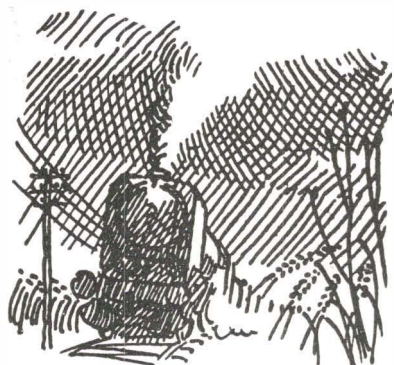




9

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE

10. SEPTEMBER 1969 — 69. ÅRGANG

9

Indhold:

Kommissionsdomstolen	2
DSB information	16
Politisk økonomisk orientering	17
Tillidsmandskursus i radio og tv	18
Glimt udefra	20
Løn og stedtillæg 1. oktober 1969	21
Personalialia	22
Damernes Dag	24

Redaktører:

E. Greve Petersen
(ansvarshavende)

K. B. Knudsen.

Redaktion og ekspedition:
Hellerupvej 44, Hellerup.

Telefon Hell. (01 43) 7269.

Kontortid 9-16.

Lørdag lukket.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Som bekendt fik højesteretsdommer Henrik Tamm til opgave at undersøge de nærmere omstændigheder ved og årsager til lyntogsulykken ved Odense den 10. august 1967. Denne undersøgelse er afsluttet, og hans beretning er overgivet justitsministeren, der har forelagt den i regeringen. Denne har taget beretningen til efterretning, således at der ikke foretages yderligere overfor de implicerede.

Beretningen er et omfangsrigt værk, og på de sidste 54 sider kan man studere kommissionsdomstolens bemærkninger, hvoraf hovedindtrykket er, at ansvaret for lyntogsulykken ikke kan lægges på nogen bestemt person. Kommissionsdomstolsbemærkningerne er bragt uforkortet på de følgende sider i bladet. Det fremgår heraf bl.a., at det var en kombination af mange omstændigheder, der førte til ulykken, både tekniske, vejmæssige og menneskelige, og at blot en enkelt ændring i begivenhedsforløbet ville have afværget ulykken.

Der må udtrykkes tilfredshed med, at lokomotivpersonalet ikke gøres ansvarlig for ulykken. Det ville heller ikke have været retfærdigt under de foreliggende omstændigheder, når reglementsmæssige bestemmelser ikke er entydige i udformningen. Nu undergår signal- og sikkerhedsreglementer en ændring. Der sker en forenkling, ikke blot opstillingsmæssigt, men også ordlyden affattes, så fortolkninger undgås. Dette skal nødvendigvis ikke tages som resultat af kommissionsdomstolens undersøgelser og konklusion, thi arbejdet hermed var allerede i gang, forinden ulykken skete, men kommissionsdomstolens virke må utvivlsomt sætte sit præg på dem, som arbejder med reglementændringerne, og derved for dem understrege nødvendigheden af reglementernes klare udformning.

Kommissionsdomstolens beretning indeholder også forslag om nedsættelse af undersøgelseskommissioner med en dommer som formand og i øvrigt sammensat af teknisk sagkyndige. I tilfælde af forekommende større jernbaneulykker skal disse foretage undersøgelser og klarlægge omstændighederne ved disse ulykker. En sådan »Havarikommission« kan hilses med tilfredshed, dog bør dens arbejdsområde udstrækkes til mere almindeligt forekommende uheld, som ikke har skader på menneskeliv til følge. Ideen er for så vidt af gammel dato, den har været udkastet adskillige gange tidligere uden held. Det tiltalende ved en sådan undersøgelseskommission er, at man derved har mulighed for at sikre sig en uvildig og neutral undersøgelse af ulykker og uheld.

Uddrag af beretning fra Kommissionsdomstolen af 17. maj 1968

3

Ved kongelig ordre udfærdiget ad mandatum af justitsministeren den 17. maj 1968 (bilag A) blev det pålagt underrettede højsteretsdommer Henrik Tamm i henhold til retsplejelovens § 21 at beklæde retten under den undersøgelse, der er påkrævet for at klarlægge de nærmere omstændigheder ved og årsager til jernbaneulykken ved Odense den 10. august 1967. I undersøgelsen skal indgå spørgsmålet, om de gældende sikkerhedsregler var forsvarlige og blev overholdt, og om nogen ansat i Danske Statsbaner har gjort sig skyldig i fejl eller forsømmelser, der kan have haft betydning for ulykken.

Justitsministeriet beskikkede samtidig højsteretsadvokat K. Sonne-Holm til at repræsentere det offentlige for domstolen.

Sekretærforretningerne har været varetaget af fuldmægtig i justitsministeriet, P. Lundbæk Andersen.

Domstolen har den 5. juli 1968 besigtiget ulykkesstedet i Odense og Fjernstyringscentralen på Odense Banegård. Foruden, nogle forberedende møder med advokaterne har der været afholdt 9 offentlige retsmøder den 10., 12. og 17. september, den 29., 30. og 31. oktober samt den 1. og 21. november 1968 og den 7. juli 1969.

Følgende 26 personer er afhørt ved kommissionsdomstolen:

Lokomotivfører C. A. Müller
Lokomotivfører K. G. Eliassen
Lokomotivfører O. Nymark Jensen
Formand for Dansk Lokomotivmandsforening (D.L.F.) E. Greve Petersen
Trafikkontrollør Tage Petersen
Overtrafikkontrollør R. W. Rasmussen
Trafikinspektør F. Degener
Sektionsingeniør C. U. Roosen
Distriktschef S. Haldbø
Overingeniør W. Wessel Hansen
Togfører Ove Emil Petersen
Lokomotivinstruktør B. V. Olsen
Lokomotivinstruktør E. E. Sørensen
Overmaskiningeniør Ejner Hansen
Overtrafikassistent O. K. Andersen
Lokomotivfører E. C. L. Christiansen
Lokomotivfører A. C. Quaade
Lokomotivfører P. Wichmann
Lokomotivfører B. V. Sørensen
Trafikchef A. V. Jensen
Generaldirektør P. E. N. Skov
Lokomotivinstruktør P. E. Poulsen
Lokomotivinstruktør E. N. Olesen
Lokomotivinstruktør O. Rasmussen
Civilingeniør E. Bloch Schrøder
Stationsleder R. Medici

Efter formuleringen af ovennævnte kgl. ordre har jeg fundet det rettest i vidt omfang at lade afhøringerne foregå uden vidneansvar.

Under afhøringerne har landsretssagfører V. Høgsgaard givet møde som beskikket forsvarer for lokomotivførerne C. A. Müller, K. G. Eliassen og O. Nymark Jensen. Landsretssagfører Dyhre Hansen, Odense, har været beskikket som forsvarer for trafikkontrollør Tage Petersen. Landsretssagfører Kjølbye har givet møde som advokat for Generaldirektoratet for Statsbanerne og i forbindelse hermed som forsvarer for en række af de afhørte tjenestemænd. Advokaterne har afgivet skriftlige indlæg, og der har fundet mundtlig procedure sted.

* * *

Kommissionsdomstolens bemærkninger.

A. Ulykken den 10. august 1967.

1°. Ved kommissionsdomstolens undersøgelser er der ikke fremkommet nye faktiske momenter af betydning ud over, hvad der forelå ved Odense byrets pådømmelse af straffesagen den 24. april 1968.

Det må lægges til grund, at der ikke har været fejl ved signal- og sikringsanlæg, og at der ikke har været fejl eller mangler ved lyntogenes konstruktion, herunder deres bremsesystemer.

Det er endvidere en kendsgerning, at vejret, da ulykken skete, på grund af regn var usigtbart.

Endelig må jeg lægge til grund at tog 40, der førtes af lokomotivfører Müller, efter at toget var blevet fremført med nedsat hastighed, i ulykkesøjeblikket blev fremført med forøget hastighed, og at sammenstødet, hvis farten ikke således var blevet øget, ville være blevet afværget ved opbremsning, da lokomotivføreren kunne se tog 38, eller dog var sket så lempeligt, at det ikke havde haft de ulykkelige følger.

Jeg bemærker udtrykkelig, at der ikke er grundlag for at rejse bebrejdelser imod lokomotivfører Müller for manglende udvig eller forsømmelser med hensyn til opbremsning af tog 40, da han fik øje på tog 38. Tværtimod må det antages, at Müller har handlet med snarrådighed for at opbremse sit tog så effektivt som muligt.

2°. De enkelte momenter i det hændelsesforløb, der førte til ulykken – tilfældige og menneskelige – kan opstilles i følgende tidsmæssige rækkefølge:

1) Tog 38 passerer kort efter Odense station på vej til Nyborg, hvor det skulle være kl. 10.06, mellembloksignal AM 1264, der herved skifter til »rødt, fast lys«, d.v.s. »stop«.

2) Tog 38 bryder sammen, idet det når det efter 2 km følgende mellembloksignal AM 1244. Da mellembloksignaler først skifter til rødt, fast lys, når sporisolationen 20–80 m efter signalet besættes af togets forreste hjulpar, og da det ca. 150 m lange tog 38 standser med forreste hjulpar 20,77 m fra den kontakt, som ville have påvirket signalet til at skifte, forbliver signal AM 1244 stående »på to grønne, faste lys«, d.v.s. »kør igennem«.

3) Tog 40 når efter at have passeret Odense station mellembloksignal AM 1264, der som nævnt viser »stop«, og standser.

4) Lokomotivfører Eliassen, tog 40, telefonerer fra den ved mellembloksignal AM 1264 anbragte telefon til fjernstyringscentralen i Odense (FC) og taler med den vaghavende trafikkontrollør Tage Petersen og får af denne »telefonisk forbikørselstilladelse«. Der er uenighed om ordlyden af den meddelte forbikørselstilladelse, men denne har ikke haft den i sikkerhedsreglementet foreskrevne form. Samtidig indkober Tage Petersen »stop og ryk frem« for det pågældende strækingsafsnit.

5) Lokomotivfører Eliassen giver lokomotivfører Müller meddelelse om forbikørselstilladelsen, hvorefter Müller sætter tog 40 i gang med ringe hastighed.

6) Trafikkontrollør Svend Engel, Nyborg, telefonerer til FC og spørger trafikkontrollør Petersen, hvad der er blevet af tog 38.

7) Togfører Ove Emil Petersen, tog 38, telefonerer efter at have talt med lokomotivfører Nymark Jensen fra den ved mellemblok AM 1244 anbragte telefon til FC og meddeler, at toget er brændt sammen, og at der ønskes en hjælpemaskine. Der er da hengået lige ved 10 minutter fra det tidspunkt, da tog 38 gik i stå.

8) Lokomotivførerne Müller og Eliassen, tog 40, iagttager det grønne lys på mellembloksignal AM 1244. Müller sætter farten op, og Eliassen forlader lokomotivet.

9) Lokomotivfører Müller, tog 40, ser det holdende tog 38 og foretager opbremsning.

10) Tog 40 kører ind i tog 38 formentlig i tidsrummet mellem kl. 10.05 og kl. 10.08, og herved skubbes tog 38 frem, således at signal 1244 udløser rødt stoplys. Ved sammenstødet bliver 11 passagerer dræbt, 17 kommer alvorligt til skade og 19 lettere til skade.

3°. Af foranstående vil fremgå at en kombination af mange omstændigheder indgår i det begivenhedsforløb, der førte til ulykken, både tekniske, vejræssige og menneskelige, og at blot en enkelt ændring i begivenhedsforløbet ville have afværget ulykken.

Havde vejret ikke været så ugunstigt, ville lokomotivfører Müller, tog 40, formentlig have kunnet iagttage tog 38 tidligere, og han kunne ved hurtigere opbremsning have undgået påkørslen eller i hvert fald begrænset dennes følger.

Var tog 38 gået i stå blot ca. 20 m længere fremme, ville signal AM 1244 være blevet udløst og have vist rødt stoplys.

Var der fra tog 38 blot et par minutter tidligere givet meddelelse om togets sammenbrud til FC, ville den vagthavende have været klar over, at toget holdt i intervallet mellem AM 1264 og AM 1244, og han ville ikke have givet telefonisk forbikørseltilladelse.

Var telefonopringningen fra Nyborg station til FC sket tidligere, ville det samme have været tilfældet.

Var standsningen sket vest for Odense, hvor fjernstyringsystemet er nyere, ville fjernstyringscentralen have kunnet orientere sig om, at der befandt sig to lyntog i strækningsafsnittet, jfr. nedenfor 5°.

Alt dette understreger, at selv om der i ulykken indgår menneskelige fejl eller fejlskøn, hvilket vil blive undersøgt i det følgende, har en række tilfældige omstændigheder haft indflydelse på ulykken.

For så vidt angår spørgsmålet om menneskelige fejl eller fejlskøn, må der ses dels på tog 38, dels på tog 40 og dels på FC, men yderligere må der tages stilling til, om statsbanernes ledelse ved affattelse af regler eller ved utilstrækkeligt tilsyn med og instruktion af lokomotivførere har udvist forsømmelser.

4°. Med hensyn til selve det gældende signalsystem, som det er beskrevet i signalreglementet, giver dette mig ikke anledning til bemærkninger eller kritik.

I den i afsnit 4.C.2° nævnte skrivelse af 3. april 1968 fra statsbanerne er det oplyst, at grunden til, at et signal først påvirkes, når togets forreste hjulpar passerer sporisolationen 20–80 m efter signalet, er hensynet til lokomotivførerne, som ikke må se signalet skifte til »stop«: lokomotivføreren må nemlig ikke komme i tvivl om, hvorvidt det er hans tog, der har påvirket signalet, eller om dette er sat for ham.

Som ovenfor nævnt, ville signal AM 1244 være skiftet til rødt stoplys, hvis tog 38 var gået i stå blot ca. 20 m længere fremme.

Landsretssagfører Høgsgaard finder ikke statsbanernes forkaring fyldestgørende.

For mit vedkommende mener jeg ikke at kunne kritisere den af statsbanernes teknisk sagkyndige givne forklaring.

5°. Ej heller kan den almindelige indretning af fjernstyringscentralen, således som denne er beskrevet i afsnit 5.A.1°–4°, give mig anledning til bemærkninger. Der henvises dog til afsnit 9.A.11° nedenfor, hvor der er gjort rede for de særlige forhold med hensyn til togtidskriveren.

Det bemærkes, at på ulykkestidspunktet var fjernstyringspanelet, for så vidt angår strækningen Odense–Nyborg, således indrettet, at togartsmarkeringen i et strækningsafsnit (Odense–Marslev) for de enkelte togarters vedkommende kun gengav »forreste tog«, i det foreliggende tilfælde tog 38, og at fjernstyringslederen derfor, da han talte med tog 40, ikke gennem togartsmarkeringen kunne udlede, at der befandt sig yderligere et lyntog på pågældende strækning, se den i afsnit 5.A.4° refererede redegørelse fra statsbanerne.

Som det fremgår af den i afsnit 5.A.1° refererede artikel i »Vingehjulet«, indgår der i systemet for den senere automatiserede strækning Odense–Middelfart en markering af tog med adresse-numre, der følger dem på panelet. Dette forbedrede system sætter fjernstyringslederen i stand til at følge hvert enkelt tog. Stationsleder Medici, se afsnit 5.A.5°, har forklaret, at tableaet vedrørende Odense–Nyborg nu bliver udbygget, således at man kan se to tog af samme art efter hinanden på samme strækningsafsnit.

6°. For så vidt angår tog 38 bemærkes, at sikkerhedsreglementet (SR) bilag 2.

§ 51.3 om dækning af et tog, der ekstraordinært er standset på fri bane, foreskriver, at når undersøgelsen viser, at toget ikke vil kunne fortsætte kørslen inden for et tidsrum af 10 minutter, skal togføreren underrette FC eller en station med stedlig stationsbestyrer, der herefter påtager sig ansvaret for togets dækning.

Da togfører Ove Emil Petersen må antages at have telefoneret til FC inden 10 minutter efter standsningen og givet meddelelse om standsningen, er SR § 51 således overholdt.

For kommissionsdomstolen har togfører Petersen forklaret, at han ville afvente endelig besked fra lokomotivføreren, inden han telefonerede, og lokomotivfører Nymark Jensen har forklaret, at kun ved at lade toget brænde kunne det have været muligt at telefonere tidligere, jfr. om disse forklaringer afsnit 1.C.

Jeg kan herefter fastslå, at der ikke er grundlag for kritik af togfører og lokomotivfører på tog 38.

Det bemærkes, at spørgsmålet om ændring af »10 minuttersreglen« har været drøftet i Reglementsudvalget af 1967, men at der ikke har været ønske om ændring, se afsnit 4.E.2°.

7°. Vedrørende lokomotivfører Eliassen, tog 40, bemærkes følgende:

Ifølge SR bilag I II B. punkt 4 skal en lokomotivfører, såfremt et tog får ekstraordinært »stop« ved et mellembloksignal, straks efter standsningen foretage opkald gennem den ved signalet anbragte telefon og afgive følgende melding:

»Lokomotivfører (navn) her. Tog ... holder for stop ved mellembloksignal nr. ... på vej fra ... (station) til ... (station). Forholdsordre ubedes.«

Såfremt der gives lokomotivføreren telefonisk forbikørseltilladelse, skal han »gentage tilladelsens ordlyd og sikre sig navn og stilling på den, der har afgivet meldingen.«

Lokomotivfører Eliassen har, se afsnit 1.A.6° og C., erkendt ikke at have afgivet meldingen til trafikkontrollør Tage Petersen, FC, om tog 40's standsning foran mellembloksignal AM 1264 i den foreskrevne form, idet han sagde: »Goddag, det er lokomotivfører Eliassen, tog 40, vi holder for stop ved signal 1264«. Han lagde ikke helt vægt på, at den nøjagtige ordlyd blev benyttet. Efter at have modtaget den telefoniske forbikørseltilladelse, der heller ikke blev afgivet i den herfor foreskrevne form, videregav han

denne til lokomotivfører Müller i følgende form: »Du må passere med forsigtighed. Det var Petersen«. Selv om han havde fået den korrekte ordlyd fra FC, ville det ikke have ændret hans opfattelse af den modtagne ordre.

Lokomotivfører Müller har forklaret, at Eliassen sagde: »Nu kan du godt køre makker, men forsigtig, Petersen«. Hvis han havde fået en besked i retning af, at man ikke vidste, hvor tog 38 var, eller at han skulle køre med forsigtighed til næste signal, ville han have kørt ganske langsomt til dette signal.

Det står således fast, at Eliassen har overtrådt SR ved ikke at anvende den foreskrevne form under sin melding til FC og sin videregivelse af tilladelsen til Müller. Der vil i det senere afsnit 9.D.1° blive taget stilling til det almindelige spørgsmål om betydningen af, at den foreskrevne form for meldinger anvendes, og jeg vil derfor på dette sted alene behandle spørgsmålet om, hvorvidt Eliassens overtrædelse kan antages at have haft betydning for ulykken. Dette kan i hvert fald ikke antages, for så vidt angår hans melding til FC, spørgsmålet kan kun rejses med hensyn til den skete videregivelse af FC's i mangelfuld form afgivne tilladelse til Müller.

Landsretssagfører Kjølbjerg har i sit indlæg fremsat den opfattelse, at det kan have haft betydning for Müller, at Eliassen ikke brugte den foreskrevne melding, og henvist til Müllers foran gengivne forklaring.

Jeg mener imidlertid at måtte lægge til grund, at Müller – ligesom Eliassen – var fuldt ud klar over, at der blev givet den i SR omhandlede telefoniske forbikørselstilladelse. Vel har han haft en forståelse af denne tilladelse, som jeg må anse for urigtig, jfr. afsnit 8°, men jeg kan ikke antage, at det ville have ændret hans opfattelse, om den rette ordlyd var blevet anvendt.

Idet der herefter for lokomotivfører Eliassens vedkommende alene foreligger en formel, efter det oplyste ikke sjældent forekommende overtrædelse af sikkerhedsreglementet, og idet der ikke i øvrigt er grundlag for at rette nogen kritik imod Eliassen, skal jeg indstille, at der ikke foretages videre i sagen for hans vedkommende.

8°. Med hensyn til lokomotivfører Müller er det – som allerede nævnt under

1° – min opfattelse, at der intet er at bebrejde ham vedrørende manglende udvig eller forsømmelse med hensyn til opbremsningen, efter at han fik øje på tog 38.

Min undersøgelse må herefter koncentrere sig om, hvorvidt Müller efter SR var berettiget til, og om det var forsvarligt, at han, da han efter at have passeret signal AM 1264 med forsigtighed så signal AM 1244 vise »to grønne, faste lys«, fremførte tog 40 med øget hastighed, efter hans egen forklaring, se afsnit 1.A.6°, 70–80 km/t.

SR bilag I B II punkt 2, 3 og 4 er gengivet foran i afsnit 4.A. Det fremgår heraf, at når et udkørselssignal eller et mellembloksignal hverken kan vise »kør« eller »kør igennem«, anvendes signal »stop og ryk frem« eller skriftlige eller telefoniske ud- og forbikørselstilladelser. Ved et mellembloksignal gives der »såfremt det må antages, at standsningen skyldes signaluorden«, af FC telefonisk forbikørselstilladelse af følgende ordlyd:

»Tog . . . må passere mellembloksignal nr. . . . i stopstilling. Toget skal fremføres med forsigtighed indtil næste hovedsignal og således, at det kan standse foran enhver hindring.«

Samtidig indkobles signal »stop og ryk frem« for pågældende spor og banestykke.

Om signal »stop og ryk frem« – ét rødt blinklys – gælder ifølge signalreglement (SIR) 31–III, at signalet »tilkendegiver, at toget efter standsning foran signalet må køre forsigtigt videre til næste hovedsignal, idet lokomotivføreren skal være forberedt på at standse foran enhver hindring«.

Som der vil blive redegjort for i afsnit 12°, er denne ordlyd ikke blevet anvendt, men jeg må – som ovenfor nævnt – lægge til grund, at lokomotivfører Müller har været fuldt ud klar over, at der af FC blev meddelt ham den i SR omhandlede telefoniske forbikørselstilladelse.

Fra lokomotivførerside har det, se afsnit 4.D.1°, været hævdet, at påbuddet om »forsigtighed indtil næste hovedsignal«, som også gælder, når et signal viser rødt blinklys (stop og ryk frem), ikke betyder forsigtig kørsel, »indtil næste hovedsignal nås«, men indtil næste hovedsignal kan ses visende »to grønne, faste lys«. Denne opfattelse bestrides af en række tjenestemænd inden for statsbanerne, og en væsentlig del af kommissionsdomstolens arbejde har bestået i af-

høringer og tilvejebringelse af materiale vedrørende dette spørgsmål.

Foreløbig skal jeg tage stilling til, om den fra lokomotivførerside hævdede forståelse af SR må anses for at være i overensstemmelse med dets ordlyd og mening og senere til, om der måtte være en rimelig forklaring på, at en sådan forståelse kan have vundet udbredelse blandt lokomotivførerne.

Af de i afsnit 4.D.4° gengivne forklaringer fremgår, at lokomotivfører Müller har forklaret som sin opfattelse af forbikørselstilladelse, at man kørte langsomt frem, indtil næste signal kunne ses. Dersom det næste signal viste ét grønt lys, kørtes fortsat langsomt frem, medens to grønne lys betød gennemkørsel, således at der kunne køres frem med almindelig fart.

Lokomotivfører Eliassen har forklaret, at »stop og ryk frem« efter hans opfattelse betyder, at man kan køre langsomt frem, indtil man kan se næste signal. Iagttaget man efter at være kørt frem for »stop og ryk frem« ét grønt lys på næste signal, fortsætter man ikke med fuld fart. Ser man to grønne lys, sættes farten op. Det vil ikke gøre nogen forskel, om der er »stop og ryk frem«, eller om der gives telefonisk forbikørselstilladelse.

Lokomotivfører Nymark Jensen har forklaret, at der er forskel på, om der vises »stop og ryk frem«, eller om der gives telefonisk forbikørselstilladelse.

Lokomotivførerne E. C. L. Christiansen, A. C. Quaaed og B. V. Sørensen har forklaret i samme retning som Müller og Eliassen.

Formanden for Dansk Lokomotivmands Forening (D.L.F.) E. Greve Petersen har forklaret, at ordene i SR »til næste signal« efter hans opfattelse skal forstås som enslydende med »indtil næste signal kan ses«, og når man har fået telefonisk forbikørselstilladelse og ser grønt lys i næste signal – uanset enkelt eller dobbelt – kan der sættes fart på. Ved »stop og ryk frem« og ved telefonisk forbikørselstilladelse gælder samme regel for kørsel i næste interval, men der er den forskel i situationen, at man, når der gives telefonisk forbikørselstilladelse, har talt med FC. Den anførte forståelse følges i praksis af alle lokomotivførere og har altid været praktiseret.

Kommissionsdomstolen har ikke fundet det påkrævet i større omfang end sket at indkalde lokomotivførere som

vidner for at høre deres forklaring om forståelsen af den omtvistede bestemmelse i SR. Idet de afgivne forklaringer ikke kan forkastes, *må jeg herefter lægge til grund, at den fra lokomotivførerside hævdede forståelse af SR på ulykkestidspunktet må antages at have haft i hvert fald en vis udbredelse blandt lokomotivførere*, både ved »stop og ryk frem« og ved telefonisk forbikørselstilladelse.

Spørgsmålet bliver herefter, *om denne forståelse efter SR's tilblivelse, ordlyd og mening har været berettiget*.

I afsnit 4.B er der på grundlag af den af statsbanerne udarbejdede redegørelse udførligt gjort rede for tilblivelseshistorien med hensyn til de omhandlede bestemmelser i SR og SIR. Det fremgår heraf, at udgangspunktet er en i 1949 udsendt instruks for kørsel i Københavns nærtrafik, og at der derefter i en år-række forhandlede om tilblivelsen af signalet »stop og ryk frem«, der blev indført i 1953. Derefter har der været udarbejdet instrukser for kørsel på visse fjernstyrede strækninger.

Efter min opfattelse giver læsningen ikke holdepunkter for at forstå dette materiale på anden måde, end at toget skal fremføres forsigtigt, indtil næste hovedsignal *nås*.

En sproglig fortolkning af de omhandlede ord må føre til samme resultat. Ved en naturlig læsning af ordene synes det ikke muligt at læse reglementerne anderledes, end at »indtil næste hovedsignal« må betyde »indtil næste hovedsignal *nås*«; ved en anden forståelse ville også slutningsordene »således at det kan standse foran enhver hindring« blive meningsløse, idet det, hvis farten bliver øget, efter at næste hovedsignal var set, vidende grønt lys, ikke ville være muligt at standse foran hindringer i den sidste del af intervallet. Denne forståelse har da også fundet udtryk i de i afsnit 4.D.2° nævnte besvarelser i Dansk Lokomotiv Tidende 1965, hvor der er redegjort for, at lokomotivføreren ved »stop og ryk frem« må være »forberedt på at møde en hindring (f. eks. et andet tog i samme blokafsnit)«.

Endelig kan den fra lokomotivførerside hævdede forståelse ikke anses for stemmende med formålet med signalet »stop og ryk frem« og med den telefoniske forbikørselstilladelse. Formålet hermed er at fremme toggangen under særlige forhold, men netop når sådanne er til stede, er forsigtighed påkrævet. Et sig-

nal dækker det følgende blokafsnit indtil næste signal, og der kan ikke fra den omstændighed, at næste signal viser grønt, drages nogen slutning om, at der ikke skulle være hindringer på den sidste del af det blokafsnit, hvori toget befinder sig.

Signalsystemet er indrettet således, at uregelmæssigheder i dette medfører, at et signal viser rødt, og det vil fra lokomotivførers side være nærliggende at slutte, at benyttelse af »stop og ryk frem« og telefonisk forbikørselstilladelse indebærer, at der foreligger signaluorden. Jeg henviser herved til den i afsnit 4.C. refererede redegørelse fra statsbanerne, hvorefter det både ved »stop og ryk frem« og ved telefonisk forbikørselstilladelse i det i SR bilag I II B 4. nævnte tilfælde til grund for tilladelse til kørsel i de omhandlede blokafsnit ligger »en antagelse af, at årsagen til, at signalet ikke kan vise »kør« eller »kør igennem« er signaluorden.« Men den mulighed er til stede, at der foreligger en hindring af en eller anden art, f. eks. en traktor eller et automobil, der er kommet ud på sporene, se trafikchef A. V. Jensens forklaring i afsnit 4.D.4° e eller skinnebrud, en jernstang over sporet m. v., se overtrafikkontrollør Rasmussens forklaring i samme afsnit. Og der kan – som i nærværende sag – være tale om et af FC ikke erkendt tog.

Muligheden af tilstedeværelsen af andre tog i blokafsnittet ved »stop og ryk frem« er omtalt andetsteds i SR, se § 5 nr. 4.

»På baner med linieblokanlæg må der i samme blokafsnit kun være ét tog, (kørsel med blokafstand), medmindre der under uregelmæssigheder ved linieblokanlægget benyttes signal »stop og ryk frem« fra hovedsignalet foran pågældende blokafsnit«.

Endvidere udtales det i SR bilag I II B.7:

»Så længe signal »stop og ryk frem« er indkoblet, må der fra afgangsstationen ikke afsendes tog med kortere mellemrum end 3 minutter.

Tog, der har fået signal »stop og ryk frem« fra et udkørselssignal eller mellembloksignal, skal holde sig mindst 200 m bag et eventuelt forankørende tog . . .«

Ved signal »stop og ryk frem« må den fra lokomotivførerside hævdede forståelse herefter anses for at være klart urigtig.

Landsretssagfører Høgsgaard har i sit

i afsnit 8. B. refererede indlæg gjort gældende, at bestemmelsen i SR bilag I, II B punkt 4 danner en enhed, og at lokomotivføreren må gå ud fra, at FC, der giver en *telefonisk forbikørselstilladelse*, har underbygget sin antagelse af, at der foreligger signaluorden, ved brug af de i FC tilstedeværende hjælpemidler. Ud fra denne forudsætning, at der er tale om signaluorden, som forekommer hyppigt, er der opstået kutymen, der letter afviklingen af toggangen, herunder at den telefoniske forbikørselstilladelse i praksis er blevet forstået således, at påbuddet om, at toget skal fremføres med forsigtighed, kun gælder, indtil næste hovedsignal ses visende grønt, idet dette af lokomotivførerne kun kan tydes som en bekræftelse af, at FC's forudsætning om signaluorden var rigtig.

Jeg kan ikke være enig i denne betragtning.

For det første er det min opfattelse, at således som den telefoniske forbikørselstilladelse er formuleret i reglementet, stiller dens sidste led et ubetinget krav til lokomotivføreren om fremførelse af toget med forsigtighed indtil næste hovedsignal, forstået: indtil næste hovedsignal *nås*. Disse ord er så kategoriske, at de ikke tillader nogen ræsonneren fra lokomotivførers side med hensyn til, om grundlaget for FC's antagelse af signaluorden er så sikker, at han kan regne hermed som en given ting, og af denne grund sætte farten op, når næste hovedsignal ses.

For det andet benyttes første led af tilladelsen, der er rettet til den FC, der giver tilladelsen, den ordlyd: »såfremt det må *antages*, at standsningen skyldes signaluorden«. Efter min mening ligger der heri klart, at der trods al omhu fra FC's side ved anvendelse af det for denne foreliggende apparatur dog kun er tale om en antagelse, således at der *kan* være andet i vejen. Lokomotivføreren må indrette sin kørsel på denne mulighed, selv om den forekommer ham fjerntliggende.

I det foreliggende tilfælde, hvor lokomotivfører Müller har modtaget meldingen i en ukorrekt form, men dog således at det blev nævnt, at der skulle køres forsigtigt, ses han ikke at have haft grundlag for at slutte, at der kunne bortses fra muligheden af andre hindringer end signaluorden.

Ud fra foranstående må jeg fastslå, at den fra lokomotivførerside hævdede og af lokomotivfører Müller på ulykkes-

tidspunktet fulgte forståelse af SR's bestemmelser om telefonisk forbikørselstilladelse har været urigtig.

Til det anførte kommer, at en lokomotivfører – som forklaret af flere vidner, se afsnit 4.D.4° – bør køre forsigtigt under hensyn til vejrforholdene. Når henses såvel til, at tog 40 blev fremført med telefonisk forbikørselstilladelse, som til det usigtbare vejr, findes lokomotivfører Müller at have begået en fejl ved at forøge togets hastighed, da han iagt tog signal AM 1244 visende grønt lys.

9°. Et fra det i det foregående afsnit om berettigelsen af lokomotivfører Müllers forståelse af SR og hans forøgelse af togets hastighed forskelligt spørgsmål er, om han – som andre lokomotivførere – med føje har kunnet have en sådan tillid til FC og grundlaget for den af denne meddelte forbikørselstilladelse, at dette kan undskylde hans urigtige forståelse af SR og hans kørsel.

Herom er afgivet de i afsnit 1.A.6° og C samt 4.D.4° refererede forklaringer, hvoraf fremhæves følgende:

Lokomotivfører Müller har under straffesagen forklaret, at hvis han havde fået en besked noget i retning af, at man ikke vidste, hvor tog 38 var, eller at han skulle køre med forsigtighed til næste signal, ville han have kørt ganske langsomt til dette signal. Nu fik han ordre om, at han måtte køre forsigtigt forbi det signal, han holdt foran. Han har aldrig fået ordre om at køre forbi et signal, når der holdt et tog i det følgende interval. Hvis der ikke havde været tale om en fjernstyret stærkning, ville han aldrig have kørt forbi et rødt signal. Det sker jævnligt – ofte et par gange om ugen – at der er signaluorden, og det regnede han også med var tilfældet her.

Lokomotivfører Eliassen har forklaret, at han havde fuld tillid til, at Tage Petersen som togleder på FC havde overblik over strækningen. Han kunne ikke tænke sig, at der var tog på denne. Han gik ud fra, at der forelå signaluorden, og han har flere gange – måske en gang om måneden – været ude for, at et signal på grund af signaluorden viste rødt.

Lokomotivfører Nymark Jensen har forklaret, at han jævnligt har været ude for at indhente forbikørselstilladelse, somme tider flere gange samme dag. Særlig i tordenvejr kan der være vanskeligheder.

Formand Greve Petersen har forklaret, at en forbikørselstilladelse fra FC er

ensbetydende med, at der ikke kan være tog i næste interval, men at der må foreligge tekniske fejl. Han har – som nævnt i forrige afsnit – udtalt, at der er den forskel i situationen henholdsvis ved »stop og ryk frem« og ved telefonisk forbikørselstilladelse, at man i sidstnævnte tilfælde har talt med FC.

Lokomotivinstruktør B. V. Olsen har forklaret, at man ved telefonisk forbikørselstilladelse forudsætter, at der ikke er tog på strækningen, idet tilladelsen kun må gives, såfremt det må antages, at standsningen skyldes signaluorden. Denne fortolkning gælder også ved »stop og ryk frem«. Man skal kunne standse foran enhver hindring, det kan være mindre skinnebrud, men det er så meget sagt, at man skulle forvente tog.

Lokomotivinstruktør E. E. Sørensen har forklaret, at man ved forbikørselstilladelse skal regne med som en mulighed, at der kan være tog foran i samme interval.

Lokomotivfører P. Wichmann har forklaret, at der, hvis signalet »stop og ryk frem« gives, normalt foreligger signaluorden.

Lokomotivfører B. V. Sørensen har forklaret, at man ved telefonisk forbikørselstilladelse ikke venter tog i næste interval, men oftest får at vide, at der foreligger signaluorden.

Lokomotivinstruktør P. E. Poulsen har forklaret, at han mener, at der ved »stop og ryk frem« kan være flere tog i samme interval, men ikke ved telefonisk forbikørselstilladelse.

Lokomotivinstruktør E. N. Olesen har forklaret, at der kun ved »stop og ryk frem«, ikke ved telefonisk forbikørselstilladelse kan forventes tog i næste interval.

Lokomotivinstruktør O. Rasmussen har forklaret, at han ikke umiddelbart vil tro, at man ved telefonisk forbikørselstilladelse skal forvente tog i næste interval, dersom det ikke er sagt. Ved »stop og ryk frem« må man forvente tog i næste interval. Der kan være andre hindringer, såsom skinnebrud.

Af foranstående forklaringer fra lokomotivførere og lokomotivinstruktører – der er behæftet med visse nuancer – vil fremgå, at det i hvert fald ved telefonisk forbikørselstilladelse i reglen ikke forventes, at der er tog i det følgende interval. Der kan være andre hindringer, f. eks. skinnebrud, men sædvanligvis vil der være tale om signaluorden.

Med hensyn til hyppigheden af signaluorden er der i den i afsnit 4.C.3° nævnte erklæring fra statsbanerne givet oplysninger om anmeldte fejl. I de i samme refererede oplysninger udtales, at anvendelse af »stop og ryk frem« ikke i alle tilfælde er foranlediget af fejl i de sikringstekniske installationer: af de på automatiske linieblokanlæg på strækningen Nyborg–Fredericia i tiden 11. august 1966–10. august 1967 anvendte 424 »stop og ryk frem« og 78 telefoniske forbikørselstilladelser skyldes henholdsvis 249 og 67, at betingelserne for normal signalgivning ikke er til stede på grund af uregelmæssigheder foranlediget af vejrforhold (lynneslag, snevejr m. v.) vedligeholdelsesarbejder samt fejl i selve anlæggene. I denne forbindelse bemærkes, at jeg ikke har grundlag for at kunne kritisere statsbanernes udtalelse, hvorefter man finder, at fejlenes antal ligger »på et passende lavt niveau«.

Trafikkontrollør Tage Petersen har, jfr. afsnit 1.C., forklaret, at der ofte findes falske besættelser på linien, f. eks. i skinnestropperne. Han gik på ulykkesdagen ud fra, at der var tale om falsk besættelse.

Særlig ved telefonisk forbikørselstilladelse er uregelmæssigheder i signalanlægget m. v. således den hyppigste årsag, men der kan også være andre grunde.

FC i Odense er beskrevet i afsnit 5, hvor de i »Vingehjulet« – som udsendes til de i statsbanerne ansatte tjenestemænd – indeholdte artikler af overingeniør Wessel Hansen er refereret. Læsningen af disse artikler giver indtryk af et fint udarbejdet, med nøjagtighed virkende apparatur, som giver fjernstyringslederen sikre oplysninger om toggangen, og må være egnet til hos lokomotivføreren at skabe tillid til systemet.

De af landsretssagfører Høgsgaard fremførte betragtninger, se forrige afsnit, har ikke kunnet berettiggeløse lokomotivførernes forståelse af SR, men giver en forklaring på, at denne har kunnet opstå, dog ikke ved »stop og ryk frem«, men kun ved telefonisk forbikørselstilladelse.

På grundlag af det her anførte er det min opfattelse, at den mulighed, at FC i den foreliggende situation skulle give tog 40 telefonisk forbikørselstilladelse, uanset at der befandt sig forankørende tog i intervallet mellem AM 1264 og AM 1244, for lokomotivfører C. A. Müller måtte være fjernliggende. Han bur-

de i det usigtbare vejr have kørt forsigtigt helt frem til AM 1244, idet der kunne foreligge hindringer, men det kan ikke anses for urimeligt, at han – ligesom trafikkontrollør Tage Petersen – har regnet med, at der forelå signaluorden. Denne omstændighed undskylder i nogen grad, at han i strid med reglementet øgede togets hastighed, da han iagttog AM 1244 visende grønt lys.

10°. Når der da nu skal tages stilling til lokomotivfører Müllers forhold i forbindelse med ulykken, vil det være naturligt at fremsætte nogle almindelige betragtninger.

Styringen af statsbanernes toggang hviler på et grundlag af mange års erfaringer udviklet system, der indeholder såvel tekniske som menneskelige faktorer. Ved signalanlæg og fjernstyringsanlæg er i videst muligt omfang teknikken taget i brug for at skabe den størst mulige sikkerhed. Al teknik kan imidlertid svigte – som det her skete ved tog 38's sammenbrud – og det vil i så fald for at sikre toggangens fremme være nødvendigt at tage menneskers arbejde i brug. For tjenestemænds optræden i en given situation kan udarbejdes regler, men handlingerne må i den konkrete situation i et vist omfang bero på dertil kvalificerede og instruerede tjenestemænds skøn. Hvor det drejer sig om jernbanedrift o. l., der involverer menneskers sikkerhed, må der stilles store krav til disse tjenestemænds handlemåde og overholdelse af de gældende sikkerhedsbestemmelser, men det må erindres, at fejlene begås af den, der i marken skal træffe en ofte hastende beslutning, medens ansvaret bedømmes senere bag et skrivebord eller i en retssag. Disse betragtninger kan forekomme banale, men bør ikke overses, når der skal tages stilling til ansvarsspørgsmålet i denne sag.

Det bemærkes *ex tunc*, at der ikke under kommissionsdomstolens undersøgelse er fremkommet nye oplysninger, der kan begrunde en genoptagelse af straffesagen, jfr. retsplejelovens § 976, stk. 1. Odense byrets frifindelse af lokomotivfører Müller for strafansvar står således ved magt.

Müller er – som nævnt i afsnit 1.A.5° – afskediget af statsbanernes tjeneste pr. 1. oktober 1968, og det er således ikke muligt nu at indlede tjenstlig undersøgelse imod ham. Men selv om dette havde været tilfældet, ville jeg have indstil-

let, at der ikke foretages videre i sagen for Müllers vedkommende. Den af Müller antagne urigtige forståelse af SR må antages at have haft i hvert fald en vis udbredelse blandt lokomotivførere, og det undskylder ham i nogen grad, at den mulighed, at FC skulle give telefonisk forbikørselstilladelse, uanset at der befandt sig tog i det følgende interval, for ham måtte være fjernliggende. Når hertil kommer Müllers lange tjeneste i statsbanerne, der ikke tidligere har givet anledning til påtale, og den ham ved ulykken og den påfølgende straffesag overgåede lidelse, bør sagen for hans vedkommende nu være afsluttet.

11°. Sagens næste spørgsmål bliver, om der er begået fejl af den vagthavende i FC, trafikkontrollør Tage Petersen, og jeg vil i dette afsnit beskæftige mig med, om det kan hebrejdes ham, at han gav tog 40 telefonisk forbikørselstilladelse.

Bestemmelsen i SR bilag 1 II B. punkt 4 er gengivet foran i afsnit 8°. Der vil i det senere afsnit 9.B.1° blive taget stilling til, hvorvidt den under overvejelse værende ændring i formuleringen af SR betyder en realitetsændring eller blot må anses for at være en bredere formulering; et væsentligt spørgsmål i denne forbindelse er, i hvilket omfang den i FC anbragte togtidsskriver er indgået i sikkerhedssystemet, således at fjernstyringslederen har haft pligt til at benytte denne.

I afsnit 5 er givet en fremstilling af FC's indretning og virkemåde. Det fremgår heraf, at den vagthavende – for så vidt angår strækningen Odense–Nyborg – til rådighed havde et panel, visende strækningen og signalerne. På panelet kunne trafikkontrollør Tage Petersen se, at mellemblokafsnittet AM 1264–AM 1244 ikke var frit, men han kunne ikke se, at dette skyldtes, at tog 38 holdt på strækningen. Af statsbanernes i afsnit 5.A.4° refererede udtalelse fremgår, at Tage Petersen ikke gennem togartsmarkeringen kunne udlede, at der befandt sig yderligere et lyntog på pågældende strækning.

Det fremgår af den i afsnit 4.C.3° refererede redegørelse, at der i perioden fra den 11. august 1966 til den 10. august 1967 på strækningen Nyborg H–Fredericia har været anmeldt 184 uregelmæssigheder på automatiske linieblokanlæg, højst ujævnt fordelt over hele året.

Togtidsskriveren var på ulykkestids-

punktet delvis dækket af en ca. 12,4 mm bred lineal, jfr. stationsleder Medicis forklaring i afsnit 5.B.4°. Denne lineal, der ved brugen var blevet uigennemsigtig, er efter ulykken blevet fjernet og erstattet af en gennemsigtig lineal; den eksisterer ikke mere.

Såvel i »Sikringsanlæggene og deres betjening« som i »Beskrivelse af og betjeningsforskrift for fjernstyringsanlægget på Odense station« er togtidsskriveren nævnt, og dette gælder også overingeniør Wessel Hansens beskrivelser af FC i »Vingehjulet«.

I »Sikringsanlæggene« findes side 104–105 som nr. 8 i afsnit XIII »Fjernstyringsanlæg« en udførlig beskrivelse af togtidsskriveren begyndende med ordene »For at lette FC-personalet i arbejdet med at føre togtjournal findes der ved større fjernstyringsanlæg en togtidsskriver, jfr. fig. 82, der automatisk registrerer toggangen«, og videre hedder det: »Så længe der er tog i et blokinterval, påvirkes tilsvarende hammeren hvert 30. sekund til anslag mod papiret, og herved fremkommer der streger med ½ mm afstand, som gengiver togets kørsel over strækningen«. I »Beskrivelse . . . og betjeningsforskrift« siges blot, at »der findes togtidsskriver fælles for hele strækningen Nyborg H–Fredericia«.

Artiklen i »Vingehjulet« fra 1958 indeholder i afsnittet »Automatisk registrering af togtider« følgende udtalelse: »I forbindelse med fjernstyringsanlæggene etableres der automatisk registrering af toggangen ved hjælp af en togtidsskriver. Lederen aflastes herved for føring af togtjournal o. lign. . . . De mærker, der ved hammerens anslag sættes på papiret, giver for hvert tog en afbrudt linie, der viser togets forløb«.

I overensstemmelse hermed er det i SR bilag 2 § 26 punkt 7 om førelse af togtjournal udtalt, at »På visse fjernstyringscentraler registreres toggangen over den fjernstyrede strækning automatisk gennem en togtidsskriver«.

Togtidsskriveren på FC i Odense har været behæftet med uregelmæssigheder, jfr. statsbanernes i afsnit 5.B.3° refererede opgørelse, hvoraf fremgår, at der i perioden fra den 1. januar til den 10. august 1967 efter fejljournalen er anmeldt i alt 30 uregelmæssigheder.

Statsbanerne har i den i samme afsnit refererede erklæring udtalt, at togtidsskriveren ikke er et præcisionsinstrument, der nøjagtigt angiver tidspunkterne for

togbevægelserne på den fjernstyrede strækning, og redegjort for de i betragtning kommende usikkerhedsfaktorer. Med alle forbehold antages det, at på det tidspunkt, da trafikkontrollør Tage Petersen førte samtalen med tog 40 (ca. kl. 10.02), måtte 5–6 anslag af tog 38's besættelse af blokinterval 1264 være synlige. Efter ulykken er togtidsskriveren forbedret, idet papirhastigheden er øget til det dobbelte, hammeren påvirkes til anslag mod papiret hvert 15. sekund (hidtil hvert 30. sekund), og linealen er flyttet, således at anslagene sker ved den kant, hvor papiret forlader linealen.

Angående Tage Petersens skøn ved meddelelsen af telefonisk forbikørsstilladelse og hans mulige pligt til at benytte togtidsskriveren ved udøvelse af sit skøn er der afgivet de i afsnit 5.A.5° og B 4° refererede forklaringer, hvoraf fremhæves følgende:

Trafikkontrollør Tage Petersen – der har været i Odense siden 1949 og deltaget i opbygningen af systemet – har forklaret, at da opringningen kom fra tog 40, var han beskæftiget med et godstog på vej mod Middelfart og måtte herunder forlade sin normale pult. Efter opringningen tænkte han sig om et øjeblik, og da han på panelet så, at strækningen fra AM 1244 til Nyborg var fri, og han regnede med, at tog 38 var i Nyborg, regnede han med, at det skyldtes en sikringsteknisk fejl, at strækningen mellem AM 1264 og AM 1244 ikke var fri. Der findes ofte falske besættelser på linien, f. eks. i skinnestroppe, og han gik ud fra, at der var tale herom. Endvidere plejede Nyborg station altid at ringe, når der ikke rettidigt afgaves melding ved togets passage af Langeskov station, men Nyborg havde ikke telefoneret, da tog 40 ringede. Derefter kom opkald fra Nyborg og fra tog 38; efter sidstnævnte opringning blev han lidt overrasket, men ikke panikslagen, idet han ikke bedømte situationen som en faresituation; i værste fald kunne togene »puffe lidt til hinanden«.

Han så ikke på togtidsskriveren. Han måtte den gang løse fjedre og fjerne linealen for at kunne se ordentligt, hvad togtidsskriveren viste. Det er ikke påbudt i reglementet, at han skulle se på togtidsskriveren, der efter hans opfattelse ikke indgår i sikkerhedssystemet. Hvis han havde set efter, kunne man have set, at det pågældende interval var besat, men togtidsskriveren kan ikke med sikkerhed

sige, at der holder tog i et interval. Togtidsskriverens funktion er at befri for et arbejde, der tidligere måtte laves manuelt ved førelse af togjournal. Linealen dækkede et interval på ca. 15 minutter. Ved eftersyn af togtidsskriveren kunne man ikke med sikkerhed se, at tog 38 ikke var i Nyborg, idet man tidligere har været ude for, at hammerslaget i togtidsskriveren ikke har fungeret, uagtet det burde have gjort det.

Overtrafikkontrollør R. W. Rasmussen har forklaret, at togtidsskriveren aflaster FC. Man kan af den blandt andet se, at et tog har tabt tid, men den ansvarshavende har ikke påbud om at skulle følge togenes bevægelser på togtidsskriveren. Der er gennem tableauer, togtidsskriver og telefoner til Nyborg og Fredericia mulighed for at kontrollere toggangen, men der er ikke påbud om at benytte disse muligheder i alle tilfælde, hvor et interval viser besat. Hvad der skal være afgørende for FC's skøn over årsagen til besættelsen, er ikke beskrevet i reglementet, men det er i vidt omfang overladt til den pågældende selv og til sund fornuft, når der skal skønnes om, hvorvidt ordene i SR »såfremt det må antages, at standsningen skyldes signaluorden«, er overholdt. Den ansvarshavende må skønne efter situationen, og han lægger vægt på, at FC passes af folk med høj uddannelse.

Trafikinspektør F. Degener har forklaret, at togtidsskriveren hovedsageligt er et bogføringsinstrument, der med en vis begrænsning kan bruges i sikkerhedstjenesten, men der er intet påbud herom. Der har været en del fejl på togtidsskriveren i Odense og Vojens.

Distriktschef S. Haldbo har forklaret, at togtidsskriveren væsentlig har været benyttet til kritik af FC's dispositioner vedrørende toggangen. Der har ikke været instruks om dens benyttelse i sikkerhedsmæssig henseende, men den kan i visse tilfælde støtte det skøn, der skal udøves af FC's personale og således indgå som hjælpemiddel. Den er ikke noget præcisionsinstrument.

Overingeniør W. Wessel Hansen har forklaret, at togtidsskriveren efter hans opfattelse hele tiden er indgået i sikkerhedssystemet, men hidtil ikke har været handy i en situation som den, der opstod.

Trafikchef A. V. Jensen har forklaret, at togtidsskriveren efter hans mening hele tiden har været et hjælpemiddel, jfr. »Sikringsanlæggene og deres betjening«.

Med hensyn til antagelsen af, om der foreligger signaluorden, må FC prøve at finde ud af, om der er noget på linien. Han må se på panelerne, og siger de ikke noget, må han se på togtidsskriveren. Viser disse ting intet, kan han gå ud fra, at der foreligger signaluorden.

Stationsleder R. Medici – der har været i Odense siden 1954 og stationsleder på FC siden 1966 – har forklaret, at der ikke direkte er givet instruktion om togtidsskriverens benyttelse i sikkerhedsmæssig henseende; dette har ikke været diskutert før ulykken. Togtidsskriveren har været betragtet som en erstatning for togtjournalen. Der kan opstå fejl i togtidsskriveren. Han har ikke selv været ude for en situation, hvor han har følt behov for at bruge togtidsskriveren i sikkerhedsmæssig henseende.

Herefter skal jeg udtale følgende:

Som nævnt i afsnit 5°, var tableauet for strækningen Odense–Nyborg – i modsætning til den senere automatiserede strækning Odense–Middelfart – ikke således udbygget, at man på FC kunne følge hvert enkelt tog; en ombygning er nu i gang. Tage Petersen har til rådighed ved sit skøn over grunden til, at signal AM 1264 viste »stop«, haft panelet, telefonen og – muligt – togtidsskriveren. Han har set på panelet, der var besat, men har ikke benyttet telefonen til Nyborg, idet han gik ud fra, at Nyborg station, hvis tog 38 ikke var rettidig fremme, ville telefonere til ham; en sådan opringning kom da også umiddelbart efter. Signaluorden var en ikke sjældent foreteelse. I hans skøn over, om telefonisk forbikørsstilladelse kunne gives, måtte også indgå den antagelse, at tog 40 ville blive fremført med forsigtighed, indtil næste hovedsignal blev nået, jfr. hans forklaring om, at han, da han blev klar over, at tog 38 holdt i intervallet, ikke regnede med en faresituation.

Med hensyn til togtidsskriveren bemærkes, at denne vel var beskrevet i bestemmelsen om FC m. v., men der forelå intet udtrykkeligt påbud om dens anvendelse i sikkerhedstjenesten. Forklaringerne herom er afvigende. *Det må vel være rettest at karakterisere forholdet således, at togtidsskriverens udtrykkeligt tilkendegivne formål var at tjene som erstatning for togtjournalen, men at den var til rådighed som et hjælpemiddel, der også kunne benyttes i sikkerhedstjenesten, såfremt der i særlige tilfælde føltes trang hertil. Nogen udtrykkelig pligt til*

at benytte togtidsskriveren til dette formål var ikke foreskrevet. Togtidsskriveren har imidlertid ikke fungeret upåklageligt og særlig vægt må jeg lægge på stationsleder Medicis forklaring, hvorefter han ikke selv har været ude for situationer, hvor han har følt behov for at kunne bruge togtidsskriveren i sikkerhedsmæssig henseende. Dette har medført, at den i togtidsskriveren anbragte lineal ved brugen var blevet uigennemsigtig, hvorved togtidsskriverens praktiske anvendelighed i en situation som den foreliggende var blevet vanskeliggjort.

Under henvisning til foranstående finder jeg ikke at kunne antage, at trafikkontrollør Tage Petersen har udvist pligtforsømmelse ved i den givne situation at basere sin antagelse af, at der forelå signaluorden, på de af ham nævnte faktorer, og særlig findes det ikke at kunne pådrage ham ansvar, at han ikke gjorde brug af togtidsskriveren. Hans fejlskøn, der har medvirket til ulykken med dens alvorlige følger, bør herefter ikke give anledning til videre.

12°. Der er ovenfor i afsnit 8° gjort rede for den i SR bilag I II B punkt 4 påbudte form for meddelelse af telefonisk forbikørseltilladelse. Denne form er ikke overholdt af trafikkontrollør Tage Petersen under hans samtale med lokomotivfører Eliassen, men deres i afsnit 1.A.6° og C. gengivne forklaringer om tilladelsens ordlyd er ikke overensstemmende.

Lokomotivfører Eliassen har forklaret, at Tage Petersen sagde: »Jeg kan ikke umiddelbart se, der er noget i vejen. De må passere 1264 med forsigtighed, Petersen.«

Trafikkontrollør Tage Petersen har forklaret, at han til lokomotivføreren sagde, at han havde indkoblet signal »stop og ryk frem«, og at lokomotivføreren måtte køre i stop og forsigtigt videre til næste hovedsignal. I den fulde ordlyd manglede han sidste sætning: »således at der kan standses for enhver hindring«.

I et senere afsnit D.1° vil spørgsmålet om betydningen af overholdelsen af den korrekte form for meldinger blive behandlet. Når henses til den af lokomotivfører Eliassen afgivne forklaring, hvorefter han var klar over, hvorledes meldingen skulle forstås, finder jeg at måtte karakterisere den af Tage Petersen ved at anvende en ukorrekt meldingsform be-

gæde, ikke sjældent forekommende overtrædelse af SR som formel, og indstiller, at der ikke foretages videre i sagen for hans vedkommende.

13°. Forinden jeg afslutter afsnittet om ulykken den 10. august 1967 vil jeg vende tilbage til det i indledningen af dette afsnit anførte. hvorefter der i ulykkens begivenhedsforløb er indgået en række omstændigheder. De ved ulykken indvundne erfaringer har medført forskellige ændringer, som udelukker en gentagelse, nemlig følgende:

a) Efter ulykken følger lokomotivførerne ikke mere den forståelse af SR, som jeg i afsnit 8° har betegnet som urigtig, men fremfører i tilfælde af »stop og ryk frem« eller telefonisk forbikørseltilladelse toget med forsigtighed, indtil næste hovedsignal nås, se afsnit 4.D.4°.

b) Togtidsskriveren i FC er blevet ændret, således at den nu er praktisk lettere anvendelig, se afsnit 5.B.3°.

c) Tableaulet for FC i Odense vil blive ændret således, at man kan se to tog af samme art efter hinanden i samme strækningsafsnit, se afsnit 5.A.5°.

d) Ændringer af reglementets affattelse er under overvejelse, jfr. ovenfor afsnit 4.E.

B. Spørgsmål om fejl eller forsømmelser fra statsbanernes side.

1°. Det første spørgsmål, der opstår, er, om de pågældende sikkerhedsregler har været forsvarlige.

I afsnit 4.A. er gengivet bestemmelserne i sikkerhedsreglementet (SR) og signalreglementet (SIR).

Jeg har i afsnit 9.A.8° gjort rede for, at jeg anser den af lokomotivfører Müller og andre lokomotivførere hævdede forståelse af SR for urigtig. Det er min opfattelse, jfr. det i nævnte afsnit udtalte, at denne forståelse strider imod såvel ordene som meningen med denne bestemmelse. Jeg mener, at ordene »indtil næste hovedsignal« må være klare og ikke burde kunne læses som »indtil næste hovedsignal kan ses visende grønt«.

I den under overvejelse nævnte ændring af reglementet, jfr. afsnit 4.E. er foreslået som nyt afsnit 7 til SR, rettet til lokomotivføreren, at toget, når der er givet tilladelse til at passere et signal med forsigtighed, skal »indtil det er helt fremme ved næste hovedsignal« henholdsvis venstresporsignal, fremføres således, at det kan standse foran enhver hindring.

I overensstemmelse med det af mig tidligere udtalte kan jeg ikke anse dette for at være en ny bestemmelse, men betragter det alene som en tydeliggørelse af den tidligere formulering, der efter min mening ikke burde kunne misforstås.

Men yderligere er der som nyt punkt 6 til SR, som i sin nuværende affattelse ikke indeholder nærmere regler om, hvorpå den vagthavende i FC skal basere sin antagelse af, at der foreligger signaluorden, foreslået følgende, rettet til den, der giver telefonisk forbikørseltilladelse:

»Når en lokomotivfører . . . har afgivet melding om, at et tog holder for »stop« ved et hovedsignal eller venstresporsignal, og det gennem togjournal, tableauer og/eller togtidsskriver kan udledes, at der befinder sig jernbanekøretøjer i blokafsnittet efter signalet, underrettes lokomotivføreren om, at han skal afvente signal »kør«.

Kun når det ikke kan udledes, at der befinder sig jernbanekøretøjer i blokafsnittet efter signalet, og det derfor må antages at være signaluorden, må signal »stop og ryk frem« og de i nærværende bilag omhandlede telefoniske og skriftlige tilladelser til at passere signaler i stopstilling anvendes«.

Endelig er der foreslået en bestemmelse om, at i det omhandlede tilfælde skal »hastigheden afpasses efter synligheds- og bremseforholdene, men den må ikke overstige 30 km/t.«

Trafikchef A. V. Jensen, der er formand for reglementsudvalget, har, jfr. afsnit 4.E.3°, forklaret, at nyt i ændringsforslaget er kun bestemmelsen om maksimalhastighed på 30 km/t. Herudover er der ingen realitetsændringer i forhold til den nugældende ordning, idet resten gjaldt i forvejen, men nu bliver »skåret ud i pap«.

Jeg henviser med hensyn til grundlaget for meddelelse af telefonisk forbikørseltilladelse, herunder benyttelse af togtidsskriveren, til det af mig i afsnit 9.A.11° udtalte. Herefter er det min opfattelse, at togtidsskriverens udtrykkeligt udtalte formål var at tjene som erstatning for togjournalen, men at togtidsskriveren – der ikke er et præcist virkende instrument, se oplysningerne i afsnit 5.B.3° – var til rådighed som et hjælpemiddel, der også kunne benyttes i sikkerhedstjenesten. Nogen udtrykkelig pligt til at anvende togtidsskriveren til dette formål var imidlertid ikke foreskrevet, og dens

praktiske anvendelighed var den gang vanskeliggjort, idet den anbragte lineal ved brugen var blevet uigennemsigtig. Skønnet har været overladt til FC's personale, som er særdeles kvalificeret og veluddannet, se afsnit 5.A.5°, og jeg skal på ny fremdrage stationsleder Medicis forklaring om, at han ikke selv har været ude for en situation, hvor han har følt behov for at bruge togtidsskriveren i sikkerhedsmæssig henseende, se afsnit 5.B.4°.

Højesterets sagfører Sonne-Holm udtaler i sit indlæg om den i punkt 6 foreslåede bestemmelse, at man ikke kan »se bort fra, at der i overvejelserne om ændring af reglementet ligger en vis erkendelse af, at det nuværende reglement ikke er fuldt tilfredsstillende«, og jeg må med ham og med landsretts sagfører Høgs-gaard og landsretts sagfører Dyhre Hansen være enig i, at *der på dette punkt ikke blot er tale om en »bredere formulering« af SR, men om en instruktorsk ændring på grundlag af de ved ulykken indvundne erfaringer.* Dette har jeg da også lagt til grund ved min bedømmelse af trafikkontrollør Tage Petersens forhold, se afsnit 9.A.11°.

Idet jeg må være af den opfattelse, at den således foreslåede ændring, der præciserer grundlaget for FC's antagelse af signaluorden, betyder en sikkerhedsmæssig forbedring, skal jeg dog udtale, at *dette ikke indebærer, at den hidtidige regel, hvorefter afgørelsen uden nærmere præcisering har været overladt FC's erfaringer, vel instruerede og kvalificerede personale, ikke kan anses for sikkerhedsmæssigt forsvarlig.*

2°. Spørgsmålet er dernæst, om statsbanernes ledelse har kendt eller burde kende den fra lokomotivførerside hævdede fortolkning af SR, således at der burde være skredet ind heroverfor.

For kommissionsdomstolen er afgivet forskellige forklaringer herom, jfr. afsnit 4.D.4°.

Togfører Ove Emil Petersen har forklaret, at han altid har forstået »stop og ryk frem« således, at lokomotivføreren skal standse ved signalet og derpå køre forsigtigt frem til næste signal, således at han kan standse foran enhver hindring. Denne forståelse deles af hans kolleger, med hvem han har talt herom.

Lokomotivinstruktør B. V. Olsen har forklaret, at han ikke under sit arbejde har hørt den fra lokomotivførerside hævdede fortolkning af »stop og ryk frem«.

Lokomotivinstruktør E. E. Sørensen har forklaret, at der ved »stop og ryk frem« og telefonisk forbikørselstilladelse skal køres forsigtigt til næste signalmast, og han har ikke været udsat for diskussion om fortolkningen heraf eller for anden forståelse.

Lokomotivinstruktør P. E. Poulsen har forklaret, at han både før og efter ulykken har været ude for den fra lokomotivførerside hævdede fortolkning af »stop og ryk frem«, og han har i så fald vejledet den pågældende lokomotivfører og svaret, at dennes opfattelse er forkert.

Lokomotivinstruktør E. N. Olesen har forklaret, at ved »stop og ryk frem« og telefonisk forbikørselstilladelse skal der køres forsigtigt til næste signal. Reglementet skal forstås nøjagtigt, som det står.

Lokomotivinstruktør O. Rasmussen har forklaret, at han ikke vil sætte farten op, før næste signal nås. I tilfælde, hvor lokomotivførere har sat farten op, har han sagt: »småtte, småtte, vi kører på stop og ryk frem«.

Overtrafikkontrollør R. W. Rasmussen har forklaret, at han, der tidligere har haft hyppig kontakt med togførere, aldrig har mødt den opfattelse, at man ved »stop og ryk frem« eller telefonisk forbikørselstilladelse skulle have lov til at køre frem, så snart man så næste signal vise grønt. Han har aldrig haft den tanke, at nogen kunne have den opfattelse.

Trafikinspektør F. Degener har forklaret, at han aldrig har været ude for diskussion og forespørgsler vedrørende »stop og ryk frem« eller telefonisk forbikørselstilladelse, som efter hans opfattelse betyder, at der skal køres forsigtigt frem, til næste signal nås. Han er ikke bekendt med, at der tidligere skulle have været tilfælde af den fra lokomotivførerside hævdede fortolkning.

Sektionsingeniør C. U. Roosen har forklaret, at han aldrig før under nærværende sag har hørt om den fra lokomotivførerside hævdede fortolkning. I flere tilfælde, hvor han selv har stået i førerkabinen, er man kørt forsigtigt helt frem til næste signal. Han har aldrig fra lokomotivinstruktørerne hørt om nævnte opfattelse, og lokomotivførerrapporterne har ikke givet ham formodning herom. Han ved, at visse lokomotivførere ikke har den opfattelse.

Distriktschef S. Haldbo har forklaret, at det aldrig er faldet ham ind, at der kunne opstå en fortolkning af SR som

hævdede fra lokomotivførerside. Der er aldrig givet ham oplysning om, at reglen ikke blev forstået efter dens indhold, og han finder det, for så vidt angår lokomotivførerne vest for Storebælt, uforståeligt, at nævnte opfattelse skulle være generel hos lokomotivførerne.

Overingeniør W. Wessel Hansen har forklaret, at han aldrig har været ude for den fra lokomotivførerside hævdede fortolkning og ej heller diskussion herom. Han ville have haft god lejlighed til at få et sådant spørgsmål forelagt, idet han blandt andet har været indleder i diskussioner i lokomotivførerkredse. Han har spurgt både folk uden for D.S.B. og jernbanemænd, men har ikke truffet på samme mening. Der kan efter hans mening ikke i SR findes støtte for den hævdede fortolkning. Han har været chokeret over at møde denne opfattelse.

Overtrafikassistent O. K. Andersen har forklaret, at han under sin undervisning på Jernbaneskolen i SR har forklaret, at man skal køre forsigtigt, indtil næste signal nås, og han har ikke bemærket, at nogen har taget fejl heri.

Trafikchef A. V. Jensen har forklaret, at han først efter ulykken hørte om den fra lokomotivførerside hævdede fortolkning af SR; han havde ikke tidligere forestillet sig, at denne fortolkning kunne finde sted.

Generaldirektør P. E. N. Skov har forklaret, at han aldrig tidligere havde hørt om lokomotivførernes særlige forståelse af SR.

Det vil af foranstående fremgå, at af de afhørte tjenestemænd har kun en enkelt lokomotivinstruktør hørt om lokomotivførernes forståelse af SR – hvilket kunne tyde på, at dens udbredelse har været begrænset – og efter det oplyste er dette ikke gået videre til overordnede tjenestemænd. Og når den urigtige forståelse ikke har været statsbanernes ledelse bekendt, har den ikke kunnet påtales. *Her ud fra må jeg fastslå, at statsbanernes ledelse ikke har kendt lokomotivførernes urigtige, for ledelsen uforståelige fortolkning af SR eller har kunnet forestille sig, at en sådan opfattelse var til stede.*

3°. Spørgsmålet bliver herefter, om den almindelige instruktion og tilsynet med lokomotivførernes forståelse og overholdelse af SR har været tilstrækkeligt vel organiseret.

I afsnit 3 er der i enkeltheder redegjort for lokomotivførernes uddannelse, de-

res kvalifikationer ved antagelse, deres uddannelse i marken og deres undervisning på Jernbaneskolen. Der er endvidere redegjort for det tilsyn, der føres af lokomotivinstruktørerne, som under afhøringerne for kommissionsdomstolen har gjort indtryk af at være erfarne og intelligente folk med udmærkede kvalifikationer til udførelse af de dem påhvillende opgaver.

Men også de afhørte lokomotivførere har på mig virket som vel instruerede, dygtige og selvstændige tjenestemænd, og der er ikke fra deres side fremkommet klager over manglende belæring. Tværtimod har lokomotivfører Müller, se afsnit 3.F. udtalt, at han var godt tilfreds med sit arbejde, og at han mente, at hans uddannelse var tilfredsstillende.

Det er min opfattelse, at den almindelige oplæring af lokomotivførere har været fyldestgørende, og at der med disse som nævnt dygtige og selvstændige tjenestemænd ikke har kunnet føres mere indgående dagligt tilsyn end sket, jfr. herved overmaskiningeniør Ejner Hansens forklaring i afsnit 3.F., hvorefter han efter lokomotivførernes position ville finde en daglig kontrol med lokomotivførernes forståelse af reglementet taktløs.

4°. Specielt med hensyn til udsendelse af rettellesblade til reglementerne henvises til afsnit 3.B. Det fremgår heraf blandt andet, at det ved udsendelse af periodiske meddelelser kontrolleres, at lokomotivførerne har modtaget alle rettellesblade, og der er ikke under afhøringerne fremkommet kritik af den ved udsendelsen anvendte fremgangsmåde.

Dette forhold giver mig herefter ikke anledning til bemærkninger.

5°. Spørgsmålet er dog, om der burde have været iværksat en efteruddannelse af lokomotivførere, hvorved det blandt andet kunne sikres, at disse har den rette forståelse af sikkerhedsbestemmelserne.

Herom bemærkes i almindelighed, at der i nutiden på mange områder, både i de private erhverv og inden for statens tjeneste, har vist sig behov herfor på grund af den hastigt fremskridende udvikling inden for teknik, administration m. v.

Lejlighedsvis har der inden for statsbanerne været afholdt frivillige kursus for lokomotivførerne, blandt andet da der i 1953 blev indført en ny signalordning, se afsnit 3.A.3°, men til en systematisk obligatorisk efteruddannelse af

tjenestemænd har statsbanerne ikke tidligere truffet foranstaltninger.

Som nævnt i afsnit 3.E. interesserer blandt andet overingeniør Wessel Hansen sig herfor, og spørgsmålet har været fremdraget i det i 1967 nedsatte reglementsudvalg både af formand Greve Petersen og af Wessel Hansen. Af disses udtalelser fremgår, at der blandt lokomotivførerne har været interesse for udvidet orientering.

Højsterettsagfører Sonne-Holm har i sit indlæg behandlet spørgsmålet om senere teoretisk instruktion, blandt andet om reglementsændringer, og har udtalt, at der formentlig er grund til at antage, at »en systematisk efteruddannelse eller lignende måske kunne have redresseret den fejlagtige forståelse« hos lokomotivførerne af SR bilag 1. II. B. punkt 4. Dette kan naturligvis kun være en hypotese, men det understreger et behov for efteruddannelse, som ikke hidtil er blevet imødekommet.

Planlægningen af en sådan efteruddannelse kræver naturligvis et stort forarbejde, og jeg kan ikke have nogen mening om, hvorvidt det havde været praktisk muligt på et tidligere tidspunkt at iværksætte denne. men det må hilses med tilfredshed, at landsretssagfører Kjølbye i sit indlæg har oplyst, at man nu efter forberedende arbejde i et udvalg har vedtaget at tilrettelægge og gennemføre en efter- og videreuddannelsesvirksomhed omfattende alle personalekategorier inden for statsbanerne.

6°. I sit i afsnit 1.B. omtalte »åbne brev« har landsretssagfører Høgsgaard rettet angreb på trafikinspektør F. Degener for manglende instruktion og tilsyn.

Herved kan alene være sigtet til, at trafikinspektør Degener, under hvis distrikt Odense station hørte, skulle have ført utilstrækkeligt tilsyn med FC.

Af de i afsnit 2 refererede forklaringer fremgår imidlertid, at trafikinspektøren under sit arbejde har aflagt besøg på FC, af hvilken også stationens sous-chef, overtrafikinspektør R. W. Rasmussen foretog inspektion, og her talte med stationsleder Medici og undertiden også med trafikinspektør Tage Petersen.

For så vidt overingeniør Wessel Hansen i sit umiddelbart efter retssagen i Odense skrevne brev af 30. april 1968 har fremsat kritik af trafikinspektør Degener, bemærkes, at overingeniøren har tilbagekaldt denne kritik, jfr. afsnit 7.A.

Jeg må herefter anse den mod trafikinspektør Degeners instruktion og tilsyn rejste kritik for grundløs.

7°. Også med sektioningeniør C. U. Roosen er der i landsretssagfører Høgsgaards »åbne brev« rettet angreb.

Sektionsingeniøren har afgivet en udførlig forklaring om sit tilsyn med lokomotivførerne på lyntogene, dels gennem lokomotivinstruktører og lokomotivfører-rapporter, dels direkte under hans kørsel med lyntog, se afsnit 2 og 3.D. Vel er der fra lokomotivførerside rejst indsigelse mod hans oplysninger om tilstedeværelsen i lyntogenes førerkabine under kørsel med disse, men selv om der måtte være fejl i disse oplysninger, finder jeg intet grundlag for at antage, at sektioningeniøren ikke skulle have ført forsvarligt tilsyn i det omfang, hvori det var ham muligt.

Den af overingeniør Wessel Hansen rejste kritik af sektioningeniøren er frafaldet, se afsnit 7.A.

Jeg må herefter anse også den mod sektioningeniør Roosens instruktion og tilsyn rejste kritik for grundløs.

C. Landsretssagfører Høgsgaards angreb på generaldirektør P. E. N. Skov.

1°. I sit i afsnit 1.B. gængs »åbne brev« har landsretssagfører Høgsgaard for det første angrebet generaldirektøren for personligt at have forhindret gennemførelsen af ændringer i reglementerne, som havde vist sig at være nødvendige, uanset at han den 16. februar 1968 havde godkendt disse ændringer, alene med den begrundelse, at han ikke var »helt overtydet om det betimelige i at ændre de nuværende bestemmelser, før sagen om Odense-ulykken var afsluttet«.

I afsnit 4.E. er givet en udførlig fremstilling af overvejelserne om ændring af SR, såvel af forhandlingerne i det i 1967 nedsatte reglementsudvalg som af de for kommissionsdomstolen afgivne forklaringer.

Det fremgår heraf, at der på reglementsudvalgets møde den 6. februar 1968 – hvor trafikinspektør Jørum, 2. distrikt, ikke var til stede – opnåedes enighed om udsendelse af rettellesblade med en ændret formulering af SR og SIR til ikrafttræden 22. april 1968.

Reglementsudvalget indsendte sin indstilling til generaldirektøren, som imidlertid den 16. februar 1968 meddelte:

»Jeg kan principielt tiltræde forslaget, men jeg er ikke helt overtydet om det

betimelige i at ændre de nuværende bestemmelser, før sagen om Odense-ulykken er afsluttet...«

Generaldirektøren fremkom endvidere med nogle sproglige indvendinger.

I udvalgets følgende møde den 23. februar 1968 gjorde reglementsudvalgets formand, trafikchef A. V. Jensen udvalget bekendt med generaldirektørens stilling og oplyste endvidere, at straffesagen i Odense var berammet til foretagelse den 22. april, således at denne ikrafttrædelsesdato ville være uheldig. Yderligere fremkom der indsigelse mod formuleringen fra trafikinspektør Jørum og senere også fra overingeniør Vogel, begge 2. distrikt.

Generaldirektør Skov har, jfr. afsnit 4.E.3°, forklaret, at han sagde til trafikchefen, at man ikke måtte rette for hyppigt, kun hvis videregående rettelser var nødvendige, og at der muligvis også ville komme andre ændringer efter afslutningen af sagen. Der kunne således blive spørgsmål om meldingernes ordlyd. Han havde ingen betænkeligheder ved at stille ændringerne i bero, da en tvivl før ulykken var klaret efter ulykken, hvor ingen kunne være i tvivl om, hvordan reglementet skulle forstås.

Trafikchef A. V. Jensen har forklaret, at han blev opmærksom på, at ikrafttrædelsestidspunktet faldt sammen med retssagen i Odense. Dette fandt hverken han eller generaldirektøren betimeligt, da retssagen måske kunne medføre, at nye ændringer ville blive foretaget. På et møde i reglementsudvalget efter generaldirektørens afgørelse viste der sig uenighed med 2. distrikts repræsentanter, og udvalget har besluttet at vente, indtil kommissionsdomstolens arbejde er afsluttet. Efter hans opfattelse er den nu foreslåede hastighed på 30 km/t måske ikke helt hensigtsmæssig, – det kan være farligt med en fast grænse, som kan give den opfattelse, at man altid kan køre 30 km/t, selv om sigtbarheden ikke tillader dette.

Føreløbig bemærkes, at det af berammelsespåtegningen på anklageskriftet fremgår, at berammelsen af straffesagen skete den 21. februar 1968, se afsnit 1.A.4°. Det er således ikke rigtigt, når landsretssagfører Høgsgaard i sit indlæg hævder, at trafikchef A. V. Jensens forklaring om, at han på det pågældende tidspunkt var bekendt hermed, skulle være i strid med sandheden.

Med hensyn til de foreslåede ændrin-

ger bemærkes i øvrigt at lokomotivførerne efter ulykken kører forsigtigt helt frem til næste signal, at indretningen af togtidsskriveren er blevet ændret, således at den nu let kan benyttes, og at spørgsmålet om betimeligheden af den foreslåede hastighed på 30 km/t er draget i tvivl.

Jeg finder intet grundlag for at antage, at generaldirektørens beslutning om at udskyde ikrafttrædelsen af den af reglementsudvalget foreslåede ændrede formulering af SR ikke skulle være håret af saglige overvejelser.

2°. I landsretssagfører Høgsgaards »åbne brev« (afsnit 1.B.) rettes endvidere angreb på generaldirektør Skov for at have forhindret gennemførelse af reglementsændringerne, »uanset at der har været aktuel fare for en tilsvarende ulykke den 13. november 1967 ved Sorgenfri og den 22. februar 1968 ved Ringsted«.

Disse episoder er beskrevet i afsnit 6. Det bemærkes, at Sorgenfriepisoden, der fandt sted den 1. november 1967, ikke blev omtalt i lokomotivførernes rapport eller indberettet til statsbanerne og derfor har været disses ledelse ubekendt før nærværende sag. Episoden i Ringsted fandt sted senere end generaldirektørens afgørelse den 16. februar 1968.

Efter det for kommissionsdomstolen oplyste har der i ingen af disse tilfælde foreligget en aktuel fare for sammenstød, idet togene blev fremsført med forsigtighed.

For Sorgenfriepisodens vedkommende bemærkes, at den fandt sted i nærtrafikken, hvor der gælder andre forhold end i fjerntrafikken, og det er erkendt fra statsbanernes side, at der af den vagthavende trafikkontrollør er begået en fejl.

Vedrørende Ringstedepisoden foreligger der et tilfælde af anvendelsen af »stop og ryk frem« i en særlig situation, hvor der befandt sig et andet tog i intervallet; lokomotivfører Wichmanns indberetning og forklaring viser, at det for en lokomotivfører, der kører forsigtigt frem på »stop og ryk frem«, kan være ubehageligt, at der er et tog foran i intervallet, men indicerer ingen faresituation.

3°. Landsretssagfører Høgsgaard angriber dernæst generaldirektøren »for ved denne udskydelse af ændringerne i reglementerne og fortielse af, at ændringerne forestod at have forsøgt at lægge ansvaret på en uskyldig underordnet«.

Forholdet er det, at formanden for D.L.F. Greve Petersen, som er medlem af reglementsudvalget, var bekendt med de foreslåede ændringer, og statsbanerne gav i skrivelse af 3. april 1968 landsretssagfører Høgsgaard de oplysninger, han udbad sig herom, se afsnit 4.E.1°.

4°. Endvidere har landsretssagfører Høgsgaard i sit »åbne brev« (afsnit 1.B.) angrebet generaldirektøren »for offentligt at have gjort gældende, at ulykken ved Odense skyldtes menneskelige eller tekniske fejl, hvorved han søgte at skjule den tredje mulighed, nemlig svigt fra ledelsen, som skulle koordinere teknik og personale og føre kontrol med reglernes overholdelse«.

I afsnit 1.A.2° er refereret generaldirektørens udtalelser til TV-avisen efter ulykken om, at »hvis personalet havde gjort, hvad de skulle, var det her ikke sket«, og om fremkørsel inden »det grønne signal« blev nået.

Jeg har i afsnit 9.A. udførligt redegjort for den kombination af ulykkelige omstændigheder, der førte til ulykken, herunder efter min mening også menneskelige fejl, om end med undskyldende omstændigheder.

I afsnit 9.B.3° har jeg udtalt som *min opfattelse, at der ikke har kunnet føres mere indgående dagligt tilsyn med lokomotivpersonalet end sket*, idet jeg dog har understreget behovet for den efteruddannelse, som nu skal tilrettelægges og gennemføres, se afsnit B.5°. *Jeg har ikke fundet noget forhold, der kan karakteriseres som svigt fra statsbanernes ledelse.*

5°. I det »åbne brev« angribes generaldirektøren endvidere for, »at han har ladet trafikinspektør F. Degener og sektionsingeniør C. U. Roosen samarbejde med kriminalpolitiet ved tilrettelæggelsen af straffesagen mod Curt A. Müller, uanset at disse hver især havde det overordnede ansvar for de i ulykken direkte implicerede, og uden at han nu, da han er blevet gjort opmærksom på den manglende objektivitet, som dette bevirkede, har taget skridt til at få disses og andre overordnede ansvar for manglende instruktion og tilsyn undersøgt ved en tjenestemandssag«.

Selv om dette spørgsmål efter formuleringen af kommissoriet måske ikke er omfattet af dette, skal jeg fremsætte nogle bemærkninger herom.

I afsnit 9.B.6° og 7° har jeg udtalt, at jeg anser den mod trafikinspektør Dege-

ners og sektioningeniør Roosens instruktion og tilsyn rejste kritik for grundløs.

Endvidere er der i afsnit 1.A.3° redet om, hvorledes trafikinspektør Degener og sektioningeniør Roosen blev udpeget til at bistå Odense politi, hvis undersøgelse blev ledet af kriminalkommissær Kohsel (i landsretssagfører Høgsgaards indlæg mindre passende betegnet med det nedsættende udtryk: »detektiven fra Odense«).

Efter driftsuhedsreglementets post 12-II påhviler det ved ulykkestilfælde trafikinspektøren efter omstændighederne i samarbejde med sektioningeniøren, at foretage de fornødne undersøgelser, se afsnit 9.D.4°.

At der i sagen, hvis efterforskning kræver særlig indsigt, ydes politiet bistand af sagkyndige, er sædvanligt, og jeg finder det ikke unaturligt, at i den foreliggende sag trafikinspektør Degener, som havde foretaget den indledende undersøgelse, og under hvem den pågældende strækning sorterede, og sektioningeniør Roosen, under hvem lokomotivførerne sorterede, blev udpeget. At der – som hævdet af landsretssagfører Høgsgaard – skulle være udøvet »pression over for Müller med det formål at få ham til at tilstå«, er ikke underbygget.

Jeg må herefter anse landsretssagfører Høgsgaards kritik af, at de nævnte tjenestemænd har bistået politiet ved dets undersøgelse, for uberettiget.

6°. Endelig har landsretssagfører Høgsgaard i sit indlæg udtalt, at »ulykkens egentlige årsag er udgytig ledelse af D.S.B.« og har til støtte herfor henvist til civilingeniør Bloch Schrøders i afsnit 7.B. refererede kritiske redegørelse.

Efter min opfattelse er den af Bloch Schrøder fremsatte kritik holdt i så abstrakte til dels uforståelige vendinger, at jeg ikke kan tillægge den vægt, og det forekommer mig fuldt forståeligt, at generaldirektøren ikke har ment at kunne tage hensyn hertil.

Landsretssagfører Høgsgaard udtaler i sit indlæg, at generaldirektøren har afgivet »usandfærdig erklæring« til kommissionsdomstolen; der sigtes herved til, at generaldirektoratet på landsretssagfører Høgsgaards forespørgsel om, hvorvidt der var fremkommet henvendelser fra »sagkyndige inden for områderne signal-tjeneste, maskintjeneste samt rationalisering« se afsnit 7.A., alene nævnte overingeniør Wessel Hansen.

Når henses til generaldirektørens forklaring om, at han ikke mener, at Bloch Schrøder kan kaldes sagkyndig med hensyn til ulykken, finder jeg ikke at kunne betegne generaldirektørens oplysning som »usandfærdig«.

7°. Herefter må jeg konkludere, at landsretssagfører Høgsgaards angreb på generaldirektør Skov savner rimeligt grundlag, og jeg finder anledning til at udtale min beklagelse af, at landsretssagføreren ved udsendelsen af sit »åbne brev« har givet disse for generaldirektørens ære krænkende beskyldninger offentlig udbredelse.

Jeg har ikke grund til at betvivle, at landsretssagfører Høgsgaards angreb på generaldirektøren har været båret af hensynet til hans forsvar for lokomotivfører Müller, men dette hensyn kan ikke berettiget angreb af den foreliggende art i den anvendte form.

D. Andre forhold.

1°. Af afsnit 4.F., jfr. afsnit 9.A.7° om lokomotivfører Eliassen og afsnit 9.A.12° om trafikkontrollør Tage Petersen, fremgår, at den i SR foreskrevne form for meldinger ikke altid overholdes, hverken af personalet på stationerne eller af lokomotivførerne. I 2. distrikt er der på et møde sket indskærpelse af pligten til at overholde den foreskrevne form, se afsnit 4.F.3°.

Jeg har ikke sagkundskab til at kunne udtale mig om, hvorledes meldingerne bør formuleres, men må lægge nogen vægt på den af distriktschef Haldbo (afsnit 4.F.2°) afgivne forklaring, hvorefter »den undertiden noget langstrakte ordlyd giver de pågældende en vis anledning til at overveje sagen«.

Jeg henstiller, at reglementsudvalget overvejer spørgsmålet, og at det i øvrigt indskærpes, at den foreskrevne meldingsform nøje skal overholdes.

2°. Overingeniør Wessel Hansen har, se afsnit 7.A., forklaret, at selv om sproget i reglementerne forstås af håndværkere, forekommer der misforståelser, som dog ikke har relation til nærværende sag, og han mener, at reglementet kan stilles mere overskueligt op. For denne opfattelse har han også givet udtryk i reglementsudvalget, se afsnit 4.E.2°.

Trafikchef A. V. Jensen, der er formand for reglementsudvalget, og under hvem reglementerne sorteres, har forklaret, se afsnit 7.A., at han ikke mener, at de sikkerhedsmæssige bestemmelser i

SR og SIR er uoverskuelige og kan give anledning til misforståelser.

Heller ikke med hensyn til det administrative spørgsmål om reglementets affattelse og overskuelighed har jeg den fornødne sagkundskab, men henstiller, at reglementsudvalget i sit fortsatte arbejde lægger vægt på, at SR og SIR opstilles så klart og overskueligt som muligt, og jeg henstiller endvidere, at arbejdet hermed nu søges bragt til en snarlig afslutning.

3°. Spørgsmålet om radiotelefon i togene, hvorved det blandt andet vil kunne opnås, at der i tilfælde af togsammenbrud straks kan fås forbindelse med fjernstyringscentralen, er behandlet i afsnit 7.C. Det fremgår heraf, at formanden for D.L.F. Greve Petersen lægger vægt herpå til afløsning af 10 minutters reglen i SR § 51, men at generaldirektør Skov og trafikchef A. V. Jensen af sikkerhedsmæssige og tekniske grunde har betænkeligheder herved.

Jeg skal indskrænke mig til at henstille, af de igangværende forsøg fortsættes.

4°. Som det fremgår af afsnit 1.A.3°, blev der straks efter ulykken af trafikinspektør Degener foretaget en indledende afhøring. Undersøgelsen overgik derefter til Odense politi.

Der er herved forholdt i overensstemmelse med driftsuhedsreglement af 1958 (bilag OO), af hvis bestemmelser fremhæves følgende:

10—III

»Endvidere skal uheld, hvor personer omkommer eller kommer alvorligt til skade, anmeldes for det stedlige politi, eventuelt nærmeste politistation, og bemærkning om, at dette er sket, skal anføres i de tjenstlige underretninger.«

12—II

»d) Undersøgelse.

Når der i forbindelse med toggangen er indtruffet ulykkestilfælde, hvorved personer er omkommet eller kommet alvorligt til skade, samt når der på stationerne er sket alvorligere ulykkestilfælde, og i det hele taget ved uheld af omfattende og alvorlig karakter, skal trafikinspektøren straks tage til uhedsstedet for – hvis ikke andet bestemmes i det enkelte tilfælde – at foretage de fornødne undersøgelser, efter omstændighederne i samarbejde med sektioningeniøren under bane- henholdsvis maskin- og signal-tjenesten. Ved uheld, som skal anmeldes

for og undersøges af politiet, jf. side 10, skal trafikinspektøren dog kun foretage undersøgelse, såfremt der er mulighed for, at det passerede kan skyldes mangler ved anlæg, materiel eller instruktion, eller overtrædelse af sikkerhedsbestemmelser, eller såfremt distriktet beordrer undersøgelse».

Den fulgte fremgangsmåde må endvidere anses at være i overensstemmelse med, hvad der tidligere er sket i tilfælde af alvorlige jernbaneulykker, jfr. herved domme i Ugeskrift for Retsvæsen 1899 side 549, jfr. 1898 side 834, om Gentoft-ulykken den 11. juli 1897 og 1921 side 52 og Vigerslev-ulykken den 1. november 1919. I begge disse tilfælde blev der efter politiundersøgelse rejst tiltale mod de for ulykken formentlig ansvarlige tjenestemænd ved statsbanerne, under den første sag en lokomotivfører og under den anden sag en overportør og en togfører.

Medens den foreskrevne form for undersøgelse af jernbaneulykker, nemlig ved trafikinspektøren med bistand af sektionsingeniøren og eventuelt tillige ved politiet, i almindelighed må anses for fuldt forsvarlig, opstår der det spørgsmål, om der ved større jernbaneulykker med alvorlig personskaade bør anvendes en anden fremgangsmåde.

For flyveulykkers vedkommende gælder følgende regler, se lov om luftfart nr. 252 af 10. juni 1960:

»§ 138.

Dersom ministeren for offentlige arbejder på grund af ulykkens omfang eller i øvrigt skønner det påkrævet, kan han – uanset tidligere af luftfartsvæsenet foretagne undersøgelser – bestemme, at der i sagens anledning afholdes en undersøgelse ved en særlig undersøgelseskommission.

Tilsvarende undersøgelse kan efter ministerens bestemmelse foretages, når omstændighederne tyder på, at der har været alvorlig fare for en flyveulykke, eller at der har foreligget en væsentlig fejl ved luftfartøjet eller ved luftfartsanlæg på jorden eller disses drift.

§ 139.

Den i § 138 nævnte kommissions medlemmer udnævnes af ministeren for offentlige arbejder, for formandens vedkommende efter forhandling med justitsministeren.

Kommissionen består af en dommer som formand samt af et af ministeren nærmere fastsat antal sagkyndige med-

lemmer, der repræsenterer indgående kendskab til flyvemateriel og til føring af sådant materiel samt til de internationale sikkerhedsbestemmelser vedrørende luftfart. Ved den enkelte undersøgelse medvirker foruden formanden normalt 4 af de sagkyndige, udpegede af ministeren.

Finder ministeren det nødvendigt, kan han efter indstilling fra kommissionens formand og efter forhandling med justitsministeren beskikke en repræsentant for det offentlige interesse under den enkelte sags behandling i kommissionen. Som suppleant for formanden i dennes forfald beskikkes en næstformand, der ligeledes skal være dommer.

Endvidere skal der til kommissionen være knyttet en sekretær, og kommissionen kan, når det skønnes påkrævet, tilkalde særlige sagkyndige.

Såvel kommissionens medlemmer som suppleanten beskikkes for en periode af 4 år.

Det tillægges kommissionens formand og medlemmer vederlag, hvis størrelse fastsættes af ministeren for offentlige arbejder efter forhandling med finansministeren.

§ 140.

Ministeren for offentlige arbejder kan i særlige tilfælde anmode ét eller flere af kommissionens sagkyndige medlemmer om at følge luftfartsvæsenets foranvænte efterforskning.

§ 141.

For så vidt andet ikke er bestemt ved denne lov, sker behandlingen af de til kommissionen henviste sager efter de for ekstraordinære retter i straffesager gældende regler, jfr. retsplejelovens § 21.

Personer, for hvis vedkommende der skønnes at kunne blive spørgsmål om straf- eller erstatningsansvar, er, når de er indkaldt til afhøring, berettigede til at møde med sagfører.

Kommissionens møder er offentlige, medmindre kommissionen af hensyn til sagens oplysning eller af andre særlige grunde træffer anden bestemmelse.

§ 142.

Når undersøgelsen er afsluttet, fremkommer kommissionen med en redegørelse angående årsagen eller den sandsynlige årsag til ulykken eller risikoen for ulykke, om muligt endvidere med forslag til foranstaltninger, der vil være egnede til at forebygge ulykke og ulykkesrisiko af samme eller lignende art.

Kommissionen kan i samme forbindelse fremkomme med en udtalelse om, hvorvidt der bør gøres ansvar gældende mod nogen, og hvilke skridt der i så fald bør foretages. Finder kommissionen eller ministeren for offentlige arbejder, at der kan være spørgsmål om at gøre strafansvar gældende mod nogen, tilstilles redegørelsen og kommissionens udtalelse anklagemyndigheden.

§ 143.

Kommissionens redegørelse angående årsagen eller den sandsynlige årsag til ulykken, faren for ulykke eller fejl ved luftfartøjet eller luftfartsanlæg på jorden eller disses drift kan af ministeren for offentlige arbejder stilles til rådighed for pressen».

For søulykkers vedkommende gælder følgende, se søloven (bekendtgørelse nr. 163 af 12. maj 1967):

»§ 311.

Er der hverken gennem søforklaringen eller andre i sagens anledning foretagne undersøgelser tilvejebragt fyldestgørende oplysninger om ulykkens årsag, og ulykkens karakter eller hensynet til betryggelsen af sikkerheden til søs begrunder det, kan handelsministeren i særlige tilfælde, navnlig når yderligere undersøgelser må antages at blive særlig omfattende og undersøgelserne vil kræve samvirken af sagkyndige på flere områder, nedsætte en særlig undersøgelseskommission til behandling af sagen. Kommissionen skal bestå af en dommer som formand og et af handelsministeren i den enkelte sag nærmere fastsat antal personer, der er i besiddelse af fornøden nautisk og teknisk sagkundskab.

stk. 2. Kommissionens behandling af sagen sker efter de regler, der er gældende for ekstraordinære retter i straffesager, jfr. retsplejelovens § 21. Kommissionen afgør, om dens møder skal være offentlige.

stk. 3. Når undersøgelsen er afsluttet, fremkommer kommissionen med en redegørelse om de fremkomne oplysninger om årsagen til ulykken samt eventuelt med forslag til foranstaltninger, der vil være egnede til at forebygge ulykke og ulykkesrisiko af samme eller lignende art. Kommissionens redegørelse og eventuelle forslag kan af handelsministeren stilles til rådighed for pressen.»

I nærværende sag er man gået frem på den måde, at en kommissionsdomstol først er blevet nedsat, efter at sagen var blevet efterforsket af politiet og fremmet

Stor idérigdom hos DSB-personalet

Forslagsordningen, som er indført inden for statsadministrationen for at fremkalde gode ideer fra medarbejderne, har været en stor succes inden for statsbanerne, idet der siden, ordningen blev indført her i 1950, er indsendt godt 3500 forslag til generaldirektoratet. Der er en stadig stigning i antallet af indsendte ideer. Siden efteråret 1967 er der således indgået lige ved 700 forslag, og der er udbetalt en lang række præmier på indtil 1000 kr.

Et af medarbejderforslagene har givet DSB en betydelig publikumssucces, idet forslaget om indretning af liggevoгне til brug i den indenrigske trafik kom fra en af medarbejderne ved centralværkstedet i Århus. Liggevoгnene blev taget i brug for nogle måneder siden, og antallet af passagerer med disse voгne har været betydeligt større end ventet. Et andet forslag har ført til konstruktionen af en særlig græsslåmaskine til jernbaneskråninger. I den seneste tid er der ind-

til dom som straffesag. Det havde – med den viden man nu har – efter mit skøn været heldigere, at kommissionsdomstolen var blevet nedsat på et tidligere tidspunkt, således at dens beretning kunne have været benyttet som grundlag for afgørelsen af, hvorvidt og i hvilket omfang der skulle rejses tiltale. Jeg skal endvidere bemærke, at jeg ved afgivelsen af kommissionsdomstolens beretning i mangel af teknisk sagkyndig bistand har måttet indskrænke mig til en juridisk bedømmelse.

Overingeniør Wessel Hansen og civilingeniør Bloch Schrøder har, jfr. afsnit 7.A. og B., rejst spørgsmål om indførelse af en »havarikommission« til undersøgelse af jernbaneulykker, og dette foreslås også af landsretssagfører Høgsgaard i hans indlæg.

På grund af den betydelige offentlige interesse, der knytter sig til opklaringen af alvorlige jernbaneulykker, om sådanne på ny skulle indtræffe, henstiller jeg til overvejelse, at der for sådanne ulykkes vedkommende skabes lovhjemmel for nedsættelse af undersøgelseskommissioner med en dommer som formand og i øvrigt bestående af teknisk sagkyndige.

København i august 1969.

Tamm/Lundbæk Andersen.

kaldt forslag fra personalet ved færgeoverfarterne for herved bl. a. at få forbedret ekspeditions- og arbejdsforholdene. Der er alene herved indkommet ca. 400 medarbejderforslag, som derefter er behandlet i generaldirektoratet og drøftet på møder med medarbejderne ved de respektive overfarter.

Ny jernbaneskole med moderne undervisning

Statsbanerne kan nu gå i gang med at realisere planerne om en ny jernbaneskole, efter at finansudvalget har bevilget 2,8 mill. kr. til dette formål. Skolen har hidtil haft til huse i generaldirektoratets ejendom, Sølvgade 40, hvor man har kæmpet med store pladsproblemer, og hvor lokalerne ikke er velegnede til formålet.

I stedet flyttes jernbaneskolen nu til det store pakhushold, DSB har under bygning på Kalvebod Brygge, hvor der vil blive indrettet klasseværelser og lokaler til gruppearbejde, skolens administration m. v.

Undervisningen i den nye jernbaneskole vil blive lagt til rette efter de mest moderne principper med udstrakt anvendelse af tekniske hjælpemidler bl. a. internt fjernsyn.

Statsbanerne vil i de kommende år få behov for en øget uddannelseskapacitet, og den nye skole får da også plads til ca. 110 elever ad gangen, medens skolen i Sølvgade kun kan tage ca. 80 elever. Der er nedsat et særligt uddannelsesudvalg, som har til opgave at modernisere de forskellige uddannelsesformer inden for etaten samtidig med, at uddannelse på nye områder tages op. Statsbanerne opgiver kravet om eksamen som forudsætning for ansættelse – bortset fra nogle ganske få tilfælde – idet man selv vil sørge for, at medarbejderne får den fornødne uddannelse.

Større godstrafik over Storebælt

Statsbanerne øger natkapaciteten for at kunne klare overførslen af lastbiler og godsvogne.

Statsbanerne øger fra begyndelsen af august natkapaciteten på Storebælt for at kunne klare det stærkt stigende behov for overførsel af lastbiler og godsvogne. I foråret blev stigningen i antallet af

lastbiler på ruten Halsskov–Knudshoved for alvor markant, og i mange tilfælde måtte lastbiler, som ville over om natten, vente til morgenfærgerne.

Efter sommerferien stiger erhvervstrafikken igen, og for at lastbilerne skal kunne slippe for ventetid i nattetimerne doublerer statsbanerne nu de for denne trafik mest aktuelle afsejlinger fra Knudshoved – kl. 2,55 og 5,15, idet en af de store færger, som normalt kun sejler i dagtimerne da indsættes i nattrafikken.

I den tid, ekstrarfærgen har til overs i de første nattetimer, vil den blive sat til at hjælpe med ved overførsel af godsvogne. Også denne trafik er i stærk stigning på Storebælt bl. a. på grund af transittrafikken til og fra Vesttyskland.

DSB intensiverer arbejdet med modernisering af skinnestrækningerne

Statsbanerne intensiverer nu arbejdet med moderniseringen af jernbanestrækningerne. For ca. halvandet år siden indkøbtes fra Frankrig en sporlægningsmaskine, ved hjælp af hvilken det har været muligt at mekanisere arbejdet med fjernelse af gamle spor og lægning af nye og bedre i stedet.

En sådan maskine kan forny omkring 150 meter spor i timen, og samtidig med at klare denne store arbejdspræstation sparer maskinen en betydelig mængde arbejdskraft.

Sporlægningsmaskinen sættes i midten af august i arbejde på Kystbanen mellem Klampenborg og Skodsborg, hvor der som led i moderniseringen af denne bane skal lægges nye spor beregnet for hurtigere og tungere trafik.

Maskinen har til fulde indfriet forventningerne, og statsbanerne har derfor nu yderligere lånt en sådan maskine i Frankrig, og for fremtiden skal den ene arbejde øst for Storebælt og den anden vest for.

Den lejede maskine ventes engang i september at kunne begynde sit arbejde med moderniseringen af det jyske skinnenet. Efter planen sættes den da ind på strækningen mellem Århus og Langå, for herved også at mekanisere arbejdet på den østjyske længdebane, der forbedres for herved at gøre det muligt at øge togenes fart til i første omgang 140 km i timen og på længere sigt til 160 km i timen.

Pristallet

Det nye pristal udløste som ventet én dyrtidsportion, men om stigningen vil fortsætte i prisudviklingen, således at også januar-pristallet udløser én portion, kan ikke afgøres med sikkerhed. Priserne fra juni til juli måned synes at markere stilstand med en lille tendens til tilbagegang fra 134,1 til 134.

Det nye pristal udløser dyrtidspenge, der vil koste samfundet henved 900 mill. kr. Generelt sagt vil der blive 8-9 kr. mere pr. uge for lønarbejderne, altså ca. 35 kr. om måneden. Det er jo ikke store penge. Når man visse steder ymter om inflation her i landet, gælder det i hvert fald ikke med hensyn til arbejderlønnsens stigning. Den følger ikke med prisstigningerne, hævder Thomas Nielsen.

Tjenestemændene vil få ca. 2,3 % i tillæg til den løn, de oppebærer i øjeblikket. Lønstigningen sker fra 1/10 1969.

HK-funktionærerne får 40 kr. mere om måneden fra 1/9 1969.

For tjenestemændene vil bestillingstillæg og specielle tillæg blive reguleret, således at der også her bliver tale om en 2,3 % stigning fra 1/10 1969.

Obligationsmarkedet

Den stærke ængstelse, som de internationale valutaforhold bevirker i børser og bankkredse, rammer også obligationsmarkedet. Den i maj måned af Nationalbanken foretagne drastiske forhøjelse af diskontoen fra 7 til 9 % med det sigte at imødegå spekulation i D-marken, førte allerede da til en naturlig nedgang i obligationskurserne. Tilsyneladende var der imidlertid nu i sommer faldet ro over dette marked, og Nationalbanken kunne endog optræde som sælger af sine beholdninger af obligationer, noget, der tydede på en indtrådt stabilitet og på ny tilbud til et solidt obligationsmarked.

Men den pludselige nedskrivning af francen har på ny skabt røre om valutaforholdene, og tvivlen om, hvilken vej D-marken og Pundet ville følge, bevirkede, at adskillige obligationsejere solgte ud af deres beholdning, fordi de ikke følte sig sikre på, at deres håb om kursopgang ville gå i opfyldelse med det første.

Der synes dog at være sikkerhed for, at obligationskurserne ikke vil få lov til at gå ret meget længere ned. Nationalbanken vil træde til som støtteopkøber i tilfælde af alvorligere fald i kurserne.

Uro i Venstre og Socialdemokratiet

Både i partiet Venstre og Socialdemokratiet har der været en del uro. På grund af visse uoverensstemmelser omkring spørgsmålet om at gøre den græske ø Rhodos til venskabsby med Gladsaxe er Gladsaxes borgmester *Erhard Jacobsen* kommet i strid med ledende socialdemokrater, bl. a. J. O. Krag, der har misbilliget Erhard Jacobsens udtalelser og planer. Også spørgsmålet om radiotransmission fra Athen i forbindelse med idrætsstævnet har ført til uro, idet Erhard Jacobsen også på dette område har synspunkter, der er modsat partiledelsens.

Imidlertid er det ikke første gang, borgmester Erhard Jacobsen er gået »Roma midt imod«, han polemiserede således for ganske nylig imod, at partiet ved kongresbeslutning kunne vedtage en bestemmelse om, at man ikke på én gang måtte sidde inde med poster som borgmester og folketingsmand. Han erklærede, at den slags ting måtte alene vælgerne afgøre, ja, han mente, det var grundlovsstridigt at diktere bestemmelser som den, Socialdemokratiet havde vedtaget på kongressen.

Erhard Jacobsen er også medlem af Europarådet, men det viser, hvor stærkt han står, at partiet ikke fratager ham denne post, selv om partisekretæren i realiteten gik ind for en sådan afgørelse. Enig eller ikke enig med Erhard Jacobsen, så er der ikke tvivl om, at han med sin farverige og dynamiske personlighed sætter sit præg på dansk politisk debat. Der er næppe tvivl om, at han vil træffe beslutninger i fremtiden, der ikke passer ind i noget partimønster, hverken hans eget partis eller andres. Spørgsmålet er så, om hans vælgere vil følge ham.

Er Erhard Jacobsen således en robust, håndfast og ubøjelig debattør og politiker, er Venstres formand Poul Hartling lige det modsatte. Hans lidt vege temperament og hans forholdsvis få år som politiker, har bevirket, at Venstres vælgere synes at falde fra under hans ledelse, ligesom han ikke har formået at vinde indpas i borgernes vælgerkorps. Meget tyder på, at selv om Hartling genvælges til partiformand i september på partiets landsmøde, vil magten i partiet glide over til den mand, som ventes før eller senere at overtage formandsposten, økonomiminister *Nyboe Andersen*.

Hvis Venstre skal vinde frem i byerne, er der næppe tvivl om, at Nyboe An-

dersen er en af de få i partiet, der magter at gennemføre et sådant systemskifte. Han har imidlertid store opgaver i regeringen, idet han foruden at bestride porteføllens som økonomiminister, tillige er minister for nordiske anliggender og markedsminister. Da han desuden er formand for regeringens økonomiudvalg og for planlægningsudvalget, er det et spørgsmål, om han lige netop nu er interesseret i nye opgaver. Ministeren har forholdt sig tavs i hele debatten omkring Hartling.

Økonomisk orientering

Prisstop afløses af bindende kalkulationsregler.

I det kommende år vil henved 30.000 virksomheder komme ind under de såkaldte bindende kalkulationsregler. Det vil kort sagt betyde, at det offentlige vil have indseende med priser og avancer, således at firmaerne ikke kan tillade sig f. eks. at give arbejderne højere løn end den overenskomstmæssige, for derefter at lade forbrugerne betale denne løn- og glidning gennem en forhøjelse af varepriserne. Der vil dog blive tilladt visse prisstigninger bl. a. som følge af dyrtidsregulering, ligesom også stigning i råvarepriserne på det internationale marked vil få lov at slå igennem. Men i realiteten vil indførelse af bindende kalkulationsregler sige, at regeringen vil forsøge at holde priser og avancer i tømme, især inden for bygge- og anlægsvirksomheden, hvor der i øjeblikket er tale om overophedning, i hvert fald i hovedstadsområdet. Det er endommeligt, at trods en rekorddiskonto på 9 % med deraf flydende meget dyre penge, og trods store kurstab ved prioritering af nybyggeri og trods kraftig finanspolitisk stramning med højere skatter synes borgerne stadig at ville investere i byggeri, næsten mere end nogen sinde. Under disse omstændigheder er det vanskeligt for firmaer i bygge- og anlægssektoren at holde priser og lønninger i ave. Thi også for lønninger og arbejdskraft gælder den gamle naturlov om tilbud og efterspørgsel. Det er ikke muligt at opdrive en vare – enten det f. eks. drejer sig om brugsting eller arbejdskraft, hvor der bydes over for at få fat i den. Det bliver derfor uden tvivl vanskeligt at gennemføre bestemmelserne om de bindende kalkulationsregler, således som Monopolrådet nu vil forsøge.

Nu kommer der tillidsmandskursus i radio og TV

18

*Formanden for Radiorådet og Danmarks Radios
Arbejdsgruppe vedr. voksenundervisning.*

*KNUD HEINESEN, fortæller om baggrunden for
udsendelserne og om, hvilke emner de vil komme
til at beskæftige sig med. Der kommer otte TV- og
tyve radioudsendelser, som sendes hver tirsdag
(og genudsendes om lørdagen) fra oktober til april.
Danmarks Radio udgiver en grundbog til serien,
som AOF følger op med studiekredse, brevkursus
og telefonsvarere.*



Danmarks Radios undervisningsafdeling indleder i oktober en voksenundervisningsserie for tillidsmænd. Det er, så vidt vi ved, første gang, at en sådan udsendelsesrække gennemføres i noget land.

Tillidsmandsuddannelsen har i mange år fundet sted på Roskilde Højskole og Esbjerg Højskole og fra i sommer tillige på den nye LO-skole samt på lokale tillidsmandscentre under AOF og i de senere år endvidere på en række nye forbundsskoler. Danmarks Radios initiativ er naturligvis ikke nogen konkurrence, men et supplement til den nuværende kursusaktivitet.

Der er et stort behov for et sådant supplement til de eksisterende tillidsmandskurser. Vi har i Danmark ca. 16.000 tillidsmænd. Udsiftningen er så stor, at der hvert år vælges omkring 3.000 nye tillidsmænd. Problemerne hænger sammen. For en del af uddannelsesbehovet skyldes tillidsmandens korte levetid som tillidsmand og de deraf følgende mange nyvalg, samtidig med at den korte tillidsmandslevetid for en stor del er foranlediget af, at tillidsmanden har et helt eller delvis udækket uddannelsesbehov.

Også for andre end tillidsmænd

En del af tillidsmandens problemer stammer utvivlsomt fra, at kammerater, arbejdsledere og virksomhedsledere ofte har en utilstrækkelig viden om og for-

ståelse for tillidsmandens dobbelte rolle som arbejderens talerør over for ledelsen og som ledelsens kontakt med arbejderne. Derfor sigter udsendelsesrækken ikke alene på vore 16.000 faglige tillidsmænd, men også på de flere hundrede tusinde arbejdere, funktionærer og virksomhedsledere, hvis indsigt i tillidsmandsinstitutionen er en forudsætning for, at tillidsmanden kan udføre sin betydningsfulde rolle tilfredsstillende.

Denne rolle er i årenes løb stadig blevet udvidet. Nutidens tillidsmand behandler ikke blot spørgsmål vedrørende løn og arbejdsforhold, arbejdsretlige sager og mægling i stridigheder; han skal også kunne lede et møde og være lidt af en socialrådgiver. På denne baggrund behandler udsendelsesserien blandt andet følgende emner: klubben og tillidsmanden, tillidsmanden og arbejdslederen, tillidsmanden som mødeleder, rets- og interessekonflikter, faglig voldgift, arbejdsretten og overenskomstbrud, tillidsmandens retsstilling og beskyttelse, samarbejdsudvalget, samarbejds psykologi, kommunikation og information, lønssystemer, akkordsætning, arbejdsstudier m.v., sikkerhed på arbejdspladsen og arbejderbeskyttelsesloven i øvrigt, tillidsmanden som »socialrådgiver«, kontakt- og trivselsproblemer, psykologiske trivselsfaktorer og tillidsmandens forhold til fagforening og overenskomst.

Den første spæde spire

Til illustration af behovet for massemediernes indsats i tillidsmandsuddannelsen kan jeg nævne, at i de snart tyve år, jeg har medvirket på tillidsmandskurser, først og fremmest på Roskilde Højskole, har det været et stadigt omkvæd under kursuskritikken, at kurserne var for korte, hvad enten det drejede sig om weekend kurser, ugekurser, 14-dages kurser eller kurser af længere varighed.

Denne kritik afspejler naturligvis i sidste ende, at der er en grænse for, hvor store midler fagbevægelsen kan anvende på tillidsmandsuddannelsen, og at denne grænse ligger under, hvad tillidsmændene mener, der er behov for; samtidig med at der selvfølgelig også er en grænse for, hvor længe tillidsmanden kan være væk fra arbejdspladsen, især hvor lang tid ad gangen.

På denne baggrund melder den tanke sig helt naturligt, at man, efterhånden som massemediundervisningen ekspanderer, burde sigte på en arbejdsdeling, hvorefter radio og TV tager sig af den elementære kundskabsindlæring, således at den, i mere end en forstand, kostbare tid på kursusstederne i højere grad end nu kan anvendes til erfaringsudveksling, drøftelse af kontroversielle faglige anliggender og debatter om fagbevægelsens mål – alt det som radio og TV slet ikke eller kun i begrænset omfang kan for-

midle på en måde, der kalder på den enkeltes medleven og meningstilkendevelse.

Den kommende udsendelsesrække i tillidsmandskundskab er den første spædte sig mere henimod en sådan udvikling.

Radiogrundbog og AOF-studiekredse

Udsendelsesrækken omfatter 8 TV-programmer og 20 radioprogrammer. Radioprogrammerne sendes hver tirsdag fra den 7. oktober kl. 17,40–18,00, og de gentages den følgende lørdag. TV-udsendelsernes placering vil først kunne oplyses senere. Mens TV-programmerne kan betragtes som et oversigtskursus, er radioprogrammerne snarere et fordybningskursus, hvor man ganske kort genopfrisker fjernsynsudsendelsernes situationsskildringer for derefter at beskæftige sig mere indgående med forskellige sider af tillidsmandens funktioner.

Udsendelserne er tilrettelagt i et samarbejde imellem Danmarks Radios undervisningsafdeling og arbejdsmarkedets organisationer og oplysningsforbund. AOF har tilbudt at følge udsendelserne op med studiekredse, telefonsvarere og et brevkursus. Danmarks Radio udgiver en grundbog i tilknytning til serien, men den bliver ikke en samling lektioner, snarere en håndbog, som man også kan benytte uafhængigt af udsendelserne. Vi har i det hele taget lagt vægt på at skabe et såkaldt forgrenet system af studiemuligheder, hvor hvert enkelt led – AOF's studiekredse, brevkolekursus m.v. og Danmarks Radios udsendelser og grundbog – både kan benyttes alene og sammen med de andre muligheder.

Ideen er, at man skal kunne vælge, hvad der passer én bedst, men jeg håber, at mange vil benytte sig af AOF's opfølgningstilbud, fordi de kan mangedoble værdien af Danmarks Radios udsendelser og grundbog.

Bedre information

Baggrunden for Danmarks Radios indsats på voksenundervisningsområdet igenem en årrække er det stadig stigende behov for voksenundervisning, som skyldes den dynamiske, tekniske og økonomiske udvikling, som medfører store

forandringer i erhvervsfordelingen, levefoden og den effektive arbejdstid. Denne udvikling nødvendiggør en forstærket frivillig voksenundervisning, der kan formidle en bedre information om og derigennem en bedre tilpasning til og udnyttelse af den foranderlige omverden, samtidig med at den stigning i levefoden, som er et produkt af udviklingen, muliggør en øget voksenundervisning.

Voksenundervisningsbehovet omfatter såvel flere specialkunderskaber af faglig art som mere almen viden. Den tekniske udvikling medfører stærkt specialiserede arbejdsprocesser, som ændrer sig desto hurtigere, jo mere specialiserede de er, og som øger behovet for nye grunduddannelser samt hyppige omskoling og efteruddannelser og dermed for et stedsevarende uddannelsessystem, der har karakter af en systematisk, dybtgående, målrettet og ofte kompetencegivende undervisning.

Men behovet for større almen viden øges også, dels på grund af stigningen i levefoden, herunder den større fritid, og dels fordi jo mere specialiseret den faglige uddannelse er, desto større er behovet for et alment grundlag, fordi den menneskelige modenhed, som erhverves igennem en beskæftigelse med almene emner, forøger vore muligheder for at foretage nye, nødvendige valg og omstillinger, og fordi en grundig orientering i de almene færdighedsfag er omskolingens og efteruddannelsens nødvendige forudsætning.

I forhold til dette behov er voksenundervisningens kapacitet på mange områder for ringe og for overanstrengt både i henseende til personel, lokaler og andre faciliteter. Alt må sættes ind på at imødekomme dette meget positive voksenundervisningsbehov ved at sikre en tilstrækkelig kapacitet. Radio og TV kommer ind i dette billede, fordi man ved hjælp af disse massemedier kan forøge voksenundervisningens kapacitet betragteligt og meget billigt.

Udskydelser fordyrer

Voksenundervisning, forstået som en systematisk tilrettelagt kundskabsmeddelelse, adskiller sig fra Danmarks Radios normale opgave, som er at producere alment interessevækkende programmer.

Som en konsekvens heraf har Radiorådet hævdet det synspunkt, at voksenundervisningsprogrammer i henhold til radiospredningsloven ikke i det lange løb kan finansieres af licensmidler, men at udgifterne hertil – i lighed med hvad der er tilfældet i en række andre lande – fuldt ud må refunderes Danmarks Radio gennem statsmidler. Det samme bør gælde for skoleradio og skole-TV. Daværende undervisningsminister K. B. Andersen erklærede sig i 1966 enig heri, men sidenhen har vi som bekendt fået en ny regering. Spørgsmålet er nu henvist til behandling i Radiokommissionen.

Ventetiden, indtil der foreligger en løsning på finansieringsproblemet, rejser meget alvorlige problemer for undervisningsafdelingen, fordi Radiorådet i konsekvens af sin indstilling ikke kan øge undervisningsbevillingen, som er for lille til, at vi kan følge med udviklingen endside ekspandere i takt med behovet. Dette er så meget desto mere beklageligt, som bevillingsudskydelser på dette område ikke repræsenterer nogen besparelse, men voksende fordyrelser i undervisningssektoren.

Radio/TV- og anden undervisning

Det er en naturlig følge af Radiorådets indstilling til finansieringen, at voksenundervisningens gennemførelse ikke kan løses inden for Danmarks Radios eksisterende organisatoriske rammer, idet radio- og TV-undervisning må integreres i og dermed koordineres med den øvrige undervisning i samfundet.

Til dette formål har Radiorådet stillet forslag om oprettelse af et TV-institut under Undervisningsministeriet, som skal forestå al central produktion og fordeling af alle audiovisuelle undervisningsmaterialer, altså såvel TV-bånd som film, båndfilm og lydbånd m.v. udsendt over radio- og TV-nettet eller postforsendt til lokal afspilning rundt omkring på uddannelsesstederne.

Det er selvsagt ønskeligt, at ventetiden, inden offentlige bevillinger foreligger og det organisatoriske apparat er opbygget, bliver så kort som mulig. I mellemtiden vil Danmarks Radio udnytte de begrænsede midler bedst muligt, blandt andet som nævnt til produktion af det forestående tillidsmandskursus, som vi håber, I får et godt udbytte af.

Knud Heinesen.

Senatet støtter Nixon

Den meget stærkt debatterede sag om amerikansk opbygning af et ABM-raketværn til forsvar af amerikanske centre med et eventuelt sovjetrussisk angreb med atomvåben blev afsluttet i det amerikanske senat med en sejr for Nixon, der fik de kæmpemæssige bevillinger igennem. Det drejede sig om et beløb på ca. 5,7 milliarder kr. til etablering af dette raketsystem, der skal gennemføres i etaper, således at de første raketanlæg placeres i henholdsvis Nord-Dakota og Montana. Det var kun med to stemmers overvægt, at præsident Nixons plan vedtoges, men det var tilstrækkeligt til at stive præsidentens position af. Han var blevet angrebet hårdt for sine forslag af bl. a. senator Edw. Kennedy, der hævdede, at man ikke havde sikkerhed for, at det kostbare anlæg virkelig ville være effektivt.

Men det vejede tungt i mange senatoers beslutningsafgørelse, at man fremfor alt frygter for ved de kommende forhandlinger med Sovjet at skulle sidde ved forhandlingsbordet uden at have militær slagkraft med som trumf. Kennedy hævdede deroverfor, at netop en optrapning af atomrustningen kunne ødelægge eller standse de russisk-amerikanske drøftelser om afspænding og nedrustning. Men heroverfor sagde Nixon-tilhængere, at russerne er lettest at forhandle med, når de ved, at USA er blevet stærkere militært. Fra adskillige demokratiske politikeres side fremhævedes endvidere, at det ville tjene det amerikanske samfund bedre, om man anvendte disse rustningspenge på saneringsopgaver, sociale forbedringer m. v.

Nixon og Bonn

Der har været ført vigtige forhandlinger mellem den tyske forbundskansler *Kurt Georg Kiesinger* og præsident *Nixon* om både Berlinspørgsmålet og det delte Tyskland.

De to statsmænd var tillige enige om det ønskelige i at fortsætte bestræbelserne for at bringe »de bestående internationale konflikter til en retfærdig afslutning og også fremskridt hen mod en nedrustning og at søge at fjerne årsagerne til spændingen i Europa«. Erklæringen blev udsendt efter mødet i »Det hvide Hus«. Man undlod ikke at understrege nødvendigheden og vigtigheden af, at Nato-

alliancen stadig opretholdes som den bedste sikkerhed for Europa og Vestens lande i øvrigt. Den nære kontakt, som der fremtidigt skal bestå mellem Washington og Bonn, understregedes af oplysningen om, at der oprettedes en direkte telefonforbindelse (varm linie) mellem Kiesingers og Nixons kontorer.

Det fjerne Østen

Præsident Nixon vil formentlig også søge i de kommende måneder at etablere et noget mildere klima mellem USA og Kina. Sovjet er nervøs for denne ændrede amerikanske holdning til Kina, men USA gør opmærksom på, at man i Washington samtidig med, at man søger at bedre forholdet til Kina, dog stærkt ignorerer Kinas protester over for USA i forhandlinger med Sovjet. De to kommunistiske supermagter vil nu åbenbart gerne sikre sig en vis good-will hos USA. Denne indbyrdes misundelse har sin grund i de stadig alvorlige grænseuroligheder langs den russisk-kinesiske grænse i Asien.

På længere sigt drejer konflikten sig også om, hvem af disse magter, der skal lede udviklingen i Asien. Sovjet forsøger nu en indkredsning af Kina, og i desperation heroverfor vokser de aggressive kræfter i Peking. Er forholdene langs den sibirisk-kinesiske grænse således under faretruende udvikling, synes krigen i Vietnam trods alt at være på vej mod aftrapning. Men ingen ved, hvor store mængder russisk materiel, der stadig tilflyder det kommunistiske Nordvietnam, og selv om Sovjet hævder, at Nordvietnam alene bestemmer over sin egen skæbne, så er der dog næppe tvivl om, at et forholdsvis lille land, der i den grad er afhængig af økonomiske og militære subsidier fra Sovjet, også når det gælder spørgsmålet om krig og fred, er afhængig af magthaverne i Kreml. Sovjet støtter sandsynligvis Nordvietnams krav om fuldstændig og betingelsesløs tilbagetrækning af amerikanske tropper i Sydvietnam, men noget tyder på, at der bag dette doktrinære, kategoriske standpunkt alligevel er blevet ført forhandlinger, der i nogen grad har gennemhullet den stive forhandlingsdoktrin. Det gælder om, at Østens forhandlere ikke taber ansigt. Men på den anden side gør man klogt i, i Vestens lande at erindre sig, at trods årelange krigshandlinger med verdens

bedste våben er det ikke lykkedes amerikanerne at slå Nordvietnam militært eller bringe samfundet til sammenbrud.

På sin rejse i Asien gjorde Nixon opmærksom på, at de af Asiens lande, der støtter sig til USA, fremtidigt mere må lægge an på selv at klare sig over for ydre og indre fjender af demokratiet. Dermed har præsidenten understreget, at USA ikke mere lader sig engagere i en ny form for Vietnam-støtte. Indirekte er det en realistisk erkendelse af, at en total militær sejr i Vietnam ikke kan vindes af den amerikanske hær.

Rumænien

Det har vakt opmærksomhed, at man på den 10. kommunistiske partikongres har turdet fremsætte tanker om det gavnlige i mere åben debat og liberal forståelse for andre synspunkter. Tankerne blev fremsat af Rumæniens ledende økonomiske og marxistiske ekspert *Niculescu-Mizil*. Selv om det havde virket stærkere, om det havde været partichefen *Ceausescu* selv, der havde fremført de nye ideologiske synspunkter, så vakte det alligevel forbavselse verden over, at man turde tale Moskva-lederne midt imod. Kreml havde søgt i nogen måde at ignorere den rumænske kongres ved at sende forholdsvis ukendte partisekretærer til mødet, men ingen kan tvivle om, at der i adskillige af *Niculescu-Mizils* udtalelser skjulte sig tendenser, der stærkt mindede om den kurs, som Alexander Dubcek indledte i Prag, og som Tito gennemfører i Jugoslavien. En liberaliseringsproces i Rumænien skal man dog næppe vente med det første, men alene den omstændighed, at man tør komme frem med liberale tanker nu, kunne tyde på, at Sovjets trusler mod Rumænien ikke har haft den tilsigtede virkning, eller også er man i Rumænien sikker på, at Sovjet ikke tør foretage en ny invasion så kort tid efter den skæbnesvangre besættelse af Tjekkosllovakiet.

Præsident Nixons besøg i landet, der ganske vist blev en succes iden forstand, at han var genstand for folkemassernes hyldest, bør dog næppe forlede Rumæniens ledere til at tro, at USA vil støtte landet i tilfælde af besættelse. Tværtimod gjorde præsident Nixon alt muligt for i sine taler ikke at prokovere Sovjet, eller blot antyde noget om, at interesse-sfære og magtbalance på Balkan er ændret på det sidste.

Løn og stedtillæg

I. oktober 1969

Løntrin	Stedtillæg I. oktober 1969 (grundsats + dyrtidstillæg 33 %)									
	H	NØS	NY A	GL B	GL C	GL D	GL E			
1	3.192,00	2.128,00	1.064,00	944,30	724,85	551,95	246,05			
	266,00	177,33	88,67	78,69	60,40	46,00	20,50			
2	3.279,78	2.186,52	1.093,26							
	273,32	182,21	91,11							
3	3.370,22	2.246,37	1.123,85							
	280,85	187,20	93,65							
4	3.463,32	2.308,88	1.154,44							
	288,61	192,41	96,20							
5	3.557,75	2.371,39	1.186,36							
	296,48	197,62	98,86							
6	3.656,17	2.436,56	1.218,28							
	304,68	203,05	101,52							
7	3.755,92	2.504,39	1.251,53							
	312,99	208,70	104,29							
8	3.859,66	2.573,55	1.286,11							
	321,64	214,46	107,18							
9	3.966,06	2.644,04	1.322,02							
	330,51	220,34	110,17							
10	4.075,12	2.717,19	1.357,93							
	339,59	226,43	113,16							
11	4.186,84	2.791,67	1.395,17							
	348,90	232,64	116,26							
12-22	4.302,55	2.867,48	1.433,74							
	358,55	238,96	119,48							
23	4.189,50	2.791,67	1.396,50							
	349,13	232,64	116,38							
24	4.065,81	2.709,21	1.355,27							
	338,82	225,77	112,94							
25	3.932,81	2.621,43	1.310,05							
	327,73	218,45	109,17							
26	3.789,17	2.525,67	1.262,17							
	315,76	210,47	105,18							
27	3.634,89	2.421,93	1.211,63							
	302,91	201,83	100,97							
28	3.469,97	2.311,54	1.155,77							
	289,16	192,63	96,31							
29	3.291,75	2.193,17	1.097,25							
	274,31	182,76	91,44							
30	3.101,56	2.066,82	1.033,41							
	258,46	172,24	86,12							
31	2.899,40	1.931,16	965,58							
	241,62	160,93	80,47							
32	2.682,61	1.787,52	893,76							
	223,55	148,96	74,48							
33	2.452,52	1.633,24	816,62							
	204,38	136,10	68,05							
34	2.207,80	1.470,98	735,49							
	183,98	122,58	61,29							
35	1.947,12	1.296,75	647,71							
	162,26	108,06	53,98							
36	1.670,48	1.111,88	555,94							
	139,21	92,66	46,33							
37	1.374,82	916,37	458,85							
	114,88	76,36	38,24							
38	1.066,66	710,22	355,11							
	88,89	59,19	29,59							
39	738,15	490,77	246,05							
	61,51	40,90	20,50							
40	0,00	0,00	0,00							
				0,00	0,00	0,00	0,00			0,00

Lønramme	Løn I. oktober 1969 excl. stedtillæg (grundsats + dyrtidstillæg 33 %)									
	1	2	3	4	5	6				
1	21.280,00	21.865,20	22.466,36	23.084,81	23.719,22	24.370,92				
	1.773,33	1.822,10	1.872,20	1.923,73	1.976,60	2.030,91				
2	24.370,92	25.041,24	25.730,18	26.437,74	27.165,25	27.911,38				
	2.030,91	2.086,77	2.144,18	2.203,15	2.263,77	2.325,95				
3	25.041,24	25.730,18	26.437,74	27.165,25	27.911,38	28.680,12				
	2.086,77	2.144,18	2.203,15	2.263,77	2.325,95	2.390,01				
4	25.730,18	26.437,74	27.165,25	27.911,38	28.680,12	29.468,81				
	2.144,18	2.203,15	2.263,77	2.325,95	2.390,01	2.455,73				
5	26.437,74	27.165,25	27.911,38	28.680,12	29.468,81	30.278,78				
	2.203,15	2.263,77	2.325,95	2.390,01	2.455,73	2.523,23				
6	27.165,25	27.911,38	28.680,12	29.468,81	30.278,78	31.111,36				
	2.263,77	2.325,95	2.390,01	2.455,73	2.523,23	2.592,61				
7	28.680,12	29.468,81	30.278,78	31.111,36	31.966,55	32.845,68				
	2.325,95	2.390,01	2.455,73	2.523,23	2.592,61	2.663,88				
8	29.468,81	30.278,78	31.111,36	31.966,55	32.845,68	33.748,75				
	2.455,73	2.523,23	2.592,61	2.663,88	2.737,14	2.812,40				
9	30.278,78	31.111,36	31.966,55	32.845,68	33.748,75	34.677,09				
	2.523,23	2.592,61	2.663,88	2.737,14	2.812,40	2.889,76				
10	31.111,36	31.966,55	32.845,68	33.748,75	34.677,09	35.630,70				
	2.592,61	2.663,88	2.737,14	2.812,40	2.889,76	2.969,23				
11	31.966,55	32.845,68	33.748,75	34.677,09	35.630,70	36.610,91				
	2.663,88	2.737,14	2.812,40	2.889,76	2.969,23	3.050,91				
12	32.845,68	33.748,75	34.677,09	35.630,70	36.610,91	37.617,72				
	2.737,14	2.812,40	2.889,76	2.969,23	3.050,91	3.134,81				
13	33.748,75	34.677,09	35.630,70	36.610,91	37.617,72	38.652,46				
	2.812,40	2.889,76	2.969,23	3.050,91	3.134,81	3.221,04				
14	34.677,09	35.630,70	36.610,91	37.617,72	38.652,46	39.715,13				
	2.889,76	2.969,23	3.050,91	3.134,81	3.221,04	3.309,59				
15	35.630,70	36.610,91	37.617,72	38.652,46	39.715,13	40.807,06				
	2.969,23	3.050,91	3.134,81	3.221,04	3.309,59	3.400,59				
16	36.610,91	37.617,72	38.652,46	39.715,13	40.807,06	41.929,58				
	3.050,91	3.134,81	3.221,04	3.309,59	3.400,59	3.494,13				
17	37.617,72	38.652,46	39.715,13	40.807,06	41.929,58	43.082,69				
	3.134,81	3.221,04	3.309,59	3.400,59	3.494,13	3.590,22				
18	38.652,46	39.715,13	40.807,06	41.929,58	43.082,69	44.267,72				
	3.221,04	3.309,59	3.400,59	3.494,13	3.590,22	3.688,98				
19	39.715,13	40.807,06	41.929,58	43.082,69	44.267,72	45.484,67				
	3.309,59	3.400,59	3.494,13	3.590,22	3.688,98	3.790,39				
20	40.807,06	43.082,69	45.484,67	48.020,98	50.629,75					
	3.400,59	3.590,22	3.790,39	4.001,75						

PERSONALIA

Forfremmelse til lokomotivassistent pr. 1/9-69.

Lokomotivmedhjælper:
B. K. Jensen, Næ i Næ

Navneændring pr. 22/11-63

Lokomotivfører (15. lkl.) Fa.
S. A. Madsen til S. A. Ullgren-Madsen.

Navneændring pr. 9/6-69.

Lokomotivassistent B. S. Hansen, Av til
B. Spiegelhauer.

Afsked efter ansøgning pr. 30/9-1969.

Lokomotivfører (15. lkl.) R. U. Andersen, Fa, gr. svag m/pension.

Dødsfald.

Pens. lokomotivfører H. C. L. Christensen, Brande er afgået ved døden den 7/7 1969.

Pens. lokomotivfører H. L. M. Lytzen, Frederikshavn er afgået ved døden den 16/8 1969.

Pens. lokomotivfører C. M. Johansen, Gentofte er afgået ved døden den 17/8 1969.

Pens. lokomotivfører J. K. K. Christiansen, København, er afgået ved døden d. 2/8-1969.

Pens. lokomotivfører L. J. Berg, Abyhøj, er afgået ved døden i juli måned 1969.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

J. Thomsen,

lokomotivfører, Godsbanegården.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

P. Noltensmejer,

lokomotivfører, Godsbanegården.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

E. Meng,

lokomotivfører, Korsør.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

P. J. Andersen,

lokomotivfører, Aalborg.

Opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

P. H. Kristensen,
lokomotivfører, Fa.

SIDE	LØN FOR	KONTO NR.	TIL RÅDIGHED	LØNRAMME/TRIN	ARB.GIVERNR.	CPR-NUMMER	
01	05 70	147155	24/04	05/13	6417132	170428	0587
LØN OG SÆRLIGE YDELSER		ENHEDER	BELOB	FRADRAG		ENHEDER	BELOB
LØN			2400,35	ATP-BIDRAG			7,20
STEDTILLÆG		H	350,46	SYGEKASSEN			40,90
NATPENGE 17-22		20,0	23,80	VEJLEKASSEN			4,00
NATPENGE 22-06		10,0	23,80	DANMARK LIV			17,80
SØN OG HELLEIG+LØ		5,0	11,20	KILDESKAT			600,00
				UNDERHOLDSB			300,00
I ALT			2809,61	I ALT			969,90
BETALT SKAT	SKATTEPL. LØN	SKATTEPL. S. Y.	PENSIONSBI DRAG	ATP-BIDRAG			AT UDBETALE
2400	11020	815		28			1839,71

Fra 1. januar 1970 vil der i forbindelse med overgang til kildeskat og indførelse af det nye løn- og pensionssystem blive anvendt nye løn- og pensionsspecifikationer som vist ved disse eksempler. Disse specifikationer vil blive udsendt som lukkede korrespondancekort - for lønspecifikationernes vedkommende som jernbanesag.

SIDE	PENSION FOR	KONTO NR.	TIL RÅDIGHED	LØNRAMME/TRIN	ARB.GIVERNR.	CPR-NUMMER	
01	05 70	3076927	24/04	05/13	6427132	200995	5307
PENSION OG SÆRLIGE YDELSER		ENHEDER	BELOB	FRADRAG		ENHEDER	BELOB
PENSION			1528,14	SYGEKASSEN			41,00
				VEJLEKASSEN			2,00
				KILDESKAT			190,00
I ALT			1528,14	I ALT			233,00
BETALT SKAT	SKATTEPL. PENSION	SKATTEPL. S. Y.	PENSIONSBI DRAG	ATP-BIDRAG			AT UDBETALE
950	7640						1295,14

Godtgørelse for overarbejde og mistede fridage

Godtgørelse for overarbejde og mistede fridage ydes efter satsen for den lønningsklasse i lønnings- og pensionsloven af 7. juni 1958, hvori den pågældende tjenestemand var placeret umiddelbart forud for den nye tjenestemandsløvs ikrafttræden.

Personer, der tjenestemandsansættes, og tjenestemænd, der forfremmes efter den 1. juli 1969, oppebærer godtgørelse for overarbejde og mistede fridage efter satserne for den lønningsklasse i lønnings- og pensionsloven af 1958, som de pågældende ville være henført til, såfremt ansættelsen, henholdsvis forfremmelsen var sket umiddelbart forud for den 1. juli

1969. Godtgørelserne ydes efter følgende satser:

	godtgørelse for overarbejde	godtgørelse for mistet fridag
7. lkl	20,64	155
10. lkl	21,72	163
12. lkl	23,18	175
15. lkl	25,45	191
18. lkl	29,71	223

Byttelejlighed

Roskilde-Rødby havn eller omegn

2 værelses lejlighed, 1. sal, i Roskilde, husleje kr. 125,00 mdl. og intet indskud ønskes byttet med 2½ værelses lejlighed evt. større i Rødby havn eller omegn.

Skriftlig henvendelse til lokomotivmedhjælper S. E. Hansen, Rughaven 9, 1. sal tv., 4000 Roskilde.

Sæt kulør på tilværelsen

med BOGRINGENS BØGER

+ chance for at vinde 7.000 kr. farve-TV

Med sit nye sæson-program ser det ud til, at arbejderbevægelsens egen bogklub vil kunne klare sig fint i konkurrencen om at skaffe boglæserne første klasses bøger til de helt lave priser.

I år rummer Bogringen 12 bind, der udsendes to og to hveranden måned. Med den første bogpakke følger en gratis overraskelse til abonnenterne på den indbundne årgang, nemlig Mark Twain: Huck Finns eventyrlige Oplevelser – i stort format og rigt farveillustreret. Desuden rummer første bogpakke en stor tobinds roman af Alice M. Ekert-Rotholz: Hvor Tårer er forbudt – om en norsk familie, der bliver hvirvlet ind i en række dramatiske begivenheder i det fjerne østen.

Had og forsoning i Israel

Til oktober-bogpakken har Bogringen sikret sig Døden havde to Sønner, skrevet af general Moshe Dayans datter, Yael Dayan. Den handler om generationskonflikten i Israel. Med samme bogpakke kommer Anna Ladegaards Opbrud i Oktober om en ung kvindes ulykkelige ægteskab med en engelsk tobaksfarmer i Rhodesia – hadets og de skjulte spændingers land.

Ny roman af forfatteren til LEV STÆRKT – DØ UNG

Willard Motley, der skrev super-bestselleren Lev stærkt – dø ung får nu udgivet Drik ud – og knus dit Glas – om et lille mexicansk fiskerleje, der bliver omdannet til ferieparadis for dollarstærke amerikanere på jagt efter letkøbt sex. Samtidig følger Med Mundharpe under åben Himmel, skrevet af den kendte norske visesanger og tv-mand, Erik Bye. Det er en glad og munter bog om syv års vagabondering i USA – fyldt med robust humor.

På flugt fra guillotine-døden

Som vinterlæsning får Bogringens medlemmer en stor to-binds roman, Vejen til Skafottet af Audrey Erskine Lindop. En forrygende spændende beretning om en ung engelsk charmør, der kommer til Paris og pludselig befinder sig midt i den franske revolutions mest dramatiske begivenheder.

Hilmar Wulff-roman om livet i 30'erne

I marts udsendes Hilmar Wulff: Ung Mand søger sin Vej. Forfatteren, der kender det arbejdende folk så godt som nogen, fortæller om en ung fisker, der kommer til København og tager kampen op mod de barske realiteter i storbyen.

Samtidig kommer en hæsblesende spændende agent-roman – Højt Spil med gyldne Mønter af den engelske flyverforfatter Gavin Lyall, der forstår at oplade en bog med spænding, så der ligefrem står gnister.

Charmerende roman om mennesker, dyr og natur

Sidste pakke i Bogring-serien indeholder dyre- og naturromanen Rascal af Sterling North. Det er en fortryllende beretning om en tolvårig dreng og hans tamme vaskebjørn og deres liv på farmen i Wisconsin.

Sidste Bogring-bog er H. E. Bates' Purpursletten – om en bitter engelsk bomber-pilot, der møder en ung indfødt kvinde i Burma og opdager, at livet har en mening – men netop da synes døden at ville have revanche . . .

Farve-TV som hovedgevinst i Bogringens nye læser-lotteri

Udover en sikker gevinst på 12 bind spændende læsning har alle abonnenter desuden chance for at vinde et 22" Arena farve-TV i Fremads læser-lotteri – eller en af de store »trøstpræmier« i form af byggereol, læderlænestole, moderne ryatæppe samt et væld af værdifulde boggaver.

Takket være Bogringens store oplag kan priserne holdes på allerlaveste niveau: i abonnement får man ca. 2.500 sider lødig og underholdende læsning for kun 11,75 pr. bind og vil man have Bogringens nye smukke helbind er prisen kun 15,75 pr. bind.

Man kan blive medlem af Bogringen enten gennem FFBS bogombud eller hos boghandlerne.



Den vanskelige tid

Det nye skoleår er begyndt. Inden det er rundet ud vil vi have oplevet strejker, demonstrationer og lignende protestaktioner omkring både højere og lavere læreanstalter. Det er en spændende men også usikker tid for både børn, forældre og lærere.

Har De læst den lille røde bog for skoleelever? Den, der vakte furor allerede inden den lå færdigtrykt hos boghandleren på grund af en lille, let drejet bemærkning om konsekvensen af skolepigens forførelse af en uønsket lærer. Den er skrevet til børnene og holdt i en ganske nøgtern tone. Indholdet vil på steder kunne vække lidt forargrelse, lidt uro og en god portion irritation, hvilket selvfølgelig også er meningen, således at der kan skabes en debat.

Afsnittet om spiritus, hash og narkotika er godt. Der er ingen løftede pegefingre, kun en ganske usentimental beskrivelse af årsag og virkning, som må virke afskrækkende på dem, der kan tænde lidt indenad. Det vil overraske nogle (voksne) at der er små praktiske vink som f. eks. at faren ved cigaretrykning nedsættes, hvis man med en nål prikker nogle huller i cigarettens. Derved kommer der falsk træk i den og røgen fortyndes ved den større ilttilførsel.

Elever advares mod lærere, der ønsker at diskutere bogen med dem: han er ude på at afvæbne dem. Til gengæld advares elever ikke mod at lade forældre læse den, og den koster iøvrigt kun kr. 5,75.



Luften er blåst ud af de moderne frisurer, og håret lægger sig ganske tæt om hovedet. Går langt ned i nakken, hvor det slutter i en lille anderumpe med krølle . . .

Nederst:

Dette er både hat og hår på en gang: nemlig en fjerlignende paryk med etageklippede lokker, der er kraftigt lakeret for at give indtryk af glatte, blanke fjer.



Måske kommer der engang en lille rød bog for lærere, for de kan få svært ved at klare sig udelukkende med den blå betænkning! Og hvad med en lille rød til forældre? De er jo også en slags mennesker . . .

De er så flinke . . .

Det nævnes af og til, at vi er på vej ind i et servicesamfund – hvad det så betyder. Det har vist ikke noget at gøre med at vi smiler mere til hinanden for at få tingene til at glide eller rejser os for ældre damer i bussen osv. Ejheller har det noget at gøre med at butikspersonale vil optræde mere imødekommende. Nogle steder er det ikke nødvendigt, for der er de flinke nok, men ikke sandt – der er »harpede« damer nok rundt omkring til at man ikke kan kalde dem et særsyn. En af dem møder De her:

Det var i supermarkedet og – det må indrømmes – smeltende varmt. Da kassedamen nåede til nogle ferskner i min indsamlingskurv, sagde hun gnavent: – der ligger plastikposer ved ferskenkassen. De ved jo godt, at jeg ikke har poser har . . .

Det sidste vidste jeg ikke, det første benægtede jeg, hvorover damen blev så

ophidset at folk i køen bag mig begyndte at spidse øre. Til sidst susede hun ned til den famøse ferskenkasse for selv at overbevise mig og jeg opsendte en stille bøn til Vorherre om at fjerne en eventuel pose, som jeg måske havde overset! Da hun kom tilbage, havde hun en frisk stak poser i hånden. Idet hun satte sig på sin drejestol, råbte hun over skuldren til et ungt kittelklædt menneske: – ta' lige og find nogle poser til fersknerne, der er ikke flere derhenne . . .

Og det var så det sidste ord i den sag. Har De også mødt hende?

Et godt øje . . .

I august-nummeret af forbrugerbladet *Tænk* findes en lille, ikke særlig dybtgående artikel om øjenkosmetiks skadelige virkninger – som ikke er graverende, undtagen i de få tilfælde, hvor en allergi har udviklet sig. Et råd fra en øjenlæge bør dog citeres: nemlig at mange gener kan undgås ved at folk hver aften skyldder deres øjne med øjenbadevand eller en ganske let saltvandsopløsning . . .

Og vi tilføjer: køb ikke vandfast mascara uden også at købe et præparat til fjernelse af den. Den skal af hver aften både for Deres og vippernes skyld.