



10

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. NOVEMBER 1984 – 84. ÅRGANG

10

Indhold:

At kunne når man skal	2
DL-F og DLF	3
DSB imødegår nedskæringer	5
Med 220 km/t mellem fjeldene	7
Hvad er LTD?	10
Planer om hurtigbaner	17
Højere forsikringssummer	19
Norsk Jernbaneforbunds 54. landsmøde	20
Fra medlemskredsen	21
Personalia	23

Redaktører:

K. B. Knudsen

(ansvarshavende)

K. H. Christiansen

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, 2900 Hellerup.

Telefon (01) 62 72 69.

Kontortid 9–16.

Lørdag lukket.

Frederiksberg Bogtrykkeri

Howitzvej 49.

Det er med fortørnelse pennen fattes for at rette en bredside mod visse dele af DSBs ledelse og dertil undren over sammes holdning i spørgsmålet om lokomotivpersonalets vilkår for ved togs ophold på station at få mulighed for at besørge personligt behov. Dette spørgsmål har verseret gennem flere år og har ikke, efter vor opfattelse, fået en tilfredsstillende løsning. Ledelsens forslag går på, at den enkelte lokomotivmand ved henvendelse til stationen aftaler en pause efter det personlige behov. Til forskel fra vort forslag, hvor det i forvejen er tilkendegivet den relevante station at der skal være en passende pause i togets fastlagte ophold til for lokomotivpersonalet at kunne afklare sine personlige ærinde. Vi skal ikke blande os i de ansattes personlige behov ved beskæftigelse i de administrative regioner, men tillader os undren over den manglende forståelse for vore behov. Og dog – der gjordes et forsøg på med Miljølovens bestemmelser i hånd at fastlægge pauser i de stationsophold, det drejer sig om. Indlæggelse af faste pauser uden tjenesteberegning og i stedet efter miljøbestemmelserne indrette lokaliteter til benyttelse for lokomotivpersonalet på en række stationer landet over. Omkostningerne?

Store ville de blive – men altså underordnet for principets skyld. Det kan da godt være, at der – udover jernbaneentusiaster – også er romantikere i administrationen, som tror det er den rene svir at tjenestegøre på et lokomotiv. Der kan imidlertid forsikres om, at der ikke er megen romantik ved at sidde og knibe ballernesammen i timevis. På tide at erkende, at der findes en verden udenfor Verona. Stationers opfattelse af, at lokomotivpersonalet ikke må forlade lokomotivet under stationsophold, men skal være til disposition, er at ligne med et stavnsbånd. De ønskelige relative korte pauser koster DSB lige så lidt her som i kontorregionerne. Det kan i øvrigt føjes til, at lokomotivpersonalets benyttelse af toiletter er en meget kontroversiel ting. Der er næppe meget at sige til, at dette ikke ønsker at benytte de offentligt tilgængelige uhumske toiletter. At benytte stationstjenestens egne er ikke tilladt.

Lad Kumbel slutte med disse linier:

Mennesket har Mulighed
for Glæder uden Tal.
Den ædleste af alle
er at kunne når man skal.

DL-F og DLF

Den 1. juli fik DLF 162 nye medlemmer og DLT fik fra augustnummeret 212 nye læsere, idet Dansk Lokomotivmands Forbund fra denne dag sluttede sin 59-årige historie, og blev en gruppe i Dansk Lokomotivmands Forening.

Trods den sene fremkomst, må det være korrekt, at præsentere privatbanernes lokomotivmænd for den forenings medlemmer, der gennem sin kompetente forsamling eenstemmigt modtog os efter at vi selv med en klar majoritet ved urafstemning havde sagt ja til at fusionere med vore kolleger fra DSB.

Privatbanernes lokomotivmænds organisatoriske baggrund har været noget omskiftende i tiden siden vi begyndte – der hvor vi nu er kommet med igen – idet DLF fra starten i 1899 omfattede både stats- og privatbanepersonale.

Politikernes indblanding i hvem statstjenestemandes organisationerne måtte optage som medlemmer – hvis man ønskede forhandlingsret jfr. lønningsloven af 1903 – resulterede i, at privatbanernes lokomotivførere og fyrbødere samme år dannede deres egen forening.

I 1908 sammensluttedes man imidlertid med Privatbanefunktionærernes Forbund (svarende til DJ) og kom til at udgøre en afdeling i dette forbund, som lokomotivmændene iøvrigt kom til at præge kraftigt i denne svære pionertid for fagbevægelsen, og fra 1917–25 var det lokomotivafdelingens formand lkf. Brix fra Ålborg, der var forbundsformand for Privatbanefunktionær Forbundet.

I 1924–25 da de benzindrevne Triangel motorvogne var kommet frem, kom også begrebet eenmandsbetjening. – Men hvem skulle køre disse tog? lokomotivførerne eller togførerne?

Dette spørgsmål afstedkom så store spændinger mellem tog- og lokopersonalet at lokomotivmændene i 1925 udvandrede fra Forbundets kongres umiddelbart efter afstemningen om formandens beretning, og stiftede Dansk Lokomotivmands Forbund med loko-

motivfører Brix som forbundsformand.

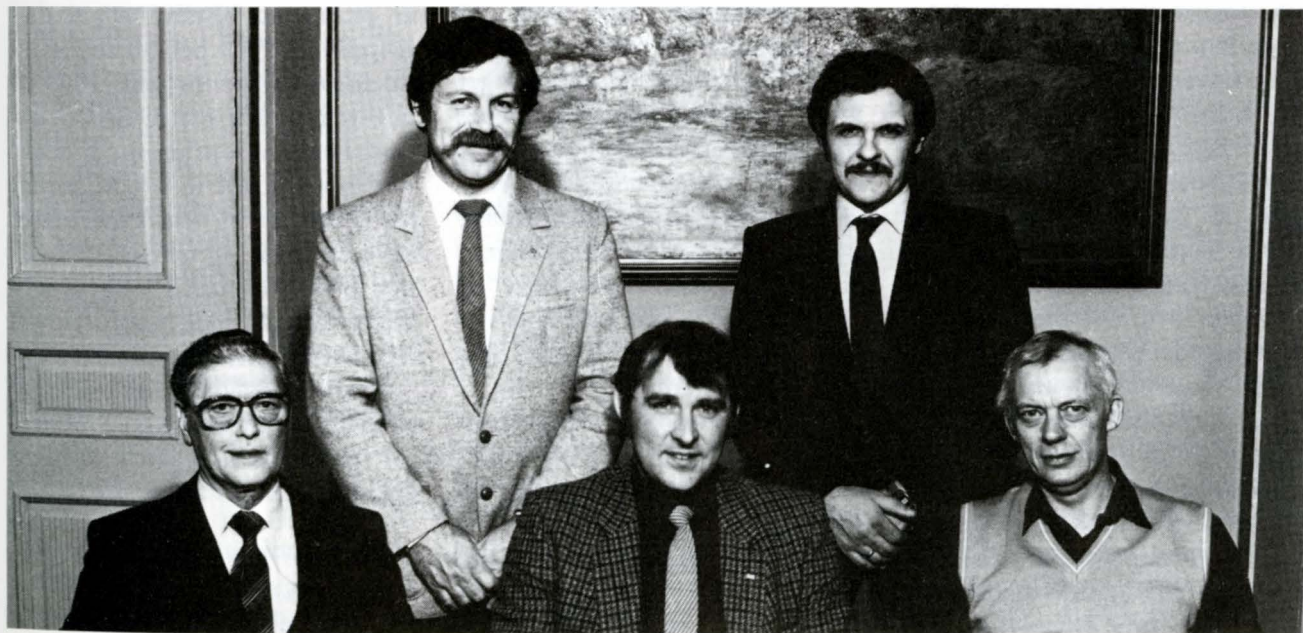
I Dansk Lokomotivmands Forbunds storhedstid i trediverne talte man ca. 540 medlemmer fordelt ved 48 afdelinger – hver afdeling repræsenterende een privatbane, forbundets »sorteste« periode var umiddelbart efter lukningen af Ålborg privatbaner, hvor man med eet mistede 25% af medlemskredsen og talte på et tidspunkt blot 93 medlemmer.

Dette faldt sammen med, at politikerne ændrede lønningsloven, således at statstjenestemænd måtte være i samme organisation som ikke statstjenestemænd, hvilket selvfølgelig afstedkom drøftelser blandt privatbanefolk om man skulle søge fusion med kollegerne ved DSB.

Det blev ved overvejelserne, og der kom energikrise først i halvfjerdsenerne, flere skulle køre kollektivt, og forbundet begyndte så småt at vokse igen.

I 1980 kom tanken om fusion igen frem blandt medlemmerne,

P-gruppens bestyrelse.





der blev nedsat et udvalg med repræsentanter fra de to DLFer, rapporten der kom ud af det blev gemt et par år, atter tager frem, og brugt som grundlag for den endelige rapport om fusion mellem de to DLFer.

Privatbanegruppen, som vi nu benævnes, har 162 aktive og ca. 50 hvilende medlemmer. Alle faglærte fra »de sorte fag«. Medlemmerne er spredt udover det ganske land, for det er jo således, at der hvor DSB slutter, begynder privatbanerne – sådan er det i hvert fald 13 steder mellem Frederikshavn og Nykøbing F.

Af de 162 aktive medlemmer er ca. 35 tjenstemandsansatte håndværkere på banernes værksteder, og disse udgør flere steder førerreserven.

Privatbanegruppens øvrige medlemmer er, som i DLF iøvrigt, lokomotivassistenter (indtil 31/12 1983 benævnt motorfører) og lokomotivførere.

Ved hver privatbane har P-gruppen en undergruppe (u-gruppe), og vore 13 u-grupper har fra 5–30 medlemmer. U-grupper med mere end 20 mand har forholdsvis mange håndværkere, idet tjenstemandsansættelse som håndværker også er et spørgsmål om løn. F.eks. er det i hovedstadsområdet mere givtigt at være timelønnet, mens det andre steder betyder lønfremgang at gå fra timeløn til tjenstemandslønnen Lrm 9/15.

Hver u-gruppe er en selvstændig enhed der indenfor gældende regler – aftaler og bestemmelser ordner sine egne forhold, såfremt

de kan blive enige med de enkelte baneledelser. U-gruppernes selvstændighed er jo affødt af, at hver privatbane er en selvstændig enhed med en politisk valgt bestyrelse der er budgetansvarlig overfor statsadministrationen (ministeriet f. off. arb.). Til at varetage den daglige ledelse af banen ansætter bestyrelsen en direktør. På den måde kan man sige, at ved privatbanerne er der 11 »generaldirektører« der skal »enes med hinanden« før der kan laves generelle aftaler, der så skal godkendes i ministeriet, hvis ikke det er noget med løn, for så skal to ministerier godkende aftalen.

Til at koordinere og føre centrale forhandlinger med banernes Fællesrepræsentation (en sammensætning af politikere og direktører), har P-gruppen en bestyrelse – (læs afdelingsbestyrelse), hvis opgave i dag ikke er meget forskellig fra hvad vi lavede i DL-Forbundets hovedbestyrelse, men efter en overgangsperiode, er det vort mål, at de overordnede forhandlinger føres over i statstjenestemændenes – jernbanerelevant regi – da det er der vi fra privatbanerne ønsker at være, og ikke, hvad vi ellers kunne frygte, gennem de amtskommunale trafikselskaber, at blive en lille brik som kommunale tjenstemænd, og underlagt primært busstrafikplanlæggere.

For privatbanetjenestemændene er det ministeren f. off. arbejder der fastsætter løn og pensionsforhold – hvis ellers han kan blive enig med finansministeren. Lønmæssigt følger vi i dag statens og DSB's aftaler, hvilket vil sige, sta-

tens lønrammer startende i Lrm 9/15 og avancement efter 5 år til lokomotivfører Lrm 13, og først efter 2 år på slutløn i 13., oprykning til Lrm 14, hvilket i dag er det meste vi kan opnå.

Vedr. pension følger vi også statstjenestemændene, dog ved uansøgt – uforskyldt afsked – f.eks. driftindskrænkninger – banenedlæggelser udbetales ingen ventepenge, og pensionen er »opsat« så i sådanne situationer kan vi kun håbe på negativ inflation og et helbred der rækker til mindst 67 år.

Til slut vil jeg ikke undlade at nævne, hvor vigtigt privatbanernes lokomotivmænd følte behovet for de overordnede mål ved fusionen – de overordnede forhandlinger, samt følelsen af samhørigheden med landets øvrige lokomotiv-/jernbanemænd, at 90% stemte for fusionen til trods for, at det betød en kontingentstigning for os på 80 kr. pr. måned, og at vi i dag er den gruppe i DLF der betaler den højeste månedlige kontingent – til DLF til P-gruppen og evt. U-gruppen – trods det, at vi som gruppe er de lavest lønnede. Dette er ikke nævnt for at beklage os, men blot som et bevis for, hvor vigtigt vi satte en fusion på et tidspunkt, hvor vi selv kunne få maksimal indflydelse på med hvem og hvordan.

På alle niveauer i Foreningen føler vi fra Forbundet os godt modtaget. Det er vi taknemlige for, og det lover godt for fremtiden.

Niels Sørensen
gruppemand

DSB imødegår nedskæringer og hård konkurrence med nye initiativer

Interview med økonomidirektør Allan Andersen

Som et led i regeringens sparepolitik blev det påbudt DSB at nedskære sit investeringsbudget for 1984.

Det betød, at dels færdiggørelsen af Høje Tåstrup station, dels etablering af nye sporanlæg fra Høje Tåstrup til Roskilde måtte udskydes.

Det samme gjaldt for anskaffelse af nyt materiel til fjerntog og til den sjællandske lokaltrafik.

Endvidere skal der i perioden fra 1.1.1983 til 1.1.1985 ske en reduktion i medarbejderantallet på 1500.

Da DSB er ude for en meget hård konkurrence fra privatbilismen, fra privat færgefart, fra vognmandsfærgen, fra lastbiler og privat busdrift, står DSB over for betydelige udfordringer.

Nye tiltag og initiativer måtte til, hvis man ville tage kampen op med konkurrenterne og med konsekvenserne af nedskæringerne.

I det interview, som vi bringer med økonomidirektør *Allan Andersen* kommenterer han en række af de initiativer, som DSB enten allerede har taget, eller er i færd med at sætte i værk, for at imødegå de nævnte udfordringer.

Han nævner i den forbindelse bl.a. »Projekt: Tog til tiden« og etablering af de såkaldte stillekupeer.

Han kommer også ind på de af DSB afholdte servicekurser og servicemøder med det sigte at gøre medarbejderne opmærksomme på, hvor afgørende betydning det har, hvordan kunderne modtages og behandles af medarbejderne.

DSB har også sat ind for at bedre på områder som rengøring og vedligeholdelse af stationer og af materiel.

Hvad angår reduktioner af personaleforbruget er det hans indtryk, at der hos medarbejderne og

deres organisationer har været bred accept af nødvendigheden af at foretage dette skridt.

Han understreger, at det ikke alene er de nedskæringer, som regering og Folketing har dekretet, der er skyld i personalenedskæringerne. Det skyldes også den presede konkurrencesituation, som DSB står midt i. Skal den overvindes, kan det kun ske *dels* ved en mere effektiv udnyttelse af materiellet, *dels* ved reduktion af løn- og omkostningerne gennem et lavere personaleforbrug.

Han mener også, at udviklingen i de kommende år vil nødvendiggøre yderligere nedgang i personaleforbruget, hvis DSB skal kunne klare sig i konkurrencen med det private erhvervsliv.

Til slut kommenterer Allan Andersen den omfattende decentraliseringsproces, der er i gang i DSB.

Det drejer sig om oprettelse af produktchefstillinger, af produktionschefstillinger og projektchefstillinger.

Dermed vil der være opbygget et decentraliseringsystem med 25 tjenestechefstillinger. Disse chefer har direkte kontakt til hele virksomhedens direktion.

Hensigten med det nye system er at få et mere entydigt økonomisk ansvar, at få placeret ansvaret for driftsresultatet, d.v.s. balancen mellem indtægter, driftsudgifter og investeringsforbrug. Til sidst afrunder økonomidirektøren interviewet med nogle betragtninger over DSBs muligheder fremover.

Han mener, at DSB fremdeles vil stå overfor hård konkurrence. Og han antyder, at det nok bliver sværere for DSB at få statsmidler i det omfang, som man hidtil har fået. Derfor bliver DSB nødt til at blive dygtigere og få tingene gjort både bedre og billigere.

Men han fastslår, at der stadig er så mange muligheder og så mange nye ting på vej i DSB, at han ser meget fortrøstningsfuld på virksomhedens fremtid.

I. Kvalitetsforbedringer

Vil du sige lidt om de kvalitetsforbedringer, der er gennemført på det sidste?

Der er to ting, der er iøjnefaldende: Den ene er, at togene er kommet til at køre til tiden. Det drejer sig jo om projekt: Tog til tiden. Et projekt der er blevet en succes takket være en umådelig og god indsats af medarbejderne.

Og det andet, vi har gjort for at forbedre kvaliteten, er fremstødet på passagersiden. Vi har afholdt servicemøder og servicekurser, hvor vi har prøvet at gøre vore medarbejdere opmærksom på betydningen af at leve op til den grundholdning: At DSB er en servicevirksomhed, der skal yde kunderne service, og at man, når kunderne kommer med et ønske eller et problem, prøver på at hjælpe og at løse det. Og ikke blot sige: Det er ikke mig!

Har man også forsøgt at bedre på de mere rent praktiske ting, som kunden umiddelbart får øje på, når vedkommende møder DSB?

Ja, det har vi. Vi har sat mere ind på rengøring i togene og på vedligeholdelse af stationer og materiel. Det kan jo ikke nytte, at vi i DSB synes at en kupé skal være rar at sidde i, hvis den så er snavset! På dette område har vi sat ret så kraftigt ind, uden at det har kostet så forfærdelig mange flere penge. Men pengene bliver brugt på en målrettet måde, som gavner kunderne.

Stillekupeer

Man har indført stillekupeer?

Vi har ved at lytte til den viden, som medarbejderne sidder inde med, men også ved at lytte til kundernes ønsker og viden, prøvet at imødekomme et ønske hos kunder på 2. klasse om at få roligere forhold i kupeerne, så de ikke får rejsen ødelagt af larm fra de mere støjende og urolige medpassagerer.

Stillekupeer er blevet en meget stor succes.

Er man også på vej med overvejelser om etablering af børnekupeer eller børnevogne?

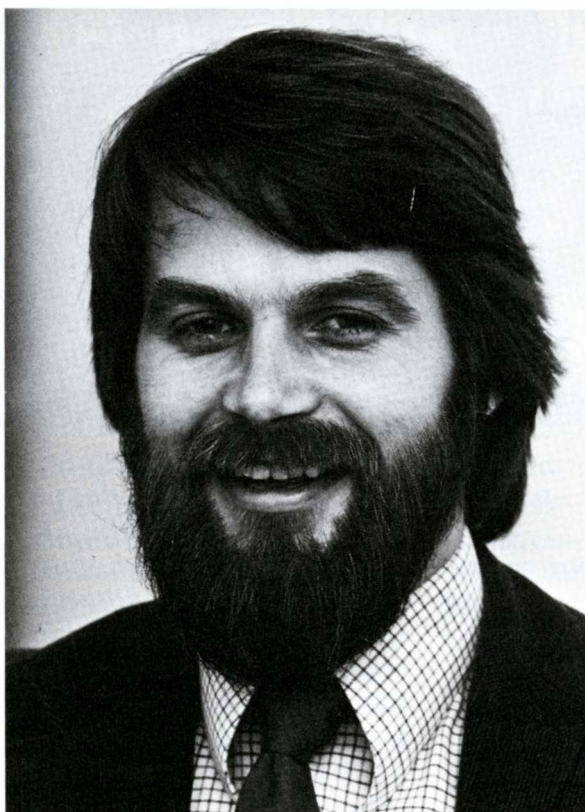
Ja. Men vi har foreløbig kun været i gang med visse arrangementer til rejser forud for højtider. Men skal der virkelig udbygges noget for børnene, koster det mange penge. Men det vil blive udbygget fremover.

II. Personaleforhold

Personaleforbruget er nedsat?

Det har været drøftet både med de enkelte organisationer og været forelagt og drøftet i Hovedsamarbejdsudvalget. Vi må sige, at der har været bred aksept på, at det var en nødvendighed, – under de vilkår DSB eksisterer, – at foretage denne personalereduktion. Thi man må jo erindre sig, at det ikke alene er fordi regeringen skærer ned, at personaleforbruget i DSB er reduceret. Det skyldes også, at DSB står i en alvorlig konkurrencesituation. De private firmaer producerer billigere, end vi gør. Og det problem må vi gøre noget ved. Og det kan vi gøre ved at effektivisere mere. Og det kan ske ved en mere effektiv udnyttelse af materiellet eller ved at begrænse personaleforbruget.

Har nedgangen i personaleforbru-



Allan Andersen.

get i DSB kunnet klares ved naturlig afgang?

Ja, stort set!

Er rekrutteringen standset?

Nej. DSB har ansat ca. 400 nye medarbejdere, fordi det jo ikke altid har været de personalegrupper, der går af, som vi også kan undvære.

Skal der ske personalemæssige stramminger fremover?

Ja. Der vil fortsat, år for år, ske en nedsættelse af personaleforbruget. Vi bliver nødt til at finde udvej for at nedsætte vore udgifter.

III. Decentralisering

DSB er inde i en decentraliseringsproces?

Ja. Og det må igen ses i sammenhæng med de krav, som omverdenen i stigende grad stiller til os om at nedsætte vort pengeforbrug. Decentraliseringen indebærer, at vi har lagt organisationen om i de centrale led. Hensigten med den nye ordning er at opnå et mere éntydigt økonomisk ansvar, at få placeret ansvaret for driftsresultatet.

Der er oprettet fem stillinger som produktchefer for henholdsvis: Gods, rederi, passagerer, rejsebureauer og rutebiltjenesten.

Endvidere er der ansat produktions- og projektjenestechefer. Dermed er opbygget et system med 25 tjenestechefer, med direkte kontakt til direktionen.

Vil decentraliseringen gå videre ud i virksomheden?

Vi må håbe, at ringene breder sig.

Det er måske allerede begyndt?

Vi har forsøgt i gang med at lade færger blive produktionsenheder. Forsøgene sker bl.a. på tre intercityfærger. Man har her oprettet styringsgrupper på hvert skib. Alle personalegrupper er repræsenteret i styringsgruppen. De får ansvaret for drift, vedligeholdelse af skibet m.v.

IV. Fremtiden

Til slut prøver økonomidirektøren at vurdere de muligheder, der måtte være for DSB i 1985 og fremover.

Med 220 km/t mellem fjeldene i Sverige

Lkf. P. H. Jensen Kø.

Han konstaterede med tilfredshed, at de store projekter vedrørende Knudshoved og elektrificeringen af banenettet kan køre videre i det nye år. Han noterer tilige med tilfredshed, at planerne om de selvkørende lyntog ikke er standset.

Om økonomien for DSB fremover siger han: Selv om vi kan notere en forbedring af vor økonomi i de sidste par år, er den ikke tilstrækkelig. Og hertil kommer, at landets økonomi er dårlig. Derfor vil der nok i fremtiden komme sparekrav til DSB.

Jeg tror heller ikke, at samfundets villigheder til at betale et tilskud på 3 mia. kr. årligt til DSB vil blive opretholdt. Det er derfor jeg peger på, at DSB må gøre tingene bedre og billigere end vi plejer.

Hvad kan der konkret gøres for eksempel på godsområdet for at øge konkurrenceevnen?

På godsområdet har vi en række initiativer i gang.

Vi har investeret i ny terminal i Ringsted, som nu tages i brug. Og vi er i gang med Hauckie-packtransport fra Frederikshavn til Padborg, og vi er i gang med at etablere veksellad-transport.

En del andre tiltag er allerede sat i værk. Og jeg kan tilføje, at disse bestræbelser allerede har givet resultat for 1984.

Over en bred front er DSBs godstrafik steget i år. Det gælder både for stykgods, vognladningstrafik og den internationale godstrafik.

Allan Andersen afrunder interviewet med at sige:

Trods vanskeligheder forude, er der stadigvæk så mange muligheder og så mange nye ting på vej i DSB, at jeg ser meget fortrøstningsfuldt på virksomhedens fremtid.

X15-3 er ikke betegnelsen for et spionfly over Moskva, men en litrering for et hastighedsprøvetog SJ kører forsøg med for at finde en udformning af et fremtidstog, der kan reducere rejsetiden over længere afstande med jernbane.

X15 er et el-togsæt og består af 2 motorvogne og et mellemtog.

Materiellet er langt fra af nyere dato, idet det er tidligere X1 togmateriel fra 1948 der er ombygget, derfor er udgifterne til projektet til dato kun oppe på 20 mio. s.kr.

Vi skulle, som nævnt i sidste nr. af DLT, ud på en prøvetur med dette fænomen onsdag formiddag, derfor blev vi afhentet på Älvsjö station kl. 8.30.

Undervejs til prøvestrækningen orienterede Bengt Wenning, som er afdelingchef for togdrifafdelingen SJ Hk, om hele projektet.

SJ kan ikke bygge nye baner med lige spor, specielt for hurtige tog, som man gør visse steder i udlandet, for det vil ofte være meget dyrt, idet man skal igennem kupe-ret og klippefyldt terræn.

På en strækning af 5 km ind til Stockholm er SJ ved at anlægge yderligere et dobbeltspor, og det regner man med vil koste ca. 500 mio. s.kr.

SJ ønsker imidlertid at konkurrere med indenrigsflytrafikken ved bl.a. at nedsætte køretiderne mellem de svenske byer.

Målsætningen, som SJ har sat sig ved udviklingen af et hurtigtog, er, at følgende 4 forhold ikke forringes.

- A. Komforten i togene for passagererne.
 - B. Sikkerheden for togene.
 - C. Slitagen på sporene i forhold til »normale tog«.
 - D. Hjulafdrejningen ikke bliver hyppigere.
- Projektet koncentrerer sig mest

om pkt. A, C og D, idet sikkerheden hænger sammen med inførelse af ATC (automatisk togkontrol), som man i Sverige er langt fremme med.

Ser vi på komforten i tog ved høje hastigheder, opstår der bl.a. problemer med sidekræfterne inde i vognen, når toget går ind i en kurve, da det er begrænset, hvor meget overhøjde man kan lave på sporene.

Der er ikke noget ved, at man kun kan have en halv kop kaffe stående foran sig, fordi den er løbet over og ned i skødet på en. Når toget kører ind i en kurve, skal der altså være indbygget et system, som reducerer sidekræfterne til et acceptabelt niveau.

Den første generation af dette system blev et antal luftcylindere, som kan få vognkassen til at hæle i den ønskede vinkel i forhold til kurve og fart.

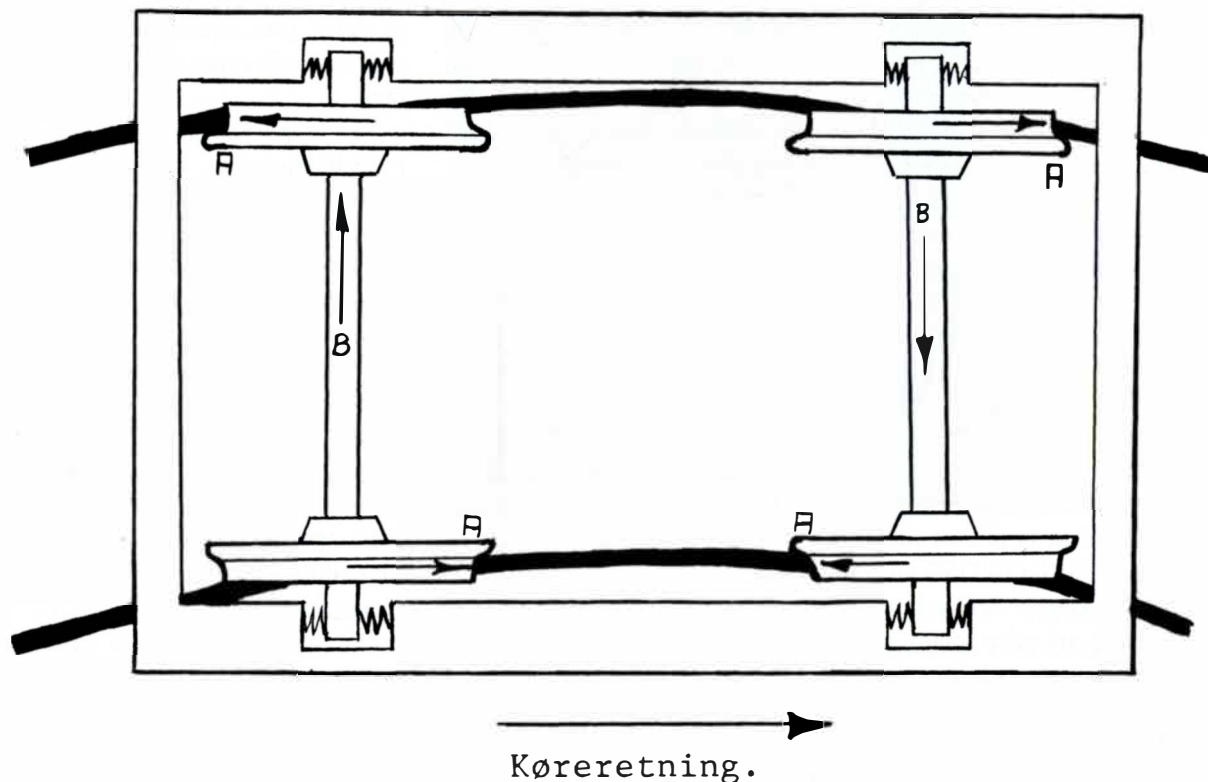
Systemet med luft bevirkede imidlertid, at kompensationen blev forsinket, således at bevægelsen af vognkassen følte som stød-vise bevægelser. Dette medførte, at man på mellemvognen lavede 2. generation, som er et system baseret på hydraulik. Herved kan man gøre bevæglelsene blødere og mere præcise i forhold til kurver og fart.

I mellemvognen blev der således også serveret kaffe med brød for os, mens toget snoede sig gennem kurver med radier helt ned til 500 m og med en fart på 120–130 km/t (normalhastigheden var 100 km/t).

For at illustrere hvor meget der blev kompenseret, havde man sat systemet i den bageste vogn ud af funktion. Her følte det, som om vi var kommet en tur i »Skærsilden« i Tivoli, snart vendte højre side af gulvet op, snart venstre side.

Svenskerne satser ikke på at ud-

Specielbygget bogie til X 15-3.



Figuren viser ved A, hvor kræfterne som man reducerer, ligger, kraftpilen B er et udtryk for sporkræfterne.

lige sidekræfterne 100%, idet det medfører et mere fintfølende og hurtigere arbejdende system, der derved bliver dyrere, men med 50% kompensation er komforten også acceptabel.

For at få tilladelse af banetjeneren til at øge hastigheden med 20-30%, som det er tilfældet med X15, uden sporændringer, er man nødt til at udvikle en ny type truck, fordi en traditionel Minden-Deutz bogie ikke vil kunne leve op til disse krav.

Man har således konstrueret en bogie, som kan følge kurveradier ned til 700 m, uden at flangerne rucher på skinnerne. Derved reducerer man de sporkræfter, som er resultatet af hjulflangernes pres på skinnerne.

Forsøg har vist, at hvis man sam-

menligner sporkræfterne mellem en Minden-Deutz bogie og den specielle bogie, bliver disse i en 600 m kurve ca. 60 kN for en MD bogie og ca. 30 kN for den specielle bogie, i en 1600 m kurve med 200 km/t er tallene 35 kN for en MD bogie, men kun ca. 20 kN for den specielle.

Med mindre sporkræfter fås en mindre slitage og dermed også en bedre økonomi.

Som en konsekvens af løsningen på komforten fik man problemer med strømftagerne på taget.

Under det første forsøg, hvor nogle wirer skulle holde den i stilling i forhold til køreledningen, nåede man kun ca. 400 m, da man konstaterede, at strømftageren ville blive brændt igennem.

Dernæst blev der forsøgt med

hydraulik, men det var heller ikke godt.

Løsningen blev, at man ned gennem vognkassen monterede et stativ direkte til boogien, som så skal sørge for, at strømftageren altid er i position til køreledningen uanset vognkassens stilling.

Hvordan er toget så set fra lokomotivførerens plads foran?

På den første prøvestrækning kørte vi som tidligere nævnt 120-130 km/t på en 100 km/t strækning. Flere steder var kurverne så skarpe rundt om klippefremspring, at synligheden kun var ca. 50-100 m frem ad sporet. Fløjten er derfor anbragt bekvemt ved venstre hånd, og den blev benyttet flittigt.

På en mere lige dobbeltsporet bane prøvede vi også at overhale et IC-tog, som kørte i det andet spor,



Strømaftageren holder sin stilling i forhold til køreledningen.

med 220 km/t. Fra at holde stille, mens det andet tog passerede, til X15 var oppe på 200 km/t, gik der kun 2 min, derefter måtte IC-toget se »baghjul« med de »kun« 130 km/t, som det måtte køre.

Planen med X15 er foreløbig, at der skal indkøbes 3 togsæt, hver bestående af 2 motorvogne og 6 mellemvogne. Disse togsæt skal kunne køre 200 km/t.

Togene indsættes mellem Stockholm og Göteborg. Herved forventer man fra SJs side, at køretiden kan reduceres fra 4 timer til 3 timer. Det er en strækning på 500

km, eller hvad der svarer til afstanden fra Frederikshavn til Hamburg.

Et andet spørgsmål man kunne stille til vore svenske kolleger, hvad med bemanningen? og ændrer sådan et tog mon ikke på forudsætningen i personalets stationering?

Der var ikke ATC på prøvetogget, men det vil selvfølgelig komme på de nye togsæt. Skal der være 1 eller 2 førere på disse tog? Det problem var der tilsyneladende ikke taget hul på, men der blev antydnet, at ATC var »en an-

den mand« i den sikkerhedsmæssige betydning.

Uddannelse til alle disse tekniske »vidundere« er en anden side af lokomotivførerens identitet.

Efter prøveturen kørte vi til lokomotivførerskolen i Mjølby.

Teknologien kan godt vende op og ned på fremtidens problemer, og mange penge skal disponeres i årene fremover.

Den tid er forbi, hvor et tog der hed »tog 43«, og som var et hurtigt persontog mellem København og Korsør færgehal i 1888, brugte 2 timer og 5 min. om turen.



Vognkassen på X15-3 kan tippes op til 6°.

Hvad er LTD?

Af. Tinsp. Fin Larsen mtj.

10

LTD er navnet på et edb-system, som i øjeblikket er under udvikling.

Bogstaverne LTD er en forkortelse af lokomotiv- og togpersonaledisponeringssystemet.

Beslutningen om at udvikle en række disponeringssystemer til brug for den løbende driftsudvikling blev truffet tilbage i begyndelsen af 1980'erne, hvor arbejdet med at forbedre den helt uacceptable regularitetssituation gjorde det klart, at der i de forskellige driftsinstanser måtte indføres ny teknologi i form af edb-systemer, således at der for alle ressourcer (mandskab og materiel), der indgår i driftsprocessen, blev tilvejebragt tidsvarende og forbedrede systemer, som gør det muligt at fastholde regulariteten på det ønskede niveau.

Foruden etablering af en driftscentral, hvor der i meget høj grad vil blive anvendt forskellige former for edb-systemer, blev det besluttet at etablere et styringssystem for personvogne (PVS), et disponeringssystem for trækraft (TKD), samt disponeringssystemer for lokomotiv- og togpersonalet (LTD). Med den tidligere trufne beslutning om at anskaffe et styringssystem for godstrafikken (GTS) vil den nye teknologi blive indført på alle primære områder inden for driftsafviklingen.

Det blev også besluttet, at PVS og TKD skulle afvikles forud for LTD. PVS er i dag i brug, medens TKD er under indkøring.

Udviklingen af LTD-systemerne blev påbegyndt i foråret 1984, og det var planlagt at ibrugtagning i forskellige faser kunne finde sted i løbet af foråret 1985.

Som det fremgår af navnet på systemet, er der tale om et system for både lokomotivpersonalet og tog-

personalet. Dette kan måske synes forbavsende, da der på nogle områder findes forskellige arbejdsmæssige forhold for de 2 personalegrupper. Det har imidlertid vist sig, at der på en lang række områder er tale om sammenfald, hvorfor det kan betale sig at udvikle et fælles grundsystem med en »overbygning« for såvel lokopersonalet som togpersonalet, indeholdende de elementer som alene vedrører hver af disse personalegrupper.

Systemet er inddelt i 3 delsystemer, nemlig personaleoplysnings-systemet, disponeringssystemet samt opfølgings- og statistiksystemet.

Personaleoplysningsystemet indeholder et antal kartoteker og registre for hver medarbejder. Der er tale om oplysninger som navn, bopæl m.v., oplysninger om ansættelse, uddannelse og strækningskendskab og andre oplysninger af lignende karakter. Alle disse oplysninger findes i dag i materiale, som opbevares på maskindepoterne.

Disponeringssystemet indeholder alle oplysninger om turene og disses indhold, og der findes i dette system programmer, som skal anvendes ved ændringer i turene, besættelse af ture, registrering af ferie m.v. Endvidere vil der findes et antal programmer, som af den vagthavende lokomotivmester skal anvendes i den løbende driftssituation f.eks. i forbindelse med forsinkelser, nedbrud o.lign.

Endelig vil opfølgings- og statistiksystemet indeholde et antal programmer, som gør det muligt at udskrive forskellige oplysninger og statistikker, som skal anvendes i det løbende opfølgingsarbejde, eller som skal indgå som elementer i forskellige planlægningsopgaver.

2. *Er det kun noget, som skal søge*

at finde alle ressourcer frem til en effektiv udnyttelse?

Hvad menes der med ordet »effektiv«? Menes der effektiv i forbindelse med opretholdelsen af rettidig toggang, må jeg svare ja, hvorimod svaret er nej, hvis der menes effektiv i forbindelse med opstramning af ture.

Edb-systemet har 2 hovedformål, nemlig at styrke den løbende disponering i »her og nu situationen«, og at give forbedrede muligheder i den daglige personaleadministration.

I sidstnævnte opgave indgår bl.a. turudsættelsen. Hvorledes edb-systemet eksakt vil indvirke herpå, er det svært at vurdere på nuværende tidspunkt, men jeg vil ikke afvise, at der på visse områder kan ske sådanne ændringer, at nogle vil betragte disse som en effektivisering.

3. *Når systemet er indkørt, er det så meningen, at der skal centraliseres, så at vejen til den ledende tjenestefordeler bliver længere?*

Der er ingen planer om at centralisere tjenestefordelingen, hverken med eller uden edb.

Det nu kendte tjenestefordelingssystem vil blive videreført, og jeg vil håbe, at tjenestefordelerne ved indførelsen af edb bliver aflastet for manuelle funktioner i en sådan grad, at de får bedre tid ved henvendelser fra lokomotivpersonalet.

4. *Hvad forventer maskintjenesten ved at indføre LTD?*

Maskintjenesten forventer sig meget af edb-systemerne, ikke mindst i forbindelse med driftsafviklingen.

LTD og TKD udvikles jo primært som driftssystemer, som skal gøre det muligt for disponenterne

COI informerer:

Kluntet!

Den 26. september holdtes det andet og måske sidste såkaldte trepartsmøde forud for aftale- og overenskomstforhandlingernes start.

Mødet skulle blandt andet dreje sig om den rapport om virkningerne af en arbejdstidsnedsættelse, som besluttedes iværksat ved mødet i maj måned.

Herudover skulle drøftes andre ting af interesse for parterne på arbejdsmarkedet.

Trepartsmøderne er jo netop tænkt som en hjælp til parterne ved overenskomstforhandlingerne.

Det er således væsentligt at kende udsigterne for den økonomiske udvikling i den kommende tid. Og naturligvis også af betydning, at man kender regeringens holdning til forskellige centrale spørgsmål, f.eks. en arbejdstidsnedsættelse.

Men det, der skulle være et led i en proces, hvor regeringen skulle kunne give parterne en baggrund for bedre at håndtere overenskomstsituationen blev nærmest det modsatte. På grund af statsministerens kluntethed!

Det er tydeligt, at statsministeren ikke er øvet i at omgå arbejdsmarkedets parter. Men værre måske, at han ikke helt har forstået deres funktion i et moderne og kompliceret samfund.

Organisationerne er en helt nødvendig del af samfundsmaskineriet og har derfor krav på at blive betragtet som ligeværdige parter i en dialog med regeringen.

Det gælder naturligvis både lønmodtagernes og arbejdsgivernes organisationer.

Ingen kunne være i tvivl om, at regeringen ville bruge anledningen til at præcisere nogle ting. Det var helt naturligt.

Men at statsministerens fremgangsmåde nærmest ledte tanken hen på, at tingene løb lidt fra ham, kan måske til gengæld overraske.

For det offentlige område var ordene yderst klare — men til gengæld næppe særligt velovervejede.

Der bliver ikke ansat en eneste mere i den offentlige sektor — arbejdstidsnedsættelse eller ej — lød ordene.

Og statsministeren kunne ikke tilkendegive noget om en parallel lønudvikling mellem den private og den offentlige sektor.

Statsministeren har senere i et par dagblade forsøgt at hale lidt i land på sine udtalelser ved mødet den 26. september — men hvem tør stole på udtalelser til dagspressen efter et møde, hvor der ikke var megen tvivl om meningen med statsministerens ord.

Som sagt skulle trepartsmøderne hjælpe parterne ved overenskomstforhandlingerne.

Statsministeren har ved sin handlemåde præcis opnået det modsatte — at fastlåse parterne i deres synspunkter i hver deres »skyttegrav«.

Ærgerligt nok.

Formandskonference

COI afholdt den 11. og 12. oktober 1984 en hovedbestyrelses- og formandskonference i Odense.

Konferencens formål var at diskutere et oplæg til COIs aftalekrav ved aftaleforhandlingerne ved 1985.

Drøftelsen af emnet fandt sted med baggrund i de forslag til aftalekrav, som er indsendt af de tilsluttede organisationer.

I konferencen deltog ca. 70 personer inklusive gæster.

Udover COIs hovedbestyrelse og formændene for de organisationer, som ikke er repræsenteret i hovedbestyrelsen, var der inviteret gæster fra de 3 andre centralorganisationer, COII, AC og LC.

Endvidere var der gæster fra de centralorganisationer, som COI samarbejder med i Norge, Sverige og Finland.

Endvidere deltog 3 repræsentanter for Teleforbundet i Danmark (den tidligere centralorganisation for telefonstanden, som COI samarbejder med om A-kassen).

Efter et oplæg fra COIs formand, Aage Andersen, blev aftalekravene forhandlet i gruppearbejde.

Aage Andersen understregede, at situationen tegner til at blive meget vanskelig, og den er ikke blevet bedre af de tilkendegivelser, som er kommet fra regeringen, herunder ved det fornyligt afholdte trepartsmøde.

Statsministeren havde ved dette mø-

de bl.a. givet udtryk for, at lønstigningerne skal holde sig noget under lønstigningerne i de lande, Danmark konkurrerer med, og han havde herunder givet udtryk for, at lønstigningerne i den kommende periode skulle ligge under lønstigningerne i perioden for 1983-1985, og hellere nærmere nul end 2 pct.

Endvidere havde statsministeren sagt, at en nedsættelse af arbejdstiden ikke ville medføre merbeskæftigelse af en eneste person i den offentlige sektor, hvilket var mærkeligt al den stund, at det også måtte være i regeringens interesse, at arbejdsløsheden nedbringes.

Endelig havde statsministeren sat spørgsmålstegn ved en ensartet lønudvikling i den offentlige og den private sektor.

Aage Andersen mente, at man med baggrund i regeringens meget negative holdning, kunne fristes til at opstille urealistiske krav og blot skøjte hen over problemerne. Han mente imidlertid ikke, at COI burde gøre dette, men tage situationen alvorligt og behandle den helt seriøst med henblik på så vidt muligt at nå frem til et resultat, idet han dog understregede, at der ikke skal nås frem til et forlig for enhver pris.

Aage Andersen sagde om en arbejdstidsforkortelse, at det langsigtede mål må være en nedsættelse af arbejdstiden til 35 timer, men at det på



COIs formand Aage Andersen indledte gruppearbejdet om aftalekravet.

kort sigt nok ikke var realistisk at forestille sig en nedsættelse på 5 timer på en gang.

Det afgørende er, at vi får arbejdstidsnedsættelse af samme størrelse som den, der aftales på det private arbejdsmarked. Der må forlanges en tilsvarende arbejdstidsnedsættelse for arbejde uden for normal arbejdstid.

Formanden mente dernæst, at man kunne tænke sig andre former for arbejdstidsforkortelse, men at de måtte beskrives som alternativer til en nedsættelse af den ugentlige arbejdstid. Sådanne alternativer kunne f.eks. være en generel nedsættelse af pensionsalderen eller en forlængelse af ferien.

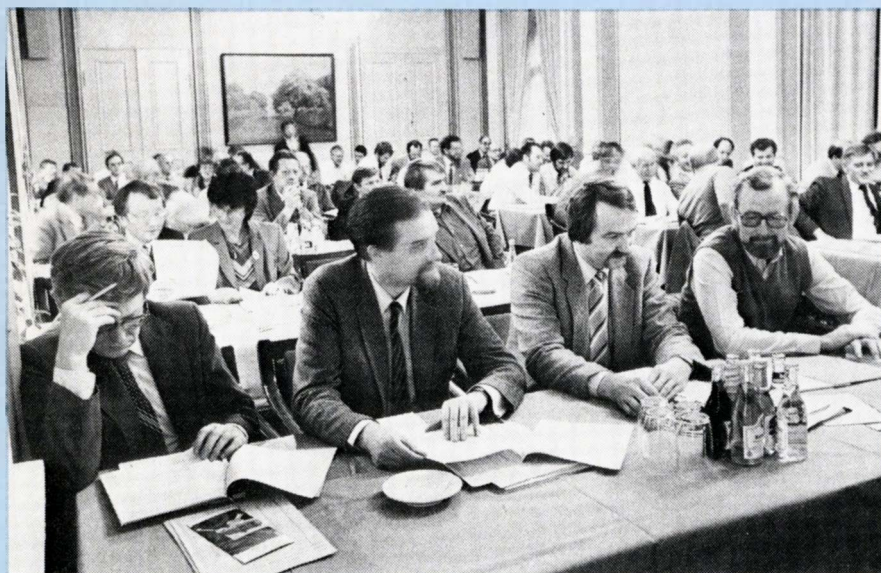
Vedrørende lønkomensationen nævnte formanden, at nogle havde formuleret sig således, at der skal ydes fuld lønkomensation til de lavestlønnede, og det må vel i situationen tolkes som et krav om, at de lavestlønnede ikke bør gå ned i realløn. Aage Andersen var enig i dette sigte, selv om vi fra tidligere arbejdstidsnedsættelser ved, at det kan være svært at leve op til. Udviklingen kan risikere at løbe fra os.

Men man må så vidt muligt fastholde reallønnen for de lavestlønnede også i denne situation.

Han understregede endvidere, at

BEMÆRK!

at COIs sekretariat er lukket den 26. og 27. november 1984 på grund af repræsentantskabsmødet.



Omkring 70 deltagere deltog i konferencen. I forgrunden ses gæster fra de andre centralorganisationer, samt fra de nordiske lande.

han ikke havde fantasi til at forestille sig, at nogle skulle gå ned i årsløn i forbindelse med en arbejdstidsnedsættelse. Han betegnede det som urimeligt at forestille sig, at man kunne få nogle til at acceptere dette.

Aage Andersen nævnte den rapport, som er udarbejdet af den såkaldte trepartsarbejdsgruppe om arbejdstid, hvor der havde været enighed om, at der under forudsætning af, at arbejdstidsforkortelsen ikke lægges oven i et givet overenskomstresultat, men er en del af den samlede ramme, der forhandles, vil kunne være en positiv beskæftigelseseffekt ved en arbejdstidsnedsættelse.

Aage Andersen nævnte endvidere, at der måtte stilles krav om udmøntning af efterslæbet, selv om det vel ikke er så stort i denne periode.

Endvidere mente han, at resultatet ikke kunne være ringere, end det der aftales på det private arbejdsmarked, og at det dernæst er af afgørende betydning, at vi får en ens lønudvikling i den private og i den offentlige sektor i perioden.

Derfor må den i 1983 aftalte tilpasningsklausul fastholdes og om muligt forbedres, herunder ved at inddrage funktionærlønningerne i statistikgrundlaget.

Om afsættelse af beløb til omklassificeringer og specielle krav sagde formanden, at der, navnlig ved en arbejdstidsnedsættelse, vil blive en meget svær ramme, og at der derfor ikke vil være mulighed for at afsætte et meget stort beløb til disse formål.

Naturligvis er der nogen ting, som skal klares via omklassificeringer, f.eks. en fortsættelse af den automatiske oprykningsskema fra lønramme 4 til 5, ligesom der verserer nogle stillingsvurderingssager, som skal klares.

Men han understregede igen, at det beløb, der afsættes til omklassificeringer og specielle krav, fragår i den generelle ramme, og jo mere der afsættes til disse formål, jo mindre bliver der tilbage til generelle lønstigninger.

Endelig nævnte Aage Andersen, at der i den private sektor stilles krav om en fordobling af ATP-bidraget, således at udbetalingerne fra ATP kan forbedres. Han mente, at vi ikke nødvendigvis skal sætte det samme krav, men at det må være klart, at de offentligt ansatte også i fremtiden skal være omfattet af ATP-ordningen, og såfremt der opnås enighed om en forhøjelse af bidraget ved forhandlingerne på det private arbejdsmarked, må vi være indstillet på at overføre det til den offentlige sektor.

Resultatet af drøftelserne ved formandskonferencen vil indgå i den fortsatte behandling af COIs aftalekrav i forretningsudvalget, hovedbestyrelsen og repræsentantskabet.

Repræsentantskabsmøde og jubilæum

Den 26. november 1984 fylder centralorganisationen 75 år og samme dag samt den 27. november afholdes endvidere det 33. ordinære repræsentantskabsmøde.

Repræsentantskabsmødet er det

største nogensinde med 169 delegerede, der repræsenterer i alt 70.451 medlemmer.

I de to dage mødet varer, skal der bl.a. tages stilling til den kommende aftalefornyelse med finansministeren.

Reception

I anledning af COIs 75 års jubilæum mandag den 26. november 1984 afholdes der en reception i

FOLKETS HUS

Enghavevej 40, hovedindgangen
mandag den 26. november 1984 kl. 10-12

Såfremt det påtænkes at skænke COI en gave, bedes den stilet til:

COIs UDDANNELSES- OG REJSEFOND

Ændring af stillingskontrollen

Som et led i budgetreformen vil der med virkning fra den 1. januar 1986 blive indført nye regler om kontrol med statens personaleforbrug.

Efter de gældende regler skal enhver stillingsoprettelse godkendes af budgetdepartementet. For visse stillingers vedkommende skal der tillige ske forelæggelse for lønningsrådet.

Hovedsigtet med ændringen af de gældende regler er at decentralisere ansvar og kompetence for de konkrete personalemæssige dispositioner, herunder oprettelse af nye stillinger.

Den fremtidige kontrol med statens personaleforbrug vil fra den 1. januar 1986 ske ved fastsættelse af en lønsumsramme samt et maksimalt antal »årsværk«, d.v.s. et totalt timeantal divideret med 2080, svarende til en fuldtidsansat.

Styrelserne vil inden for disse rammer selv kunne oprette/ nedlægge stillinger — herunder vil man også kunne træffe beslutning om, hvilken ansættelsesform, der skal anvendes.

I det aktstykke, som finansudvalget har behandlet om sagen, siges det herom, at de generelle retningslinier, der hidtil har været fulgt ved oprettelse af enkeltstillinger stadig skal følges.

Det siges endvidere, at der således ikke med de ændrede regler er tilsigtet at ændre praksis for anvendelse af ansættelsesformerne.

Om det så vil holde i praksis, det vil kun tiden kunne vise, men der er her et nyt område, som COIs tilsluttede organisationer og deres tillidsmænd må være opmærksom på.

Det bemærkes, at der ikke sker nogen ændring af kompetencen til at for-

handle og fastsætte løn- og ansættelsesvilkår — bortset fra den ændring af proceduren for klassificering af nyoprettede tjenestemandstillinger, som for tiden forhandles mellem finansministeriet og centralorganisationerne (se artiklen om friliste).

Det bemærkes, at den nævnte personalestyring på lønsum og antal årsværk ikke vil gælde for de nettostyrede virksomheder (f.eks. DSB og Post- og Telegrafvæsenet), for hvilke der vil blive etableret en større frihed til at ansætte personale og afholde tilhørende løngifter inden for nettotallet.

Styringen af stillinger i lønramme 35 og derover vil fortsætte uændret, det vil blandt andet sige med forelæggelse for lønningsrådet.

Friliste

Det danske sprog er blevet beriget med et nyt ord: friliste.

Og hvad dækker det så over?

Ved udtrykket friliste forstås en fortegnelse over stillinger med angivelse af stillingsbetegnelse, den for stillingen aftalte lønramme og eventuelt en stillingsbeskrivelse, som styrelserne vil kunne anvende umiddelbart ved klassificeringen af en nyoprettet tjenestemandstilling.

Fremkomsten af det nye begreb har sammenhæng med den ændring af statens styring (stillingskontrol), der er indeholdt i den budgetreform, som for tiden er under gennemførelse.

Ændringen af stillingskontrollen tilsigter at decentralisere afgørelsen om oprettelse af nye stillinger (se separat artikel herom).

Det har derfor været naturligt, at man samtidig overvejede en ændring af fremgangsmåden ved klassificeringen af de nyoprettede tjenestemandstillinger.

Der pågår derfor for tiden forhandlinger mellem finansministeriet og centralorganisationerne om ændring af proceduren ved klassificering af nyoprettede tjenestemandstillinger.

De ændrede procedureregler skal træde i kraft fra den 1. januar 1986, men da man i institutionerne begynder

forberedelserne til finansloven for 1986 allerede i det sidste kvartal af 1984, er det nødvendigt, at de ændrede procedureregler — og de dertil knyttede frilister — er kendt på dette tidspunkt.

Det er derfor hensigten, at det cirkulære, hvori man beskriver de nye regler, og den aftale, som skal afløse procedureaftalen fra 1979 samt endelig det første sæt frilister, skal udsendes i november måned.

Finansministeriet har afleveret sit udkast til friliste.

Udkastet er af COI sendt til høring i de tilsluttede organisationer, således at der kan påbegyndes forhandlinger om frilistens konkrete indhold i slutningen af oktober. Det er aftalt, at forhandlingerne så vidt muligt skal være afsluttet den 15. november 1984.

Det skal meget understreges, at de aftalte frilister kun vil skulle bruges ved klassificeringen af nyoprettede tjenestemandstillinger. Reglerne kan således ikke bruges til omklassificeringer.

Og der vil ikke som følge af oprettelsen af frilisten blive ændret en eneste lønramme.

Meningen er som nævnt, at den styring, som opretter en ny tjenestemandstilling også selv skal kunne

klassificere stillingen. Ved hjælp af den mellem finansministeriet og centralorganisationerne aftalte friliste.

Ved udarbejdelsen af frilisten har man taget udgangspunkt i de stillinger, som i forvejen anses som entydigt klassificerede. Det vil typisk sige såkaldte bundstillinger. Dette gælder dog ikke for DSB og Post- og Telegrafvæsenet, der allerede fra starten vil få en mere udbygget friliste.

Det er så tanken, at frilisten efterhånden kan udbygges for de enkelte ministerområder.

Der vil blive fastsat regler om, at såfremt den pågældende centralorganisation (eller den tilsluttede organisation, som vil blive bemyndiget dertil) er uenig med et ministeriums anvendelse af frilisten, vil sagen overgå til forhandling mellem finansministeriet og vedkommende centralorganisation.

Ved oprettelse af stillinger, som ikke er omfattet af frilisten, vil man skulle følge den hidtidige procedure, hvor klassificeringen sker ved forhandling mellem finansministeriet og COI.

at træffe de bedst mulige beslutninger, således at toggangen kan afvikles med størst mulig regularitet. Systemerne skal være det værktøj, som skal rumme og behandle de uendeligt mange data, som er nødvendige for at holde lokoførere og trækraft i drift.

Herudover giver LTD-systemet en kærkommen mulighed for at modernisere de personaleadministrative opgaver. Det nuværende »papirsystem« er gennem årene ved tilkomsten af stadig flere opgaver meget udviklet og tidskrævende at behandle. Der findes et meget stort antal bøger og blanketter, som bl. a. gør det vanskeligt at skabe sig et samlet overblik.

På edb-anlægget bliver det muligt ved enkelte betjeninge at få de ønskede oplysninger kaldt frem på skærmen, og for at lette arbejdet bliver der etableret mulighed for at spørge på de ønskede oplysninger. Maskinen gennem søger derefter de forskellige registre og kartoteker og giver oplysning på skærmen. Systemet bliver også udformet på en sådan måde, at oplysninger, kun skal inddateres en enkelt gang, hvorefter maskinen selv placerer dataerne alle de steder, der er nødvendigt.

Foruden de nævnte arbejdsmæssige lettelse vil der til opfølgning og statistikopgaver blive udviklet forskellige programmer, som bortskaffer tidsrøvende og indviklede manuelle arbejdsopgaver.

Blandt mange andre fordele kan jeg endelig oplyse, at der bliver mulighed for at overføre data fra LTD-systemet til DSBs overordnede edb-system på det personaleadministrative område – det såkaldte IPAS-system. Dette betyder, at papirstrømmene kan formindskes væsentligt, ligesom et meget stort antal inddateringer i

IPAS-systemet vil ske via magnetbånd i stedet for som i dagens situation ved hjælp af tasteoperatører.

5. *Har personalet noget ud af, at DSB indfører LTD?*

Med personalet forstår jeg her lokomotivførerne.

En fordel vil være, at de ture, der udsættes, er i overensstemmelse med de gældende tjenestetidsregler m.v., idet edb-systemet i modsat fald vil »protestere«.

Herudover forventer jeg, at der i selve driftsudviklingen vil vise sig fordele for medarbejderne, idet systemet giver disponenterne større overblik og bedre mulighed for en vurdering af konsekvenser i forbindelse med de løbende dispositioner. Jeg kan således nævne, at edb-systemet ved »alarmer« gør disponenterne opmærksom på evt. problemer, der kan opstå på et senere tidspunkt.

6. *Hvordan vil edb-systemet indvirke på en lokomotivførers daglige arbejdsforhold?*

Jeg tror ikke der bliver tale om de store forskelle, idet jeg dog håber vi kan afskaffe en del af det papirarbejde, som lokomotivførerne i dag er pålagt.

7. *Hvilken oplysning kan lokoperonalet få om tjenester udenfor tidsrummet 8.00–16.00?*

Blandt andet af hensyn til den løbende driftsafvikling skal edb-systemet være virksomt alle døgnets 24 timer, og udenfor tidsrummet 8.00–16.00 vil oplysninger om tjenester – i det omfang de findes i systemet – kunne fås hos den vagthavende lokomotivmester.

8. *Kan lokomotivpersonalet få de ændrede tjenester ifølge gule grafer?*

personalebenyttelse udskrevet på printer?

Ja, det regner jeg bestemt med. Når jeg ikke svarer helt præcist, skal det ses i lyset af, at vi i udviklingsarbejdet endnu ikke har behandlet dette spørgsmål. Der skal ikke være tvivl om, at der netop på et område som det nævnte, er meget store ønsker om at få »maskinen« til at udføre dette meget tidskrævende arbejde, som i dag må udføres manuelt.

9. *Hvordan vil DSB klare tjenestefordelingen og maskindisponeringen, hvis edb-anlægget i kortere eller længere tid er uanvendelig?*

Det er et godt spørgsmål – som man jo plejer at sige, når svaret er svært at give – og det er det for mig, idet procedurerne endnu ikke er fastlagt.

Jeg kan oplyse, at der for driftssystemer som LTD og TKD, der skal kunne fungere døgnet rundt med meget stor driftsstabilitet, vil blive gjort meget for at undgå udfald af systemerne. Jeg kan nævne, at der i edb-kontoret er etableret 2 edb-maskiner, således at systemerne ved udfald på den ene maskine automatisk »køres« videre på den anden.

Herudover vil der i edb-kontoret være edb-teknikere til stede, som umiddelbart kan påbegynde fejlrretning på og genstart af maskinerne. Endvidere vil der blive etableret vagtordninger i »marken«, således at defekt udstyr på tjenestestederne hurtigt kan udskiftes og fejl på transmissionsledninger udbedres.

Selv med disse sikkerhedsnet i systemet, vil vi nok opleve, at der i kortere perioder sker udfald af anlæggene, og der skal derfor tilvejebringes yderligere sikkerhedsforanstaltninger på de enkelte depoter. Jeg vil tro, at der her vil blive

tale om med visse mellemrum at lade edb-anlæggene udskrive de mest vitale dele af systemerne på papir, som så kan anvendes i nedbrudssituationer. For de øvrige dele af systemerne, må der afventes genstart af anlægget.

10. Skal månedsopgørelsen Ma 152 stadig udfyldes, hvis ikke hvad så med ændret tjeneste, forsinkelse m.m.?

Her er også et spørgsmål, som jeg ikke kan svare helt præcist på, idet vi endnu ikke har arbejdet hermed. Jeg kan dog oplyse, at vi også med edb-systemet ønsker at minimere papirforbruget mest muligt, og kan vi ikke helt afskaffe Ma 152, vil det alene være afvigelse fra »normalplanen«, der skal noteres, idet edb-systemet kender »normalplanen«.

1. Ved udstationering udfylder systemet også udstationeringsregningen?

Det tror jeg ikke bliver tilfældet, idet der i forbindelse med udstationering må tages hensyn til en række forhold af særlig karakter. Jeg tænker her blandt andet på spørgsmålet om anvist soverum, som kræver underskrift, og på, at der i mange tilfælde er udbetalt forskud, som kræver særlig afregning.

12. Sikrer LTD, at de gældende arbejdstidsregler bliver overholdt?

Alle gældende arbejdstidsregler er indlagt i edb-systemet. Dette betyder at personale mestrene eller de vagthavende mestrene af systemet bliver gjort opmærksom på, om tjenester eller ændringer i tjenester er »ulovlige« i forhold til arbejdstidsreglerne.

13. Bliver der nogen ændret meldeprocedure ved LTD i forhold til

den fremgangsmåde der gælder for TKD, hvor jo ikke alle tjenesters start skal indtastes?

LTD er ikke planlagt til at omfatte nogen form for overvågning af fremmøde.

Denne opgave vil alene indgå i TKD-systemet, hvor der for maskindepoterne Gb, Fa og Ar er udarbejdet et særligt overvågningssystem, der holder rede på, om lokomotivførerne og lokomotiverne er til stede, og hvor lokomotiverne er parkeret.

På nuværende tidspunkt skal ikke alle fremmøder indtastes i overvågningssystemet, men jeg er vidende om, at TKD-projektet arbejder på at ændre dette forhold, således at fremmøde for alle tjenester på de pågældende depoter skal indtastes.

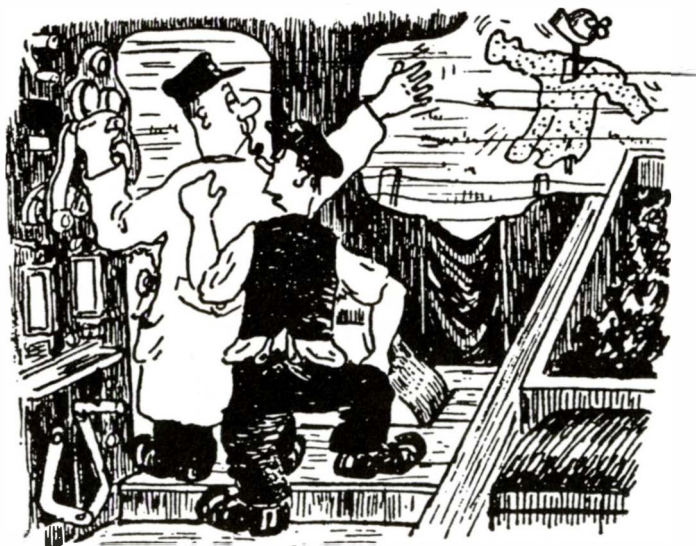
14. Mødekontrollen for andre grupper er blevet fjernet, hvorfor skal der så være en strammere kontrol, når det gælder lokomotivpersonalet?

Formålet med at overvåge, om fremmøde har fundet sted, skal ses i lyset af DSBs bestræbelser på størst mulig regularitet.

Som systemet hidtil har været, er det ofte først på afgangstidspunktet blevet opdaget, at fremmøde ikke har fundet sted. Konsekvensen herved er som oftest, at toggangen forsinkes, idet der først på dette fremskredne tidspunkt skal findes en afløser.

Ved at overvåge fremmødet opnås, at der på et betydeligt tidligere tidspunkt bliver klarhed over, at ikke alt er som planlagt, og at der skal handles, for at toggangen kan afvikles rettidigt.

Jeg er iøvrigt ikke enig i, at det i spørgsmålet fastslås, at mødekontrollen for andre grupper er blevet fjernet. Det er min opfattelse, at et væsentligt element i den meget forbedrede regularitet, som DSB har opnået de seneste 2 år er, at der er tilvejebragt forskellige systemer,



Tror du ikke, Jensen, - at du snart skulle se at få dig et par briller?

Planer om hurtigbaner i mange lande

Af C. E. Andersen

som skal sikre, at alle ressourcer (mandskab og materiel), der indgår i driftsprocessen, er til stede, og for materiellets vedkommende også i en stand, som sikrer størst mulig regularitet. Som et eksempel på sådant et system kan jeg nævne togklargøringsfunktionerne, som er etableret på de fleste togudgangsstationer. Jeg vil tro, at vi de kommende år vil se en fortsat udbygning af togklargøringsfunktionerne.

Jeg kan endelig oplyse, at der for togpersonalet gennem mange år har været pligt til at »melde sig« ved tjenestens tiltrædelse.

15. Er det meningen, at det kendte turmønster skal ændres, så at LTD-systemet kan udskrive dem?

En væsentlig beslutning i forbindelse med udviklingen af edb-systemerne har været, at de nu kendte »papirsystemer« ikke skal ændres forud for overgangen til edb. Dette kan selvfølgelig ikke efterleves på alle områder, men jeg mener ikke, at vi for det nu kendte turmønster er stødt på problemer som i forbindelse med udviklingen af edb-systemet skulle betynde ændringer.

16. Hvad koster det at indføre LTD-systemet?

Det er svært at give en eksakt pris, idet edb-maskinerne anvendes til mange formål, bl.a. alle driftssystemerne (GTS, PVS, TKD og LTD). Hertil kommer, at LTD udvikles samlet for tog- og lokopersonalet.

Det skønnes imidlertid, at udgifterne til lokopersonaledelen andrager ca. 5. mio. kr., og dette beløb omfatter såvel edb-anlæg og terminaler som udvikling af programmerne, der foretages af et konsulentfirma.

De største hastigheder, som jernbanetogene kan opnå, var oprindeligt praktisk begrænset af, hvad damplokomotiverne kunne præstere. De kunne ikke køre hurtigere end 120–150 km/t i den praktiske togdrift, selv om enkelte lokomotiver præsterede tophastigheder op til ca. 200 km/t.

I vore dage, hvor der bruges elektriske tog og tog, der drives af forbrændingsmotorer og som har elektrisk eller hydraulisk kraftoverførsel til drivhjulene, er der ikke længere en sådan øvre grænse for togenes hastigheder.

Men med stigende hastigheder melder der sig en lang række andre begrænsninger. Der køres nu mange steder mellem 200 og 300 km/t på banerne; og den absolutte hastighedsrekord er 380 km/t.

Ved sådanne hastigheder er det navnlig baneanlæggene, der sætter den øvre grænse. de må i bedste fald udføres efter helt andre standarder end de klassiske jernbaner.

Kurveradierne må være større, endda meget større end på de klassiske jernbaner. De er som regel mindst 2500 m. Sædvanligvis er de 3–4000 m, og i nogle tilfælde er de op til 7000 m.

Sporskifterne må da være meget lange, og selv da tillader de ikke gennemkørsel med den fulde liniehastighed, især ikke i den afbøjende retning. I Frankrig har man dog udviklet sporskifter til hastigheder op til 220 km/t. De er meget lange og dyre.

Banelegemets hældning må være meget stor, selv når kurveradierne er mange kilometer. Forskellen mellem højden af den yderste og den inderste skinne er selv da 15–20 cm. Derved sættes ligefrem en maksimal hastighed.

Derimod er de enkelte skinners hældning som regel kun 1:40.

Man kan måske vente, at der for opnåelse af de store hastigheder måtte kræves, at banernes stigningsgradier måtte være små. Men det er ikke tilfældet. Tværtimod. Hurtigbanerne kan godt have stejle stigninger. På de franske hurtigbaner tillades således 35%, dvs. samme gradient som på motorvejene.

Ganske vist kræves der da et stort kraftopbud for at togene kan køre hurtigt. Men til gengæld er inertikræfterne da store; og de kan ofte udnyttes, når stigestrækningernes længder ikke er meget store.

En anden sag er, at der kræves meget energiopbud til overvindelse af luftmodstanden. Den bliver da relativt vigtig. Ved store hastigheder bliver kraftbehovet til andre formål derfor relativt inferiørt.

Kombinationen af kurverne og banernes sidehældninger kan udelukke sporskifter. Og stationer med sporskifter må helt undgås. I bedste fald må samtlige spor ligge i samme hældningsplan.

Der er også andre vanskeligheder, bl.a. p.g.a. at togene skal styres, hvilket som regel sker ved at skinnerne og hjulperiferien hælder, så bogierne kommer til at køre i sinuskurver.

Trods alt må man regne med, at der i fremtiden bygges hurtigbaner, der tillader praktiske toghastigheder fra 200 til 300 km/t og muligvis endnu mere i fremtiden.

De omtalte krav til baneanlæggene kan bevirke, at anlægsudgifterne bliver meget store, f.eks. hvis der skal anlægges mange og lange tunnelstrækninger.

På den anden side kan de ofte udføres billigere, når stigningsgraderne kan blive store.

Den franske hurtigbane mellem

Paris og Lyon, der blev færdig for 1–3 år siden, har kun kostet gennemsnitlig 17 mill. franc., dvs. ca. 22 mill. kr. pr. km dobbeltspor, endda elektrificeret og med komplicerede sikkerhedssystemer.

Hurtigbanernes tidsalder begyndte i 1964, altså for 20 år siden. Da indviede Japans statsbaner den nye bane med »normalsporvidde« mellemn Tokoy og Osaka. Den var godt 500 km »lang«. Den er overalt anlagt for 210 km/t, og denne hastighed er normalhastigheden for samtlige tog.

Senere er banen forlænget mod vest til Fokuoka Hakata på den næstvigtigste af Japans øer. Denne strækning er anlagt for 260 km/t.

Men da de helt gennemgående tog ikke kan køre med den fulde fart hele vejen, kører man stadig kun 210 km/t selv på den sidste strækning. Den hastighedsbegrænsning vil dog ikke vare ved i længden.

Nord for Tokyo er der bygget to nye hurtigbaner, begge for 260 km/t. Den ene går lige gennem Hondos højbjergene gennem lange tunneler til vestkysten. Den anden går mod Hondos nordkyst. Det var meningen, at den skulle fortsætte ad den lange havtunnel til nordøen Hokkaido. Men det kræver så dyre anlæg, bl.a. talrige lange tunneler, at arbejdet hermed er blevet udsat. Ganske vist bliver tunnelen snart færdig, antagelig i 1986. Den skal da benyttes af tog med den almindelige japanske sporvidde, som kun er 106,7 cm.

Med tiden skal der bygges et helt net af hurtigbaner, ialt ca. 9000 km, med normalsporvidde, 143,5 cm, som skal forbinde alle Japans større byer.

I Europa begyndte først de itali-

enske jernbaner at bygge en hurtigbane, som skulle forbinde Rom og Firenze. Det skyldtes nok mest, at den forhåndenværende jernbane, som er sammenstykket af flere halvlokale baner, trængte til at blive suppleret med en moderne jernbane. Den blev anlagt for 250 km/t. – Men arbejdet er stadig ikke afsluttet; og det vil vare flere år endnu, før den bliver færdig i hele sin længde.

I Frankrig anlagdes en ny bane mellem Paris og Lyon, der blev fuldført i 1983. Formålet var nok mest at forøge banesystemets kapacitet. Men man benyttede lejligheden til at udføre den som hurtigbane, hvilket ikke kostede ret meget ekstra. Den tilladte toghastighed er nu 270 km/t.

Det er nu besluttet, at der skal anlægges en lignende jernbane fra Paris til Sydvestfrankrig. Den skal tages i brug i 1989–90.

Hertil skal der bygges en ny togtype, som bliver hurtigere end de tog, der kører mellem Paris og Lyon. Man mener, at disse togs driftshastigheder kan blive ca. 310 km/t, og at rejsehastigheden da kan blive 240–250 km/t.

Desuden tales der nu om en tilsvarende hurtigbane fra Paris i retning mod Nancy, Strassbourg og Frankfurt. En anden skal bygges mellem Paris og Köln via Bruxelles.

Der har også været tale om at anlægge hurtigbane mellem Paris og Lille og en fortsættelse mellem Lille og Bruxelles, der skulle fortsætte i en strækning fra Lille til og gennem den planlagte tunnel under Kanalen mellem Frankrig og England. Men den engelske regering har så store økonomiske vanskeligheder, at tunnelen næppe bli-

ver en realitet i overskuelig fremtid.

Deutsche Bundesbahn bygger nu to gennemgående hurtigbaner, den ene fra Hannover over Kassel til Würzburg ca. 330 km lang, og den anden fra Mannheim til Stuttgart, ca. 100 km lang, begge med lange tunnelstrækninger. De anlægges for 300 km/t. Samtidig ombygges nogle af de tilsluttende hovedbaner med et ekstra spor, og alle anlæggene ombygges til større hastigheder end nu, som regel 200 km/t.

I Schweiz skal der bygges ny hurtigbane fra Basel til Olten. Desuden skal hovedlinien fra Geneve i sydvest til St. Gallen i nordøst ombygges stykkevis, og suppleres med afkortende strækninger, så der fremkommer en sammenhængende hurtigbane.

I Østrig agter man at ombygge hovedbanen fra Wien til Salzburg som en hurtigbane, allerførst en lang tunnelstrækning fra Wien til St. Pölten.

Også hovedbanen fra Wien mod sydvest skal moderniseres, bl.a. ved en ny tunnelstrækning der erstatter den snævre og stejle bane via Semmering.

I Polen bygges der en helt ny, gennemgående bane fra kuldistriktet i sydvest til Gdynia i nord. Den anlægges for 200 km/t. Men den skal væsentlig bruges til godstransporter, især af kul.

I Spanien skal der bygges en ny bane efter hurtigbanestandarder mellem den franske grænse og Barcelona. Den skal senere fortsættes fra Barcelona til Madrid, ligeledes udført med europæiske normalsporvidde, i modsætning til de bredsporede spanske baner.

I Belgien har man som sagt planer om en hurtigbane til Paris og til Lille–Paris og Lille–England.

Højere forsikringssummer – uden præmiestigning

Dens østgren skal muligvis føres gennem Holland nord for Maastricht.

I Holland bygges der flere nye banestrækninger, særlig i de nordøstlige dele af landet, bl.a. fra Amsterdam gennem den tørlagte Zuidersee til Zwolle og helt til Groningen.

I Australien tales der nu meget om en hurtigbane fra Sydney til regeringsstaden Canberra og videre til Melbourne.

I USA har man planer om en hurtigbane mellem Los Angeles og San Diego og en anden mellem Los Angeles og Las Vegas.

Der er også planer om hurtigbaner flere andre steder. Bl.a. en bane fra New York til Montreal.

I Canada påtænkes der bygget en nu hurtigbane mellem Montreal og Ottawa.

Til disse hurtigbaner i 13 lande kan føjes den bl.a. i nærværende tidsskrift udførligt omtalte plan om en hurtigbane fra Kalundborg til Århus med en sidegren til Horsens. Senere kan banen forlænges fra Kalundborg til København samt en gren til Kastrup Lufthavn og en fortsættelse derfra til Malmö-Lund området. Denne bane skal kunne tjene ikke alene de travle togrejsende, men også biltrafikanter og fremfor alt lastbiltrafikken mellem Øst- og Vestdanmark samt Sverige og Tyskland.

Skønt den kræver lange tunnelstrækninger under Samsøbælt og vest for Samsø, vil den ikke koste nær så meget som den aktuelle kæmpebro for jernbanetog og biltrafik over Storebælts Østre Rende.

Desuden kan den afvikle trafikken billigt, navnlig biltrafikken, ved hjælp af tidssvarende biltransportog.

En ny »Lov om Erstatningsansvar« er trådt i kraft pr. 1. oktober 1984. Denne lov medfører, at der over en ansvarsforsikring kan blive tale om betydeligt større erstatningsbeløb ved personskade, end vi hidtil har kendt her i landet. De hidtil udbetalte erstatninger for personskade bygger på domstolens praksis, og som et eksempel på virkningen af den nye lov, kan nævnes, at den erstatning som en skadevolder hidtil har kunnet pålægges at udrede til en skadelidt, ved en invaliditet på 100%, har været i størrelsesordenen kr. 450.000, og efter den nye lov kan der blive tale om en erstatning for mén og 100% tab af erhvervsevnen på op til 2,5 mill.

Som en konsekvens heraf har Den gensidige Forsikringsforening for Tjenestemænd, besluttet at forhøje det maksimale erstatningsbeløb fra det hidtidige 1 mill. til 5 mill. kr. ved personskade og 2 mill. kr. ved tingskade. Denne forhøjelse – der har virkning fra 1. oktober 1984 – gælder for alle de af vore

medlemmer, der har tegnet familieforsikring, privat ansvarsforsikring og/eller ejendomsforsikring. Det er samtidig besluttet, at denne stigning i forsikringssummerne ikke vil medføre nogen præmieforhøjelse indtil videre, idet foreningen finder det rigtigst at afvente udviklingen i erstatningsudbetalingerne, således at en ændring kun vil ske, hvis det udtrykkeligt kan dokumenteres, at foreningens udgifter til erstatning stiger markant.

På enkelte områder gælder den nævnte forhøjelse af forsikringssummen ikke. Det er f.eks. tilfældet, når det drejer sig om autoskader, hvor færdselsloven i forvejen stiller krav om en minimumsdækning på 10 mill. kr. ved personskade. Det er for øvrigt på dette område, langt de fleste personskader opstår, og de kraftigt stigende erstatningsbeløb hurtigt vil slå igenem. Her vil en præmieforhøjelse derfor være at vente allerede ved årsskiftet 1984/85.



-Nu maa vi jo bare haabe, at der ikke er for mange Klumper i!

Samfundspolitik og den faglige og politiske situation var de dominerende sager på landsmødet, i forbindelse med at forbundet for første gang i sin historie vedtog et helhjertet og forpligtende handlingsprogram for den kommende 4-års periode. Fire af de seks i forbundets ledelse gik af for aldersgrænsen og Leif Thue blev enstemmigt valgt til ny formand.

Inden samfundspolitikken kom det til en stærk konfrontation mellem landsmødet og den borgerlige samfundsminister. Dagen før temæt var oppe på landsmødet, havde regeringen nemlig fået flertal for sin jernbanepolitik i Stortinget – men manglede investeringsmidler og afslag på et gammelt krav om at forlænge jernbanen fra Fauske til Tromsø i Nord-Norge som to af de vigtigste konklusioner.

Generaldirektøren for Norges

Statsbaner fremlagde planerne på landsmødet til en omfattende omstrukturering og omorganisering af hele etaten. Dette er en ændring, som forbundet giver sin forbeholdne tilslutning til – under forudsætning af, at personalets interesser og indflydelse bliver varetaget. For øvrigt krævede landsmødet en mere offensiv indsats på jernbanen som transportmiddel og tog stærkt til orde mod privatisering af nogen virksomhed indenfor Statsbanerne.

Politisk markerede landsmødet sin stærke opslutning om det faglig-politiske samarbejde med Det norske Arbejderparti – både ved at opfordre sine medlemmer til aktiv indsats for et regeringsskifte ved Stortingsvalget næste efterår, og ved at bevilge 125.000 kr. til partiets valgkamp.

Den internationale solidaritet med fagorganiserede og under-

trykte, som kæmper for demokratiske rettigheder og sociale og økonomiske forbedringer, fik denne gang større plads end sædvanlig på Jernbaneforbundets landsmøder. Et resultat af dette var oprettelsen af en international støttefond finansieret gennem et månedligt kontingent fra medlemmerne.

Landsmødet bevilgede også 25.000 kr. til en indsamlingsaktion til Amnesty International. Gennem to udtalelser krævede landsmødet stærkere indsats for fred og nedrustning og for et styrket internationalt solidaritetsarbejde.

Valgene gav følgende resultat: Ny formand Leif Thue, ny næstformand Torgrim Elsrud, hovedkasserer Harald Sjom, oplysningssekretær Carl-Johan Schjønberg og sekretærer Oddvar Slettemark og Ulf G. Johansen.



Hvordan med os?

Fra medlemskredsen: Turtilrettelæggelse

D. 2/10 afholdt de københavnske afdelinger et medlemsmøde om turtilrettelæggelse, hvor vi havde indbudt Ib Kjær, Finn Larsen og H. O. Bødker fra maskintjenesten, samt Kurt Christiansen fra DLF.

Ole G. Olsson bød velkommen til de 24 medlemmer, der var mødt op, og gav derefter ordet til Kurt Christiansen.

Kurt indledte med at påtale at det var for dårligt at der ikke var flere medlemmer til stede, når man tog i betragtning at det har stor betydning for den enkelte at vide hvordan de forskellige ting foregår.

Det er ikke nemt at lave ture og tjenestetidsregler, når det vides at DSB skal spare kr. 400 mill.

I centralt turudvalg er DSB og DLF uenige om turene, Kurt mener ikke at de menneskelige faktorer bliver tilgodeset.

Derefter blev ordet givet til maskintjenesten hvor Ib Kjær (chef for maskintjenesten) gennemgik alle de påvirkninger som turplanlægningen havde fra regering, folketing, direktion, DLF o.s.v.

Var det kun DLF, der skulle forhandles med var der ikke så mange problemer, men der skal jo også tænkes på det økonomiske. Bl.a. kan nævnes privatiseringsproblematikken hvor det kan komme på

tale at indskrænke på visse strækninger med lille personbefordring.

Herefter pointerede H. O. Bødker, der er formand for turudvalget for østområdet, at det er maskintjenestens opgave at udnytte lokomotivførerne så godt som muligt. Det går godt med at få lavet turene, men det er svært at få dem godkendt.

Finn Larsen fortalte så lidt om de besparelser, der er sket på K 84, hvilket på landsplan vil sige en tjenestetidsforhøjelse på 5 min. pr. mand pr. dag.

Herefter blev debatoplægget afsluttet af Ib Kjær, og vi gik over til at debattere oplægget.

Herunder blev der spurgt om det virkelig er så svært at arbejde med begreber som »så vidt muligt« og »det skal tilstræbes«, da det må være til personalets fordel.

Hertil svarede Kurt Christiansen: »De regler har gud skabt i vrede, da de faktisk kun bliver brugt imod os«.

Ulrik Salmonsens DLFs hovedbestyrelse, mente at maskintjenesten talte med to tunger, for det er svært at forstå, at der skal spares og strammes så meget på lokomotivførerne, der har så stort sikkerhedsansvar samtidig med at administrationen stiger og stiger.

Ib Kjær svarede at hvis han får

besked på at spare 5% måtte han rette sig efter det.

Det blev endvidere oplyst at der er sparet 7% på andet personale.

Finn Larsen fortsatte med at fortælle, at EDB vil give store administrative besparelser, der vil ske store ændringer, bl.a. vil kontorassistenter overtage mange af lokomotivmestrenes arbejdsopgaver, således at lkm kan koncentrere sig om det der egentlig er en lkm's opgave.

Endvidere blev der berørt emner som gule grafers lovlighed, økonomi, pausers markering i turene, lokomotivførernes fleksibilitet, vedligeholdelse af materiellet.

Kurt Christiansen afsluttede mødet med følgende:

Hvor bliver arbejdsglæden af?

Før i tiden blev lokomotivførerne smidt ud i 70 års alderen.

I dag flyver de ud af døren så hurtigt de kan.

Solidariteten med DSB??? Hvis der kommer en snevinter i år, som vi havde i 1977-78, kommer togene ikke til at køre.

Samarbejde: DLF har rakt hånden frem, for et godt samarbejde, så er det ikke meningen at DSB skal tage hele armen.

Medlemmerne i DLF tror at vi holder udsalg. Nu kan lkm ikke klare flere stramminger.

Ondt i ryggen af vibrationer

Smerter i lænd og ryg kan være resultat af lang tids daglig vibrationspåvirkning. Dette fremgår af en rapport som Lydteknisk Institut netop har udsendt.

Mange mennesker er i deres erhverv dagligt udsat for vibrationer. Typisk drejer det sig om en række »chauffør«-erhverv, f.eks. bus-

chauffører, lastbilchauffører, kranførere, traktorførere og førere af entreprenørmaskiner.

»Helkropsvibrationer som arbejdsmiljøfaktor« hedder den nye rapport fra Lydteknisk Institut. Heri omtales hvordan vibrationer og deres skadelige virkning måles og vurderes. Rapporten beskriver

også eksempler på hvordan vibrationerne kan nedbringes.

I slutningen af rapporten omtaler forfatteren, civ.ing. Palle Voss, erhvervslivets interesser i området. Der er nemlig produkt-ideer at hente i den viden, der her er gjort tilgængelig.

Revy

Når der lørdag d. 1/12 kl. 20.00 bliver Jernbanerevy i Holstebrohallen, er det en drøm Jernbanens Amator Scene har haft i de fem år, den har stået for jernbanerevyerne, der går i opfyldelse. For første gang er det blevet muligt, at vise revyen for vore jyske kolleger.

Revyens opførelse er blevet til i samarbejde med direktør Trillingsgaard, Holstebrohallen, samt kontaktområderne Horsens, Århus, Randers, Ålborg, Herning og Struer og endvidere af velvillig assistance fra generaldirektoratet og driftområdechef F. Evert, Holstebro. Der vil køre to særtog til Holstebro. Det ene udgår fra Ålborg over Langå Viborg, Struer. Det andet udgår fra Århus over Skanderborg, Silkeborg, Herning. Køreplanerne for særtogene er ophængt, sammen med plakaterne for revyen.

Programmet for aftenen ser sådan ud.

kl. 18.00–19.30 Spisning
(det kolde bord)

kl. 19.30–20.00 Pause

kl. 20.00–22.00 Revy

kl. 22.00–00.30 Dans

pris: 65 kr. for spisning og 50 kr. for revy.

Hvad der ellers bliver af arrangementer i særtogene, må vi henviser til de ophængte plakater på tjenestestederne. Da revyen er tværfaglig er selvfølgelig *alle* ansatte velkomne.

Vi håber på en uforglemmelig aften, og vi i Jernbanens Amatør Scene siger på gensyn lørdag den 1/12 i Holstebrohallen.

Venlig hilsen
Jernbanens Amatør Scene
v/ næstformand
Jørgen W. Schulze

Fredericia afd.

afholder juletræsfest på Hotel Landsoldaten tirsdag den 18. december 1984 kl. 18.00.

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

Indtegningsliste er fremlagt på opholdsstuen.

Pensionister og enker kan indtegne sig på tlf. (05) 92 46 24.

p.a.v.

Thorkild Nielsen

Fredericia afd.

afholder sammenkomst for pensionister på maskindepotet Egumvej tirsdag den 4. december 1984 kl. 9.00. Foreningen vil være vært med kaffe og brød, samt en øl. Der vil blive lejlighed til at møde den nye chef for Moc. Hasse Mortensen.

p.a.v.

Thorkild Nielsen

»Trækkrogen«

Onsdag den 12. december 1984 holder »Trækkrogen« julefrokost for sine medlemmer, der serveres sild – lidt lunt – ost – med videre, vi samles kl. 11.30 og frokosten begynder kl. 12.00 (bemærk adressen) i Centralværkstedets markettenderi (mødesalen), Otto Bussesvej 5.

Tilmelding kan ske på onsdagsmødet den 21. november 1984 eller på følgende telefon nr. senest den 1. december 1984 –

Børge Hofmand (01) 78 76 85 –

Holger Koue (01) 55 04 69 –

Poul Kristensen (02) 94 75 46 –

Ole Skovg. Nielsen (01) 17 99 68 –

Vagn Thomsen (02) 96 49 12.

Med venlig hilsen

Bestyrelsen

Decemberfest 1984

Godsbanegårdens afdeling, afholder decemberfest torsdag d. 6. december 1984 kl. 12.00 i Tranehaven, Ishøj store torv 22, ved Ishøj S-station.

Godsbanegårdens afd. håber i lighed med tidligere år, at afdelingens medlemmer vil møde op til nogle fornøjelige timer.

Menuen vil bestå af følgende: Sild, rejer, gravet hellefisk, rost-beef, ribbensteg samt ost. – Lune retter: Rødspætte filet og mørbradbeuf. – 3 glas snaps og 2 øl. – Kaffe med 1 gl. cognac eller likør.

Pris pr. deltager: Kr. 95,00.

Deltagerliste vil blive lagt frem på opholdsstuen.

Pensionister er velkomne.

Betalingen kan ske til afd.'s kontor samt kasserer Finn P. Hansen, Rørkær 33, 2760 Måløv, tlf. 02-65 04 41.

NB: Sidste tilmelding og betalingsfrist, onsdag d. 28. november 1984.

p.a.v.

Finn P. Hansen

HUSK!

Stof til bladet

skal være

redaktionen i hænde

senest den 15.

i måneden.

Medlemsmøde

Medlemsmøde for de Københavnske afdelinger KH, GB og HGL den 13. nov. 1984 kl. 19.00 i kantine Bernstoffsgade 48A.

Politikommisær Poul Hermind er efterhånden et kendt ansigt i lokomotivførernes rækker.

Det er mest for sin deltagelse i debatten omkring påkørsel af personer.

Poul Hermind vil denne gang fortælle om tjenestemandens retsstilling. D.v.s. bl.a. nødværgebestemmelser, spiritusprøver, påkørsler o.s.v.

Nødværgebestemmelserne vil sige de bestemmelser der gælder, såfremt du selv, personer i din nærhed eller det materiel, du er betroet bliver udsat for overhængende fare.

Emnet er af stor betydning for vores sikkerhed på arbejdspladsen, da det er af stor nødvendighed at du kender dine beføjelser og rettigheder i alle situationer.

De københavnske afd. oplysningsudv.

PERSONALIA

Forfremmet til lokomotivfører (14. lrm.) pr. 1.10.1984

Lokomotivassistent (9. lrm.)
P. E. Jensen, mdt Ab i mdt Ab
S. T. Nielsen, mdt Ab i mdt Ab
P. H. Sørensen, mdt Ar i mdt Ar
F. Lassen, mdt Ar i mdt Ar
J. L. Jensen, mdt Ar i mdt Ar
P. I. Ø. Nielsen, mdt Ar i mdt Ar
M. J. Brandt, mdt Ar i mdt Ar
E. Beyer, mdt Ar i mdt Ar
K. A. Serup, mdt Ar i mdt Ar
P. Clausen, mdt Ar i mdt Ar
P. E. Hansen, mdt Ar i mdt Ar
O. Ulriksen, mdt Es i mdt Es

C. Raunsbæk, mdt Es i mdt Es
K. B. Rasmussen, mdt Fa i mdt Fa
P. Heiwald, mdt Fa i mdt Fa
J. Petersen, mdt Fa i mdt Fa
L. M. Pedersen, mdt Fa i mdt Fa
P.-O. Larsen, mdt Fa i mdt Fa
J. K. Jensen, mdt Str i mdt Str
O. Sørensen, mdt Str i mdt Str

Overgået til anden stilling pr. 1.9.1984 efter ansøgning

Lokomotivfører (18. lrm.) til lkm p (18. lrm.)
T. J. Soelberg, mdt Ar i mdt Ar
H.-H. Christensen, mdt Ar i mdt Ar
H. V. N. Jensen, mdt Fa i mdt Fa
P. A. Mortensen, mdt Fa i mdt Fa
F. B. Rasmussen, mdt Fa i mdt Fa
L. L. Madsen, mdt Str i mdt Ar
Lokomotivfører (14. lrm.) til lkm p (18. lrm.)
W. Jørgensen, mdt Gb i mdt Gb
Lokomotivassistent (9. lrm.) til lkm p (18. lrm.)
K. A. Hansen, mdt Ar i mdt Ar
H.-J. Johansen, mdt Ar i mdt Ar
N. P. Skouboe, mdt Ar i mdt Ar
K. B. Hansen, mdt Ar i mdt Ar
P. L. Christiansen, mdt Es i mdt Gb
J. F. Christensen, mdt Fa i mdt Fa
J. Petersen, mdt Gb i mdt Gb
J. B. Jørgensen, mdt Kø i mdt Gb
M. N. Petersen, mdt Kh i mdt Gb
Jan Hansen, mdt Kh i mdt Gb
S. O. Pedersen, mdt Kh i mdt Gb
J. S. Jørgensen, mdt Kh i mdt Gb

Ansæt som lokomotivassistent (9. lrm.) pr. 1.10.1984

Lokomotivassistent p (9. lrm.)
D. B. Hovgaard, mdt Ab i mdt Ab
B. R. Pedersen, mdt Ab i mdt Ab
J. J. Jensen, mdt Ab i mdt Ab
I. Poulsen, mdt Ar i mdt Ar
P. C. Nielsen, mdt Ar i mdt Ar
J. C. A. Pedersen, mdt Ar i mdt Ar
N. F. Jacobsen, mdt Ar i mdt Ar
Kai Kristensen, mdt Ar i mdt Ar
K. D. Nielsen, mdt Ar i mdt Ar
T. L. Hansen, mdt Ar i mdt Ar
B. E. Nielsen, mdt Es i mdt Es
N. S. S. Nielsen, mdt Es i mdt Es
J. A. Jensen, mdt Es i mdt Es
J. J. Ivarsen, mdt Fa i mdt Fa
J. Zederkof, mdt Fa i mdt Fa
F. Markussen, mdt Fa i mdt Fa
C. R. Rasmussen, mdt Fa i mdt Fa
P. Dyhr, mdt Fa i mdt Fa
K. Christensen, mdt Str i mdt Str
P. B. Jespersen, mdt Str i mdt Str
N. O. Stougaard, mdt Str i mdt Str
K. S. Andersen, mdt Str i mdt Str

Navneændring

Lokomotivfører (14. lrm.)
J. E. Larsen, mdt Gb til J. E. Andersson

Afskediget pr. 30.9.1984 efter ansøgning

Lokomotivassistent (9. lrm.)
B. C. Jensen, mdt Es

Afskediget pr. 30.11.1984 efter ansøgning alder

Lokomotivfører (18. lrm.)
E. T. Svendsen, mdt Ab
E. J. Nielsen, mdt Ar
L. J. Hansen, mdt Ng

Afskediget pr. 31.12.1984 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører k (19. lrm.)
P. E. Hinsby, mdt Gb
Lokomotivfører (18. lrm.)
H. T. Rasmussen, mdt Fa
V. Poulsen, mdt Hg
Lokomotivfører (16. lrm.)
H. V. Ibsen, mdt Ge
H. Larsen, mdt Ng
Lokomotivfører (14. lrm.)
E. Sparre, mdt Kø

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf B. E. B. Hansen, mdt Kø.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf R. Mortensen, mdt Gb.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf H. M. Nielsen, mdt Kø.

Dødsfald

Pens. lkf S. H. T. Larsen, Kastrup, død den 21.8.1984, 70 år.

Pens. lkf C. A. Olsen, Roskilde død den 22.8.1984, 98 år.

Pens. lkf J. V. Jensen, Randers, død den 5.9.1984, 87 år.

Pens. lkf P. M. Kjeldgaard-Pedersen, Viborg, død den 12.9.1984, 88 år.

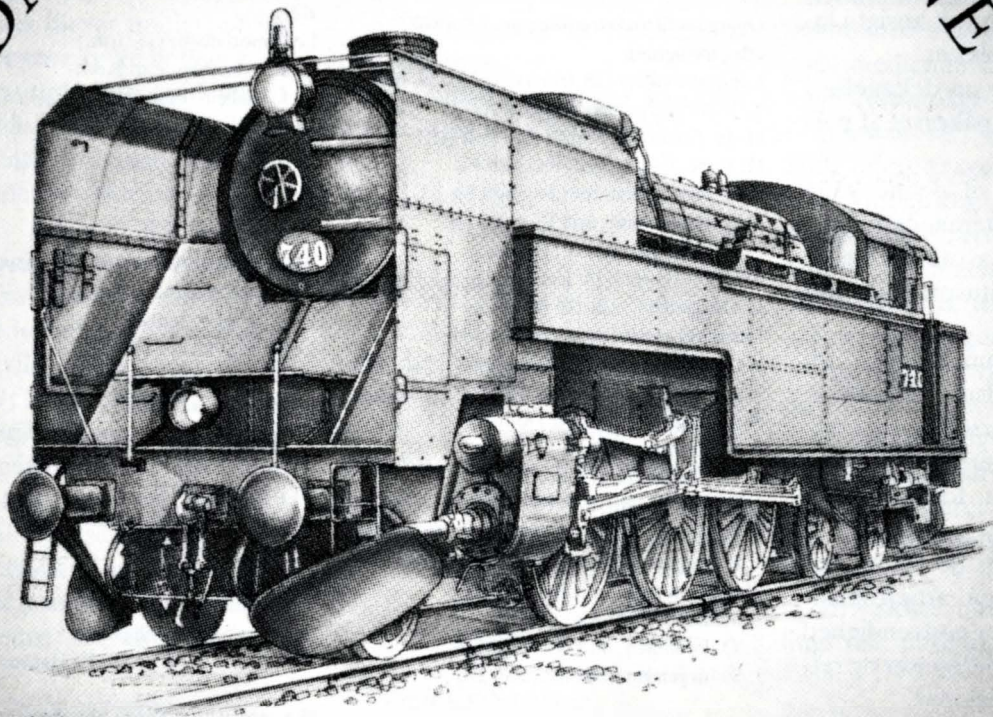
Pens. lkf H. T. S. Christensen, Hvidovre, død den 16.9.1984, 63 år.

Pens. lkf Svend Hansen, Fredericia, død den 19.9.1984, 59 år.

Pens. lkf E. B. F. Jørgensen, Nyborg, død den 21.9.1984, 70 år.

Pens. lkf N. K. E. Stensdal, Padborg, død den 24.9.1984, 62 år.

DANSK VETERAN JERNBANE



DSB
Litra S. nr.740

*Dansk Veteran jernbane Platte
Kildebakkegårds Alle 59 A
2860 Søborg. Tlf. (01) 67 68 44*