skulle være juridisk eller parlamentarisk ukorrekt.

Dette må regeringen afvise. Jeg har i folketingets politisk-økonomiske udvalg redegjort for regerin-

gens opfattelse og besvaret spørgsmål i denne forbindelse. Jeg skal her indskrænke mig til at fastslå følgende: Hverken den omstændighed, at der foreligger en bemyndigelseslov – i dette tilfælde anlægsloven af 1973 – eller bevilling på årets finanslov forpligter retligt regeringen til at udnytte bemyndigelsesloven eller anvende den givne bevilling. At det forholder sig således, findes der talrige eksempler på.

Det har været hævdet, at vedtagelsen af den dagsorden om Storebæltsbroen, som skete kort før sommerferien, skulle pålægge regeringen – den daværende som den nuværende – en særlig forpligtelse til ikke uden folketingets tilslutning at gribe ind i projektet og byggeprocessen for Storebæltsbroen.

Som det vil være bekendt, konstaterede dagsordenen blot, at finansministeren havde udtalt, at tidsunktet for en udskydelse af projektet først ville være afgørende forpasset med udgangen af august måned. Dette var ubestridelig rigtigt, men som det fremgår indeholdt dagsordenen – eller den debat, der førte op til dens vedtagelse – intet holdepunkt for den nu fremførte påstand. Spørgsmålet har også været behandlet i justitsministeriet, som deler den opfattelse, jeg har givet udtryk for.

Hvad det parlamentariske angår, er det enhver regerings ret og pligt at vurdere, hvorvidt der i folketinget kan findes et flertal for gennemførelsen af dette eller hint. Det er regeringens vurdering, at der efter indgåelsen af regeringsaftalen mellem Socialdemokratiet og Venstre ikke findes et flertal i folketinget for i øjeblikket at gå videre med Storebæltsprojektet.

5. Hvilke konsekvenser får beslutningen om at udsætte Storebæltsprojektet i 4-5 år?

Rent umiddelbart har beslutningen som bekendt haft den konsekvens, at de første entreprisekontrakter, som efter planen skulle have været underskrevet den 1. september, ikke kom til eksistens.

I Statsbroen Storebælts regi var der, da regeringen traf sin beslutning, et meget omfattende projekterings- og forberedelsesarbejde igang dels hos SSB selv, dels og navnlig hos rådgivende ingeniører, arkitekter og specialister på en lang række områder.

Der er i den forløbne tid gjort status over dette arbejde, som på en række punkter var ført meget langt frem svarende til, at den store østbro-entreprise efter planen skulle have været udbudt i licitation medio oktober i år.

Regeringen har punkt for punkt taget stilling til, på hvilken måde de igangværende undersøgelses- og projekteringsarbejder skal afsluttes. Hovedsynspunktet har været, at de forberedelsesarbejder, der var ført meget langt frem, og på hvilke der var ofret betydelige beløb, som delvis ville være spildt, hvis ikke arbejdet blev ført frem til en afslutning, skal bringes til en sådan naturlig afslutning. Omvendt sættes arbejder, der kun var planlagt, eller som kun befandt sig i en indledende fase, i bero uden afholdelse af yderligere omkostninger. Af hensyn til friholdelsen af arealer til anlægget samt til Korsør og Nyborg kommuners muligheder for at disponere føres projekterne for landanlæggene frem til byggelinjepålæg. Regeringen er opmærksom på, at udskydelsen vil give visse problemer for planlægningen i de direkte berørte kommuner og amtskommuner. Disse problemer vil blive søgt løst ved et samarbejde mellem de statslige myndigheder og de berørte kommuner og amts-

kommuner. Der vil i denne forbindelse blive taget de nødvendige skridt til at sikre, at der ikke træffes dispositioner, som kan vanskeliggøre gennemførelsen af projektet til sin tid. Jeg kan oplyse, at frem til 1. oktober i år er der til forundersøgelses- og projekteringsarbejder m.v. i alt anvendt knap 100 mill. kr. Regeringens beslutning om arbejdets afvikling indebærer, at der skal bruges yderligere ca. 14 mill. kr. i indeværende finansår og en snes mill. kr. i finansåret 1979.

Med den beskrevne afvikling er det min opfattelse, at vi får det størst mulige udbytte af de allerede afholdte betydelige udgifter og det nødvendige grundlag for at kunne genoptage arbejdet på et senere tidspunkt, samtidig med at der ikke afholdes udgifter, som ikke er påkrævede i øjeblikket.

Betyder den omstændighed, at vi nu først kan åbne Storebæltsbroen senere end hidtil planlagt, det vil sige i begyndelsen af 1990'erne, at der nu i stedet må investeres store beløb i flere færger og i havneanlæg?

Som jeg sagde indledningsvis, er bygningen af Storebæltsbroen netop nu ikke nogen trafikal nødvendighed.

Til Storebæltsoverfarten har DSB som bekendt 3 nye store færger under bygning med de muligheder, dette giver for kapacitetsudvidelser og udrangering af ældre, uøkonomiske færger. Herudover synes der ikke at være noget stort aktuelt investeringsbehov på de to overfarter i de kommende 4-5 år. Trafikudviklingen følges imidlertid løbende, og skulle den i de kommende år blive stærkere end forudsat, vil der i så fald være mulighed for og tid til at bygge eventuelt nødvendige yderligere færger.

En sammenlægning af jernbane-

og biloverfarten i Halsskov-Knudshoved linjen er et meget kostbart projekt, som det ville tage en længere årrække at gennemføre. Et sådant langsigtet færgelternativ til en fast forbindelse er imidlertid ikke aktuelt i den foreliggende situation, hvor broforbindelsen er udskudt i den nævnte periode, men i øvrigt fastholdt.

Heller ikke for færgeruterne mellem Jylland og Sjælland medfører beslutningen, såvidt jeg kan se, øjeblikkelige problemer.

I forbindelse med beslutningen om at udsætte Storebæltsbroen har der fra mange sider, ikke mindst på Fyn, i Syd- og Sønderjylland og syd for grænsen, været udtrykt bekymring for, at beslutningen skulle medføre, at der nu i stedet som det første bygges bro mellem Lolland og Fehmern og dermed skabes en fast forbindelse mellem Kontinentet og Østdanmark, eventuelt tillige Skandinavien, i en situation, hvor trafikken mellem landsdelene øst og vest for Storebælt fortsat er henvist til færger og måske vil være det i endnu længere tid netop som følge af en sådan udvikling.

Jeg deler helt den frygt, som disse bekymringer er udtryk for, og det er derfor også afgørende for mig på regeringens vegne helt klart at kunne sige, at beslutningen om at udsætte Storebæltsforbindelsen ikke medfører nogen ændring i den prioritering, som skiftende regeringer har haft, og hvorefter en fast forbindelse mellem landets to halvdele ubetinget kommer forud for en fast forbindelse over Østersøen. Jeg skal tilføje, at dette gælder uanset, hvorledes en Østersøforbindelse tænkes bygget og finansieret.

6. Der har i den meget omfattende debat om Storebæltssagen i indeværende år og især i sommerens løb udover den betænkelighed ved

at påbegynde projektet under de herskende økonomiske vilkår, som har været udslagsgivende for regeringen, vært fremført en lang række andre indvendinger imod projektet. De fleste af disse har været fremført tidligere, og folketinget har i denne forbindelse haft lejlighed til at tage stilling til dem, i visse tilfælde endda i flere omgange. Indvendingerne og alternative forslag spænder iøvrigt lige fra tekniske detailindvendinger mod udformningen af det foreliggende Storebæltsprojekt til det synspunkt, at en fast forbindelse over Storebælt slet ikke skal bygges hverken nu eller i fremtiden.

Jeg skal ikke i denne redegørelse i detaljer gå ind på alle disse synspunkter, men skal alene fremsætte nogle få bemærkninger. Vi ved f.eks. alle, at der har været og utvivlsomt stadig er medlemmer her i tinget, som foretrækker en såkaldt biltogsløsning. Beslutningsgrundlaget har ligget på bordet siden 1975 og blev indgående drøftet i vinteren og foråret 1976 i trafikudvalget, før sagen på ny kom til afgørelse her i salen. Så vidt jeg kan vurdere, er der ikke kommet væsentlige oplysninger frem, som kan

tænkes at føre til en anden vurdering af dette projekt.

På tilsvarende måde har en hel eller delvis fast forbindelse mellem Jylland og Sjælland via Samsø ved flere lejligheder været fremført og også indgået i folketingets vurderinger. Også her har jeg dog svært ved at forestille mig, at der skulle kunne komme sådanne nye væsentlige oplysninger frem, som kan rukke det standpunkt, som et stort flertal her i tinget hidtil har haft, nemlig, at den første faste forbindelse mellem landsdelene skal gå over Storebælt.

Folketinget har ligeledes tidligere taget stilling til spørgsmålet om at udforme strækningen over Østerrenden som bro, således som bestemt i loven, eller som tunnel for bil og bane. Som bekendt foretrak et flertal at blive stående ved lovens løsning.

Den forventede trafikudvikling har ifølge sagens natur altid været en væsentlig del af beslutningsgrundlaget. Under alle omstændigheder vil vi fortsat følge øst-vesttrafikkens udvikling i de kommende år og ud fra de til enhver tid foreliggende seneste oplysninger

tage bestik af fremtiden. Jeg forestiller mig derfor, at der under alle omstændigheder, inden arbejdet med Storebæltsforbindelsen genoptages, vil foreligge en fornyet og ajourført vurdering både af den faktiske og den til den tid forventede trafikale udvikling. Svarende hertil vil der selvsagt til sin tid blive foretaget fornyede og ajourførte vurderinger af trafikindtægterne og disses forhold til omkostningerne.

På samme måde vil de hidtidige overvejelser om alternativet til en fast forbindelse, nemlig fortsat færgefart på Storebælt og Kattegat, naturligvis blive holdt ajour, således at beslutningsgrundlaget også på dette punkt til sin tid vil være fuldstændigt.

Som det fremgår, vil der alene som følge af, at der nu går en kortere årrække, være relevante forhold, trafikale, økonomiske eller tekniske, som kan tænkes at ændre sig, og som vi derfor nødvendigvis vil holde under observation i den kommende tid.

Jeg vil derfor finde det meget naturligt og er indstillet på at drøfte dette nærmere med folketingets udvalg om offentlige arbejder.



Storebæltsforbindelserne just nu

De sidste dage af august bragte store politiske ændringer og deriblandt ændringer m.h.t. de aktuelle trafikplaner. Det gjaldt navnlig Storebæltsforbindelsen.

I månederne forud så det ud til, at broarbejdet skulle påbegyndes inden den 1. september, og at arbejdet skulle forceres, så hele projektet kunne blive fuldført i 1986.

Man ville sætte alt ind på et brædt. Dette måtte nødvendigvis

ske på bekostning af eller ihvert fald influere på andre trafikplaner, såsom dele af DSB's Plan 1990 og planen om elektrificering af DSB's fjernbaner, banen til Københavns lufthavn, udbygningen af Øresunds-, Østersø- og Kattegats-ruterne samt helt andre statsopgaver såsom forsyningen af Danmark med gas fra de danske borer i Nordsøen.

Nu er broplanen udskudt. Til

gengæld har de andre planer nu større chance for at blive realiseret og det vel at mærke nogenlunde hurtigt.

Det er svært for en uden for politik stående borger at følge med og at gennemskue grundene til disse omvæltninger.

Man har naturligvis lov til at gætte, men må da holde sig for øje, at der kan have været andre grunde.

Det fremgik tydeligt at dagspres-

sen igennem de seneste måneder, at Storebæltsbroplanerne ikke var nær så populære i befolkningen, som de havde været tidligere, og dette til trods for, at byggeplanerne nu motiveredes med særlig styrke som beskæftigelsesarbejder tjennende afhjælpning af arbejdsløsheden. Der har vel også været et skred i stemningen hos politikerne, og det endda inden for mange partier. Ellers kunne det skete vist ikke være sket.

Det har virket ind, at den danske stats og hele samfundets økonomiske situation er blevet mere anspændt end tidligere, d.v.s. før 1973-74, da oliekrisen satte ind.

Statsgælden tyngede nu hårdt, og specielt gælden til andre lande. Valutabalancen var ikke så god. De varer, der skulle eksporteres, kunne ikke konkurrere; og selv på hjemmemarkedet kunne de hjemlige produkter ikke konkurrere helt tilfredsstillende.

Trafikken mellem Østdanmark og Vestdanmark har ikke udviklet sig i det omfang, man forestillede sig for 5-6 år siden, og udsigterne for trafikens fremtidsudvikling er ikke nær så lyse. Dette har nok haft en umiddelbart psykisk indflydelse på lysten til lige nu at skride til bygning af et dyrt anlæg med større kapacitet.

Iøvrigt har færgefarten tiltrukket sig opmærksomheden. Dels er det gået op for mange, at Storebæltsfærgefarten står over for en revolutionerende forbedring på grund af indsættelsen af tre vældige togfærger, bygget efter helt andre standarder, og som skal indsættes i løbet af 1½ til 2 år. Det drømte igen om, da den sidste Storebæltskommission arbejdede, i 1970-72.

Færgedriften giver beskæftigelse. Også færgebygning og -vedligeholdelse giver beskæftigelse. Det er

vist nødvendigt for Danmarks skibsværftsindustri, at den nu og da får ordrer på skibe til dansk indenrigstrafik.

Det er også blevet forstået af flere og flere, at Storebæltsfærgefarten er en god forretning, ikke mindst bilfærgefarten. Den er formodentlig den danske stats allerbedste forretning; og den kan blive bedre endnu med tiden, når driftsudgifterne reduceres ved indsættelsen af de nye store færger, og når trafikken stiger.

Storebæltsfærgefarten er faktisk nødvendig for DSB's trivsel. Uden den måtte taksterne for alle DSB's andre aktiviteter sættes stærkt op.

Det blev efterhånden tydeligt, at disse færgeintægter, hvis de skulle overføres til Storebæltsbroelskabet, ikke ville være tilstrækkelige til at dække udgifterne til bygningen af broen, end ikke hvis trafikken der ved ville forøges betydeligt.

Dette er der endda ikke længere udsigt til. Thi biltrafikken er nok vokset stærkt i årenes løb, men kun i takt med væksten af antallet af indregistrerede biler, hvilket næsten synes at være en grundlov.

Tidligere skelede man ikke så stærkt som nu til, at broudgifterne skulle suppleres med renteudgifter i byggeperioden og derefter, evt. endda renteudgifter i fremmed valuta, enten direkte på grund af lån til broen, eller indirekte ved, at de allerede eksisterende, stærkt tyngende statslån ikke kan afbetales så hurtigt som ellers muligt. Iøvrigt har man i den sidste tid fået indtrykket af, at en nedskrivning af kronen eller opskrivning af valutaen i de lande, hvor vi må søge lån, kan indtræffe med kort varsel.

Fremdeles er konkurrencebalancen mellem bane- og vejtrafik ændret, ved at brændstofpriserne, der spillede en stor rolle for bilerne i

fjerntrafik, er steget og synes at skulle vedblive at stige.

Det var en almindelig opfattelse, at der skal bruges mindre brændstof til bilerne end til jernbanetog og til de færger, som bl.a. befordrer bilerne. Nu ved man, at det ikke er tilfældet.

Hvis trafikken ledes fra togene til bilerne på Storebæltsstrækningen, vil det medføre, at trafikken uden for Storebælt vil blive ledet fra banerne til bilerne og ikke vender tilbage til banerne, når den har passeret kysterne. Tænkt, når 20.000 lastbiler skal passere Storebæltsbroen hver dag året rundt - ifølge en af prognoserne.

Interessen for tidens pengeværdi er vist også reduceret, dels fordi størstedelen af persontrafikken er fritidstrafik, dels fordi der er arbejdsløshed, dels fordi erhvervslivet ikke trives som ønskeligt.

Udviklingen gik tidligere fra den kollektive til den individuelle trafik. Det er muligt, at der nu er mere udbredt interesse for at søge denne udvikling standset, ja evt. at få den til at gå modsat vej, navnlig i betragtning af, at banerne og færgeruterne sorterer under staten.

Alt dette er kun løse formodninger, måske vil det i nær fremtid blive opklaret, om det er disse eller andre motiver, der har medført, at stemningen og beslutningerne er ændret.

De aktuelle planer

Men lad os betragte broplanerne på det stadi, de er nået til idag, nu som omtrent færdige planer, omend lagt på is for en tid.

Ifølge den lov, der blev vedtaget i 1973 af et flertal i folketinget, og som er blevet bekræftet ved flertalsbeslutninger et par gange siden da, skal Storebæltsforbindelsen

udføres som en bro fremfor en tunnel. At der kunne ske fremskridt m.h.t. færgefarten, var ikke tidligere inde i billedet.

Ifølge loven skal broen udføres som en lavbro over Vestre Rende og en højbro over Østre Rende. Dette er noget nyt i forhold til alle tidligere planer. Selv om begrundelsen ikke er formuleret i loven, må man tro, at den er motiveret af stærke ønsker om at spare.

Østbroens gennemsejlingsparti skal ifølge de allernyeste planer udføres enten som en skråstagsbro eller som en hængebro.

Det er to højst forskellige brotyper. Selv om valget derimellem ikke er formuleret, må man vel tro, at den væsentligste motivering for at have to alternativer er, at i hvert fald den ene af de to brotyper kan bygges for rimelige udgifter.

Men om begge brokonstruktioner gælder det, at de er langt større end alle andre broer verden over af den art. Der findes i hvert fald ikke jernbanebroer udført som skråstagsbroer med nær så store dimensioner.

Den største skråstags-jernbanebro og faktisk den eneste, er en bro, eller rettere sagt to ens broer over to arme af Paranafloren nær ved Buenos Aires, hvis hovedfag er 330 m.

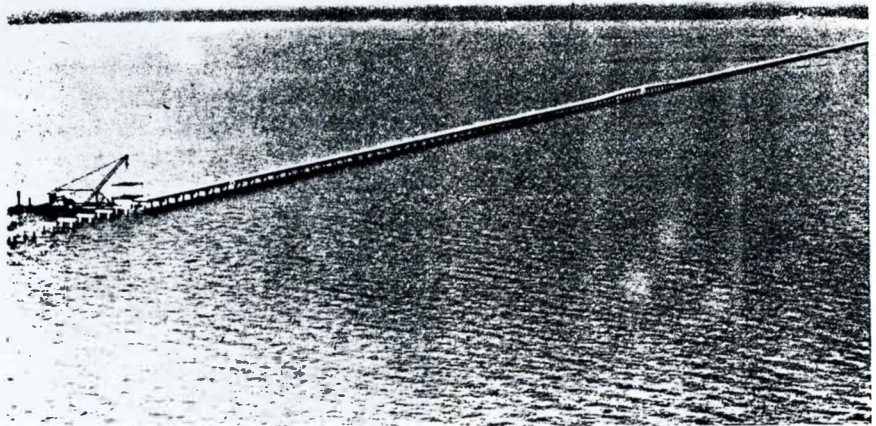
Den største hængebro med jernbane er Transbay-broen mellem San Francisco og Oakland. Den har to 704 m lange spand. Dens jernbanespor, der kun tjente forstadsbanetog, er forlængst fjernet.

Men de to broer over Storebælt skal have brofag, der bliver hhv. 780 og 1416 m.

Når hængebroen skal have særlig stort brofag, skyldes det bl.a., at togenes længde har en vis indflydelse på deformationerne af broen, hvorfor brofagslængden simpelt-

hen bør være langt større end togenes længde.

En hængebro kan principielt nok have stor bæreevne; men den er ikke umiddelbart stiv. Derfor må en jernbane-hængebro, i modsætning til en vejhængebro af hensyn til de meget store koncentrerede belastninger have meget svære afstivningskonstruktioner. Følgelig må den blive tung og dyr. Dens forankring kræver vældige konstruktioner, og de må nødvendigvis ligge på ringe vanddybde. Trods alt er en jernbanehængebro kommet i betragtning. Hvis den bliver en realitet i nær fremtid, får den verdens længste brospand, idet vejbroen over Humber-fjorden kun får 1410 m hovedspand.



Når man taler om Storebæltbroen, tænker man ofte på brostrækningen mellem Sjælland og Sprogø, altså den høje bro over den dybe Østre Rende, sejløbet for den internationale skibsfart. Broen mellem Fyn og Sprogø, over Vestre Rende, tiltrækker sig ikke opmærksomheden i samme grad, navnlig ikke efter at den ifølge de aktuelle planer, stik modsat alle tidligere planer skal udføres som en lavbro af hensyn til besparelse.

Denne lavbro, som bliver ca. 9 km lang, skal udføres efter samme principper som den ca. 40 km lange bro, der i 1950'erne byggedes over Lake Pontchartrain, søen mellem New Orleans i Mississippideltaet og det egentlige fastland.

Denne er lavet af vældige rør afforspændt

Skråstagsbro

I det følgende skal først omtales de to alternative broer over Østre Rendes sejløb, derpå broen eller broerne over Vestre Rende, og sluttelig anlæggene på land.

En skråstagsbro ligner i det ydre en hængebro; men den er i virkeligheden højst forskellig derfra. Den består af piller, tårne, pyloner, fra hvis øverste del der udgår skrå kabler eller sjældnere kæder eller stænger, som bærer og afstiver brobanen, der udbygges til begge sider fra pylonerne. En sådan bro kan bestå af en eller to eller flere sådanne enheder.

En skråstagsbro over Storebælt Østre Rendes dybe del skal i den nyeste udformning bestå af blot to

beton, som er hamret ned i havbunden, hvorefter der er lagt betontvædragere over hvert par pæle, og derover længdedragere, som danner en kørebane med to brede vognbaner.

Senere er der bygget en parallel bro, så der nu er 4 vognbaner.

En Storebæltbro over Vestre Rende skal ligeledes bestå af 2 separate broer, en for vejen og en for jernbanen. Der skal først nedvibreres stålrør i havbunden, hvorpå de udfyldes med beton. Heri placeres betonrørene, som også udfyldes.

Sådanne pille er meget sårbar, særlig overfor sidetryk. Men de dimensioneres dog, så de kan tåle tryk af isflager.

enheder. De skal placeres på 35 m vanddybde. Altså en moderat dybde, når henses til at den største dybde i brolinien er ca. 60 m. Tårnenes højde over vandfladen bliver 230 m. Deres to ben skræver, så helheden får form som et A. De skal udføres af beton eller stål, sandsynligst af beton. Pillerne bliver hule, så man kan køre op i dem. Fra de øverste 44 meter udstråler der til hver side 10 skråkabler, som fæstnes til brobanen, jævnt fordelt.

Brobanens højde over middelvandstand bliver 62 m regnet til undersiden.

Skråstagsbroen skal som sagt have et 780 m gennemsejlingsfag. Denne længde er valgt med henblik på, at der skal være separate, formentlig markerede sejlruiter for de nord- og sydgående skibe, og at de to sejlløb hver skal være mindst 325 m brede, d.v.s. 350 m regnet i broretningen. Iøvrigt har bropillerne en vis bredde; og de 780 m er den teoretiske brospandlængde, som regnes mellem pillernes midte.

Sidebrofagene bliver 360 m til den nærmeste pille og yderligere 72 m til den næste pille, som hører med til hovedkonstruktionen, fordi skråkablerne fører helt dertil.

Brobanekonstruktionen får trapezformet tværsnit med 2 etager. Over trapezet anlægges den brede vejbane, og inde i det på den korte side, anlægges jernbanen, mellem vertikaldragere til den øverste del.

Der bliver 2 jernbanespor, 6 vejspor og 2 holdespor.

Af hensyn til den til tider kraftige vind i den store højde anbringes der ved vejens sider vindskærme med 2,40 m højde. De får dog åbninger, så bilisterne kan se ud, i hvert fald fra holdebanen. Om de togrejsende får mulighed for at se noget mellem ståldragerne, er et åbent spørgsmål. Den indre kassekonstruktion

omkring banen skal være delvis lukket.

De mindre brofag nærmere land skal også udføres med 2 etager, den nedre for jernbanen og den øvre for vejen.

Hele brokonstruktionen over vand bliver ca. 5½ km lang.

Stigningsgradienten bliver 17‰.



En Storebæltsbro eller -tunnel kan bringe store tidsgevinster for øst-vest-trafikken. Men også moderne former for færgefart kan bringe store tidsgevinster, endda både mellem Sjælland og Fyn-Syddjælland og mellem Sjælland og Midt-Nordjylland.

Mellem England og Frankrig bruges der nu svævende færger, på engelsk kaldet »Hovercraft«, på fransk »Aeroglisseurs«. De overfører allerede i år næsten en tredjedel af passagererne og personbilerne, skønt der endnu kun er indsat et lille antal svævefartøjer.

Billedet viser en sådan færge, som tilhører British Railways. Den er i stand til at befordre 400 passagerer og 60 personbiler. Dens maksimalhastighed er 140 km i timen.

Disse færger bruger meget brændstof,

omtrent 2 t petroleum pr. tur over Kanalen, ca. 40–45 km.

Sådanne færger kan flyve mellem Sjælland og Fyn på et kvarter og fra Sjælland til Jylland på en time.

Ved brug af dieselmotorer i stedet for gasturbiner kan brændstofforbruget reduceres. Med tiltagende dimensioner bliver svævefærgerne mere økonomiske, regnet pr. passager eller bil. Trods alt vil de nok blive lidt dyrere i drift end de store bilfærger af gammel type. Men som alternativ til en Storebæltsbro + en Kattegatsbro kan svævefærgerne muliggøre en meget billig trafik, i det mindste så billig, at de kan tiltrække sig en stor del af den trafik, der nu afvikles med flyvemaskiner.

Hængebroen

Hængebroen skal have omtrent samme brobanekonstruktion som skråstagsbroen. Brobanen skal bæres af vertikaldragere, som er knyttet til de to svære hovedkabler. Disse hviler allerøvest på de to tårne. Kablerne er forankret til to vældige betonblokke nærmere land.

Tårnene skal funderes på 25 m vanddybde. De skal nå op til 290 m over vandlinien.

Hovedfagets længde bliver som sagt 1416 m. Denne længde er detalbestemt af ønsket om at bruge 12 m lange moduler i hele brokonstruktionen. De to sidefag er 300 m lange. Forankringsblokkene, der funderes på 15 m vanddybde + udgravning til noget større dybde, særlig længst fra boen, bliver 125 m lange. Over vandlinien virke denne vældige konstruktion nogenlunde let, fordi træk- og tryk-komponenterne udformes som et N eller rette sagt som en spejlvendt N. Forankringsblokkens vægt bliver ikke mindre end 325.000 t.

Temperaturforandringerne nødvendiggør, at den lange bro får indtil 1,7 m lange udvidelsesområder oven på forankringsblokkene.

De mindre brofag nærmere land skal være 144 m lange.

Flere bromuligheder for Vestre Rende

Broforbindelsen over Vestre Rende skal ifølge de nyeste planer føres fra Sprogø til Fyn således, at den nær kysten føres ad en 4 km nordligere rute end med den, man tidligere regnede med.

Distancen mellem Sprogø og Fyn bliver da godt 9 km. Nærmest kysterne bliver der lange dæmninger, hvorved selve broen kun bliver godt 6 km lang. Vanddybderne i

brolinien er mest omkring 20 m, maksimalt 26 m.

Broen skal være en lavbro, antagelig med 100 m lange fag.

Ifølge de tidligere planer skulle den frie gennemsejlingshøjde være 6 m under alle fag. Nu har man besluttet at hæve broen til 14 m gennemsejlingshøjde på en kort strækning. Måske skal også den øvrige del hæves lidt.

Ifølge de tidligere planer skulle der være adskilte vej- og jernbanebroer. De skulle bæres af billige, præfabrikerede piller, tre pr. geled for vejbroen og to for jernbanebroen. Dog skulle hver 3. understøtning af jernbanebroen udformes som en sværere pillekonstruktion, der kunne tåle rimelige sidetryk.

Nu er dette projekt vist opgivet. Men planerne angående vestbroen ligger ikke fast endnu. Man arbejder med mange alternativer.

Det er sandsynligt, at broen får to etager, den øverste for vejtrafikken og den nederste for banetrafikken.

Forbindelsen over Østre Rende skal ligeledes udføres med lange dæmninger ved Sprogø og Sjælland. Disse dæmninger skal være høje, særlig nærmest broen.

Jernbanen skal m.h.t. stigninger kun delvis følge vejen. Banen føres sluttelig ind under vejen, så der på toppen af dæmningen bliver en delvis lukket betonkonstruktion, der rummer både banen og vejen, indtil de når frem til broens to etager.

På land skal der udføres storstilede trafik anlæg. Den nye Korsør station skal anlægges ved Svenstrup og den nye Nyborg station ved Hjulby. Altså langt fra de eksisterende stationsanlæg og byggebyggerier.

Forbindelsen over Østre Rende skønnes at ville koste godt 3 mia. kr. Forbindelsen over Vestre Rende vil koste ca. 2 mia. kr. De til-

sluttende anlæg på land indbefattende stationsbygninger samt forskelligt overvågningsudstyr for hele anlægget, regnes at koste 1 mia. kr., deraf henvend 600 mill. kr. for vejanlæggene.

Det bliver ialt til godt 6 mia. kr., regnet efter prisniveauet pr. oktober 1978.

Usikkerheden angives at være højst 10%.

Om Storebæltsprojektet kan man vel sige: *DEJLIGT MEN DYRT*.

Hvad bør man så beslutte sig til?

Det er betegnende, at Folketingets flertalsmeninger har skiftet fra tid til anden, sidste gang for godt en måned siden.

Men der er jo også den mulighed, at man kan vente lidt med at gå i gang med at lave de nye anlæg.

Så kan man også få tid til at tænke sig om. Det kan være, at man da finder ud af, at visse ting bør ændres. Eller måske får man helt nye ideer til øst-vest-forbindelserne.

Iøvrigt er der en rivende teknisk udvikling i gang m.h.t. konstruktionen af broer med lange spand. Der er også en udvikling i gang m.h.t. arbejdsudførelsen. Derfor kan man vist regne med, at alt om nogle år kan gøres bedre eller i hvert fald billigere. Naturligvis regnet efter samme pris- og lønningsniveau.

Men også Storebæltsfærgefarten er nu ganske effektiv. Den vil blive revolutioneret i 1980-81 ved indsættelsen af de tre store togfærger, der er under bygning. De alene vil kunne afvikle næsten hele togtrafikken over Storebælt. Derved kan de øvrige togfærger frigøres til andre opgaver, så samtlige storfærgeforbindelser kan blive forbedret.

De, der sejler med færgerne, kommer jo også med. Og de får vel også råd til at vedblive at rejse, så længe DSB kan bevare færgerne.

CEA

Miljøkonference på DSB feriehem Knudshoved

I dagene fra 25. til 27. september 1978 afholdtes en miljøkonference på DSB's feriehem Knudshoved i Nyborg.

Deltagerne var afdelingsformændene, hovedbestyrelsen, landsoplysningsudvalg, miljøgruppen og sidst men ikke minst 2 repræsentanter fra Norsk Lokomotivmands Forbund.

Konferencens program var følgende:

Den 25.

- kl. 13.00 ankomst og indkvartering
- kl. 14.00 velkomst ved foreningens formand
- kl. 14.15 »arbejds miljøet« K.B. Knudsen
- kl. 15.30 gruppearbejde
kaffepause
- kl. 17.00 grupperapporter og debat
- kl. 18.00 middag
- kl. 19.30 film og debat.

Den 26.

- kl. 9.00 miljøudvalgets første rapport gennemgås og drøftes i grupperne
- kl. 10.30 kaffepause
- kl. 11.00 grupperapporter
- kl. 12.00 frokost
- kl. 13.30 fagbevægelsens rolle omkring forskning og miljø – indleder Henning Tjørnehøj, LO
- kl. 14.30 gruppearbejde
kaffepause
- kl. 16.30 grupperapport
- kl. 18.00 middag
- kl. 19.30 kammeratligt samvær

Den 27.

- kl. 9.00 kontorchef G. Kragballe indleder om emnet DSB's miljøpolitik
grupperarbejde – debat
plenum
- kl. 12.00 frokost – afrejse.

Foreningens formand åbnede konferencen, den første af sin art, med en velkomst til deltagerne.

En særlig velkomst rettedes til lokomotivførerne Guttorm Edland, Oslo og Thorbjørn Næss, Drammen, og omtalte det nærmere samarbejde, vi har med norske kolleger også på det miljømæssige område, idet tilværelsen ikke blot er lønninger, men så absolut også miljø og velfærd.

Konferencen er opbygget omkring 3 indledere, som vi håber kan belyse situationen.

Formanden håbede, at disse dages samvær vil være til stor gavn i de videre bestræbelser for at skabe miljø og trivsel for lokomotivmændene.

Efter konstatering af deltagernes tilstedeværelse – to afdelinger havde ikke sendt repræsentanter – gik man over til det egentlige arbejde med foreningens formand som første indleder, der fremlagde følgende:

Arbejds miljø

I arbejdssituationen er det almindeligt erkendt, at det ikke alene drejer sig om løn, d.v.s. at få flere kroner i lønningsposen, men at det i lige så høj grad er væsentligt med et godt arbejdsmiljø, så man finder tilfredsstillelse ved at være på sit arbejde.

Det erkendes også, at forholdene på arbejdspladsen har nøje forbindelse til fritiden og familiemæssige forhold.

Jeg vil ikke gå i detaljer ved denne lejlighed, idet foredragsholderne i morgen og overmorgen mere eksakt behandler emnet, hvorfor jeg i stedet mere vil tale om det, vi allerede har gjort og har mening om at ville gøre med hensyn til en omfattende undersøgelse af lokomotivpersonalets arbejdssituation.

Jeg har jo tidligere gennem cirkulærer til afdelingerne i hovedtrækkene orienteret jer om drøftelser, der har været med generaldirektoratet og som i første omgang førte til en retablering af den tidligere miljøgruppe, som behandlede lokomotivpersonalets forhold, og som nu har indstillet til generaldirektoratet, at man skal foretage en dybtgående og omfattende undersøgelse af de påvirkninger m.m. lokomotivpersonalet får under arbejdet og problemer. Det er i starten, sammenfattet i 3 hovedpunkter:

1. Arbejdstidsbestemmelser.
2. Arbejdspladsen.
3. Overnatnings- og opholdslokaler.

Spørgsmålets nye behandling starter egentlig med Kh-afdelingens henvendelse til Arbejdstilsynet, for at få dette til at se lidt nærmere på de arbejdsforhold, lokomotivpersonalet har i S-togsområdet, men DSB var ikke interesseret i at få Arbejdstilsynet ind på det rullende materiels område. En henvendelse fra afdelingen til hovedbestyrelsen blev imødekommet på den måde, at hovedbestyrelsens repræsentanter i den retablerede miljøgruppe skulle tage spørgsmålet op. Det skete, og gruppen havde en drøftelse, hvor også repræsentanter fra Arbejdstilsynet deltog. Arbejdstilsynet har imidlertid hverken økonomiske midler eller mandskabsressourcer til at forestå en undersøgelse af den karakter, som ønskes. Arbejdstilsynet kan gennemføre en mindre undersøgelse (tandrensning), men det kunne vi ikke føle os tilfredsstillende med, og vi måtte derfor meddele Arbejdstilsynet denne indstilling og i stedet vende os mod andre, som ville være i stand til at hjælpe os.

Herefter tog vi kontakt med Fagbevægelsens Forskningsråd ved

dets sekretær Henning Tjørnehøj, der er konsulent i LO, og han gav tilsagn om at vejlede os ved etablering af den ønskede undersøgelse, at finde frem til eksperter, som ville påtage sig opgaven og at finde udvej for dækning af omkostningerne, der kan blive ret store. Der er i den forbindelse muligheder for at hente økonomisk støtte i Arbejdsmiljøfondet, Teknologirådet, Statens Lægevidenskabelige Forskningsråd og Statens Samfundsvidenskabelige Forskningsråd, samt iøvrigt DSB, der i det mindste må stille den nødvendige frihed til rådighed for den gruppe lokomotivpersonale, der frivilligt vil indgå i undersøgelsesarbejdet.

Det er imidlertid givet, at vor undersøgelse må drage nytte af allerede foretagne undersøgelser andet sted, for såvidt de er dækkende for det eller de områder, vi har ønske om undersøgelse af. Der er ingen grund til at gentage sådanne undersøgelser.

Vi er bekendt med undersøgelser af flere områder, og bl.a. er der i Sverige foretaget en undersøgelse af en række forhold vedrørende lokomotivpersonalet, og der foreligger meget omfattende rapporter, som efter vor opfattelse kan være udmærket model eller et grundlag for overvejelser om indholdet af vor undersøgelse. Der skal nok tages hensyn til forskelligheder afledt af arbejds- og trækraftmæssig og ikke mindst geografisk karakter. Den svenske undersøgelse har koncentreret sig om:

1. Lokomotivpersonalets arbejde.
2. Lokomotivpersonalets oplevelse af arbejdsmiljøet.
3. Lokomotivpersonalets sygdom.
4. Skifteholdsarbejdets indvirkning.
5. Forhold af betydning ved tilpasning til skifteholdsarbejde.

6. Variationer i formåen (alderskriterium).

7. Studier af belastning på lokomotivpersonalet.

8. Arbejdets udformning.

9. Arbejdsmiljøet i førerrummet.

Der er på baggrund af disse hovedpunkter stillet en lang række spørgsmål og deraf følgende svar som udover de nødvendige ændringer, der har kunnet foretages på kort sigt, er konkluderet i ønsket om forskning på 5 områder:

1. Arbejdstidsspørgsmål.

2. Ældre lokomotivpersonales problemer.

3. Arbejdsbelastning ved forskellige typer tjenstgøring.

4. Lokomotivpersonalets arbejde i forhold til tekniske forandringer.

5. Førerrummet som arbejdsplads.

Det er, som vi kunne ønske, områder, der bør undersøges for dansk lokomotivpersonales vedkommende, og uden at jeg som indledningsvis sagt vil gå i detaljer, skal jeg dog nævne, at jeg er meget interesseret i undersøgelse af den eller de påvirkninger, som må opstå for en lokomotivmand, der i sit arbejde ofte ikke har nogen særlig kontakt med andre under sin tjeneste, hvorledes dette rent psykisk virker på hans beskæftigelse og forbindelser til de familiemæssige forhold.

Der er i øjeblikket et forskerhold fra Institut For Social Medicin Ved Københavns Universitet, der undersøger de arbejdsmiljømæssige forhold vedrørende buschauffører i Københavnsområdet, i Odense og i Århus. Dette forskerhold har udtrykt ønske om, at det fik adgang til at foretage en undersøgelse af lokomotivpersonalet i Københavnsområdet for at sammenligne dettes forhold med buschaufførernes. Man vil undersøge en gruppe på ca. 50 mand som frivilligt stiller sig til

rådighed, og miljøgruppen har i en indstilling til generaldirektoratet tiltrådt, at undersøgelsen finder sted, og dette har generaldirektoratet givet sin godkendelse af. Undersøgelsen har også et socialmedicinsk sigte og kan måske berøre fritids- og familiemæssige forhold, så man kunne befrygte fremkomsten af helbredsmæssige oplysninger, der skulle kunne være uheldige for beskæftigelsen, men jeg må understrege, at man kun frivilligt skal deltage i undersøgelsen, og vi går ud fra, detailoplysninger er utilgængelige for andre end forskerholdet, men hvad de generelt kan betyde udtrykt i rapportbemærkninger, kan der vanskeligt siges noget om. Vi må imidlertid i overvejselsen gøre os klart, at undersøgelsen kan indebære fordele, som kan opveje eventuelle ulemper. Det er ikke mindst i debatten om vore arbejdsforhold nødvendigt at nå frem til en afklaring af arbejdsmiljøets indvirkning, enten man så får bekræftet eller afkræftet en formodning om et forholds uheldige påvirkninger, og det sidste er ikke det mindst vigtige, fordi vi så kan afstå fra videre tidsspildende debat.

Efter indledningen var der gruppearbejde.

I den efterfølgende debat, som blev overmåde livlig og interessant, var et spørgsmål som f.eks. hyletonen fra rangerradio, den meget pressede personalesituation, kørselsfordelinger og ensomhedsproblematikken nogle af de ting, der optog sindene med særlig styrke.

Konferencelederen måtte stoppe den interessante debat for at spisetiden kl. 18.00 kunne overholdes.

Om aftenen blev filmen »Frikendt« vist, og den efterfølgende debat om sikkerhedsbestemmelsernes overholdelse, om de egentlig-

12 ge ansvarliges ofte lemfældige måde at sikre medarbejderne på, samt tillidsmandens manglende medvirken i, at bestemmelserne blev overholdt, gav anledning til en lang debat.

Det stod klart for enhver, at tillidsmændenes opgave i forbindelse med sikkerhedstjenesten er umådelig vigtig.

Det var trætte konferencedeltagere, der gik til aftenkaffen kl. 21.30.

Næste dags program startede med gruppearbejde, hvor den første miljøgruppes slutrapport kritisk blev debatteret i grupperne.

Vi har valgt at trykke en af gruppernes rapport fra konferencen på side 13. Af denne fremgår det, hvor grundigt grupperne arbejdede med formiddagens emne.

Eftermiddagens indleder var konsulent Henning Tjørnehøj, LO, der omtalte fagbevægelsens rolle omkring forskning og miljø.

Påpegede det indlysende i LO's interesse i at styre udviklingen og navnlig derfor interesserede sig for den forskning, samfundet foretager – navnlig teknologien.

Fagbevægelsens forskningsråd er oprettet for 3 år siden.

Industri og bønder har aldrig været i tvivl om, at de skulle have indflydelse på forskningen.

Bønderne på Landbohøjskolen og industrien på Danmarks Tekniske Højskole. Det må være indlysende, at fagbevægelsen har en naturlig interesse i de mange penge, landet ofrer på forskning.

I perioden 1975 til 1977 har industrien brugt 30 mill. kroner, LO har brugt 3½ mill. på disse 3 år.

Der bruges 13 milliarder på sundhedsvæsenet, men kun 2½% af disse penge bruges til forebyggelse i al almindelighed.

Sat op mod dette kan nævnes at

60% af cancersygdomme er foranlediget af kemiske stoffer.

Der er og har altid været en stor kontrol med medicinske midler, men det har ikke ændret antallet af tilgang af disse midler.

Lægerne har ikke følt sig inspireret til at forske i kemiske stoffer eller i arbejdsmedicinske skader.

Tjørnehøj omtalte en række tilfælde, hvor besværlighederne i at få gennemført en saglig og uhildet forskning blev trukket frem.

Viste nogle eksempler på, hvorfor man begyndte på arbejdsmiljøproblemerne, samt nogle tabeller som dokumentation for sygdomstallenes stigning i de sidste 10-15 år. Det var særligt gældende for cancer, kredsløbsforstyrrelser og nedslidning.

Indlederen sluttede med at omtale de undersøgelser, man havde foretaget og dem man forventede at komme i gang med.

Det kan ikke overraske, at der efter gruppearbejdet var en lang og meget interessant debat, der naturligvis koncentrerede sig om de meget store midler, der er behov for at anvende i forholdet til et bedre arbejdsmedicinsk klima på landets arbejdspladser.

Også her var det konferenceleders ubehagelige job at stoppe den livlige debat af hensyn til spisetiden.

Som det er sædvane, var der en afslapningsaften, hvor lokomotivmændenes gode humør fik frit løb, men hvor vi desværre forinden måtte sige farvel til de to norske deltagere.

De skulle nødvendigvis hjem til landsstyremøde i Oslo.

Guttorm Edland takkede for et meget interessant samvær, som havde givet dem et rigt udbytte. G.A. Rasmussen kvitterede med at takke for deres særdeles nyttige

medvirken og indlæg i bl.a. gruppearbejdet og sendte en hilsen med hjem til landsstyremødet. Et kraftigt bifald fulgte vore to norske venner, da de forlod konferencen.

Som sidste indleder på konferencen tog kontorchef Gunnar Kragballe sit udgangspunkt i miljølovens formålsparagraf, opdelt i følgende kendsgerninger:

DSB opbygger en stor sikkerhedstjeneste.

Bidriftssundhedstjeneste.

Personalekonsulenttjeneste.

Lokomotivpersonalets miljøproblemer opdelt i Kragballe i følgende punkter

1. Arbejdstilrettelæggelse.
2. Arbejdspladsens indretning.
3. Sundhed og sygdom.
4. Samarbejde.

Punkt 1 var igen listet ud i 10 underpunkter, 2 i 2, 3 i 3, og 4 i 1 underpunkt således:

Pkt. 1.

Generelle arbejdstidsregler.
Specielle lokale regler.
Indflydelse på kørselsfordelinger.
Centralt kørselsfordelingsudvalg.
Beskyttelsesregler.
Udliggertid.
Pauser i kørslen.
Natkørsel.
Hviletid – fridøgn.
Rekruttering.

Pkt. 2.

Køretøjer.
Opholdslokaler.

Pkt. 3.

Strækningskørsel.
Overgang til andet arbejde.
Sygdom.

Pkt. 4.

SAU = samarbejdsudvikling.

Indlederens grundighed medførte, at ingen havde mere at føje til

de oplyste punkter, men til gengæld gav indlægget anledning til en så grundig og temperamentsfuld debat, at konferencelederen måtte afstå fra at få gruppearbejdet i gang.

Hele formiddagens beundringsværdige aktivitet fra konference-deltagernes side står som en glimrende målestok for emnets aktualitet, og når konferencen blev så værdifuld og interessant, som tilfældet var, må det være rimeligt at bringe en tak til såvel indledere som deltagere for deres udmærkede bidrag til det gode resultat.

G.A. Rasmussen
Konferenceleder

Grupperapport

Behandling af første indlæg den 25. september 1978

»Arbejds miljøet« v/ DLFs formand
K.B. Knudsen

Gruppens opfattelse af K.B. Knudsens indlæg var, at han ønskede en tilkendegivelse om vor mening med hensyn til, om en socialmedicinsk undersøgelse, der ville blive en del af den påtænkte store undersøgelse, ville give anledning til betænkeligheder fra vor side, når man tager i betragtning at deltagelsen i denne var frivillig.

Det var gruppens opfattelse, at med hensyn til den grundlæggende undersøgelse, ville der ikke opstå problemer med at skaffe det nødvendige antal frivillige. Da vi ikke kender deltager antallet i den store undersøgelse, kan vi ikke udtale os konkret, men skulle denne deltagelse ligge på et meget højt antal mener vi det kan komme til at volde problemer.

Der skulle her stilles spørgsmål om deltagernes antal.

Med hensyn til undersøgelserne var man i gruppen af den opfattelse,

at alle ansatte før ansættelse må gennemgå en »Test« hvor den almindelige sundhedstilstand med hensyn til syn, hørelse, blodtryk, farvesans, reaktion o.l. gennemgås, og må derfor være af den opfattelse, at skulle der ske ændringer, udover den alderen nu engang tager med, måtte det skyldes dårligt miljø.

Gruppen er vidende om, at HT-undersøgelsen er anonym, og vil derfor spørge hvorfor den ikke er det ved DSB.

Gruppen er enige med K.B. Knudsen om, at undersøgelsen skal være en »Rodbehandling« og ikke en »Tandrensning«.

Selvom et senere emne på konferencen ville omhandle miljøgruppens arbejde, kom man ind i en diskussion om rapportens punkter 1. arbejdsregler, 2. arbejdspladsen, 3. opholdsfaciliteter, og konkluderede, at vanskelighederne i det store og hele ligger i at vort arbejde ikke anerkendes som særligt arbejde.

Ordføreren henviser i sit indlæg til tjenestetidsreglerne pg. 21 og arbejdsmiljøloven pg. 57.

Til ordfører blev valgt Finn L. Nielsen. Kh.

Behandling af »miljøudvalgets slutrapport« den 26. september 1978

DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING
MILJØKONFERENCE
D.S.B.s FERIEHJEM "KNUDSHOVED"
25 til 27 SEPTEMBER 1978.

RAPPORT FRA GRUPPE 2.

Deltagere i gruppen:

Jørn Thillemann. Gb.

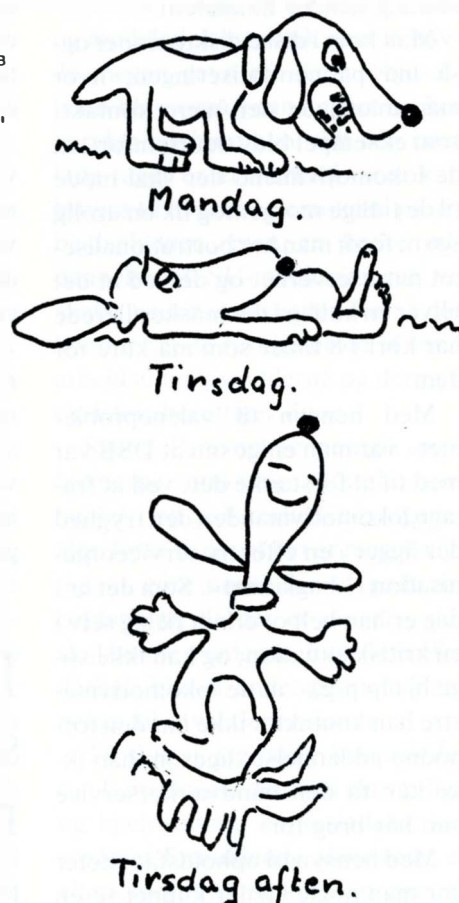
B.I.Sørensen. Næ.

O.H.Hansen. Fa.

M.B.Rasmussen. Hg.

F.L.Nielsen. Kh.

E.C.L.Christiansen. Hgl.



Sekretær: Jørn Thillemann. Gb.

Der blev ikke gennemført gruppearbejde i forbindelse med sidste program punkt på konferencen "DSBs miljøpolitik" v/G.Kragballe.

Det er gruppens opfattelse, at ændringerne i forberedelsestjenesten har bevirket, at miljøet er blevet belastet, idet man har frataget de enkelte en hvis tryghedsfølelse. Man har samtidig ved nyordningen belastet den aktive strækningskørsel. Dette forhold finder vi betænkelig, idet vi i forvejen må tage den belastning der ligger i DSBs politik med hensyn til en hyppigere toggang.

Angående miljøet på de enkelte tjenestesteder, blev det i gruppen tilkendegivet, at man har større mulighed for at skabe et godt miljø på de mindre tjenestesteder, end på de store hvor man ikke i samme omfang kender hinanden.

Man kom i disse diskussioner også ind på centraliseringen, hvor man manglede den nære kontakt, som eksempel blev det fremført, at de lokomotivmænd der skal møde til de tidlige morgentog fik en urolig søvn, fordi man har bortrationaliseret natreserverne, og de ved at det bliver en kollega der måske allerede har kørt i 8 timer som må køre for dem.

Med hensyn til »aleneproblemet« var man enige om at DSB var med til at forstærke det, ved at fratage lokomotivmanden den tryghed der ligger i en effektiv serviceorganisation i »baglandet«. Som det er i dag er han helt overladt til sig selv i en kritisk situation, og kan ikke søge hjælp p.g.a. at de lokomotivmestre han kontakter ikke har den fornødne uddannelse, ligesom han ikke kan få den håndværkerservice han har brug for.

Med hensyn til opholdsfaciliteter har man nogle steder kunnet se en bedring, men det er uforståeligt for gruppen at de enkelte tillidsmænd må gå ind i helt urimelige forhandlinger for at opnå resultater.

Det er gruppens opfattelse, at

tjenestetidsnormen bør nedsættes, og dobbeltfridage indføres, det må dog forudsætte at bestemmelsen om 8 timers overgangsregel må afskaffes.

Diskussionen om lønnens indvirkning på miljøet blev ikke sluttet.

Til ordfører blev valgt B.I. Sørensen, Næ.

Behandling af »fagbevægelsens rolle omkring forskning og miljø« v/ Henning Tjørnehøj. LO.

Gruppen var enige om at det var et interessant oplæg, og havde indtryk af at der skulle forceres mange hurtler, når man som det blev nævnt forhindrede Forskningsrådet i at komme ind på virksomhederne, samt at de forskere og institutioner som medvirkede kom på den sorte liste.

Tjørnehøj nævnede, at man nu ville forsøge at få indflydelse igennem overenskomsterne, gruppen ville spørge om der kan tænkes andre pressionsmidler som kunne tages i brug fra arbejdstager side.

Gruppen har tidligere på konferencen forespurgt, hvor stort det repræsentative antal for en undersøgelse skulle være. Der blev forvort vedkommende nævnt ca. 200 af K.B. Knudsen, men der har i gruppen været tanker fremme om at

det skal være over 50%. Er her en norm eller tommelfingerregel?

Gruppen er interesseret i om allerede gennemførte undersøgelser f.eks. Bispebjergundersøgelsen indgår i en ny.

Endelig enedes man om at gruppen skulle genfremsætte spørgsmålet om undersøgelsen ville blive anonym.

Til ordfører valgtes E.C.L. Christiansen. Hgl.

Resumé:

Med hensyn til pressionsmidler for at komme ind på virksomhederne var de få. Man måtte sætte lid til overenskomsten.

En mindre gruppe end 50% kunne godt være repræsentativ, der henvistes til Gallup og Observer der brugte ca. 2000 i sine valgforudsigelser hvor stemmeberettigedes tal jo er langt større.

Forskerne i den påtænkte undersøgelse ville få alt det materiale der kunne skaffes for at støtte dem, og så de omtalte undersøgelser ville indgå i dette.

Deltagernes navne ville kun blive Forskerne bekendt, og ville blive tilintetgjort efter undersøgelsen.

Undersøgelsen ville formentlig tage ca. 2 år. Og DSB har stillet sig meget positiv.

Landsforeningen af statspensionister opfordre til medlemskab

Hvad er og hvad gør en pensionistforening for vi pensionister?

Ja, det spørgsmål hører man gang på gang.

Jeg vil nu prøve at fortælle lidt om, hvad Landsforeningen af

Statspensionister er for pensionisterne.

Mange tror, at det er en bankoklub eller en selskabsforening, men det er ikke tilfældet. Landsforeningen er en organisation af statspen-

Fra medlemskredsen

Forbundskursus på Roskilde Højskole

sionister, som skal søge at hjælpe og vejlede vore pensionister, når problemer opstår, og skal søge at forbedre vore kår dels økonomisk og dels hvad vi kan forhandle os til gennem CO I og CO II, for vi har nemlig en forhandlingsret gennem CO I og CO II.

Mange tror, at når man er pensioneret, så er der intet at gøre, så må man tage det hele som det kommer. Men det er ikke rigtigt.

Vi pensionister er mennesker, som har været med til at bygge samfundet op til det, det er i dag.

Den generation som i dag er pensionister har oplevet 2 verdenskrige, tredivernes store arbejdsløshed og fattigdom, og dog har vi været med til at bygge landet op til et af de bedste velfærdslande i verden. Derfor har vi også ret til og krav på en lille smule af de goder, som vi har været med til at skabe, men vi ved at intet kommer af sig selv. Vi må kæmpe for alt, og det må pensionisterne også. Derfor må alle pensionister melde sig ind i deres organisation, nemlig pensionistforeningerne.

Vi har hele livet været organiseret og skal også være det som pensionist. Så kan vi stå stærkt når der skal forhandles.

Organisationerne CO I og CO II lytter mere til os når de kan se at vi er en stor og en stærk organisation.

Lad så følgende være et motto for alle pensionister:

Vær medlem af jeres pensionistforening!

Det vil gavne jer selv og andre!

For yderligere oplysninger kan henvendelse ske til:

Landsformanden for pensionisterne

P.E. Hjorthøj.

Orionsvej 18

8270 Højbjerg.

Tlf: (06) 14 61 80.

Fra den 17. til den 29. september var jeg som bestyrelsesmedlem i DLF Kh afdeling på et forbundskursus på Roskilde Højskole sammen med bestyrelsesmedlemmer fra andre depoter.

Roskilde Højskole er en arbejderhøjskole, og kurset var et såkaldt FIU-kursus. FIU står for Fagbevægelsens Interne Uddannelser, det er her DLF bl.a. får udbytte af at være medlem af LO.

Når man taler med folk fra andre depoter om deres problemer, finder man hurtigt ud af, at det også her er tjenestetidsreglerne og ulemperne ved at arbejde på alle tider af døgnet som volder problemer. Der var en udpræget utilfredshed med den ringe kompensation vi får for de skæve arbejdstider og ønskerne til en bedre kompensation gik i retning af mere fritid udmøntet som flere valgfrie orlovsdage.

Niels Juhl fra CO I fortalte os noget om vores lønsystem. I vore egne rækker er der megen utilfredshed med vores aflønning i forhold til det store ansvar vi har. Vi talte meget om mulighederne for en ændret placering i lønsystemet, altså en omklassificering.

Statistikker viser, at tjenestemændenes lønsystem trænger til en kraftig regulering i opadgående retning, da de seneste års restriktive lønpolitik har ødelagt de mekanismer der skulle sikre os en rimelig regulering.

Regnar Mortensen fortalte om arbejdstidsaftalen og om nogle af de problemer man havde haft på Gb med hensyn til forhandling om ny turtilrettelæggelse. Vi var en del overraskede over at få at vide, at de turudkast som DSB kom med ikke var i overensstemmelse med arbejdstidsaftalen.

Niels Kristensen gav en orientering om foreningens opbygning og

tilknytning til andre organisationer. Da en del mente, at DLF ville få mere ud af at stå alene, gav medlemskabet af Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg og CO I anledning til debat.

Tjenestemandsløven blev gennemgået af Jørgen Thillemann, og det gav også anledning til debat om formålet med at være tjenestemandsansat i forhold til overenskomstansat.

Gunnar Rasmussen fortalte om forhandlingsvejen og hvem der har forhandlingskompetence til at forhandle og træffe aftaler. De enkelte bestyrelsesmedlemmers pligter blev også gennemgået.

I kurset indgik også øvelser i tale- og mødeledelsesteknik som vi havde megen gavn af. Samarbejdsaftalen blev også gennemgået og her var der tvivl om hvorvidt den i det hele taget er et værktøj, som kan bruges til at skabe demokrati på arbejdspladsen, men en bedre udannelse af SU-medlemmerne vil skabe bedre muligheder for at der kommer gode resultater ud af samarbejdsudvalgsmøderne og dermed eksistensberettiger disse.

Svend Persson gennemgik problemerne omkring sikkerhedsarbejdet og sikkerhedsudvalgene. Han fortalte os, at det er meget vigtigt at gøre noget for et godt arbejdsmiljø, da det er os selv, der skal betale skaderne, hvis det er for dårligt, blandt andet gennem flere penge til invalidepensioner.

Til slut vil jeg takke kursuslederen Leni Grann, der med sin venlige og hjælpsomme kursusedelse kastede et formildende skær over et ellers meget hårdt kursusprogram, samt mine kursuskammerater der med humor og entusiasme sørgede for at der altid var fuld damp på.

Erik Jakobsen

Lkas Mdt Kh

Inspireret af overtrafikkontrollør P.E. Svanbergs artikel i DSB-bladet nr. 8 og kontorchef Gunnar Kragballes kommentarer i samme blad om ændring af lederrollen, har medført en ide om oplistning af de meget store opgaver, som DSB og organisationerne skal løse i de kommende år.

Den nys afholdte miljøkonference, som er refereret andet sted i dette nummer af DLT, peger i samme retning.

Man kunne måske få den tanke, at der også måtte ske en prioritering sted, da den sum penge, der er til rådighed, er meget begrænset – takket være politiske beslutninger.

Der kan dog være områder, hvor udgifterne er minimale i forhold til hensynet til medarbejderne og dermed deres familie.

Hvis der samtidig er et brugeligt redskab til rådighed, skulle alle muligheder for at løse de enkelte opgaver være til stede.

I en årrække har et af disse redskaber været i brug, nemlig kørselsfordelingsudvalget.

Der kan naturligvis være divergerende opfattelser af de forventninger, den enkelte har stillet til dette udvalg, og også hvordan det skulle fungere. Et administrativt ønske om centralisering af f.eks. tjenestefordelingen og administrationen i øvrigt af driftsdepoterne, er forståeligt når de meget store omkostninger til vedligeholdelse af bygninger og stationære anlæg tages i betragtning. Men at dette nødvendigvis skal medføre en ophobning af lokomotivpersonale på enkelte store depoter, er nok knapt så forståeligt.

Ingen kan være i tvivl om, at der er et udbredt ønske hos langt de fleste mennesker om at leve deres liv i omgivelser, hvor de føler sig hjemme. Her er det at kørselsfor-

delingsudvalget kan få den første af sine store opgaver, nemlig at placere kørslen med et rimeligt hensyn til DSB's økonomi og medarbejderønsker. Hvis der ikke er uacceptable udgifter forbundet med nævnte placering af kørslen på yderdepoterne, bør man lade de menneskelige hensyn være afgørende.

I dette sammenhæng må der naturligvis stilles det krav til DLF-afdelinger, at det er realistiske ønsker om udvidelse af personalestyrken der fremsættes, og ikke blot et ønske om at afdelingen skal blive større.

Man har tidligere beskæftiget sig med optimal tjenestefordeling – det kunne være interessant at få undersøgt, hvor i landet og dermed i hvilken by den enkelte lokomotivmand og hans lille familie egentlig ønskede at bo. Vanskelighederne med at skaffe tilgang af nye medarbejdere ville sikkert formindskes, hvis der var håb forude for at kunne bosætte sig så nær det ønskelige som muligt.

Gunnar Kragballes betragtninger om ændring af lederrollen kunne måske få enkelte ledere på højere eller lavere plan til at tænke tosporet, både på DSB og de menneskelige følger af deres indstilling og dermed handlinger.

Stædighed løser sjældent problemerne.

En anden af de store opgaver kørselsfordelingsudvalget kunne være formidler til at løse, er en oplysende aktion.

Det ville være særdeles ønskeligt om tjenestefordelere, kørselsfordelingstilrettelæggere, afdelingsformænd og hovedbestyrelse blev sat i samme lokale og fik fællesundervisning i, hvordan vore arbejdstidsregler skal forstås og håndteres.

Man kunne gøre som ved valg af ny pave – mure alle deltagerne inde

til de havde forstået det, og når der så blev opsendt røgsignaler – kunne alle se, at ingen mere var i tvivl om tone og ånd i disse regler.

Skulle en enkelt efter kortere tid falde tilbage i den gamle skure, kunne der nok findes et andet job til den pågældende.

Måske humoristisk sat op, men alvorligt ment.

Det kan ikke være rigtigt, når DSB og DLF på topplan er enige om en både rimelig og human fortolkning, så skal enkelte små mandariner ødelægge tilværelsen for medarbejderne.

En håndtering f.eks. af 8 timers overgang på tjenestestedet som en undtagelsesregel er et tydeligt eksempel herpå.

Kørselsfordelingsudvalget har gennem årene tilstræbt at efterleve den målsætning, der i principper er opsat af DSB og DLF efter forhandlinger, som vil være en stadig løbende proces for at følge med samfundsudviklingen. Men det er givet, at vore helt specielle arbejdsforhold gør det vanskeligt at skabe en blot nogenlunde tilfredshed, hvis forholdene i det civile liv tages som målestok. At der er sket store fremskridt glemmes hurtigt. Det er en ganske normal menneskelig reaktion, men det må ikke forlede til at stille urealistiske krav og dermed forslag, som ingen kan gennemføre. Det må til gengæld ej heller være en sovepude for ledelsen, at vore arbejdsforhold er så specielle.

Mellem linierne i Gunnar Kragballes indlæg fornemmer man en henstilling til lederne om ikke at byde medarbejderne forhold, som de ikke selv ville finde sig i. Vi ville undgå mange konflikter og sager, hvis dette blev efterlevet. Til slut – mon ikke det ville være klogt, at alle kørselsfordelinger, der havde berø-

Vinterferie 1978

– med DJT

ringsflader både til eget og fremmed depot, blev godkendt på een gang.

Umiddelbart virker det forkert, at man stykvis godkender kørselsfordelingerne, for til sidst at ende med tårnhøje problemer et enkelt sted, oftest på et stort depot.

Mange store opgaver har der, og vil fremover være for kørselsfordelingsudvalget, at løse.

Undertegnede har ønsket at pege på nogle af dem.

G.A. Rasmussen

Ny billet hos DSB

DSB indfører 1. oktober en ny billettype – en såkaldt To-billet – der vil gøre lange togrejser billigere.

Betingelserne er, at to voksne rejser sammen frem og tilbage, og at rejsen er på 250 km eller derover.

Er disse betingelser i orden, gives der 20 procent rabat på en returbillet.

Formålet med den nye billet er at styrke DSBs udbud i fjerntrafikken. På To-billetten vil man kunne rejse med DSB fra den ene ende af landet til den anden og tilbage igen for under 200 kr., pladsbilletter incl.

Der gives rabat på såvel 1. som 2. klasse.

To-billetten kan bruges fra mandage til fredage kl. 14 og fra lørdag kl. 14 til søndag kl. 14. Baggrunden for begrænsningen i brugen af den nye billet er DSBs ønske om at sprede rejserne mere jævnt over hele ugen og derved undgå kapacitetsproblemer i weekendens myldretider.

To-billetten kan ikke bruges onsdag før påske, 2. påskedag og 22., 23. og 24. december.

Nærmere oplysning kan fås ved henvendelse til salgschef O. V. Følting, passagersalgskontoret, tlf. 01-14 04 00, lokal 2209.

DJT – Danske jernbanemænds turistorganisation – tilbyder alle kolleger med eller uden familie vinterophold i det bedste højfjeldsterræn for skiferie og/eller til kendte sydlige solferiemål – og til rimelige priser.

Skiferie

Norge – Rapham i Gudbrandsdalen

Denne rejse sælges til individuelle rejsende og kun på bestilling. Opholdet finder sted på Norske jernbanemænds feriehjem, som har en høj standard med bl.a. swimmingpool, badstue og motionsrum. Alle værelser har dusche og WC. Godt skiterræn. Ski og skistøvler må medbringes hjemmefra.

Et ugeophold går fra søndag til søndag i månederne februar, marts og april (påskeden dog undtaget).

Det kan være svært at få plads på Rapham, men vi forsøger naturligvis alligevel at få plads på feriehjemmet.

Afrejse: Lørdage med tog fra København afg. 23.00.

Hjemkomst: Mandage med tog København ank. 8.53.

Ugepris pr. person i dobbeltværelse med helpension: Voksen 1015 N. Kr. Tillæg for enkeltværelse 70 N. Kr. Børn mellem 2–15 år som deler værelse med forældrene 525 N. Kr.

Ved omregning til danske kroner anvendes den af DSB benyttede omregningskurs.

Billetpris med FIP-rabatkort 2.kl. Helsingborg-Otta-Helsingborg ca. 410 D. Kr.

2.klasse sovevogn København-Oslo-København ca. 125 D. Kr. Hotelbil Otta-Rapham eller omvendt 15 D.Kr.

Norge – Holu i Hallingdalen

Denne rejse sælges til individuelle

rejsende og kun på bestilling. Opholdet finder sted på Norske jernbanemænds feriehjem, som har en god og jævn standard. Godt skiterræn – hovedsageligt i skovområde.

Et ugeophold går fra søndag til søndag i månederne februar, marts og april (påskeden dog undtaget).

Afrejse: Lørdage med tog fra København afg. 23.00.

Hjemkomst: Mandage med tog København ank. 8.53.

Ugepris pr. person i dobbeltværelse med helpension: Voksen 700 N. Kr.

Børn mellem 5–15 år som deler værelse med forældrene 350 N.Kr.

Ved omregning til danske kroner anvendes den af DSB benyttede omregningskurs.

Billetpris med FIP-rabatkort 2.kl. Helsingborg-Ål-Helsingborg ca. 375 D. Kr.

2. klasse sovevogn København-Oslo-København ca. 125 D. kr. Bus Ål station – Holu eller omvendt 15 D. kr.

Sverige – Björkliden turiststation

Björkliden turiststation omfatter hotel Fjället, hotel Gammelgården, låktatjåkko rastehytte og en forholdsvis nybygget hytteby med ca. 50 velindrettede hytter. – Hytterne ligger på en pragtfuld fjeldskråning med udsigt over Torne Träsk og Lapporten. På stationen findes en levnedsmiddelbutik for selvhusholdere.

De store vidders land og et paradys for friluftsmennesker både sommer og vinter. Der findes ingen skønnere fjeldverden og ingen renere luft. Ingen bilveje når frem hertil. På hotellerne er der mulighed for ophold med hel- eller halvpension. Hytterne er indrettet for selvhusholdning, men mulighed for hel- eller halvpension er til stede.

DSB søger medarbejdere til uddannelse til lokomotivfører

Måltiderne indtages da på hotel Fjället.

Der ydes danske jernbanemænd med eller uden familie en god rabat i opholdspriserne i Björkliden.

Der køre direkte tog fra Malmö til Björkliden og retur.

HAR BJÖRKLIDEN INTERESSE – FORLANG DA SPECIALPROGRAM.

Billetpris med FIP-rabatkort 2. kl. Malmö-Björkliden-Malmö ca. 425 D. kr.

2. klasse sovevogn Malmö-Björkliden-Malmö ca. 120 D.kr.

Solferie

Til alle rejsemål i de af STJERNEREJSER udgivne programmer for vinteren 1978/79 ydes der medlemmer af DJT – det vil sige alle danske jernbanemænd med eventuel familie – 15% rabat i de programmerede priser og tillæg.

Hvordan bærer man sig ad for at opnå rabatten?

Få fat i et STJERNEREJSER-program (f.eks. i et DSB rejsebureau) og bestil den udfundne rejse på vor nedenstående adresse. Så let og enkelt er det – og det betaler sig.

STJERNEREJSER er kvalitetsrejser til den rigtige pris.

NB NB NB NB

Til underretning for tidligt planlæggende kollegaer kan det allerede nu oplyses, at rabatten på 15 pct. på STJERNEREJSER også vil komme til at gælde i sommeren 1979.

Lad dette indgå i jeres kommende ferieplaner.

Iøvrigt arrangerer DJT en grupperejse med dansk rejseleder således:

1. september 1979 afrejse kl. 9.15 fra København til London via Hoek van Holland med tilsluttende ophold og arrangementer.

9. september 1979 hjemkomst til København kl. 19.55.

Nærmere om ovennævnte London-arrangement vil følge i vor sommerannoncering, og har dette arrangement interesse, så lad det indgå i jeres ferieplaner. **DET MÅ DOG BEMÆRKE AT PÅ DENNE REJSE FINDES KUN BEGRÆNSET PLADS.**

Med venlig hilsen
 Danske Jernbanemænds turistorganisation (DJT)
 DSB rejsebureau Hovedbanegården
 Banegårdspladsen
 1570 København V
 tlf (01) 14 04 00 lokal 3572 eller 8-1-3572 (Olson)

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

Hvis du ejer et hus – (parcel- eller sommer-) – kan en pludselig skade koste mange bommelommer

Tegn derfor en ordentlig forsikring i:
 Den gensidige Forsikringsforening for Tjenestemænd
 (Tryk Forsikring)
 Parallelvej – 2800 Lyngby
 Telefon (02) 87 88 11 eller (02) 87 11 88
 Bed om: Tjenestemandsafdelingen, der gerne anviser nærmeste tillidsmand

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

DSB-skolens kursusoversigt for 1. halvår 1979

	Tid	Prøve	Bemærkninger
Grundkursus for lokomotivass.	01.02–07.02		Hold 26 (Ar)
Grundkursus for lokomotivass.	02.04–06.04		Hold 27
Grundkursus for lokomotivass.	01.06–11.06		Hold 28
Specialkursus for lokomotivass. i s-tog	02.01–15.01		Hold 21
Lokomotivassistentkursus, del 3	08.01–09.01	10.01–11.01	Hold 22
Lokomotivførerkursus	08.01–16.02	19.02–20.02	
Specialkursus for lokomotivass. i s-tog	05.02–16.02		Hold 22
Lokomotivassistentkursus, del 3	08.02–09.02	12.02–13.02	Hold 23
Lokomotivassistentkursus, del 3	26.02–28.03	29.03–30.03	Hold 25
Lokomotivassistent kursus, del 1	27.02–29.03	30.03+02.04	Hold 26 (Ar)
Specialkursus for lokomotivass. i s-tog	12.03–23.03		Hold 23
Lokomotivassistentkursus, del 3	17.04–18.04	19.04–20.04	Hold 25
Lokomotivassistentkursus, del 3	24.04–28.05	29.05–30.05	Hold 26 (Ar)
Lokomotivassistentkursus, del 2	26.04–30.05	31.05–01.06	Hold 27
Lokomotivassistentkursus, del 3	14.06–15.06	18.06–19.06	Hold 26 (Ar)
Specialkursus for lokomotivass. i s-tog	14.05–28.05		Hold 25

Vi mangler medarbejdere til uddannelse til lokomotivfører.

Kunne du tænke dig at være medarbejder ved DSB, og vil du være med til at yde vore kunder en endnu bedre service?

Er du fyldt 24 år men ikke 36 år, har du normal høreevne, farvesans og fornøden synsstyrke? (6/6 på det ene øje og mindst 6/12 på det andet øje uden brug af briller).

Har du en faglig uddannelse som smede- og maskinarbejder, automekaniker eller elektromekaniker?

Så har du mulighed for at blive uddannet til lokomotivfører.

De fleste medarbejdere skal vi bruge på Sjælland (København-området), men der skal dog også ansættes medarbejdere i Århus og Fredericia.

Er du interesseret i ansættelse kan du få et ansøgningsskema på vore stationer, eller ved henvendelse til personaletjenesten telefon 01-14 04 00 lokal 2018 eller 2917, hvor også nærmere oplysninger kan fås.

Personaletjenesten
 Sølvgade 40 1349 København K

PERSONALIA

Forfremmet til lokomotivfører (17. lrm.) pr.

1.10.1978 efter ansøgning

Lokomotivfører (K) (16. lrm.)

J. L. Bækdahl, mdt Kh i mdt Gb

Lokomotivfører (13. lrm.)

E. Larsen, mdt Gb i mdt Gb

Forfremmet til lokomotivfører (17. lrm.) pr.

1.11.1978 efter ansøgning

Lokomotivfører (K) (16. lrm.)

M. K. Rasmussen, mdt Kh i mdt Gb

Forfremmet til lokomotivfører (18. lrm.) pr.

1.10.1978

Lokomotivfører (17. lrm.)

E. A. Lindengren, mdt Pa i mdt Pa

K. G. Skarritsø, mdt Pa i mdt Pa

H. Pedersen (Elbo), mdt Fa i mdt Fa

Forfremmet til lokomotivfører (15. lrm.)

Lokomotivfører (13. lrm.)

E. E. Hansen, mdt Ng i mdt Ng

Ansæt som lokomotivassistent (9. lrm.) pr.

1.10.1978

Lokomotivassistenter p.

P. A. Jensen, mdt Ar i mdt Ar

F. S. M. Boldsen, mdt Ar i mdt Ar

J. J. Holm, mdt Fa i mdt Fa

H. H. Husted, mdt Str i mdt Str

M. Kleis, mdt Kø i mdt Kø

E. B. Petersen, mdt Rf i mdt Rf

J. E. Hansen, mdt Kh i mdt Kh

M. Ø. Madsen, mdt Kh i mdt Kh

C. Bergholdt, mdt Kh i mdt Kh

H. M. Aadorf, mdt Kh i mdt Kh

B. J. A. Kelfast, mdt Kh i mdt Kh

J. R. Andersen, mdt Kh i mdt Kh

J. A. Olesen, mdt Kh i mdt Kh

Ansæt som lokomotivassistent p. 1.10.1978

P. A. Hansen, mdt Kh

B. A. Pedersen, mdt Kh

J. Bak, mdt Kh

J. E. Hansen, mdt Kh

K. I. Rasmussen, mdt Kh

F. Svensson, mdt Kh

J. E. Larsen, mdt Kh

T. Larsen, mdt Kh

J. Jensen, mdt Kh

O. A. Pedersen, mdt Kh

H. J. Christensen, mdt Kh

B. J. Sørensen, mdt Kh

T. H. Andersen, mdt Kh

P. K. Haages, mdt Ar (genansat)

Forflyttet efter ansøgning 1.10.1978

Lokomotivfører (17. lrm.)

H. Nielsen, mdt Fa til mdt Str

Navneændring

Lokomotivfører (18. lrm.)

R. L. Pedersen, mdt Fa til R. Lyby

Lokomotivassistent (9. lrm.)

O. E. Petersen, mdt Gb til O. Edholm Petersen

Afskediget pr. 30.9.1978 efter ansøgning

Lokomotivassistent p. (9. lrm.)

Stiig P. Jensen, mdt Kh

Afskediget pr. 31.12.1978 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (15. lrm.)

N. J. Andersen, mdt Gb

Lokomotivfører (17. lrm.)

P. E. Poulsen, mdt Ab

Afskediget pr. 30.9.1978 p.g.a. svagelighed

Lokomotivinstruktør (21. lrm.)

B. V. Olsen, Mo Kbh

Overgået til anden stilling efter ansøgning

1.10.1978

Lokomotivfører (13. lrm.) til ktas (3. lrm.)

K. V. Frederiksen, mdt Gb til Mtj

Lokomotivfører (13. lrm.) til stbtj (3. lrm.)

G. H. N. Jensen, mdt Gb til Kkp

Opmærksomhed frabedes

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. S. E. S. Sørensen, Es.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. J. V. R. Jørgensen, Es.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. O. H. Andersen, Gb.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. K. H. K. Olsen, Kø.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. E. C. Madsen, Fa.

Dødsfald

Pens. lokomotivfører Otto Hansen, Fredericia, død den 15.10.1978.

Afskeds- og velkomstfest

Godsbanegårdens afdeling indbyder herved medlemmer og pensionerede kolleger til afdelingens årlige decemberfest.

Festen afholdes fredag den 1. december kl. 12.00 i centralværkstedets marketenderis mødelokale.

Der serveres smørrebrød med øl og snaps og derefter kaffe og cognac.

Deltagerprisen er 35,00 kr.

I de senere år har vi fået et voksende antal unge kolleger, som vi ved en lejlighed som denne gerne vil byde velkommen og have en sludder med, ligesom vi håber at gense tidligere pensionerede kolleger.

Det er ikke så tit, vi har lejlighed til at samle lokomotivmændene på godsbanegården, så vi håber at mange vil komme og medvirke til at gøre dagen festlig.

Tilmelding kan ske på den fremlagte indtegningsliste på opholdsstuen på Gb maskindepot eller på følgende telefonnumre: 03-32 94 40 - 02-92 59 34 - 01-49 23 48.

Regnar Mortensen

Juletræsfest

Fredericia afdeling holder juletræsfest på hotel »Landsoldaten« fredag d. 29. december 1978 kl. 18.00.

Lokomotivmænd med tilknytning til Fredericia og pensionister samt enker indbydes venligst.

Indtegningslister er fremlagt på opholdsstuen. Pensionister kan indtegne sig på telf. 92 46 37.

Helgoland afdeling afholder Novemberfest d. 17/11 1978 kl. 17,30 i centralværkstedets marketenderi.

Afd. afholder generalforsamling d. 16/1 1979. Nærmere oplysninger kan indhentes hos kasserer . Schmidt, tlf. 02-45 08 67.

Bestyrelsen

Samarbejdsorgan fylder 75 år

Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg har stadig vigtige opgaver som varetager af fælles interesser

Et fast organiseret samarbejde mellem jernbaneorganisationerne kan i dag kun betragtes som en selvfølgelighed, men helt smertefrit er det ikke altid gået. Det kan man konstatere ved at gå tilbage i Jernbaneorganisationernes Fællesudvalgs historie. Udvalget står foran 75 års jubilæet, og selv om dagen – den 16. november – ikke markeres under nogen form, kan der alligevel være grund til at fremdrage nogle enkelte eksempler på, hvad JFU har stået for.

Allerede i forbindelse med starten af JFU i 1903, var der tanker fremme om en sammenlægning af jernbaneorganisationerne, men så vit kom det nu ikke. I stedet besluttede Jernbaneforeningen, Dansk Jernbaneforbund og Dansk Lokomotivfører og -Lokomotivfyrbøderforening at danne JFU i erkendelse af, at en fælles optræden var nødvendig, især over for regering og generaldirektorat. Fra 1911 blev også Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation, nu Fællesorganisationen DSB, medlem.

I formålsparagraffen fra 1903 blev det anført, at udvalget skulle tage sig af alle store fællesspørgsmål af tjenstlig art, såsom løn- og tjenesteforhold, tjenestetid, tjenestefrihed, fribefordring, retslig stilling

og samt personalets forsikrings-, låne- og spareforhold, sygekassevæsen, uddannelses- og oplysningsarbejde.

Ser man de gamle protokoller igennem, viser det sig, at emner som lejeboliger og uniformsregulativer har været blandt de dominerende i fællesudvalgets arbejde. 1920'erne måtte i særlig grad blive præget af den besparelspolitik, der blev ført fra politisk side, og som ikke mindst berørte tjenestmændenes løn- og arbejdsvilkår. Det var i de år, lønnedsettelse var på dagsordenen, og det måtte naturligvis give anledning til uro. Et nedskæringsforlig blev indgået mellem den daværende Madsen-Mygdal regering og Centralorganisation II, og resultatet blev en sprængning af JFU. Bag dette lå en utilfredshed, især fra Dansk Jernbaneforbunds side, med Jernbaneforeningens linje.

Fra 1927 lå arbejdet i JFU stille, men det betød naturligvis ikke, at organisationerne dermed havde ophørt enhver form for samarbejde. I længden viste det sig dog, at et fast organ til varetagelse af de fælles interesser savnedes hårdt. Tiden blev moden til en genoplivelse af JFU, og det skete i 1948.

Selv om den nye periode i JFU's virke blev indledt med en omarbej-

delse af vedtægtsbestemmelserne, var det efter de gamle linjer, samarbejdet foregik. Mange af emnerne i formålsparagraffen fra 1903 var stadig aktuelle, mens andre blev trængt i baggrunden. Et arbejdsområde af væsentlig betydning blev velfærdsforanstaltningerne. Ikke mindst har der været mange opgaver for JFU i forbindelse med opførelse af nye stationer o.lign. Trafikpolitiske spørgsmål har ligeledes haft stigende bevågenhed, og det hænger sammen med, at jernbanernes muligheder stærkt afhænger af de beslutninger, der træffes i politiske organer. Et særligt initiativ blev taget i foråret 1978, da JFU stod bag aktionerne i Danmark for en EF-politik til fordel for jernbanerne.

Mange af organisationernes repræsentanter har i årenes løb lagt et stort arbejde i JFU. Den første formand var maskiningeniør J.B. Brun fra Jernbaneforeningen og den første sekretær Dansk Jernbaneforbunds formand, pakmester P.D. Pedersen. Formand i dag er forretningsfører Børge Aanæs, Dansk Jernbaneforbund, mens sekretærposten varetages af hovedkasserer Bjørn Smith, Dansk Jernbaneforbund.