



8

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. AUGUST 1970 – 70. ÅRGANG

8

Indhold:

Undersøgelse af jernbaneulykker	2
Efter 15 år som chef for statsbanerne	3
Salg i togene	7
Naturlig landforbindelse mellem Sjælland og Jylland	8
Fugleflugts-forbindelsen	10
Nedsættelse af tjenestetiden	14
Fra medlemskredsen – Tag bladet fra munden – Personalsituationen	17
En flygtningelejr i Jordan	18
Toget til Græsted eller fly til Wien	19
Damernes Dag	20

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.

I oktober 1969 nedsatte generaldirektoratet »Udvalget vedr. undersøgelser af jernbaneulykker m.v.«.

I udvalgets kommissorium hedder det:

Generaldirektoratet har besluttet at nedsætte et udvalg med det formål at fremkomme med forslag om ændring af fremgangsmåden ved undersøgelser i forbindelse med ulykker samt større uheld og betydelige driftsforstyrrelser med henblik på at klarlægge årsagerne hertil. Endvidere skal udvalget overveje, om der bør tilvejebringes lovhjælp til nedsættelse af undersøgelseskommissioner ved alvorlige ulykker og eventuelt fremkomme med udkast til lovforslag. Det forudsættes også, at udvalget fremkommer med forslag om de som følge af ændrede undersøgelsesformer nødvendige rettelser i instruktionsmateriale, bl.a. driftsuhedsreglementet. Udvalgets arbejde er nedfældet i en betænkning af juni 1970 og heraf fremgår, at udvalget har gennemgået de i kommissoriet nævnte spørgsmål og har derudover behandlet de emner, som udvalget under sit arbejde har fundet af betydning for tilvejebringelse af en så hensigtsmæssig og effektiv procedure som mulig for undersøgelser af årsagen til og afhjælpning af ulykker og uheld samt større driftsuregelmæssigheder ved statsbanerne.

Udvalget forslår,

- at der foretages en uddybning af reglerne for den tilsynsførende trafikinspektørs afhøringer og indsendelse af rapporter om driftsuheld m.v.,
- at der oprettes en havarigruppe, der sideløbende med den tilsynsførende trafikinspektørs undersøgelser og afhøringer af personalet i fornødent omfang skal kunne foretage videregående tekniske undersøgelser efter ethvert uheld, hvorved personer omkommer eller kommer til skade, eller hvor trafikken i væsentlig grad forulempes, samt i ethvert tilfælde, hvor driftssikkerheden udsættes for fare,
- at forespørgsler fra politiet om anlægs virkemåde under og efter en ulykke altid skal henvises til den pågældende afdeling i generaldirektoratet,
- at der i et vist begrænset omfang etableres vagtordninger for personale under banetjenesten og sikringstjenesten,
- at der ved lov skabes mulighed for nedsættelse af undersøgelseskommissioner til opklaring af alvorlige jernbaneulykker.

Efter 15 år som chef for statsbanerne

Afskedsamtale med generaldirektøren

Statsbanernes nye generaldirektør skal ikke vente gode råd og formaninger fra sin forgænger. P. E. N. Skov har den indstilling, at en ny mand skal have lov at arbejde ud fra sine egne synspunkter og erfaringer og ikke blot køre videre i den gamle skure.

– Derfor har jeg ikke tænkt mig at pådutte min efterfølger noget, siger P. E. N. Skov. Hvis han spørger, er jeg selvfølgelig parat til at svare. De løbende ting klares ved en slags overlevering, som altid finder sted, når der skiftes chef.

Ulige vilkår

Skovs bemærkning falder i en afskedsamtale. Den 1. september begynder Povl Hjelt i embedet. Men forinden kaster den nuværende generaldirektør et blik over 15 år på en af landets mest udsatte embedsmandsposter. Har DSB i denne periode evnet at tilpasse sig udviklingen i samfundet?

– Det er vanskeligt at svare eksakt på, siger han. Vi har søgt at tilpasse os, men ikke altid haft mulighederne for det. Men jeg synes vi er på den rette vej.

– Når De af og til har besværet Dem over DSB's ulige konkurrencevilkår, kan det så ikke tages som udtryk for, at De alligevel føler, at DSB ikke har kunnet tilpasse sig det øvrige samfunds udvikling.

– Det kunne man måske sige. Det vanskelige i spørgsmålet er at få de bestemte myndigheder, d.v.s. folketingsret til eksakt at sige, hvad man ønsker af statsbanerne. Skal det absolut være en forretning, eller skal det være et samfundsgode, sådan at forstå at de to ting godt kan forenes? Lægger man først tryk på det forretningsmæssige, må samfundsgoderne godskrives statsbanerne på en eller anden måde. Her kommer forholdet til andre transportformer ind. Kan f.eks. lastbiler køre uden fuldtud at skulle betale de udgifter, samfundet har ved at de kører? For så må vi have tilsvarende godtgørelse.

Meget frie hænder

– Er moderniseringen gået for langsomt?

– Det kunne man umiddelbart godt sige. Men omvendt kan man også sige, at den er gået for hurtig. Hvis man får alting fornyet på een gang, bliver det hele også gammelt på een gang. I det øjeblik man kan tage det hele over langs, kan man stadig forny sig og navnlig sæt-

te ind de steder, hvor det har størst betydning. Vi har ikke holdt igen, men vi må sætte tæring efter næring, og så har vi i første omgang måttet sætte ind de steder, hvor vi mente, det har størst betydning.

– Har politikerne bremset en udvikling. De som daglig chef kunne ønske gennemført?

– Ikke i almindelighed. Jeg synes vi har haft meget frie hænder. Og når man taler om politikere, må man tage pressen med. Den har for mig at se været os venlig stemt. Dermed være ikke sagt, at vi ikke engang imellem skal skældes ud, for det skal vi. Men i det store og hele mener jeg man har vist os forståelse.

Om statsbanerne har haft en hård presse, afhænger vel også i nogen grad af generaldirektøren. Ikke alene hvad han gør, det er måske nok det primære, men også om han forstår at tale med pressen. Det skal ikke være nogen hemmelighed, at man til tider får spørgsmål, man måske helst vil undgå at svare på. I de tilfælde kommer jeg til at tænke på, at det nu engang er journalistens opgave, hans levevej, og det må man tage en lille smule hensyn til. Man lærer hinanden at kende, og man ved lidt om, hvordan man kan diskutere tingene. Det er lidt af det samme, man oplever, når man sidder i forhandling med f.eks. organisationerne. Der skal man også engang imellem søge at forestille sig, hvordan sagen ville se ud, hvis man sad på den anden side af bordet.

– Men politikerne?

– Det man kan bebrejde politikerne – og ordet er forsåvidt forkert anvendt – er landets økonomiske situation. Skal man spare, skal man også spare hos os. Det kan betyde, at vi sparer os bagved dem, vi skal konkurrere med. Det mærkede vi navnlig i årene lige efter krigen. Når det kniber med at få maskiner og råstoffer og alting frem, så er der næppe noget at sige til, at staten skal holde sig tilbage. Men så bliver vi dårligere stillet i konkurrencen med de private. Man må endelig huske på, at det er lettere at holde fast på noget, når man er lige stillet i konkurrencen, end at tilbageerobre noget, der er tabt, fordi man ikke har været stillet lige.

Storebælts-problemer

– Men så kan De tage hævn på Storebælt?



– Storebælt er et problem for sig. Da jeg kom til, var vi langt bagud på Storebælt, navnlig med hensyn til biloverførsler. Derfor så jeg det som en opgave, at vi måtte på ret køl. Halvdelen af vor nuværende færgeflåde er anskaffet i de sidste 15 år.

– I mit spørgsmål lå noget med takster?

– Det ved jeg godt. Vi tjener nu ikke de store summer, FDM oprindelig startede sin kritik med, en kritik, som de i og for sig var berettigede til at komme frem til. De arbejdede med nogle tal, som ikke var regnskabstal, men som alligevel stod i vor årsberetning. Derfor måtte vi efterhånden til at foretage regnskabsmæssige undersøgelser, baseret på eksakte tal, hvad penge angår. På den måde er vi nået frem til et helt andet facit.

Dermed være ikke sagt, at vi ikke tjener penge på Storebælt. Men jeg vil tro, at der også er et hensyn at tage til private overfarter, og når vort regnskab er så godt, som det er, skyldes det ikke mindst de forretnings- og afskrivningsregler, som gælder for os, og som private slet ikke kan arbejde med. Vi kører med bl.a. en forrentning på 4,5 pct. Ude i det private erhverv regner man med helt andre tal. Hvis man tænkte sig, at vore takster m.v. blev sat ned, så økonomien kun lige løb rundt, så måtte de private følge takstnedsættelsen, og så

kunne de simpelthen slet ikke klare sig. Læg mærke til, at ingen af de private spinder guld på deres overfarter.

Flere rejsende

– Det er gyngende og karrusel-princippet, er det ikke?

– En lille smule. Men hvis man tænkte sig, at vi ikke havde ofret alle de penge, vi har på Storebælt, men brugt dem andre steder, kunne vi også have høstet gevinst disse steder. Jeg tænker på sådan noget som vor modernisering af trækraften, fjernstyring o.s.v.

– Mere komfort, måske?

– Også mere komfort. Det er vanskeligt at gøre op, hvor meget man får i merindtægt ved at øge komforten. Det siges om de engelske baner, at de ved at elektrificere og sætte hastigheden op og øge komforten i det hele taget fik ca. dobbelt så mange rejsende, hvoraf 40 pct. var nye rejsende, mens 60 pct. blev taget fra flyene. Har man garanti for, at vi kunne det samme? Der kan gøres meget på det område, selvfølgelig, men man må ikke være blind for, at en væsentlig forbedring vil blive opnået ved at erstatte færger med en fast forbindelse.

– Vil den ikke stjæle forretning fra DSB?

– Jeg tror at vi tværtimod vil tjene penge på den. Kan vi køre fra København til Århus på to en kvart time – og det kan vi, når vi får en fast forbindelse – så vil jeg tro vi kan øge vort antal rejsende ganske kolossalt.

– På bekostning af flyene?

– Ja, men vi vil også få et bedre regnskabsresultat gennem indsparring af udgifter til færgefarterne. Man må ikke være blind for, at færgefart er dyr.

Skilsmisse ved Rødby

– Burde DSB ikke have forsøgt at etablere endnu flere bilfærgeruter?

– Den slags kan altid diskuteres. Man må huske, at de fleste af de ruter, der kunne blive tale om, i virkeligheden ville konkurrere med os selv. Primært er det min opfattelse, at banerne skal drive jernbanefærgeruter og de biloverførsler, som hænger sammen hermed. Vi skal ikke i almindelighed oprette rene bilfærgeruter.

– Er det ikke det, man har gjort på Storebælt?

– Det hænger sammen med jernbanefærgerne, og de er mange år gamle. Noget lignende gælder for ruten Kalundborg–Århus og Mommark-ruten. Halskov–Knudshoved kom, fordi udviklingen gik så stærkt, at det ikke var rationelt at overføre biler og tog på samme færge. Jeg tror i parentes bemærket, at disse synspunkter også vil komme til at gøre sig gældende ved Rødby: at man før eller senere bliver nødt til at adskille jernbanefærger og bilfærger. Dermed være ikke sagt, at man ikke på mere stille tider kan bruge samme færger. Men i almindelighed egner stor biloverførsel og stor togoverførsel sig ikke til at være sammen.

Skal man endelig snakke om en færgeoverfart, vi burde have haft, er det fra Nordjylland til Sydnorge. Mulighederne blev undersøgt i sin tid, og man kom til det resultat, at det ikke kunne løbe rundt. Det var på et tidspunkt, da man ikke kendte biltransport i det omfang, den har i dag. Der var tale om en kombineret jernbane- og bilfærge. Havde man haft den, tror jeg den kunne have forrentet sig.

– Er tiden forpasset?

– Ja, nu bestrides overfarten af private, der tilmed har anskaffet en jernbanefærge.

Forbedrede sidestrækninger

– Har DSB bevidst nedvurderet økonomisk svage strækninger – med det bestemte sigte at skaffe argumenter for nedlæggelse – i stedet for at søge disse strækninger gjort rentable eller i hvert fald mindre underskudsgivende?

– Slet ikke, vi har tværtimod søgt at modernisere trafikken på disse strækninger. I køreplanen kan enhver se, at sidestrækninger, som før kun kendte lokaltog, i dag er forsynet med gennemgående iltog. Man må bare huske på, at de egne, disse baner går i, har flere biler pr. indbygger end tæt befolkede egne. Man kan få et glimrende bevis for, at det er vanskeligt at drive lønnende trafik i disse egne. Hvis man tager rutebilerne, så er de i dag, når det drejer sig om rene oplandsruter, en dårlig forret-

ning. Jeg tror ikke, det er en overraskende oplysning. Har en rutebilsrute ikke en købstad i begge ender, men er en ren oplandsrute, så giver den ikke overskud. Vi ved det, for vi har mange rutebillinjer. Alt i alt giver de et pænt overskud, men det er et vist antal af ruterne, der giver pengene. Mange mindre ruter koster det os penge at drive.

Det gælder togbilletter

– Har DSB været for længe om at indføre salg af selskabsrejser med fly gennem DSB-rejsebureauer, så man er gået glip af sin andel af dette marked?

– Det tror jeg ikke. Hvis man tænker på, at det alene er flyrejser, det drejer sig om, er vi ikke interesserede i at sælge, bortset fra at vi altid gerne vil kunne betjene vore kunder. Det er vore rejsebureauers hovedopgave at sælge jernbanerejser. Vil man sige, at det gør private også, så vil jeg svare, at for vore rejsebureauer drejer det sig om at få folk ud at køre med togene. Vi tager lige så gerne den mand, der har telt og sovepose med, som den, der ofrer en hel del på hotelophold. Det er i mange tilfælde, når man tænker på provisionen, ikke mindst hotelophold, et rejsebureau tjener pengene på. Der, hvor salg af flyvebilletter har nogen betydning for os, er i de tilfælde, hvor man tager med tog herfra til f.eks. München og rejser videre med fly til Indien, Ceylon eller et andet sted.

– Hvorfor går statsbanerne ikke ind i hoteldrift?

– Det er ingen hemmelighed, at jeg for nogle år siden fik tilbudt et københavnsk hotel for omkring en million kr., tror jeg det var. Så vil jeg bare spørge Dem: Tror De folkettinget ville bevilge os en million til hotelkøb?

Når der skæres ned

– Udvalgene for København H og Århus H har forlængst afgivet betænkninger om, hvordan forholdene kan forbedres. Siden er der intet sket. Hvorfor ikke?

– Det er af økonomiske grunde. I København søger vi at arbejde os langsom frem. I øvrigt er der lavet en del. Men i næste etape skal der ret store arbejder til, og så går de i stå, når vore penge skæres ned. Århus H er noget for sig. Det er i virkeligheden et spørgsmål om sammen med kommunen at ændre forholdene fuldstændigt. Vi er ikke alene i den sag, og det er heller ikke altid let for en kommune at skaffe pengene.

– Rammer sparekniven for ofte DSB?

– Når staten skal skære ned, så er vi også med. Jeg tror ikke vi skæres stærkere ned end f.eks. vejsektoren, men det kan godt være, at vi skæres stærkere ned end undervisningssektoren, for slet ikke at tale om den sociale sektor.

– Er det i orden?

– Ja.

Egoisme på møde

– Hvordan vurderer De klimaet på arbejdspladsen DSB?

– Et klima kan altid gøres bedre, end det er. Men man må huske på, hvem det er der skaber klimaet. Det er først og fremmest personalet selv. Hvis man skal have to-tre mand, der ikke kan med hinanden, til at samarbejde, så får man et dårligt klima. Jeg vil vove at påstå – og det skyldes ikke mindst mit kendskab til forholdene også fra den tid, da jeg selv arbejdede ude, at klimaet er bedre end mange andre steder. Selve arbejdet nødvendiggør jo et samarbejde, som alle må gå ind i. Ingen regel uden undtagelse. Men føler man, at man har et fælles job, bliver klimaet derefter. Det er så frygtelig moderne at kritisere og være egoist – ikke mindst fremkalder pressen den tilstand. Men taler man med de pågældende på en stille og fornuftig måde, kan man næsten altid nå frem til det resultat, der er akseptabelt for alle parter.

Hvad er demokrati?

– Skal vi have demokrati på arbejdspladsen DSB?

– Jeg ved ikke, hvad demokrati på arbejdspladsen er. Jeg har spurgt flere steder, men har ikke kunnet få nogen endegyldig forklaring. Principielt kan jeg sige, at vi ikke gennemfører noget nyt – heller ikke ude på DSB's arbejdspladser – uden at det har været drøftet med organisationerne. Jeg vil ikke påstå, at vi altid er enige, men jeg vil påstå, at der ikke findes større principielle spørgsmål, som

vi ikke kan tale os til rette om. Min opfattelse er den, at i teorien kan man måske godt arbejde som diktator, men jeg tror, man kommer meget længere, når man har personalet med sig end mod sig.

– Hvordan er Deres forhold til organisationerne?

– De har haft fuld forståelse for det arbejde, der er lavet. Organisationerne og personalet er fuldtud klar over, at det er bedre at være få forholdsvis vellønnede end mange forholdsvis dårligt lønnede, fordi de skal udføre rutinearbejde. Det er jo rutinearbejdet, man afskaffer ved hjælp af moderne maskiner og anlæg.

Er kommunikationen i orden både til de forhandlingsberettigede organisationer, mellem administration og drift, i forholdet til de enkelte ansatte – og den anden vej?

– Den slags kan næsten altid være bedre, men vi søger at udbygge kommunikationen. Man må huske på, at en virksomhed spredt ud over hele landet i mange tilfælde ikke har anden kommunikationsmulighed end den skriftlige. Fra personalet lyder der altid røster om, at vi hælder alt for meget papir ud over dem. Det gælder om at finde en gylden middelvej. Men jeg kan sige så meget, at vort blad »Vingehjulet« nu udsendes til samtlige ansatte. Før blev det kun sendt til tjenestestederne.

En tilværelse på farten

– Hvor mange arbejdspladser har De selv været ude på?

– Jeg begyndte ligesom alle andre trafikalever på en lille landstation. Derefter arbejdede jeg på en bystation, oppe i administrationen, tilbage på en bystation, på jernbaneskole, igen på en bystation, blev soldat, kom på en bystation, ind i en trafiksektion, blev afløser og gjorde tjeneste på mange forskellige stationer i Jylland og på Fyn. Så kom jeg i distrikts-administrationen og derfra til generaldirektoratet. Da var jeg 31 år.

Efter at jeg er kommet i administrationen, har jeg tit været ude på stationerne, dels i forskellige ærinder, dels fordi personalet i flere tilfælde har sendt bud efter mig for at høre, hvad der sker inden for statsbanerne. Og det har jeg sat meget stor pris på.

Endelig vil jeg gerne sige, at min dør altid er åben. Enhver kan komme og tale med mig om sine egne sager. Selvfølgelig kan de ikke drøfte organisations-

spørgsmål. Det må gå gennem organisationerne.

Decentraliseret ansvar

– Når strukturændringen er slået igennem, frygter De så ikke, at »hovedet kan vokse fra kroppen«?

– Jo, men det bliver administrationens sag at sørge for, at det ikke sker. Det jeg først og fremmest venter mig af den nye organisation er, at kommunikationslinjerne er blevet færre og kortere, så man hurtigere og lettere kan træffe en afgørelse. Den betyder også en decentralisering. D.v.s. den er ikke gennemført endnu, men det er en forudsætning, at der kommer en decentralisering, så en række afgørelser lægges ud lokalt.

Men der er også tale om en koncentration, således at de mindre og større stationer i stedet for som hidtil at være sogneråd og byråd bliver samlet i amtsråd.

– Vil det kræve oprettelse af regioner?

– Det kan man godt sige. Der er mere tale om, at en bystation breder sig ud og opsuger forstæderne, oplandsstationerne, inden for dennes interesseområde. Opsugningen vedrører det daglige arbejde, men vi kunne også ønske, at de nye centralstationer får økonomisk ansvar for indtægter og udgifter på et bestemt område eller på en bestemt strækning – alt i forhold til et éngang lagt budget. Det kræver dog utvivlsomt en anden uddannelse af de pågældende chefer.

– Med andre ord omskoling?

– Ja. En omskoling i almindelighed er vi i gang med, som led i den almindelige udvikling. Men det her betyder en endnu større udbygning og dermed endnu større omskoling.

Hvem skal betale uddannelsen?

– Men uddanner statsbanerne tilstrækkeligt – og rigtigt?

– Det er det, vi søger at finde frem til. I den henseende er det heller ikke noget vi laver af egen magtfuldkommenhed. Vi forsøger at få folkene ude med ind i drøftelserne gennem organisationerne. Såvidt det i dag kan skønnes, er det vor tanke stort set at begynde med en fælles grunduddannelse. Når vi har lært hinanden at kende o.s.v., skal vi finde frem til det speciale, den enkelte egner sig til. Derefter kan man give den pågældende den uddannelse, dette arbejde kræver.

– Vil det sige, at elever fra folkeskolens 10. klasse får mulighed for at blive »officer«?

– Jaja. Det får i og for sig ingen betydning, om de har realeksamen, 10. klasse . . . eller 4. klasse, havde jeg nær sagt. De kommer ind hos os, og vi prøver, hvad de egner sig til. Derfra uddanner de sig videre. Men det forekommer mig ikke helt retfærdigt, at vi fuldtud skal békoste uddannelsen af vort personale. Det gør man ikke i ministerierne, og enhver kan også komme på handelskole. Det er et spørgsmål, man må se at klare ud i fremtiden.

Privat overbud

– Er det et handicap, at statsbanerne ikke i større udstrækning kan give personligt løntillæg?

– Måske. Men husk på, at personlige tillæg kan være to ting. Dels kan de være direkte penge, dels kan de være en højere tjenestemandstilling til den person, det drejer sig om, fordi han har den bedre viden og kunnen, der berettiger til avancement.

– Har De aldrig haft lyst til at give en medarbejder 200 kr. mere for at holde på ham eller hende?

– Jo, men der er vi inde i statslønninger, som normalt ikke kan røres. Derimod har et privat firma, der ønsker at få fat i en medarbejder, vi har givet en speciel uddannelse, mulighed for at give hende eller ham en større løn. Man kan jo ikke slavebinde folk. Jeg har engang sagt, halvt i sjov, halvt i alvor, at i virkeligheden skulle personalet selv betale deres uddannelse, således at forstå, at de arbejdede en ottendedel af om året. Blev de hos os i otte år, så kom de ikke til at betale noget, selv om de rejste. Men gik de forinden, måtte de betale noget af det, vi havde ofret på dem. Eller måske skulle pengene opkræves hos deres nye arbejdsgiver, som ville høste gavn af deres uddannelse. Jeg ved godt, det er en tanke, som ikke lader sig realisere. Desværre, havde jeg nær sagt.

Ikke nervøs for DSB's fremtid

– Spildes der ikke megen tid ved, at visse kategorier af ansøgere fremstiller sig for generaldirektøren og andre?

– Generelt sagt: en mand bliver ikke straffet, d.v.s. forbigået, fordi han ikke fremstiller sig. Men for begge parter synes jeg, der er noget værdifuldt i, at man om jeg så må sige hilser på hinanden.

Man kan altid diskutere visse ting, og man får måske et lidt andet – muligvis mere sympatisk – syn på hinanden. Og det er jo slet ikke alle ansøgere, der kommer, kun de, der har udsigt til at kunne komme i betragtning. Og det drejer sig kun om stillinger, man ikke får automatisk.

– Hvilke fremtidsudsigter har unge, der i dag søger ind ved DSB?

– Er de gjort af det rigtige stof, tror jeg de kommer til et interressant virke. Hvordan fremtiden vil forme sig, afhænger i høj grad af den enkelte. Jeg plejer at sige til dem, der kommer her, at de skal være deres egen lykkes smed. Der vil altid være brug for og plads til den dygtige og interesserede.

– Føler De trang til at give DSB's personale og organisationer et råd?

– Det er vist ikke nødvendigt. Arbejder personalet fortsat med den interesse, jeg føler man har gjort i min tid, og vil organisationerne fortsat føle et medansvar for statsbanerne, er jeg ikke nervøs for statsbanernes fremtid.

Flytter til Frederiksværk

– Hvad skal De lave efter 1. september?

– Være menneske . . . Jeg flytter til Frederiksværk. Jeg har købt et lille hus i byen, der ligger så langt bort fra København, at jeg ikke kan høre støjen, men så tæt ved, at jeg hurtigt kan smutte herind, hvis jeg har et ærinde.

– De behøvede ikke at være gået nu?

– At jeg går nu, må ikke forstås sådan, at jeg er træt af mit job. Men da jeg var yngre, syntes jeg altid, at de unge blev holdt for meget tilbage, og at det var de gamle, der regerede. Den slags skal ikke kunne siges om mig. Derfor synes jeg man skal passe på at lade de unge komme til. Det er for sent at trække sig tilbage, når man føler sig gammel. Og jeg føler mig ikke gammel.

– Frederiksværk er ikke en statsbaneby!

– Nej, men jeg er kommet til at holde af egnen og befolkningen gennem, ikke mindst, de seneste år, hvor jeg har haft sommerhus i nærheden af Hundested.

– Er der udvalgt og den slags, De bliver i efter 1. september?

– Ikke godvilligt i hvert fald. De udvalgt, man er medlem af, er man medlem af, fordi man er generaldirektør. Derfor skal det vedblivende være generaldirektøren, der sidder i udvalgene.

Konsulenter til Stillingsvurderingsrådet

Det under ministeriet for statens løn- og pensionsvæsen placerede permanente stillingsvurderingsråd er nu etableret.

Til rådets sekretariat søges medarbejdere, fortrinsvis i alderen ca. 35–45 år, som har kendskab til eller interesse for arbejde med stillingsvurdering (job evaluation) og personalebedømmelser.

Arbejdet vil i det væsentligste bestå i deltagelse i planlægningen og gennemførelsen af såvel større som mindre undersøgelser samt i den tekniske behandling af undersøgelsesresultat.

I forbindelse med arbejdet i sekretariatet vil de pågældende gennemgå en uddannelse, som bygger på de seneste års fremskridt herhjemme og i udlandet i stillingsbeskrivelser, stillingsvurdering og personalebedømmelser. Sprogkundskaber, især i engelsk, vil være nødvendige, og da der er tale om et meget alsidigt arbejde i nær kontakt med de mest forskellige offentlige arbejdspladser, må ansøgerne endvidere besidde evnen til let at komme på talefod med folk på forskellige ansvars- og uddannelsesniveauer.

Ansøgernes konkrete faglige uddannelse er ikke afgørende; den kan f.eks. ligge inden for etaterne, kontor-, regnskabs-, værksteds- eller biblioteksvæsen, som teknikumingeniør eller som HD'er. Erfaring inden for statstjenesten og specielt inden for personaleadministration er ikke nogen betingelse, men en sådan baggrund kan være ønskelig.

Lønnen vil blive fastsat enten i henhold til faglig overenskomst eller individuelt under hensyn til kvalifikationer og forudgående beskæftigelse. Ansøgere, der allerede er tjenestemandsansat inden den for offentlige sektor, kan påregne støtte til etablering af udlånsordning.

Skriftlig ansøgning inden 17. august 1970 vedlagt alle relevante oplysninger til Stillingsvurderingsrådet

c/o Ministeriet for statens løn- og pensionsvæsen
Slotsholmsgade 12
1216 København K.

Salg i togene

Med overgangen til sommerkøreplanen har statsbanerne udvidet det ambulante salg i togene. Varesortimentet er øget og langt flere tog er inddraget i denne ordning end hidtil, således at der hermed er skabt en service, der i kvalitetsmæssig henseende overstiger, hvad der findes af ambulante togsalg andre steder i Europa.

Den nye form for ambulante salg i togene blev indført som forsøg sidste sommer, idet statsbanerne overlod firmaet Brdr. Jakobsen, Skjødstrup, der allerede drev en række banegårdskiosker, at løse denne opgave.

Det viste sig hurtigt, at passagererne satte pris på denne service og på dette grundlag er beslutningen om en betydelig udvidelse af det ambulante nu truffet.

Varesortimentet er udvidet, så der nu bl.a. også sælges vin og spiritus. Gastronomisk Institut er taget med på råd og skal for fremtiden være konsulent for det ambulante togsalg for at sikre det helt rigtige vareudbud, d.v.s., at instituttet bl.a. skal udvikle nye varer, samtidig med at det fører kontrol med kvaliteten.

Det ambulante salg omfatter desuden bl.a. øl, mineralvand, kaffe, the, varme pølser, kage, chokolade, ligesom stewardesserne, der står for dette salg, også medbringer et udbud af aviser og ugeblade.



Kongresreferatet

Efterfølgende er faldet ud i referatet, som bragtes i DLT juli 1970.

O. H. Hansen, Fa. Takkede for beretningen og mente ikke, der kunne herske nogen tvivl om, at den både var god og fyldestgørende. Han mente, at den kongresperiode, der lige var gået, havde været den mest begivenhedsrige i foreningens historie.

I nogle bemærkninger om arbejdsnedlæggelsen udtalte han sin bitterhed over centralorganisationens passivitet over for lokomotivmændene. Det var endvidere nedslående, at styrelsen ikke havde rygdækning for det forlig, der blev indgået umiddelbart før den ekstraordinære kongres den 29. marts.

Spurgte derefter, hvordan de kolleger med blodpropper er stillet i henhold til § 7 i tjenestemandsløven om kvalificeret pension, fordi det ikke er sikkert, deres erhvervssevne bliver nedsat med $\frac{1}{3}$ eller derunder. Men sikkerhedsmæssige grunde gør, at vedkommende ikke må køre.

Til de røster, der er fremme om tilslutning til andre organisationer, fordi vor organisation skrumper ind,

ville han sige, at vi må betale, hvad det koster for at forblive en selvstændig organisation. Men skulle det vise sig at være umuligt, måtte vi skæve til Jernbaneforeningen.

Han undrede sig over strukturændringen, som blev gennemført ved DSB 1. april, og mente det var forbavsende at se, hvilken ulighed der er i rationaliseringen. Når maskindepoter bliver nedlagt, sker der forflytninger af lokomotivpersonale med det samme. Men ved distriktsnedlæggelsen gælder de samme betingelser ikke for de kategorier i etaten, der har en højere social position. Da man ved nedlæggelsen af 2. distrikt oprettede et kontor for elektro-driften i Århus, er det nærliggende at spørge, om Århus sporveje blev indlagt under DSB ved samme lejlighed.

Takkede formanden og hovedbestyrelsen for den fasthed og enighed, der blev udvist den 27. marts 1969 og mente, at sammenholdets styrke ville bevirke, at ingen en anden gang ville tillade sig at lukke døren for forhandling med lokomotivmændene. Endvidere rettede han en tak til kørselsfordelingsudvalget for udført arbejde.

Naturlig landforbindelse mellem Sjælland og Jylland

Af C. E. Andersen

Taksterne

Men hvad vil bilisterne og bilbefragterne da betale til statsbanerne for at blive transporteret hurtigt og bekvemt direkte mellem Jylland og Sjælland?

Vil de betale alt det, de sparer?

Afgjort ikke. De ønsker dog at få nettogevinst.

Vil de betale det halve?

Muligvis. Men kun såfremt de bliver klar over, at de derved selv tjener et lige så stort nettobeløb. Det vil nogle ikke forstå. Andre vil forstå det fuldtud, og de vil da sandsynligvis gerne betale halvdelen af, hvad de sparer, og endda gøre det med glæde.

I det følgende skal der dog blot regnes med, at de skal betale en fjerdedel af, hvad de sparer, altså 300 mill. kr. pr. år.

Regnes der med, at togene transporterer 10 millioner biler, deraf 73 pct. personbiler, 26 pct. lastbiler og 1 pct. rutebiler, og med, at der for personbiler betales 20 kr. pr. tur for bil + chauffør + passagerer, at der for lastbilerne betales 60 kr. pr. tur for bil + chauffør + medhjælper, og at der for rutebilerne betales 100 kr. for bil + chauffør + passagerer, hvilket ikke er ret meget for de ca. 50 km befordringsdistance, så bliver det til henholdsvis 146 + 56 + 10 mill. kr., altså sammenlagt 312 mill. kr. om året.

Disse tal er tilstrækkelige til at vise, at transporten af biler med specialtog i en tunnelforbindelse mellem Sjælland og Jylland kan blive en meget stor forretning for Statsbanerne.

Ikke blot kan omsætningen komme til at andrage beløb af størrelsesordenen 1 mill. kr. pr. dag. Men det vil utvivlsomt

også kunne blive til en fantastisk gevinstforretning i betragtning af, at den årlige omsætning kan udgøre en meget stor procentdel af den samlede investering, og at driftsudgifterne ikke kan blive synderlig store.

De danske Statsbaner og dermed også den danske stat må ikke forsømme at interessere sig for denne potentielle forretning.

At planen tillige kan gavne biltrafikken for beløb, der er langt større, er en anden sag.

Senere udbygning af den direkte Sjælland-Jylland forbindelse

Det skitserede togtransportsystem har en principiel ulempe af samme karakter som færgetransportsystemerne, nemlig, at der bliver indtil 45-48 minutter mellem afgangstidspunkterne og derfor undertiden lange ventetider for de bilister, der ikke kører efter en bestemt afgangstid.

Denne ulempe ville ikke fremkomme, hvis tunnelerne straks byggedes for to spor; og den kunne elimineres, hvis tunnelerne byggedes med et spor og senere suppleredes med parallelle tunneler med et spor.

Men det ville fordyre anlægsomkostningerne i meget betydelig grad.

Hvis tunnelsystemet udbygges lidt efter lidt, så der med tiden bliver dobbeltspor hele vejen mellem Sjælland og Jylland, vil også kapaciteten blive langt større.

Hvorvidt det har betydning, afhænger af, om der viser sig at være et kapacitetsbehov, der svarer hertil.

Hvis der endelig udvikles et sådant behov, vil indtægtsmulighederne blive langt større end foran skitseret.

Der foreligger imidlertid også en anden mulighed med hensyn til rutens fortsatte udbygning.

Gennemgående motorvej og hurtigbane mellem København og Århus

Hvis der eller når der en skønne dag bliver behov for større kapacitet, og hvis tunnelsystemet da er afskrevet, og hvis der er tjent store beløb på det, så kan man bygge en vejbro over såvel Samsøbælt som Svanebælt.

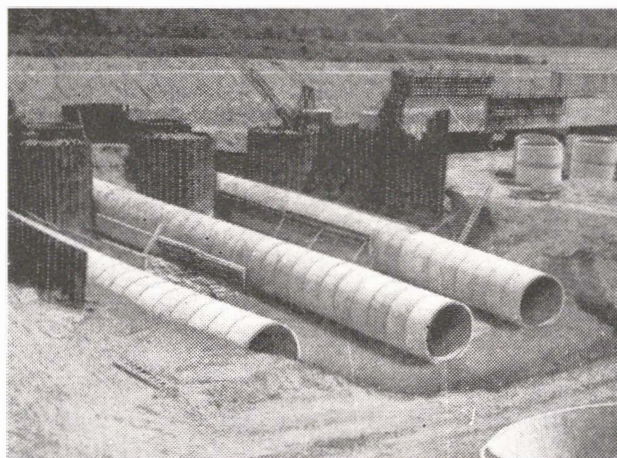
Der er gunstige betingelser for placering af en bro i en linie, som er parallel med den her foreslåede tunnellinie, og ca. 150 m sydligere på hele strækningen fra Røsnæs til Samsø.

En vejbro her kan bygges væsentlig billigere end en jernbanebro eller en kombineret jernbane- og vejbro, specielt over den dybe rende i Samsøbælt og over det dybe Svanebælt.

I virkeligheden behøver en sådan vejbro ikke at blive særlig kostbar, selv om den udføres med samme bredde som f.eks. den nye Lillebæltsbro.

For at broerne kan udnyttes effektivt, må der naturligvis bygges tilsluttende motorveje fra Røsnæs til motorvejen ved Holbæk eller til den nye hovedlandevej ved Kalundborg og desuden en motorvej fra Gyllingnæs til Århus eller rettere sagt til den jyske længdemotorvej lige øst for Århus.

Jernbanen mellem Røsnæs og Gyllingnæs kan bevares. Den kan forlænges fra Røsnæs til Kalundborg-Københavnbanen øst for Kalundborg og fra Gyllingnæs til Århus, på enkelte delstrækninger følgende Odder-Århusbanens tracé.



Der fremkommer da en direkte jernbane fra København til Århus.

Denne bane bliver kun 196 km lang. På den vil det blive muligt at køre med ordinære eksprestog mellem København og Århus på blot omkring 1½ time, ja under anvendelse af kommende tiders avancerede togmateriel blot omkring 1¼ time.

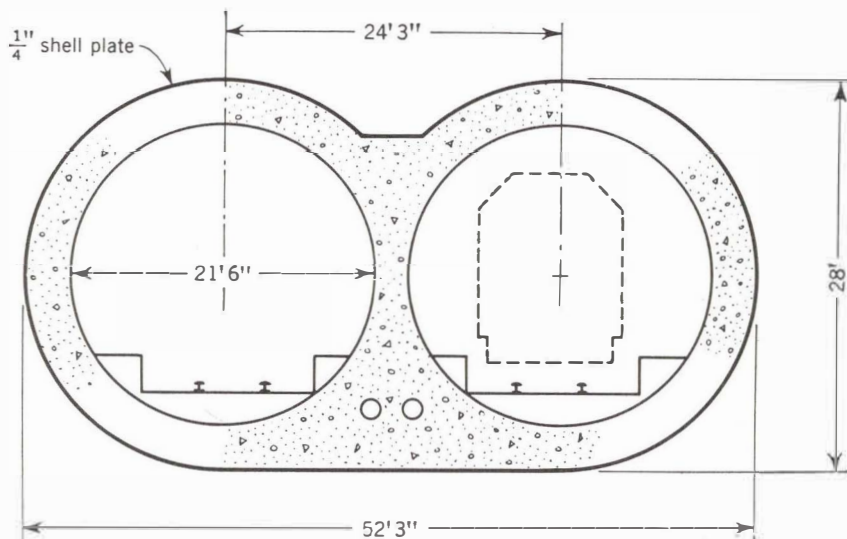
Biltransporttunnelen kan altså få varig betydning gennem al fremtid, først til biltransporttogene, senere til de almindelige fjerneksprestog og godstogene.

Det aktuelle problem er imidlertid at få etableret en effektiv trafikforbindelse for biltrafikken direkte mellem København og Jylland.

Ved effektiv forstås: billig i anlæg, billig i drift, stor kapacitet, hyppige forbindelser, bekvem befordring, lave takster, store indtægter for banerne og store besparinger for de bilkørende og biltransporterende.

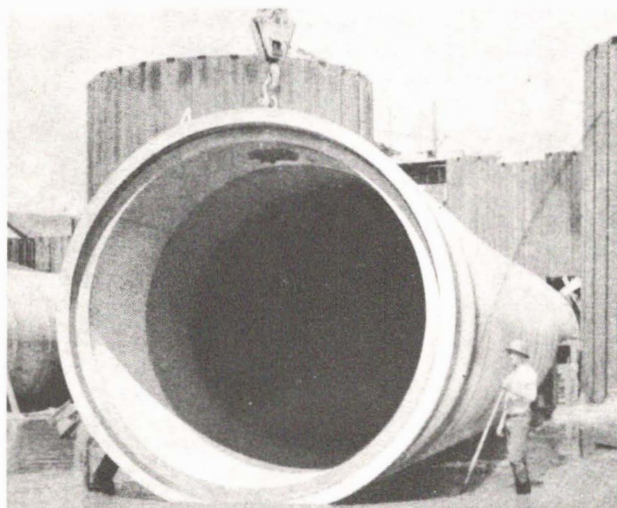
Forbindelsen vil kunne tjene en meget stor del af Danmarks befolkning, faktisk de 90 pct. Den vil endda kunne få meget stor betydning for denne del af befolkningen. Den vil kunne supplere den sydlige forbindelse, så der bliver to hovedforbindelser mellem Øst- og Vestdanmark.

Endelig kunne den eksisterende sydlige forbindelse indirekte nyde godt af den tilkommende nordlige forbindelse, bl.a. ved at blive aflastet eller rettere sagt frigjort for ekstrabelastning, så der f.eks. kan overføres personbiler, lastbiler, godstog og komplette tog i stor stil her for moderate takster, fordi de ellers fornødne nyinvesteringer af hensyn til kapacitetsforøgelse kan spares.



Tunnelen under Kanalen mellem England og Frankrig skal have to jernbanespor, fordi den skal befares ikke alene af de mange personbil- og lastbil-transporterende tog, men også af de internationale eksprestog og godtogene. Ikke desto mindre ville man, hvis sænketunnelprojektet skulle blive foretrukket, udføre tunnelen som to adskilte tunneler i hver sin cirkulære rørstøbning, ganske vist udført som en sammenstøbt helhed. Denne geometri var formodentlig motiveret ved, at den kunne muliggøre særlig lave produktionsomkostninger.

Helt cirkulære tunnelrørstykker med små dimensioner kan fremstilles ved kontinuert forløbende masseproduktionsmetoder og følgelig for særlig små omkostninger.



I Nordamerika er det en udbredt praksis at lave rørledninger af betonrørstykker med meget store dimensioner. Disse rør bliver masseproduceret i korte sektioner i specialfabrikker og transporteret f.eks. på special-lastbiler til forbrugsstederne, hvor de samles til længere stykker. — Fremstillingsomkostningerne pr. km er ikke særlig store.

Fugleflugts-forbindelsen

Af C. E. Andersen

Fugleflugts-forbindelsen mellem København og Hamborg via Rødbyhavn og Puttgarden har samme formål som København (Jylland)–Fredericia–Hamborg forbindelsen og den noget senere tilkomne København–Gedser–Warnemünde–Hamborg- (og Berlin)-forbindelse samt den erstattende efterkrigsforbindelse København–Gedser–Grossenbrode–Hamborg.

Den er næsten lige; og den er langt kortere end alle de tidligere forbindelser.

Dertil kommer, at sejlstrækningen over Fehmernbælt er kort, endog kortere end sejlstrækningen over Storebælt mellem Korsør og Nyborg, som er 26 km, og akkurat lige så kort som sejlstrækningen mellem Halsskov–Knudshoved, nemlig 19 km.

Derfor er rejsetiden for jernbaneforbindelserne mellem størstedelen af Skandinavien og størstedelen af kontinentet blevet reduceret overordentlig meget. Det har haft til følge, at trafikken er vokset til det mangedobbelte.

I de første 9 måneder af 1969 var antallet af tog- og bilrejsende over Fehmernbælt 2.140.000. Til sammenligning var der 6.049.000 rejsende over Storebælt og 3.290.000 over Kattegat, incl. København–Århus/Ålborg ruterne.

Antallet af overførte biler var i samme periode henholdsvis 381.000, 1.431.000 og 1.023.000, ekskl. København–Århus/Ålborg ruterne.

For hele 1969 var tallene henholdsvis 440.000, 1.837.000 og 1.341.000.

Fehmernbæltfærgerne overfører nogenlunde lige mange bilrejsende og togrejsende. Da de også overfører store mængder jernbanegods, er jernbanetrafikken vigtigere end biltrafikken.

For så vidt er trafikken med Fehmernbæltfærgerne meget forskellig fra trafikken med Kattegats-færgerne og -rutebådene, som overvejende tjener bilrejsende.

Trafikken over Fehmernbælt er langt mindre end trafikken over Kattegat.

Men den er dog ret betydelig.

Følgelig må man også se på de eventuelle muligheder for at forbedre Fehmernbæltforbindelsen. Bl.a. må det søges klarlagt, hvor meget der kan vindes med hensyn til tid og kapacitet ved indsættelse af biltransporterende tog, som overføres med færger, eller som kører på en bro eller i en tunnel med et eller to spor.

Da Fehmernbælt-forbindelsen i modsætning til Kattegats-forbindelserne alle-

rede er udbygget til at have den kortest mulige færgestrækning, kan der ikke opnås så store gevinster som for Kattegatsforbindelserne – men muligvis nok lige så store gevinster som for Storebæltsforbindelserne, hvis der bygges faste forbindelser.

Færgernes biltransportkapacitet

Fehmernbæltruten besejles nu normalt af to danske og to tyske færger. De er alle bygget efter krigen.

Færgerne sejler hver indtil 7 dobbeltture i løbet af døgnnet, altså sammenlagt indtil 28 ture.

Færgeflåden vil snart blive forøget med en ny tysk færgе og senere tillige en ny dansk færgе. Det bliver da muligt at sejle med 6 færger til stadighed i høj-sæsonen, idet også havneanlæggene udbygges tilsvarende.

Den kommende tyske færgе vil kunne overføre 12 vogne af længste standardtype, d.v.s. 26,4 m for de tyske eksprestogsvogne og to-etages biltransportvogne til eksprestogshastigheder.

De nyeste af de eksisterende færger har lignende kapacitet. De ældste har noget mindre kapacitet.

De nye tyske bogievogne til biltransporterne med to åbne etager kan hver transportere 10 middelstore biler.

Et tog, der består af 9 sådanne vogne og 3 personvogne, f.eks. en siddevogn, en liggevogn og en sovevogn, kan transportere ca. 90 biler og det hertil svarende antal rejsende.

Sådanne tog kan eksempelvis indsættes i fast fart mellem Hamborg og København, delvis Hålsingborg, eventuelt med terminalanlæg nær motorvejsgaflen syd for Hamborg og motorvejskrydset nordøst for Hålsingborg.

Hvis 3–4 af biltransportvognene kun kører til København, kan toget iøvrigt føres over Øresund mellem Helsingør og Hålsingborg med 3 færger, idet de nyeste færger på denne rute, som er ensprotet, har ca. 80 m effektiv sporelængde.

Togene kan gøre hele turen på mindre end 8 timer.

Indsættes der to sådanne tog, kan der køres en tur i hver retning både om natten og om dagen.

Kapaciteten bliver da ca. 500 biler pr. døgn.

Ved indsættelse af flere tog kan kapaciteten bringes op på f.eks. 2000. Dette kræver imidlertid 8 færgeture i hver retning.

Som baggrund herfor kan det anføres, at der nu overføres ca. 1200 biler pr. døgn i gennemsnit, men meget ulige fordelt på årets dage og døgnets timer. Kun en lille del af dem, ca. 60 pr. døgn, er lastbiler og rutebiler.

Broforbindelse og tunnelforbindelse

Der tales og skrives meget om snarlig bygning af en bro over Fehmernbælt til erstatning af færgerne.

Broen skal være en kombineret jernbane- og vejbro med to jernbanespor og mange vognbaner.

Broen vil blive ca. 20 km lang. Den må have to meget store gennemsejlingsfag, hver 600 m lange. Gennemsejlingshøjden skal være 60–70 m.

En sådan bro vil koste nogenlunde lige så meget som en tilsvarende Storebæltsbro, d.v.s. omkring 3 milliarder kr. + renter i byggeperioden m.m.

Forrentning og afskrivning heraf vil beløbe sig til 300–400 mill. kr. årlig, altså omkring en million kroner hver dag.

Er dette økonomisk velmotiveret?

Op er det den økonomisk og trafikalt bedste løsning?

Man må imidlertid også se på mulighederne for at bygge en tunnel.

En tunnel under Fehmernbælt kan udføres på mange måder.

En af mulighederne er at udføre den som en sænketunnel med cirkulært tværsprofil og med plads til et enkelt jernbanespor, som kan befares af ordinære jernbanetog og tillige af biltransporttog, eventuelt biltransporterende tog, som har særlig store profiler, men som til gengæld ikke kan køre på de tilsluttende banestrækninger, eller i hvert fald kun på strækningerne nærmest tunnelen, altså over Lolland.

Tunnelen kan bygges i en ret linie fra Fehmerns kyst lidt ud for de nuværende havne og baneanlæg, altså lidt vest for Marienleuchte fyrtårn, til Lollands kyst lidt øst for de nuværende havne og baneanlæg, altså lidt vest for Strandholm.

Distancen fra kyst til kyst er i denne linie 18,5 km, d.v.s. præcis 10 sømil.

Ved Lolland er der kun ringe vanddybde umiddelbart udenfor kysten.

10 m-koten er 2,2 km fra kysten, og der er næsten 7 km til 20 m-koten. Ved Fehmerns kyst stiger dybden hurtigere. Der er her kun knap 3 km til 20 m-koten.

På godt 9 km af strækningen er dybden over 20 m. Men maksimaldybderne er ikke meget større. Bunden er altså her meget jævn i midten af Fehmernbælt.

På søkortene angives dybder op til 28 m. På søkortarkivets arbejdskort i målestok 1:20.000, som refererer til en opmåling så tidligt som i 1904, angives dybder op til 28 m i den skitserede tunnellinie.

Dette indebærer, at tunnelens gradient må være ca. 1% fra Fehmern ud til den dybeste del af bæltet og ca. 0,5% fra Lolland hertil. Hvor dybden er størst, må tunnelens overkant placeres i ca. 30 m dybde og dens underkant i ca. 38 m dybde.

Tunnelforbindelsen kan udføres med et spor eller med to spor, eller som to tunnelrør hver med et spor.

Det sidste alternativ er det dyreste. Men hvis man kan nøjes med et enkelt ensportet tunnelrør igennem længere tid, må denne mulighed også komme i betragtning.

Tunnelens biltransportkapacitet

Tunnelforbindelsen kan bruges i samspil med færgeforbindelsen; eller den kan erstatte færgeforbindelsen helt.

Godstogene kan køre igennem tunnelen på 16–14 minutter med nutidens trækraft og vel på ca. 12 minutter om få år.

Moderne biltransporterende tog og eksprestog med eller uden biltransportvogne og lyntog (TEE-tog) kan køre igennem tunnelen på 13–11 minutter, og om nogle år kan nye typer gøre det på 12–10 minutter.

Tidsafstanden mellem togene kan ved anvendelse af hurtige tog til alle formål blive omkring 4 minutter, noget varierende efter signalanlæggenes udformning.

Ved anvendelse af signalvisning i togenes førerrum og eventuel fjernstyring af togene kan tidsafstanden nedsættes til to minutter.

Dette er netop, hvad der regnes med for togene i tunnelen under Kanalen mellem England og Frankrig, hvor der kun skal bruges hurtige tog, trods alt tog med ret forskellige hastigheder.

Med to minutters tidsafstand mellem togene kan en dobbeltsporet tunnel afvikle 30 tog i timen i hver retning.

En enkeltsporet tunnel kan bruges til tog i den ene kørselsretning i den ene halvdel af timen og til tog i den anden kørselsretning i den anden halvdel af timen.

Togene kan afsendes i en periode på 14–16 minutter, lidt varierende med gennemkørselshastigheden.

Regnes der med 14 minutter mellem første og sidste tog i en gruppe, kan der afsendes 8 tog i hver retning pr. time.

Heraf kan f.eks. 4 være lyntog, eksprestog og godstog, og de 4 kan være biltransporterende tog.

Hvis biltransporttogene formeres af bogievogne i to åbne etager, og hvis der køres med 30 vogne pr. tog, d.v.s. knap 800 m toglængde, kan hvert tog tages ca. 300 middelstore biler, vel at mærke personbiler.

4 tog pr. retning pr. halve time kan transportere henved 2500 personbiler pr. time i begge retninger tilsammen.

Hvis en mindre del af vognene kun har een etage, kan de tage personbiler, rutebiler og lastbiler i flæng. Kapaciteten bliver da ca. 2000 pr. time.

En anden mulighed er at bruge åbne en-etages vogne til lastbilerne og lukkede to-etages vogne til personbilerne, den nederste etage for selve bilerne og den øverste etage for passagererne; den øverste etage kan da indrettes med alle ønskelige faciliteter, såsom restaurationsafdeling og børneafdeling, fra udsigtsrum til fjernsynsrum, med telefon og fejrnskraver, o.s.v.

I så fald bliver kapaciteten til godt 1000 »blandede« biler pr. time. Selv det må være rigeligt i mange år frem i tiden, også i tilfælde af, at biltogene fremkalder en stor forøgelse af biltrafikken.

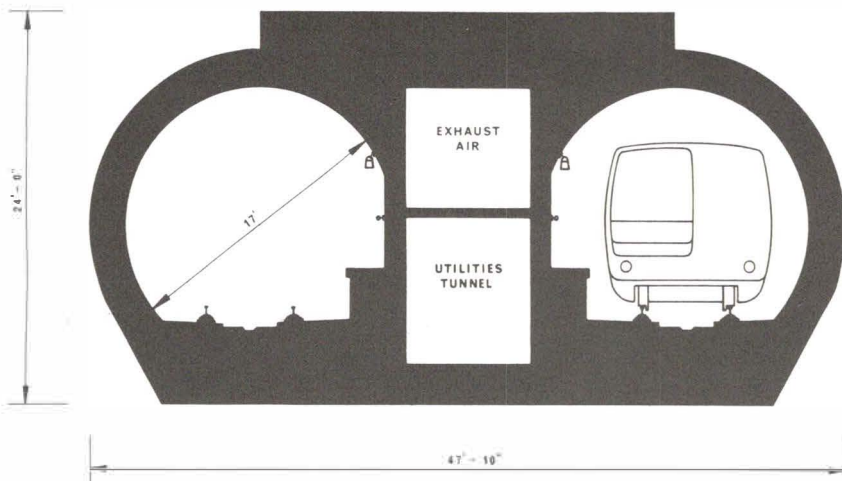
En ensportet tunnel må altså være tilstrækkelig, i alt fald igennem en overskuelig fremtid.

Omkostningerne

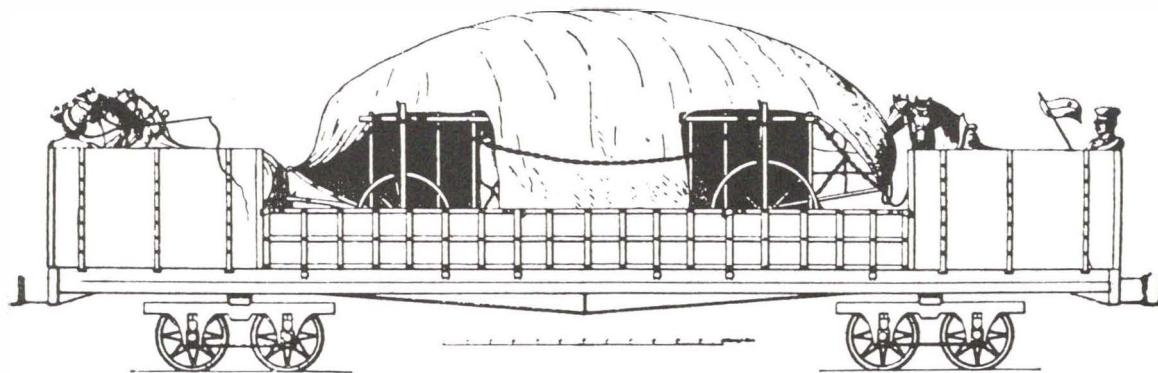
Hvis en sådan tunnel udføres af ret små cirkulære rørstykker, som kan fremstilles ved masseproduktion, og hvis rørstykkerne udlægges ved hjælp af avancerede redskaber og metoder, f.eks. således som foreslået til sænketunnelforbindelsen under Kanalen mellem England og Frankrig.

I så fald kan byggeprisen formodentlig blive omkring 50 mill. kr. pr. km, vel snarere mindre end mere.

Hele tunnelen skulle altså kunne bygges for ca. 1 milliard kr.



San Francisco-bykompleksets bybane føres under bugten mellem San Francisco og Oakland i en sænketunnel. Dennes tværprofil viser, hvor lidt man kan nøjes med til persontog og personbiltransporterende tog med kun en etage. Den indre diameter er kun 17 fod, d.v.s. knap 5,2 m.



Dette billede viser kombineret jernbane-vej-trafik i Sachsen i 1840. Det er bemærkelsesværdigt, at det ikke drejer sig om persontrafik, men om godstrafik. Endvidere, at hestene medtages på jernbanevognen. Så kan befordringen gennemføres fra dør til dør uden urimeligt store komplikationer. Bemærk, at jernbanevognen er en bogievogn.

Biltransport på jernbanetog ad tunnelforbindelsen under Skt. Gotthard.

Den kan bygge hurtigt, følgelig bliver renterne i byggeperioden ikke store.

Dertil kommer, at driftsomkostningerne bliver små.

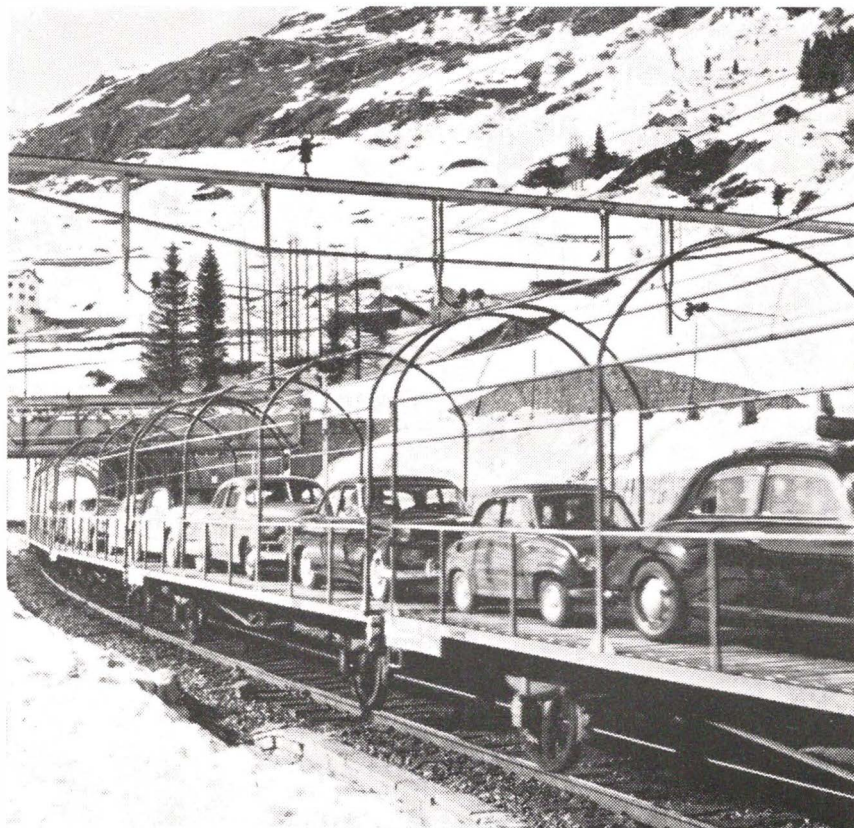
Det er naturligvis ikke tilstrækkeligt at gøre en plan om en fast forbindelse mellem Lolland og Fehmern aktuel.

Men hvis eller når man en gang bliver nødt til at udbygge ruten til væsentlig større kapacitet og for større rejsehastighed for biltrafikanterne, togtrafikanterne, og hvis man skal reducere de løbende driftsomkostninger, så må en eventuel tunnelforbindelse med et enkelt spor for personbiltransporterende og lastbiltransporterende tog, for persontog og godstog, inddrages i betragtningerne.

I det mindste må tunnelplanen blive et alternativ til broplanen.

Tunnelplanen kan endda blive trafikalt motiveret længe før broplanen – netop fordi den kan realiseres billigt og hurtigt.

C. E. Andersen.



Nedsættelse af tjenestetiden

Uddrag fra tjenestetidsudvalgets betænkning om nedsættelse af arbejdstiden m. m.

Centralorganisationen har overfor udvalget fremsat forslag om, at tjenestetiden for tjenestemænd med en højeste tjenestetid nedsættes i samme omfang som den ved mæglingforslaget fastsatte nedsættelse af arbejdstiden på det private arbejdsmarked på gennemsnitlig $\frac{3}{4}$ time pr. uge.

Centralorganisationen har endvidere fremsat forslag om, at bestemmelsen i tjenestetidscirkulærets § 1, hvorefter normen opgøres for en måned på 30 dage med 4 fridage, ændres, således at der åbnes mulighed for opgørelse af normen over andre perioder.

For så vidt angår den form, hvorunder tjenestetidsnedsættelsen skal give sig udtryk, har centralorganisationerne under udvalgsforhandlingerne lagt afgørende vægt på, at man anvender tjenestetidsnedsættelsen til i videst muligt omfang at gennemføre 5 dages arbejdsuge på statens tjenestesteder, hvor dette ikke allerede er sket. I denne forbindelse er det anført, at der på det private arbejdsmarked i stadig stigende omfang er indført 5 dages arbejdsuge, og centralorganisationerne må derfor lægge betydelig vægt på, at man også inden for staten i den udstrækning, det er muligt, gennemfører en 5 dages arbejdsuge, og i hvert fald tilstræber tjenesten tilrettelagt således, at målsætningen om en 5 dages arbejdsuge lettere kan opfyldes ved eventuelle senere arbejdstidsnedsættelser. Der er herved henvist til, at gennemførelse af en 5 dages arbejdsuge kan ske enten i form af, at to fridage lægges sammen, således at der gives samlet frihed på 64 timer, evt. 60 timer, som foruden fra fredag aften til mandag morgen vil kunne gives på andre ugedage eller i form af en forøgelse af fridagenes antal.

I de tilfælde, hvor dette ikke kan ske, finder centralorganisationerne, at arbejdstidsnedsættelsen bør gives enten i form af afkortning på $\frac{3}{4}$ sammenhængende time ugentlig eller i form af opsparring til et antal ekstrafridage, hvor tjenestemanden fritages for tjeneste i samme omfang som tjenestetidsnedsættelsen er udtryk for. I sådanne tilfælde vil det efter centralorganisationernes opfattelse være rimeligt at sikre, at højst én af ugens tjenester tilrettelægges således, at den bliver på mindre end 7 timer, medmindre det implicerede personale giver tilslutning til en anden ordning.

I de tilfælde, hvor der allerede er indført 5 dages arbejdsuge, finder central-

organisationerne, at tjenestetidsnedsættelsen kan ske enten ved nedsættelse af tjenesten den enkelte dag med 9 minutter eller ved større nedsættelse på en eller flere af ugens dage eventuelt samlet med $\frac{3}{4}$ time pr. uge på en af de dage, der ligger nærmest op til fridagene.

Udvalgets indstilling vedr. arbejdstiden

Udvalget indstiller, at tjenestetidsnormen beregnes for en nærmere aftalt periode, der ikke bør være mindre end 4 uger, samt at den højeste tjenestetid for den aftalte periode beregnes som 6 timer og $57\frac{1}{2}$ minut pr. dag for periodens dageantal med fradrag af fridage og feriedage.

Bemærkninger

Det fremgår heraf, at man ikke længere er bundet til en månedsnorm, der ved nøjagtig udregning ellers skulle være nedsat fra $184\frac{1}{6}$ time til $180\frac{1}{12}$ time.

Sygedage har hidtil indgået i beregningen med mindre rimelige resultater i form af under- eller overskud på månedsnormen.

Disse dage skal ikke fremtidig nedsætte månedsnormen, men den tjeneste, der skulle have været udført medregnes i tjenestetidsopgørelsen.

Udvalgets indstilling vedr. retningslinier for arbejdstidsnedsættelsen

Udvalget skal herefter indstille, at den måde, hvorpå tjenestetidsnedsættelsen skal gennemføres, fastsættes af de enkelte styrelser efter forhandling med vedkommende forhandlingsberettigede tjenestemand(s)organisation(er) under hensyntagen til en forsvarlig og økonomisk tjenestetilrettelæggelse samt under rimelig hensyntagen til personalets ønsker, idet udvalget samtidig skal henstille, at følgende retningslinier i størst mulig udstrækning anvendes:

a) Hvor tjenesten allerede er tilrettelagt med gennemsnitlig 5 arbejdsdage om ugen, det vil sige $8\frac{1}{2}$ time pr. arbejdsdag, gives tjenestetidsnedsættelsen enten ved afkortning af tjenesten med lige stor del de enkelte arbejdsdage eller ved større afkortning på en del af disse, eventuelt med $\frac{3}{4}$ time på en af ugens dage.

b) Hvor tjenesten er tilrettelagt med 8 timers tjeneste pr. dag, som f.eks. ved kontinuerlig drift, og hvor den herved fremkomne overskridelse af normen udlignes ved ydelse af et antal ekstra fridage, gives tjenestetidsnedsættelsen ved

udvidelse af antallet af de ekstra fridage til udligning af normoverskridelsen.

De ekstra fridage bør i størst mulig udstrækning gives i forbindelse med en anden fridag, således at der gives en samlet frihed på 64 (60) timer.

c) Hvor tjenesten er tilrettelagt på anden måde end under a) og b) anført gives tjenestetidsnedsættelsen enten i form af en samlet frihed på $\frac{3}{4}$ time pr. uge på en af ugens dage eller ved, at den hidtidige tjenestetilrettelæggelse opretholdes, således at den svarer til en norm på $184\frac{1}{6}$ time månedlig eller gennemsnitlig 7 timer 5 minutter daglig, og at forskellen denne tjenestetid og den fremtidige tjenestetid på gennemsnitlig 6 timer $57\frac{1}{2}$ minut daglig opspares og gives som hele fridage (indtil 5 årlig), der eventuelt kan sammenlægges med andre fridage.

Eksempelvis kan tjenestetidsnedsættelsen, hvor tjenesten er tilrettelagt med fridag hveranden lørdag gives ved nedsættelse af tjenesten en enkelt dag i 14 dages perioden med $1\frac{1}{2}$ time og således, at nedsættelsen da så vidt muligt gives op til en fridag. Nedsættelsen kan dog også her gives ved tildeling af indtil 5 ekstra fridage årlig, således at dageantallet bestemmes af det antal timer, den enkelte tjenestemand opsparer ved, at tjenestens udstrækning den enkelte dag bibeholdes uændret uanset tjenestetidsnedsættelsen.

Tjenesten bør i disse tilfælde tilrettelægges således, at den kun på en af ugens dage bliver under 7 timer, medmindre personalet er enig i en anden tjenestetilrettelæggelse. På områder, hvor der hidtil under hensyn til tjenestens særlige karakter efter aftale har været tilrettelagt tjenester på under 7 timer på mere end en af ugens dage, vil sådan tjenestetilrettelæggelse dog fortsat kunne anvendes.

d) For tjenestemænd, hvis tjeneste allerede er $41\frac{3}{4}$ time eller derunder i gennemsnit pr. uge, sker der ingen nedsættelse af tjenestetiden.

Bestemmelser af tjenestemæssig karakter Forslag fra organisationerne

Centralorganisationerne har fremsat forslag om, at adgangen til at tilrettelægge 4-delt tjeneste ophæves, samt at der for tjeneste, der indenfor døgnet falder i mere end 2 dele, ydes samme godtgørelse, som hidtil har været ydet for tjeneste, der falder i mere end 3 dele.

Udvalgets indstilling

Udvalget indstiller, at bestemmelsen i tjenestetidscirkulærets § 9, stk. 1, 2. punktum om delt tjeneste ændres således, at tjenesten inden for døgnet ikke må falde i mere end 3 dele. Endvidere skal udvalget indstille, at såfremt en tjeneste tilrettelægges således, at der forekommer to tjenestefri ophold, der ikke medregnes i tjenestetidsopgørelsen, ydes der en særlig godtgørelse svarende til den gældende godtgørelse for 4-delt tjeneste.

Udvidelse af omfanget af frihed på søn- og helligdage

Forslag fra organisationerne

Af centralorganisationerne er det foreslået, at mindstetallet af helligdagsfriheder forhøjes fra 22 til 36 med bibeholdelse af den hidtidige beregning af ekstra feriedage som godtgørelse for manglende helligdagsfrihed.

Udvalgets indstilling

Det må efter udvalget opfattelse erkendes, at den godtgørelse i form af ekstra frihed, som ydes til de tjenestemænd, der på grund af tjenestens særlige karakter kun kan få frihed på søn- og helligdage i stærkt begrænset omfang, er relativt beskeden, når henses til ulempen ved at skulle gøre tjeneste på hovedparten af årets søn- og helligdage. Under hensyn hertil samt til det forannævnte om forøgelse af fridagenes antal svarende til antallet af helligdage uden for søndage, vil udvalget finde det rimeligt, at der sker en vis forhøjelse af det foreskrevne mindste antal søn- og helligdagsfriheder, der skal falde på søn- og helligdage, og udvalget skal derfor foreslå, at antallet forhøjes fra 22 til 30.

Udvalget skal endvidere indstille, at der for hver mistet helligdagsfrihed indtil 11 i stedet for som hidtil indtil 8 gives $\frac{1}{2}$ feriedag med afrunding opad til hele feriedage og for hver yderligere mistet helligdagsfrihed 1 feriedag.

Udvidelse af længden af en helligdagsfrihed

Forslag fra organisationerne

Centralorganisationerne har fremsat forslag om, at ved helligdagsfrihed forstås frihed mellem kl. 2 den pågældende helligdag og kl. 5 næste morgen udvides således, at man ved helligdagsfrihed forstås frihed mellem kl. 22 dagen før hel-

ligdagen til kl. 8 dagen efter helligdagen (jfr. bestemmelserne om fællesordning for arbejde i holddrift).

Udvalgets indstilling

Der er i udvalget enighed om, at den nuværende minimumslængde af en søn- og helligdagsfrihed på 27 timer bør udstrækkes således, at der åbnes tjenestemanden mulighed for en rimelig udnyttelse af helligdagsfriheden, men at udvidelsen bør gives på en sådan måde, at styrelserne ikke påføres vanskeligheder ved tilrettelæggelsen af tjenesterne.

Udvalget skal derfor foreslå, at den nuværende bestemmelse om, at der »ved helligdagsfrihed forstås frihed mellem kl. 2 den pågældende helligdag og kl. 5 næste dag« ændres til, at der »ved helligdagsfrihed forstås frihed i mindst 32 timer inden for tidsrummet kl. 21 dagen før helligdagen og kl. 8 dagen efter helligdagen«.

Tidspunktet for ændring af bestemmelserne om antallet af helligdagsfriheder og udvidelse af disse friheder

Udvalgets indstilling

Under henvisning til, at det årlige antal helligdagsfriheder er foreslået forhøjet fra 22 til 30, er der i udvalget enighed om, at der for perioden 1. april–31. december 1970 skal ydes 22 helligdagsfriheder. Når henses til, at den af udvalget foreslåede udvidelse af længden af en helligdagsfrihed er foreslået gennemført fra 1. januar 1971, er der i udvalget opnået enighed om, at de af udvalget i øvrigt foreslåede ændringer i bestemmelserne om helligdagsfrihed ligeledes først gennemføres fra 1. januar 1971.

Bemærkninger

Denne bestemmelse medfører, at der i indeværende år for perioden 1. april–31. december 1970 skal gives 22 helligdagsfriheder, og såfremt dette antal ikke opnås, gælder de hidtidige erstatningsregler, ligesom det hidtidige tidsinterval oprettholdes i indeværende år.

Supplerende bestemmelser vedr. tjenestetidsreglerne

Udvalgets indstilling

De generelle tjenestetidsbestemmelser er at betragte som et grundlæggende regelsæt, der kan være suppleret med sær-

lige regler for tjenestemænd i de enkelte styrelser under hensyn til særlige tjenesteforhold i disse. Udvalget kan anbefale, at denne ordning opretholdes, således at der ikke blot kan fastsættes supplerende tjenestetidsbestemmelser, men tillige ske afvigelse fra de generelle bestemmelser, når de tjenstlige forhold er af særlig karakter, som f.eks. ved tjeneste til søs, eller når andre særlige forhold måtte tale derfor, hvilket eventuelt kan tænkes for tjenestemænd med tjeneste i Grønland. Sådanne supplerende eller afvigende bestemmelser må fastsættes ved særlig aftale indgået mellem vedkommende administration og den eller de forhandlingsberettigede tjenestemandorganisationer i overensstemmelse med de for indgåelse af aftaler gældende bestemmelser.

Særlige ydelser – herunder godtgørelse for tjeneste i tiden kl. 17–6

Bestemmelsen i tjenestetidscirkulærets § 6 om opsparingsordning på 2 timer for hver 44 timers tjeneste i tiden kl. 17–6 indeholder dels kompensation for, at den ugentlige arbejdstid på 2. og 3. hold er $\frac{1}{2}$ time kortere end arbejdstiden ved dagarbejde på det private arbejdsmarked, dels en godtgørelse i tid for hver 44 timers tjeneste i tiden kl. 17–6. Værdien af denne godtgørelse kan vanskeligt opgøres, idet den vil være afhængig af, om der kan gives tjenestemanden frihed for tjeneste i det omfang han har indtjent frihed ved tjeneste i tiden kl. 17–6, eller om der i stedet må ydes ham overarbejdspenge, i hvilket tilfælde udgiften vil være afhængig af, hvilken løn den enkelte tjenestemand oppebærer.

Udvalget har i anledning af den ved mæglingsforslaget af 1969 stedfindende nedsættelse af arbejdstiden påny overvejet, om det fortsat må anses for hensigtsmæssigt at opretholde denne bestemmelse.

Da det imidlertid i udvalget af såvel administrationsrepræsentanterne som repræsentanterne for personaleorganisationerne er tilkendegivet, at ordningen har virket hensigtsmæssig, finder udvalget ikke anledning til at fremsætte forslag til principielle ændringer af denne ordning.

Udvalget skal derimod foreslå, at den frihed, der skal ydes som godtgørelse for tjeneste i tiden kl. 17–6 i overensstemmelse med den i de fleste styrelser fulgte praksis ydes som fridage efter de for sådanne gældende alm. regler.

Natpenge

Forslag fra organisationerne

Af centralorganisationerne er der i udvalget fremsat forslag om, at der sker en væsentlig forhøjelse af satserne for natpenge med henblik på en tilnærmelse af disse til de på det private arbejdsmarked gældende godtgørelser for arbejde på ubekvemme tidspunkter. Der er herved endvidere henvist til, at en del af de tjenestemænd, der forretter tjeneste i tiden kl. 22-6, må påbegynde eller afslutte deres tjeneste på tidspunkter, hvor kollektive transportmidler ikke kan benyttes.

Udvalgets indstilling

Udvalget har overvejet, om man for at skabe større parallelitet til den inden for det private arbejdsmarked gældende ordning skulle tage de enkelte tjenester op til en nærmere vurdering med henblik på, om tjenesten kunne karakteriseres som holddriftsarbejde eller som arbejde i forskudt tid. Udvalget har imidlertid fundet, at det arbejde, der udføres inden for statstjenesten, er af så varierende beskaffenhed, at det vil blive vanskeligt at foretage en sådan fordeling af de enkelte tjenester, hvorfor man har anset det for mest hensigtsmæssigt – også af administrative grunde – at opretholde den hidtil gældende ordning, hvorefter der ved fastsættelsen af godtgørelsen for arbejde på ubekvemme tidspunkter kun sondres mellem, om arbejdet udføres i tiden kl. 17-22 eller i tiden kl. 22-6.

Ved vurderingen af størrelsen af den godtgørelse, der skal ydes for tjeneste i den omhandlede periode, må der også tages hensyn til den under punkt a nævnte særlige godtgørelse i tid for tjeneste i tiden kl. 17-6, såvel til, at satserne – i modsætning til, hvad der er gældende på det private arbejdsmarked – er undergivet dyrtidsregulering.

Efter udvalgets opfattelse må det under henvisning til de af centralorganisationerne fremsatte synspunkter samt under hensyn til de ved mæglingsforslaget stedfundne forhøjelser af holddriftstillægene og den skete forhøjelse af godtgørelserne for arbejde i forskudt tid synes rimeligt, at der finder en vis forhøjelse sted af satserne for natpenge, og udvalget skal indstille, at satserne forhøjes med 0,50 kr. pr. time for tjeneste i tiden kl. 22-6 og med 0,25 kr. for tjeneste i tiden kl. 17-22. Da forhøjelserne af lignende tillæg på det private arbejdsmarked sker 1. september 1970, samt da der fra sam-

me tidspunkt finder nedsættelse sted af arbejdstiden, har udvalget fundet det rimeligt, at satserne for natpenge forhøjes med virkning fra 1. september 1970, idet udvalget samtidig er enige i, at satserne ikke forhøjes pr. 1. oktober 1970 som følge af eventuel forhøjelse af antallet af dyrtidsportioner.

Søn- og helligdagsgodtgørelse

Forslag fra organisationerne

Centralorganisationerne har fremsat forslag om, at der findes en væsentlig forhøjelse sted af lørdag-søndagsgodtgørelsen under henvisning til de for det private arbejdsmarked gældende godtgørelser.

Endvidere er der fremsat forslag om, at tidspunktet for ydelse af godtgørelse for tjeneste på lørdage efter kl. 14 og på søn- og helligdage ændres således, at denne godtgørelse ydes for tjeneste på fredage efter kl. 17 samt for tjeneste på lørdage og søn- og helligdage. Som motivering for disse forslag er anført, at det i stadig stigende grad føles som en væsentlig ulempe at forrette tjeneste på de pågældende dage og inden for de anførte tider, hvor andre normalt ikke har erhvervsmæssig arbejde samt til den stadig mere udbredte lørdagslukning.

Efter de for udvalget foreliggende oplysninger er der ikke på det private arbejdsmarked indført generelle regler, hvorefter der ydes særlig godtgørelse for arbejde på fredage efter kl. 17 og på lørdage før kl. 14. Selv om lørdagslukning bliver mere og mere udbredt, er der dog fortsat mange virksomheder, herunder butikker, der har åbent om lørdagen indtil kl. 14, og udvalget har derfor ikke kunnet gå ind for det fremsatte forslag om udvidelse af perioden for denne godtgørelse.

Med hensyn til godtgørelsens størrelse har udvalget under sine drøftelser overvejet at ophæve den nugældende ordning, hvorefter der samtidig med lørdag-søndagsgodtgørelse kan oppebæres natpenge, og at erstatte denne kombination med en særlig godtgørelse for lørdag-søndagstjeneste. Herved ville den nuværende graduering af godtgørelse ved arbejde på lørdage og søn- og helligdage inden for nærmere fastsatte tider blive elimineret, og samtidig ville tjenestemændene måske tydeligere føle, at der ydes en væsentlig godtgørelse for den ulempe, der anføres at være forbundet med tjenesten på disse dage. En sådan ordning ville også harmonere bedre med de inden for det pri-

vate arbejdsmarked gældende systemer for godtgørelse for tjeneste på lørdage og søn- og helligdage. Det har imidlertid vist sig, at det administrativt set vil være mere enkelt at opretholde det nuværende system, idet man alligevel af hensyn til den nuværende i tjenestetidscirkulærets § 6 indeholdte særlige opsparingsordning skal opgøre antallet af tjenestetimer i tiden kl. 17-6 også for lørdage og søn- og helligdage, ligesom den nugældende kombination af natpenge og lørdag-søndagsgodtgørelse giver en højere betaling for timer, der ud fra en gængs opfattelse må betragtes som særligt ubehagelige at forrette tjeneste i.

Udvalget har ved vurderingen af det fremsatte forslag lagt særlig vægt på, at det i stigende grad føles som en ulempe at forrette tjeneste på lørdage og søn- og helligdage, og under henvisning til størrelsen af lignende godtgørelser på det private arbejdsmarked samt til, hvad der inden for staten ydes visse personalekategorier, der er ansat på overenskomstmæssig basis, har udvalget fundet en væsentlig forhøjelse rimelig. I denne forbindelse har man også haft for øje, at sådanne godtgørelser kan være af betydning af hensyn til statens muligheder for at rekruttere og fastholde det fornødne personale til løsning af de staten pålagte opgaver, i hvilken forbindelse kan nævnes, at der inden for staten i betydeligt omfang må udføres tjeneste på lørdage og søn- og helligdage. Udvalget skal derfor indstille, at godtgørelsen med virkning fra 1. september 1970 forhøjes til 4,00 kr. pr. time og således at godtgørelsen ligesom for natpengenes vedkommende ikke forhøjes pr. 1. oktober 1970 som følge af eventuel forhøjelse af antallet af dyrtidsportioner.

Godtgørelse for tjeneste på grundlovsdag, juleaftensdag samt nytårsaftensdag

Forslag fra organisationerne

Tjenestemændenes centralorganisationer har fremsat forslag om, at der for tjeneste på grundlovsdag efter kl. 12 samt på juleaftensdag og nytårsaftensdag efter kl. 14 ydes godtgørelse svarende til godtgørelsen for tjeneste på lørdage og søn- og helligdage. Som begrundelse herfor er anført, at grundlovsdag efter kl. 12 på det private arbejdsmarked betragtes som helligdag, og at der for så vidt angår juleaftensdag og nytårsaftensdag efter kl. 14 er tale om tjenestetider, der må fore-

Tag bladet fra munden

Lokopersonalet er som bekendt et tolerant folkefærd. Det er et spørgsmål, om man nu ikke udnytter denne tolerance vel rigelig. – Jeg tænker på de faste ture. Efter min mening er det en akkord, man træffer, når man godkender en tur. Vi har tilfælde her i Esbjerg, hvor man beslaglægger et arbejdsfrit ophold på fremmed station til anden togfremførelse, hvilket bevirker, at lokoføreren nu får 8 t. 16 m. uafbrudt kørsel; det var jo ikke det, han havde godkendt. – Så sent som i denne køreplansperiode, få dage efter at den var trådt i kraft, beordrede sektionen personalet til at møde 1 t. før normal, for at fremføre særtog, der erstatter aflyst plantog.

Dette bevirkede en uafbrudt tjeneste på 9 t. Ja! når man ser på andre kategorier i privat eller kommunaltjeneste, der har fået deres månedsnorm væsentlig nedsat under det, lokopersonalet skal yde, trods det disse er beskæftiget ved en krævende sikkerhedstjeneste, hvor menneskeliv og store værdier står på spil. Ja! så spørger man, er lokopersonalet en glemte kategori. – For kort tid siden rejste ingeniører og instruktører rundt og indprentede personalet, at de endelig måtte respektere signalerne. Årsagen til denne aktion var, at et stigende antal lokofolk ikke havde været tilstrækkelig årvågne over for disse. – Det er mærkeligt, at folk, hvis arbejde er decideret hjemmearbejde, er så blottet for logik, at de ikke kan sige til sig selv, mon ikke vi presser disse mennesker for hårdt!

Som det ovenfor nævnte, er det ganske meningsløst at byde en lokomotivfører 8 til 9 timers uafbrudt tjeneste.

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

komme lige så ubekvemme som tjeneste på lørdage og søn- og helligdage.

Udvalgets indstilling

Efter de for udvalget foreliggende oplysninger ydes der på det private arbejdsmarked ikke særlig godtgørelse for tjeneste på nytårsaftensdag efter kl. 14, og udvalget har derfor ikke fundet fornødent grundlag for at anbefale indførelsen af en særlig godtgørelse for denne tjeneste, hvorimod man under hensyn til det af centralorganisationerne anførte kan anbefale, at der for tjeneste på grundlovsdag efter kl. 12 samt for tjeneste på juleaftensdag efter kl. 14 ydes samme godtgørelse som for tjeneste på lørdage efter kl. 14 og på søn- og helligdage.

uden en ringeste chance for blot 20 min. til at vaske hænder og få en bid mad i ro.

Kørselsfordelingskontoret kan ikke angribes, turene er holdt inden for reglerne, men disse er også så forældede, at de slet ikke svarer til en tid, hvor toghastigheden er fordoblet og antallet af signaler tredoblet. Men vi har jo stadig samarbejdet at falde tilbage på.

Lokopersonalet har vist deres villighed, de har fået betydeligt mere arbejde ud af rationaliseringen, men den lovede andel af besparelserne udeblev. Nu kunne man jo påskønne lokopersonalet, ved *for dem* at udarbejde nye tjenestetidsregler, der svarer til tiden og samtidig meddele sektionerne, at skal personalet udføre arbejde ud over det i turene fastlagte, skal de spørges, om de vil medvirke.

Jeg tror ikke, ingeniørerne da behøver at rejse mere i dette ærinde, der er omalt, og der sidder ikke mere en overkørt, trætt og misfornøjet lokofører på lokomotiverne, men en tilfreds mand, der føler hans arbejde er påskønnet.

En del af rationaliseringsbesparelserne kunne jo også anvendes til at forbedre de hygiejniske forhold på MY-, MX- og MZ-lokomotiverne, f.eks. en smule vandbeholder til at vaske hænder under, ikke mindst når man overtager maskinen efter en kollega, der har stærk snue, da var det rart at vaske hænder, før man åbnede madpakken.

R. Dorner, Esbjerg.

Personalesituationen

Gennem det sidste årstid har lokomotivpersonalet ved ddt, Århus været udstationeret til forskellige driftsdepoter i område Vest. Nu viser det sig, at område Øst heller ikke har personale nok, selv om man strammer tjenesten med inddragelse af fridage og permissionsdage. En for personalet uheldig situation.

Ved vidende at dette også sker for andre kategorier, er det ikke en ønskværdig situation at være blandt de udstationerede, med den alt for ringe betaling for at gøre tjeneste og bo langt fra sit hjemsted. Samtidig er de anviste soverum på driftsdepoterne af en sådan beskaffenhed, at der kan sættes et stort spørgsmålstegn ved, om det er menneskeværdigt at bo i længere tid under sådanne forhold. Bl.a. kan man end ikke tillade sig at have en transistorradio på værelset, da der skal være ro, idet der

på tilstødende værelser opholder sig andre lokomotivmænd, der skal hvile under opholdet mellem to tjenesteture.

Som tidligere nævnt er betalingen så ringe, at det koster den udstationerede penge, ud over godtgørelsen.

Hvem kan leve for 22,50 kr. pr. døgn efter 28 dages forløb som betalingen er?

Hvem kan skaffe sig logi for 14,80 kr. efter 28 dages forløb?

Nu er vi desværre ude i situationen, og må se at komme igennem den så lempelig som mulig, men DSB burde vise sig fra en helt anden side, og betale personalet rimeligt, når en ekstraordinær situation opstår, og ikke bare een gang om året bringe en tak i Vingehjulet for en god arbejdsindsats.

Det var som bekendt af tak smedens kat døde.

Spørgsmålet melder sig, om der kan gøres noget for at ændre forholdene, så man i videst muligt omfang kan undgå udstationeringer?

Her kunne en virkelig gennemgående driftsplanlægning komme på tale, og jeg opfordrer derfor L.K.D.-afdelingen til snarest at tage spørgsmålet op.

N. K. Jensen, ddt, Århus.

Skal vi finde os i at være helt til grin? Nu mener jeg, at det er på tide, at nogen opponerer, for en så topmålet uartighed, som generaldirektoratet har udvist overfor os lokomotivførere, synes jeg ikke kan og bør gå upåttalt hen. Først får vi en bøde, det er i orden, men 250 kr., nå ja, når vi vurderes så højt, er vi da underbetalt, så det batter noget. Så bag efter kommer gdt. ifølge opslag og beder os om at sælge fridage, men en sådan opfordring kan selvfølgelig meget nemt overses! Under strejken viste vi, at der var et fantastisk sammenhold iblandt os, det kunne og skulle der også være i den daglige arbejdsrytme. Lad os også dér vise en 200 pct. enighed. Vore fridage er ubetalelige i enhver henseende. Havde der i gdt. siddet en mand med et godt og kvikt hoved, havde han vel fundet ud af at give os fridage hver 8. dag i en vilkårlig sommermåned, og vi havde været kvit, samt undgået den kedelige opfordring, kedelig og upassende, fordi vi samtidig med bøden fik en alvorlig misbilligelse. Jeg kan ikke på nogen måde indse, hvorfor vi skal bøde for generaldirektoratets i årevis manglende indsigt og fremsyn på personalepolitisk område.

Lkf. Hgl. ddt.

En flygtningelejr i Jordan

Baqaa flytningelejren, Jordan i maj.

Mohammed Abed gabte, kradsede sig i overskægget og spyttede eftertrykkeligt i støvet.

Siden før daggry havde han siddet på hug foran bølgeblik-skuret og ventet på, at hans navn skulle blive råbt op.

Da omsider politibetjenten kom ud af skuret og råbte hans navn, rejste Abed sig hurtigt, trådte frem og bukkede så dybt, at hans ryg var parallel med den støvede jord, han havde siddet på.

Politibetjenten og hans medhjælper lod Abeds nye hjem falde ned på ryggen af ham: Et lyseblåt amerikansk-syet telt. Den 52-årige Abed vaklede under vægten, men han var lykkelig. Nu kunne han og hans kone og ægteparrets ni børn flytte ud af det skur, som de havde delt med en anden familie.

I ugevis havde det at få sit eget telt været det væsentlige i Abeds tilværelse.

Nu, hvor Abed har fået sit sejldugshjem ved siden af 6.000 magen til i denne flygtningelejr, kan han koncentrere sine tanker om det spørgsmål, der i årevis har været det fundamentale for ham: Hvornår vil han kunne vende tilbage til sit hjem på Jordan-flodens vestbred, der har været besat af Israel siden juni-krigen eller seks dages krigen, som den også kaldes?

Ingen af de andre 32.000 flygtninge i denne lejr 20 km nord for Jordans hovedstad Amman kan give svaret, selv om de alle har deres private meninger om spørgsmålet. Mange fæster lid til deres sønner, der har sluttet sig til de palæstinensiske guerilla-organisationer, som forretager angreb dybt ind i Israel. Adskil-

lige gange hver dag lytter flygtningene til Israel Radios arabisk-sprogede udsendelser i håb om at høre noget, der kan udlægges som tegn på, at de snart kan vende hjem.

Andre trasker hver dag gennem det allestedsnærværende brune støv mellem møddinger og stinkende latriner til bygningen, hvor lejrkommandanten har sit hovedkvarter. De begynder en ikke særlig overbevisende argumentation om, at de må have våben for at kunne bekæmpe Israel. hvorefter de trist til mode går tilbage til deres telte. Andre mødes i de kaffehuse, der er dukket op rundt omkring i lejren, hvor de giver udtryk for deres bekymringer og hævder, at »denne gang bliver det ikke et nyt 1948« – hvormed de hentyder til flygtningene fra den første Arabisk-Israelske krig, som i over



20 år har levet i håbet om at kunne vende hjem.

Men for de nye flygtninge er der allerede gået tre år. En følelse af skuffelse og tomhed hviler over lejren og påvirker mænd, kvinder, børn, kameler, geder og kyllinger.

Flygtningene i Baqaa – en lejr, der administreres under FN's hjælpeorganisation UNRWA – er kun en lille del af de anslået godt en halv million mennesker, der blev hjemløse under Juni-krigen eller som siden har måttet forlade deres hjem.

FN og jordanske regeringsrepræsentanter understreger, at man ikke har noget nøjagtigt tal, fordi der stadig sker omflytninger af hjemløse mennesker. Man mener dog at kunne anslå følgende:

Der er omkring 430.000 palæstinensere på Jordan-flodens østbred, hvoraf 184.000 er flygtninge fra krigen i 1948, og som for anden gang er blevet flygtninge. UNRWA sørger for mad og det aller mest nødtørftige for 1948-flygtningene, mens den jordanske regering skaffer det, der ellers måtte mangle.

I Syrien er der omkring 115.000 »forflyttede« mennesker, hvoraf 16.700 er flygtninge fra krigen i 1948. Syriens regering, der af politiske årsager bagateliserer flygtningeproblemet, tager sig af resten.

Men langt den største byrde er lagt på Jordan, hvor regeringen alene i 1968 ydede ni millioner dollars til de hjemløse mennesker. At det er et tungt åg, der er lagt på landets skuldre, fremgår tydeligt alle vegne i Amman, hvis indbyggerantal er fordoblet til 600.000 siden Juni-krigen. Over halvdelen af indbyggerne er arbejdsløse, rodløse mennesker, der bor hos slægtninge eller ti eller tolv sammen i et enkelt rum.

De gule sandstensbjerge, som hovedstaden er bygget i, vrimler med huler, som en gavmild natur har stillet til rådighed for hjemløse mennesker. Næsten hver eneste af disse huler er blevet invaderet af flygtninge og er blevet deres hjem. Flere huler ligger tæt op ad kong Husseins strålende palads.

Kun omkring 73.000 flygtninge bor i seks teltlejre i Jordan. Resten klarer sig på egen hånd i Amman og på andre overbefolkede steder, hvilket gør det yderligere vanskeligt for UNRWA at fordele forsyninger og yde anden form for hjælp.

Viggo Pedersen.

Toget til Græsted eller fly til Wien

Den tid, vi lever i, er forunderlig i mange henseender. Måske navnlig på transportmidlernes og fartens område. Mange kendsgerninger kan her virke som paradokser, som nu, at det tager samme tid med toget fra København til Græsted i Nordsjælland, som det vil tage med fly fra Kastrup til Wien.

Nu er det sådan set ikke helt rigtigt, for der er kun taget hensyn til flytid og ikke tiden for transport til Kastrup og til mødetiden før start. Alligevel er det forbavsende, at vi i dag stadig bruger transportmidler så forskelligartede som tilfældet er.

For at sammenligne med lidt større nøjagtighed, kunne vi tænke os, at vi havde fem timer til rådighed, og så se, hvor langt det var muligt at komme syd på med de transportmidler, der står til rådighed. Enhver har naturligvis mulighed for at efterprøve det hele i praksis.

Skal vi tage udgangspunktet fra Rådhuspladsen i København. Herfra er det nemlig muligt at benytte alle transportmidler indenfor en rimelig afstand til afgangsstedet.

Nu kunne det jo tænkes, at man slet ikke havde noget køretøj eller andet transportmiddel, men måtte gå lige ud af landevejen uden at komme op at køre undervejs naturligvis. I så fald kom man ikke langt ad vejen mod Rødbyhavn, udfaldsporten til det sydlige udland. På fem timer vil man lige kunne passere Roskilde, alt efter, hvor god en fodgænger man er.

Det vil unægteligt gå hurtigere, om man har en cykel til rådighed. På fem timer vil det med pæn fart være muligt at nå Næstved. Det lyder ikke af meget, hvis man da ikke tænker sig tilbage i midten af forrige århundrede, da det med postvognen lige var muligt at nå Roskilde.

Nej, lad os få fat i en bil, vil de fleste nu sige. Hvor langt vil det nu være muligt at nå på fem timer? Skal man tage hensyn til rimelig tid til til- og frakørsel fra færgen i Rødbyhavn og i Puttgarden, vil man med en gennemsnitsfart af 70 kilometer i timen, kunne nå Lübeck.

Der kommer helt anderledes skub i det, om vi i stedet tager toget, for så

lader det sig gøre at nå helt til Hamborg. Ønsker vi derimod at sejle, når vi blot lidt syd for Møen på samme tid.

Beregner vi at kunne nå Kastrup på en tyve minutter og at være der i nogenlunde god tid før afgang, vil vi ifølge de officielle flyvetider kunne nå Istanbul, hvortil det tager fire timer at nå fra start til landing. Ville vi ofre 15 minutter mere at nå at lande i Moskva eller Tel Aviv.

Vi kunne jo også sammenligne det hele på en anden måde. Hvor lang tid tager det at nå Paris? Begynder vi med apostlenes heste, så må vi regne med en måned, om vi ellers kan gå en tredive kilometer om dagen.

Var det muligt at køre i sporvogn helt til Paris, skal vi sige, at vi tog den hårde tørn af atten timer i døgnet, ville det tage næsten fem dage.

Lidt behageligere ville det være at cykle derned, og det vil kunne gøres på tolv dage med et hundrede kilometer om dagen. Lidt hurtigere går det i egen vogn, men da der skal tid til måltider og hvilepauser, må turen mindst tage et par døgn. Med toget kan det gøres på sytten timer, men med fly er det muligt at nå Paris på knap to timer.

Med hensyn til fart tager luftfarten alle stikkene hjem, mens de nu så populære automobiler sækker agterud, for de kan jo ikke engang konkurrere med togene, der som nummer to langt, langt efter flyene, er det hurtigste transportmiddel, når det gælder længere strækninger.

Jo det er virkelig blevet muligt at nå hurtigt frem, når man skal på rejse. En luftrejse er som en slags hvid magi, vi endnu ikke er holdt op at undre os over. Det er eventyrligt og vidunderligt, men skal man virkelig rejse, må det gå langsomt. En kombination er nok løsningen. Man flyver frem til stedet, man så rejser igennem med tog, bil eller cykel.

Men man kan undre sig over, at den lokale trafik stadig må bevæge sig i sneglefart i fartens århundrede. I den tid, det tager en mand i København at komme hjem fra arbejde, om han bor i periferien, er det muligt at flyve til Hamborg, og så er alle endda af den formening, at turen hjem efter fyraften ikke kan foretages hurtigt nok. Måske er det ikke så afgørende med farten i det hele taget, men hvem vil ikke gerne hjem til den ventende friaften.

Chris Parø.

DAMERNES DAG

20

Tips fra køkkenkrogen

I TV-køkkenets sidste udsendelse fik sererne serveret en lækker rødbedesalat med tilhørende opskrift, der nok var værd at kopiere. Husk at beregne tid til kogning af rødbederne: store skal koge mellem 1-2 timer og små mellem 20-30 minutter. Koges med skræl, hvorefter de flås. Rødbeder kan også anvendes rå i salater, men kendes vel bedst i syltet tilstand, hvilket også er et godt bekendtskab især til kold ribbenssteg og hjemmelavet leverpostej.

Når pærer skal henkoges må de ikke være for modne, snarere tværtimod. At en henkogt pære er blevet brun betyder ikke så meget for smagen, men det ser kedeligt ud. Et tips til at forhindre misfarvningen lyder: læg fire ascorbinsyre-tabletter oven i et et-kilos glas, så forbliver pærene hvide.

Citat: mænd laver mad med hjernen, kvinder med hjertet. Hvem der har sagt det vides ikke. Til gengæld vides med nogenlunde sikkerhed, at når mænd laver bedre mad end kvinder kan det skyldes,

at de ikke skæver så meget til, hvad det koster, som deres koner gør.

Det ene ord ta'r det andet

Det er ikke smukt at bære nag, men når man mindes forrige juli kan man godt sende den just overståede en rigtig ond tanke. Den har manganen en forkølelse og halsbetændelse på samvittigheden samt en række mere eller mindre udtalte influenzatilfælde. Skulle De blive ordineret en stribe penicillin-piller til at kurere et anfald med, så supplér med et bæger yogurth pr. dag. Det er et nemt og forfriskende måltid for den, der har tabt appetitten – og endnu vigtigere: det bringer balance i fordøjelsen, der hos mange ødelægges på grund af de virksomme piller, der ikke kender forskel på forkølelsesbaciller og tarmkultur og ødelægger begge dele.

Det penicillin, der findes i mugpletter på madvarer har ikke meget til fælles med medicinen, og bør afgjort fjernes. Det er ikke tilstrækkeligt at skrabe pletterne af brødet – de skæres bort sammen

med det omkringliggende område. Bortset fra det har muggen ikke katastrofale indvirkninger på personer, der er overfølsomme overfor penicillin. Det samme gælder for de grønne årer, der findes i skimmeloste (Danablue, Gorgonzola etc.).

Ostekendere og -elskere har langt at gå, hvis de vil smage på varen før de køber. I vort lille mejerigtige land trives ostebutikkerne kun mådeligt, fordi mange foretrækker at købe den færdigpakkede, ja endog udskivede ost i supermarkederne. Den er iøvrigt forsynet med mange data, også lagringstiden er i reglen opgivet. Men hvis man ikke i forvejen kender lidt til ostes lagringstider, siger tallene ikke så meget. For en mild og venlig ost angives en lagringstid på 2-3 måneder, mens en ost med smag skal lagres i op til et år eller mere. Faste oste-sorter som Maribo og Samsø har dog opnået passende lagring efter 4-6 måneder. Tallene kommer fra Mejeribrugets Eksportudvalg, så De har lov at stole på dem.

Her gik man og troede, at det gjaldt om at gøre påklædningen så bekvem og tvangfri som mulig, men en dobbelt-radet, taillensnæver habit med brede revers har også en chance. Fremstillet i gråt, klanternet flannel.



Sportjakke i brunt tweed med smalle, røde effektstriber. Ryggen har fast spændetamp samt sideslidser, der fortsætter som læg op i skulderyømmen. Alle lommer har klapper og knapper. Fra Masterhand of Sweden.

