



7

DANSK  
LOKOMOTIV  
TIDENDE





## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. JULI 1970 — 70. ÅRGANG

7

Indhold:

Investering i motion . . . . .	2
Justering af tjenstemandslønninger .	3
Naturlig landforbindelse mellem Sjælland og Jylland . . . . .	6
Kongres 1970 . . . . .	10
Personalia . . . . .	37
Udenrigsnyt . . . . .	38
Indenrigsnyt . . . . .	39
Damernes Dag . . . . .	40

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.

Ved den ordinære kongres i vor forening fremsattes et forslag fra Ålborg afdeling, hvorefter der skulle indrettes træningsfaciliteter, eller som det udtryktes i forslaget – motionsrum. Forslaget fik kraftig tilslutning, og det er nu hovedbestyrelsens opgave at søge tanken gennemført i praksis. Kravene til menneskets fysiske præstationer aftager i stærkere eller svagere grad med den mekaniske udvikling på arbejdspladsen. Men det er efterhånden også almindeligt at have bil. Det betyder for eksempel, at en lokomotivmand sætter sig i bilen hjemme, kører til arbejdet, sætter sig på lokomotivet, kører et antal timer til fremmed sted, hviler sig i et længere eller kortere ophold, kører i et antal timer til hjemstedet, sætter sig i bilen og kører hjem. Og så fortsætter rumlen på næste tjenestetur. Stort set får han ikke rigtigt brugt »fysikken«. Med andre ord får han for lidt motion på grund af for megen stillesiddent. Legemets muskler bliver slappe og nedbrydes. Men hvad værre er, kredsløbsforstyrrelser er alt for ofte tilfældet. Med beklagelse ser vi gang på gang en kollega i sin bedste alder blive invalideret af kredsløbsforstyrrelser, altså sammen med kostvaner en væsentlig følge af mangel på motion. Det er således ikke mærkværdigt, at Ålborg-afdelingens forslag fik så stærk tilslutning. Man erkender nemlig faren. Erfaringerne fra andre arbejdspladser, hvor motionsmuligheder findes, giver da også et klart indtryk af betydningen i den daglige motionering. Investering i motionsfaciliteter er således en økonomisk velmotiveret investering, der udover medarbejdernes fysiske og dermed psykiske velvære sparer virksomheden for en masse sygedage. Der er ingen tvivl om, at disse forhold for virksomheden koldt og nøgternt kan omsættes i penge. Mange vaneforestillinger, især hos arbejdsgiveren, men også hos arbejdstageren, virker dog ikke befordrende for sådanne helseforanstaltninger. Skal vi nu for vor arbejdsplads' vedkommende se at få redigeret Ålborg afdelings forslag. Der sigtes ikke på tvangsindlægning til motionsdyrkelse, som alsang under besættelsesårene, men der er næppe tvivl om, at hovedparten af lokomotivmændene vil indse nytten af forslaget og handle derefter. Det vil nok også pynte lidt på de krumme rygge og slappe maver. Spørgsmålet er så, om statsbanerne vil have tilstrækkelig forståelse for tanken. I forhold til så mange andre virksomheder er det små beløb, der anvendes på personalets velfærd. Viljen er utvivlsomt tilstede; men midlerne? Vi må få staten til at indse, at investering i lokaler med motionsredskaber set ud fra helheden er en besparelse.

# Justering af tjenestemandslønninger

Den 4. maj d.å. er indgået følgende:

»Aftale

mellem ministeren for statens løn-  
nings- og pensionsvæsen og Stats-  
tjenestemændenes Centralorganisa-  
tion I, Statstjenestemændenes Cen-  
tralorganisation II, Danske Statsem-  
bedsmænds Samråd og Danmarks  
Lærerforening om Justering af tjene-  
stemandslønninger m.v.

§ 1. Tjenestemænd, der omfattes af bestemmelserne i tjenestemands-  
loven, henføres til følgende lønrammer:

Lønramme	1. løntrin årsløn	2. løntrin årsløn	3. løntrin årsløn	4. løntrin årsløn	5. løntrin årsløn	6. løntrin årsløn
	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
1	16.400	16.851	17.314	17.791	18.280	18.782
2	18.782	19.299	19.830	20.375	20.935	21.511
3	19.299	19.830	20.375	20.935	21.511	22.103
4	19.830	20.375	20.935	21.511	22.103	22.710
5	20.375	20.935	21.511	22.103	22.710	23.335
6	21.511	22.103	22.710	23.335	23.977	
7	22.103	22.710	23.335	23.977	24.636	
8	22.710	23.335	23.977	24.636	25.314	
9	23.335	23.977	24.636	25.314	26.010	
10	23.977	24.636	25.314	26.010	26.725	
11	24.636	25.314	26.010	26.725	27.460	
12	25.314	26.010	26.725	27.460	28.215	
13	26.010	26.725	27.460	28.215	28.991	
14	26.725	27.460	28.215	28.991	29.788	
15	27.460	28.215	28.991	29.788	30.607	
16	28.215	28.991	29.788	30.607	31.449	
17	28.991	29.788	30.607	31.449	32.314	
18	29.788	30.607	31.449	32.314	33.203	
19	30.607	31.449	32.314	33.203	34.116	
20	31.449	33.203	35.054	37.008		
21	32.314	34.116	36.018	38.026		
22	33.203	35.054	37.008	39.072		
23	35.054	37.008	39.072	41.250		
24	36.018	38.026	40.146	42.385		
25	37.008	39.072	41.250	43.550		
26	38.026	40.146	42.385	44.748		
27	39.072	41.250	43.550	45.978		
28	42.385	44.748	47.243			
29	44.748	47.243	49.877			
30	45.978	48.542	51.248			
31	47.243	49.877	52.658			
32	51.248	54.106				
33	55.594					
34	58.693					
35	61.966					
36	67.220					
37	74.925					
38	83.513					
39	90.594					
40	100.978					

I henhold til § 45, stk. 1, i lov om  
tjenestemænd i staten, folkeskolen  
og folkekirken (tjenestemandslo-  
ven), jfr. § 1 i lov om tjenestemands-  
lønninger m.m. og klassificering af  
tjenestemandsstillinger i staten, fol-  
keskolen og folkekirken (lønnings-  
og klassificeringsloven), fastsættes  
følgende:

Stk. 2. Bestemmelsen træder i stedet for §§ 2 og 36 i lønnings- og klassi-  
ficeringsloven.

§ 2. De i lønnings- og klassificeringsloven § 5, stk. 1, anførte årlige stedstillæg ændres således:

Skalatrín	Årslón í hen- hold til denne aftales § 1	Hovedstads- områdets sats	Nordøst- sjællands sats	Sats a
	kr.	kr.	kr.	kr.
1	16.400	2.460	1.640	820
2	16.851	2.528	1.685	843
3	17.314	2.597	1.731	866
4	17.791	2.669	1.779	890
5	18.280	2.742	1.828	914
6	18.782	2.817	1.878	939
7	19.299	2.895	1.930	965
8	19.830	2.975	1.983	992
9	20.375	3.056	2.038	1.019
10	20.935	3.140	2.094	1.047
11	21.511	3.227	2.151	1.076
12	22.103	3.315	2.210	1.105
13	22.710	3.315	2.210	1.105
14	23.335	3.315	2.210	1.105
15	23.977	3.315	2.210	1.105
16	24.636	3.315	2.210	1.105
17	25.314	3.315	2.210	1.105
18	26.010	3.315	2.210	1.105
19	26.725	3.315	2.210	1.105
20	27.460	3.315	2.210	1.105
21	28.215	3.315	2.210	1.105
22	28.991	3.315	2.210	1.105
23	29.788	3.227	2.152	1.076
24	30.607	3.133	2.088	1.044
25	31.449	3.030	2.020	1.010
26	32.314	2.919	1.946	973
27	33.203	2.801	1.867	934
28	34.116	2.673	1.782	891
29	35.054	2.536	1.691	845
30	36.018	2.390	1.593	797
31	37.008	2.233	1.489	744
32	38.026	2.067	1.378	689
33	39.072	1.889	1.259	630
34	40.146	1.700	1.133	567
35	41.250	1.499	1.000	500
36	42.385	1.286	857	429
37	43.550	1.060	707	353
38	44.748	821	547	274
39	45.978	568	378	189
40	47.243	0	0	0

Stk. 2 § 5 gælder i øvrigt uændret.

§ 5. Aftalen har virkning fra den 1. april 1970.»

#### Første møde i det nye jernbaneråd

I den nye lov om styrelsen af statsbanerne, der trådte i kraft den 1. april 1969, og som i øvrigt var forudsætningen for de store strukturændringer i statsbanernes administration, står, at der ned sættes et *jernbaneråd* med den opgave at afgive udtalelser om spørgsmål af principiel betydning for statsbanerne.

Rådet består af 15 medlemmer. Rådets formand, folketingsmand, fhv. minister Svend Horn, er beskikket af ministeren for offentlige arbejder. 8 medlemmer er valgt af folketinget blandt dets medlemmer. Endelig har ministeren beskikket repræsentanter for statstjenestemændenes centralorganisationer I og II, for Arbejderbevægelsens Erhvervsråd samt for industri, handel og landbrug.

Rådet har idag holdt sit første møde, hvori også trafikminister Ove Guldberg og generaldirektør P. E. N. Skov deltog.

På mødet drøftedes – foruden rådets arbejdsformer i den nye skikkelse – foreliggende arbejdsopgaver set på baggrund af den ved behandlingen af loven givne begrundelse for rådets bevarelse, nemlig at det er af betydning, at der består mulighed for, at bl.a. den trafikpolitiske målsætning for statsbanernes virksomhed kan drøftes i et råd, hvor ikke alene folketinget, men også industri, handel og landbrug samt nævnte organisationer er repræsenteret.

Rådet besluttede i sit næste møde bl.a. at drøfte

– statsbanernes planer om knudepunkts- trafik for stykgods samt containertrafikken.

– svenske og danske statsbaners overvejelser vedrørende Øresundstrafikkens kapacitetsproblemer.

– statsbanernes sidebanepplaner.

Egenpension og ægtefællepension 1. april 1970 (incl. dyrtidstillæg 36%)

Skalatrin (1)	Pensions- givende lønnings- indtægt (grundsats) (2)	Egenpension						Ægtefællepension				
		Beregning af grundpension for 1 års pensionsalder (excl. dyrtidstillæg)				Udbetalt pension pr. 1. april 1970 (incl. dyrtidstillæg 36%)		Beregning af grundpension for 1 års pensionsalder (excl. dyrtidstillæg)			Udbetalt pension pr. 1. april 1970 (incl. dyrtidstillæg 36%)	
		1,5% af indtil 32.800 kr.	af resten 1,2 %	Basisbeløb	Grundpension (3) + (4) + (5)	For 1 års pensionsalder	Højeste pension 37 × (7)	2/3 af (6)	Basisbeløb	Grund- pension (9) + (10)	For 1 års pensionsalder	Højeste pension 37 × (12)
		(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)
1	16.400	246,000	–	98,40	344,400	468,3840	17.330,21	229,600	59,45	289,050	393,10800	14.545,00
2	16.851	252,765	–	98,40	351,165	477,5844	17.670,62	234,110	59,45	293,560	399,24160	14.771,94
3	17.314	259,710	–	98,40	358,110	487,0296	18.023,68	238,740	59,45	298,190	405,53840	15.004,92
4	17.791	266,865	–	98,40	365,265	496,7604	18.380,13	243,510	59,45	302,960	412,02560	15.244,95
5	18.280	274,200	–	98,40	372,600	506,7360	18.749,23	248,400	59,45	307,850	418,67600	15.491,01
6	18.782	281,730	–	98,40	380,130	516,9768	19.128,14	253,420	59,45	312,870	425,50320	15.743,62
7	19.299	289,485	–	98,40	387,885	527,5236	19.518,37	258,590	59,45	318,040	432,53440	16.003,77
8	19.830	297,450	–	98,40	395,850	538,3560	19.919,17	263,900	59,45	323,350	439,75600	16.270,97
9	20.375	305,625	–	98,40	404,025	549,4740	20.330,54	269,350	59,45	328,800	447,16800	16.545,22
10	20.935	314,025	–	98,40	412,425	560,8980	20.753,23	274,950	59,45	334,400	454,78400	16.827,01
11	21.511	322,665	–	98,40	421,065	572,6484	21.187,99	280,710	59,45	340,160	462,61760	17.116,85
12	22.103	331,545	–	98,40	429,945	584,7252	21.634,83	286,630	59,45	346,080	470,66880	17.414,75
13	22.710	340,650	–	98,40	439,050	597,1080	22.093,00	292,700	59,45	352,150	478,92400	17.720,19
14	23.335	350,025	–	98,40	448,425	609,8580	22.564,75	298,950	59,45	358,400	487,42400	18.034,69
15	23.977	359,655	–	98,40	458,055	622,9548	23.049,33	305,370	59,45	364,820	496,15520	18.357,74
16	24.636	369,540	–	98,40	467,940	636,3984	23.546,74	311,960	59,45	371,410	505,11760	18.689,35
17	25.314	379,710	–	98,40	478,110	650,2296	24.058,50	318,740	59,45	378,190	514,33840	19.030,52
18	26.010	390,150	–	98,40	488,550	664,4280	24.583,84	325,700	59,45	385,150	523,80400	19.380,75
19	26.725	400,875	–	98,40	499,275	679,0140	25.123,52	332,850	59,45	392,300	533,52800	19.740,54
20	27.460	411,900	–	98,40	510,300	694,0080	25.678,30	340,200	59,45	399,650	543,52400	20.110,39
21	28.215	423,225	–	98,40	521,625	709,4100	26.248,17	347,750	59,45	407,200	553,79200	20.490,30
22	28.991	434,865	–	98,40	533,265	725,2404	26.833,89	355,510	59,45	414,960	564,34560	20.880,79
23	29.788	446,820	–	98,40	545,220	741,4992	27.435,47	363,480	59,45	422,930	575,18480	21.281,84
24	30.607	459,105	–	98,40	557,505	758,2068	28.053,65	371,670	59,45	431,120	586,32320	21.693,96
25	31.449	471,735	–	98,40	570,135	775,3836	28.689,19	380,090	59,45	439,540	597,77440	22.117,65
26	32.314	484,710	–	98,40	583,110	793,0296	29.342,10	388,740	59,45	448,190	609,53840	22.552,92
27	33.203	492,000	4,836	98,40	595,236	809,52096	29.952,28	396,824	59,45	456,274	620,53264	22.959,71
28	34.116	492,000	15,792	98,40	606,192	824,42112	30.503,58	404,128	59,45	463,578	630,46608	23.327,24
29	35.054	492,000	27,048	98,40	617,448	839,72928	31.069,98	411,632	59,45	471,082	640,67152	23.704,85
30	36.018	492,000	38,616	98,40	629,016	855,46176	31.652,09	419,344	59,45	478,794	651,15984	24.092,91
31	37.008	492,000	50,496	98,40	640,896	871,61856	32.249,89	427,264	59,45	486,714	661,93104	24.491,45
32	38.026	492,000	62,712	98,40	653,112	888,23232	32.864,60	435,408	59,45	494,858	673,00688	24.901,25
33	39.072	492,000	75,264	98,40	665,664	905,30304	33.496,21	443,776	59,45	503,226	684,38736	25.322,33
34	40.146	492,000	88,152	98,40	678,552	922,83072	34.144,74	452,368	59,45	511,818	696,07248	25.754,68
35	41.250	492,000	101,400	98,40	691,800	940,84800	34.811,38	461,200	59,45	520,650	708,08400	26.199,11
36	42.385	492,000	115,020	98,40	705,420	959,37120	35.496,73	470,280	59,45	529,730	720,43280	26.656,01
37	43.550	492,000	129,000	98,40	719,400	978,38400	36.200,21	479,600	59,45	539,050	733,10800	27.125,00
38	44.748	492,000	143,376	98,40	733,776	997,93536	36.923,61	489,184	59,45	548,634	746,14224	27.607,26
39	45.978	492,000	158,136	98,40	748,536	1018,00896	37.666,33	499,024	59,45	558,474	759,52464	28.102,41
40	47.243	492,000	173,316	98,40	763,716	1038,65376	38.430,19	509,144	59,45	568,594	773,28784	28.611,65
41	48.542	492,000	188,904	98,40	779,304	1059,85344	39.214,58	519,536	59,45	578,986	787,42096	29.134,58
42	49.877	492,000	204,924	98,40	795,324	1081,64064	40.020,70	530,216	59,45	589,666	801,94576	29.671,99
43	51.248	492,000	221,376	98,40	811,776	1104,01536	40.848,57	541,184	59,45	600,634	816,86224	30.223,90
44	52.658	492,000	238,296	98,40	828,696	1127,02656	41.699,98	552,464	59,45	611,914	832,20304	30.791,51
45	54.106	492,000	255,672	98,40	846,072	1150,65792	42.574,34	564,048	59,45	623,498	847,95728	31.374,42
46	55.594	492,000	273,528	98,40	863,928	1174,94208	43.472,86	575,952	59,45	635,402	864,14672	31.973,43
47	58.693	492,000	310,716	98,40	901,116	1225,51776	45.344,16	600,744	59,45	660,194	897,86384	33.220,96
48	61.966	492,000	349,992	98,40	940,392	1278,93312	47.320,53	626,928	59,45	686,378	933,47408	34.538,54
49	67.220	492,000	413,040	98,40	1003,440	1364,67840	50.493,10	668,960	59,45	728,410	990,63760	36.653,59
50	74.925	492,000	505,500	98,40	1095,900	1490,42400	55.145,69	730,560	59,45	790,010	1074,41360	39.753,30
51	83.513	492,000	608,556	98,40	1198,956	1630,58016	60.331,47	799,304	59,45	858,754	1167,90544	43.212,50
52	90.594	492,000	693,528	98,40	1283,928	1746,14208	64.607,26	855,952	59,45	915,402	1244,94672	46.063,03
53	93.275	492,000	725,700	98,40	1316,100	1789,89600	66.226,15	877,400	59,45	936,850	1274,11600	47.142,29



# Naturlig landforbindelse mellem Sjælland og Jylland

## Vogne og permanente vognformationer

Jernbanevogne til transport af bilerne formeres i grupper på 10 permanent sammenkoblede eller sammenbyggede vogne; en sådan vognformation indrettes således, at der bliver gennemkørsel fra vogn til vogn og med ind- og udkørsel i endevognenes sider, som får 10 m lange skydedøre eller endnu længere oprulningsdøre.

Vognene bliver 25 m lange, 3,4 eller 3,5 m brede udvendig og 3,2–3,3 m brede indvendig. De får lav gulvhøjde.

Alle vognene bliver lukkede. Den indvendige og udvendige loftshøjde bliver stor. Jvf. de vogne, der er foreslået til Skt. Gotthard-basistunnelen.

Der bygges tre slags vogne, eller rettere, tre slags vognformationer.

En vogntype eller vognstammetype får kun een etage. Den kan bruges til transport af svære lastbiler, eventuelt med påhængsvogne, traktor-sættevogne, rutebiler, små varebiler og desuden personbiler, hvis der er plads, specielt personbiler med høj bagage på tagbagagebærere, samt biler med campingvogne, bådvogne osv.

En anden vogntype får to etager. Den nederste skal tage personbiler. Den øverste skal tjene som opholdssted for biltrafikanterne og andre rejsende. Desuden bliver der her plads til en restaurationsafdeling eller et cafeteria, automater, telefonboks, håndvask, toiletter m.v.

Den tredje vogntype får to etager, begge for personbiler.

Der laves gennemgang i endevognenes yderender fra endevogn til endevogn på samme måde som mellem moderne eksprestogsvogne, bl.a. af hensyn til benyttelsen af passagerfaciliteterne i den øvre etage af den ene vognformation.

Togene kan eventuelt indrettes med

fjernstyringsanlæg i begge ender. Dog er dette ikke nødvendigt.

## Togformationerne

Togene trækkes og skubbes af lokomotiver. Der kan bruges elektriske lokomotiver, hvis banen elektrificeres. Diesellokomotiver kan også bruges. Da togene skal køre igennem tunnelerne gruppevis i samme retning, kan de ventilere tunnelen i nogen grad. Men luften bliver naturligvis renet, hvis man helt undgår udblæsningsluftarterne fra de mange gennemkørende, kraftige diesellokomotiver.

For mindre tog må et lokomotiv med 4 drivakslers være tilstrækkeligt. Men til større tog må der bruges 6-akslede lokomotiver eller to 4-akslede lokomotiver pr. tog. Da der ved spidsbelastninger skal køre store tog og følgelig med henblik herpå skal anskaffes lokomotiver i anseeligt antal, kan togene altid have to lokomotiver. Til gengæld behøves der da blot 4-akslede lokomotiver. I så fald kan fjernstyringsanlæg i vognformationernes ender spares, idet de to lokomotiver kan anbringes i hver sin ende af toget.

Der må naturligvis være fjernkontrolledninger igennem vognstammerne, så de to lokomotiver kan køre med enmandsbetjening.

Normalt køres der med tog bestående af to vognformationer, hver omfattende 10 vogne, altså 20-vognstog, d.v.s. tog, der er lidt længere end de længste eksprestog, hvis længde i Danmark gerne er begrænset til 15–16 vogne på grund af stationernes perronlængder.

Når der er megen trafik, formeres der tog af tre 10-vognsformationer, altså ialt 30 vogne.

Et tog kan bestå af ens vognformationer.

I så fald kan person- og lastbiltransporten holdes helt adskilt. Transporten af rutebilerne må da ske med lastbiltogene.

En anden mulighed er at køre med tog, der består af forskellige vognformationer.

Et sådant tog kan bestå af en vognformation for lastbiler og rutebiler og en anden vogngruppe for transport af personbiler i den nedre etage og med passagerafdeling i den øvre etage.

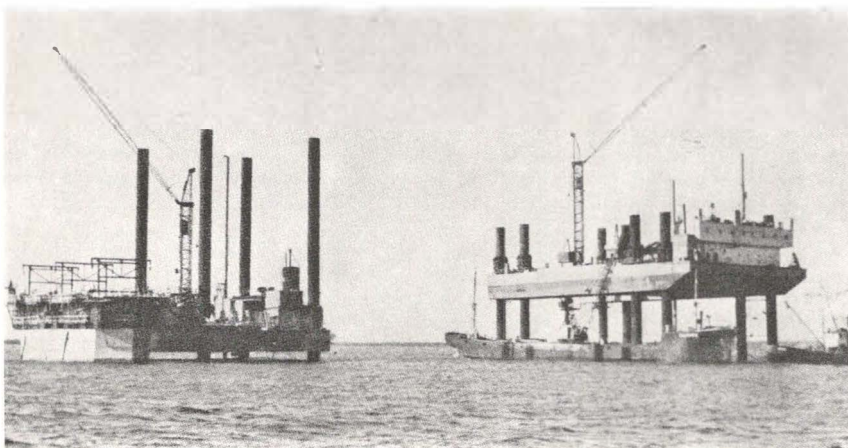
Eller der kan køres med en lastbiltransporterende formation og en personbiltransporterende formation med een etage samt en tredje vognformation med to etager for personbiltransport.

Ekstratog til indsættelse, når transportbehovet er særlig stort, kan bestå af tre vognformationer til transport af personbiler alene, den midterste med plads til biler i en etage, og de to yderste med plads til biler i begge etager.

## Vognformationernes og togformationernes kapacitet

Kapaciteten af et tog, der består af en vogngruppe for lastbiler og en anden vogngruppe med en nedre etage for personbiler og en øvre etage for passagererne og lastbilchaufførerne, bliver ca. 75 blandede biler.

Et tog, der består af tre vognformationer, nemlig en lastbilformation, en personbilformation med en etage og en personbilformation med to etager, kan transportere ca. 175 biler.



Ved bygningen af broen over sundet mellem Fehmern og fastlandet anvendtes der to »Hubinseln«, d.v.s. arbejdsplatforme i form af kunstige øer, der kunne løfte sig op over vandoverfladen eller rettere sagt lægterfartøjer med 4–8 vertikale rør, der kunne sænkes ned til havbunden og tilmed trykkes ned på bunden med stor kraft, så lægterne eller platformene kunne hæves højt op, ja, bruges som kraner. Sådanne konstruktioner blev først udviklet i USA, her specielt til brug ved boringer efter olie uden for kysterne. Allerede omkring 1960 blev der i USA foreslået en videreudvikling af dem til vandbyggningsredskaber, som ligefrem skulle kunne »gå« på havbunden.



Det er forlængst besluttet, at tunnelen under Kanalen mellem England og Frankrig skal udføres som en boret tunnel i kalken under havbunden. Men oprindeligt var det også stærkt på tale at udføre den som en sænketunnel.

Det blev da foreslået at bruge en gående platform til at udgrave en rende i havbunden og en anden til at udlægge tunnelstykkerne og tildække dem.

Da dybderne i Kanalen er meget store, og da tunnel-rørstykkerne her må være meget svære, var planen ret fantastisk. Men hvor det kan blive aktuelt at bygge meget lange tunneler på små vanddybder og nogenlunde konstant dybde, og hvor tunnelrørstykkernes dimensioner kan være små, vil lignende byggemetoder måske nok kunne anvendes og skabe grundlag for, at omkostningerne pr. km tunnel bliver lave.

Et tog, der består af tre vognformationer, den ene for personbiler i en etage og de to andre for personbiler i to etager, kan tage ca. 250 biler.

Dette svarer til Storebæltsfærgernes gennemsnitlige kapacitet.

Køres der med 3 minutters tidsafstand, kan der afsendes 5 tog i en gruppe eller serie med 12 minutter mellem det første og det sidste.

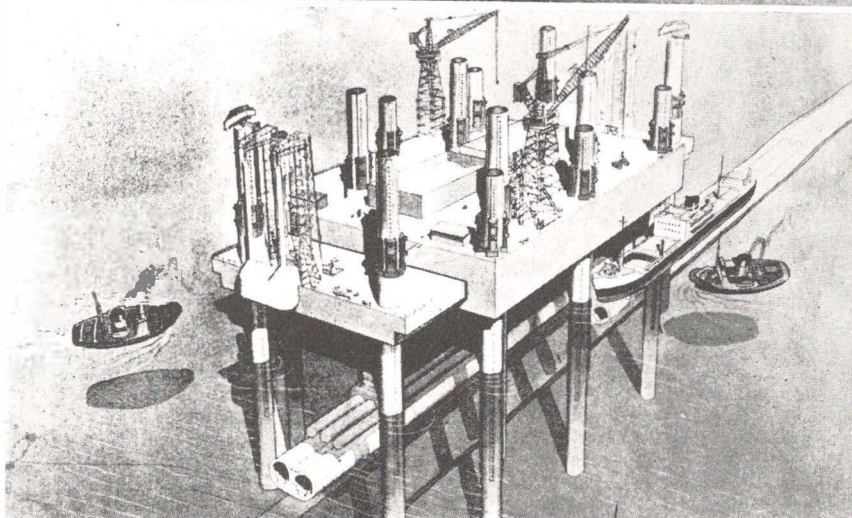
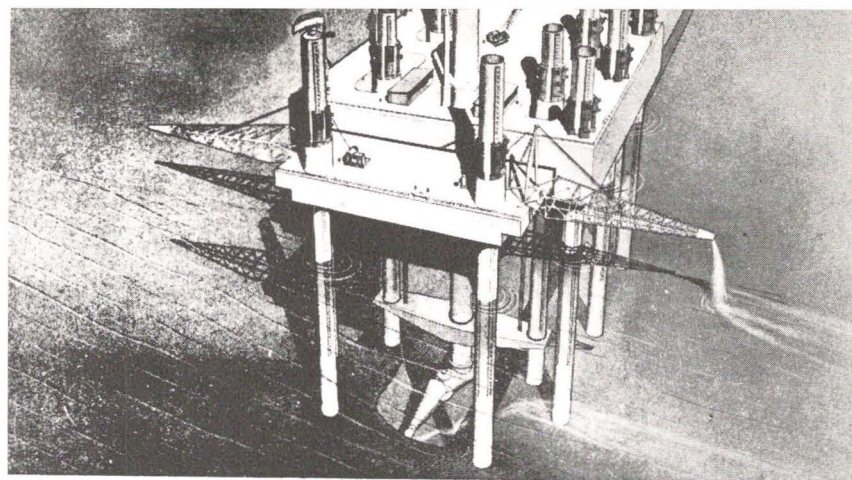
Med moderne togkontrol, signalteknik og kommunikationsteknik kan der køres med 1½ eller måske kun 1¼ minuts tidsafstand mellem togene. Togserierne kan da omfatte indtil 9 eller 10 tog.

En togserie, der omfatter 5 tog af førstnævnte sammensætning, kan transportere ca. 375 blandede biler, altså lige så mange som en 3-dækket bilfærge kan overføre.

En togserie på 5 tog af den næstnævnte formation kan tage 875 biler.

En togserie omfattende 5 tog som disse og desuden 5 tog alene for personbiltrafik, kan transportere 2000 »blandede« biler.

Storebæltsrutens kapacitet ved brug af alle de 4 store bilfærger og med 37½ minutters middeltidsafstand mellem færgeafgangene, er, som tidligere beregnet, 400 personbilenheder pr. time i gennemsnit, noget varierende fra time til time, eller rettere sagt tur til tur, fordi den ene færge har væsentlig større kapacitet end de andre.



Alle de nævnte tal refererer til personbiler alene.

Hvis de biltransporterende tog udelukkende befører personbiler i vogne, kan de overføre ca. 2400 biler pr. serie.

Tunnelsystemet med de biltransporterende tog har altså 6 gange så stor kapacitet som bilfærgeruten mellem Halskov og Knudshoved.

Storebæltsfærgerne overfører nu omkring 2 mill. biler om året. For 1969 beløb antallet sig til 1.837.000 biler, deraf 1.548.000 personbiler og 289.000 lastbiler, næsten ingen rutebiler.

På denne baggrund kan man vel slutte, at et transportsystem med ensporede tunneler for bilførende tog under Samsøbælt og Svanebælt muliggør overførsel af i det mindste 12.000.000 biler om året.

For at være på den sikre side, skal der i det følgende regnes med, at den effektive kapacitet er 10 mill. biler.

Da der ikke kan blive behov for en sådan kapacitet foreløbig, må det være tilstrækkeligt at udføre terminalanlæg, kontrolsystemer m.m. med henblik på, at der kun køres med indtil 5 tog i hver gruppe.

I så fald behøves der kun 10 tog og 20 lokomotiver indsat i driften til stadighed. Af hensyn til reserver m.v. må der dog anskaffes ialt 35-40 tivognsformationer af forskellig art og ca. 25 lokomotiver.

#### Kapacitetsbehovet for en direkte trafikforbindelse mellem Sjælland og Sprogø

Kan der blive behov for den nævnte kapacitet for transport af 5 mill. biler årlig i den nærmeste fremtid og måske 10 mill. i en fjern fremtid?

De nuværende Kattegats-færgeruters trafik, særlig deres biltrafik, giver et fingerpeg om, hvor megen trafik en fast forbindelse kan forventes at få, hvis der etableres en forbindelse for biltransporterende jernbanetog på et eller to spor.

I 1968 benyttede ca. 1.240.000 biler de fire færgeruter Kalundborg-Århus, Kalundborg-Juelsminde, Odden-Ebeltoft og Hundested-Grenå.

Hvis der havde været en fast forbindelse, ville mange flere biler have benyttet den.

Bilantallet påvirkes bl.a. stærkt af overfartsmulighederne, tidsbesparingen, taksterne og kørselsudgifterne iøvrigt.

En del af de biler fra og til Jylland, som nu benytter Storebæltsruten, ville benytte Samsøbælt-ruten, hvis denne var udbygget tilsvarende, d.v.s. med korte færgeruter eller med tunneler for biltransporterende tog.

Det kan dog næppe dreje sig om særlig mange biler. For nok har Jylland mange flere beboere end Fyn. Men jyderne nord for Vejle benytter nu næsten udelukkende de nordlige færgeruter, når de endelig

skal af sted, eller de bliver hjemme på grund af de store afstande over Fyn.

Storebæltsruterne har noget større trafik end de nordlige ruter, nemlig ca. 1.730.000 i 1968. Men det må antages, at mindst halvdelen af de biler, der overføres med Storebæltsfærgerne, blot kommer fra eller skal til Fyn eller det sydlige Jylland, og at kun en ganske lille del kører i langfart, d.v.s. passerer landegrænsen eller Vejle.

Trafikken mellem København-Sjælland på den ene side og Fyn-Sydjylland på den anden side har formodentlig andraget mellem 1 og ½ million biler.

På den fynske øgruppe bor 9 pct. af Danmarks befolkning. I Sydjylland, regnet til linien Vejle Fjord-Ringkøbing Fjord, bor 11 pct., altså lidt flere.

I Jylland nord for Vejle bor 33 pct. af Danmarks befolkning.

På det grundlag kan man vel skønne, at trafikpotentialet for den nordlige rute må være ca. halvanden gang så stort som for den sydlige rute, vel at mærke under forudsætning af samsvarende udbygning af de to ruter, d.v.s. med 19-29 km lange færgestrækninger mellem Sjælland og Fyn og mellem Sjælland og Jylland eller med motorvejsbroer både over Storebælts Østre og Vestre Rende og over Samsøbælt-Svanebælt.

Måske kunne man vente at få et fingerpeg ved betragtning af biltrafikken over Lillebæltsbroen.

Denne passeredes i 1968 af 5,91 million biler. Men heraf var utvivlsomt en stor del biler i lokal trafik, særlig mellem Middelfart og Fredericia.

Denne antagelse bekræftes af, at Odense-Middelfart landevejen 28,5 km vest for Odense kun passeredes af 2,65 mill. biler, altså mindre end halvt så mange. Selv af dem må en betydelig del have været biler i lokaltrafik.

Forøvrigt foreligger der en undersøgelse gengivet i Storebæltskommissionsbetænkningen om destinationerne for de biler, der blev transporteret over Storebælt, i 1963-64. Men siden da er trafikken på de nordlige ruter vokset i sådan grad, at situationen nu utvivlsomt er ganske anderledes.

Man kan imidlertid få et holdepunkt for en prognose om den potentielle Sjælland-Jylland trafik ved at se på tallene for trafikken mellem Sjælland og Falster-Lolland, fordi lokaltrafikken ad Storstrømsbroen sikkert kun udgør en lille del af den samlede trafik her.

Ved lokaltrafikken forstås trafikken mellem Vordingborg og dens opland, særlig med nordvesthjørnet af Falster, altså hjørnet vest for Guldborgvejen, samt mellem Lolland-Falster iøvrigt og Vordingborg, men ikke ud over Vordingborg.

I 1968 passeredes Storstrømsbroen af 3,04 millioner biler.

Man kan vel tillade sig at skønne groft, at omkring de 2 mill. kørte i fjerntrafik.

Heraf kørte en lille del i international trafik, idet færgerne mellem Rødby og Puttgarten overførte 400.000 biler (af de udkørte biler var 25 pct. danske biler), medens færgerne mellem Gedser og Travemünde og Warnemünde overførte 101.000 biler (her var 54 pct. af de udkørende biler danske).

Den nationale fjerntrafik mellem København-Sjælland på den ene side og Falster-Lolland på den anden side må altså have andraget ca. 1½ million biler. Tallet er meget usikkert. Men størrelsesordenen må være rigtig.

På Lolland-Falster bor 2,6 pct. af Danmarks befolkning. I Jylland nord for Vejle bor som sagt 33 pct. Altså 12-13 gange så mange.

Hvis der var lige så gode forhold for biltrafikken mellem Sjælland og det centrale og nordlige Jylland som mellem Sjælland og Falster-Lolland, kunne man måske vente 12-13 gange så stor biltrafik.

Dog kan det nok ikke holde stik i praksis. Thi for det første er afstandene mellem København, Midt- og Nordjylland gennemgående større end afstandene mellem København og Falster-Lolland. For det andet er jyderne ikke og bliver næppe nogensinde så hovedstadsorienteret som beboerne på Falster og Lolland. For det tredje er Ålborg og Århus så store, at de virker stærkt tiltrækkende på beboerne i store dele af Jylland, som derfor sikkert bliver noget tilbageholdende med at køre til København. Hvor tit beboerne i selve Århus og Ålborg vil køre til København er problematisk. Men de vil antagelig ikke gøre det så ofte som beboerne i Nykøbing F., Maribo og Nakskov.

Følgelig vil den nationale fjerntrafik mellem København-Sjælland og Midt-Nordjylland næppe blive 12-13, men måske kun 6-7 gange så stor som mellem København-Sjælland og Falster-Lolland, selv om der havde været en fast broforbindelse direkte mellem Sjælland og Jylland.

En tunnel for biltransporterende tog vil ikke virke så attraktiv som en broforbindelse. Til gengæld er der en almindelig vækst i biltrafikken i hele landet og ikke mindst fjerntrafikken. Måske kan det gå lige op.

Man finder altså, at en fast Sjælland-Jylland forbindelse har et trafikpotential på ca. 10 millioner biler årlig.

Skønt denne prognose er højst usikker, må størrelsesordenen være rigtig.

De 10 millioner biler pr. år svarer netop til kapaciteten af et biltransport-system, der baseres på tunneler med kun et jernbanespor for biltransporterende tog.

#### **Sparede kørselsdistancer**

Ruten direkte mellem Sjælland og Jylland er langt kortere end ruten mellem Sjælland og Jylland via Fyn for hele Jylland nord for Vejle.

Der kan gennemgående spares ca. 100 km.

Som et konkret eksempel kan nævnes, at motorvejsdistancen fra København (Rådhuspladsen) til Rønæs-terminalen bliver ca. 113 km, og at motorvejsdistancen mellem Gyllingnæs-terminalen og Århus (Rådhuspladsen eller Banegårdspladsen) bliver 31 km. Med de 49 km mellem terminalerne bliver det ialt 193 km.

Ad det fremtidige motorvejsystem mellem København og Århus via Storebælt bliver der 300 km, hvoraf 19 km færgerute, eller 298 km, når motorvejen over Storebælts Østre og Vestre Rende og Sprogø bliver fuldført.

Den nordlige forbindelse baseret på biltransport i tog i tunneler muliggør altså besparing af ca. 100 km rutedistance samt ca. 150 km køredistance, lidt mindre så længe der er færgerute over Storebælt, lidt mere når der her er ufuldstændig eller fuldstændig fast forbindelse, d.v.s. en bro over Østre Rende og en tunnel under Vestre Rende, med tiden også en bro over Vestre Rende.

Hvis der regnes med, at den årlige trafik på den nordlige rute bliver 10 millioner biler, og der regnes med, at de hver sparer 150 km køredistance, bliver det til 1,5 milliarder kørekilometer.

Hertil er dog at bemærke, at mange af bilisterne slet ikke ville køre, hvis de skulle tvinges til at køre den lange omvej over Fyn. Derfor skal der i det følgende kun regnes med en besparing på 1 milliard bilkilometer pr. år.



Dette tals størrelse kan illustreres ved, at der i Vejdirektoratets vejtrafikrapport for 1968 regnes med, at alle Danmarks biler i dette år kørte tilsammen 19,5 milliarder kilometer, deraf de 14,23 milliarder kørt af personbiler, de 5,01 milliarder kørt af vare- og lastbiler, nogenlunde lige mange lette og svære vare- og lastbiler, samt 0,25 milliarder kilometer kørt af rutebilerne og omnibusserne. Den procentiske fordeling var altså 73, 26 og godt 1.

Hvis kørselsomkostningerne for den ene milliard bilkilometer sættes til 30 øre pr. km for personbilerne og 1,20 kr. for vare- og lastbilerne og 2,00 kr. for rutebilerne, og hvis den mulige besparing er 1 milliard bilkilometer fordelt efter samme procentdel, vil det blive til  $219 + 312 + 20 = 551$  mill. kr.

#### Værdien af den sparede tid

Hertil kommer værdien af den tid, der kan spares.

Rejsetiden mellem Århus og København ad motorveje via Fyn og Storebælt pr. færge bliver følgende for personbiler:

Køretid  $3\frac{3}{4}$  time, ekspeditionstid i færgehavnene + overfartstiden 1 time, gennemsnitlig ventetid i færgehavnen  $\frac{1}{4}$  time, ialt 5 timer.

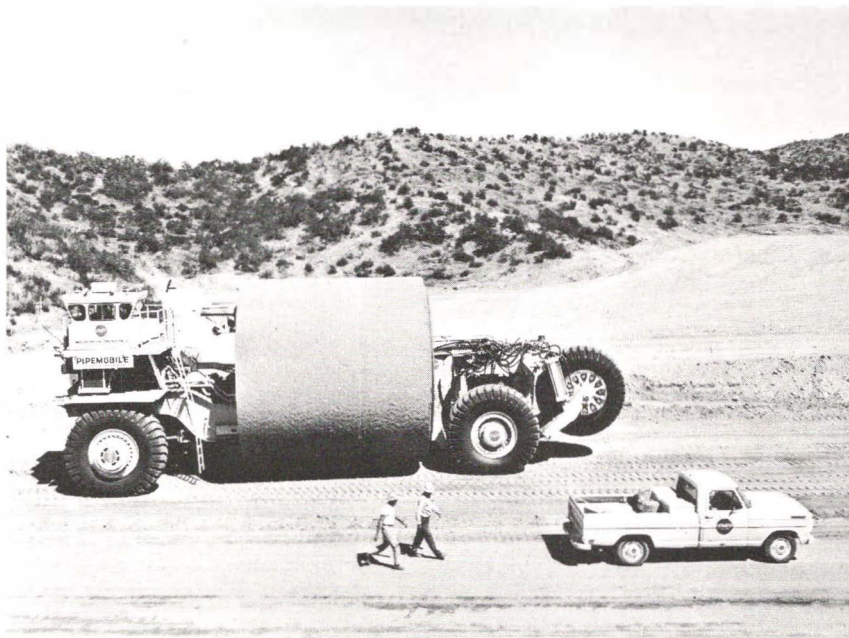
Ved bygningen af en bro over Østre Rende kan overfartstiden reduceres med knap  $\frac{1}{2}$  time; men køretiden bliver lidt længere; tidsgevinsten bliver kun omkring  $\frac{1}{4}$  time. Hele rejsetiden bliver altså  $4\frac{3}{4}$  time.

Efter bygningen af en bro også over Vestre Rende kan bilerne køre fra Århus til København på 4 timer, lidt mindre for personbilerne og lidt mere for lastbilerne. Men der må da gøres et ophold eller to undervejs, fordi den lange køretur ellers vil blive anstrengende. Regnes der en halv time hertil, bliver den samlede rejsetid  $4\frac{1}{2}$  time.

Rejsetiden mellem Århus og København ad den direkte rute bliver: Samlet bilkøretid 2 timer, terminal-ekspeditionstid + tog-køretid 1 time, gennemsnitlig ventetid i terminalen  $\frac{1}{4}$  time. Hele rejsen varer altså ialt  $3\frac{3}{4}$  time.

Der kan altså spares omkring  $1\frac{1}{2}$  time ved benyttelse af den nordlige rute.

Hvis besparelsen både for personbilerne og lastbilerne vurderes til 20 kr. pr. time, pr. bil, inkl. chauffør og passagerer, bliver det til 300 mill. kr. pr. år for 10 millioner biler pr. år.



Rørforbindelser kan bruges til mange formål; og de bliver brugt til mange og højt forskellige formål rundt om i verden.

Anvendelsen af dem til biltransporterende tog på havbund, således som foreslået her, er noget højt specielt.

Den langt vigtigste anvendelse af dem er til rørledninger for vandtransport over ujævnt terræn eller gennem ørkenområder.

I Californien bygges der for tiden et vældigt vandledningssystem, som strækker sig omtrent fra statens nordgrænse til dens sydgrænse, hvilket kræver omkring 1000 km hovedledning.

Hertil benyttes både flodstrækninger, kanaler og tunneler gennem bjerge samt rørforbindelser.

Billedet viser et rørsegment under transport.

Røret består af en stålcylinder, som er omgivet af et tykt lag cement både indvendig og udvendig.

Rørets indvendige diameter er 16,8 fod, dvs. godt 5,1 m, og dets udvendige diameter er 20,1 fod, dvs. godt 6,1 m. Vægttykkelsen er 1,65 fod, dvs. ca. 0,50 m. Rørstykket er ca. 6 m langt. Vægten er ca. 127 t.

Sådanne rørstykker transporteres ved hjælp af det her viste specialkøretøj.

Dettes ene ende kan køre ind i og helt gennem rørstykket.

Af de 3 hjul i gennemkørselsenden kan det ene hæves og de to andre sænkes eller omvendt. Derfor kan rørstykket løftes fra jorden og lægges på jorden igen.

Rør med sådanne dimensioner er store nok til hybanetog. Men tunneler for tog til transport af biler i to etager og med elektriske ledninger for højspænding over togene må have 6,5–7,0 m indvendig diameter.

Det må erindres, at dette tal kun er baseret på en del af trafikken mellem København og Århus, nemlig kun  $\frac{2}{3}$  af det samlede antal biler, der kan forventes at benytte ruten.

Fremdeles kan trafikanterne ved at benytte den nordlige rute spare udgifterne til færgeruten mellem Fyn og Sjælland eller bompenge til broturen mellem Fyn

og Sjælland, eller de kan spare betaling af broen i form af bilskatter.

Da taksterne er flydende, kan besparingerne ikke opgøres uden videre. Men eventuelle bilskatter til forrentning og afskrivning af broanlæggene må fastsættes til mindst 2–300 mill. kr. årligt, hvis en bro skal søges forrentet og afskrevet i løbet af 20–30 år.

# Kongres 1970

## Referat

### 1. dag

#### Formandens åbningstale

Hr. generaldirektør, hr. afdelingschef, mine damer og herrer, på Dansk Lokomotivmands Forenings vegne har jeg den ære og glæde at byde hjertelig velkommen til vor ordinære kongres 1970.

Når hovedbestyrelsen senere på dagen skal supplere tidligere udsendte skriftlige beretninger med en mundtlig redegørelse, kan det gøres i bevidstheden om, at vi bag os har haft en fire-årig arbejdsrig periode.

Tiden har bragt mangt og meget. Skuffelser og tildragelser har præget arbejdet, og det kan ikke skjules, at netop denne kongresperiode har haft en karakter, der stærkt afviger fra tidligere. Vi har være ude i opgaver, vi ikke kunne forudse; men også opgaver, som ingen havde forventet skulle dukke op, men som vi til gengæld måtte reagere overfor ud fra det almindelige synspunkt, at vi ikke alene skal varetage vore medlemmers interesser gennem almindeligt gældende organisationsarbejde, men tillige yde dem den beskyttelse, det enkelte medlem må have krav på, når det kommer ud for uoverskuelige vanskeligheder.

Tiden fra sidste kongres har stået i strukturændringernes tegn. Overalt har man søgt ved ny organisationsopbygning at modernisere det gamle og tilvejebringe mere tidssvarende og forenklede arbejdsmetoder. Inden for vor etat er et sådant system netop trådt ud i livet den 1. april i år.

Det er naturligvis ikke muligt efter så få måneder at bedømme virkningerne heraf. Det være sig såvel i administrativ som i økonomisk henseende. Men givet er det, at forventningerne hertil ikke indskrænker sig til blot at se en ny arbejdsfordeling, men også i at opnå de forenklinger, som i det daglige skal få betydning også for personalet samtidig med en økonomisk gevinst for etaten.

For lokomotivmændenes vedkommende er heller ikke disse fire år hengået uden betydelige ændringer i den daglige tilværelse. En fortsat rationalisering inden for vort område har fundet sted, og væsentlige driftsomlægninger har reduceret det samlede antal af vore medlemmer. Det har bevirket nedlægning af maskindepoter, og vi må i fremtiden forudse en yderligere nedgang i antal af tjenestesteder. De væsentlige årsager hertil skal vi finde i den fortsatte udvikling i dieseltrækraften og i en bedre indkøring af disse maskintyper i maskinløbene.

Selvom der samtidig er sket en stigende beskæftigelse ved S-togsdriften, har anskaffelsen af et antal mindre rangertraktorer, hvortil der ikke kræves lokomo-

tivmandsuddannet betjening, medført en nedgang i vor medlemsstyrke. Inden for de sidste 15 år har dette betydet en tilbagegang på ca. 600 mand. Et ikke væsentligt antal, der svarer til ca. ¼ af den oprindelige styrke og ¼ af det antal, der er rationaliseret væk ved Danske Statsbaner indtil nu. Nu må dette ikke opfattes som en beklagelse, men alene som en konstatering, der understreger, hvad jeg gentagne gange har givet udtryk for, at vi inden for vore rækker aktivt har medvirket i den nødvendige modernisering og med interesse taget del i, at Danske Statsbaners driftsform følger tiden og udviklingen.

Men også på organisationsplan har ønsket om ændring i strukturobygningen været aktuel. Her som andre steder er disse tanker affødt af de krav vor tid stiller til forenkling. Umiddelbart kan det spørgsmål naturligvis stilles, om det, der hidtil har været anvendeligt, ikke kan tilpasses nutidens levevilkår uden større forandringer. Svaret herpå må blive benægtende. Skal der være mening i de forenklinger, der foretages på administrativt område – lige fra de enkelte etaters styrelser til det ministerielle plan, hvor vore løn- og tjenesteforhold skal afgøres – må også organisationerne tilpasse deres administration herefter.

Det er derfor min opfattelse, at fremtiden vil kræve endnu større enheder inden for organisationsverdenen. Jeg skal senere i min beretning komme nærmere ind på den centralisering, der allerede har fundet sted med oprettelse af forskellige sekretariater til varetagelse af fælles interesser.

Vender vi blikket mod vort samfund, kan vi glæde os over fortsat god beskæftigelse; men må tillige nære bekymringer for det økonomiske. Vi har haft en fortsat stærk stigning i produktionen – i de sidste år 6–7 pct. – men tillige også en voldsom ekspansion i økonomien.

Vor betalingsbalance er fortsat et alvorligt problem, og underskudet over for udlandet er stadigt stigende. Den stabilitet i priserne, som vi gang på gang har udtrykt håbet om at nå frem til, er det åbenbart ganske umuligt at gennemføre. Det fremgår tydeligt af den forløbne tid, hvor prisstigningerne har været i fortsat vækst med efterfølgende stigning af reguleringspristallet. Netop i disse dage er dette problem påny aktuelt, og der foreligger som bekendt et ønske om at inde fryse de kommende dyrtidsportioner.

Selvfølger skal lønmodtagerne ikke ensidigt belastes med de økonomiske byrder, som samfundet præsenteres for. På den anden side er hele vor tilværelse efterhånden så stærkt tilknyttet kredse uden for



landets grænser, at der på en eller anden måde skal findes en udvej for, at vi ikke skal køre fuldstændig fast.

Den stadige krigsførelse på politisk plan bør derfor ophøre. Skal vi i større udstrækning nå frem til et resultat, må vi på tilsvarende måde lægge vægt på, at samtlige politiske partier og hele den danske fagbevægelse, der trods alt er en magtfaktor i vort land, i fællesskab søger at løse problemerne.

Vil vi leve i et kapitalistisk samfund – og det vil vi – så må vi lade demokratiet komme i højsædet og ikke indskrænke os til at træffe beslutninger, hvor vi blot flytter de økonomiske byrder fra det ene år til det andet for til sidst at lade kommende generationer få den endelige belastning.

Den harme og utilfredshed, der har givet sig udtryk på forskellig måde fra lønmodtagernes side, er fuld forståelig. Det er for ensidigt, når regeringen alene lægger op til forhandling på grundlag af dyrtidsreguleringen, og det er bittert for arbejderne og tjenestemændene at blive præsenteret for sådanne planer af de mennesker, der for godt og vel to år siden profeterede hæmningsløst med helt andre planer og toner.

Foran de delegerede ligger en ret omfattende dagsorden suppleret med et ret betydeligt antal forslag fra de enkelte afdelinger. Uden at jeg skal tage på forskud af de resultater, kongressen vil nå frem til, er der grund til at fremhæve allerede nu, at en hel del af disse forslag har tilknytning til allerede nu arbejdende udvalg.

Det gælder ikke mindst, når vi skal drøfte uniformering eller det stadigt aktuelle omkring vore tjenestetidsregler.

For det sidstes vedkommende har man nu gennem to menneskealdre tilstræbt en centralisering med henblik på den størst mulige ensartethed, ikke alene tjenestemændene imellem, men imellem samtlige der har beskyttelse behov, gennem særlige arbejds- eller tjenestetidsregler. Dette er ensbetydende med, at hvad der skal være gyldig for den ene også skal komme til at gælde den anden. Og begge parter henter fordele af de ideer og forslag, som den ene eller anden kan fremsætte.

Men da det hele hviler på, om der er økonomisk mulighed for at opnå de forbedringer, vi ønsker, så er det ensbetydende med, at den ene må ofre sig for den anden, for at vi kan nå frem til en helhed, der skaber disse fællesregler.

Må jeg sluttelig gøre opmærksom på, at Dansk Lokomotivmands Forening den 1. januar 1969 passerede

70-årsdagen for sin stiftelse. Der var ikke tale om det, man efter normal dansk opfattelse betegner en jubilæumsdag; men dog en runding af et ikke ringe antal år som selvstændig og virksom organisation.

Vi har således været med fra de første dage, hvor de fleste organisationer blev stiftet.

En festlig markering af denne runde dag havde derfor været på sin plads. Men jeg tror, at alle vil forstå vort ønske om at forbigå selve dagen i stilhed. Den mørke baggrund i Odenseulykken med efterfølgende retsmøder og kommissionsdomstol kunne ikke fremkalde festlighed eller glædesudbrud over en ellers betydelig arbejdsindsats gennem mere end to menneskealdre.

Vi vil derfor i tilslutning til denne kongres, hvor det alvorlige er kommet noget på afstand, lade fødselsdagen stå som rammen om kongressen. Der skal ikke af den grund holdes festtaler eller mindetaler; men vi vil under de kommende dages arbejde lade tankerne gå tilbage i mindet om vore stiftere og tillidsmænd gennem årene.

Som et udtryk for vor taknemmelighed over for dem, der lagde grundstenen til vor organisation, og som gennem årene har ført den videre, har hovedbestyrelsen ladet fremstille et relief af litra K 501, som var den mest populære maskintype i årene omkring århundredskiftet. Relieffet er fremstillet i sterlingsølv og overtrukket med guld. Det er kun fremstillet i et meget begrænset antal.

De vil blive fordelt til nogle få enkeltpersoner og med et eksemplar til hver afdeling og samarbejdende organisationer.

Jeg håber, de overalt – og ikke mindst på vore opholdsstuer – må blive ophængt som et minde om den forløbne periode.

Med disse ord og i mindet om en svunden tid og i håbet om en god fremtid erklærer jeg Dansk Lokomotivmands Forenings kongres 1970 for åbnet.

### Døde mindes

Formanden udtalte mindeord og oplæste navnene på 25 aktive medlemmer, som døden havde indhentet i kongresperioden. Endvidere var fra pensionisternes rækker 166 pensionister afgang ved døden i denne periode.

---

Den 8. november 1966 afgik tidligere forretningsfører for Dansk Jernbaneforbund, Peter Madsen, ved døden. Kun kort tid efter at være overgået til pensionisternes rækker ramtes han af en alvorlig sygdom,

hvor kræfterne ikke slog til. Tilbage står hos os alle et godt minde om en meget initiativrig organisationsmand med et uforligneligt temperament og et smittende humør. Foruden varetagelse af forretningsførerposten i forbundet var han tillige en ledende kraft i vore forsikringsforeninger, ligesom han igennem en årrække var formand for CO I.

Kort tid efter at Nordisk Jernbanemands Union havde passeret 50-årsdagen for sin stiftelse, modtog vi i september 1968 meddelelse om, at unionens daværende præsident, Emil Edvardsen, pludselig var afgået ved døden.

Emil Edvardsen var en kendt gæst i de danske organisationer og mange vil erindre ham som den velafbalancerede og rutinerede organisationsmand. Hans særdeles venlige væsen og stille humor var karakteristisk og skaffede ham mange venner inden for Norden.

For dem alle vil vi i taknemmelighed bevare deres navne i vor erindring og indskrive deres minde i vor historie.

Forsamlingen mindedes derpå stående de afdøde.

### Gæster som deltog

Formanden rettede en særlig velkomst til kongressens gæster og udtrykte håbet om, at de ville få udbytte af samværet med lokomotivmændene i de kommende 3 dage.

Gæsterne var:

*H. Lewis*, International Transportarbejder Forbund.

*Unto Keijonen*, Nordisk Jernbanemands Union.

*Belgien*: Centrale Gènèrale des Services Publis, Secteur »Cheminots«: Gilbert Mousset.

*Finland*: Suomen Veturimiesten Littio: A. Jaakonsalo.

*Holland*: Nederlanse Bond van Vervoerspersoneel: C. Smits.

*Norge*: Norsk Lokomotivmanns Forbund: O. Anfinssen. Norsk Jernbane Forbund: Egil Halvorsen.

*Schweiz*: Schweizericher Eisenbahner Verband: Frèdy Dutoit, Josef Beul.

*Sverige*: Svenska Järnvägsmannaförbundet: Eskil Olsson.

*Tyskland*: Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands: Erwin Plaumann.

*Østrig*: Österreichischer Gewerkschaftsbund, Gewerkschaft der Eisenbahner: Ferdinand Jonas, Karl Novak.

Æresmedlemmer: Rich. Lillie, S. Suneson.

Landsorganisationen i Danmark, De samvirkende Fagforbund: Svend Bache Vognbjerg.

Centralorganisation I: Anton Dalsgaard.

Dansk Jernbane Forbund: Børge Aanæs.

Jernbaneforeningen: Gunnar Kragballe.

Fællesorganisationen DSB: Hans Jensen.

Dansk Lokomotivmands-Forbund: Georg Larsen.

Danske Jernbaners Afholdsselskab: Siegfred Nielsen.

Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund: Janus Jensen.

Revisorer: E. E. Sørensen, C. M. Clausen.

### Taler ved kongressens åbning

Generaldirektør P. E. N. Skov: Statsbanernes ledelse bringer gennem mig en hilsen til Dansk Lokomotivmands Forenings kongres med håbet om, at der må komme et godt resultat ud af kongressens arbejde. Om vi så helt forstår det samme ved et godt resultat kan måske diskuteres. Det vil sige, hvis det tages på tilstrækkeligt langt sigte, er der næppe tvivl om, at vi arbejder for samme resultat.

Men hen ad vejen kan der vel nok navnlig for den, der er nærsynet opstå hindringer, som vi ikke betragter med samme brille.

Ledelse og personaleorganisationer kan ikke altid være enige, og skal heller ikke være det. En virksomhed, hvor alle var tilfreds med alt, ville være en døende virksomhed.

I en levedygtig virksomhed vil der altid være noget at rette, og frugtbare diskussioner herom mellem ledelse og personale vil kun være af det gode.

Men selv den mest levedygtige virksomhed kan få en så afgørende knock out, at den slås ihjel. Derfor er det nødvendigt, inden der lægges op til et større slag at tage højde for, om den valgte fremgangsmåde vil resultere i en sådan knock out.

Det er personalets tillidsmænd, der er bestemmende for den fremgangsmåde, som en organisation skal anvende.

I en anden personaleorganisations lærebog hedder det, at tillidsmænd kan rekrutteres inden for to kategorier. Den ene er dem, der har forstået at skabe respekt om deres person. Det er folk, der har gennemtænkt og dannet sig en personlig mening om de spørgsmål, der ligger for, og som har mod til at fremføre denne mening, uanset om de derved tækkes tilhørerne. Den anden kategori er de misfornøjede, der i tide og utide kritiserer alt og alle. Dem om hvem man blandt fagforeningsfolk siger, at de sidder på de billige pladser, eller at de taler for galleriet.

Af hensyn til vor fælles arbejdsplads vil jeg håbe – ja, med mit kendskab til vore lokomotivmænd er jeg



ikke bange for at sige, at jeg tror og ved – at der blandt foreningens tillidsmænd er så mange af den førnævnte første kategori, at man med fuld fortrøstning kan se hen til et godt resultat af kongressens arbejde.

H. Lewis, International Transportarbejder Forbund: Det er en stor fornøjelse for mig til denne kongres at fremføre de varmeste kammeratlige hilsener fra de millioner af transportarbejdere verden over, som er tilsluttet International Transportarbejder Forbund.

Vi har altid skattet den store loyalitet, jeres forening har vist ITF, og den aktive rolle I spiller i vor virksomhed.

På dette tidspunkt i verdenshistorien er den internationale fagbevægelses ideal og praksis mere betydningsfuld end nogensinde tidligere, hvor vi skal stå vagt om den universelle frihed og den velfærd, vi kæmper for.

De omfattende, økonomiske og sociale problemer, som går ud over de nationale grænser, vokser dagligt, og kun gennem en beslutsom og samordnet anstrengelse vil disse problemer kunne løses.

ITF har nu mere end 300 forbund i over 80 lande og spænder over hele udviklingsstrukturen fra de rige til de fattige. Vi bestræber os på i vort arbejde at hjælpe forbundene i udviklingslandene, så de kan hjælpe sig selv, specielt gennem en grundlæggende faglig uddannelse.

I hvor stor udstrækning dette skal lykkes beror helt og holdent på vore stærke medlemsorganisationers støtte.

Med et hjerteligt tak for godt samarbejde ønsker jeg denne kongres og Dansk Lokomotivmands Forening al fremgang.

Svend Bache Vognbjerg: Takkede for indbydelsen LO havde modtaget til at overvære kongressen og udtalte de bedste ønsker om et godt forløb. Endvidere bragtes en hilsen fra Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund, hvorefter Bache Vognbjerg kom ind på den dårlige aktuelle økonomiske situation, regeringen har bragt landet i, og gik meget stærkt imod det indkomstpolitiske oplæg om nedfrysning af 3 dyrtidsportioner, som den trekantede regering havde forelagt organisationerne.

LO var ikke modstander af en indkomstpolitisk løsning; men lønmodtagerne måtte stille det ufravigelige krav for at medvirke hertil, at der var social balance i en sådan indkomstpolitik. Det var der ikke i

regeringens oplæg, som alene vendte sig mod lønmodtagerne.

De mange tilkendegivelser, der var modtaget rundt omkring fra, havde dokumenteret, at LO og FTF havde handlet rigtigt i den givne situation. Strid mellem forskellige lønmodtagerorganisationer har vi ikke råd til, derfor var den borgfred og det fortrinlige samarbejde, der var etableret med FTF, af den allerstørste betydning.

Det var sagt, så det ikke er til at misforstå, at LO ikke ønskede at bære ved til den fortsatte fejlagtige økonomiske politik, den borgerlige VKR regering fører.

Børge Aanæs bragte en hilsen til kongressen fra de danske jernbaneorganisationer og omtalte de aktuelle problemer i forbindelse med regeringens påfund om nedfrysning af 3 dyrtidsportioner. Endvidere berørtes reguleringsformen for tjenestemænd, hvor en del af lønglidningen er indbygget i dyrtidsreguleringsordningen, for at tjenestemændene ikke skal sakke for langt bagud i forhold til det private arbejdsmarked.

Josef Beul, Schweiz: På de udenlandske gæsters og egne vegne vil jeg gerne takke Dansk Lokomotivmands Forening for den venlige indbydelse til at overvære denne kongres. Det er mig en særlig glæde, idet jeg sidste efterår havde lejlighed til at lære Deres formand, hr. Greve Petersen, at kende i Schweiz, da vi havde jubilæum i vor forening.

De schweiziske statsbaner er måske noget bedre stillede økonomisk end de danske – men det skyldes den store trafiktæthed i Schweiz. Men selv i et land som Schweiz, hvor det siges at flyde med mælk og honning, må der på fagforeningsområdet kæmpes om alle fremskridt med den største energi. Det er derfor med den største interesse, vi lytter til jeres specielle problemer her i Danmark, der sikkert har mange fælles træk med de problemer, andre har.

Højkonjunktoren og det moderne industrisamfund tvinger os til at tænke anderledes. De unger mennesker ser kun frem til, hvad de skal opnå, og ikke tilbage til, hvad der er opnået. Det kan godt skabe vanskeligheder i samarbejdet.

I min egenskab af formand for lokomotivpersonaleforeningen i Schweiz ønsker jeg på de udenlandske gæsters vegne et godt resultat af denne kongres.

Formanden takkede talerne.

## Navneopráb af repræsentanter

Afd.:	Navn:	Stilling:
Gb	J. A. D. Thillemann	lokomotivfører
»	P. K. Kristensen	lokomotivfører
»	K. Å. Nielsen	lokomotivfører
»	T. B. Jensen	lokomotivassistent
»	O. Christoffersen	lokomotivfører
»	R. Mortensen	lokomotivfører
»	E. Vestenbæk	lokomotivassistent
»	H. B. Henningsen	lokomotivfører
Hgl	S. O. Sten	lokomotivfører
»	P. E. Svendsen	lokomotivfører
»	A. C. Quaade	lokomotivfører
Av	B. F. Christoffersen	elektrofører
»	A. Nielsen	elektrofører
»	E. Leary	lokomotivassistent
»	O. J. Svensson	lokomotivassistent
Hg	J. Maymann Hansen	lokomotivfører
»	A. B. Hansen	lokomotivfører
Ro	K. Juul Rasmussen	lokomotivfører
Næ	K. T. Andersen	lokomotivfører
»	J. Ourø Jensen	lokomotivfører
Ge	P. O. Fischer	lokomotivfører
Rf	S. G. Lund Pedersen	lokomotivfører
»	G. B. Østergaard	lokomotivfører
Kb	E. J. V. Høtoft	lokomotivfører
Kø	H. E. Jørgensen	lokomotivfører
»	B. R. Hansen	lokomotivfører
»	K. Nielsen	lokomotivfører
Ng	A. Skovgaard	lokomotivfører
»	C. V. Rasmussen	lokomotivfører
Od	P. A. L. Jørgensen	lokomotivfører
Fa	O. H. Hansen	lokomotivfører
»	A. Vilhelmsen	lokomotivfører
»	H. K. Pedersen	lokomotivfører
»	V. A. F. Hansen	lokomotivfører
»	H. E. Larsen	lokomotivfører
Pa	H. Winther Jensen	lokomotivfører
»	H. O. Buus Jensen	lokomotivfører
Sdb	A. J. Jørgensen	lokomotivfører
Tdr	P. Behr	lokomotivfører
Es	V. Dorner	lokomotivfører
»	H. T. Hansen	lokomotivfører
Str	B. S. Kristensen	lokomotivfører
»	K. R. Christensen	lokomotivfører
Fh	S. A. A. Hansen	lokomotivfører
Ab	B. Kruse	lokomotivfører
»	P. G. Pedersen	lokomotivfører
Rd	N. Larsen	lokomotivfører

Ar	E. G. Appel	lokomotivfører
»	E. A. Lønnquist	lokomotivfører
»	H. Ørnstrøm	lokomotivfører
»	C. V. Søgaard Hansen	lokomotivfører
»	E. Kristensen	lokomotivfører
»	E. Johansen	lokomotivassistent
»	O. Schram	lokomotivassistent
Vg	E. E. Jensen	lokomotivfører
Bb	H. H. A. Christensen	lokomotivfører
Hr	A. Lauridsen	lokomotivfører

### Hovedbestyrelsen:

E. Greve Petersen	M. W. Pedersen
K. B. Knudsen	N. P. Junker
G. A. Rasmussen	N. K. Jensen
P. J. J. Busk	F. C. Christensen
E. C. L. Christiansen	A. K. Johansen
S. Juul Madsen	

### Punkt 2. Fastsættelse af kongressens forretningsorden

Efter fastsættelse og godkendelse af forretningsordenen foreslog Ng dagsordenen ændret, så forslagene 75 og 76 blev behandlet før forslag 73, hvilket blev vedtaget.

### Punkt 3. Valg af kongressens tillidsmænd

Følgende valgtes til kongressens tillidsmænd:

Dirigenter: P. J. J. Busk, hovedbestyrelsen, N. K. Jensen, hovedbestyrelsen og O. H. Hansen, Fa.

Protokolsekretærer: S. Juul Madsen, hovedbestyrelsen og O. J. Svensson, Av.

Protokolrevisorer: P. E. Svendsen, Hgl og J. A. D. Thillemann, Gb.

### Punkt 4. Beretning om foreningens virksomhed

Formanden, E. Greve Petersen:

(Bragt i nr. 6 - 1970)

### Landsoplysningsudvalgets beretning for kongresperioden 1966-1970

#### Indledning

For at kunne give et fuldkommen billede af landsoplysningsudvalgets virksomhed i kongresperioden 1966 til 1970, må jeg indledningsvis beskæftige mig med den forudgående periode, idet denne på forskellig måde fik en særlig indflydelse på udvalgets start.

Som det vil være kongressen bekendt, trak udvalgets mangeårige formand lokomotivfører Jørgen Christiansen sig tilbage i forrige kongresperiode, på grund af overgang til anden stilling. Herudover blev de 2



andre kongresvalgte udvalgsmedlemmer indvalgt i hovedbestyrelsen, hvilket bevirkede, at kongressen skulle vælge 3 nye og ubeskrevne blade til udvalget. Af disse nyvalgte medlemmer, måtte lokomotivfører M. K. Nielsen, Padborg, efter kun få møders forløb meddele udvalget, at han af personlige grunde ikke så mulighed for at fortsætte det påbegyndte udvalgsarbejde. Hovedbestyrelsen, der ved sin konstituering havde valgt foreningens hovedkasserer G. A. Rasmussen og lokomotivfører Poul Busk til udvalget, udpegede som stedfortræder lokomotivfører N. K. Jensen.

I det følgende vil de enkelte arbejdsområder, udvalget har beskæftiget sig med, blive gennemgået.

### Kursusvirksomheden

Det vil være naturligt at begynde med kursusvirksomheden, der er udvalgets væsentligste arbejdsområde, og hvor vi i beretningsperioden fik helt andre forhold at arbejde under, end det tidligere har været tilfældet, på grund af den ombygning der i 1966 fandt sted på Feriehuset.

I ombygningsperioden havde der naturligt været en dæmpning i udvalgets kursusvirksomhed, og det blev nu det nye udvalg beskåret at begynde under de nye forhold. Hvilket ialt blev til 7 kurser, en aktivitet, der med rette kan betegnes som liggende i overkanten, når der tænkes på det økonomiske. Vi har imidlertid fundet forståelse for nødvendigheden af et effektivt oplysningsarbejde, hos hovedbestyrelsen, gennem en ekstra bevilling til arbejdet.

De 7 kurser der sammenlagt bliver til 29 døgn, har ialt haft ca. 230 deltagere, og fordeler sig med 2 kurser for nye medlemmer, 2 for tillidsmænd og medlemmer samt 3 for hovedbestyrelsesmedlemmer og afdelingsformænd.

Ved de forskellige kursusformers tilrettelægning er naturligt taget hensyn til deltageres forudsætninger, men for alle former har vi bestræbt os på ikke at give en for ensidig orientering.

Kursus for nye medlemmer er en nyskabelse, idet der forud for perioden kun har været afholdt 1 kursus af denne art. Kurserne afvikles i samarbejde med DSB's ledelse, og giver deltagerne et indblik, både i den nye arbejdsplads' forhold og i den nye organisations opbygning og virkemåde.

Orienteringen er givet under medvirken af generaldirektøren, maskinchefen, personalechefen, DLF's formand, næstformand, hovedkasserer og udvalgets medlemmer.

Kursusformen er ikke gennemført siden 1967, på grund af standsningen i ansættelse af nye lokomotivmænd, men det er udvalgets håb, at man efter nyan sættelser, atter kan begynde denne kursusform, idet den foruden at give de enkelte deltagere en bedre forståelse af problemerne, også er medvirkende til at udvikle et godt kammeratskab i foreningen.

De 2 kurser for tillidsmænd og medlemmer er en moderniseret form for de tidligere afholdte kurser, moderniseret igennem tilrettelægning med brug af paneldiskussioner, ekstemporalspil, film og forelæsnings med efterfølgende gruppearbejde. Kurserne bygger på en bred orientering om tjenestelige, organisationsmæssige og samfundsmæssige forhold. Bredden i kursernes program illustreres bedst ved nogle af foredragene titler:

Vor fælles arbejdsplads.

Forstår vi hinanden?

Demokrati på arbejdspladsen.

Har vi et forbrugerproblem?

Aktuelle organisationsproblemer.

Danmarks indenrigspolitik.

Udover foredragstitlerne vil den række af foredragsholdere og paneldiskussions deltagere, vi har benyttet os af, også give et indtryk af programmernes bredde.

Generaldirektør P. E. N. Skov, DSB.

Personalechef E. Rolsted Jensen, DSB.

Fhv. minister Aksel Larsen, MF, SF.

Chefredaktør Jens Peter Jensen, MF, Venstre.

Forbundsformand Anker Jørgensen, MF, Socialdem.

Direktør, dr. phil. Eggert Petersen.

Sekretær Erik Stubtoft, AOF.

Højskoleforstander Bent Åkjær, Roskilde.

Direktør Jørgen Christensen, Det Kooperative fællesfb.

Journalist P. Poulsen, TV, Aktuelt.

Civilingeniør Erik Orth, Arbejdsgiverforeningen.

Hovedkasserer Helge Hansen, DJF.

Næstformand O. H. Jensen, Jernbaneforeningen.

Formand E. Greve Petersen, DLF.

Næstformand K. B. Knudsen, DLF.

Også for disse kursers vedkommende skal nævnes deres værdi, udover det belærende, styrkelse af sammenholdet i foreningen.

Den tredje kursusform, hovedbestyrelsesmedlems- og afdelingsformandskursus, har været gennemført 3 gange. Da der for disse deltageres vedkommende er tale om tillidsmænd, der i mange år har deltaget i organisationsarbejde, har udvalget kunnet tilrettelægge kurserne med mere vidtgående spørgsmål.

Hvert kursus har haft 1 eller 2 bestemte emner gennemgående i programmet, med følgende titler:

Organisationsstruktur og samarbejdsudvalg.

Demokrati på arbejdspladsen.

Den nye tjenestemandsløve.

Foruden vore egne tillidsmænd, har der i foredrag, spørgetid og paneldiskussioner deltaget en række embedsmænd og faglige tillidsmænd, nævnes kan: Generaldirektøren, maskinchefen, personalechefen og handelschefen fra DSB, ekspeditionssekretærene Østrup og Mattson fra lønnings- og pensionsministeriet, LO's formand Thomas Nielsen, CO I's tidligere formand Egon Rasmussen og den nuværende formand Børge Aanæs, fra Sverige har vi haft besøg af ombudsmand Ingvar Olsson, Svenske Järnvägsmannaförbundet. Sagslighed og interesse har præget kurserne, og på det sidst afholdte har vi bedt 3 af deltagerne afgive en rapport over kursusforløbet, en kritik, som vi nu vil drage lære af, ved senere programlægninger.

Som tidligere nævnt, er hele kursusaktiviteten afviklet på Feriehjemmet, og det vil derfor være naturligt, om jeg også gav udtryk for min mening på dette område, uden dog på nogen måde at have ønske om at foregribe begivenhedernes gang, idet kongressen jo senere skal tage stilling til dette spørgsmål. Det må dog understreges, at den stedfundne ombygning så afgjort har givet oplysningsarbejdet bedre betingelser at arbejde under, men der er endnu et stykke vej, inden de virkelige betingelser for moderne oplysningsarbejde er tilstede. Vi må håbe, kongressen i sin senere behandling af problemet må finde frem til en løsning, der må kunne bevare og udbygge stedet på Røsnæs, hvor udvalget i 30 år har haft mulighed for at bringe de skiftende tillidsmænd og medlemmer forståelse for de mange problemer omkring D.L.F., problemer, der afgjort ikke vil blive mindre i den udvikling, vi nu går i møde.

### **Det lokale oplysningsarbejde**

Det næste arbejdsområde, det lokale oplysningsarbejde, er et mørkt kapitel i udvalgets beretning, idet det ikke i perioden er lykkedes for os at få rigtigt tag om det. Vi har måtte konstatere, at der ude i afdelingerne ikke har været store muligheder for at starte eller gennemføre studiekredse og anden oplysningsaktivitet, det er kun i Århus og København, vi har haft kredse i vor egen organisation, men vi har haft den glæde, at andre afdelinger er gået i samarbejde med andre tjenestemandsgenerationsorganisationer, en udvikling vi meget gerne ser i højere grad bliver fulgt op. Fra udvalgets side

forsøgte vi med cirkulæret »Kontakt« at puste lidt til dette område, men vi fik ikke en eneste henvendelse efter forsøget.

Det gik lige så sløjt med vort forsøg på at arrangere en oplysningsdag, fejlen var måske, at den var placeret i København, men vi mente, at et besøg på Avedøre Holme og Dansk Signal Industri for de mandlige deltagere, og et besøg i Rødovre Centrum samt på H.B.'s Finbrødsfabrik for damerne, skulle kunne dække et stort interesseområde. Helt galt gik det nu ikke, idet afslutningen, teateraften i Det ny Teater, samlede 75 deltagere.

Vi er i udvalget helt klar over, at der her et et arbejdsområde, der i fremtiden må sættes kraftigere ind på.

### **Studierejserne**

Vor studierejsevirkosomhed har haft en god periode, idet vi har kunnet gennemføre 3 rejser, og kun har måtte aflyse 1. Den aflyste var tænkt gennemført til NOAB i Trollhättan, hvor de første Mz-loko var på beddingen.

Af de gennemførte gik den første til Berlin, hvor 33 deltagere besøgte Siemens Fabrikker i vest og Karlhost maskindepot samt reparationsværkstederne i Schöne-weide i øst, ligesom vi fik et indtryk af denne mærkelige todelte storby.

I maj 1969 var der 83 deltagere til besøg hos Knorr-Bremse i München, et yderst interessant og vellykket besøg.

Den tredje, som med 34 deltagere havde England som mål, blev gennemført i april i år. Vi besøgte BP i Sunbury ved London og English Electric Company i Preston.

Vi ønsker gerne at fortsætte denne aktivitet, der har fået tag i mange medlemmer, ligesom vi er glade for den hjælpsomhed, vi til disse arrangementer har mødt i maskinafdelingen.

### **Afslutning**

Som det vil fremgå af beretningen, har der i kongressperioden været mange aktiviteter igang, flere afdelinger har holdt oplysningsmøder, og nogle steder har der været kredse, der behandlede de tekniske og sikkerhedsmæssige forhold i vort arbejde. Vi ville dog gerne, at der fremover kunne blive en endnu større aktivitet, og at forståelsen af et større oplysningsarbejde kunne få rod i medlemskredsen. Den udvikling, der i disse år foregår i fagbevægelsen, ja, i hele samfundet, og som



vil komme til at præge halvfjerdserne, i højere grad end den prægede tredserne, vil stille store krav til organisationernes medlemmer og tillidsmænd. Vi må derfor opfordre afdelingerne til i den kommende tid, i bestyrelserne, at tage en drøftelse om mulighederne for en øget indsats på oplysningens område, eventuelt ved en kontakt til andre tjenestemandsgupper. Det er, og kan ikke siges kraftigt nok, en bydende nødvendighed, for at vi ikke skal stagnere og blive løbet over ende. Og da Landsoplysningsudvalgets forslag 69 allerede har givet anledning til reaktion under vedtagelse af kongressens forretningsorden, skal jeg kun nævne, at vi i udvalget har fundet, at en sådan centralisering er rimelig, men det kan jo diskuteres, når forslaget kommer for.

Selv om det stedfundne oplysningsarbejde fra landsoplysningsudvalgets side kan siges at have været i rimeligt omfang, set ud fra vor organisations størrelse, er vi dog på det rene med, at der også herfra må sættes yderligere end. Og håbet må være, at udvalget i den næste periode må møde samme forståelse for arbejdet, som tilfældet har været i denne.

Jeg vil bringe udvalgets tak til D.L.F.'s formand E. Greve Petersen, næstformand K. B. Knudsen, hovedkasserer G. A. Rasmussen og den øvrige hovedbestyrelse for hjælp og støtte, det samme gælder kontoret på Hellerupvej, A.O.F. og D.S.B.

Sidst og ikke mindst en tak fra min side til mine kammerater i landsoplysningsudvalget.

Med disse ord stilles beretning fra landsoplysningsudvalget for kongresperioden 1966–1970 til kongressens videre bedømmelse.

### **Debat om beretningen**

P. E. Svendsen, Hgl. Ville ikke takke for beretningen, men udtalte sin anerkendelse af det store arbejde, der lå i den. Jeg vil gerne spørge, for her er jeg noget i tvivl. Er hovedbestyrelsen bekendt med formandsberetningen eller er det først sket her på kongressen. Man sporer i dag en vis utilfredshed med DLF's ledelse ude i afdelingerne, og hvorfor jeg spørger er simpelthen at få klarlagt, om denne utilfredshed er begrundet eller ej. For det er jo rigtigt, vi medlemmer kan ikke bedømme karaten af hovedbestyrelsen, idet vi kun har hørt ganske få bestyrelsesmedlemmer komme med deres mening. Det er også rigtigt, at vi har valgt dem, og det har vi gjort, fordi disse kolleger kunne gøre sig på lokalt plan, men derfor er det jo

ikke sikkert, det går helt så godt nu, de er repræsenteret i hovedbestyrelsen. Jeg vil gerne hørt lidt om dette problem, evt. om der virkelig er den enighed og samarbejde i hovedbestyrelsen, som efter vor mening er en betingelse for, at vi kan gøre os gældende. Det at lede DLF er, og skal ikke være et one man show, og jeg synes ikke, det, DLF har opnået de senere år, er noget at råbe hurra for.

Jeg synes lige, der er lidt vedr. strejken, der trænger til belysning.

Vi ved jo alle, at der umiddelbart efter strejken ved forhandling mellem generaldirektør Skov, administrationen og Greve Petersen opstod, ja, vi kan vel kalde det et økonomisk forlig.

Jeg spørger nu: Hvor kom den pludselige velvilje fra, hvad var det, der fik generaldirektøren til at være så rundhåndet. Man kunne her indskyde, det havde nok været til alles bedste, såfremt denne forhandling havde fundet sted dagen før strejken, i øvrigt nævnt i beretningen, så havde vi da undgået strejken. Så alene på dette punkt må det vel være klart for enhver, at eneskyldige kan vi ikke være.

Men denne velvilje til forhandling, hvor kom den fra. Mon det var dårlig samvittighed over at være vidende om, at lokomønderne var unfair behandlet vedr. vore indplaceringsforslags forsvinden, eller var det i den sikre overbevisning, at CO I ville forkaste sådant et forlig. Vi ved jo, hvorledes det gik. Administrationen beskyldte CO I for at være i besiddelse af forslagene, og CO I omvendt beskyldte administrationen for det samme. For det har vel ikke været således, at der ligefrem har været forhandling administrationen og CO I før mødet med Greve Petersen? Resultatet af forhandlingen om disse honorarer blev lig nul, de forsvandt for at blive væk. Har vi ikke fået andet ud af strejken, så fik vi da vist, at vi kunne holde sammen i en prekær situation.

Så en dag lå der en seddel i vore kasser. Man kunne ikke se, hvor den kom fra, ej heller underskrift var der, men til gengæld var man ikke i tvivl om ordlyden. Der blev forlangt en uforbeholden tilståelse for at have deltaget i strejken. Det er klart, at det skabte diskussion rundt om i afdelingerne, hvorvidt man skulle skrive under eller ej. Men en skrivelse fra DLF godtgjorde, at hovedledelsen ønskede, vi skulle skrive under, og det skete vel også, på få tilfælde nær.

Selv vores organisation kender begrebet »De sidste dages hellige«. Jeg vil bebrejde hovedledelsen, at man ikke forlangte sedlerne indsendt til Hellerupvej og underskrevet kollektivt, så havde vi også været fri for,

at visse af vore kolleger vægrede sig ved at skrive under.

I øvrigt forstår jeg ikke administrationen ved vore indplaceringsforslags forsvinden. Den plejer da ellers nok skyndsomst at finde en synder og placere ansvaret, såfremt der har været rettet kritik af denne.

Jeg spørger nu vor hovedledelse: Hvad er det, der har gjort lokomotivmændene så upopulære, såvel i administrationen som i CO I. Er det højesterets sagen, eller har vor hovedbestyrelse tabt tråden. For efter min mening er vi på retræte på snart alle fronter. Vor organisation har da ellers altid haft ry for både at være stærk og god. For det er vel ikke sådan, at der er uenighed i toppen om, hvorledes organisationen skal ledes. En tanke jeg og mange andre har haft er måske ikke så usandsynlig, nemlig denne, at vor organisation er blevet for lille, »for lille til at slås med de store«, det er måske her hele fejlen ligger. Vi har før hørt Greve Petersen berøre dette emne, og jeg synes, at vi her må have klarlagt, hvad vor ledelse har tænkt sig i så henseende.

Der vil altid være problemer, når et nyt system skal indføres; begyndervanskeligheder kender vi alle til. Det var da også glædeligt at læse i sidste »Vingehjul«, i øvrigt første personlige eksemplar. Heri står en artikel vedr. strukturændringen og samarbejde, nu skulle personalet tages med på råd. Men Hgl afd. har netop konstateret, at dette at blive taget med på råd, ikke står i relation til virkeligheden. Vi er blevet dikteret en tur uden forhandling overhovedet, trods det, der var indskrænkning i turen. Denne indskrænkning er blevet tilgodeset i anden afdeling, og hvorvidt der har fundet forhandling sted her, skal jeg ikke sige, men det må man da rent organisationsmæssigt ikke gå ud fra er sket, det ville da efter min mening være usolidarisk.

Jeg vil da lige bemærke vedr. denne sag, at vi efter henvendelse til Greve Petersen fik det svar, at han kunne ikke gøre noget, og i øvrigt beskæftigede han sig aldrig med turen. Før strejken var Greve Petersen meget opbragt over, man havde taget vor forhandlingsret via indplaceringsforslagenes forsvinden, og han fik vor støtte til aktionen, men når man tager forhandlingsretten fra en afdeling, så betyder det åbenbart ikke noget, i hvert fald ikke for Greve Petersen. Men den går ikke. Jeg tror, der er grund til at råbe »vagt i gevær«, såsnart der pilles ved vor forhandlingsret, det være sig i såvel små som store sager.

At der har fundet en klar nedvurdering af lokomotivmændene sted er ingen vel i tvivl om. Det er for mig direkte beskæmmende at se, side op og side ned med

13. og 17. lønrammepladser til ufaglært arbejdskraft, og efter min mening står det ikke i relation til vor uddannelse. Deres organisation har åbenbart fingeren på pulsen. Jeg citerer et medlemsindlæg i DLT fra 1. december 1969:

Der har for nylig været en *høring i »Folkets Hus«*, hvor Børge Aanæs besvarede spørgsmål fra DJF's medlemmer, og der var nogle spørgsmål og svar, som jeg synes bør komme DLF's medlemmer til kundskab.

*Et spørgsmål var, at der havde været rygter om, at private vognmænd skulle overtage stykgodsbefordringen i stedet for DSB. Dette blev besvaret harmfuldt af Børge Aanæs, der talte om løntrykkere.*

*Til det andet spørgsmål red Børge Aanæs sin kæphest, at lokomotiver godt kunne fremføres af ufaglært, men tillært arbejdskraft, men ikke i hvilken lønklasse han havde tænkt sig dette skulle være (5.-7. lkl.)?»*

Jeg spurgte på sidste medlemsmøde Greve Petersen, hvorledes det skulle forstås med dette ikke pensionsgivende tillæg, som alle på 19. løntrin fik i kortere eller længere tid. Jeg fik i realiteten ikke noget svar og har heller ikke siden fået det. Idag ved vi, og som jeg i øvrigt forudsagde, at det gik nøjagtig som i 1958, vi blev taget ved næsen. Personlig oppebar jeg tillægget i 4 mdr., men hvis kendsgerningen er rigtig, så mener jeg, det er forkert at tage hele tillægget pr. 1. april 1970. Man skulle efter min mening kun have taget det halve og resten 1. oktober 1970. Jeg er stadig af den opfattelse, at indplaceringen af denne gruppe er forkert.

Jeg har altid forstået det derhen, at en månedsnorm det er en månedsnorm, men nu har administrationen fundet en anden fortolkning. Vi er på Hgl blevet belært om, at hvis man f.eks. i januar måned manglede 5 timer i at være på normen, så kunne man have 5 timers overarbejde i marts uden beregning. Hvis det er tilfældet, så hører alting op. I øvrigt må vi til at være mere opmærksomme på 11 timers reglen. Flere og flere tjenester har kun lige 11 timer imellem, og det er i følge ordlyden for denne regel ikke rigtigt.

Jeg har ikke fundet noget forslag vedr. salg af feriehemmet, og det må efter min mening være udtryk for, at vi ønsker at beholde det, og i tilfælde af sammenslutning med anden organisation tror jeg, det ville være et godt aktiv at have. I øvrigt vil jeg gerne spørge Gunnar Rasmussen, hvor stort skal beløbet pr. medlem være for at få balance i regnskabet. Jeg vil i øvrigt gerne vide, hvorledes det går med det på sidste ordinære kongres vedtagne forslag ang. gruppelev.



B. S. Kristensen, Str. Var tilfreds med beretningen, men savnede lidt om velfærd i den. Beklagede sig især over de kakkelovnsopvarmede værelser og fandt det deprimerende, at man i 1970 virkelig kunne byde personalet sådanne overnatningsmuligheder. Ved rationalisering afskaffer man remisearbejdere, men glemmer at afskaffe kakkelovnene samtidig. I stedet bliver pasningen overgivet stationspersonalet, når lejlighed gives med det resultat, at der enten er kuldegrader i værelset, eller også er de overophedede, når de overtages. Hovedbestyrelsen må sætte alt ind for at ændre disse forhold.

E. G. Appel, Ar. Ville ikke alene takke for en ualmindelig god beretning, men samtidig udtale en kompliment til Greve Petersen for den gode redegørelse for kommissionsdomstolen og Odenseulykken.

Det var tanken med den nye tjenestemandsslov, at der skulle ske en modernisering, og efter den nu har bundfældet sig, må det erkendes, at den principielle opbygning er rigtig. Især var det et fremskridt, at der var indføjet en bestemmelse om, at man kunne gå ved 60-årsgrænsen. Men vore ønsker er stadig, at man kunne gå tidligere, men med fuld pension.

Forventningerne, vi havde stillet til den nye lov, blev imidlertid gjort til skamme ikke alene fra een side, men også fra den centralorganisation, vi tilhører. Når det forlig, der var indgået, blev afvist i tjenestemandskommissionen, måtte det efter hans opfattelse skyldes et taktisk spil bag kulisserne, og mente i den forbindelse, at det var taktisk bestemt, at vor skrivelse og forslag blev borte i generaldirektoratets skuffer, indtil strejken var en realitet. Han ville gerne sætte et spørgsmålstegn ved, om DLF havde øvet tilstrækkelig kritik over for styrelsen og centralorganisationen for den behandling, vi havde fået. Han mente det var utilfredsstillende, at de små lønmæssige forbedringer blev sluttet sammen med den forbedring, der skulle ske ved lønglidning, og som tilsammen maksimum måtte udgøre 3 pct.

Selvom tjenestemandssloven ikke måtte have lønhævende virkning, oplevede man umiddelbart før lovens vedtagelse, at andre grupper skaffede sig en bedre indplacering mulighed ved hjælp af opnormeringer. Fandt det forkasteligt, at samme tendens fortsætter i strukturændringens tegn.

Demokrati på arbejdspladsen har de sløjeste vilkår ved DSB. Ved den behandling personalet fik ved opfølgingskursus og ved uddannelsessturen for MZ, måtte man danne sig det indtryk, at begrebet demokrati på arbejdspladsen slet ikke kendes af ledelsen.

Det er personalets frihed, det går ud over. Derfor ville han henstille, at foreningen ved fremtidige kurser foranledigede, at der blev taget mere hensyn til personalet.

Kørselsfordelingsudvalget fungerede ovre i vest efter hans opfattelse fuldsændig uden succes. Opgaven måtte være at beskæftige sig med en koordinering af turene. Men det har vist sig, at vore repræsentanter udelukkende koncentrerer sig om at lave togparringer. Mente, det var en misforståelse af opgaven. Man burde først og fremmest bakke medlemmernes synspunkter op.

Uanset om det koster noget, gik han stærkt ind for bevarelsen af feriehuset og følte sig her på bølgelængde med opfattelsen i afdelingen.

Sluttede med at spørge, hvordan vi kunne sikre os mod den forhandlingsprocedure, der var blevet os til del og opfordrede til at forlade tys-tys politikken til fordel for en stærkere manifestation af vore krav.

G. B. Østergaard, Rf. Beretningen var meget fin. Det kan ikke siges om vore avancementsmuligheder. Skal vi fortsætte med opslagspladser, som vi kender det i dag, vil det bevirke, at de yngste lokomotivførere i 13. lrm. først vil kunne forvente forfremmelse til 17. lrm., når de når en alder af 55 år. Dertil kommer, at vi har 275 lkmh og lkass, hvis forfremmelsesmuligheder er lige så dårlige.

Vi har i dag ca. 1475 lokomotivførere i 13. og 17. lrm. tilsammen. Deraf er de 675 i 17. lrm., medens 800 er i 13. lrm. Af lkf. over 60 år har vi kun 125 mand, og af lkf. over 50 er der 631. Heraf kan det ses, at vi skal 17 år frem for at komme op på en afgang i 17. lrm. på 500 mand. Det er det samme antal, der findes af lkf. under 50 år. Derfor vil det komme til at passe, at næsten alle i 17. lrm. først skal gå hjem, før der kan blive forfremmelse for de nuværende i 13.

I 1954, da vi fik de første MY'er, var vi ca. 2500 mand. Det ligger 100 mand højere end det, Greve Petersen oplyste; for de ekstrahåndværkere og remisearbejdere, der var beskæftiget ved lokomotivtjenesten dengang, er taget med.

Regner vi med de 2500 mand, og vi i dag er ca. 1800 mand, blev det en besparelse på ca. 700 mand. I penge er det en besparelse på 28 mill. kr. om året. En lkf. i 17. lrm. får ca. 4000 kr. mere om året end en i 13., hvis vi regner efter slutlønnen. Regner vi forsigtigt med 700 i 17. lrm. og ganger det med 4000 kr., kommer vi til et beløb på knapt 3 mill. kr. Det vil sige, at DSB har en besparelse på omkring 25 mill. kr. om

året. Lokomotivpersonalet burde have en større andel af denne rationaliseringsgevinst.

Hovedbestyrelsen må gå ind for en automatisk oprykning, så arbejdet kan blive fordelt efter uddannelse og ikke efter, hvilken lønramme man er i.

H. Winther Jensen, Pa. Udtalte sin beundring for den charmerende måde, Greve Petersen serverede beretningen på. Af og til kunne man komme til at tvivle på, om det var sort eller hvidt, man hørte. Derfor var det nødvendigt at tænke sig godt om for at blive klar over, hvad formanden egentlig havde sagt.

Årsagen til at hovedbestyrelsen sidste forår måtte tage det utraditionelle skridt, der resulterede i arbejdsnedlæggelsen, måtte efter hans opfattelse søges i den parlamentariske forvirring, der herskede ved tjenestemandskommissionens afsluttende arbejde. Derfor meldte spørgsmålet sig, om vor tilslutning til LO og centralorganisationen var værd at fastholde. Men trods betænkkeligheder mente han ikke, det tjente noget formål at foretage ændringer i vort tilknytningsforhold.

Det var for at blive hørt, at aktionen blev iværksat, og vi blev hørt. Forliget kan forbigås i tavshed, for det eksisterer vel slet ikke. Vi er altså ikke kommet et skridt videre mod en løsning.

Udtalte sin beklagelse af, at vi ikke efter 4 år var kommet videre med hensyn til en sammenslutning af jernbaneorganisationerne, og fandt det utilfredsstillende, at formanden ikke ville løfte sløret for det, ledelsen havde på bordet.

Statsbanernes strukturændring ligner den totale forvirring. Intet kan vedtages, og intet kan gennemføres.

Kunne ikke begribe, hvorfor vi i det hele taget skulle have signalet »stop og ryk frem«, og betegnede det som ufatteligt, at man stadig kan pålægge en mand ved sikkerhedstjenesten 10 timers uafbrudt tjeneste.

B. F. Christoffersen, Av. Mente de gamle lønninger inden indplaceringen skulle have været forhøjet med lønglidingen på 2,5 pct., for det ville have bevirket, at langt de fleste ville have været placeret i løntrin højere i dag.

Da LO har et sekretariat, som tjenestemandsgenerationerne ikke har benyttet, er det mærkeligt, at CO I nu også vil oprette et. At ride en hest kan være svært, men at ride to er endnu sværere. Man hører, at medlemmer af LO skal nøjes med at betale den halve udgift til det nye sekretariat. Skal Politiforbundet, som ikke er medlem af LO, så betale det dobbelte? eller hvem skal betale den halvdel, vi ikke skal betale?

Omtalte de mange selvmord ved S-togsdriften, hvor folk smider sig foran togene. Den psykiske belastning

slår de unge mennesker ud. Det måtte tale tungtvejende for, hvem der skulle betjene disse tog. Der måtte findes en ordning, så de, der skal køre S-tog, får den nødvendige psykiske ballast.

Han var ikke særligt begejstret for opfølgingskurset, fordi trafikassistenterne, der ledede disse, ikke kunne svare på spørgsmål fra den daglige tjeneste.

Opnås der noget for lkf. i 13. lrm., må dette også gælde for elektroførerne. Der må gøres alt for at få 10 timers bestemmelsen afskaffet.

Fra Av's afdelings side kunne der ikke blive tale om at sælge feriehjemmet. Spurgte G. A. Rasmussen, hvad det ville koste at afvikle kassekreditten. Mente, der ville være balance i regnskabet, hvis renteudgifterne hertil blev reduceret med bare det halve.

K. T. Andersen, Næ. Beretningen indeholdt kun, hvad vi vidste i forvejen. Efterlyste nye tanker, som han kunne rejse hjem og forelægge medlemmerne.

Han mente, at strukturændringen inden for vor organisation var låst så fast i, hvad der er bestemt i den nye tjenestemandsløve, at det i virkeligheden ikke var muligt at komme uden om CO I. Måtte derfor beklage, at samarbejdet med centralorganisationen var så dårligt.

Man kunne ikke tro på, at strukturændringen ville bevirke en besparelse på 200 mand i administrationen, for i realiteten omlægger man kun nogle kontorer og giver dem andre navne. Ønskede at vide, hvor tillidsmændene fremtidig skulle henvende sig for forhandling.

Når feriehjemmet ikke kan løbe rundt, må vi enten ombygge det totalt, eller også må vi sælge det.

Kategoriopdelingen for lokomotivmænd må væk. Der må arbejdes hen til, at lokomotivmænd antaget på prøve bliver ansat som lkf. efter prøvetiden, og alt lokomotivpersonale bør placeres i samme lønramme.

Der måtte gøres noget ved de elendige overnatningsforhold, man byder lokomotivpersonalet. Oprede senge, fred og ro samt faciliteter, der svarer til tiden, var ikke urimelige forlangender i dag.

Nedlæggelse af maskindepoter med forflyttelse af personale til de såkaldte stordepoter ville blive en stor økonomisk belastning for DSB, men det ville blive en endnu større belastning for de lokomotivmænd og deres familier, som blev tvunget til at rykke teltplæne op.

Han gjorde den opfattelse gældende, at Greve Petersen og hovedbestyrelsen havde forpasset tiden inden aktionen. Derfor var vi efter hans opfattelse havnet



i denne situation, som han i øvrigt ikke var særlig begejstret for.

J. A. D. Thillemann, Gb. Takkede formanden og hovedbestyrelsen for udført arbejde. Det har været en meget svær periode for hovedbestyrelsen, men problemerne er løst på den fineste måde.

Efterlyste en betænkning fra strukturudvalget om de interne ændringer, der var foreslået af Fredericia på sidste kongres, og anmodede derefter formanden om at fremkomme med de tanker, strukturudvalget har med hensyn til, hvordan organisationen fremtidig skal arbejde. Hvis vi skulle vente endnu 4 år på en betænkning, ønskede han denne udsendt sammen med kongressens dagsorden, så der var lejlighed til at sætte sig ind i den inden debatten herom.

Udtalte sin skuffelse over, at vore ældre kolleger ikke kunne få det tillæg, de har krav på og fandt det uheldigt, at der skete en diskriminering af vore yngste medlemmer, der forretter værkstedstjeneste. Da ydelsen herfor ikke er fulgt med tiden, blev det henstillet til den kommende hovedbestyrelse at arbejde for en ændring af dette forhold.

Ville fra Gb's side meget kraftigt bakke kørselsfordelingsudvalget op og udtale en anerkendelse af det store arbejde, der bliver gjort i dette udvalg, som han håbede ville kunne fortsætte også efter strukturændringen.

Ved en gennemgang af forslagene er det indlysende, at 10 timers bestemmelsens urimelighed kræver en snarlig løsning. Afdelingens opfattelse er, at feriehjemmet skal bevares, og da andre afdelinger giver udtryk for det samme, må der findes en ordning, så belastningen fra kassekreditte forsvinder evt. ved overførelse af midler fra andre fond.

Manglende velfærd på værelserne er et mørkt kapitel, der må snart ske noget på dette felt.

G. A. Rasmussen, hovedbestyrelsen. Til bemærkningerne om feriehjemmet vil jeg gerne sige, at renterne ikke alene stammer fra kassekreditte. Der ligger også lån i Østifternes Kreditforening og i Låneforeningen, og samtidig indgår de renter, der udbetales på fuldt indbetalte andele. Så kassekreditte tynger altså ikke halvdelen.

Men selvfølgelig er en kassekredit dyr. Derfor må den eneste mulighed for at løse dette problem ganske enkelt være, at man her på kongressen træffer beslutning om, at vi f.eks. over reservefonden udbetaler denne kassekredit, så feriehjemmet bliver lettet for denne renteudgift.

Men man må også have for øje, at der på nuværende er tegnet 460 600 kroners andele, hvoraf de 250 er fuldt indbetalt. Men i løbet af få år vil de resterende være fuldt indbetalt, hvorved vi får en øget renteudgift til dette. Men samtidig ophører en økonomisk gevinst for feriehjemmet på 20.000 om året, idet indbetaling af disse andele ophører, hvis der ikke sker en kraftig stigning i tegning af 600 kroners andele.

Hvor meget det enkelte medlem skal betale for at dække underskuddet, kan ingen svare på, når man ikke ved, hvor stort underskuddet vil være. Men bliver disse renteudgifter stærkt begrænset, vil feriehjemmets underskud blive acceptabelt.

Fremtiden må stå sådan for mig, at det evt. underskud af beskeden størrelse, der vil blive, hvert år må dækkes ind, f.eks. af reservefonden.

P. E. Svendzens spørgsmål forbavtede noget. Formanden har selvfølgelig ikke læst beretningen for hovedbestyrelsen, men hovedbestyrelsen ved da naturligvis, hvad indholdet er. Det er den jo blevet bekendt med igennem hele kongresperioden.

E. J. V. Høtoft, Kb. Takkede for beretningen og udtrykte forundring over, at Thillemann i en omtale af kørselsfordelingsudvalget kunne oplyse, at Gb fik en tidligere forhåndsorientering. Da han ikke mente, provinsen havde de samme betingelser, var hans utilfredshed mere behersket. Kunne godt tænke sig en tidligere orientering, idet han følte, at afdelingernes indflydelse blev reduceret.

Bestemmelsen i tjenestemandsløvens § 39 om ikke pensionsgivende tillæg til dem, der ikke var kommet med indtil 1. juni, var utilfredsstillende. Vi har et eks. med en mand, der den 1. september er rykket op fra 18. til 19. løntrin. Han fik som erstatning for ikke at have fået det store tillæg i 12. lkl. et ikke pensionsgivende tillæg på 102 kr. Dette blev straks modsvaret af en lønreduktion på 101 kr.

Udbetalingen af disse penge den 1. april blev ordnet på den fikke måde, at man halverede hans lønreduktion, så der i stedet for 101 kr. kun blev 50 kr. Men samtidig nedskar man hans ikke pensionsgivende tillæg med det samme beløb, så manden ikke fik en krone ud af dette tillæg.

Når foreningen kunne svare, at dette var i orden, og han ikke kunne se, det er i orden, måtte der efter hans mening enten mangle information, eller også måtte han sætte et spørgsmålstejn ved, om han i det hele taget vidste, hvad han havde med at gøre.

Ordet samarbejde kan ofte være barsk, ikke mindst når det anvendes i forbindelse med andre organisatio-

ner. Han omtalte et eksempel, hvor et hovedbestyrelsesmedlem fra en anden organisation var gået bag ryggen af Kalundborg afdeling med reduktionsforslag af lokomotivpersonalet der. Afdelingen havde reageret herpå i en skriftlig henvendelse til den pågældende og hans organisation, men ingen havde gidet svare. En sådan optræden fremmer alt muligt andet end et godt samarbejde.

K. Å. Nielsen, Gb. Idet han karakteriserede det lokale oplysningæarbejde som et meget mørkt punkt, ankede han over, at bladet »Kontakt« så tidligt afgik ved bladdøden. Endvidere bebrejdede han landsoplysningsudvalget, at afdelingerne kun havde hørt fra udvalget en eneste gang de sidste to år, og det var kun i forbindelse med indsendelse af rapport over arbejdet udført i de lokale afdelinger.

Henstillede derfor til landsoplysningsudvalget, at der blev ofret mere tid og penge på det lokale oplysningsarbejde.

N. Larsen, Rd. Takkede for beretningen. Greve Peter:en omtalte nedlægning af baner i Jylland, og Winther Jensens bemærkninger hertil er et »bare ned med dem«.

Forstod godt, at Winther Jensen kunne bifalde likvideringen, for Padborg blev jo ikke berørt heraf. Anderledes ser det ud for dem, der bliver berørt af de menneskelige problemer, der følger med.

Han udtalte sin forundring over, at man hverken fra faglig eller fra politisk side hørte om betænkeligheder ved disse planer. Provsbyernes hastige vækst i Jylland skulle ellers være en advarsel om, hvad banerne i fremtiden kan komme til at betyde for transporten.

10 timers bestemmelsen betegnedes som meningsløs, og der udtaltes stor sympati for de forslag, kongressen skulle behandle herom.

Havde håbet på et forkalkningstillæg til udligning af den store afstand, der er mellem 17. og 13. lrm. Stedtillægget havde også gjort sit til at uddybe kløften. Det samme arbejde måtte betales med de samme penge. Henstillede derfor til hovedbestyrelsen at arbejde for at udligne disse forskelle mest muligt, eventuelt ved en automatisk oprykning.

Om mentaliteten havde ændret sig med hensyn til feriehjemmet var svært at bedømme, men det ser ud til, at de mennesker, der var imod, da spørgsmålet om ombygning var aktuelt, har fået forståelsen af, hvilken betydning inflationen ville have haft for feriehjemmet.

A. Skovgaard, Ng. Takkede for beretningen og udtalte sin skuffelse over, at der ikke efter den mest be-

givenhedsrige periode i foreningens historie lå noget på kongressens bord. Anbefalede derfor kongressen at tilslutte sig Nyborgs forslag om en øget kampfond, idet han ikke nærede tvivl om, at der kun ville være een udvej, hvis der ikke forelå et acceptabelt tilbud til lokomotivmændene i 1971. Denne udvej var en strejke, som vi måtte fastholde i sin yderste konsekvens, indtil der foreligger et resultat.

Når talen er om feriehjemmet, kan det ikke være rimeligt, at lokomotivmændene skal være med til at betale til andre organisationers uddannelse af tillidsmænd, når disse så senere bekæmper vore medlemmer på et tidspunkt, hvor vi har støtte behov. Kongressen må afgøre feriehjemmets skæbne evt. salg, under alle omstændigheder må vi forlange urafstemning.

Mente ikke tiden var moden til en sammenslutning med andre organisationer, en betingelse må være, at alle jernbaneorganisationer finder sammen.

H. Christensen, Bb. Mente det ikke alene var svært for medlemmer, men også for tillidsmændene at overskue teknikken i opstilling af regnskaber, og henstillede derfor til landsoplysningsudvalget at tilrettelægge et kursus i regnskabslæsning.

### Formandens replisering

Tak for de mange venlige ord og for nådig modtagelse af beretningen.

P. E. Svendsen, Hgl, indleder med at takke for arbejdet og stiller så det spørgsmål, om hovedbestyrelsen har haft kendskab til beretningen. Det blev suppleret op af G. A. Rasmussen og i nogen grad af K. T. Andersen med en bemærkning om, at den ikke indeholdt noget, man ikke vidste i forvejen. Jeg vil gerne takke herfor; for det må være en understregning af, at jeg opfylder mine pligter på det informative plan overfor tillidsmændene, når de overhovedet ikke er i tvivl om, hvad der bliver forelagt.

Det betyder uendelig meget i foreningsarbejdet, når det viser sig, at kritiske bemærkninger om det udførte arbejde ikke er underbygget af, at man ikke er underrettet i takt med den udvikling, der har fundet sted.

Beretningen bliver til i forholdsvis kort tid før kongressen, og denne gang var vi lidt i tidsnød, fordi der har været ført forhandlinger umiddelbart før. Spørgsmålet om de 420 kr. har også været behandlet, og vi havde håbet på et svar fra lønningsministeren og departementschefen inden kongressen. Derfor må beretningen bearbejdes til det sidste, og den er ikke forelagt hovedbestyrelsen.



Men det glæder mig, at alle tidligere er underrettet om detaljerne og indforstået med, hvad der ligger i den.

Når der derefter i et spørgsmål næres tvivl om, der virkelig er den enighed i hovedbestyrelsen, må svaret blive bekræftende. Mine beretninger er blevet godkendt indtil nu, og da alt er i overensstemmelse med, hvad der tidligere er forelagt, må beretningen også blive godkendt af hovedbestyrelsen her på kongressen.

Den good will, vi oplevede ved forhandlingerne i generaldirektoratet efter strejken, understregede tydeligt, at vi havde ret. Der er overhovedet ingen tvivl herom. At vi så bliver upopulære, fordi det, vi gennemfører, er populært, er der ikke noget at sige til. Det irriterer grænseløst hos mennesker, at de ikke efter forgodtbefindende kan træde andre over tærne, uden de reagerer herimod.

Vi har intet imod, nogen siger, det var forkert, det vi gjorde. Det ved vi da godt. Det har vi også skrevet under på. Lokomotivmændene ved også, at vor kraftige reaktion alene skyldtes den omstændighed, at vi ikke kunne få ørenlyd nogen steder. Lokomotivmændene skal ikke lide af mindreværdskomplekser, fordi man ude omkring prøver at gøre os upopulære.

Upopulariteten bygger på to ting. For det første, fordi det lykkedes den 27. marts. Dernæst fordi der går nogle mennesker med dårlig samvittighed både i generaldirektoratet og i centralorganisationen.

Det er en fundamental fejl af centralorganisationen, at den helt har glemt, det var lokomotivmændene, der brød, så vi kom på højde med bunden af embedsmændene. Ved en lønningslovsrevision af en så omvæltende karakter som denne kan man derfor ikke fuldstændig negligere en enkelt gruppe. Det er en fejl politik organisationsmæssig set, der er ført af centralorganisationen, og det har vi også fået LO's blå stempel for.

Jeg beder lokomotivmændene om at lade være med at lytte så meget til dem ude omkring. Det er givet, vi fra vor side kan begå et og andet, der umiddelbart vurderes forkert. Men er I ellers tilfreds med beretningen så lyt til hovedbestyrelsen.

Den skrivelse, der kom i kassen og de sidste dages hellige, kan vi godt se bort fra. Den skulle ikke have været ind til Hellerupvej til kollektiv underskrift. Lige så enkelt og sikkert som manden stod alene derude den 27. marts, lige så enkelt og sikkert skulle han også selv skrive under. Der er ingen grund til at tage myndigheden fra den enkelte.

Der bliver sagt om lyntogsturene, at der ingen forhandlingsret er. Det er ikke rigtigt. Turforhandlingerne

ligger nu engang ude i afdelingerne. Og både Ar og Hgl har mulighed for, som de altid har haft det, at føre forhandlinger med kørselsfordelingskontorerne, og de har mulighed for at forhandle indbyrdes.

Det er ikke min opgave at flytte tog fra det ene depot til det andet. Heller ikke fra Ar til Hgl eller omvendt. Men det er et problem, fordi der er strid disse to afdelinger imellem. Denne strid er meget svær at bilægge. Hvem der har ret eller uret skal jeg lade være usagt. Men een ting er givet efter den argumentation, der er fremsført, at der både det ene og det andet sted køres ulovligt.

Da jeg ikke mener, man skal strides på den måde, har jeg tidligere kaldt begge afdelinger ind til en forhandling, men uden det lykkedes at nå frem til et mæglingsforslag.

Så forhandlingsretten er der ingen, der har taget. Alle forhandlingsmuligheder har været forsøgt, men uden resultat, og jeg tror ikke, der er meget forhandling tilbage i det spørgsmål. Det er endelig afgjort.

Kb er under henvisning til § 39 om ikke pensionsgivende tillæg utilfreds med det svar, de har fået. Men svaret er rigtigt. Der ydes intet så længe, der findes noget på den opsamlingskonto, der hedder 8700, og det er tydeligt tilkendegivet på møderne. Det er yderst uheldigt, at denne gruppe er kommet i klemme, hvilket også er tilkendegivet overfor CO I.

Der blev sagt, at jeg ikke sagde ret meget om ubekvem arbejdstid. Jeg sagde dog så meget, at spørgsmålet er, om man ikke skulle tænke på indførelse af en ordning, så man foruden at få den kontante godtgørelse også ydede fritid til de mennesker i kontinuerlig drift, som kommer ned på en 40 timers arbejdsuge.

Samfundet kræver, at begge ægtefæller går ind i produktionen i den danske industri for at hjælpe de milliarder hjem, der er investeret i den.

Samtidig indføres fjernsyn, vuggestuer, weekendordninger og lignende, som skaber en fritidsordning for de mennesker, der har en normal arbejdstid. De samme muligheder for at udnytte dette, som investeres over skattebilletten og ofres af samfundet i almindelighed, har de mennesker i kontinuerlig drift ikke.

Jeg har nævnt det tidligere, både i min beretning og over for CO I, at der bør ydes en fritid ud over det, man betaler, når 40 timers arbejdsugen er en realitet, så alle er lige stillet uanset, hvor i døgnet arbejdstiden er placeret.

Gruppelivsforsikringen blev på sidste kongres behandlet forkert og vedtaget på forkerte oplysninger.

Den kunne ikke gennemføres uden en urafstemning. Da landsorganisationen samtidig arbejdede med dette spørgsmål, fandt vi det ikke rigtigt at foretage os yderligere. Senere har vi ment, at gruppelevsforikringen burde udsættes til denne kongres.

Jeg beklager, det ikke har været muligt at få ferie-hjemmet op på de højder, vi havde drømt om. Jeg har pligt til at modtage bebrejdelser, men synes ikke jeg fortjener det efter den vældige indsats, der blev gjort dengang for at bygge om.

Det er min overbevisning, at lokomotivmændene begik en af deres største brølere, da de forkastede ombygningen. Var planerne blevet realiseret, havde vi været bedre stillet på Røsnæs i dag.

Hovedkassereren har tilkendegivet, at vi kan dække os ind over reservefonden. Min oprindelige tanke var at flytte feriehomeet over i byggefonden og så have en bevilling til at tage de nødvendige dækninger over reservefonden. Når reservefonden har albuerum til at tage imod en sådan belastning, kunne det klares på den måde.

Det er vel lidt oldnordisk, at vi har en bygning på Hellerupvej og en på Røsnæs, der ligger i hver sin fond. Vi kan lige så godt samle vore bygninger i een fond.

Vor lønmæssige placering kan vi ikke blive uenige om. Her er foretaget en handling, som ikke er i overensstemmelse med retfærdigheden. Politikernes afvisning skal jeg afholde mig fra at kommentere. Men hvad jeg forelagde på den ekstraordinære kongres, forsikrer jeg for kunne gennemføres efter aftalen med generaldirektøren.

Om der er ydet tilstrækkelig kritik over for den ene eller den anden, har jeg ikke svar på. Det må kongressen afgøre. Men jeg tør godt fastslå, at der er ydet, hvad ydes kunne i den sag.

Det er rigtigt, når talen er om § 7, at det sikkerhedsmæssige er et problem ved nedsat erhvervsevne. På nuværende tidspunkt har vi ikke hel klaring på, om forhøjet blodtryk, blodpropper og lignende kan komme ind under problemet to trediedels forringet erhvervsevne. Det, der bliver et problem, er at kunne beskæftige de mennesker, som rammes af en sådan sygdom.

Den nye tjenestemandsløve skulle i fremtiden åbne mulighed for at skaffe andre arbejdsområder. Men problemet er, at den sygeramte meget nødig vil væk fra statsbanerne og lokomotivmandsgerningen.

Vi skal imidlertid gøre vort bedste for at hjælpe, hvor hjælpes kan. Men af hensyn til stillingen må vi

ikke hermed tilsidesætte eller overse det ansvar, der er forbundet med at være placeret på et lokomotiv.

Når vi ser på den udvikling, der er i gang på det organisationsmæssige område, er det et spørgsmål, om det er klog politik af en tillidsmand at gøre sig til talsmand for, at vi skal betale, hvad det koster at forblive en selvstændig organisation.

Man kan godt holde den gamle tradition i sig, men man har ikke lov til at fastholde den i den accellererende udvikling, vi er inde i.

Rent umiddelbart kan det måske nok synes, at strukturændringen har et tilfældigt præg. Sådan vil det vel altid være i en omstillingsperiode. Men i den sidste ende skal der nok ligge en besparelse, og når det hele er kommet på plads, er det min opfattelse, at vi vil få en bedre behandling af sagerne end hidtil.

Det er vel rigtigt, at overnatningsværelserne ikke overalt har den standard, man kan forlange. Men derfor er det alligevel en dristig påstand, at intet er ændret i de sidste 30 år. Der er sket betydelige forbedringer. De sidste forhandlinger om velfærd fandt sted i fredags, og her var Skjern inde i billedet. Der blev givet tilsagn om, at dette problem skulle blive løst.

At kørselsfordelingsudvalgene skulle have begrænset afdelingernes indflydelse er ikke rigtigt. Tidligere modtog afdelingerne turene fra kørselsfordelingskontorerne, hvorefter de inden 8 dage kunne fremsætte deres ønsker. Proceduren er nøjagtig den samme i dag.

Om afdelingerne skulle have lejlighed til at komme ind i billedet noget før ved turopstillinger skal ikke afvises. Men de mennesker, vi vælger hertil, ser så åbent på helheden, at de flest mulige ønsker bliver opfyldt. Ingen kan imødekommes 100 pct. Der vil altid være utilfredse.

En afgangsalder på 60 år med fuld pension er uigen-nemførlig, og jeg tror fortsat ikke, det er et ønske hos dem, der er nået op på denne alder. Det er altid fra de yngre årgange, man hører argumentationen herfor.

Opfølgingskurserne tager jeg gerne ansvaret for. Det er stadig min overbevisning, at togulykken i Odense ikke bør fremkalde den opfattelse, at lokomotivpersonalet ikke kender deres regler. Kurserne kunne godt have ventet, men man ville absolut have dem igennem.

Bemærkningen om en ført tys-tys-politik forekommer mærkelig på baggrund af de begivenheder, vi har været igennem. Vi har absolut ført en åben politik, der udadtil har tilkendegivet, hvad vi ville, og hvad vi havde på hjertet. Vi har ikke på noget tidspunkt svigtet med at gøre vore synspunkter gældende. Hvad vi



ville, og hvad der er vore problemer, er sagt og skrevet så ofte, det har været muligt.

### **J. A. D. Thiluemanns replicering vedrørende landsoplysningsudvalgets beretning**

Til bemærkningerne om, at man ikke hører ret meget fra landsoplysningsudvalget, må jeg have lov til at henviser til artikler i Dansk Lokomotiv Tidende og i Kontakt. Der er her givet udtryk for, at vi til enhver tid stiller os til rådighed for afdelingerne, hvis man ude omkring har særlige ønsker om afholdelse af særlige arrangementer.

H. Christensens forslag om at arbejde for en større regnskabsmæssig forståelse, vil vi meget gerne overveje.

### **Kongressens anden dag**

Et forslag fra H. Winther Jensen, Pa, om en forhøjelse af diæterne til 100 kr. under henvisning til den prisudvikling, der havde fundet sted, var blevet behandlet i hovedbestyrelsen, og formanden indledte dagens arbejde med at tage ordet til forretningsordenen for at meddele, at hovedbestyrelsen kunne gå ind for en forhøjelse til 90 kr. svarende til, hvad der er gældende for LO's vedkommende. Samtidig foresloges, at hovedbestyrelsen inden for den fire årige periode kunne regulere i takt med den regulering, der finder sted i LO. Forslaget blev enstemmigt vedtaget.

### **Debatten fortsat**

K. T. Andersen, Næ. Havde fornemmelsen af, at formanden fejede de små ting væk. Efter hans mening var det ikke spørgsmålet om en nedsættelse af 10 timers reglen til 8 eller 9 timer, der havde den største betydning. Det burde være en nedsættelse af natantallet mellem 22-6 til ca. 6 eller 7 timer, man skulle koncentrere sig mest om.

Forstod ikke, at formanden bare kunne affeje spørgsmålet om overnatningsværelserne som en lille sag, for det var personalets sparsomme fritid, det gik ud over, når man både skulle oprede og afdække sengene. Overnatningsværelserne har ikke den standard, man kan forlange i 1970.

Han betvivlede, at ferie hjemmets økonomi blev forbedret, fordi man lod det gå ind i byggefonden og mente, det var mere realistisk at dække rentetabet over reservefonden.

Det var en antikveret opfattelse, formanden gav udtryk for i spørgsmålet om 60-års afgangsalder. En mand bliver ikke hurtigt gammel, fordi han går tid-

ligere hjem, han har tværtimod bedre muligheder for at omstille sig.

E. G. Appel, Ar. Udtalte en anerkendelse til landsoplysningsudvalget, men mente det lokale oplysningsarbejde burde indstilles, medens tillidsmandsuddannelsen blev effektiviseret, evt. ved at give de pågældende en hel måneds uddannelse om året.

Hvis kørselsfordelingsudvalget i vest fortsat fungerer dårligt, må spørgsmålet tages op. Han ville sætte et meget stort spørgsmålstejn ved, om hovedbestyrelsen overhovedet havde haft nogen som helst bemyndigelse til midt i en kongresperiode at nedsætte disse udvalg.

Han savnede i Greve Petersens replicering et svar på en vurdering af chancen for en bedre indplacering ved de kommende forhandlinger om klassificering, og efterlyste ligeledes svar på, hvordan vi kunne sikre os mod en tilsvarende forhandlingsprocedure næste gang vi skulle forhandle.

H. Ørnstrøm, Ar. Kunne ikke tilslutte sig formandens udtalelse om, at vi ikke længere betalte pensionsbidrag, når kendsgerningen var den, at pensionsbidraget blev fratrukket inden indplaceringen.

Han havde nøje fulgt normeringsbølgen og kunne oplyse, at vi i 1942 havde to stationsforstandere, der rangerede lige under afdelingschefen lønmæssigt set. I 1967 var der 11. I 1942 var der 9 overtrafikkontrolører. I 1967 lå dette tal på 167. I 1942 havde man 142 trafikkontrollører. Det sidste tal på disse var 399.

Undrede sig over, hver gang han lukkede Vingehjulet op, at det var den samme gruppe, der gang på gang fik en ny opnormering, og mente ikke nogen kunne fortænke ham i, at han med længsel ventede på, at lokomotivmændene også ville få en opnormering.

På grund af den ringe kompetance, kørselsfordelingsudvalget har, sidder vore repræsentanter faktisk kun som gidsler mellem medlemmerne og administrationen.

Fandt det utilstedeligt, at man i 1970 i det hele taget kunne diskutere, om det er rimeligt eller urimeligt at jage en mand ud i noget så ansvarsfuldt som en lokomotivmands arbejde i uafbrudt 10 timer.

Han ankede over de mange rettelselser og havde dannet sig den opfattelse, at deres mangfoldighed kun var til for at skabe et nyt arbejdsområde for andre mennesker.

Takkede Greve Petersen for den ualmindelige gode indsats han havde ydet under konflikten og mente, den havde skabt frisk luft blandt os allesammen.

P. A. L. Jørgensen, Od. Med den kampånd hovedbestyrelsen udviste i de kritiske dage, havde den fortjent at et resultat havde været klar til forelæggelse på kongressen.

Han mente, at formandens holdning til 10 timers reglen vidnede om, at det var mange år siden, han havde udført aktiv lokomotivtjeneste. Administrative trusler kan ikke accepteres, fordi lokomotivmændene forlanger rimelige og tålelige arbejdsforhold.

Han troede ikke på, at interessen for feriehjemmet havde været større i dag, selvom det var ombygget. Der havde kun været endnu flere penge at forrente. En sådan dødssejler burde sælges, hvis det var muligt at få en rimelig pris for det.

Spurgte, hvad foreningen har gjort for at få folk erstattet ved afgang og omtalte de vanskeligheder, man havde vest for Storebælt med fridage og ferie, fordi der blev ført en fuldstændig forfejlet personalepolitik. Henstillede til den kommende hovedbestyrelse at føre en hårdere kurs over for administrationen.

G. B. Østergaard, Rf. Mine betragtninger om automatisk oprykning må tolkes sådan, at der naturligvis skal ligge uddannelse til grund herfor.

Jeg er enig med formanden i, at man skal være forsigtig med at stramme tjenestetidsreglerne, så de ikke kan bruges. Vi vil kun gøre det vanskeligere for vore medlemmer i kørselsfordelingsudvalget, hvis vi af hensyn til 10 timers bestemmelsen strammer reglerne.

Vi har igennem kørselsfordelingsudvalgene fået mere indflydelse på vore arbejdsforhold. Den skepsis, vi i begyndelsen havde mod disse udvalg, bundede i, at foreningens repræsentanter kom fra de to største depoter. De har imidlertid røgtet deres hverv godt, og vor skepsis havde ingen bund i virkeligheden.

Vi ved, de ikke kan tage selv. Men vore forslag og ønsker er altid blevet modtaget og behandlet fordomsfrit. Der er sket en mere retfærdig fordeling af tjene- sten, og ingen kan hævde, at vore to repræsentanter har favoriseret de depoter, de kommer fra. De har vist, det er helheden, de arbejder for, og jeg kunne godt tænke mig, man ville nå lige så langt på den anden side Storebælt.

Men jeg kan godt se, der skal en kraftig hovedbestyrelse til for at hamle op med den ånd, der hersker i ledende kredse derovre.

Når der ikke bliver sagt mere om beretningen fra landsoplysningsudvalget, må Thillemann tage det som udtryk for, at det går godt.

K. Å. Nielsen, Gb. Efter at have kigget på Alkas tilbud om gruppelevsfor sikring er vi indstillet på, det skal sendes ud til urafstemning. Rent umiddelbart må alternativ 1 være det bedste for lokomotivmændene.

E. J. V. Høtoft, Kb. Svaret fra formanden om fradrag, når nogen har fået personligt tillæg er ikke tilfredsstillende. Er hans svar rigtigt, fortolker vi denne paragraf forkert, men det gør ikke uretfærdigheden bedre. Loven må derfor laves om på dette punkt.

Feriehjemmet skal selvfølgelig bevares; men hovedbestyrelsen skylder os et relevant forslag, om det skal ind under byggefonden eller i reservefonden.

J. A. D. Thillemann, Gb. Var ikke enig i formandens betragtninger vedrørende 10 timers bestemmelsen og ønskede som alle andre denne belastende regel væk. Problemerne fandtes også i rangerturen.

På landsoplysningsudvalgets vegne takkede han for de meget rosede bemærkninger, men mente ikke E. G. Appel havde ret i de betragtninger, han havde fremført om det lokale oplysningsarbejde. Han var fortsat af den opfattelse, at det lokale oplysningsarbejde skulle støttes overalt, hvor der var interesse og mulighed herfor.

Ville ikke benægte, at vi kunne have en mere effektiv tillidsmandsuddannelse, men det ville blive dyrt, og udvalget var nødt til at arbejde inden for de økonomiske rammer, der er fastlagt. Mente dog, at tillidsmandsuddannelsen inden for vor organisation var mere effektiv end mange andre steder, fordi vi har en homogen stab af tillidsmænd, som gang på gang følger vore kurser, hvorved de får det fulde udbytte af det program, der er lagt.

V. Dorner, Es. Selvom Greve Petersen kraftigt havde understreget det værdifulde i kørselsfordelingsudvalgene, kunne det ikke skjules, der havde været forskellige mislyde mellem repræsentanterne i vest og afdelingerne. Derfor ville det være ønskeligt at inddele området i zoner med hver sin repræsentant, som afdelingerne kunne kontakte, inden man gik i gang med turopstilling.

Han fandt det ganske ejendommeligt, at der kunne være så stor forskel i stillingtagen til 10 timers reglen mellem øst og vest, og mente det måtte hænge sammen



med, at østområdet var et øsamfund, som gav mulighed for en anden arbejdsfordeling end den, man kendte i vestområdet.

Men ikke alene en anden arbejdsfordeling var efter hans opfattelse afgørende for forskellighederne. Det skyldtes i lige så stor udstrækning, at man i vest igenem en lang årrække havde haft mennesker siddende i ledende stillinger, der hæmningsløst havde drevet den politik, at det var yderpunkterne i tjenestetidsreglerne, opmærksomheden havde været koncentreret om. Da det ikke var muligt at ændre disse menneskers tankegang, var det nødvendigt, at 10 timers reglen kom væk.

B. S. Kristensen, Str. Inden vi spekulerer på opredte senge, må og skal der indrettes centralvarme på værelserne. I Skjern og Thisted er der så fugtigt, at vandet driver ned ad væggene.

Feriehjemmet ønsker jeg bevaret, men må erkende, det er tvivlsomt, om mine medlemmer i afdelingen er af samme opfattelse.

### Formandens replisering

Det er ikke rigtigt, når K. T. Andersen hævder, at jeg bare fejler forslaget af bordet. For at borteliminere enhver misforståelse vil jeg lige gentage, hvad jeg sagde i min beretning: »Det skal fuldt ud erkendes, at 10 timers uafbrudt tjeneste er en hård belastning, og at denne underbestemmelse ikke står i et rimeligt forhold til de generelle regler mere. Efterhånden som det samlede tjenestetimeantal for den enkelte uge eller måned nedsættes, bør også timeantallet for den enkelte dag og den uafbrudte tjeneste reduceres. Vi skal derfor genoptage dette emne, når betænkningen fra tjenestetidsudvalget foreligger.«

Mine personlige betragtninger er, at I kører 10 timers reglen for stærkt frem. Men jeg har reelt givet udtryk for, hvad der er hovedbestyrelsens opfattelse. Men jeg må dog have lov til at sige, at jeg tror, I tager fejl, når I kører så hårdt frem med denne regel. Der står jo klart i min beretning, at spørgsmålet tages op.

At der med hensyn til overnatningsværelserne kan være problemer, har jeg ikke afvist; men udtrykt forundring over, det nu er så stort et problem at tage lagener med. Og jeg har kun tilkendegivet, at vi så sent som i 1964 havde et udvalg, der rejste rundt og så på lokaliteterne og fik de fejl rettet, der var rundt omkring. Jeg erkender fuldt ud, at Skjern er et stort problem, men som tidligere sagt er det lovet, at dette problem nu skulle blive løst.

Der opstår mange divergerende opfattelser, når der bliver nævnt reservefond og byggefond i forbindelse med feriehome. Jeg har sagt, at vi for reservefondens vedkommende burde koble den ind som en hjælp, og der vil blive fremlagt et konkret forslag, når jeg har haft lejlighed til at drøfte dette med hovedbestyrelsen til frokost. Mit forslag går ud på, at feriehome og avlsgårdens bygninger går ind i byggefond, således at vi får samlet det hele et sted. Så kan vi af reservefondens afhjælpe de mangler, der kan opstå regnskabsmæssigt i årets løb.

Tager vi regnskaberne, fremgår det tydeligt, at de omkostninger der ligger på bygningerne heri renterne beløber sig til 111.000 kr. Hvis de tages ud af driften på feriehome og klares over byggefond og reservefond, så vil feriehome uden tvivl kunne klare sig.

Hvis kongressen beslutter det, skal jeg gerne tage imod de forslag om at gå på børsen eller tegne andre andele, som forrentes med den normale rente. Men jeg synes ikke, I skal fremsætte sådanne forslag, uden I er sikre på, at I også bag Jer har medlemmerne ude omkring, der vil tegne disse andele.

Det er mig en stor glæde, at der er en så stor positiv indstilling på denne kongres over for feriehome, som tilfældet er. Havde den dog bare været til stede for 7-8 år siden, så havde meget set anderledes ud.

Det undrer mig, når det herfra bliver hævdet, at tiden ikke er moden til en sammenslutning af tjenestemandorganisationerne; for hvorfor taler man altid om, at tiden ikke er moden, når noget nyt dukker op? Burde man ikke i stedet vurdere og studere nøje, om der ikke sker en udvikling omkring os, der kan bringe skuffelser på et givet tidspunkt, hvis vi for sent kommer til erkendelse af, at tiden er løbet fra os, fordi vi afviser alle nye tanker med bemærkninger om, at tiden ikke er moden til dette eller hint?

Graden af mod og fremsynethed hos medlemmerne er helt afgørende for fremtiden. Vil vi ikke imødekomme fremtiden ved at medvirke til en ændret organisationsdannelse, lægger vi selv spiren til utilfredshed og stagnation.

Det er muligt, medlemmerne forkaster, når vi kommer med et forslag. Men så har vi i hvert fald peget på, at nu er tiden moden til at arbejde på en mere moderne måde.

60-årsgrænsen har man påny nævnt. Men nu drejes sagen rundt. For gennemføres afgang ved 63 år, så skal man gå. Og her mener jeg, I tager fejl, for erfaringen viser – og dette kan underbygges med statistik

– at lokomotivmændene ikke har noget ønske om at forlade sin gerning, når de når denne alder. Selvfølgelig vil der i den henseende være forskel på den syge og den raske. Men det nye system er ikke så ringe, at man af hensyn til de få syge og svagelige skal tvinge alle andre, som ikke ønsker det, til at tage deres afsked på et så relativt tidligt tidspunkt.

Appel, Ar, betvivler i sin utilfredshed med kørselsfordelingsudvalget i vest, at hovedbestyrelsen i det hele taget har lov til at nedsætte et sådant udvalg.

Disse bemærkninger må på det bestemteste tilbagevises. Hovedbestyrelsen har på ingen måde mundkurv eller lænker på, når vi bliver stillet over for en så demokratisk ordning, at vi kan blive medbestemmende på et område, der angår lokomotivmændenes arbejdsforhold. Det ville være meget uklogt at gå imod noget sådant.

Hvordan forhandlingsproceduren vil blive i 1971 er jeg ikke i stand til at svare på.

Sandheden om pensionsbidraget er, at dette nok var indregnet i den forrige løn, men i virkeligheden blev det taget fra os, når lønnen kom. Men havde det stået der ved indplaceringen, er det naturligvis rigtigt, der havde været lidt mere i de nye lønrammer, men den disponible løn havde ikke været større.

Den nye lønningsslov måtte ikke have lønhævende virkning. Til gengæld måtte heller ingen få mindre end de havde. Derfor er det stadigvæk rigtigt, at så længe, der er beløb tilbage på 8700, vil udligning ske herover. Ingen har fået mindre, og der er heller ikke lovet, at nogen skulle få mere.

Der er så mange tekniske vanskeligheder forbundet med udsendelse af rettelser til SR og SIR, at det ikke har været muligt at samle disse. Administrationen er imidlertid opmærksom på problemet. Derfor følger der også nu en forklaring med, hvorfor man laver det på den og den måde, hvilket giver en klarere belysning af de rettelser, der gennemføres.

Vi er endvidere enige med administrationen om, at der samtidig udarbejdes artikler i Vingehjulet og andre fagblade til belysning af gennemførte rettelser.

Vi har kæmpet nogle år for at få aspiranter ind. Men generaldirektoratet ønskede, at spørgsmålet kom til at hvile, indtil vi havde haft de første møder i uddannelsesudvalget. Det må være naturligt, hvis man tænker på en fuldstændig omlægning ved elektrokontrollen; for så får vi jo faglærte nok.

Om automatisk oprykning må jeg henviser til, at det reelt står i det forslag, hovedbestyrelsen har stillet over

for centralorganisationen og tjenestemandskommissionen.

Hvilket alternativ der er det bedste i forslagene til gruppelivsforsikring, skal vi ikke strides om. Alternativ 2 er efter min mening det bedste, men selvfølgelig bøjer jeg mig for kongressen, hvis den bestemmer sig for alternativ 1.

Dirigenten foretog herefter afstemning om formandens beretning og om beretning fra landsoplysningsudvalget. Begge beretninger blev enstemmigt godkendt.

### **Punkt 5. Fremlæggelse af foreningens regnskaber for 1966, 1967, 1968 og 1969**

Da regnskaberne for den afvigte kongresperiode løbende har været trykt i intern beretning og er samlet udsendt med dagsordenen, skal jeg ikke gøre noget langt indlæg herom, men kun knytte nogle kommentarer til den samlede foreningsstatus, rent regnskabsmæssigt.

1/1–1967	havde	reservefonden	en	formue	130.082,15
1/1–1968	»	»	»	»	244.584,88
1/1–1969	»	»	»	»	379.264,77
1/1–1970	»	»	»	»	499.853,11

en samlet fremgang på 369.770,96 kr.

1/1–1967	havde	kampfonden	en	formue	461.128,80
1/1–1968	»	»	»	»	475.688,90
1/1–1969	»	»	»	»	461.078,21
1/1–1970	»	»	»	»	425.772,80

Vi havde ekstraordinær kongres i 1968,	
der kostede	29.897,69
og i 1969 ekstraordinær kongres og møder	
vedrørende lønforhold	50.030,41
	79.928,10

der er den væsentligste forklaring på kampfondens tilbagegang.

Nordisk Reservefond havde	
1/1–1967 en formue på	147.288,72
1/1–1968 » » »	146.991,86
1/1–1969 » » »	138.305,93
1/1–1970 » » »	134.246,94

en tilbagegang på 13.041,79 kr. Af denne fond betales rejser og møder i udlandet og nedgangen er et udtryk for aktivitet på dette område.

Byggefonden havde	
1/1–1967 en formue på	16.409,80
1/1–1970 » » »	39.185,58

en fremgang på 22.775,78. Der skyldes indtægter ved husleje. Der har ikke været de store vedligeholdelsesudgifter på ejendommen i Hellerup, derfor fremgang.



Hjælpefonden havde

1/1-1967 en formue på	56.141,15
1/1-1968 » » »	55.426,29
1/1-1969 » » »	49.913,26
1/1-1970 » » »	31.859,49

en tilbagegang på 24.281,66 kr., hvilket skyldes dels store omkostninger ved sager ført for medlemmerne og dels underskud på svagførearrangementer.

Studiefonden havde

1/1-1967 en formue på	16.167,01
-----------------------	-----------

Pr. 1/1-1970 havde vi en underskudssaldo på 27.231,17, en tilbagegang på 43.398,18 kr., som dels skyldes en større pris på kursusophold men samme kontingent, hvilket i sig selv giver en økonomisk tilbagegang, men underskuddet skyldes også en større kursusaktivitet, som hovedbestyrelsen har givet grønt lys for, og som dermed også har tilladt en overskridelse af budget for studiefonden.

Det skal bemærkes, at vi med status pr. 1/1-1968 kunne runde 1 mill. i formue for første gang i foreningens historie og 1/1-1970 har en formue på omtrent 1¼ mill. kr.

Jeg skal herefter gå over til feriehjemmets regnskaber og om dem er der at sige, at den økonomiske aktivitet står stille, forstået på den måde, at vi lige kan klare dagen og vejen – stort set – og at der dermed ikke sker nogen økonomisk fremgang.

Status for året 1966 viser et underskud på	7.194,82
» » » 1967 » » »	97.166,69
» » » 1968 » » »	23.915,92
» » » 1969 » » »	35.694,85

ialt i perioden 163.967,28

Det meget store underskud i 1967 hænger sammen med ombygningen, medens de to sidste år vel må siges at tegne sig med et normalt mønster. At vi har et noget større underskud i 1969 end 1968 hænger sammen med udskiftning af økonoma. Hvis man herefter skal bedømme den økonomiske situation, må først og fremmest kassekreditten på ca. 200.000 kr. og heraf følgende store rentebetaling være det der stikker mest i øjnene, idet der ikke forekommer overskud, så der har været mulighed for nedbringelse af denne. Dette manglende overskud stammer naturligvis fra en belægningsprocent, der er for lav.

Med den erfaring der nu kan lægges for dagen, må det anses for givet, at vi ikke vil få nogen sandsynlig fremgang i belægningen – vi må derfor erkende, at en økonomisk forbedring kun kan ske for øget kapitaltil-

gang udefra, dels til nedbringelse af nævnte kassekredit, og dels ved en sanering af underskudskontoerne. Det sidste vil ikke være kapitalkrævende, hvis det bliver en eftergivelse af gælden til foreningen.

Men det må også stå klart, at man hvert år fremover må godskrive feriehjemmet et evt. underskud, således at man ikke får en fornyet ophobning af gæld.

Den 14. almindelige vurdering medfører en skattestigning på ca. 9.000 kr. om året, hvilket yderligere vanskeliggør situationen. Om 2 til 3 år falder indbetalingen af 600 kr. andele næsten væk = ÷ 20.000, mens renteudskrivningen stiger med ca. 6000 kr.

Jeg har ikke fundet anledning til at sige mere i denne omgang, men er naturligvis villig til at give yderligere oplysninger, om dette ønskes.

B. S. Kristensen, Str. Der står i kampfonden en bankbeholdning på 166.318 kr. og samtidig en skyld til hovedkassen på 54.000 kr. Hvorfor udligner man ikke de to poster, så man får de poster væk i kampfonden og den tilsvarende post væk i hovedkassens regnskab? Der må da være en vis udligning i dette forhold.

G. A. Rasmussen, hovedkasserer. Når det specielt drejer sig om kampfonden, er det sådan, at renterne fra kampfonden overføres til hovedkassen. Men iøvrigt giver jeg ret i, at hele regnskabet kan være svært at overskue, men vi skal tage feriehjemmet med ind i billedet, fordi alle de poster, der står under hovedkassens skyldige omkostninger i fond, hænger sammen med feriehjemmets gæld til foreningen. Derfor er stort set alle disse mellemregnskabsposter nu samlet under hovedkassen. Men ser man iøvrigt under hovedkassen, vil man se, at det hele er samlet her nu og ved at lægge beløbene sammen, kan man nogenlunde se, at det dækker feriehjemmets gæld til foreningen.

Dirigenten foretog afstemning om regnskaberne, som blev enstemmigt godkendt.

## **Punkt 6. Beretning om Dansk Lokomotiv Tidendes virksomhed**

Ved sidste ordinære kongres vedtoges, at DLT blot skulle udkomme een gang om måneden; men med et udvidet antal sider. Derved påregnedes en sænkning af driftsudgifterne med ca. 25.000 kr.

1966 var udgifterne ved bladets udgivelse 110.443 kr.  
1967 var de 84.586 kr.  
Mindreudgiften var således 25.857 kr.

Med uændret indsats måtte totaludgifterne blive stigende på grund af prisstigninger. For nogle områders vedkommende har stigningerne være ca. 20 pct., men til trods for dette er det lykkedes at holde totaludgiften nede på 90.844 kr.

Redaktionelt er søgt fastholdt en blanding af fagligt og alment orienterende stof.

Medlemmernes egne bidrag har desværre været færre. Det kan beklages.

DLT læses med interesse i betydende kredse, som beskæftiger sig med trafikpolitiske spørgsmål. Det skyldes de velskrevne artikler om trafikforbindelserne mellem landsdelene samt bybanetrafikken i Københavnsområdet. Disse artikler er yderligere for forfatterens egen regning omsat i ca. 4000 særtryk og tilstillet planlæggende og bevilgende myndigheder samt andre interesserede.

De pågældende artikler er også et udtryk for styrkelse af jernbanemæssige interesser. De er således gavnlige for den virksomhed, vi er beskæftiget i.

Redaktionens bestræbelser på at holde den brede oplysende linie har også ført til, at Dansk Fagpresse Forening tildelte DLT Anders Bording-prisen 1968. Efter bedømmelse af et sagkyndigt udvalg giver dette indstilling til DFF.

Af den med prisen medfølgende motivering for og dermed karakteristik af bladet fremgår bl.a.:

»Bladet har en god redaktionel linie. Det bærer præg af at være gennemtænkt, gennearbejdet og vel tilrettelagt. I det hele godt redigeret, teknisk vel tilrettelagt, sobert og pænt blad.«

### **Punkt 7. Forslag 1–17 vedrørende uniformer og frirejser**

E. Greve Petersen. Som nævnt i min beretning er der på nuværende tidspunkt nedsat et udvalg, der udelukkende skal beskæftige sig med uniformsproblemer.

Man har i dette udvalg ikke til hensigt at uniformere andre end dem ude i de såkaldte servicefag. Det vil sige togpersonale og en enkel mand på perronen.

Til gengæld har vi ved møde med maskinchefen og personalechefen fået fastslået, at lokomotivpersonalet naturligvis skal have beskyttelsesbeklædning. Hvad dette indeholder, kan ingen svare på i dag.

Men vi har indsendt forslag til udvalget, der indeholder stort set det samme, der udleveres på nuvæ-

rende tidspunkt. Det vil sige, der er taget hensyn til, at det rent økonomisk skal kunne hvile i sig selv.

Jeg vil derfor gerne foreslå, at alle forslag vedrørende uniformer bliver henvist til hovedbestyrelsen.

Vi vil stadig kæmpe for at bevare uniformen, men hvad der kan gennemføres, er jeg ikke i stand til at svare på i dag. Men jeg tror ikke, vi vil få meget fodfæste på dette punkt.

Efter nogle korte bemærkninger om forslagene 16 og 17 blev samtlige forslag henvist til hovedbestyrelsen.

### **Punkt 7. Forslag 18–58 vedrørende tjenestetids- og ferieforhold**

Formanden: Lige siden 1913–1914 har man tilstræbt en ensartethed i de generelle tjenestetidsregler. Dertil kommer underbestemmelserne, som vi kan forhandle med statsbanerne om. Efter min opfattelse gavner det ikke noget formål at kontakte andre kørende tjenestemænd på det punkt. Det er givet, vi må have en ensartethed, og herom er vi villige til at forhandle.

E. G. Appel, Ar. Det er en ret hurtig afvisning af forslaget. Jeg tror, det står klart for både lokomotivpersonalet og togpersonalet, at der er noget at rette ved vore underbestemmelser. Forslaget er stillet med sigte på, at finde frem til underbestemmelser på de områder, hvor vi har fælles arbejdsbetingelser.

Formanden: De generelle regler bliver lavet generelt for alle. Men hvis det kun er underbestemmelserne, forslaget sigter mod, kan Ar godt fastholde forslaget.

E. J. V. Høftoft, Kb Forslag 19 er stillet af Kb, fordi vi på tidligere kongresser ikke har bestilt andet end at tale tjenestetid, 10 timers regel og meget andet, som så er henvist til hovedbestyrelsen. Vi er urolige for, det kun er paradeforslag, vi rejser. Derfor er det nødvendigt, vi får nedsat det foreslåede udvalg. Vi kunne tænke os et 7 mands udvalg bestående af 3 fra hovedbestyrelsen, 2 fra øst og 2 fra vest, men ikke 2 fra samme depot.

Ng stillede hertil et ændringsforslag gående ud på, at  $\frac{1}{3}$  af tjenesten højst må udgøre nattimeantallet og motiverede det med, at begrænsningen i nattimeantallet på 70 timer stammede fra tiden med en norm på 208 timer.



Formanden: Kb's forslag er opfyldt af det tjenestetidsudvalg, vi har. Når man har valgt sine tillidsmænd, har man også givet dem bemyndigelse til at arbejde med opgaver af denne karakter.

Vi har ikke noget imod, man prøver at nedsætte nat-timeantallet mest muligt. Men buen kan også spændes så hårdt, at det ikke vil være muligt at opbygge ture ved alle de depoter, vi kæmper for at bevare.

Vi må overlade til kørselsfordelingsudvalgene at tage et rimeligt hensyn til de menneskelige forhold. Hvis I binder jer så hårdt til dette med  $1/3$ , så får vi vanskeligheder med mange byer.

E. J. V. Høtoft, Kb. Vi kan gå med til at henvise forslaget til foreningens tjenestetidsudvalg, hvis udvalget inden slutningen af 1970 fremlægger eksempler på ture, hvor der er sket ændringer i tjenestetiden, 10 timers bestemmelsen og nattimeantallet.

Formanden: Det er ikke rigtigt, der sker så store uretfærdigheder ved opbygning af tjenestefordelingerne. Alle ture er i de senere år blevet godkendt, og protesterne her imod har været minimale. Afdelingsformændene bliver i al almindelighed hørt i disse spørgsmål. I kan roligt lade det gå ind i tjenestetidsudvalget og de to udvalg, vi har siddende øst og vest for Storebælt.

Ved afstemning blev både Kb's forslag og Ng's ændringsforslag forkastet.

H. Winther Jensen, Pa. Padborgs forslag nr. 20 drejer sig kort og godt om, at disse overtider pr. dag, når turene ikke opfylder normen, aldrig medfører nogen erstatning af den forsinkelse, der er.

Formanden: Er det helt korrekt – eller rimeligt – at begynde at beregne overtid på baggrund af, at man vil få forsinkelse den enkelte dag, når vi kører med en månedsnorm? Det er ikke hæderligt, hverken over for samfundet eller over for os selv.

Vi får ikke 40 timers arbejdsuge, fordi vi er overanstrengt. Det får vi, fordi samfundet har råd til det. Ud af 168 timer på en uge skal vi i fremtiden kun arbejde 40 timer. De 128 bliver fritimer. Problemerne bliver efterhånden større i fritiden, end de bliver i tjenestetiden.

G. B. Østergaard, Rf. Der ligger en stor fare i forslaget, når der først kommer penge ind i billedet.

E. Vestenbæk, Gb. Problemet er ikke så enkelt, som Greve Petersen fremstiller det. Det, der er bittert, er, at vi den enkelte dag kan få overarbejde uden nogen form for erstatning. Det får derimod togpersonalet.

Formanden: At togpersonalet har en sådan regel, er jeg vidende om. Men har nogen spekuleret over, hvad de har måttet betale for at få den? Jeg tror, vi er bedst tjent med at overholde reglerne.

H. Winther Jensen, Pa. Det er en misforståelse. Det drejer sig ikke om penge, men om fritid. Vi har overholdt tjenestetidsbestemmelserne til over 100 pct., men ikke fået noget ud af det. Vi har til punkt og prikke overholdt vor overenskomst med statsbanerne, men de har ikke evnet og magtet at overholde deres overenskomst over for os. Vi er villige til at henvise forslaget til hovedbestyrelsen, men endnu engang det drejer sig ikke om penge! Det drejer sig om fritid!

Under henvisning til at afgørelsen af forslag 19 var truffet på grund af en misforståelse, anmodede J. A. D. Thillemann, Gb, om ordet til forretningsordenen og stillede på Kb's og Gb's vegne følgende forslag til behandling:

»Hovedbestyrelsens tjenestetidsudvalg pålægges af kongressen, inden udgangen af 1970, at gennemgå og koordinere de indsendte forslag angående tjenestetid, overarbejde m.m.

Det pålægges udvalget at undersøge, hvilke konsekvenser gennemførelsen af de enkelte forslag vil få på turene. Der lægges især vægt på 10 timers bestemmelsen og nattimeantallet.«

Under forudsætning af, at kongressen vedtog forslaget, kunne forslagsstilleren anbefale, at samtlige forslag fra 21 til 58 blev henvist til hovedbestyrelsen. Ar afdeling stillede herefter følgende tillægsforslag:

Til forslag 23: »Uafbrudt tjeneste, incl. forberedelses- og afslutningstjeneste, ud over 8 timer må ikke tilrettelægges uden personalets samtykke.«

Til forslag 24 efter sidste punktum: »uden personalets samtykke.«

Til forslag 29 efter sidste punktum: »uden personalets samtykke.«

Til forslag 40 og 41: »Søn- og helligdagsbetaling ændres til at dække tiden fra fredag kl. 18.00 til mandag kl. 6.00.«

Kongressen vedtog forslagene, hvorefter samtlige forslag fra 21 til 58 blev henvist til hovedbestyrelsen.

### Punkt 7. Forslag 59–68 vedrørende lønninger

Formanden: Med undtagelse af forslagene 63, 65, 66 og 67 er jeg og hermed hovedbestyrelsen enige i forslagene 59–68. Det er jo dem, vi har kæmpet fortvivlet for i den senere tid.

Skal der laves automatik som foreslået i 63, må vi have ind i overvejelserne, at der, som Østergaard også var inde på, skal ligge uddannelse bagved.

Betænelighederne ved 65 skyldes, det ikke alene er rådighed i hjemmet, der er opmærksomhed værd. Man skulle vel i realiteten se på, om det, man kalder tjeneste i egen stilling, ikke burde tages op til revision.

Det er stadigvæk min overbevisning, det er forkert at ville gennemføre 66 og 67. Alle øvrige forslag kan roligt henvises. De harmonerer fuldstændig med den opfattelse, vi har.

E. Vestenbæk, Gb. Det er en form for splittelse af lokomotivmændene, Gedser afdeling lægger grunden til med forslag 61 ved at henvise til de unge, der kører på Av og Hgl. Vi udfører vort arbejde på lige fod med andre lokomotivmænd. Derfor burde Gedser, i stedet for at udtrykke misundelse, glæde sig over, det er lykkedes at udvirke betaling herfor. Det var jo bl.a. en af grundene til, vi holdt en hvilepause på 24 timer.

H. Winther Jensen, Pa. Forslag 66 åbner mulighed for, at der er valgfrihed for lokomotivmændene om, hvornår han selv ønsker at forlade tjenesten.

O. Christoffersen, Gb. Selvom forslag 67 ikke er velset af Greve Petersen, vil vi have lov til at forfægte den mening, at det ikke er rimeligt, en lokomotivfører skal fremføre tog, til han er 67 år. Han skal ikke gå tidligere. Er han rask, må han selvfølgelig blive. Men mange lokomotivmænd havde en hård belastning under krigen, der har præget dem siden. Det må tale for en tidligere afgangsalder.

Formanden: Når der foreslås en ordning i lighed med militæret, så skal de gå hjem. Når man nu foreslår en ordning, hvor man kan vælge, hvad man vil, er det, fordi man ved, at tager vi en statistik over de sidste 30 år, så er det meget få lokomotivmænd, der har ønsket at gå før. Så kan man koble det økonomiske spørgsmål på, ja, man kan koble til, om man er godt eller dårligt gift osv. Man kan finde så mange argumentationer, at man usagligt fremsætter et forslag, der mangler realiteter for lokomotivmændene.

Det skal ikke tilbagevises, der var nogen, der led noget i 5 trange år. Men ingen får mig til at stå frem og trække palmerne frem i dag, når jeg samtidig kan glæde mig over, jeg fik lov til at bevare livet.

Vi kan nu mindes de 25 år i år. Men som mandfolk skal vi ikke slå på de sentimentale strenge og fortælle, vi har fået et knæk. Det har vi utvivlsomt fået alle sammen, men vi har også fået lov til at leve.

K. Å. Nielsen, Gb. Greve Petersen har låst sig fast i en opfattelse, som han kommer til at revidere.

Formanden: Det er en uret, I gør mig her. Der står udtrykkelig i forslaget: »Pensionsalderen for lokomotivmænd beregnes i lighed med visse militære tjenestemænd, således at de sidste 5 tjenesteår indgår i pensionsalderen med 2 år.«

Militære tjenestemænd skal gå. Hvad vil lokomotivmændene? Frivilligt have lov til at gå?

O. Christoffersen, Gb. Skal der være fornuft i det, må vi have det rettet i forslaget, som Greve Petersen ønsker. Jeg kan ikke indse, hvad der skulle være i vejen for, at en mand kan forblive i sin stilling, hvis han føler sig rask nok til det, og jeg kan heller ikke indse, hvorfor han skal være tvunget til at blive, hvis hans helbred er nedbrudt.

Formanden: Hvorfor skal jeg nu tvinges ud i en forhandling for at prøve at gennemføre, vi skal have lov til at gå med fuld pension, men vi skal ikke tvinges til at gå med fuld pension. Det er en forfejlet indstilling, at I som de øverste tillidsmænd for lokomotivmændene vil tvinge mig ind i en opgave, der er håbløs. Som kongresvalgte bør I dog være så realistiske, at I siger til jer selv, det er en håbløs opgave.

Min afvisning bygger ikke på håbløsheden. Den bygger på, at der ikke er nogen realiteter bagved. Der er ingen sandhed bagved argumentationen om, at noget mandfolk vil kasseres på et tidligere tidspunkt, og det vil han blive, hvis I forlanger, han skal gå på det tidspunkt.

Herefter gik man over til afstemning, hvor forslag 66 blev vedtaget med 34 stemmer for og 4 imod, medens forslag 67 blev henvist.

N. Larsen, Rd, underbyggede motiveringen i forslag 68 med henvisning til en mand, der var erklæret rask af lægen, men ikke måtte køre. Han havde nu



gået i 1½ år, og man havde ikke kunnet tilbyde ham andet arbejde.

Formanden gav udtryk for, at den tungest vejende del af forslaget var den psykiske belastning, der var omtalt i slutningen af motiveringen. Hovedbestyrelsen havde haft disse menneskelige problemer tæt inde på livet, og der blev ofret mange timer på at finde en løsning. Hovedbestyrelsen var derfor villig til at tage forslaget, hvorefter det blev henvist.

### **Punkt 7. Forslag 69 vedrørende uddannelse og oplysning**

Formanden: Landsoplysningsudvalget arbejder så effektivt og godt, at det burde gå ind i de øvrige udvalgsbesættelser i hovedbestyrelsen. Derfor vil jeg på hovedbestyrelsens vegne anbefale forslaget.

K. A. Nielsen, Gb. Vi kan ikke gå ind for forslaget og stiller derfor følgende ændringsforslag:

Lovenes § 10, stk. d, sidste afsnit ændres til: »Landsoplysningsudvalget består af 5 medlemmer, hvoraf 3 vælges af kongressen og 2 udpeges af hovedbestyrelsen. Endvidere vælges der 2 stedfortrædere af kongressen.

Landsoplysningsudvalget konstituerer sig selv på sit første møde efter den ordinære kongres. Valgene er gældende 4 år.«

E. J. V. Høftoft anbefalede Gb's ændringsforslag, og ved afstemning blev dette vedtaget med 37 stemmer for og 5 imod.

### **Punkt 7. Forslag 70–71 vedrørende normeringsforhold**

K. T. Andersen, Næ. Forslaget er ikke motiveret, fordi vi gerne vil have en debat om de problemer, der ligger i det. Det må indrømmes, at brodden er taget lidt af, idet Greve Petersen har lovet meget svagt (Greve Petersen: »Meget stærkt«!), at vi skal bibeholde de mennesker, vi har i provinsen i størst muligt omfang.

Uden yderligere debat blev forslagene 70 og 71 derefter enstemmigt vedtaget.

### **Kongressens tredie dag**

#### **Punkt 7. Forslag 72–81 vedrørende lovene**

Forslag 72 henvist til hovedbestyrelsen.

Som følge af vedtagelsen af forslag fra Ng om ændring i dagsordenen for behandling af forslagene 75 og 76 blev disse samlet til eet forslag og behandlet før forslag 73.

A. K. Johansen, Ng. Forslaget er stillet for at bringe kampfonden op, idet vi har den opfattelse, at der måske noget, hvis der ikke opnås noget ved forhandlingerne i 1971.

Ar afdeling stillede ændringsforslag hertil gående ud på, at 1 kr. til hovedkassen blev slettet.

Formanden: Tror I virkelig, det er rigtigt at tage herfra med en kontingentforhøjelse. Det er vel rigtigt, at kampfonden ikke dækker det, den skulle, hvis vi virkelig skal slås, men så kan vi altid prøve at skaffe midlerne på anden måde. Det er psykologisk uklogt på nuværende at forhøje kampfonden.

Forslag 75 og 76 trukket tilbage til fordel for Ar's ændringsforslag, som blev forkastet med 37 stemmer imod og 18 for.

P. E. Svendsen, Hgl, til forslag 73. Da der ikke foreligger noget forslag om salg af feriehuset, må det være ensbetydende med, at vi ønsker at bevare det, hvorfor vi anbefaler kongressen at stemme for forslaget.

E. G. Appel, Ar. Vi stiller følgende ændringsforslag til første afsnit: »nyindmeldte og genoptagne medlemmer betaler 28,00 kr. pr. måned de første 5 år, derefter er kontingentet som for øvrige medlemmer 26,00 kr. pr. måned.«

Formanden: Det vil fremgå af foreningens regnskaber, at vi i reservefonden arbejder nogenlunde fornuftigt. Jeg vil ikke hænges op på, at jeg afviser alle forslag, der giver flere penge i kassen. Men på baggrund af det nuværende kontingent mener jeg, vi skal lade være at belaste medlemmerne mere.

Vi må prøve, om vi rent økonomisk kan få feriehuset ind på en anden bane og tillader mig på hovedbestyrelsens vegne at stille følgende ændringsforslag til forslag nr. 73 fra Hgl:

»Feriehusets og avlsgårdens bygninger overføres til byggefonden. Drift og vedligeholdelse af disse administreres af byggefonden. De hermed forbundne udgifter dækkes ved overførsel af økonomiske midler fra reservefonden.«

På den måde vil vi prøve at køre feriehuset igennem uden at skulle tage en kontingentforhøjelse. Men vi ser naturligvis gerne, at medlemmerne stadig tegner andele, så vi yderligere kan forbedre feriehusets

status. Jeg vil gerne anbefale, at dette forslag fra hovedbestyrelsen går ind i stedet for det af Hgl stillede.

P. A. L. Jørgensen, Od. Det er en klog taktik af formanden at modsætte sig en yderligere belastning af medlemmerne. Hvor mange af de kongresdelegerede, der står her og forlanger kontingentforhøjelse, har deres medlemmer med hjemme i afdelingerne? Det er meget få! Vær derfor fornuftige og ret jer efter formandens ændringsforslag.

Herefter blev hovedbestyrelsens ændringsforslag til nr. 73 vedtaget ved afstemning med 61 stemmer for og 3 imod.

Forslag 74 om øget tilskud til afdelingerne blev forkastet med 51 stemmer imod og 5 for.

Formanden: Forslag 77 fra hovedbestyrelsen er kun en ajourføring af den udvikling, vi har været inde i. Det er en paragraf i lovene, som næsten aldrig bliver brugt, men ud fra ønsket om at være sikret i fremtiden, har vi ment, der bør ske denne ændring.

Det efterfølgende er for at fastslå, at de kongresvalgte revisorer alene er valgte som kritiske revisorer og ikke som talmæssige revisorer.

Ændring til § 14 b, c og d er redaktionelle ændringer, fordi vi efter distrikternes nedlæggelse må bruge betegnelserne øst og vest.

Forslag til ændring af § 18 sker, fordi hjælpefonden udefra bliver om ikke angrebet så dog anfægtet og bemærket. Det moralske i at efterbetale en bøde bliver af og til trukket frem. Vi har derfor ment, det er forkert, det står alt for tydeligt i vore love.

Vi har ikke til hensigt at ændre ved det, der har været praktiseret siden 1918. Men ønsker at få det forenklet, så man ikke udefra kan finde anledning til at angribe os.

Forslag 77 blev herefter enstemmigt vedtaget, og efter en enkelt bemærkning til forslag 78 blev også dette enstemmigt vedtaget.

Efter nogle korte bemærkninger af E. J. V. Høtoft og formanden blev forslag 79 fra Kb, om at samle alt personale under maskintjenesten i Dansk Lokomotivmands Forening, henvist til foreningens strukturudvalg.

Til forslagene 80 og 81 gav formanden en orientering om forhandlingsretten og vor repræsentation i centralorganisationen, hvorefter han alvorligt henstil-

lede, at disse forslag blev trukket tilbage, hvilket derpå skete.

### **Punkt 7. Forslag 82–83 vedrørende forskellige foranstaltninger**

Forslag 82 blev trukket tilbage til fordel for 87. Endvidere blev forslagene 83, 84 og 85 trukket tilbage.

Formanden anbefalede forslag 86 fra Ar til vedtagelse, således at det kun omfattede sygedage og ikke havde nogen tilknytning til pensionen. Ar fastholdt imidlertid ordlyden i forslaget, som derefter blev enstemmigt vedtaget.

E. G. Appel, Ar. Over for andet personale er der allerede vist en vis velvillighed mod det, forslag 87 sigter imod, hvilket fremgår af »Vingehjulet« i maj, idet man her har givet adgang til i en vis periode at få fulde dagpenge i 2 gange 28 dage, og kan derfor anbefale forslaget til vedtagelse.

E. Vestenbæk, Gb. Man har indtrykket af, at dette spørgsmål forekommer hovedbestyrelsen sekundært. Men vi er nogle stykker, for hvem det er primært, fordi DSB har fundet ud af at misbruge personalet under udstationering. De værelser, der bliver stillet til rådighed i Fa, er under al kritik. Og den udstationeringsgodtgørelse, vi får, dækker ikke forplejningen. Konen må sulte, medens vi er derovre.

Formanden: Udstationering har været et forholdsvis lille begreb i de seneste år. Nu er problemet pludselig blevet aktuelt, og jeg siger det, selvom jeg bliver upopulær på det. Hvis der var tale om udstationering fra København til Roskilde, er forholdet straks et andet. Det er så snart, nogen skal længere væk, at problemerne opstår. Derfor kan værelser naturligvis ikke bydes, hvordan de så ser ud.

Men man skal lade være at vedtage noget, som man senere fortryder. Når der i forslaget står, at der altid skal betales for ikke anvist soverum, så skal de pågældende tage et hotelværelse, og enhver lokomotivmand må være klar over, at statsbanernes værelser så ikke kan benyttes. Ved indlogering på hotel må de pågældende så overfor hovedbestyrelsen, og vi videre over for centralorganisationen påvise, at det, der betales, er for lidt.

Forslaget henvist.



Formanden: Forslag 88 er et meget kompliceret problem, når en læge raskmelder en tjenestemand, og styrelsen derefter ønsker yderligere lægeundersøgelse. Det vil blive meget svært at få en redegørelse, der tilfredsstiller; for det er både psykiske og menneskelige problemer, der trænger sig på i en sådan situation. Men vi vil meget gerne hjælpe på dette punkt.

Anbefalede forslaget til vedtagelse, hvilket skete enstemmigt.

Forslag 89 fra Ab om oprettelse af motionsrum ved alle maskindepoter med motionsredskaber blev anbefalet af H. B. Henningsen og O. Christoffersen, Gb, og vedtaget med 38 stemmer for og 11 imod.

Efter anmodning fra Ar blev kongressen suspenderet i ca. 5 min. for intern drøftelse i Ar afdeling af afdelingens stillede forslag nr. 90 om ansvarligheden for bortkomsten af DLF's indsendte forslag.

Efter genoptagelsen af forhandlingerne trak Ar deres forslag tilbage.

Forslag 91 om ændring af SR § 3 blev efter korte bemærkninger af A. C. Quaade, Hgl, og formanden vedtaget med 24 stemmer for og 17 imod. Forslag 92 stillet af Hgl bortfaldet.

Forslag 93 stillet af hovedbestyrelsen om tilskud til Danske Jernbaners Afholdsselskab blev enstemmigt vedtaget, hvorefter Siegfred Nielsen, Afholdsselskabet, takkede for den lydhørhed, man altid havde mødt hos lokomotivmændene, når det drejede sig om støtte til afholdsbevægelsen.

### Punkt 8. Valg

- a) E. Greve Petersen genvalgt med alle stemmer og akklamation.
- b) K. B. Knudsen genvalgt til sekretær og næstformand med alle stemmer og akklamation.
- c) G. A. Rasmussen genvalgt til hovedkasserer med alle stemmer og akklamation.
- d) Hovedbestyrelsesmedlemmer øst for Storebælt:
  - P. J. J. Busk, Gb
  - E. C. L. Christiansen, Hgl
  - S. Juul Madsen, Kø
 genvalgt med akklamation.

Til hovedbestyrelsesmedlemmer vest for Storebælt foresloges:

H. Winther Jensen, Pa  
 B. S. Kristensen, Str  
 N. P. Junker, Fa  
 M. W. Pedersen, Es  
 N. K. Jensen, Ar  
 F. C. Christensen, Ab  
 A. K. Johansen, Ng

Ved afstemningen fik:

N. K. Jensen 35 stemmer  
 M. W. Pedersen 33 stemmer  
 N. P. Junker 31 stemmer  
 F. C. Christensen 30 stemmer  
 A. K. Johansen 21 stemmer  
 B. S. Kristensen 16 stemmer  
 H. Winther Jensen 9 stemmer

De første 5 var dermed valgt.

- e) Til stedfortrædere for hovedbestyrelsesmedlemmer øst for Storebælt foresloges:

K. Juul Rasmussen, Ro  
 E. J. V. Høtoft, Kb  
 O. J. Svensson, Av  
 J. A. D. Thillemann, Gb  
 K. Å. Nielsen, Gb  
 E. Vestenbæk, Gb

Ved afstemningen fik:

O. J. Svensson 29 stemmer  
 K. Juul Rasmussen 27 stemmer  
 J. A. D. Thillemann 23 stemmer  
 E. J. V. Høtoft 23 stemmer  
 E. Vestenbæk 16 stemmer  
 K. Å. Nielsen 10 stemmer

De 2 førstnævnte var dermed valgt. Ved lodtrækning afgjordes, at E. J. V. Høtoft skulle være 3. og J. A. D. Thillemann 4. suppleant.

Til stedfortrædere for hovedbestyrelsesmedlemmer vest for Storebælt foresloges:

E. G. Appel, Ar  
 O. H. Hansen, Fa  
 B. S. Kristensen, Str  
 V. Dorner, Es  
 H. Winther Jensen, Pa

Ved afstemningen fik:

- V. Dorner 35 stemmer
- B. S. Kristensen 33 stemmer
- H. Winther Jensen 26 stemmer
- E. G. Appel 24 stemmer
- O. H. Hansen 22 stemmer

De 4 førstnævnte var dermed valgt.

f) Til revisorer foresloges:

- P. K. Kristensen, Gb
- C. M. Clausen, Es
- E. E. Sørensen, Hgl

Ved afstemningen fik:

- C. M. Clausen 63 stemmer
- E. E. Sørensen 39 stemmer
- P. K. Kristensen 31 stemmer

De 2 førstnævnte var dermed valgt.

g) P. K. Kristensen, Gb, og E. A. Lønquist, Ar, genvalgtes.

h) Til landsoplysningsudvalget valgtes:

- J. A. D. Thillemann, Gb
- H. Ørnstrøm, Ar
- N. K. Jensen, Ar

i) Til stedfortrædere:

- K. Å. Nielsen, Gb
- V. Dorner, Es

j) Til strukturudvalget valgtes:

- O. J. Svensson, Av

### Afslutning

O. Anfinzen, Norge, takkede på de nordiske gæsters vegne for samværet og omtalte betydningen af, at organisationerne mødtes på nordisk og internationalt plan for at udveksle synspunkter. Idet han takkede for de udmærkede arrangementer, der var lavet for gæsterne, ønskede han DLF alt held og lykke i fremtiden.

Anton Dalsgaard, CO I, takkede på de danske organisationers vegne for gæstfrihed og kammeratligt samvær og ville som motto over en kongres sætte: Aldrig færdig, altid på vej. Ønskede derfor at fremhæve, at man kunne komme på en kongres, hvor man gjorde status over et kæmpearbejde for perioden, uden der tilsyneladende forelå særligt synlige resultater.

Omvendt kunne man komme på en kongres, hvor frugterne var høstet i perioden. En organisationsledelse og virksomhed måtte derfor bedømmes på længere sigt. Hvad der ikke lykkedes i det ene slag kunne måske tages hjem i det næste. Sluttede med at lykønske med de vedtagelser, der var sket, og ønskede alt godt i fremtiden.

Sv. Suneson, æresmedlem. Gode kammerater! På Rich. Lillies og egne vegne vil jeg allerførst sige hjertelig tak for den venlige indbydelse til at overvære jeres kongres. Også en hjertelig tak for den smukke ide – den smukke tanke – der ligger bag ved den gave, som også jeg har været så lykkelig at modtage. Det er alligevel et kært minde for en gammel dampmand at se et damplokomotiv, som kalder minderne frem, når blikket falder på det.

Må jeg endvidere uforbeholdent komplimentere alle dem, der har deltaget i diskussionen her. Som gammel organisationsmand har det været en fornøjelse at opleve den noble og saglige form, hvorunder argumenterne er blevet fremført. Den form, vi allesammen er tilhængere af og sætter pris på, er en af dem, demokratiet forudsætter, og som efter min opfattelse er charmen ved livet.

Det er saltet i tilværelsen dette, at meningerne kan brydes og opfattelserne være forskellige, men at man skal nå et resultat.

Det giver også en bekræftelse på mit livs filosofi, nemlig dette, hvad er rigtigt, og hvad er forkert? Hvem har patent på det eneste rigtige? Det er der ingen, der har. Det må være sådan, at modsætninger og forskellige opfattelser mødes og brydes for at nå til et resultat.

Med disse ord siger jeg endnu engang rigtig hjertelig tak for den venlighed og hjertelige måde, jeg altid bliver modtaget på, når jeg en enkelt gang har været på Hellerupvej.

Der er ellers et gammelt ord, der siger, at gamle avlskarle sjældent er velset på den gård, hvor de har tjent i mange år. Det er ikke tilfældet for Rich. Lillies eller mit vedkommende. Vi er taknemmelige for den hjertevarme og venlighed, vi har mødt hos alle, vi har haft lejlighed til at hilse på.

Vær venlig at bringe en hilsen med hjem til alle de mange gode venner, jeg har rundt omkring i landet efter mit virke i organisationen og ønsk dem alt godt.

Georg Larsen, Dansk Lokomotivmands-Forbund, takkede for, at man ville se en repræsentant for en



---

# PERSONALIA

---

## Dødsfald

Lokomotivfører (13. lrm.) T. K. A. Husted er afgået ved døden den 10-4-1970.

Lokomotivfører Ingemann Nielsen, Gb, er afgået ved døden den 12. juni 1970.

Pens. lokomotivfører H. E. Mortensen, Struer, er afgået ved døden den 9. juni 1970.

Pens. lokomotivfører S. P. Bjørnaa, Århus, er afgået ved døden den 12. juni 1970.

Pens. lokomotivfører A. N. B. Andersen, Fruens Bøge, er afgået ved døden i juni måned 1970.

Pens. lokomotivfører Niels Assum, København, er afgået ved døden i juni måned 1970.

## Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst. Er bortrejst.

**H. B. E. Hansen,**

lokomotivfører, Odense.

## Efterlysning

Landsoplysningsudvalget efterlyser billedhæftet med fotos fra studierejsen til Knorr i München. Det bedes omgående returneret til udvalget.

brøderorganisation og for det gode samarbejde, der altid havde været de to organisationer imellem. Rettede endvidere en hjertelig tak til hovedbestyrelsen for den good will, forbundet altid havde mødt, når det gjaldt uddannelse af forbundets tillidsmænd på DLF's kurser og ønskede alt godt i fremtiden.

Formanden takkede på K. B. Knudsens, G. A. Rasmussens og egne vegne for tilliden og genvalget. Udtrykte endvidere sin glæde over, at kongressen havde valgt den siddende hovedbestyrelse, så den også kunne fortsætte i den kommende periode.

Det måtte erkendes, det havde været utraditionelt for lokomotivmændene, hvad der var sket i perioden fra 1966 til 1970, og derfor forståeligt, hvis man ude omkring fik den opfattelse, at der var handlet på en måde, som ikke rigtigt harmonerede med lokomotiv-

## Jernbanemænd fra 20 lande til kongres i Italien

I dagene 16.-22. maj afholdt den internationale organisation for jernbanesperantister sin årlige kongres i Rimini, Italien.

Kongressen begyndte lørdag aften med bekendtskabsaften, hvor deltagerne bliver rystet lidt sammen, og hvor man sludrer med gamle bekendte og bliver præsenteret for nye.

Den officielle åbning af kongressen fandt sted søndag formiddag, hvor medlemmerne af ærespræsidiets udtrykte deres bedste ønsker for kongressens forløb. Derefter hilste de enkelte landes repræsentanter kongressen, hvorefter foreningens formand, J. Giessner, åbnede kongressen.

Søndag aften var der bal til ud på de små timer, og så begyndte det egentlige arbejde mandag morgen med det første møde mellem foreningens bestyrelse og komite (delegeretforsamling), hvor man i første runde betragtede året, der var gået og udvekslede erfaringer. Derefter planlagdes nye aktiviteter, blandt andet kontakter med de forskellige fritidsorganisationer og administrationer i medlemslandene for udbredelse af kendskabet til Esperanto.

Foreningens faste kommissioner afholdt møder, hvor man i første omgang udarbejdede udkast til nye vedtægter og arbejdsprogrammer.

Fagforedragskommissionen behandlede emner til faglige foredrag på kommende

kongresser. På dette års kongres afholdtes 2 fagforedrag, det ene omhandlede udformningen af de automatiske vejsignaler ved de italienske privatbaner, det andet indeholdt nogle nye ideer om mere snævert samarbejde mellem de europæiske jernbaner, i korte træk en slags jernbanefællesmarked.

Fagordbogskommissionen diskuterede udgivelsesformen af det oversatte UIC lexique general. Oversættelsen ventes tilendebragt i løbet af de nærmeste år.

Ungdomskommissionen enedes om at forsøge en bedre kontakt med ungdommen i medlemslandene, ligesom man også vil udvide kontakten udadtil.

Der var til kongressen indkommet forskellige forslag, de fleste af administrativ karakter. Disse behandledes på det åbne arbejdsrådsmøde torsdag formiddag. Blandt forslagene var et fra Danmark om afholdelse af 25 års jubilæumskongres i 1973 i Århus. Dette blev vedtaget, og vi er allerede nu igang med forberedelser til en virkelig festlig jubilæumskongres.

Deltagerantallet på kongressen i Rimini var ca. 750 og alle nød det gode vejr og mange også det forholdsvise varme badevand.

Selvom strejkerne i Italien skabte mange vanskeligheder for kongresdeltagerne, glemmes vanskelighederne hurtigt, og man rejser hjem med minderne om den oplevelse, det er at være 20 forskellige nationaliteter samlede, tale sammen og more sig sammen på et fælles sprog: *Esperanto*.

*H. Hauge.*

mændenes gemyt. Men havde opfattelsen af, at man overalt var klar over, at når hovedbestyrelsen reagerede, som den gjorde, havde det været på ærlig vis. Lokomotivmændene må have den overbevisning i sig, at hovedbestyrelsens handlemåde alene byggede på, at lokomotivmændene ikke havde fået samme traditionelle behandling som hidtil.

Når vi nu gik ind i en ny periode og en ny tilværelse, bad formanden om, at lokomotivmændene ville sætte kryds over fortidige hændelser, så vi kunne koncentrere os om fremtiden og takkede til slut alle de kongresdelegerede for sober optræden og saglige forhandlinger og udtrykte håbet om, at de beslutninger, der var truffet, ville blive til lykke for lokomotivmændene i tiden fremover.

*O. J. Svensson.*

*S. Juul Madsen.*

## Uro og kriser i Sydamerika

Den uhyggelige bortførelsesaffære i Brasilien, hvor den tyske ambassadør *Ehrenfried von Holleben* blev taget som gidsel af en gruppe fanatiske yderliggående, er et bevis blandt mange på en stigende uro og terror i hele Sydamerika. I *Argentina* har en militærjunta under ledelse af admiral *Pedro Alberto Jose Gnavi* afsat præsident *Ongania* og indsat den ubetydelige brigadegeneral *Roberto Marcelo Levnigston* som præsident.

Også i Peru er der uro. Det store jordskælv har yderligere forværret situationen i et land, hvor overklassen ejer al jord. I hele Sydamerika trænges der til sociale reformer. Det enorme antal af jordløse landarbejdere, der i århundreder har trællet for rige godsejere af spansk afstamning, vil nu ikke længere finde sig i sin skæbne. Hertil kommer et udbredt had til USA og dets storkapitalisme, der har tilvunget sig ejerskab af miner, fabrikker, plantager m.v. Dollarimperialismen er fjenden. Og det ejendommelige er, at adskillige militærkredse f.eks. i Peru er stærkt indstillet mod USA, og nationalisering af de amerikanske industri- og finansselskaber henholdsvis kræves og gennemføres. »Yankees go home« lyder overalt i Sydamerika.

Men på længere sigt arbejder stærke socialistiske kredse på en omstyrning af alle de gamle regimer. Man ser hen til Cuba, hvor *Castros* revolution af mange fattige sydamerikanere regnes for den største begivenhed i Latinamerikas nyere historie.

Sydamerika er fyldt med rigdomme af alle slags. Og der er ingen tvivl om, at blot en smule lempelse i underklassens kår vil give muligheder for uanede økonomiske fremstød. Hvis den reaktionære klike af godsejere, generaler og finansfolk ikke erkender, at reformer må gennemføres nu, vil terror og oprør brede sig. De gamle tider er forbi.

## Bresjnev styrker sin position

Omtalen af *Bresjnev* i den sovjetiske presse tyder mere og mere på, at en ny hersker, ligesom i Stalins tid, er på vej. Ganske vist hyldes stadig det kollektive ansvar og den kollektive ledelse, og al persondyrkelse fordømmes officielt. Ved siden af *Bresjnev* nævnes altid *Kosygin* og *Podgorny*, men mere og mere kommer det frem i presse, TV og radio, at det er generalsekretær *Bresjnev*, der le-

der og tegner russisk inden- og udenrigspolitik.

Det er da også partisekretærens såkaldte *Bresjnev-doktrin*, der har dannet grundlag for Sovjets nedkæmpning af de liberale tendenser i Tjekkoslaviet, og det er hans politik at fastholde grebet om hele Østeuropa, inkluderet Østtyskland og Østberlin. Det virkede dystert, at *Bresjnev* i en stor tale for nylig i den øverste Sovjet klart erklærede, at *Bresjnev-doktrinen* om landets pligt til at gribe ind i alle socialistiske stater med magt, hvis systemet trues, også gælder *Rumænien*.

Dette sidstnævnte land har stedse for søgt at holde sig lidt mere fri af Sovjet og f.eks. nægtet afholdelse af militærmanøvrer af *Warszawa-pagtens* lande i *Rumænien*. Men herskerne i *Kreml* presser stadig hårdt på i *Rumænien*, og den nye naturkatastrofe har svækket landets økonomiske kræfter og gjort det lettere for Sovjet at ydmyge *Rumænien*. Det er tvivlsomt, at det i længden vil være muligt at hindre Sovjet i også en lignende magtstilling i *Rumænien*, som det har i *Bulgarien*, *Ungarn*, *Tjekkoslaviet*, *Polen*, *Randstaterne* og *Østtyskland*.

## Den canadiske dollar stiger

Den canadiske dollar er steget. Baggrunden herfor er bl.a., at regeringen har indført en såkaldt variabel vekselkurs. Det skete har dog næppe til følge, at *Canada* vil eller tør bryde den internationale anerkendte regel om, at der skal eksistere en fast paritet mellem landenes valutaer. Frigivelsen af den canadiske dollarkurs har imidlertid bevirket en ret kraftig opgang af *Canada-dollar*en, set i forhold til *USA-dollar*en og de øvrige vestlige valutakurser. Erhvervslivet i *Canada* er inde i en dynamisk udvikling, ensbetydende med et klækkeligt overskud på betalingsbalancen, og da der samtidig er spekuleret i en opskrivning af *Canada-dollar*en fra mange internationale storspekulanter side, er valutakassen svulmet godt op. Det vil nu vise sig, om den canadiske regering vil rette sig efter »Den internationale Valutafond«, der kræver, at svingningerne i kursen må holde sig inden for 1 pct. Men under alle omstændigheder er frigivelsen af dollarkursen et bevis for, at canadisk erhvervsliv står godt rustet i den internationale konkurrence, og at man i *Canada* valutamæssigt står stærkere end giganten

*USA*. At man jævnsides *Vesttyskland* er det land, der har ophobet de største valutaeserver, giver *Canada* en stærkt øget position på det internationale kapitalmarked.

## Kong Hussein i svækket position

Kampene mellem *Kong Husseins* regeringstropper og de palæstinensiske partisaner under ledelse af *Yasser Arafat* førte på ny til, at kongen måtte give efter og afskedige sin onkel *Nasser Ben Janiel*, der var chef for hæren. Men det ser også ud til, at *Yasser Arafat* af mange palæstinensere ikke anses for yderliggående nok. »*Folkefronten til Palæstinas Befrielse*« ledet af *dr. Habash* og »*Den demokratiske Folkefront til Palæstinas Befrielse*« under *Hawatmeh* kræver *Husseins* afgang.

Sovjet har altid næret mistro og uvilje mod *Kong Hussein*. Men tilsyneladende er russisk politik i *Jordan* i den akutte situation henholdende. Bryder kongedømmet sammen i *Jordan*, er en eksplosion øjeblikkelig i gang med israelsk indmarch, og det kan igen udløse reaktioner fra arabisk side af uoverskueligt omfang. Givet er det, at Sovjet ikke tillader, at *Israel* opnår en fodbred arabisk jord mere. Heri ligger den frygtelige fare ved *Kong Husseins* fald.



## Nye pristigninger – to dyrtidsportioner

Påny er der opgang i priserne. Maj-indekset er opgjort til 141,7 mod kun 140,1 i april og markerer altså en ganske betydelig stigning på 1,6 point. Stigningen skyldes bl.a., at boligudgiften er gået op fra 160,3 til 166,1 og fødevarerne fra 142 til 143,5. Der er en jævn stigning på brød, mel, gryn, mælk, fløde, ost, fisk, kartofler, grøntsager samt frugt. Men også ting som ferie og underholdning er gået op fra 156,8 til 159,8.

Den nye prisstigning betyder, at der nu kan regnes med udbetaling af to dyrtidsportioner til juli. Det bliver en alvorlig økonomisk belastning for både staten og kommunerne, men også for arbejdsmarkedet. Der vil blive tale om, at der udpumpes yderligere over 1½ milliard kr. i lønninger. Regeringens forbrugsbegrænsende foranstaltninger vil på denne måde blive uden den virkning og slagkraft som beregnet. Og der er ikke tvivl om, at debatten om en virkelig *indkomstpolitik* nu vil blive noget hektisk. Fra alle sider mener man, at der bør foretages noget alvorligt for at standse kapløbet mellem priser og lønninger. Men der er dyb uenighed om, hvorledes en moderne indkomstpolitik skal gribes an.

## Regeringen og indkomstpolitikken

Som det vil erindres, vedtog regeringspartierne allerede i maj en dagsorden, som opfordrede regeringen til at drøfte indkomstpolitik mod arbejdsmarkedets organisationer, herunder tjenestemændenes. Det skal ske forud for de næste overenskomstforhandlinger. Dersom mulighed ikke opnås, opfordrede de tre regeringspartier regeringen til at lovgive, således at de samfundsøkonomiske hensyn bliver tilgodeset. Statsminister Baunsgaard erklærede på det radikale landsmøde, at en indkomstpolitik var bydende nødvendig, og han talte i den forbindelse om, *det økonomiske systemskifte* her i landet. Han antydede i sin tale også nødvendigheden af, at indkomstpolitikken fik et bredt sigte omfattende alle former for indtægter og avancer. Dermed rakte han hånden ud til et bredt samarbejde om den nye politik med oppositionen.

## Oppositionens syn på indkomstpolitik

Socialdemokratiet afviser ikke i den aktuelle situation, at der skal føres indkomstpolitik. Men man stiller som be-

tingelse, at den skal have et bredt samfundsmæssigt sigte og indhold. Herunder kræves mere rimelig formuefordeling, der modvirker ophobning af kapital på få hænder, og at indkomstpolitikken skal være forhandlet med arbejdsmarkedets parter, herunder alle lønmodtagerorganisationer, og det kræves, at den fri forhandlings- og aftaleret *ikke* må anfægtes.

Der kan ventes hårde og vanskelige forhandlinger om lønningerne i den kommende tid. Statsministerens oplæg om, at der kunne forhandles først med statens tjenestemænd, for at resultaterne så her kunne danne skole og retningslinie for forhandlingerne på det private arbejdsmarked, er ikke blevet afvist fra LO's side, og der er måske her en mulighed for, at statsministeren kan slå igennem med sin nye lønpolitik.

Vanskelighederne kommer nok til at ligge på spørgsmålet om, hvorvidt organisationerne – både tjenestemændenes og arbejdernes – vil acceptere den lønramme, som regeringen afstikker som samfundsøkonomisk forsvarlig. Statsministeren og økonomiminister *Nyboe Andersen* vil blive de centrale skikkelser fra regeringshold i de svære forhandlinger, der ventes forude til efteråret og næste forår.

## Vismændene en smule optimistiske

Vismændene, d.v.s. professorerne Anders Ølgaard og Vibe-Pedersen samt rigsstatistiker V. Skak-Nielsen er for nylig kommet med en ny vurdering af vor økonomiske situation.

Selvom vismændene ikke regner med, at betalingsbalanceunderskuddet vil blive nedbragt væsentligt i dette kalenderår, så vurderer de dog mulighederne for, at der vil indtræffe en bedring i betalingsbalancen sidst på året som gunstige.

Interessant er vismændenes vurdering af, hvorfor forbruget, trods enorm kreditstramning, høj diskonto og meget store skatter stadig ikke falder. Vismændene nævner som årsag, *dels* dette at folk ikke er indstillet på at spare og spare op, *dels* på, at lønningerne er steget langt stærkere end beregnet for et år siden. Der er altså tale om betydelig løn-glidning og andre former for øget løn, som har betydelig indflydelse på forbruget, og som ikke kan holdes i ave, bl.a. fordi der er mangel på arbejdskraft. Vismændene fæster imidlertid lid til, at kreditstramningen i den kommende tid vil

ramme byggeriet stærkt og bevirke, at ledig arbejdskraft fra byggesektoren derefter glider over i eksporterhvervene, der skal bringe en forbedring i stand i handelsbalancen.

Vismændene peger også på, at kildeskattens indførelse har givet det private erhvervsliv en permanent likviditetsreserve på  $\frac{1}{12}$  af de tilbageholdte lønskatter, hvortil yderligere kommer, at renten for de for sent indbetalte skatter er alt for lav.

Også denne øgede likviditet modvirker den stramning af økonomien, som man havde iværksat fra regeringsside. Vismændene antyder, at en indkomstpolitik er nødvendig for at komme betalingsunderskuddet til livs.

## LO lægger op til de nye overenskomster

I henhold til LO's repræsentantskabsmøde kan det ventes, at følgende punkter vil præge LO's forhandlingsoplæg til nye overenskomster:

- 1) Forbedring af lavtlønsforholdene.
- 2) Ligeløn for kvinder og mænd.
- 3) Etablering af uddannelsesfond for tillidsmænd.
- 4) Udvidelse af ferien til fire uger.
- 5) Forhøjelse af ferieprocenten til 10%.
- 6) Å jourføring af dyrtidsreguleringen, som betingelse for to-årige overenskomster.

## Bygningsomkostningsindekset

Danmarks Statistik har udregnet byggeomkostningsindekset for januar til 216 (1955 = 100). Siden oktober har der været opgang i materialepriserne, bl.a. er Portland cement steget fra kr. 8,08 til kr. 8,22. Røde facadesten er gået op fra 428,48 kr. for 1.000 stk. til 450,08 kr. Derimod er arbejderlønningerne ikke steget.

## Briller er på mode

Briller kan være en virkelig velgerning for et ansigt. De kan også være det stik modsatte. Det er flere designere kommet på sporet af, og det skal nok komme til at sætte et synligt præg på fremtidens briller. Foreløbigt ser man så mange farvekombinationer i stel og glas, at man næsten bliver usikker, for hvem kan fortælle, om det er pænt med blåtonede glas i rød indramning, eller om det er sikrere at vælge det omvendte?

Oliver Goldsmith – engelsk optiker med sans for stil og kvalitet – går gerne ind for stilfærdige linier, men glemmer ikke, at der også er et publikum for de mere uhøjtidelige facon'er. Derfor tegner han både seks- og syvkantede brillestel (især til solbriller) og iøvrigt var det også ham, der vovede at lancere de runde bedstemor-briller med stålindfatning, som mange unge har fattet kærlighed til. Oliver Goldsmith er en eksklusiv herre med mange internationale berømtigheder i sin kundekreds (Farah Dibah, fyrstinde Grace, hertugen af Windsor m.fl.), og priserne er ikke helt almindelige. I den billige ende kan man finde brillestel til ca. 225 kr., men der er også modeller til det dobbelte. (Forhandles her i landet gennem Visus Optik, Vimmelskaftet 42 A, 1161 Kbh. K., tlf. (01) 11 15 66.

*Ikke alle briller gør Deres ansigt en tjeneste, men det gør denne smukke model. Med forgyldte stænger koster den ca. 400 kr. – uden glas.*



## Tænker De på frisuren?

Det har Carmen i Kalundborg i hvert fald gjort, og resultatet er en række sprayflasker med lak og shampoo plus en enkel krukke. Det anbefales forbrugerne at benytte hele serien (i forbindelse med el-curlerne), men mindre kan nu gøre det. Af produkterne kan fremhæves en ny type tør-shampoo – Grå Carmen – der skal fordeles over hele hovedet og fjernes straks efter ved omhyggelig hårbørstning. En god ting at have med på ferietur, hvor der måske ikke er let adgang til våd hårvask. Og mindst ligeså god at have derhjemme til brug en dag, hvor der ikke er tid til rigtig vask.

## Den farligste plads

Selv børnevenlige mennesker kan finde på at anbringe børn på forsædet i en bil – den farligste plads i hele køretøjet. Derfor har Rådet for større Færdselsikkerhed gennemført en stor kampagne under det lidt dobbelttydige slogan »sæt barnet på plads«, underforstået på bilens bagsæde selvfølgelig. Det gælder også for større børn. Sikkerhedsseler kan ikke anvendes af børn under 8–10 år, fordi deres hoved er for stort i forhold til kroppen. Slinges et barn i sele voldsomt fremefter, kan det forårsage brud på halshvirvlerne.

*Carmen har suppleret sin curler-opfindelse med en række nye hårplejemidler. Det drejer sig om to slags hårlak, to slags shampoo, en hårkur samt en special setting til el-krøller.*



Reglen siger, at barnet skal kunne strække sin venstre arm over hovedet ned til højre øre og nå dette, før det har størrelsen til at sidde i en sikkerhedssele. Indtil da: om på bagsædet.

## Til sommerlandet og hjem igen

Venlige ønsker om »god tur« og »kom godt hjem« ledsager mangt et køretøj, der begiver sig ud i trafikken. Ifølge statistikken over færdselsulykker er der al mulig grund til at fordoble disse ønsker omkring en week-end. Det kan politi og skadestuer bekræfte. Turen til og fra sommerhuset er risikabel, og det skyldes ikke alene trafiktætheden, men også trafikanternes træthed. Forklaringen på fredagstræthed er ikke svær at få øje på: en uges travlhed og hæsblæsende jag for at nå alle indkøb til lørdag-søndag. Uoplagtheden søndag aften skyldes flere ting, bl.a. »at mange »slapper af« fra kontoret med uvant arbejde i hus og have, hvor der tit skal nås en masse på kort tid. For husmoderens vedkommende er der tale om flere serveringer til hele familien, mere opvask og mindre komfort samt op- og nedpakning af madvarer og hugerråd.

Vi holder week-end fri på en forkert måde.