



6

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. JUNI 1978 - 78. ÅRGANG

6

Indhold:

Kongres 1978	2
Dødsfald lkf. E. G. Appel, Århus	3
Arbejdsløshed og indkomspolitik	4
En uddannelse med store perspektiver	5
Kongres hos privatbanelokomotiv- mændene	7
T-banen 3 i London stadig først	8
T-banen, København - og 1990erne ...	10
Organisationernes memorandum	12
Storebæltsbroen - afgjort eller ikke? ..	13
Lokomotivmænd med fritidsinteresser -	16
DSB søger medarbejdere som lokomo- tivismænd	18
Legatuddeling	18
Personalialia	19
Lønoversigt	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.

Den ordinære kongres er overstået. Hvad indebar da de tre dages arbejde for DLF's fremtidige faglige linie. Jo, der blev først og fremmest tilkendegivet solidaritet med hovedbestyrelsen. Det blev understreget stærkere end tidligere, at det først og fremmest er medlemskredsen, som gennem idé og initiativ skal give hovedbestyrelsen impulser, der kan omsættes i ændringer og forbedringer af lokomotivmændenes faglige og økonomiske interesser. Denne stillingtagen er en god baggrund for hovedbestyrelsens arbejde.

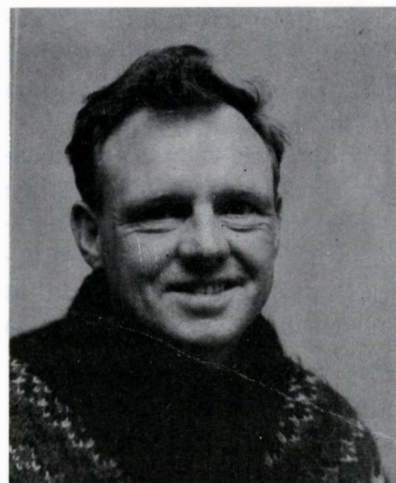
Det er jo ingen hemmelighed, at der blandt lokomotivmændene er en god portion utilfredshed med en række arbejdstids- og miljømæssige forhold. Derfor var der tilfredshed med hovedbestyrelsens initiativ til at få problemerne omkring disse forhold løst ved en dybtgående undersøgelse af alle relevante ting. I denne sammenhæng lægges overordentlig stor vægt på undersøgelse af arbejdsforholdenes påvirkning af lokomotivpersonalet, en undersøgelse hovedbestyrelsen med stor kraft vil følge op.

Kongressen fik forelagt en meget lang række forslag om ændringer i arbejdstids- og feriebestemmelserne. Der blev givet enig tilslutning til at lade alle disse forslag behandle i en af kongressen nedsat gruppe, som samtidig tager sig af de ting, der kommer ind til hovedbestyrelsen fra de lokale afdelinger i h.t. det udsendte cirkulære, hvorefter besvarelsen skal være indsendt senest 15. august. I den sag vil foregå en opdeling i forslag af generel karakter, som må behandles gennem CO I og forslag af speciel karakter, der kan forhandles med DSB's styrelse. De løn- og advancementsmæssige forhold havde naturligvis også en fremtrædende rolle i forslagsdebatten, og i den forbindelse gav kongresrepræsentanterne tilslutning til at hele dette områdes forslag indgik i hovedbestyrelsens vurdering og overvejelse med basis i en rapport fra en nedsat gruppe, som havde færdiggjort sit undersøgelsesarbejde forud for kongressen. Rapporten belyser den hidtil førte løn- og advancementspolitik på en meget interessant måde og giver eftertanke med hensyn til en fremtidig linie på området.

En tredje meget væsentlig ting som behandledes var forslag til lovændringer. Udover rent redaktionelle ændringer grupperede forslagene sig om økonomi og styrelse. I fuld enighed vedtog man et forslag om kontingentfastsættelse med virkning fra 1.7.1978.

Herefter er grundkontingentet 75,00 kr. svarende til pristal 100, og regulering finder sted første gang med ændring i pristal for juli 1978, idet kontingentet hver gang pristallet stiger et fuldt point forhøjes med 1% af grundkontingentet.

Der var stort oplæg til ændringer i styrelsesformen. De tog sigte på sammensætningen af afdelinger, repræsentation ved kongres og hovedbestyrelse. Ingen af de fremsatte forslag opnåede $\frac{2}{3}$ stemmeflertal for gennemførelse, så i den kommende kongresperiode er forholdene uændrede. Valg til foreningens ledelse bød imidlertid på ændringer, idet den i konstitutionsperioden foretagne sammenlægning af sekretær- og hovedkassererposterne ønskedes ændret til to adskilte. Resultatet af valg til daglig ledelse og hovedbestyrelse blev, at K. B. Knudsen valgtes som foreningens formand, G. A. Rasmussen som næstformand og sekretær, Niels Kristensen, (afdelingsformand på Kh) valgtes som hovedkasserer. Repræsenterende østområdet valgtes som hovedbestyrelsesmedlemmer Regnar Mortensen, Gb, V. E. Nielsen, Gb og P. E. Svendsen, Gb. Repræsenterende vestområdet valgtes V. Dorner, Es, B. S. Kristensen, Str, F. C. Christensen, Ab, O. H. Hansen, Fa og K. D. Christensen, Ar.



Foreningens nyvalgte hovedkasserer, Niels Kristensen, f. 11.05.36 i Randers, udlært som maskinarbejder på Centralværkstedet Kh. Begyndt som lokomotivass. pr. 1.8.1974 i København. Næstformand i Kh afdeling januar 1977 og formand fra januar 1978.

Dødsfald



Fredag den 12. maj afgik vort mangeårige hovedbestyrelsesmedlem Eigil G. Appel ved døden i en alder af 61 år.

Foruden hvervet som hovedbestyrelsesmedlem har Eigil fra sine helt unge år i lokomotivmændenes rækker været aktiv tillidsmand i sin hjemby, Århus, hvor han i flere perioder har været afdelingen en god formand.

Med en speciel form for lune, men også med stor alvor, når dette var nødvendigt, har han sat sit præg

på foreningens virke og udførte sit pålagte organisationsarbejde med stor dygtighed og grundighed.

I sit daglige virke som lokomotivmand var han agtet og respekteret.

I de sidste par år, da sygdommen begyndte at tynde ham, blev han mere stille end vanligt, og de sidste måneder savnede vi ham i vor midte.

Vi vil med respekt bevare ham i vor erindring.

Arbejdsløshed og indkomspolitik

CO-information

4

Arbejdsløsheden er fortsat katastrofal stor, og langt større end de ellers pessimistiske prognoser, som offentliggjordes i efteråret 1977. Det Økonomiske Råds formandskab skønnede da, at ledigheden ville ligge på ca 175.000 i gennemsnit for 1978, medens Arbejderbevægelsens Erhvervsråd mente, at gennemsnittet ville blive på ca 190.000.

Det seneste offentliggjorte tal viste 232.000 ledige, og tallet har ikke på noget tidspunkt i 1978 været under 200.000. Skal man nå ned på et gennemsnit på under 200.000 for hele året, skal man derfor i nogle måneder ned på tal, der ikke ligger meget over 150.000, hvilket ikke synes realistisk for øjeblikket.

Det synes som om ledigheden hårdest har ramt de lavestlønnede i samfundet - kvinder og de ufaglærte. En anden hårdt ramt gruppe er de unge på arbejdsmarkedet, hvilket er et meget alvorlig ting. Mange unge går direkte fra skolen og ud i arbejdsløsheden. Risikoen for, at en generation af unge må se i øjnene, at muligheden for, at de aldrig vil komme i beskæftigelse, er til stede.

I sammenhæng med problemerne om ungdomsarbejdsløsheden må man derfor se det forslag til en efterløn, som for tiden drøftes. En ting må man dog gøre sig klart, nemlig at efterlønsforslaget ikke skaber en eneste ny arbejdsplads, måske endda tværtimod. Ved gennemførelsen af efterlønsforslaget vil man opnå en vis omfordeling, således at unge vil kunne skaffes arbejde ved, at ældre lønmodtagere, der er medlemmer af en arbejdsløshedsklasse, vil kunne forlade arbejdsmarkedet på frivillig basis. Imidlertid må det forudses, at der ikke vil ske genbesættelse af

stillingerne i fuldt omfang, idet yngre mennesker hævdes at være mere produktive end ældre. Alligevel må forslaget anses for at være positivt, da det giver ældre, trætte lønmodtagere mulighed for at forlade arbejdsmarkedet på en ordentlig måde, og det vil have en positiv effekt på den registrerede arbejdsløshed.

Arbejdsløsheden og betalingsbalancen er tilsyneladende indbyrdes forbundne, således at en nedbringelse af betalingsbalanceunderskuddet fører en stigning i arbejdsløsheden med sig. Det synes næsten at være en naturlov. Og tilsyneladende har man bestemt sig for, at der skal ske en nedbringelse af betalingsbalanceunderskuddet - hvis man da kan tale om, at »bestemme sig til«, da lånoptagningen i udlandet har en yderste grænse, som i hvert fald finansministeren mener, er ved at være nået.

Det middel, som man såvel fra regeringens som fra mange andres side mener skal bringes i anvendelse for at få skik på økonomien og derved beskæftigelsen, er indkomspolitik. Vismændene sagde i deres seneste rapport, at indkomspolitikken skulle fortsættes, og embedsmandsgruppen, der tidligere på året udgav »investeringsrapporten«, anfører, at man ved opstilling af prognoser m.v. for den økonomiske udvikling, herunder beskæftigelsen, forudsatte en viderførelse og stramning af indkomspolitikken frem til 1985 - en så stærk stramning, at lønningerne i Danmark skulle stige med 2 - 3% mindre end i udlandet. Filosofien bag økonomernes holdning er klar nok. Højere løn omsætter sig i højere pris, og jo højere prisen på varen er, jo sværere er den at afsætte i udlandet i konkurrence med udlandets industriforetagender, og derfor sætter man lighedstegn mellem

lønstigninger og stigende arbejdsløshed.

Filosofien er logisk nok, og vi skal ikke forsøge at gøre os kloge på, hvordan økonomerne ellers kunne fremstille problemerne for os. Men vi mener ikke, at synspunktet kan stå alene. Der er som bekendt mange andre ting end løn, der spiller ind på omkostningerne, f.eks. renteniveauet, der i Danmark ligger skyhøjt over niveauet i en række af de lande, som vor industri konkurrerer med medens lønomkostningerne ikke er højere i Danmark end i de lande, vi normalt sammenligner os med.

Centralorganisationerne har tidligere givet udtryk for, at man ved eventuelle indkomstpolitiske foranstaltninger må sørge for, at alle grupper i samfundet udviser tilbageholdenhed i indkomstudviklingen, således at det ikke kun er lønmodtagerne, der skal bære byrderne. Det mener vi stadig.

Men ej heller tilbageholdenhed i indkomstudviklingen kan stå alene. I 1977 gennemførtes lønforhandlingerne med beskedne fremgange for lønmodtagerne. Men ikke så snart var aftalerne indgået, før man via Augustforlig II tog pengene hjem igen - og mere til - ved forhøjelse af moms og en række punktafgifter. Sådan kan man ikke gøre en gang til.

Et andet område, som man - også inden for den offentlige virksomhed - må se på, er udviklingen på det tekniske område. I forbindelse med de 2 augustforlig er der tilflydt arbejdsgiverne ikke helt ubetydelige midler. Midler, som kunne have været anvendt til oprettelse af flere arbejdspladser, men som tilsyneladende i lige så høj grad er anvendt til yderligere rationaliseringer, der har fjernet arbejdspladser. At den teknologiske udvikling betyder

bortfald af arbejdspladser, er ikke noget nyt. Det er i virkeligheden den teknologiske udvikling, som er baggrunden for den relative velstand, der trods alt findes her i landet, og det vil være galimatias at tro, at man isoleret kan stoppe teknologiens fremmarch i Danmark. Prøvede man på det, ville vort produktionsapparat forældes med en rivende hast, og følgerne heraf vil være en forringelse af konkurrenceevnen - og en endnu større arbejdsløshed.

Ikke destomindre kan der være grund til at se på spørgsmålet, idet ny teknik ikke i alle tilfælde betyder nettobesparelser, når der tales om det offentlige område. Derimod sy-

nes effekten ofte at være en forringelse af serviceniveauet, hvilket ingen kan være tjent med.

Centralorganisationerne har tidligere gjort sig til talsmænd for, at det offentlige anvendes som regulator, således at man bør udvide de offentlige aktiviteter i nedgangsperioder, hvorved opnås, at der skaffes arbejde til flere, og serviceniveauet kan opretholdes eller forbedres. Det mener vi fortsat.

Beskæftigelsessituationen er alvorlig, og også for tjenestemændene er dette helt uacceptabelt, og vi må selvfølgelig stille os solidarisk med det øvrige samfund i bestræbelserne for at øge beskæftigelsen, også selvom det må ske på bekost-

ning af en normallønudvikling, men indkomstpolitik er ikke centralorganisationernes livret, men alligevel er vi indstillet på, at den kan være en nødvendighed.

Vort krav til en indkomstpolitik er, at alle grupper i samfundet inddrages i en afbalanceret løsning.

Endvidere bør man se på tilvejebringelsen af de meget betydelige midler, som er nødvendige til investeringer i erhverslivet, såfremt man skal komme arbejdsløsheden til livs, og her kommer man ikke uden om at overveje ordninger, hvorved der kan skaffes en dansk, risikovillig kapital, f.eks. i form af oprettelse af lønmodtagerfonde.

En uddannelse med store perspektiver

Lederen af LO's uddannelses afdeling Finn Thorgrimson om den faglige tillidsmandsuddannelse - FIU.

Fra 1. januar 1978 skal arbejdsgiverne betale 5 øre for hver arbejdstime til Fagbevægelsens Uddannelsesfond. Alt ialt regnes der med, at de samlede uddannelsesfondsbidrag herefter kommer op på omkring 35 millioner kr. om året til fagbevægelsens uddannelser og omkring 5 millioner til arbejdsgiverne.

Fagbevægelsens andel af uddannelsesfonden anvendes udelukkende til at dække nogle af de omkostninger, der er ved at gennemføre den meget omfattende FIU-uddannelse.

FIU står for »Fagbevægelsens Interne Uddannelser« og indeholder de mange kursustilbud, forbundene giver til medlemmer og specielt tillidsrepræsentanter. FIU-kurserne startede i 1974, og aktiviteten på dette område er siden da blevet næsten firedoblet - til nu i

1978 at omfatte et sted mellem 16 og 20.000 deltagere.

Reelt tilbud

Formålet med Fagbevægelsens Interne Uddannelser er at tilvejebringe uddannelse af et sådant omfang og indhold, at der gives reelt tilbud om personlig udvikling og dygtiggørelse til alle interesserede medlemmer, ikke mindst dem, der varetager eller sigter på at varetage de opgaver, der er en følge af fagbevægelsens organisatoriske og samfundsmæssige virksomhed.

Fagbevægelsens engagement i samfundsudviklingen og dermed i forbedringen af medarbejdernes vilkår stiller stadig større krav til de valgte tillidsrepræsentanter i alle led: Krav om
- deltagelse i organisationernes beslutninger



- medvirken i gennemførelsen af fagbevægelsens synspunkter
- indsigt i faglige og politiske forhold
- inddragelse af medlemmer i aktivitet
- og meget andet

Alt dette har en stor del af fagbevægelsens medlemmer ikke haft lejlighed til at få indsigt i hverken gennem folkeskoler eller erhvervsfaglig uddannelse. Nogle har ved mange års praktisk organisationsarbejde og selvstudium magtet at erhverve sig det grundlag, der sætter dem i stand til at løse tillidsrepræsentantopgaver, i overensstemmelse med fagbevægelsens målsætning, men alt for mange må give op over for de krav, der stilles. Adskillige undersøgelser har vist, at tillidsrepræsentanter har en ret kort

»levetid« og at en af de væsentligste årsager til, at man nedlægger tillidshverv, er manglende uddannelse.

Det er på denne baggrund, man skal vurdere FIU-uddannelserne. De valgte tillidsrepræsentanter må i første omgang sikres en række uddannelses tilbud, der giver indsigt i og redskaber til løsning af - de opgaver, der skal varetages. Samtidig har organisationerne en interesse i at medvirke til udbredelse af en fælles holdning til de målsætninger, fagbevægelsen arbejder for.

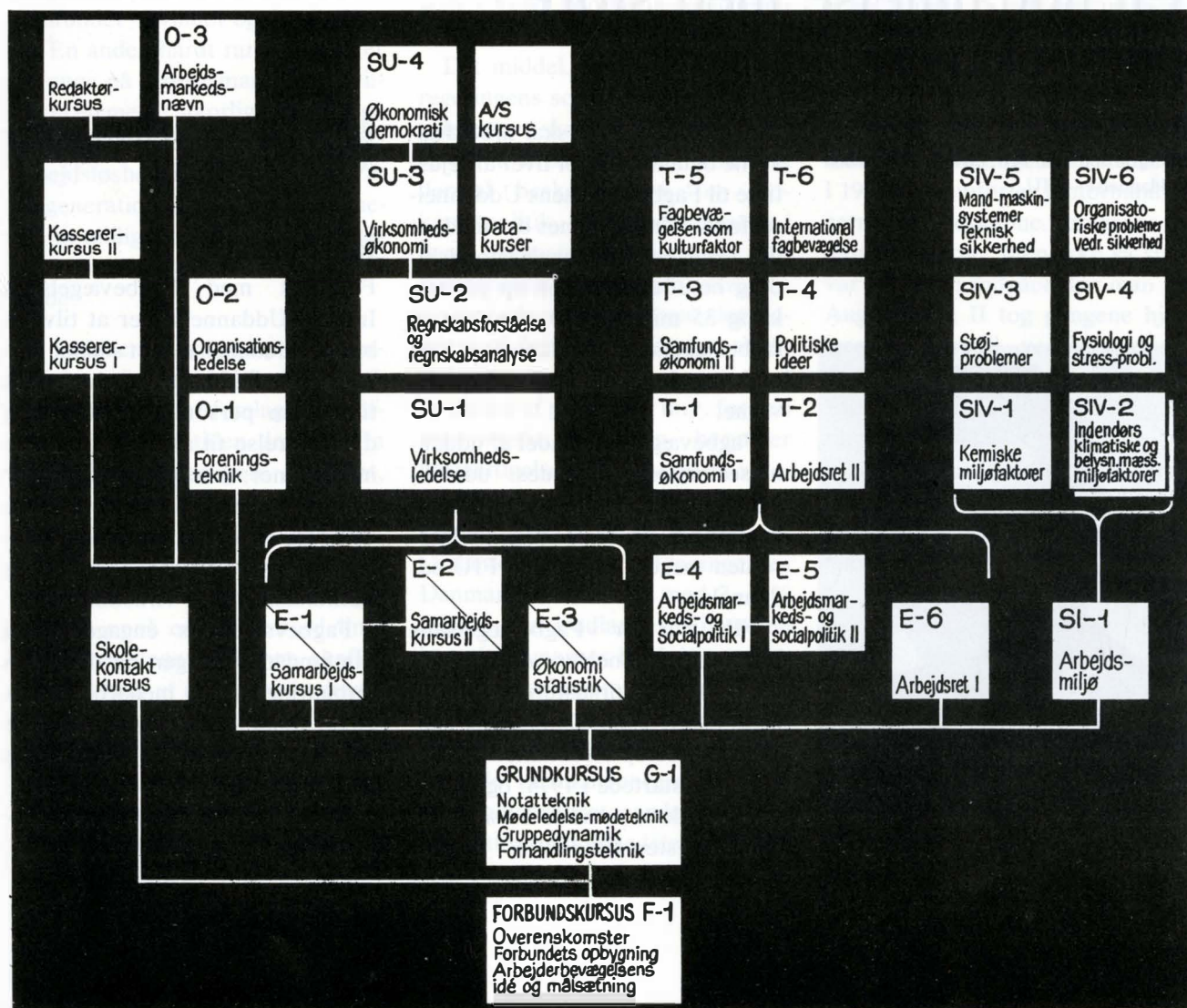
3 dele

FIU-uddannelserne er tilrettelagt i 3 dele. En grundlæggende inføring i fagbevægelsens opgaver og målsætninger og en uddannelse i brugen af de »redskaber«, der anvendes.

Dernæst en bred almen orientering af de faglige/politiske områder, der er fagbevægelsens vigtigste arbejdsfelter. Til slut en mere specialiseret uddannelse til de forskellige typer af tillidshverv.

Grunduddannelsen består af en 4 ugers uddannelse sædvanligvis afviklet i 2×14 dages kurser. I denne del beskæftiger man sig med eget forbunds struktur og overenskomstforhold, de generelle faglige/politiske målsætninger samt de teknikker (mødeformer, beslutningsformer m.v.), som anvendes i organisationerne.

Den almene del eller emnekurserne har til hensigt at give indsigt i en række spørgsmål, som så godt som alle tillidsrepræsentanter kommer til at beskæftige sig med. Disse kurser beskæftiger sig med



samarbejdsforhold, økonomi, arbejdsmarkedspolitik, socialpolitik, arbejdsret m.m. Kurserne sigter også på at danne grundlag for den fortsatte og mere specielle del af FIU-uddannelsen: De forskellige uddannelseslinier.

Uddannelseslinierne omfatter et specielt tilbud til:

Organisationsledere:

omfattende foreningsteknik, organisationsledelse, kassererkursus, information.

Medlemmer af samarbejdsudvalg og aktieselskabsbestyrelser:

omfattende økonomi, arbejdsret, ararhedsøkonomi, regnskabsforståelse, økonomisk demokrati, datastyring, virksomhedsledelse.

Tillidsrepræsentanter på arbejdspladsen (klubformænd):

omfattende økonomi, arbejdskraft, arbejdsmarkedspolitik, socialpolitik, kulturpolitik, internationale faglige spørgsmål, arbejderbevægelsens politiske ideologi.

Sikkerhedsrepræsentanter:

omfattende generelle arbejdsmiljøproblemer, kursus om specielle miljøproblemer.

Videregående

Det omfattende kursustilbud, der nu efterhånden tilbydes fagforbundenes medlemmer gennem FIU, kunne næsten udnævnes til at være en anden og ny slags videregående uddannelse for fagbevægelsens medlemmer.

Der siges i disse år mange og kønne ord om, at samfundet må åbne universiteter og højere læreanstalter mod omverdenen og inddrage de mange voksne, som ikke tidligere har fået mulighed for videre uddannelse ud over folkeskolen. Fagbevægelsen har aldrig været modstander af, at adgangen til videregående uddannelse gøres mere demokratisk. Fagbevægelsen har

desuden været forrest med krav om 12 års uddannelse til alle i ungdomsårene. Desuden har fagbevægelsen nu rejst en række krav om øget indsats på voksenuddannelsesområdet bl.a. indeholdende, at alle voksne på arbejdsmarkedet sikres ret til frihed til at deltage i uddannelse – med dækning for tabt arbejdsfortjeneste – og ret til at vende tilbage til jobbet efter uddannelsen.

Alle disse reformkrav fra fagbevægelsen ændrer dog ikke ved det forhold, at de, der er bedst til at tilrettelægge uddannelsen for fagbevægelsens medlemmer, er fagbevægelsen selv.

Anden form

FIU-kurserne indeholder emner, der har betydning i hverdagen for alle medlemmer af fagbevægelsen. Kurserne er tilrettelagt således, at det er lettest muligt for den enkelte at opnå frihed til deltagelse i dem. Undervisningsformen er *ikke* den, man kender fra folkeskolen med en lærer og nogle elever – men snarere en gruppe mennesker, der i fællesskab hjælper hinanden til at dykke ned i kursusemnerne. Og ikke mindst er de undervisere, der skal hjælpe kursusedtagerne, folk, der ved, hvad det betyder at være på en arbejdsplads – de er selv tillidsrepræsentanter – eller har været det.

FIU-kursustilbuddene kan ikke undværes – selv med de bedste og mest vidtrækkende reformer på uddannelsesområdet.

Derfor har fagbevægelsen da også lagt planer for de kommende år, der skal bevirke, at endnu flere kan komme til at deltage i kurserne. På lidt længere sigt vil FIU kunne udvikles til at være et tilbud, der omfatter alle medlemmer. Det er en udvikling, der indeholder perspektiver – ikke alene for fagbevægelsen – men for hele samfundet.

Dansk Lokomotivmands-Forbund har afholdt sin 30. ordinære kongres den 2. maj 1978 i Nakskov.

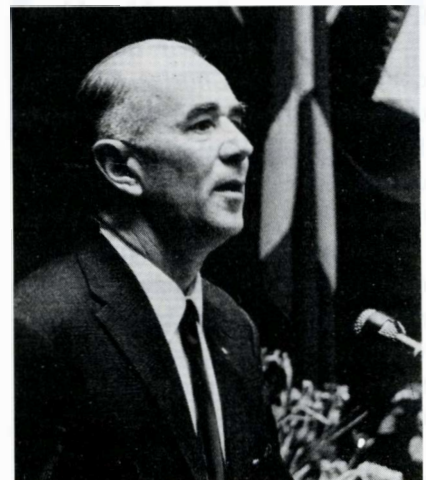
Formanden, Georg Larsen, behandlede i sin beretning lønjusteringerne i kongresperioden, forhandlinger om arbejdstidsregler, nye uddannelsesregler, nyt uniformsreglement og ændring i lokomotivførertimetallet, som er grundlag for normering af lokomotivførere.

DLF har for tiden 132 aktive medlemmer. Dette er jo ikke en svimlende medlemsstyrke, men »styrken« henter man i et godt samarbejde med øvrige privatbanelokomotivorganisationer.

Der skete ændringer i hovedbestyrelsens sammensætning.

Formanden, Georg Larsen, genvalgte med akklamation. Hovedkassereren, Poul Nielsen, der er ved at nå pensionsalderen, ønskede at gå af. I hans sted valgtes E. Risborg. Børge Jensen genvalgte som næstformand, medens Gert Holm og Niels Sørensen nyvalgtes som hovedbestyrelsesmedlemmer.

De tre udtrådte af hovedbestyrelsen, Poul Nielsen, Verner Nielsen og Børge Würtz, udnævnes til æresmedlemmer.



Lokomotivfører Georg Larsen, der blev genvalgt som formand.

T-banen 3: London stadig først

(Sidste af tre overblikartikler – konklusion i næste nr.)

8

Mangen førstegangs turist i London har opdaget på apostlernes bævrende heste, at man aldrig kan være sikker på, om en gade, der udspringer i nordlig retning, virkelig fører nord på, eller hvor den ender.

For tre specielle London-forhold bevirkede, at undergrundsbaner fik betydning i den engelske hovedstad først. Derfor er det heller ikke ganske realistisk at bruge Londons t-baner som ligefrem model for andre storbyer.

(1) *Julius Cæsars* standlejr, *Londinum*, der blev til London, voksede uden plan. Distrikterne bredte sig, som londonerne ville.

I dette tæt trafikerede/beboede virvar af gader, stræder, blindgyder, forgårde, åbne pladser og parker kom undergrundsbaneprincippet ind som et trafikalt Columbus-æg:

Hvor man end befinder sig i Storlondon, kan t-banen altid hurtigt føre lige til et ønsket mål i byen – en station ligger oftest indenfor 5 minutters gang fra ethvert punkt i byområdet.

T-banen ophæver altså gadevirvaret uden at berøre miljøet så meget som en nymalet parkbænk!

»Columbus« *himsel* var en londonsk advokat, *Charles Pearson*, der allerede i begyndelsen af 1840'erne foreslog at bygge en overdækket linie i et gammelt flodleje ind til City.

Han foreslog også at bygge videre på en fodgængertunnel, der med møje og dramatik var blevet udgravet under Themsen. Han ville have tunnelen til at fortsætte ind under City med jernbane i den.

Pearson brugte over 20 år til at forfatte artikler og foredrag om t-baneprojekter, før han til sidst i

samarbejde med en ligesindet by-arkitekt og landinspektør, *John Hargrave Stevens*, fik bevæget politikerne i Parlamentet til positiv dåd. Parlamentet havde allerede én gang forkastet Pearsons forslag, før samme nåede 2. behandling.

I sin endelige form kom Londons første t-banelov til at omfatte en rute fra Paddington til Farringdon Street – første del af Metropolitan-linjen – indviet i 1863.

Men foruden indlysende behov for transitsystem under gaderne må de andre, lokale forhold nævnes:

(2) Londons undergrund består af blåler. Den gør det muligt at bore tunneler i undergrunden med omtrent samme lethed, hvormed muldvarpen graver gange under en græsplæne.

Lerbunden er naturens specielt venlige indbydelse til t-baneanlæg netop under denne storby.

(3) Briterne har aldrig været i tvivl om formålet med deres hovedstad og har derfor været forskånet for det akademiske »gasværk«, som by- og trafikplanlæggerdebatten om »formålet« med en hovedstad udviklede mange steder.

De-centraliseringsafguden har også præget Londons City. Byen var endog imellem pionererne i Europa for fodgængergade og »sattelit«byer.

Men næppe nogen londonsk planlægger har fikse ideer om at sprede hovedstadens funktioner ud over det kvarte England.

Uanset hvilken rolle sociologiske forandringer har spillet i de-centraliseringen i London – og andre steder – har rådvildhed altså ikke kunnet gribe londonske planlæggere med forholdsvis samme by-saboterende virkning, som den har i f.eks. København og Stockholm.

Sagt mere relevant med følgende citat fra en udtalelse, som chefen

for London Transports jernbanedivision, *Michael Robbins*, fremsatte sidste år i Canada:

»I London og andre steder i Storbritannien bygger vi, og agter vi at vedblive med at bygge, bybaner af den sædvanlige slags« (t-baner) »med alle de arbejdsbesparende hjælpemidler, vi kan lægge i dem – det er vor politik. Det egner sig for den store by«.

Robbins mener, at der er opstået tendens i nogle storbyer til at vælge alternative løsninger alene ud fra motivet om øjeblikkelige besparelser – løsninger, der alligevel ikke er løsninger for storbyen og derfor på længere sigt må blive kostbare fejlbeslutninger.

De tre forhold, der virker som specielt gode betingelser for t-baner i London er således: *klart behov, ideelle undergrundsforhold, klar politik.*

I dag har Storlondons 9,5 millioner indbyggere – ikke forbavsende – et mønsterværdigt forgrenet, hurtigt transittet af 409 km spor (delvis fælles med Statsbanerne på overfladen), hvoraf 158 km er i egentlig tunnel under gadeplanet. Af sidstnævnte er 121 km *tube*, resten, 37 km, *cut-and-cover*.

16. december sidste år åbnedes den foreløbigt nyeste strækning:

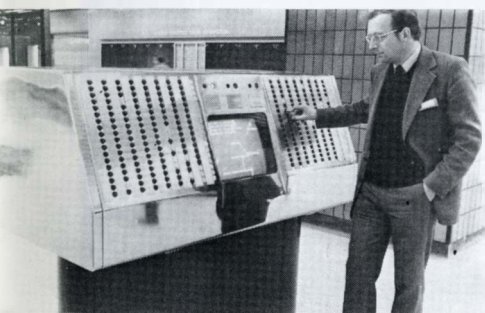
Piccadilly-linjen fik 5,6 km længere rute – der fører lige ind under centrum af Londons lufthavn, *Heathrow*.

Dermed er Heathrow *første internationale lufthavn*, der har direkte forbindelse via t-bane med et hovedstadscentrum.

For kr. 8.– (d.v.s. et par kroner billigere end med bus, men indtil 700% billigere end med hyrevogn) kan flyrejsende nu med t-banen på 40 minutter nå fra Heathrow til et af de populære hotelkvarterer i



Første internationale lufthavn med direkte t-baneforbindelse til et hovedstadscentrum er Heathrow i London. Heathrow Centrals symbol, inspireret af flyenes haleplaner, ses på perronvæggene. Det er tegnet af Tom Eckersley, OBE, RDI.



Første computerkontrollerede ruteplanlægger er opstillet på Heathrow Central. Ved at trykke på en knap får t-banepassagereren elektronisk ruteforslag i farver med vejledende tekst på engelsk, tysk eller fransk på skærmen. 1980'ernes rute»kort« – fremtidens informationskranke?



Første nye 6-vognstog med længere (fly)bagagevenlige vogne ankommer til Heathrow Central, 14 m under lufthavnens start- og landingsbaner.

Londons West End omkring Piccadilly Circus.

LT regner med 12 millioner passagerer årligt på Heathrow-ruten, der har kostet kr. 300 millioner at anlægge. Der bliver 4-minutters drift i travle perioder.

Selve stationen – tre etager 14 m under flyenes start- og landingsbaner – kan beskrives som en 119 m lang, 23 m bred cement»kasse«.

Sportunneldiameter er LT's sædvanlige, 3,81 m.

Stationsindgangen har rullende fortove til alle tre lufthavnsterminalbygninger.

Heathrow Central stationens vigtigste nyheder:

Internationalt kendte piktogrammer bruges på alle skilte.

Et rejseinformationscenter – for første gang bemandet i fællesskab af LT, Statsbanerne og Londons Turistråd – er åbent mandag til lørdag fra kl. 5 morgen til kl. 24, på søndag fra kl. 6 til kl. 24.

En ruteplanlæggende computer på perronen giver passagererne oplysninger på tre sprog.

Planlæggeren – første af sin art, faktisk en prototype – opstilles måske også på andre LT-stationer, hvis passagererne finder den bedre end de hidtil enerådende rutediagrammer på væggene.

Med den automatiske planlægger skal den rejsende trykke på den knap, der bærer navnet på rejsemålets station (der er knapper for alle 250 stationer i LT-nettet), så vises elektronisk ruteforslag i farver med vejledende tekst på engelsk, tysk eller fransk på en terminalskærm (se billedet).

Bag »kulisserne« er der også nyheder:

Togbevægelser ind og ud af Heathrow Central kontrolleres af computer.

Internt tv er installeret i driftsrummet. Nogle af kameraerne sender til driftskontrollørens kontor på Ealr's Court – vigtig skiftestation – så denne kan overskue Heathrows perroner.

Nyt rullende materiel består af 6-vognstog med 17,5 m lang førervogn og 17,8 m lange trailere – noget længere end normalt. Men den totale 107,6 m toglængde er 5,23 m kortere end sædvanlige 7-vognstog. Derved er opnået samme kapacitet som med 7-vognstog, men dels har de nye, længere vogne mere gulvplads til flyrejsendes bagage, dels kan hele 6-vognstoget være ved de eksisterende tunnelperroner.

Det sidste, erklærer en talsmand for LT, »er væsentligt, dersom énmandsdrift ønskes indført i fremtiden«. For det ny materiel er kun *forberedt* til automatisk drift og énmandsbetjening.

LT-organisationen, der var en af pionererne i Europa for énmandsdriftens indførelse, praktiserer i dagens jobsituation også at være først med at bevare overblik og ligevægt på dette felt.

UDLANDET I —GLIMT

● HAVANA er ved at færdigprojektere et undergrundsbanesystem, der skal bygges inden 1990.

Svar til »ivrig ryger«: Nej, heller ikke i Havana betyder kupévinduernes små, firkantede piktogrammer af »rygepinden« med rød streg over, at der kun må ryges cigarer med udfoldet mavebælte.

Mere glimt side 11

T-banen, København – og 1990erne

(Konklusion)

De tre foregående artikler om undergrundsbanen beskriver systemet i princip og i praksis – uvægerligt i modsætning til de-centraliseringsmål i byplanlægning.

Det følgende er en konklusion for København i dag.

Siden de-centralisering virker aflivende på byfunktionerne, er det planlæggerlogik, at centralisering må være livgivende. Hvorefter d'herrer i kommende 10–15 år meget let kunne finde på at sætte hjernecellerne i svingninger med henblik på at centralisere hovedstadsfunktionerne mest muligt – og derved til afveksling køre by-udviklingen i den anden »grøft«.

Planlæggere må i stedet for nu forsøge at indse, at hjerneceller og lommeregner slet ikke er mangelvarerne i moderne (by) planlægning. Vi kan som bekendt i dag ligefrem bygge hjerner – og lommeregner – næsten efter behov!

Men menneskets hjerne har længe befundet sig ligesom på en så lang hals, at den har mistet lidt af kontakten med de menneskelige egenskaber.

Mere præcist: det er ikke dygtighed, viden eller rutine, det skorter på – det er intelligens i brugen af disse »værktøjer«.

Mangelvarerne hedder fornemmelse, fantasi, udsyn – netop de egenskaber, der adskiller os fra vore edb-anlæg.

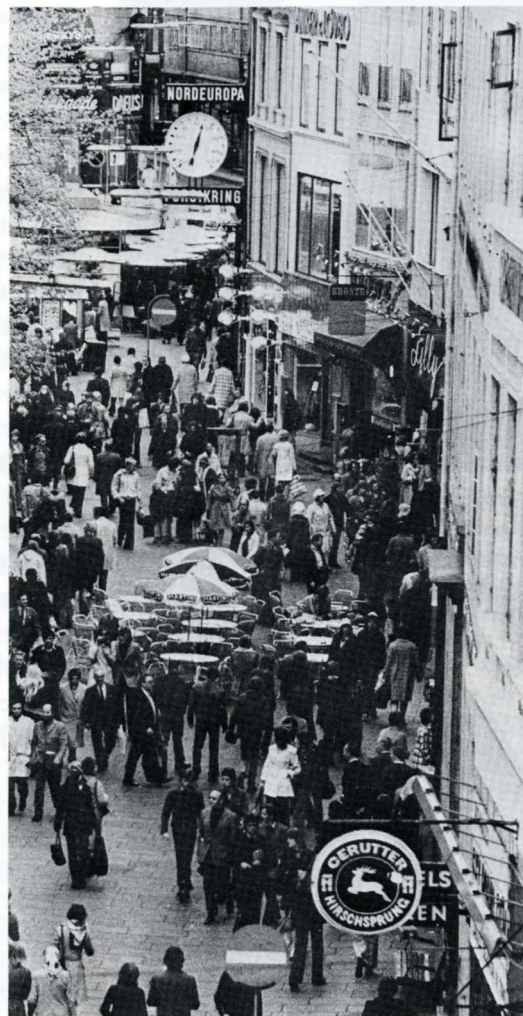
Alle tre kvaliteter – støttet af hjerne, lommeregner, edb – er nødvendige i trafik- og byplanlægning, fordi trafik og byer er noget om og for mennesker – ikke blot kalkulebare størrelser så som varer, afstande og fast ejendom.

Forudsat, at de nævnte egenskaber tilføres planlægningsarbejdet, kan det konkluderende spørgsmål formuleres således:

I 1962 blev »Strøget« i København gågade, blandingstrafik blev forbudt – i dag er gaderne Europas længste »monument for snigende bydød«. Nogle forretninger fik omsætningsstigning, flere lukkede. Nogle blev varehuse, andre blev pornoshops.

Mange spørger: Kan folk på gademidten fanges af vore butiksvinduer, når andre (promenerende?) fodgængere går på begge sider?

»Gågaden var en fejltagelse, der smittede!« hævder i dag lederen af en af de største, nu lukkede, arbejdspladser på det her viste »strøg«-stykke. Men alle er enige om, at »Strøget« i dag savner et kollektivt transportsystem – under gadeplanet.



Får København overhovedet brug for t-bane i 1990'erne og videre frem?

Svaret må blive: Kun hvis også en positiv hovedstadsplanlægning bliver resultatet *nu*.

»Positiv« = erkendelse af værdien ved en velfungerende, miljøorienteret by.

Så planlæggere bliver nødt til at starte med lidt »spadearbejde« i deres hidtidige holdning til selve *hovedstadsideen*, før de begynder at dyrke en normalisering af hovedstadens opgaver.

»Normalisering« = erkendelse af det praktiske i at give vilkår for kultur- og erhvervsliv i Københavns kommune første prioritet og

have modtageligt øje og sind for hovedstadens næstvigtigste opgave, boligfunktionen.

Ad disse veje vil behovet for et hurtigt transitsystem melde sig naturligt – et system, der i morgen- og aftentimerne kan befordre store antal mennesker til/fra by-området uden at det forudsætter drastiske ændringer i byens »ansigt« eller overbelastet gadenettet.

Kun kollektiv rutetransport kan løse transitopgaven – og blandt kollektive transportmidler har t-banen fordele, som S-bane, lette jernbaner (herunder »sporvogne«), busser og andre overfladebaserede transportører ikke har eller kan få ...ikke mindst den pietetstilgodese-

ende fordel for en 800-åring som København med dennes mange bevaringsværdige kulturværker.

Økonomien – en vedvarende hovedpine? – kommer nok til at gribe særligt meget ind i de nærmeste år.

Derfor kunne planlæggerne passende lade »spadearbejdet« begynde med at omfatte bestræbelser for at gøre en dyd af nødvendigheden: træne evnerne for *fleksibel trafikregulering*. Sidstnævnte bliver under alle omstændigheder nødvendig i en velfungerende hovedstad – altså hvad enten vore kollektive transportmidler fremover baseres helt eller delvist på overfladen.

Svaret kalder altså på lidt andre metoder end de hidtil anvendte, idet det efterlyser en *ligevægtig* kombination af den erfaring og viden, vi har høstet til dato, PLUS *fleksibilitet*.

I stedet for den hidtil anvendte – nemme – »kirurgiske« metode at lukke trafik»årer« (og opstille blomsterbaljer hos »patienten«, som derved får amputeret underlaget for mangen forretning og virksomhed, ja, reelt aflives »lem« for »lem«) bør den »medicinske« metode bringes i anvendelse.

»Medicinere«, der kan tyde symptomer i hvert enkelt tilfælde og derefter udskriver de rette trafik»recepter«, vil kunne forberede en hovedstadstrafik, der efterhånden ville komme til at ligne sin betegnelse.

Typiske »recepter« på fleksibel trafikregulering lyder på *områdebegrænsning for privat biltrafik* på visse tidspunkter (oftest i bymidten og i myldretiderne), *afmærkede bus»korridorer«* på kørebanerne for at fremme hurtigbusruter og sikre hele bussystemet forkørselsret, *rimelig ensretning* af visse (intelligentvalgte!) færdsels»årer«, *maksimal udbygning af DSB/HT's*

overdækkede fællesperroner til forbedring af skifteforhold S-bane/bus eller T-bane/bus, *tilsvarende parkeringspladser* ved alle omegnstationer samt *løbende og klar oplysning til både kørende og gående trafikanter og byboere*. København skal altså også kunne kommunikere i ordets anden betydning, *meddele sig*.

Men – et væsentligt »men« for København netop nu – dersom »medicinere« kan bidrage med midler bestående af vort eksisterende, nu voksende S-bane/bussystem og fornuftigt integreret fleksibel trafiklovgivning egnet specielt for København, så *kan* muligvis fem-seks tusinde millioner kroner til en københavnsk undergrundsbane spares uden at dette medfører kommunikative ulemper.

København *kan* måske fungere upåklageligt, ja, endog blomstre med den seværdighed, byen allerede er som Nordens eneste undergrundsbanamglende hovedstad!

Kun fanatikere ville jo insistere på medicin – »medicinen« her: undergrundsbane – der ikke var nødvendig.

Kun fanatikere – på den anden side – lægger planer for en hovedstad, som om en hovedstad i sig selv er ganske uden betydning eller blot et legetøj for storhedsvanvittige arkitekter med hang til fikse ideer!

Vore fire artikler har søgt at pege på, at hovedstaden, storbyen for den sags skyld, som sådan (med tilsvarende transitsystem) *har* betydning, der må blive by- og trafikplanlæggeres ledemotiv i 1980ernes hovedstadsudvikling, hvis de-centraliseringens monument for snigende bydød – gågader – ikke skal ende med at blive en ren, fodklaskenlydende parodi på en hovedstad for vore efterkommere.

UDLANDET I —GLIMT

● ENGELSKE trafikplanlæggere undrer sig over, at politikere går ind for kollektiv trafik, medens de fortsat »baserer samfundsøkonomien på bilfabrikkernes produkter«.

Mon ikke politikerne viger tilbage for at lægge lige så høje skatter og afgifter på f.eks. rigtige rugbrød og wienerbrødshorn?

● WASHINGTONs kun 2 år gamle metro, der ventes fuldt udbygget i 1983, er blevet en stor succes.

Planlæggerne beregnede 8,000 passagerer dagligt på den første 7,3 km linje – dagligt gennemsnit har været 23,000. Gennemgående er passagertallene på sektionerne, efterhånden som de indvies, tre gange større end beregnet.

Det er den slags planlægning, der kan gøre jernbaner til guldgruber.

● CANADAs arktiske olie- og naturgasrigdomme skal nu transporteres med en ny jernbane fra områder, hvor minus 40° blot er »koldt«. Særlige metaller, der kan modstå arktiske påvirkninger, skal udvikles til lokomotivkonstruktionerne. Instrumenter til at afsløre is- og frostskafer på det rullende materiel konstrueres og installeres langs sporet.

Kolde og beregnende canadere.

Organisationernes memorandum

12

Blandt jernbanefagforeningerne i EF er der bekymring over, at man hidtil ikke inden for EF har drøftet skinnertrafikkens væsentligste problemer seriøst. Dette må øjensynlig føres tilbage til manglende effektivitet hos EFs besluttende instanser.

Foringelsen af jernbanernes finansielle situation tillægges i almindelighed stor betydning, men de forholdsregler, der træffes til at imødegå denne forringelse, har allerede vist sig uanvendelige og utilstrækkelige, f.eks. nedlæggelse af sidebaner og personaleindskrænkninger.

Ved bedømmelsen af den nuværende situation må man først tage i betragtning, at siden 1974 har tilbagegangen i jern- og stålproduktionen ført til betragtelige trafiknedgange, hvad der i nogle lande har haft næsten katastrofale virkninger på jernbanernes indtægter. Af endnu større betydning er, at den vedvarende økonomiske recession sammen med inflation og offentlige besparelser har medført en betragtelig tilbagegang i passager- og godstrafikindtægterne og har forringet banernes rentabilitet.

I denne forbindelse må der dog gøres opmærksom på, at hele trafiksektoren for tiden står overfor problemer, der er en direkte følge af manglende planlægning i de forløbne år.

Den blinde tiltro til den frie konkurrence som eneste middel til tilvejebringelse af ligevægt på trafikmarkedet må i sidste ende føre til markedsforstyrrelser.

Trods ambitiøse og dyre vejbygningsprogrammer overbelastes vejene i flere lande stadig mere, hvad der fører til alvorlige miljøproblemer og energispild.

Samtidig udnyttes den forhåndenværende rentable skinnerkapacitet



Jernbaneforeningens formand K. K. Jensen, DLF-formand K. B. Knudsen, sekretær i DJ Nygård Jespersen og trafikminister Kjeld Olesen.

ikke tilstrækkeligt, da de relativt beskedne investeringer, der er nødvendige til udbygning af »flaskkehalse«, ikke kan tilvejebringes. Situationen tilspidnes i de lande, hvor vejnettet udnyttes kraftigt af transittrafik. På dette område burde det europæiske almenvel også forudsætte en vis hensyntagen til interesserne i de andre medlemsstater. I fremtiden må der – mere end tidligere – gøres brug af mulighederne for kombineret trafik.

En relativ afvikling af den internationale container- og Huc-pack-trafik hindres ofte af utilstrækkeligt omlæsningsudstyr og manglende udbygning af grænsestationerne, og i ganske særlig grad af havnene.

På dette område må der først og fremmest gennemføres forbedringer, således at jernbanerne kan udnytte deres konkurrencefordele i international trafik fuldt ud. Til fremme af den internationale skinnertrafik må der træffes hensigtsmæssige tarif aftaler mellem de nationale jernbaner.

Øjensynlig har ministerrådets uflexible holdning forhindret, at det vesttyske forslag til forbedring af jernbanernes position på godsområdet blev underkastet seriøse overvejelser.

Kommissionen har også undladt at give ministerrådet en positiv vejledning vedrørende vigtigheden af en fællesskabsordning på dette område.

Ansvar er imidlertid i sidste ende ministerrådets, der endnu ikke har taget stilling til de forslag fra kommissionen, der kan betragtes som konstruktive, således f.eks. til forslaget om at regulere erhvervschaufførernes arbejdstid.

Da ministerrådet øjensynlig ikke er parat til at virkeliggøre de i deres egen beslutning af 13. maj 1965 fastlagte målsætninger, ved at tiltræde kommissionens forskellige forslag til harmonisering af konkurrencebetingelserne, rejser det spørgsmål sig, om 1965-beslutningen stadig er anvendelig for det videre arbejde med henblik på en fælles trafikpolitik.

Måske skulle denne beslutning ændres, således at man arbejder ud fra et grundlag, hvorefter kapaciteten tilpasses lidt efter lidt og afgørelserne vedrørende vejplanlægningen koordineres.

De europæiske jernbanefolk har flere gange hos kommissionen besværet sig over, at jernbane-problemerne behandles utilfredsstillende på EF-plan. Da disse henvendelser er forblevet resultatløse, er jernbanefolkene blevet enige om en fælles optræden for at påvirke offentligheden. Derved agter de at henvise til regeringernes manglen-

de ansvarsfølelse samt til de særlige dårlige betingelser, der er opstået for de befolkningsgrupper, der alle er henvist til den kollektive trafik ved, at det kollektive trafiktilbud stadig forringes.

På samme måde vil jernbanefolkene tilkendegive deres utilfredshed med den stigende miljøforurening og energispildet og påpege, at disse misforhold i sidste ende må føres tilbage til regeringernes forsømmelser og fællesskabspolitikens utilstrækkelighed på det trafikpolitiske område.

Allerede i 1973 havde kommissionen bebudet en ny udformning af den fælles trafikpolitik, der fremtidig mere end hidtil er afpasset efter energi- og miljømæssige krav, og derved dels ville bidrage til en forbedret livskvalitet, dels ville garantere en tilstrækkelig trafikbetjening.

Kommissionen havde også til hensigt at koordinere de enkelte medlemsstaters vejplanlægning, og man ønskede en fælles EF-politik vedrørende transportbrugernes betaling af vejomkostninger.

5 år senere må man fastslå, at der stadig ikke er blevet gjort fremskridt til virkeliggørelse af disse målsætninger.

Det påhviler nu ministerrådet, overfor kommissionen at påpege den tvingende nødvendighed af at gribe til konkrete forholdsregler, især på de områder, der er af overordnet offentlig interesse.

I stedet for at spille tid med udspekulerede teoretiske forslag, er det nu tiden til at udforske borgernes virkelige behov.

Vi vil indtrængende anmode trafikministeren om at gøre sin indflydelse gældende i ministerrådet, således at den vesttyske repræsentants forslag fra december 1976 behandles hurtigt i rådet, og at offentligheden informeres fuldt ud om forhandlingernes resultat.

Endvidere bør regeringerne meddele, om de er indstillet på at undersøge de fra vesttysk side foreslåede forbedringer for jernbanegodstrafikken.

Offentligheden vil uden tvivl støtte enhver forholdsregel, der vil medføre en aflastning af vejene, som fremmer de europæiske jernbaners integration, og som gennem øgede indtægter fra godstrafikken tilgodeser en finansiel aflastning af persontrafikken.

København, den 11. maj 1978
Børge Aanæs K.K. Jensen
K.B. Knudsen

Storebæltsbroen – afgjort eller ikke?

Fra Metal har vi lånt denne artikel af Erling Welblund om sultne mågers nostalgiske indflydelse på nøgterne relevante debat-argumenter.

»Megen romantik vil gå tabt, når færgerne ikke sejler længere«

Det er ét af de argumenter, Folkebevægelsen mod Storebæltsbroen fører frem i sin kamp mod broens bygning. Her citeret fra bevægelsens propagandapjece »Nej tak«.

Læserne glipper med øjnene. Kan dette virkelig være sagt i ramme alvor? Ja, bevares: Det er jo

rigtigt nok, hvad sætningen siger. Sådan set; men i nøgtern debat om trafik, fremskridt, udvikling, teknik og samfundsinvestering kan en sådan gang sværmeri da ikke have nogen vægt! Må vi ikke bede de gode bro-modstandere om at komme med noget lidt mere livsnært end den ovenciterede sætnings nostalgiske appel til vore romantiske følelser? Hvis de altså kan?

Nå, det sidste spørgsmål kan vi godt tilbagekalde som lidt unfair. For selvfølgelig har disse folk bedre argumenter til disposition. Det er jo ikke småfolk, der står for (eller bag) bromodstanden, men fyre af format som Nyborgs borgmester Børge Jensen og Piet Hein, den første i almindelig politisk opfattelse som et af vore mest nøgterne hoveder samt med begge ben solidt på jorden, den anden berettiget til samme karakteristik, hvad hovedet angår, om måske knap så meget benene.

Bedre orientering?

METALS læsere må i dag være bedre orienteret om disse argumenter, end Folketingets medlemmer var, da de sidst vedtog brobygningen. Så meget har de siden været diskuteret i aviser, radio og TV, at det ikke vil være nødvendigt at repetere dem her.

Men ligesom for tankevækkende kuriosums skyld vil jeg dog fuldende det indledende citat fra propagandapjecen og tage eftersætningen med.

Altså: »Megen romantik vil gå tabt, når færgerne ikke sejler længere, og det samme vil erhvervschaufførernes mulighed for hvil«.

Nu lyder det straks *lidt* anderledes. Faktisk af ærtende logik. Det lyder Piet Heinsk.

Og så er det værd at føje en anden knaldperle til:

»Broen vil komme til at stå som et monument over en af fortidens mest tåbelige tanker. Alt tyder nemlig på, at den private bilisme er fortid, når vi når frem til årtusindskiftet. Det er en udvikling, som alene energiforsyningen vil sørge for.«

Det lyder ikke Heinsk og må da også rettelig tillægges Steen Danø, som METALS læsere har ganske

godt kendskab til for ét og andet. Det kan da trygt overlades til læseren at skønne, om Danøs prognose må vurderes som hul i hovedet eller som liflig forjættelse.

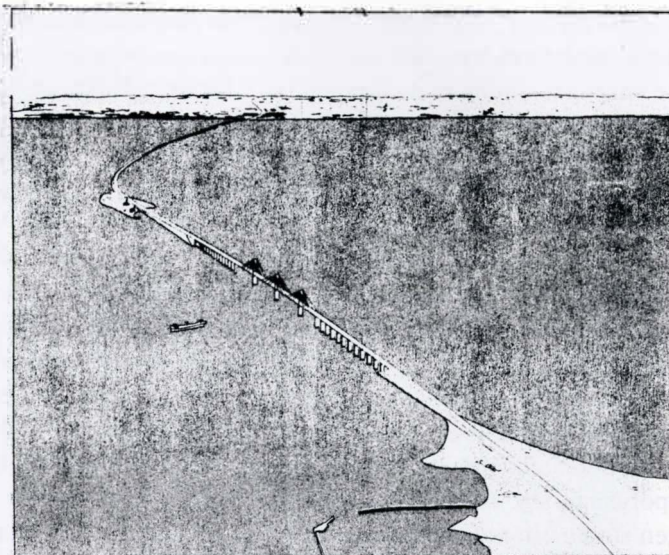
Well - i spørgsmålet om ændring af den vedtagne Storebæltsbrolov er de nøgterne og -efter gængs vaneforestilling -altså alene relevante synspunkter for og imod lagt så bastant på bordet, at de ikke kan fejles af det blot med en henvisning til, at sagen er afgjort.

Nostalgi og romantik

Men jeg har lyst til at vende lidt tilbage til nostalgien og romantikken. Bare for at se, om der dog ikke skulle være lidt relevant også i den: Jeg forestiller mig altså en dansk rejsende i sine tanker gennemgå alt det, som taler for broens bygning.

Han nævner disse fordele: Hurtigere forbindelse mellem landsdelene, ikke mindst af betydning for godstrafikken, som kan gå lige igennem, ingen ventetid i færgelejerne, ingen isvanskeligheder. Meget mere. Alt helt nøje kendt.

- Men, siger man til ham, så kan man aldrig mere stå på Storebæltsfærgerne og kaste brød ud til mågerne!



- Det kan man naturligvis ikke, siger han og falder lidt i tanker. Han tænker på alle de gange, han har holdt med sin bil i et færgeleje. Han tænker på alle ubehagelighederne, som Storebæltsbroen vil befri ham for. Men han kan heller ikke få tankerne fra mågerne. Han ser for sig det kendte billede: den hvide færge, det blå bælt, sol over promenade-dækket, mågernes halvkran om skibet. Han husker, at han engang har læst, at Danmarks største turistattraktion hverken var Kronborg eller Tivoli, hverken H. C. Andersen-minderne i Odense eller Egeskov, men Storebæltsfærgerne, at intet imponerer udlændinge mere end dem. Og han forstår det godt. For også for ham står sommer- og sol-billedet af Storebæltsfærgerne som indbegrebet af alt dansk, noget som alle i landet kender, holder af og er fælles om.

Han bliver vemodig stemt ved tanken om, at en bro vil standse færgesejladsen, at det en gang vil være slut med at kaste brød ud til mågerne.

Frygt - forhåbning

Så ryster han på hovedet og tænker normalt igen. Det ville være latter-

ligt at tage hensyn til måge-romantik, når der er tale om tekniske fremskridt. Udviklingen lader sig ikke standse af sentimentalitet!

Han siger det som et nøgternt menneske, som repræsentant for den jævne sunde fornuft, føler han. I virkeligheden siger han det, fordi han er hildet i 2-3 generationers vanetænkning, fordi han er oplært til at nære den samme beundrende tiltro til teknikken, som var naturlig på Edisons tid før to verdenskrige.

Han vil være helt uforstående, han vil finde det sorteste reaktion, om nogen i ramme alvor uden mindste smil siger, at i drøftelsen af, hvad en Storebæltsbro vil betyde af fordele, og hvad den vil koste, må spørgsmålet om mågerne indgå med lige så stor vægt som trafik-tempo, bundforholdsmålinger, arbejdskraft og finansiering.

Så vidt denne tankegang!

Har dens betragtninger nogen vægt i dag? Rimeligt at spørge om, for den er nemlig lige halvanden snes år gammel! Jeg skrev den i en kronik i Social-Demokraten i juni 1949.

Tankegangens ælde viser to forhold af en vis interesse:

Det ene: At det med romantikken, der vil gå tabt, ikke er noget nyt, som Jensen og Hein har fundet på.

Det andet: At vi i 1949 havde Storebæltsbroen lige så *aktuelt* på dagsordenen, som vi har i dag. Hvilket sidste da - alt efter temperament og indstilling - kan underbygge henholdsvis frygt for eller forhåbning om, at det måske i dag ikke er ret meget mere lige oppe over med den bro, end det var i 1949.

Ved dom afsagt af højesteret den 11. maj 1976 (refereret i U.F.R. 1976, side 528 ff) er det statueret, at en overenskomstansat sygeplejer-

ske, der ifølge ansættelsesbevis var antaget som aften/natsygeplejerske og til stadighed under ansættelsen havde udført tjeneste som sådan, var berettiget i medfør af funktionærlovens § 7, stk. 2, til under barselsorlov at oppebære løn beregnet på grundlag ikke blot af grundlønningen, men også af tillæg herudover for aften- og nattjeneste m.v., som hun fast havde kunnet regne med i sin månedlige indtægt.

Denne afgørelse indebærer, at højesteret har underkendt hidtidig praksis med hensyn til lønberegning i tilfælde, hvor en person, der under ansættelse i statstjenesten er beskæftiget i et arbejdsforhold af lignende karakter som det i dommen omhandlede, i medfør af funktionærloven oppebærer løn under fravær fra tjenesten.

I konsekvens af højesteretsdommen har finansministeriet ved cirkulære af 25. maj 1977 udsendt »Vejledning om udbetaling af visse særlige ydelser til personer med ansættelse på funktionærvilkår«, hvori det præciseres, efter hvilke retningslinier der fremtidig på nævnte område skal forholdes for så vidt angår personer, hvis ansættelsesforhold i statens tjeneste er omfattet af funktionærloven, eller som uden at være funktionærer ifølge overenskomst eller på kontraktligt grundlag er berettiget til løn efter funktionærlovens regler.

Med henvisning hertil udsendes efter forhandling mellem finansministeriet og tjenestemændenes centralorganisationer nærværende cirkulære, hvorved højesteretsdommens konsekvenser overføres til tjenestemandsområdet i situationer, hver der er parallelitet mellem funktionærområdet og tjenestemandsområdet.

Man skal derfor anmode om, at der fremtidig på dette område for-

holdes efter følgende retningslinier, der finder anvendelse for personer, der er tjenestemandsansat i staten, folkeskolen eller folkekirken eller i øvrigt er omfattet af hovedaftalen (bekendtgørelse nr. 515 af 28. november 1969) og oppebærer de nævnte ydelser efter samme regler som tjenestemænd:

1. Ved opgørelse af lønkrav medregnes som løn sådanne ydelser, der udbetales for tjeneste, der udføres på andre tider end inden for normal arbejdstid - f.eks. aften- og nattjeneste og tjeneste på søn- og helligdage - eller som i øvrigt medfører særlige ulemper - eksempelvis arbejde i skiftende turnus - når pågældende *ifølge ansættelsesbrev* er antaget til tjeneste af denne art og faktisk udfører tjeneste i overensstemmelse hermed.

Særlige ydelser af den nævnte karakter medregnes endvidere som løn i tilfælde, hvor det i øvrigt godtgøres, at den pågældende har udført en sådan form for tjeneste *regelmæssigt gennem længere tid* og har oppebåret vederlag herfor som et *fast påregneligt løntillæg*. Som vejledende udgangspunkt vil det kunne lægges til grund, at forudsætningerne for at foretage medregning som anført i almindelighed må anses for at være til stede, når det godtgøres, at tjenesten i arbejdsforhold af den omhandlede karakter er udført gennem det senest forløbne halve år og med en sådan bestandighed, at pågældende har kunnet regne med vederlag herfor som en fast bestanddel af arbejdsindtægten.

Det påhviler styrelserne i hvert enkelt tilfælde over for den lønansvarende myndighed at tilvejebringe oplysninger om længden af det tidsrum, i hvilket tjeneste af den omhandlede art er udført, og om den

tilrettelæggelse, efter hvilken tjenesten er afviklet. Er den pågældende ifølge et ansættelsesbrev antaget til tjeneste af den nævnte karakter, må der tilvejebringes dokumentation for, at tjenesten faktisk er afviklet i overensstemmelse hermed.

2. Særlige ydelser som nævnt under punkt 1 medregnes ved opgørelsen af lønkrav i nedennævnte tilfælde af lovligt forfald, hvor den pågældende efter tjenestemandreglerne er berettiget til at oppebære løn under fravær fra tjenesten:

- a) Fravær på grund af sygdom
- b) Fravær på grund af indkaldelse til militærtjeneste efter første indkaldelse til aftjening af værnepligt i henhold til § 2, stk. 1, i finansministeriets cirkulære nr. 131 af 21. juni 1977 om løn til tjenestemænd m.fl. i staten, folkeskolen og folkekirken under værnepligtstjeneste m.v.

c) Fravær på grund af svangerskab og fødsel i henhold til § 2, stk. 1, i finansministeriets cirkulære nr. 138 af 4. juli 1977 om forholdene for tjenestemænd i staten, folkeskolen og folkekirke i forbindelse med graviditet og fødsel

Særlige ydelser af den i dette cirkulære omhandlede beskaffenhed medregnes desuden ved opgørelse af krav på efterindtægt i henhold til tjenestemandspensionslovens kapitel 6.

3. Ved lønberegning efter de angivne retningslinier medtages sådanne tillæg, der ydes i form af *kontant godtgørelse*, som har til formål at give den pågældende en indtægt - f.eks. tillæg i form af kontant godtgørelse for aften- og nat-tjeneste eller for tjeneste på søn- og helligdage.

Er der tale om ydelser af den under punkt 1 nævnte beskaffenhed,

der normalt gives i form af *frihed* - f.eks. indtjent frihed som godtgørelse for aften- og nattjeneste - som pågældende under lovligt forfald er forhindret i at indtjene, er pågældende berettiget til frihed på et forud aftalt tidspunkt, som om denne frihed var optjent gennem udført tjeneste. - Opsparet frihed, der skulle have været afviklet i en periode, hvor pågældende under lovligt forfald er fraværende fra tjenesten, erstattes ikke.

Ydelser, der udelukkende tjener til *dækning af merudgifter* - f.eks. befordringsgodtgørelse samt time- og dagpenge - medregnes ikke ved opgørelse af lønkrav.

4. Dette cirkulære har virkning fra 1. april 1978.

Tvivlstilfælde vedrørende anvendelse af de i cirkulæret angivne retningslinier forudsættes forelagt for finansministeriets lønnings- og pensionsdepartement.

Lokomotivmænd med fritidsinteresser der intet har med jobbet at gøre

Laver kunstværker af kasserede tagrender

Børge Gerholm, lokomotivfører med fast station på Københavns godsbanegård, elsker sit arbejde ved DSB, men det er kunsten, der får ham til at føle sig »rig«.

Mange mennesker kan ikke lide deres job. For dem er fritiden og lønningsdagen lyspunkter, de ser hen til. En del har en hobby, som giver dem det egentlige indhold i tilværelsen, men der findes faktisk også mennesker, som både holder af jobbet, men som samtidig har en fritidsbeskæftigelse, der opsluger dem helt uden for arbejdstiden.

Vi har talt med lokomotivførere, som har vidt forskellige følelser over for deres job, men som alle har det tilfælles, at de har en hobby, der optager dem meget. I dette og de følgende numre af bladet vil vi berette om nogle af disse mennesker.

Kasseret tagrende på spånplade, tilsat små, blå søm.

Det lyder som »dagens ret« i et crazy værtshus!

Men skønt denne sælsomme sammenblanding dominerer lokomotivføreren og gastronomen Børge Gerholms hjem på Platanvej København, er der altså ikke tale om speciel ret mad, men om et kunstværk, ja, mange kunstværker. Gerholm elsker at lave sære retter i

sit køkken, men han elsker endnu højere at skabe abstrakt kunst på sin altan, som også tjener som supplement til køleskabet – i hvert fald i vinterhalvåret.

På altanen tilbringer han megen fritid siddende på en lav kasse og med en pladesaks i hånden. Rundt om ham ligger kasserede tagrender

og nedløbsrør og netop midt i dette hyggelige roderi starter arbejdet med de meget specielle billeder, Børge Gerholm har fremstillet i mange år.

Fra barnsben af har jeg elsket at fabulere med farver, form og ting. Jeg er naturelsker om en hals, holder af ting, selv om de er slidt og præget af naturens luner, siger Gerholm.

– Se nu her. En stump tagrende, vejrlig, tjære fra et tag, rustfarve fra regnen og mange andre ting – alt dette har givet metallet en farve, et spil, som er fantastisk!

Når Gersholm har klippet tagrender og nedløbsrør i stykker og banket dem nogenlunde flade, begynder han å la en patchwork-syerske at vurdere farver og form og lidt efter lidt finder han frem til en balance i stykkerne.

Tingene gror ud af fantasien. Selv om han er ivrig museumsbesøgende i både inldand og udland forsøger han aldrig at plagiere.

Jeg studerer materialerne foran mig længe, bytter om på stykkerne,



og når jeg er tilfreds, begynder næste fase: jeg sømmer med små stifter stykkerne fast på en spånålade, ja og så er mit billede hurtigt færdig.

Jeg laver ikke mine billeder med henblik på udstilling og salg, men er naturligvis glad, når andre kan lide mine ting og også, når de køber et af mine billeder.

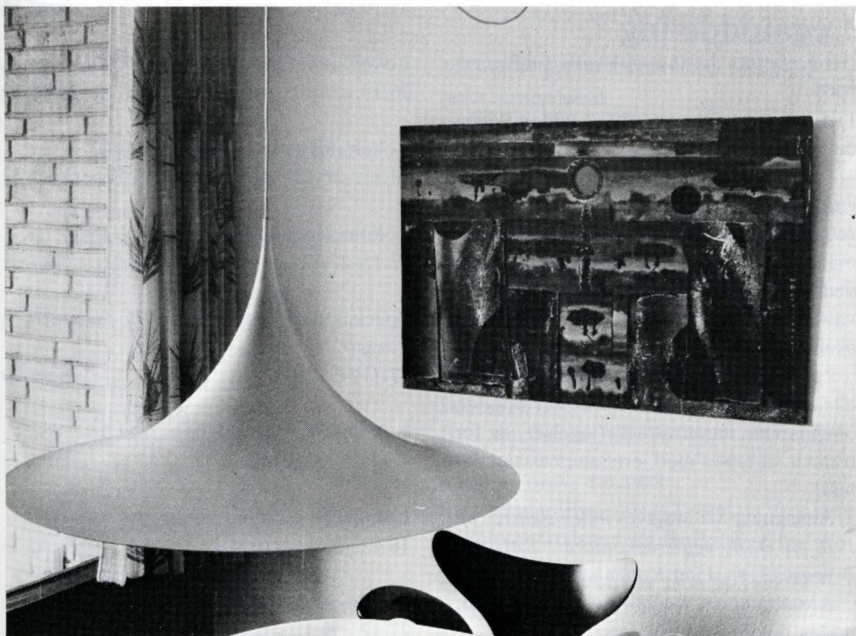
Jeg har været med på udstillinger, og jeg har da også solgt nogle af mine ting, men de fleste, f.eks. arbejdskammeraterne mener, jeg er for dyr med mine billeder.

Når jeg alligevel arbejder med mine billeder i størsteparten af min fritid, hænger det naturligvis sammen med, at jeg føler en stor glæde ved at komponere dem.

– Er det kompensation for et job, du ikke har sjælen med i?

– Bestemt nej. Jeg elsker mit arbejde som lokomotivfører, men når jeg stiger ned af maskinen efter endt arbejdsdag, lukker jeg den side af min tilværelse ude. Jeg kan da betro dig, at jeg absolut ikke går med tanker om at opgi' jobbet for at blive professionel kunstner.

Min farfar var lokomotivfører ved DSB, min far var håndværker

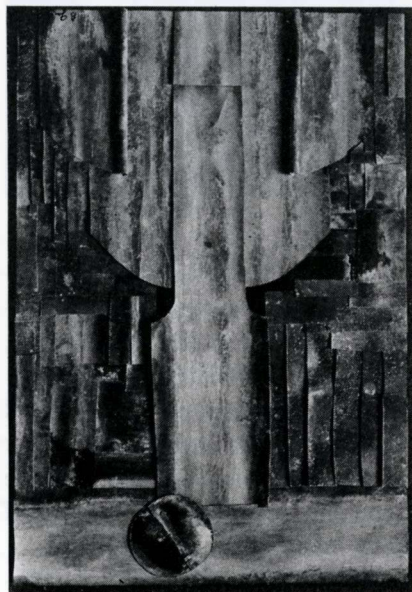


DSB søger medarbejdere til uddannelse til lokomotivfører

18

ved DSB, og da jeg begyndte som maskinarbejderlærling lå det også i luften, at jeg skulle ind til statsbanerne, og det kom jeg.

Først var jeg lokomotivfyrbøderaspirant og arbejdede på de gamle damplokomotiver, senere blev jeg fyrbøder og i 1959 blev jeg lokomotivfører. I dag arbejder jeg fast på godsbanen i København på rangermaskinerne, og som sagt: jeg



holder meget af mit arbejde. Når jeg har valgt netop godsbanen som arbejdsplads, hænger det sammen med, at jeg der har meget regelmæssig arbejdstid, og det passer mig bedst, fordi jeg så også har fast fritid. Udover mine billeder optager madlavning, musik og svømmedykning mig meget.

I de senere år har arbejdet med billederne dog grebet mig mere og mere, og jeg må også se at finde mig et atelier, hvor jeg er mere uafhængig af vind og vejr end på den lille altan. Jeg må indrømme, at både min kone og naboerne vil sætte pris på, at jeg finder et sted at være med mine tagreder. En 2 kvadratmeter stor altan på 5. sal giver visse begrænsninger.

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 (Københavnsområdet), 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

Legatuddeling

Det sydfynske Jernbaneselskabs Jubilæumslegat

I juli måned 1978 vil der blive uddelt følgende legatportioner:

1 portion på 700 kr. til hjælp til uddannelse i teknisk, videnskabelig eller kunstnerisk retning af en søn eller datter af en tjenestemand, der i mindst 10 år har været fast ansat ved de banestrækninger, der tidligere har været drevet af Det sydfynske Jernbaneselskab.

2 portioner à 500 kr. til studierejser i ind- eller udland til tjenestemænd, der opfylder ovennævnte ansættelsesbetingelser, og fortrinsvis til rejser med jernbanemæssige formål.

Ansøgning må indgives inden den 15. juli 1978 til DSB, velfærdskontoret, Kalvebod Brygge 32, 4., 1560 København V.

Ansøgning om studielegat vedlægges fornøden dokumentation.

Grundkursus for lokomotivassistenter

1. 8.-7.8. hold 21
1. 9.-7.9. hold 22
2. 10.-6.10. hold 23
1. 11.-7.11. hold 24
1. 12.-7.12. hold 25

Lokomotivassistentkursus, del 1
17.7.-14.8., prøve 15.8.-16.8. hold 20

Lokomotivassistentkursus, del 2
7.8.-6.9., prøve 7.9.-8.9. hold 19

Lokomotivassistentkursus, del 1
24.8.-21.9., prøve 22.9.-25.9. hold 21

Lokomotivassistentkursus, del 2
7.9.-9.10., prøve 10.10.-11.10. hold 20

Lokomotivassistentkursus, del 3
25.9.-26.9., prøve 27.9.-28.9. hold 19

Lokomotivassistentkursus, del 1
25.9.-23.10., prøve 24.10.-25.10. hold 22

Lokomotivassistentkursus, del 2
16.10.-15.11., prøve 16.11.-17.11. hold 21

Specialkursus for lokomotivassistenter i S-tog
18.10.-31.10. hold 19

Lokomotivførerkursus
23.10.-6.12., prøve 7.12.-8.12.

Lokomotivassistentkursus, del 1
26.10.-23.11., prøve 24.11.-27.11. hold 23

Lokomotivassistentkursus, del 3
26.10.-27.10., prøve 30.10.-31.10. hold 20

Lokomotivassistentkursus, del 2
13.11.-13.12., prøve 14.12.15.12. hold 22

Lokomotivassistentkursus, del 1
27.11.-27.12., prøve 28.12.-29.12. hold 24

Specialkursus for lokomotivassistenter i S-tog
27.11.-8.12. hold 20

Lokomotivassistentkursus, del 3
4.12.-5.12., prøve 6.12.-7.12. hold 21

Lokomotivassistentkursus, del 2
18.12.-22.1., prøve 23.1.-24.1. hold 23

Lokomotivassistentkursus, del 1
27.12.-30.1., prøve 31.1.-1.2. hold 25

PERSONALIA

Forfremmet til lokomotivfører (15. lrm.) pr. 1.5.1978

Lokomotivfører (13. lrm.)
W. L. Andersen, ddt Gb i ddt Gb
H. Petersen (Reersø), ddt Fa (Kd) i ddt Fa (Kd)

Forfremmet til lokomotivfører (18. lrm.) pr. 1.5.1978

Lokomotivfører (17. lrm.)
V. D. Jensen, ddt Pa i ddt Pa

Omklassificeret til 9. lrm. pr. 1.10.1977

Lokomotivassistent (8. lrm.)
P. A. Pelsen, ddt Kh i ddt Kh
J. C. Andersen, ddt Kh i ddt Kh
F. Baadsmand, ddt Kh i ddt Kh
A. J. Gerlach, ddt Kh i ddt Kh
Erling Jakobsen, ddt Kh i ddt Kh
L. B. Hedegaard, ddt Kh i ddt Kh
H. P. T. Wachter, ddt Kh i ddt Kh
S. E. Warrer, ddt Kh i ddt Kh
Johnny Rasmussen, ddt Kh i ddt Kh
T. B. Christensen, ddt Kh i ddt Kh
S. C. Ovesen, ddt Kh i ddt Kh
I. L. A. Stick, ddt Kh i ddt Kh
E. Have, ddt Kh i ddt Kh
S. E. Strøm-Hansen, ddt Kh i ddt Kh
F. Christensen, ddt Kh i ddt Kh
N. V. Holst, ddt Kh i ddt Kh
T. E. Guldmann, ddt Kh i ddt Kh
M. J. Jensen, ddt Kh i ddt Kh
Jens P. Jensen, ddt Kh i ddt Kh
Bent Hansen, ddt Kh i ddt Kh
Eigil Nielsen, ddt Kh i ddt Kh
B. Svendsen, ddt Kh i ddt Kh
L. W. Jürgensen, ddt Kh i ddt Kh
K. G. Sørensen, ddt Kh i ddt Kh
P. F. Jørgensen, ddt Kh i ddt Kh
H. B. Andersen, ddt Kh i ddt Kh
P. T. J. Bøgelund, ddt Kh i ddt Kh
J. Kreutzfeldt, ddt Kh i ddt Kh
T. I. Jørgensen, ddt Kh i ddt Kh
T. H. Jensen, ddt Kh i ddt Kh
U. Salmonsens, ddt Kh i ddt Kh
J. Bertelsen, ddt Kh i ddt Kh
G. H. Jensen, ddt Kh i ddt Kh
E. H. Petersen, ddt Kh i ddt Kh
F. H. Marbak, ddt Kh i ddt Kh
F. Peylecke, ddt Kh i ddt Kh
K. E. Christensen, ddt Kh i ddt Kh
B. Vissing, ddt Kh i ddt Kh
S. E. Spøhr, ddt Kh i ddt Kh
J. M. Nersting, ddt Kh i ddt Kh

P. Krogholt, ddt Kh i ddt Kh
J. C. V. Brunsted, ddt Kh i ddt Kh
P. D. Poulsen, ddt Kh i ddt Kh
E. P. Steffensen, ddt Kh i ddt Kh
C. N. Bøttcher, ddt Kh i ddt Kh
K. Skou Hansen, ddt Kh i ddt Kh
B. J. S. Sørensen, ddt Kh i ddt Kh
J. Jensen, ddt Kh i ddt Kh
A. K. Trelidal, ddt Kh i ddt Kh
O. Husted Andersen, ddt Kh i ddt Kh
E. Ungstrup Petersen, ddt Kh i ddt Kh
N. P. Pedersen, ddt Od i ddt Od
C. A. Wulff-Høyer, ddt Rf i ddt Rf
S. E. Larsen, ddt KØ i ddt KØ
R. P. M. Rasmussen, ddt Fa i ddt Fa
H. V. Christiansen, ddt Gb i ddt Gb
K. Jensen, ddt Gb i ddt Gb
F. Thybo, ddt Ng i ddt Ng
J-O. S. Rasmussen, ddt Od i ddt Od

Omklassificeret til lokomotivinstruktør 21. lrm. pr. 1.10.1977

Lokomotivfører (K) (19. lrm.)
E. G. Petersen, ddt Gb i ddt Gb

Omklassificeret til 24. lrm. pr. 1.10.1977

Lokomotivinstruktør (21. lrm.)
N. K. Jensen (Steff), Mtj (ddo Ar) i Mtj (ddo Ar)
H. B. Henningsen, ddo Kh i ddo Kh

Forflyttet 1.6.1978 efter ansøgning

Lokomotivassistent p. (9. lrm.)
P. C. Jørgensen, ddt Kh til ddt Rf
Forflyttet 1.5.1978 efter ansøgning
Lokomotivfører (17. lrm.)
C. H. Honoré, ddt Ar til ddt Str

Afskediget pr. 30.4.1978 efter ansøgning p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (18. lrm.)
H. Mikkelsen, ddt Str

Afskediget pr. 31.7.1978 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (15. lrm.)
M. Jakobsen, ddt Gb (Ro)
Lokomotivfører (17. lrm.)
E. Meng, ddt KØ
Lokomotivfører (18. lrm.)
H. B. L. Hansen, ddt KØ
Lokomotivfører (15. lrm.)
H. T. H. Jensen, ddt Fa

Ansæt på prøve 1.5.1978

Som lokomotivmester (17. lrm.)
Lokomotivassistent K. B. Borre, Gb

Tjenestefrihed uden løn 15.4.78-14.4.79

Lokomotivfører (13. lrm.)
P. Christensen, ddt Hg

Opmærksomhed frabedes

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf E.A.C. Skov, Fa.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. B. L. Jensen, Es.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Elf. H. Hørlyck, Kh.

Dødsfald

Lokomotivfører E. G. Appel, Århus, død den 12.5.1978.

Pens. lokomotivfører Hans Peter Jørgensen, Gedser, død den 27.3.1978.

Pens. lokomotivfører E. P. S. Jensen, Kalundborg, død den 18.4.1978.

Pens. lokomotivfører H.C.E. Hansen, København, død den 17.3.1978.

Pens. lokomotivfører J. C. Astrup, Frederiksberg, død den 25.3.1978.

Pens. lokomotivfører J. P. Jensen, Kalundborg, død den 30.4.1978.

Pens. lokomotivfører Johs. Nielsen, Nyborg, død den 18.5.1978.

Pens. lokomotivfører K. B. H. Lorentzen, Herlev, død den 19.3.1978.

Pens. lokomotivfører B. A. Halberg, København, død den 17.4.1978.

Pens. lokomotivfører S. P. Jensen, Korsør, død den 22.4.1978.

Bemærk

Julinummet af DLT vil indeholde formandens kongresberetning samt oplysninger i øvrigt fra kongressen.

Stof til DLT nr. 8 skal være redaktionen i hænde 15.7.78.

OVERSIGT 1: Skatlatin 1-19: Løn 1. april 1978

Table with columns for Skatlatin-år, Grund-sats, A P tilling, and various sub-categories (VI, V, IV, III, I, 0) for Skattilæg m/v efter sats, S P tilling, Takretuleringsstigning efter sats, and Dyrtids tilling. Rows are numbered 32 down to 12 on the left and 12 down to 32 on the right.