



5

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

MAJ 1985 – 85. ÅRGANG

5

Indhold:

Sammenlægningen	2
DLFs kongres	3
Landsoplysningsudvalget 50 år	5
En hilsen til udvalget	8
50 års jubilæum	9
Færgeforbindelse med små investeringer	10
Brande – For 40 år siden	17
DSBs Rutebiltjeneste	18
Farligt gods	20
Prøvekørsel med perspektiv	22
Regnskab 1984	25
Blokade på Kh	26
Politivold – Hvad er det	26
Personalia	27

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.

Den 30. april 1985 besluttedes på en ekstraordinær kongres i København, at forslaget om en sammenlægning af Dansk Jernbaneforbund og Dansk Lokomotivmands Forening, skal gennemføres med virkning fra 1. januar 1986.

Nogle havde ønsket, at en urafstemning burde være grundlag for den endelige beslutning; men ved afstemningen på kongressen stemte kun 18 for denne fremgangsmåde.

Afstemningen om sammenslutning var et meget markant udtryk for opbakning af forslaget. Med 72 stemmer for og 2 imod vedtoges sammenlægningen. Mere end 2 års intenst arbejde ligger bag os, og hovedbestyrelsen kan nu med mere ro i sindet gå i gang med forberedelserne til de ændringer beslutningerne medfører. Der er mange praktiske gøremål foran os med afviklingen af det nuværende organisationssystem og tilpasning til det nye.

Ingen bør tvivle på, at det, der således skete, den 30. april 1985, var en nødvendig beslutning for at kunne møde fremtidens udvikling på en fornuftig måde og varetage lokomotivmændenes interesser på bedste måde. Skeptikerne vil komme til at erkende nytten af sammenslutningen.

Det kan ikke fragås, at mange kan være skuffede over sammenlægningen, med tanke på vor gamle organisations hæderskronede virke siden 1899. Tidens vilkår indbyder midlertid ikke til nostalgi. Fremtidens arbejdsmuligheder for fagbevægelsen tvinger organisationerne til at søge tættere sammen for med større styrke at kunne besvære anslagene mod fagbevægelsen og for med større styrke at kunne varetage arbejds- og lønmæssige interesser for medlemmerne. Og det sker ikke med mindre lydørhed fra det nye ståsted, hvor vi med kraft og styrke sammen med jernbaneforbundets øvrige medlemmer skal kæmpe for fremgang. Der er mangt og meget i tiden, som kræver, at der skal kæmpes som i fagbevægelsens tidligste år. Det er derfor helt afgørende vi i fagbevægelsen står skulder ved skulder i kampen for vore interesser.

Der er tro på, at vi bliver godt modtaget i DJ, og at vi bliver behandlet tilsvarende i fællesskabet, som det hidtil har været tilfældet for øvrige i deres system. Lokomotivmændene vil gøre sit til på positiv måde at være med til at styrke fællesskabet.

Fremtiden vil vise, at den trufne beslutning er rigtig.

DLFs ekstraordinære kongres 30. april 1985

Hotel Sheraton, København

Formandens beretning

Spørgsmålet om forslag til sammenslutning af DLF og DJ er indgående behandlet i forhold til vore tillidsmænd og medlemskredsen i det hele taget.

Det er foregået i skrift og tale på forskellig vis og koncentreret om to mødekampagner i afdelingerne landet over i efteråret 1984 og foråret 1985.

Specielt denne kreds, som her er mødt frem hører til dem, som aktivt har taget del i diskussionen om spørgsmålet.

Det kunne derfor synes overflødigt at gå ind i en længere redegørelse eftersom denne alene vil kunne bygge på det, som hidtil er fremført på skrift og som især er blevet diskuteret under mødekampagnerne i alle afdelingerne.

For eftertidens, historiens, skyld må jeg imidlertid forelægge en sammenfatning i de store linier.

Udviklingen i vort arbejdsområde

Trækkraftmæssigt og uddannelsesmæssigt er en udvikling på vej i virksomheden DSB, som fører til væsentlige ændringer for lokomotivmændene.

For det førstes vedkommende kender vi ændringerne på rangerområdet, hvor stationspersonalet efterhånden skal overtage alt rangerarbejde. På fjerntrafikkens område er DSB, udover elektrificeringen med el-lok, i gang med planer om at indføre dieseldrevne togsæt. Disse vil på det nærmeste nedskære behov for lokomotivpersonale på meget omfattende måde. Maskintjenesten arbejder med prognoser, som skønner, at styrken med udgangen af 1987 er nedskåret med 300, og det er vel at mærke på et tidspunkt, hvor man lige er begyndt at indsætte de nye fjerntog – såkaldte Ic 3.



Dansk Lokomotivmands
Forenings formand
K. B. Knudsen.

Endelig vil indførelse af avanceret teknologi fremkalde ønsker om ændringer i uddannelsesmønstret, også i rekrutteringsgrundlaget.

Udviklingen på organisationsområdet

Indenfor LO er der for en række år siden truffet beslutning om at fremme industriforbundstanken, men det har dog ikke fundet sted i større omfang endnu. Som medlem af LO er vi også ansvarlig for at denne sag udvikles.

Som tjenestemandorganisation og derfor tilsluttet Centralorganisation I gennemlever vi nu en periode, hvor CO I omdannes til et forbund med medlemsorganisationerne indplaceret i nogle sektioner. F.eks. jernbaneorganisationerne i én sektion. Denne omorganisering ligger tæt på en sammenslutning af organisationerne i den enkelte sektion.

Det er således udviklingen indenfor CO I, som foranlediger DJ til i december 1982 at tilskrive øvrige jernbaneorganisationer i CO I om at drøfte samarbejdsmulighederne i et nyt system, eventuelt at foretage en sammenlægning.

DLFs hovedbestyrelse modtager henvendelsen positivt, og resultatet er den allerede nævnte ar-

bejdsgruppe, som laver udkast til forslag om sammenlægning.

Samtidigt foretog den arbejdsgruppe, der udpegedes på DLFs kongres i 1982 og som skulle fremsætte eventuelt forslag til ændring i DLFs indre struktur, nogle sonderinger i retning af sammenlægning med andre organisationer, nemlig Jernbaneforeningen og Dansk Metalarbejderforbund, der er gjort rede for, hvorfor der ikke var baggrund for at nå til sammenlægning med disse.

Hvad taler for eller imod sammenlægning?

Det som taler for kan listes op:

1. Ledelsen kan ikke spille på modsætninger de to organisationer imellem.
2. Med den større organisations styrke og dermed pres på forhandlingsmodparten får vi stærkere baggrund for at varetage lokomotivpersonalets interesser.
3. Med udsigterne til stærkt nedsat behov for lokomotivpersonale smuldrer det økonomiske grundlag for opretholdelse af en effektiv organisation med en god tillidsmandsstandard. Sammenlægningen betyder imidler-

- tid, at den større organisations ressourcer også kommer os til gode. Derved kan vi fastholde vor standard.
4. Rekrutteringsgrundlaget for ansættelse som lokomotivmand går ændringer i møde. På kortere og længere sigt kommer disse. Derfor er det en fordel, at ledelsen ikke heller her kan spille på eventuelle modsætninger mellem grupper de to organisationer, når vi skal forhandle ændringer.
 5. Set på baggrund af det lige sagte, er det betydningsfuldt, at der med DJ er indgået en aftale om, at alt personale som betjener MH skal organiseres i lokomotivpersonalets afdeling.
 6. Uddannelsesmønstret kan ledelsen ej heller benytte til at spille på modsætningsforhold. Disse kan afklares i organisationen inden forhandlingsarbejdet går i gang.
 7. Organisatorisk kommer vi ikke til at hænge i periferien, idet DJ er repræsenteret i så vigtige centrale organer som forretningsudvalgene i CO I og LO. Det har klart den betydning at DJ, modsætningsvis DLF, har adgang til vigtige oplysninger på et tidligere tidspunkt og at DJ også har direkte mulighed for at gøre sig gældende med egne synspunkter.
 8. Det skal også noteres, at vore medlemmer kan indgå i DJS gruppelivsforsikring.
Der findes også andre økonomiske fordele af mindre omfang, men dette er blot taget med for helhedens skyld.

Imod

Det som taler imod sammenlægning er af modstander fremhævet som faren for den faglærtes for-

trængning fra trækraftområdet og risikoen for at miste sin identitet i en større organisation.

Om det første kan siges, at det uanset fortsat eksistens som selvstændig organisation bliver et lige aktuelt problem, som yderligere kan minimere medlemstyrke og dermed forringe basis for at bevare optimal indflydelse på trækraftområdet. I denne forbindelse kan ledelsen have held til at spille på modsætninger.

Om identiteten bør bemærkes, at der i forvejen blandt DJS medlemmer findes et stort antal med faglært status og at der ingen sandsynlighed er for, at vi skulle blive overset i deres system.

Metalarbejderforbundet og SiD er gode eksempler på, at mindre organisationsgrupper ikke overses.

Hvordan organiseres vi i DJ?

Den rapport en arbejdsgruppe har udarbejdet, og hvori begge forbund har været repræsenteret, er tilstillet kongresrepræsentanterne. Af rapporten fremgår vedtægtsgrundlaget for lokomotivpersonalets afdeling. Det skal jeg ikke foretage en detaljeret gennemgang af men blot tage hovedtrækkene:

Afdelingen repræsenteres med 6 i DJS hovedbestyrelse. 1 repræsentant i DJS forretningsudvalg (afdelingsformanden).

Afdelingen deles op i grupper svarende til de nuværende afdelinger.

DLF udpeger en sekretær, som placeres i DJS sekretariat til næste ordinære kongres i DJ, hvorefter det er hovedbestyrelsen, der foretager valg til tillidsposter i sekretariatet.

DLFs formue forbliver i lokomotivpersonbalets afdeling.

Tilpasning af vort system til DJS

betyder i realiteten, at det på lokalt hold kan virke som hidtil.

Hvad siger DLFs love om opløsning af foreningen?

§ 11 indeholder afstemningsregler som generelt fastslår, at der skal $\frac{2}{3}$ stemmeflerhed til ændring af love. Derfor er denne regel grundlag for afstemning på kongressen.

$\frac{1}{3}$ af kongresrepræsentanterne kan imidlertid forlange urafstemning. Såfremt en sådan vedtages, må også $\frac{2}{3}$ dels reglen være gældende.

Da lovene ikke indeholder nogen bestemmelse om hvad de $\frac{2}{3}$ er af, har vi efter indhentet juridisk fortolkning fået fastslået, at de $\frac{2}{3}$ skal være af afgivne stemmer.

Afslutning

Med henvisning til det som er sagt og skrevet i tiden op til denne kongres, skal jeg stærkt understrege betydningen af, at kongresrepræsentanterne følger hovedbestyrelsens indstilling og stemmer for forslaget om sammenlægning af DJ og DLF, og således at den finder sted med virkning fra 1.1.1986.

Så indtrængende, det er mig muligt, peger jeg på de mærke udsigter for indflydelse i fremtiden på vort arbejdsområde, såfremt vi fortsætter som selvstændig organisation. Der kan helt enkelt blive tale om en overlevelsessituation, hvis vi ikke søger støtten gennem sammenlægningen. De, der ikke er enige i denne opfattelse og som stemmer mod forslaget, vil komme til at bære et tungt ansvar, såfremt forslaget forkastes.

Hovedbestyrelsens indstilling bygger på grundigt arbejde og vurdering. Den indtager en realistisk holdning til den bedømte udvikling. En holdning som eneste relevante til beslutning.

Landsoplysningsudvalget bliver 50 år den 25. maj

Allerede fra DLFs start havde lokomotivmændene sat ønsket om viden højt, hvilket det centrale ord i vort motto – ENIGHED – KUNDSKAB – HJÆLP – vidner om.

I foreningens første år tog ønsket om mere viden dog i høj grad sigte på dygtiggørelse i det daglige arbejde, idet dette ikke fra styrelsens side var lagt i så faste rammer som tilfældet er i dag.

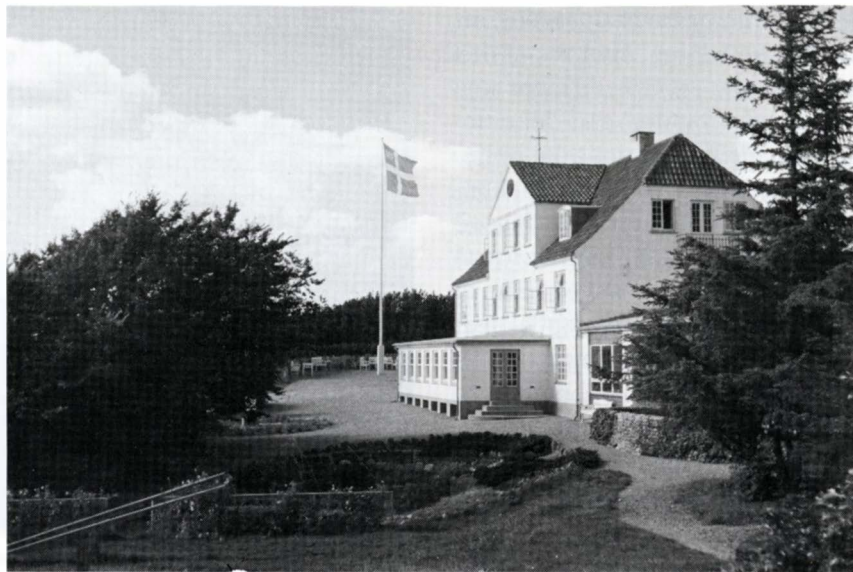
Den egentlige begyndelse til oplysningsarbejdet må noteres tilbage til årene efter den første verdenskrig, hvor der på mange depoter blev oprettet lokale biblioteker til gavn og glæde for udenbys personale der måtte tilbringe en stor del af deres fritid i en anden by.

Da den faglige organisation tog mere og mere form i medlemmernes bevidsthed, blev man hurtigt klar over at det var nødvendigt med en dygtiggørelse af tillidsmændene, men de vanskelige arbejdsforhold som lokomotivmændene arbejder under gjorde, at det ikke var muligt at arrangere f.eks. studiekreds eller møder med en fast ugentlig mødetid. Derfor opstod tanken om at samle de interesserede til en kursusvirksomhed.

Med erhvervelse af Feriehjemmet på Røsnæs, var der åbnet mulighed for at tage fat på et mere organisations-, kulturelt og samfundsorienteret oplysningsarbejde, og der blev da også i 1930 og 1932, altså før der var noget der hed landsoplysningsudvalg, her gennemført de første kurser.

Som allerede nævnt var det imidlertid vanskeligt at følge kurserne op med studiekredse i vintermånederne, så der skulle gå 17 år før Feriehjemmet på Røsnæs igen kom ind i billedet i kursussammenhæng.

I den mellemliggende tid var der både energiske og dygtige tillids-



Feriehjemmet på Røsnæs.

mænd der talte oplysningens sag, og med hjælp, ikke mindst fra tjenestefordelernes side, lykkedes det at bedre mulighederne for en passende aktivitet, hvilket styrkede ønsket om at få oplysningsarbejdet organiseret i faste rammer med tilknytning til DLFs hovedledelse.

På foreningens kongres i 1935 blev et forslag om nedsættelse af et landsoplysningsudvalg vedtaget, og man blev enige om at det udover at have nær tilknytning til hovedledelsen også skulle arbejde tæt sammen med AOF.

Det første landsoplysningsudvalg fik 5 medlemmer, heraf var 2 valgt af kongressen, 2 valgt af hovedbestyrelsen og 1 udpeget af AOF. Som den første formand blev valgt lokomotivfyrbøder Viggo Johansen, Århus, og som AOF-repræsentant blev udpeget senere Fiskeriminister Chr. Christensen. På kongressen i 1937 skete et formandsskifte idet lokomotivfører P. Sessing blev valgt og bestred dette hverv til sin afgang i 1947.

P. Sessing kom til at præge den første periode på grund af en utræt-



»Knudshoved«.

telig energi, og tro på oplysningsarbejdets betydning. Han var af den gamle skole, og virkede mere som Højskoleforstander end lokomotivfører når han varmt talte oplysningens sag på foreningens kongresser. Medlemmerne i dag vil sikkert have besvær med at forstå de emner Sessing anbefalede til f.eks. studiekredsarbejde, dertil er vor livsindstilling af i dag for materialistisk. Men at hans betydning for vort oplysningsarbejde på nuværende stadi har haft en overordentlig stor betydning er uomtvistelig.

I 1947 overtog DLFs nuværende æresmedlem Sven Suneson formandshvervet og de 12 års intensivering af vort lokale oplysningsarbejde blev yderligere udbygget. Man påbegyndte nu forberedelserne til etablering af en egentlig tillidsmandsuddannelse.

I 1948 fik Suneson og landsoplysningsudvalget i samarbejde med den nyvalgte formand for DLF, E. Greve Petersen realiseret det første kursus på Feriehjemmet, en kursusrække der fortsatte til Feriehjemmet blev solgt den 1. januar 1972, det sidste så sent som i december 1971.

Sven Suneson, der ligeledes var DLFs næstformand, var meget engageret i organisationens arbejde og overlod formandsposten i udvalget til motorfører Jørgen V. Christensen, Odense, men fortsatte i udvalget og som gruppeleder på kurserne til 1966.

Jørgen V. Christiansen, der senere blev lokomotivfører i Århus, blev den der sammen med det daværende udvalg fik kurserne på Røsnæs målrettet til en egentlig tillidsmandsuddannelse, og som tog mange andre aktiviteter op som f.eks. medlemskurser og studierejser.



Morgenmønstring.

Med denne målrettede kursusvirksomhed søgte man at give tillidsmændene en balast i det daglige arbejde i DLFs forskellige organer. Allerede fra begyndelsen blev der lagt vægt på en indlæring af de love og regelsæt der er grundlaget for det daglige arbejde som tillidsmand, forståelse af tjenstemandslovgivningen, tjenestetidsregler, løn- og pensionsbestemmelser, bestyrelsesarbejde, møde- og taleteknik o.l.

Sideløbende med denne undervisning fik deltagerne en orientering af samfundsmæssig og kulturel art, hvilket bevirkede at kurserne igennem årene havde besøg af en række personligheder med tilknytning til både regering og folketing, nævnes kan i flæng de tidligere statsministre Hans Hedtoft, H. C. Hansen og Viggo Kampmann, andre ministre og højtstående embedsmænd samt kulturpersoner besøgte Røsnæs. Også vor egen ar-



Både Jørn og dronningen havde fødselsdag. En kort hyldest.

bejdsgiver DSB, viste kursusvirksomheden sin bevågenhed, alle generaldirektører fra Emil Terkelsen til i dag har besøgt vore kurser, ja – tidligere generaldirektør P. E. N. Skov har endog fungeret som gruppeleder. Også med de forskellige afdelinger indenfor DSB har der været et frugtbart samarbejde der har betydet, at vi på et tidligt tidspunkt har kunnet diskutere forestående ændringer i vore arbejdsforhold.

Et andet grundfundament i kursusvirksomheden var muligheden for et godt kammeratskab afdelingernes tillidsmænd imellem, dette at man lærte hinanden at kende fik betydning langt udover kursusperioden til gavn for DLFs virksomhed.

På grund af overgang til anden stilling forlod Jørgen V. Christianesen DSB i 1964, og den daværende hovedkasserer G. A. Rasmussen, der havde været medlem af udvalget siden 1949, virkede som formand til 1966 og forblev i udvalget til 1982.

Lokomotivfører Jørn Thillemann blev nu formand, og man fortsatte den omtalte kursusaktivitet på Feriehjemmet indtil det for landsoplysningsudvalget tragiske tidspunkt hvor foreningens medlemmer ved en urafstemning bestemte at stedet skulle sælges. I slutningen af tredserne kom der yderligere gang i studierejsearrangementerne, idet udvalget fik et meget snævert samarbejde med DSBs maskinafdeling, der til glæde for mange af vore medlemmer, har formidlet studiebesøg på virksomheder over alt i Europa, i særlig grad til Vesttyskland.

Salget af Feriehjemmet nedsatte kursusaktiviteten, idet udvalget nu skulle ud på markedet for at finde egnede lokaler, hvilket betød en

væsentlig forøgelse af de løbende udgifter. Det var imidlertid ikke kun lokomotivmændene der i den periode havde problemer med at få en tillidsmandsuddannelse op at stå, hvilket bevirkede, at der på LOs kongres i 1972 blev nedsat et udvalg der skulle søge at løse problemet. Udvalget barslede med en betænkning, der førte til oprettelse af FIU (fagbevægelsens interne uddannelsessystem). I overenskomsten i 1974 blev der indført den bestemmelse, at arbejdsgiverne skulle indbetale et ørebeløb pr. arbejdstime til FIU-fonden og midlerne skulle bruges til uddannelse af tillidsmænd på de 3 arbejdshøjskoler.

DSB som arbejdsgiver var ikke med i denne overenskomst, men det lykkedes landsoplysningsudvalget igennem vort medlemsskab af LO at få mulighed for at benytte os af FIU-systemet, hvilket vi har kunne gøre helt til 1983. Det betød at vi kunne få tilskud til vor kursusvirksomhed, og med forståelse fra DSBs ledelses side, med hensyn til den frihed der var nødvendig til disse kurser, lykkedes det at få uddannet en stor del af foreningens tillidsmænd, så de kom på samme niveau som fagbevægelsens øvrige tillidsmænd.

Alligevel kneb det med finanserne, og landsoplysningsudvalget foreslog derfor en kraftig forhøjelse af tilskudet til udvalgets virksomhed, hvilket en enig kongres vedtog at støtte i 1978.

Udover at give oplysningsarbejdet en økonomisk indsprøjtning vedtog kongressen i 1978 også en strukturændring der betød, at det altid er den siddende hovedkasserer der er formand for udvalget. Den nyvalgte hovedkasserer på kongressen, udvalgets nuværende

formand Niels Kristensen, blev nu formand, og Jørn Thillemann fortsatte som udvalgets sekretær.

Den styrkede økonomi bevirkede naturligvis en øget aktivitet, idet vi nu udover at få uddannet tillidsmænd i FIU regi, også havde mulighed for at arrangere vore interne kurser, der kunne give nyvalgte tillidsmænd i bestyrelserne, samarbejdsudvalgene og sikkerhedsudvalgene en viden om det de var valgt til.

DSB ombyggede Feriehjemmet på »Knudshoved« til kursuscenter, og de forskellige jernbaneorganisationer får hvert år tildelt en periode, hvilket har givet os et nyt og ideelt tilholdssted.

Som tidligere nævnt ophørte tilskudene fra FIU-fonden i 1983, så landsoplysningsudvalget og hovedbestyrelsen har nu vedtaget en ny uddannelsesordning der dog tager sigte på at kunne indtræde i FIU-systemet når det drejer sig om udvidede uddannelser.

Ved 50 års jubilæet står landsoplysningsudvalget imidlertid ved en skelsættende begivenhed, idet udvalgets fremtid er afhængig af, om der skal ske en fusion med Dansk Jernbaneforbund. En ting er imidlertid givet, at det arbejde der er udført af udvalget i de 50 år, vil præge fremtidens tillidsmænd der skal tale vor sag, uanset om det bliver med eller uden en fusion.

jt.

Husk!

Stof til bladet skal være redaktionen i hænde senest den 15. i måneden.

En hilsen til Landsoplysningsudvalget

8

50 år

Vi vil til jeres 50 års jubilæum, gerne sende en hilsen og et tillykke med de mange år der er gået, og ønske held og lykke i årene fremover.

Da vi blev valgt som tillidsfolk i vore afdelinger og hørte vi skulle på kursus tænkte vi, hvad skal vi dog der – hvem kommer – kender vi dem – er de flinke eller hvad?

Nå, men vi skulle jo afsted og så måtte vi jo se at få det bedste ud af, hvad der end måtte komme.

Vi sidder nu her på det 3. kursus og prøver at sammenfatte i ord, hvad vi i den forløbende tid har lært og oplevet, spændende har det været og vi er nok blevet mere åbne og tolerante over for vore kolleger.

Første gang

Da vi mødtes på Nyborg banegård første gang d. 8-4-84 og så alle de andre deltagere, var vi alle hver især nok lidt beklemt ved situationen, generte og ikke særlig snakkesagelige, men det har da heldigvis ændret sig siden da.

Vores første møde med en underviser på kursus var Henry Madsen, en krasbørstig herre der råbte højt og brugte store ord, så var vi stille da vi kom, blev det ikke bedre af at høre på ham, men i løbet af dagene der gik, kom vi også op på mærkerne og gav svar på tiltale, det gav resultater, vi begyndte nu at lære noget, ting begyndte at sætte sig fast og interessen for at lære mere steg dag for dag.

Anden gang

Da vi den 28-10-84, mødtes for anden gang på kursus var stemningen helt i top, for nu kendte vi hinanden og kunne sige ting til hinanden som vi ikke kunne første gang vi var sammen.

Denne gang skulle man heller



Gruppearbejde.

ikke føle sig frem, men var hjemmefrem i de omgivelser man befinder sig i og det må siges, at det er rart at være her på Knudshoved, som ligger i naturskønne omgivelser, og er en god base for undervisning og kammeratligt samvær.

Tredie gang

Nu hvor vi mødes for 3. gang, søndag d. 24-3-85, er vi næsten eksperter og er ikke mere så forbavset over den ofte lange arbejdsdag, men tager det som en naturlig del af kursus, og man må sige, at indlæringen går hurtigere end første gang vi var her.

Gruppearbejdet er vi også blevet

helt gode til, samtidig med at det giver en god debat med liv i, når vi mødes alle 3 grupper for at drøfte det arbejde, vi har udført hver især.

God vind

Vi må sige, at oplysningsudvalgets folk gør et godt og stort stykke arbejde, som også gør det interessant for os at komme på kursus, det skal de have en stor tak for og vi må håbe for dem der kommer efter os, at de må få den samme gode oplevelse som vi selv har fået her på kursus.

Tak.

Børge - Ole - Kent - Claus



I anledning af Landsoplysningsudvalgets 50 års jubilæum

Landsoplysningsudvalget

Landsoplysningsudvalget blev lagt i faste rammer for 50 år siden.

Som en af udvalgets fornemste opgaver, er uddannelsen af de nye tillidsfolk i Dansk Lokomotivmands Forening.

Mange af de tillidsfolk der kommer ind i en bestyrelse, er ikke uddannet til at varetage dette job, uden at få en grundigere undervisning omkring hele fagbevægelsen, og især Dansk Lokomotivmands Forening. Denne uddannelse har Landsoplysningsudvalget fået lagt i gode faste rammer, således at alle tillidsfolk får tilbudt en række kurser, der kan hjælpe dem i deres arbejde for afdelingens medlemmer.

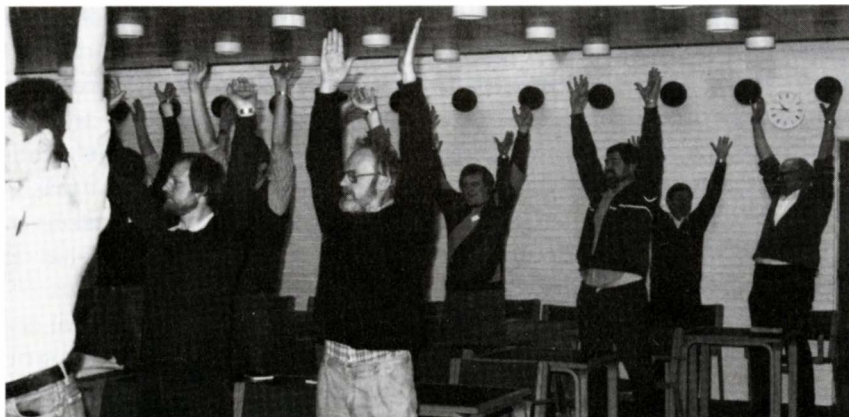
Når man som nyvalgt tillidsmand for første gang kommer på Landsoplysningsudvalgets grundkursus, må man beundre det smukke sted, udvalget har valgt at afholde deres kurser på, nemlig DSBs kursuscenter på Kundshoved.

Vi vil gerne som nyvalgte tillidsfolk fortælle om, hvordan man oplever Landsoplysningsudvalgets grundkurser.

Første kursus

Det man som ny tillidsmand først bliver stillet over for er sin formulering udadtil, så denne meget vigtige ting er der lagt stor vægt på, på det første kursus.

En af de første opgaver vi fik var at holde en tale for de andre kammerater på kurset, og det blev så optaget på video, så vi bagefter kunne studere os selv, og så eventuelt rette de fejl vi havde lavet. – Der blev meget at rette. Vi fik også gennemgået DLFs love, dette blev klaret udmærket af Niels Kristensen.



Morgenmotion.

Andet kursus

På det andet kursus, der blev afholdt i efteråret 84, mødte vi mere spændt op da vi følte vi var rystet bedre sammen efter den første uge.

Vore forventninger blev rigeligt tilfredsstillet, idet Jørn Thiellemann totalt mishandlede os med, hvordan man skal tilrettelægge og opbygge hele arrangementet omkring afholdelse af medlemsmøder og generalforsamlinger.

Landsoplysningsudvalget havde også sørget for udmærkede foredragsholdere til kurset, idet K. B. Knudsen kom og fortalte om sammenlægningen mellem DLF og DJ, og Roland Christensen fra DSBs velfærds kontor fortalte om hvordan de arbejdede og uddelegerede midlerne herfra.

Tredie kursus

Nu i foråret »85«, hvor vi er på vores tredje grundkursus, følte vi at vi efterhånden var blevet nogle gamle »rotter«, der snart ikke kunne lære mere.

Landsoplysningsudvalget snød os igen, de havde sat kursusindholdet til at omhandle så dagligdags ting som brevskrivning og kommunikation, og her var sandelig også mange ting at lære.

Underviserne var Jørn Thille-

mann og Kurt Christiansen, der klarede dette fint.

For at vi ikke skulle kede os for meget over disse »simple« ting, havde udvalget også fået Volmer Dörner til at undervise i aftalehåndbogen og også fortælle om turofbygning.

De ting blandede han passende sammen med praktiske øvelser.

Godt fordelt over kurset var der igen foredragsholdere, idet Erik Nygård Jespersen fra DJ kom og fortalte om strukturen i LO og CO I. Og for at vi også kunne få lidt indblik i EDB-ens forunderlige verden, havde udvalget fået kontorchef Leif Jeberg og magister Niels-Chr. Lundstrøm fra DSBs EDB-afdeling til at komme og fortælle om deres arbejde.

Vi fik også lidt nyt om kommende tog ved DSB, af afdelingsingeniør Henrik Nørgård, der fortalte om de nye IC 3 tog.

Vi sidder nu i skrivende stund med »overfyldte« hoveder, og glæder os til at komme hjem til »pigerne«, men vi glæder os sandelig også til at komme igen i efteråret »85«.

Vi vil gerne slutte med at ønske Landsoplysningsudvalget hjertelig tillykke med de »50 år«, og sige tak for jeres store arbejde.

Per - Børge - Poul - Bent - Robert
Grundkursus G2a 1985

Storebæltsfærgeforbindelsen forbedret effektivt og hurtigt ved moderate, ja små investeringer

Af C. E. Andersen

10

Storebælt er nu blevet besejlet af jernbanefærgerne i mere end hundrede år; og hver dag har talrige passagerer tænkt, når færgerne sejlede tæt forbi Knudshoved-halvøen, at færgeruten let kunne forkortes ved bygning af en færgehavn ved halvøens sydøstende og bygning af en kort jernbanelinie derfra til Nyborg station.

For omtrent 30 år siden blev der endelig bygget en færgehavn på Knudshoved. Men kun for bilfærgerne. Samtidig udskiltes bilfærgetrafikken fra togfærgetrafikken under etablering af en direkte, kortere færgerute mellem Knudshoved på Fynssiden og Halskov på Sjællandssiden.

Nu tales der om at flytte hele færgetrafikken sammen og at ombygge Knudshoved havn og Halskov havn til anløb af store kombifærger, som kan afvikle alle trafik-kategorier og sejle hyppigt.

Denne plan er endog vedtaget af Folketinget. Men i den sidste tid har den mødt modstand, fordi det har vist sig, at den vil blive temmelig bekostelig – under visse forudsætninger, – og at man så måske hellere bør bygge den ganske vist langt dyrere faste forbindelse og gøre dette straks.

Som et led i denne plan skal der bygges en broforbindelse for tog og biler fra Hjulby nord om Nyborg og Knudshoved-halvøen til Sprogø's vestende.

Desuden skal der bygges en anden bro fra Sprogø's østende til Halskovområdet.

Motiveringen herfor er især, at færgedriften på den skitserede rute med de store kombifærger vil blive meget dyr – og det både m.h.t. færgeinvesteringer og brændstofforbrug.

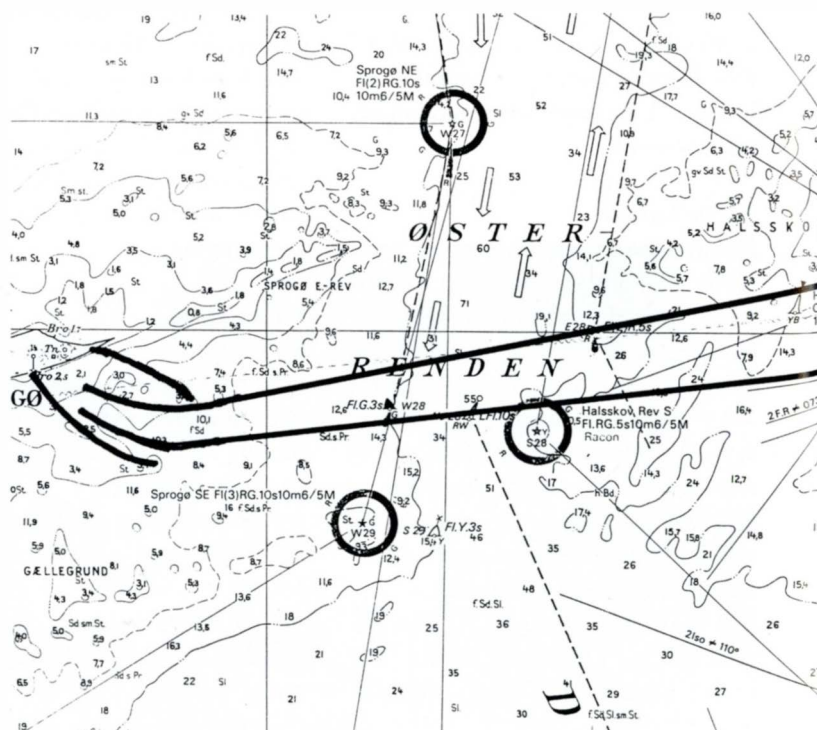
Til den påstand skal det dog straks bemærkes, at den væsentlige

del af færgeflåden, i hvert fald togfærgerne, bruges 40–45 år; m/f »Korsør« sejlede endda i 53 år. De store færger kan altså sejle i det mindste en menneskealder endnu.

Færgernes brændstofforbrug er tilmed forbløffende ringe. Selv de nye store færger bruger kun 1900–2000 kg olie (gasolie) pr. tur mellem Nyborg og Korsør. På den kortere sejl distance mellem Knudshoved og Korsør vil forbruget blive mindre, ca. 1550 kg. Det koster nu en gros ca. 225 dollars pr. t, altså d.v.s. knap 4000 kr. pr. tur. Altså et ikke helt ringe beløb. Men dette tal må vurderes på baggrund af, at dollarkursen for tiden er abnorm høj.

Imidlertid foreligger der den mulighed, at man kan gå over til at bruge fueloil, som er langt billigere, nu ca. 165 \$ pr. t.

Det har dog til gengæld andre ulemper, såsom at det oser, og at



maskinerne slides hurtigere. Men ved unormalt høje oliepriser kan man vel se stort på det.

DFDS's store passagerskibe mellem Esbjerg og Harwich har hele tiden brugt fueloil.

Kortere togfærgerute

Problemet kan også klares på en anden måde. Man kan forkorte færgeruten – foreløbig kun togfærgeruten – ved at bygge en bane fra Nyborg til Knudshoved samt en fast forbindelse – det være sig en banebro eller en tunnel fra Knudshoveds sydøsthjørne til grundene sydvest for Sprogø og videre helt til og over Sprogø.

1970–72 kommissionen foreslog bl.a. en 6720 eller 7560 m lang banetunnel (17 eller 14‰ stigningsgradient), som ville koste ca. 100 mill. kr. pr. km.

Ved Sprogøs sydøstside er der to indbugtninger af 4 og 6 m dybde-

kurverne. De kan skabe gode betingelser for bygning af en færgeshavn, som kan blive beskyttet både af selve Sprogø og grundene syd for indbugtningerne.

Samtidig kan udvidelsen af Knudshoved havn spares; og togforbindelsen her behøver ikke at krydse motorvej anlæggene.

Kortere færgerute

Sprogøhavnen kan tjene som den vestlige basis for togfærgerne, der kan vedblive at besejle Korsør togfærgeshavn i øst.

Derved reduceres sejlstanden til knap 10 km, mod nu ca. 25 km fra Nyborg og ca. 19 km fra Knudshoved.

Følgelig kan sejlturens varighed reduceres til 30–25 minutter, og brændstofforbruget kan reduceres til mindre end halvdelen.

Blot to af togfærgerne, som be-

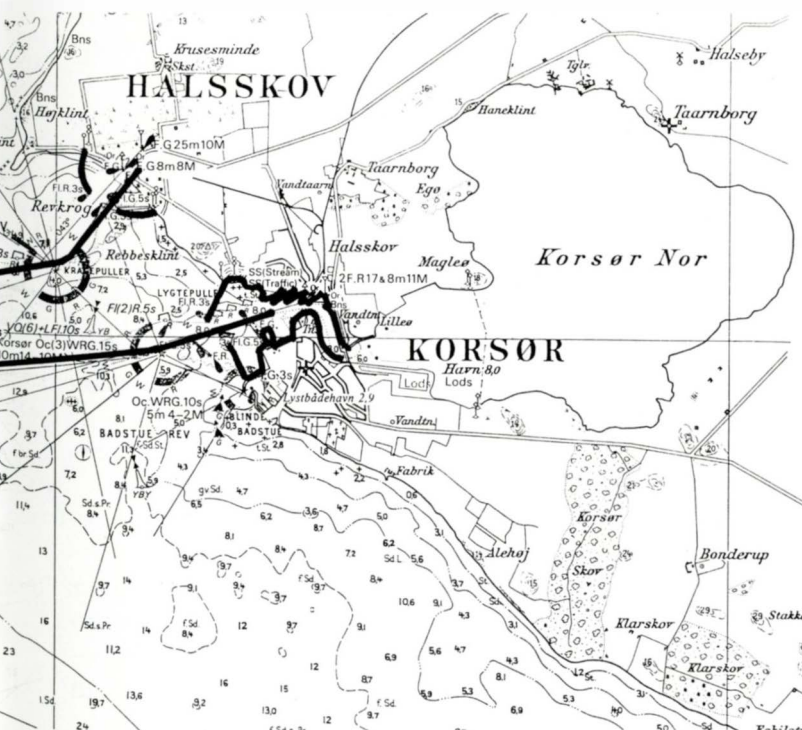
sejler denne rute, vil være tilstrækkelige til at opretholde timetakt-fartplanen.

Bl.a. derfor vil driftsomkostningerne blive små. – Personalebehovet vil blot være 48 mand + reserver.

Også brændstoffomkostningerne vil blive bemærkelsesværdigt små, regnet pr. overført jernbanevogn, passager, personbil og lastbil.

De store togfærgers kapacitet er 18 lange eksprestogsvogne. – Brændstofforbruget pr. overført vogn er altså kun ca. 100 kg, som blot koster omkring 300 kr.

Bilfærgernes energiforbrug pr. bil kan illustreres ved, at en ren bilfærg af samme størrelse og maskinmæssige konstruktion vil kunne befordre ca. 700 personbiler. Selv om der regnes med, at belægningsgraden gennemsnitlig kun er 70%, svarende til ca. 500 biler, bliver brændstofforbruget blot ca.



3 liter olie (fueloil). Det koster ikke ret meget.

Derimod vil en bil (personbil) bruge 2–2½ liter benzin for den ca. 20 km lange køretur ad en brovej fra Knudshoved til Halsskov. – Det vil koste omkring 15 kr.

Til trods herfor er der nu nogle, der ønsker at opgive færgefarten til fordel for en bro for at spare penge.

Når alt tages i betragtning, er færgebefordringen af bilerne meget billigere end bilkørsel ved egen kraft.

Storebælstfærefarten er i statsbanernes hænder sandsynligvis den danske stats mest lukrative forretning.

På et tidspunkt, hvor statsgælden overstiger 400 mia. kr., og hvor den vokser stærkt hvert år, vil det være letsindigt at skippe færgefarten – og tilmed betale for en verdensrekordbro, som koster nogenlunde lige så meget som værdien af hele Danmarks årskornhøst.

Også forlægning af de øvrige togfærger til Sprogø

Denne plan kan udbygges videre ved at overføre den tredje store togfærge til Sprogø-havnen og tillige den specielle firesporede godsfærge samt den nyeste af de tresporede togfærger.

Det forudsætter, at der bygges et ekstra færgeleje for hver slags store færger både på Sprogø og Halsskov.

Samtidig kan der bygges en bil-togsterminal i Fredericia-Snoghøj området og en anden i Korsør området eller Københavns området.

Mellem disse kan der regelmæssigt køre tog direkte mellem Jylland og Sjælland.

Driften kan f.eks. tilrettelægges således, at der hver anden time er

en forbindelse for lastbiler og hver anden time en for personbiler. Den sidste må betjenes af den store togfærge. Den første kan klares af den firesporede godsfærge og tillige en af de tresporede færger.

Togenes længde må tilpasses færgernes kapacitet. Godsfærgen kan befordre ca. 30–35 store lastbiler.

Togfærgen kan medtage 4 vognstammer, som hver kan være 106 m lange, svarende til længden af 4 af de længste ekprestogsvogne. Desuden kan der på hvert midterspor være en almindelig persontogvogn eller en spise-kaffe-vogn. I alt 18 vogne eller ét lokomotiv.

Et sådant tog kan transportere ca. 22 personbiler på hvert spor.

Hvis toget udføres med to etager, kan det rumme ca. 45 biler. På alle 4 spor kan det da give plads til ca. 180 biler.

Da færgen kan sejle indtil 16 enkeltture pr. dag + nat, kan det befordre næsten 3000 biler pr. døgn.

Dog kan den kun overføre en mindre del af det samlede antal biler.

Men det vil jo blive en superservice, for hvilken DSB godt kan kræve en ekstra høj betaling.

Disse fjernbiltog, dels for personbiler, dels for lastbiler, kan eventuelt køre helt til Københavns-egnen, f.eks. til et terminalanlæg i Sydhavnsområdet.

Hvis der etableres en togforbindelse mellem Kastrup og Malmø eller mellem Helsingør og Hålsingborg, kan færgebiltogene føres igennem helt til Sverige.

Disse tog kan udnyttes med fuld kapacitet hele året, idet bilfærgerne kan tage alle de øvrige biler.

Biloverførslerne

Tilbage står bilfæreforbindelsen mellem Knudshoved og Halsskov.

Den kan aflastes en del ved de skitserede foranstaltninger. Men i sommertiden og specielt i dagtimerne må den vedblive at formidle overfarten af størstedelen af bilerne.

Senere kan man så bygge en bilbro mellem Knudshoved og Sprogø. Samtidig kan bilfærgerne overføres til en rute direkte mellem Sprogø og Halsskov.

Derpå kan der laves en banetunnel mellem Sprogø og Sjælland.

1970–72 udvalget lod de store ingeniørfirmaer udarbejde et projekt til en 5600 eller 6720 m lang jernbanetunnel. Den ville koste 870–920 mill. kr. (1972-priser).

Tunnelerne under både Vestre og Østre Rende vil tilsammen koste 1450–1540 mill. kr. ved samtidig bygning og lidt mere ved separat bygning, d.v.s. på forskellige steder.

Senere kan der måske også laves en vejbro, over Østre Rende, blot en let hængebro.

Men en sådan bro kan ikke blive strengt nødvendig i den overskuelige fremtid.

Der skal altså bygges en ny havn med tilhørende færgelejer på Sprogøs sydøstside.

Endvidere skal der bygges først en jernbanetunnel (eller bro) mellem Knudshoved og Sprogø og senere en vejbro i samme linie.

Men der behøves ikke flere færger end dem, der haves. Med tiden må nogle af dem ganske vist udskiftes – men først langt ind i næste årtusinde.

Så man behøver ikke at være forfærdet og tro, at Storebælstfærefarten koster så meget, at man er nødt til skyndsomst at bygge en bro – verdens største og dyreste bro – over Østre Rende. – I hvert fald ikke foreløbig.

COI informerer:

Principbeslutningen truffet

COI afholdt ekstraordinært repræsentantskabsmøde den 4. marts 1985 i Falkoner Centret i København.

Mødet havde kun et dagsordenspunkt, nemlig behandlingen af et principforslag om omlægning af COIs struktur, således at COI bliver et egentligt fagforbund.

Principforslaget blev fremlagt af COIs formand på vegne af et flertal i hovedbestyrelsen.

Forslaget indeholder fire punkter, nemlig en principvedtagelse om

at COI omdannes til et forbund bestående af de nu tilsluttede organisationer, der i forbundet vil blive betegnet som afdelinger,

at COI-FORBUNDET skal være tilsluttet LO, men at organisationer, som på grund af LO-tilslutningen ikke vil forblive i COI efter strukturomlægningen, vil kunne melde sig ud af COI fra det tidspunkt, forbundet etableres,

at det vil blive den enkelte afdelings egen afgørelse, om der eventuelt skal ydes støtte til politiske partiers valgkamp etc., og

at afdelingerne skal samarbejde i sektioner, jfr. teksten i bilaget, der er optrykt omstående.

Principforslaget blev vedtaget med stor majoritet.

Der er som nævnt tale om et *principforslag*, og den endelige vedtagelse vil ske ved et ekstraordinært repræsentantskabsmøde i august eller september måned ved behandlingen af de konkrete forslag til ændring af COIs vedtægter.

Den mellemliggende periode forudsættes anvendt af de tilsluttede organisationer til endeligt at afklare deres holdning til spørgsmålet, ligesom et ved repræsentantskabsmødet den 4. marts nedsat udvalg skal gennemgå det foreliggende vedtægtsudkast på ny. Herunder skal man tilpasse det til den forudsætning, at der er truffet beslutning om hovedorganisationstilhørsforholdet.

COIs formand, Aage Andersen, understregede ved sin forelæggelse af forslaget, at det *ikke* tilsigter at ophæve samarbejdet i TFU - tværtimod vil samarbejdet med de øvrige centralorganisationer fortsat være det fundament, COI skal basere sin udøvelse af forhandlingsretten på. Det flertallet i hovedbestyrelsen ønsker er imidlertid, at COI ikke skal stå helt »nøgen«, såfremt TFU-samarbejdet - på trods af COIs ønsker om det modsatte - alligevel skulle gå hen og bryde sammen en eller anden dag. Formanden nævnte endvidere de argumenter, som det tidligere strukturudvalg havde fremført for forslaget, herunder

- at det ved omdannelsen af COI til et egentligt forbund tilsluttet LO vil kunne sikres, at vi fortsat kan repræsenteres der på højt niveau (LOs forretningsudvalg),
- at strukturomlægningen vil gøre det muligt, at formanden i fremtiden kan være heltidsbeskæftiget i COI uden risiko for, at vi taber den repræsentation, som hidtil er tilvejebragt ved nogle forbunds medlemsskab af LO, og
- at mange ting vil kunne gøres bedre, når vi er flere om det (f.eks. udgivelse af et fagblad til alle medlemmer, videreudbygning af tillidsmandsuddannelsen, mere eksperthjælp etc.).

Formanden fokuserede tillige på spørgsmålet om en videreførelse af den solidariske lønpolitik, hvor der bliver taget et særligt hensyn til de lavere- og lavestlønnede grupper, som COI primært repræsenterer.

Formanden slog fast, at COI efterhånden står alene med disse lønpolitiske synspunkter på tjenestemandssområdet, og at det også af denne grund vil være nødvendigt, at COI - uden at det skal antaste samarbejdet med de andre centralorganisationer i TFU - finder sammen med grupper, som har lønpolitiske synspunkter til fælles med COI.

Det vil i praksis sige LO-forbund med medlemmer i den offentlige sektor.

Formanden sagde om LO-tilslutningen, at han godt var klar over, at der var mange følelser i dette spørgsmål, hvilket var helt naturligt.

Imidlertid måtte man prøve nøgternt at stille det følelsesladede op imod de faglige ting - det vil sige varetagelsen af vore medlemmers særlige faglige interesser, specielt på det lønpolitiske område.

Det er væsentligt at slå fast, at det man i de tilsluttede organisationer *ikke* skal tage stilling til i de kommende måneder er, om de hver især skal indmeldes i LO, men om COIs indmeldelse i LO behøver at føre til, at man vil ud af COI.

Hensynet til varetagelsen af den solidariske lønpolitik må veje tungt til ved en sådan vurdering.

Økonomien

Forud for det ekstraordinære repræsentantskabsmøde havde COIs sekretariat udarbejdet et revideret notat om økonomien ved omdannelsen af COI til et forbund.

Notatet indgik i repræsentantskabsmødets forhandlinger. Det anslås, at forbundets driftsudgifter vil komme til at ligge i niveau 15 millioner kroner på årsbasis. Dette svarer til 300 kroner pr. medlem pr. år med 50.000 medlemmer.

Det nuværende kontingent er 96 kroner pr. år - dog betaler organisationer, som er tilsluttet en hovedorganisation halvt kontingent.

Formanden understregede ved sin forelæggelse af strukturforslaget, at

man ikke umiddelbart kan sammenligne de to kontingentstørrelser.

Dette skyldes, at kontingentet til LO vil blive udredt af COI-FORBUNDET og ikke som nu af de respektive tilsluttede organisationer.

Desuden at der forudsættes udgivet et fagblad til alle medlemmer, hvilket kan føre til, at nogle organisationer vælger at indstille deres egen bladvirksomhed - eller eventuelt indskrænker den med besparelser til følge.

Endvidere er det forudsat, at COI-FORBUNDET skal finansiere en større del af tillidsmandsuddannelsen end COI hidtil har gjort.

Også dette vil fremtræde som en besparelse for afdelingerne (de tilsluttede organisationer).



COIs formand Aage Andersen.

Det følelses-ladede

De følelser blandt medlemmerne, som vil kunne være til stede ved COI-FORBUNDETs indmeldelse i LO indgik naturligvis i flere af indlæggene ved COIs ekstraordinære repræsentantskabsmøde den 4. marts 1985.

COIs formand sagde blandt andet herom, at han havde forståelse for, at der i LO-tilslutningen kunne være følelser - ovenikøbet stærke følelser.

Men han mente, at forslaget om, at det vil blive de enkelte afdelinger (tilsluttede organisationer), som suverænt afgør, om der skal ydes bistand til et politisk partis valgkamp måtte kunne tage meget af brodden af dette spørgsmål.

Han mente endvidere, at det følelsesladede mere end opvejes ved de faglige gevinster, der opnås for COI ved tilslutningen til LO.

Et andet følelsesladet spørgsmål har været muligheden af at kunne risikere at skulle yde bistand til en (lovligt varslet) konflikt.

Således som den seneste udvikling har været, hvor forskellige FTF-organisationer har besluttet at yde tilskud til strejker på sygehusene varslet fra den 1. april 1985, har dette spørgsmål vel fået en anden indfaldsvinkel.

Der er tale om en frivillig beslutning, men den understreger, at det ikke længere er et *principielt* spørgsmål om at yde økonomisk tilskud til strejker eller ej, men om, hvem strejkebistanden skal ydes til.

Det skal i den forbindelse understreges, at COI ikke er forarget over eller finder det odiøst, at nogle organisationer har besluttet at yde økonomisk bistand til lovligt varslede strejker.

COI har naturligvis fuld respekt for de beslutninger, der træffes af organisationernes kompetente organer.

Principforslaget vedtaget

1. Repræsentantskabet beslutter, at COI ved en ændring af de nugældende vedtægter omdannes til et sektionsopdelt forbund (COI-FORBUNDET) bestående af de nu tilsluttede organisationer, der i det nye forbund betegnes som afdelinger.

Repræsentantskabet nedsætter et hurtigtarbejdende udvalg, hvoraf COIs formand og næstformand skal være medlemmer.

Udvalgets opgave er at foretage en fornyet gennemgang af det af vedtægtsudvalget udarbejdede vedtægtsforslag samt at behandle andre spørgsmål i tilknytning til omdannelsen af COI til et forbund med henblik på en tilpasning til den forudsætning, at der samtidig med vedtagelsen af denne principbeslutning træffes afgørelse om hovedorganisationsspørgsmålet.

Vedtægtsforslaget behandles ved et ekstraordinært repræsentantskabsmøde i august måned 1985.

2. COI-FORBUNDET skal være tilsluttet LO.

Organisationer som på grund af tilslutningen til LO ikke ønsker at forblive tilsluttet COI (COI-FORBUNDET) skal have mulighed for at melde sig ud af COI med virkning fra det tidspunkt, COI-FORBUNDET etableres.

3. Forbundets vedtægter skal være indrettet således, at det bliver den enkelte forbundsafdelings egen afgørelse, om der forud for et folketingsvalg m.v. skal ydes bidrag til et eller flere politiske partiers valgkamp, idet eventuelle bidrag til en valgkamp dog fremsendes via forbundet.

4. Forslag til sektionsopdeling, jfr. nedenstående.

Principforslag til sektionsopdeling

Til forslagens punkt 4 om sektionsopdelingen bemærkes, at det allerede nu må anses som en kendsgerning, at politiorganisationerne ikke vil være med i forbundet, hvilket i sig selv er tilstrækkelig anledning til at sektionsopdelingen må overvejes.

Forslaget til sektionsopdeling bygger fortsat på, at der skal være fem sektioner, men den hidtil påtænkte sektion for justitsministeriets område vil blive for beskeden til at den bør opretholdes.

Sektion 1 vil i det ændrede forslag fortsat bestå af post- og teleområdet.

Sektion 2 er fortsat jernbaneområdet, medens

Sektion 3 foreslås ændret til at være Dansk Fængselsforbund, Landsbygraverforeningen for Danmark og Dansk Toldtjenestemandes Forbund, da disse tre organisationer størrelsesmæssigt kan sammenlignes, ligesom de hver især har opbygget egne sekretariater.

Sektion 4 foreslås uændret til at være forsvarsministeriets område, idet dog bemærkes, at Farvandsvæsenets Funktionær Forening på et tidligere tidspunkt har givet udtryk for, at man måske bedre kunne indpasses i forbindelse med jernbaneforbundets søfartsområde, hvilket der bør være mulighed for, såfremt de to organisationer er interesseret i det.

Sektion 5 vil bestå af øvrige organisationer.

Det forudsættes, at sektionerne ikke nødvendigvis skal være fuldt etablerede ved forbundets start. Det vil alene være nødvendigt, at sektionerne etablerer sig på en sådan måde, at de nødvendige valg til hovedbestyrelse og forretningsudvalg kan foretages. Den mere konkrete opbygning af sektionerne kan ske i løbet af den første kongresperiode.

A-kasse reformen

Regeringens oplæg til en reform af bl.a. A-kassefinansieringen, der for tiden er til høring hos arbejdsmarkedets parter, vil næppe komme igennem Folketinget lige med det første. Ifølge de radikale regner man ikke med, regeringen vil fremsætte lovforslaget på denne side det kommende forår. Det vil endda være tvivlsomt, om det kan vedtages til iværksættelse pr. 1. januar 1986.

Regeringens udspil om kontingentet går ud på, at statens andel af arbejdsløshedsforsikringens udgifter år for år fastsættes til et bestemt beløb pr. ledig og pr. efterlønsmodtager. Der lægges op til, at staten dækker 72 pct. af det forventede gennemsnitsbeløb pr. fuldtidsforsikret medlem. Arbejdsgiverne forventes at skulle betale 13 pct. af dagpengeudgifterne.

Medlemmerne skal betale forskellen mellem den reelle udgift minus statens tilskud, minus arbejdsgivernes tilskud samt minus et særligt bidrag for kasser med højt dagpengeniveau. For kasser med højt dagpengeniveau opkræves et særligt bidrag. Endelig foreslås en særlig ordning med en privat forsikring, hvor interesserede medlemmer kan tegne sig for et højere beløb, end den normalt gældende maksimale dagpengesats. Der er altså tale om en privat ordning uden statsfinansiering og administreret af A-kasserne.

Med henvisning til ovenstående kan der blive tale om flere forskellige medlemsbidrag i de enkelte kasser. Der skal ikke megen fantasi til at forestille sig, hvilket virvar dette vil medføre i forbindelse med overflytninger kasser imellem.

Regeringen mener forslaget til reform af A-kassefinansieringen har flere fordele. Der nævnes således, at der opnås en bedre styrkelse af forsikringselementet og at forslaget om en tillæggsforsikring giver grupper med specielle forhold eller særlig høje indtægter mulighed for dækning ud over den generelle ordnings maksimumbeløb.

Organisationerne har modtaget forslaget meget kritisk og i den senere tid har mange fagblade bragt artikler mod regeringens udspil. Man har bl.a. kunnet læse, at lovforslaget bærer præg af at være uigennemtænkt og negativt rettet mod de svageste grupper i sam-

fundet. Hele reformen kaldes et angreb på det solidariske princip, som altid har været det fremherskende i det danske A-kassesystem.

Fremmøderegler

På givne foranledning skal vi i det efterfølgende redegøre for gældende regler for ledige medlemmers kontakt med de offentlige arbejdsformidlingskontorer.

Tilmelding af ledighed

I princippet skal ethvert medlem, der bliver ledig og som ønsker at oppebære dagpenge, straks ved ledighedens indtræden rette personlig henvendelse til et offentligt arbejdsformidlingskontor for at stille sin arbejdskraft til rådighed for arbejdsmarkedet.

Fremmøde i ledighedsperioden

Såfremt der ikke straks anvises arbejde, vil medlemmet få meddelt oplysning om, på hvilke dage og til hvilke tidspunkter nyt fremmøde skal finde

sted. Der vil normalt blive tale om 1 månedligt fremmøde. I øvrigt vil medlemmet være forpligtet til at give møde på arbejdsformidlingskontoret, såfremt dette finder det nødvendigt at indkalde medlemmet.

Under særlige forhold vil arbejdsformidlingskontorerne have mulighed for at fastsætte fremmødetidspunkter med mere end 1 måneds mellemrum. Sådanne ordninger fastsættes af hvert enkelt arbejdsformidlingskontor afhængigt af lokale forhold, herunder beskæftigelsesmulighederne i området.

Afmelding af ledighed

Ethvert arbejde, der overtages uden forudgående anvisning, skal anmeldes til vedkommende arbejdsformidlingskontor uanset arbejdets art og varighed og uanset om arbejdet er lønnet eller ulønnet. Formålet med medlemmernes kontakt med arbejdsformidlingskontorerne er først og fremmest, at søge medlemmet genplaceret på arbejdsmarkedet. Det er derfor af betydning, at kontorerne snarest muligt får underretning om forhold der bevirker, at medlemmet ikke længere er arbejdssøgende, f.eks. som følge af arbejde, ferie, sygdom eller lignende.

Udvalget sammensat

I repræsentantskabsmødets vedtagelse af principforslaget lå også nedsættelsen af et hurtigt arbejdende udvalg.

Udvalget, som allerede har holdt sit første møde, skal foretage en fornyet

gennemgang af det allerede foreliggende vedtægtsforslag for bl.a. at tilpasse forslaget til den kendsgerning, at COI-FORBUNDET skal være tilsluttet LO.

Udvalget skal i øvrigt behandle alle relevante spørgsmål i tilknytning til omdannelsen af COI til et forbund.

Af principforslaget fremgår det også, at COIs formand og næstformand skal være medlemmer af udvalget. På repræsentantskabsmødet blev det foreslået og vedtaget, at udvalget i alt skal bestå af 7 medlemmer. Til de resterende 5 pladser blev følgende foreslået og enstemmigt valgt:

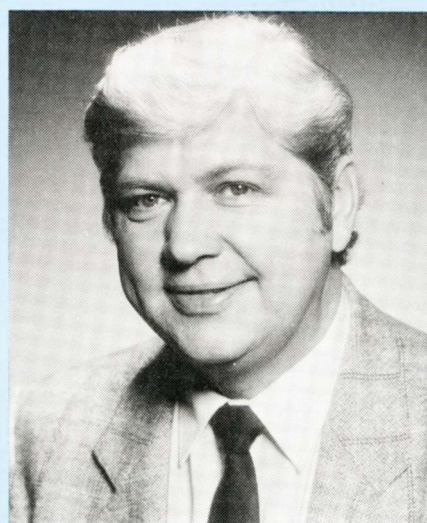
Søren Andersen, Dansk Fængselsforbund.

Jørn Lindekilde Hansen, Dansk Toldtjenestemandes Forbund.

Jens A. Larsen, Den Kgl. Veterinær og Landbohøjskole.

Svend-Erik Larsen, Hærens Korporal- og Konstabelforening.

Niels Juul, COI.



COIs næstformand, Erik Nygaard Jespersen er også medlem af udvalget

Brande – For 40 år siden

Tysk mord på stationsarbejder skabte 14. september 1944 generalstrejke-lignende tilstande i Brande

Det er i dag 40 år siden, at den vel nok mest dramatiske situation under hele besættelsen opstod i Brande.

Et tysk mord på en stationsarbejder startede en næsten generalstrejke-lignende tilstand i byen, da Brande-borgerne spontant reagerede mod den hensynsløse nedskydning.

Forhenværende skoleinspektør, T. Bundgaard Lassen, har i sin Brande Sogns Historie beskrevet episoden, som på Frihedsmuseet i København er registreret som et clearing-mord.

Lidt før klokken fem om morgenen 14. september 1944 var stationsarbejder Egon Adolf Gravesen på vej gennem Borgergade for at komme til sit arbejde på Brande station.

På samme tidspunkt sprænger sabotører en lastbil i en nærliggende garage i luften. Gravesen bliver formentlig nervøs ved eksplosionen og søger tilflugt i smøgen ved ejendommen Borgergade 16. Her bliver han skudt af en tysk vagtpost.

Togene standsede

Med det samme, nyheden om drabet blev kendt blandt DSB-personalet, blev arbejdet nedlagt, og al toggang til og fra Brande var standset hele dagen.

Hele byen sluttede op om stationspersonalets strejke. Alle butikker og virksomheder lukkede, ligesom begge byens skoler sendte børnene hjem. Overalt i byen gik flagene på halv stang.

Byen dirrede af hensynsspænding, og det skabte særlig harme, at tyskerne ikke ville give tilladelse til at fjerne liget af Egon Gravesen. Liget lå utildækket fire timer på det sted, hvor han var blevet skudt ned.

Følge på 2.000

Først klokken 10 om formiddagen blev liget frigivet, og da det blev ført fra Borgergade forbi stationen til sygehuset, blev det fulgt af et følge på omkring 2.000 Brandeborgere – dengang halvdelen af byens befolkning.

Der var ingen menige soldater på gaden, men nogle af værnemagtens underofficerer optrådte på en brøsig måde, idet de ikke ville vige til side for ligtoget.

Da en af deltagerne i ligtoget skubbete til de tyske underofficerer, blev han trukket til forhør i tyskernes hovedkvarter i Brandes daværende tekniske skole. Han blev samme dag ført til Kolding, men ved kriminalassistent N. M. Haugaards mellemkomst blev han frigivet, uden at der skete ham noget.

Ved ankomsten til sygehuset blev der holdt en kort, men gripende andagt foran sygehusets kapel. Det store følge sluttede med at synge den sang, som frem for nogen anden blev sunget under besættelsen – »Altid frejdig . . .«.

Egon Gravesen blev begravet i Ålborg, og en smuk mindesten, skænket af Brande bys befolkning, blev rejst på hans grav.

Mindetavle

I sommeren 1945 blev der på ejendommen Borgergade 16 indmuret en mindetavle på det sted, hvor Egon Gravesen blev skudt.

Denne mindetavle blev muret til, da bygningen for en halv snes år siden blev forsynet med en kvartstens mur.

Der findes således ikke i dag i Brande noget synligt minde om krigens mest dramatiske episode.

Brande-borgernes spontane reaktion på nedskydningen kunne meget vel have affødt alvorlige repressalier fra tysk side, for på dette tidspunkt af krigen havde tyskerne opgivet tanken om »fredelig sameksistens«, og der blev skudt løs på forsamlede menneskemængder ved den mindste anledning.

Den tyske kommandant var dog så fornuftig, at han lod Brandeborgerne få afløb for deres harme, og der skete ikke yderligere fra tysk side.

Også her spillede N. M. Haugaard en stor rolle, idet kommandanten rådførte sig med ham og derefter fulgte Haugaards råd om ikke at gribe ind over for optøget og generalstrejken.



DSBs Rutebiltjeneste er Danmarks største vognmandsforretning

Interview med chefen for Rutebiltjenesten Erik W. Hauge

18

Da DSB foretog en decentralisering af centralledelsen, blev Rutebiltjenesten en af de fem produkt-tjenester.

Som sådan arbejder Rutebiltjenesten med entydigt økonomisk ansvar. D.v.s., at man disponerer efter en budgetramme med resultatansvar. DSBs Rutebiltjeneste er Danmarks største vognmandsforretning. Man kører med en buspark på 580 busser, betjent af 1200 chauffører. Indtægterne er på ca. 330 mill. kr. på årsbasis.

Administrativt er Rutebiltjenesten bygget op, dels med en centralledelse, der har sit domicil i generaldirektoratets bygninger i Sølvgade, dels med 10 rutebilområder ud over landet.

Man kører ruterne for de amtslige trafikselskaber. Det sker i henhold til den lov, der blev vedtaget i 1978 om den kollektive trafik udenfor hovedstadsområder. Med denne lov gik hele ruteplanlægningen og køreplanslægningen over til amterne. D.v.s., at DSBs Rutebiltjeneste kører som entreprenør for amter og fælleskommunale trafikselskaber.

Taksterne fastlægges suverænt af amterne, der derfor også oppebærer alle indtægterne. DSBs Rutebiltjeneste får betaling for den udførte kørsel. Det sker på grundlag af en standardentreprenørkontrakt, som for amternes vedkommende er forhandlet af Amtsrådsforeningen og for vognmændenes vedkommende dels af LDB (Landsforeningen Danmarks Bilruter) dels af DSB.

Kontrakten er femårig. Den første løb fra juni 1979 til juni 1984. Den er blevet genforhandlet og fornyet og løber derfor frem til juni 1989.



Rutebilchef E. W. Hauge.

Chef for Rutebiltjenesten er Erik W. Hauge.

Han har siden 1943 været i DSBs tjeneste og har bl.a. været områdechef i Næstved. Han har endvidere gennem årene været engageret i organisationsarbejde. Han har således været medlem af Jernbaneforeningens hovedbestyrelse og for-

retningsudvalg, og i en årrække redigerede han Jernbaneforeningens medlemsblad.

Vi indleder interviewet med at spørge Erik W. Hauge:

Hvor mange rutebiler er i drift under DSBs Rutebiltjeneste?

Vi har over hele landet ca. 580 ru-

tebiler, og vi beskæftiger ca. 1200 chauffører, hvoraf 70% er tjenestemænd, organiseret i Dansk Jernbaneforbund. Den resterende del er overenskomstansatte og organiseret i SiD.

Kører Rutebiltjenesten ruter for alle amtslige trafikselskaber udenfor hovedstadsområdet?

Ja. Og det sker i henhold til loven om kollektiv trafik udenfor hovedstadsområdet.

Hvad skete der yderligere med denne nyordning?

Der skete det, at hele ruteplanlægningen og køreplanslægningen gik over til amterne. Og d.v.s., at vi kører som entreprenører for amter og fælleskommunale trafikselskaber.

Kører man i alle amter?

Ja, bortset fra hovedstadsområdet.

I. Administration

Hvordan er den centrale og decentrale administration opbygget?

I den centrale administration i Sølvgade er vi ialt kun 13,8 ansatte, idet en er ansat på deltid. Af de ansatte er der, udover de medarbejdere, der beskæftiger sig med administrative og økonomiske opgaver, to ingeniører og en værkstedsleder.

Ud over landet har man oprettet rutebilsområder?

Ja. Af dem har vi ti. Og hvert af disse ti rutebilsområder ledes af en trafikinspektør. Han tager sig af den daglige drift og af de administrative opgaver. Han skal sørge for, at materiellet er til stede og i orden. Og ligeledes skal han sikre, at der er personale til at køre busserne. Der er selvfølgelig også en

række administrative ting at tage vare på.

Er der værksteder knyttet til områderne?

Ja. Det er der. De ledes af en værkstedsleder, og på værkstederne er der ansat et antal automekanikere. På landsplan har Rutebiltjenesten ialt ansat 68 automekanikere. Derudover har vi nogle få ufaglærte, som deltager i forskellige arbejdsopgaver i værkstederne, f.eks. med rengøring af busser m.v.

I alt har vi i hele Rutebiltjenesten et personaleantal på 1375.

II. Budget

Hvordan forholder der med hensyn til budgetlægning?

Vi skal som enhver anden produkt-tjeneste i DSB have vort budgetforslag godkendt af DSB. Det gælder både indtægtsbudgettet og de omkostninger, vi skal afholde. Det er så vor opgave at administrere sådan, at vi holder os indenfor disse rammer. Det gør vi på den måde, at vi delegerer budgetansvaret ud til områderne, dog naturligvis således at vi centralt overvåger, at områderne overholder budgetterne, ligesom hele Rutebiltjenesten totalt set overvåges af DSB, om vi overholder vort budget.

Generelt kan det altså siges, at der arbejdes med en budgetramme og med resultatansvar?

Ja. Og vi har pligt til at gøre det på en sådan måde, at det ikke giver underskud.

Vil du sige lidt om indtægter og omkostninger?

Indtægterne ligger på omkring 330 mill. kr. Omkostningerne er noget mindre, således at vi kommer ud med et positivt dækningsbidrag.

III. Takster – Standarentreprenørkontrakt

Hvordan fastlægges taksterne?

De fastlægges af amterne helt suverænt.

Indtægterne for befordring af passagerer og pakker m.v. går ubeskåret til amterne. Vi får betaling for den kørsel, vi udfører.

Efter hvilke principper ydes denne betaling?

Det sker på grundlag af en standardentreprenørkontrakt.

Hvordan er den forhandlet?

Den er for amternes vedkommende forhandlet af Amtsrådsforeningen og for vognmændenes vedkommende af DSB og LDB (Landsforeningen Danmarks Bilruter).

Kører man ingen busruter for egen regning?

Jo, en enkelt. Det er ruten fra Kastrup lufthavn til Malmø over Dragør-Limhamn. Den rute kører vi sammen med de svenske jernbaner (SJ).

IV. Reparationer

Vedligeholdelse af busserne foregår på egne værksteder?

Ja. Det periodiske eftersyn finder sted på vore værksteder. Men derudover foretager vi også egentlige reparationer, herunder også hovedreparationer af motorer. Vore automekanikere er specialuddannet til reparation af Volvo-motorer. Det er jo Volvo-bilmærke, vi kører med.

Hvordan får man karosseriskader repareret?

Dem får vi repareret på lokale værksteder i de respektive byer. Det gælder også for malerarbejdet.

Vi har dog en enkelt egen malerkabine i Vejle.

V. Indkøb af nye busser

Hvordan tilrettelægges indkøb af nye busser?

Som regel etablerer vi en 3-årig aftale med Volvo, så leverandøren ved, hvor mange busser han kan sælge til os, og således at vi ad den vej kan opnå en rimelig pris.

Købet foregår sådan, at vi køber chassierne hos Volvo. Chassierne leverer vi så til danske karosserifabrikker, hvorfra vi har fået tilbud om opbygning af karosserierne.

Vi kører på to karosserifabrikker: DAB i Silkeborg og Åbenrå karosserifabrik.

Hvor store indkøb regner man med at foretage i den kommende tid?

Jeg regner med, at vi i de kommende tre år skal købe 30–40 nye busser om året.

Reserve dele – Olie

Man har vel arbejdslagre af de gængse reservedele?

Det har vi. Vore reservedele bliver suppleret op en gang om måneden af Volvo.

Foretager Rutebiltjenesten indkøb af olie til busserne?

Nej. Det er DSBs indkøbskontor, der står for disse indkøb.

VI. Samarbejde

Har du en kommentar til samarbejdsudvalgenes arbejde?

Ude i områderne fungerer dette samarbejde efter Samarbejdsudvalgscirkulærets bestemmelser og efter de aftaler, der findes.

For Centralledelsen er der ikke foreskrevet noget om, at der skal være et Samarbejdsudvalg?

Nej. Men vi har som en slags erstat-

ning herfor oprettet et såkaldt Kontaktudvalg, for hvilket jeg er formand.

I udvalget sidder endvidere en trafikinspektør, der er herinde, og en afdelingsingeniør, to driftsledere og to repræsentanter fra de to organisationer, hvori chaufførerne er organiseret, nemlig Dansk Jernbaneforbund og SiD.

Kontaktudvalget holder møde én gang i kvartalet, hvor vi drøfter de mere generelle ting, der måtte være.

VII. Fremtiden

Hvordan vurderer du fremtidsmulighederne for Rutebiltjenesten?

Da amterne startede med at gennemføre den trafikplanlægning, som skulle finde sted i henhold til loven af 1978, havde de et højt ambitionsniveau. Og det kneb med at få økonomien til at hænge sammen. Men det er min vurdering, at det niveau, man ligger på i dag i kørselsomfang og i takstniveau, vil være ret stabilt i de kommende år. Man har fundet et balancepunkt.

Rutebiltjenesten er ikke inde i problemet omkring fjernbusruterne?

Nej. DSBs politik på dette område varetages af generaldirektøren og Trafikplanlægningskontoret.

Til slut spørger vi:

Hvor længe løber den nuværende Standardentreprenørkontrakt?

Den udløber juni 1989. Den blev fornyet i juni måned i fjor, da den afløste den første kontrakt af 1979. Jeg venter en rolig udvikling i denne kontraktperiode.

Kan kontrakten genforhandles i denne periode?

Ja, det kan den. Og der er selvfølgelig en jordskælvsklausul i den, slutter Erik W. Hauge.

I Dansk Lokomotiv Tidende nr. 3/85 har politiassistent John Askholm, Rødby Færge skrevet et indlæg om farligt gods, som vi gerne vil kommentere, fordi vi er ansvarlige for den del af bestemmelserne for befordingen af farligt gods, som særligt berører lokomotivføreren. Disse regler står i SR § 64.

I indlægget fra politiassistenten er nævnt DLF information nr. 3/31. januar 1985, som vi ikke kendte, og som vi også vil give et par kommentarer.

I indlægget fra politiassistenten og DLF information berøres 2 problemområder:

1. underretning om befording af vogne med farligt gods og
2. uddannelse/orientering om, hvilke virkninger disse stoffer evt. vil have på omgivelserne ved et uheld.

Af de to indlæg kunne man få det indtryk, at lokomotivføreren på det nærmeste intet får at vide om tilstedeværelsen af farligt gods i toget, men sådan forholder det sig jo ikke.

Om punkt 1, underretning af lokomotivføreren, kan kort slås fast, at lokomotivføreren altid skal underrettes, hvis toget er medgivet farlige stoffer, jf. SR § 64.

Dette sker oftest ved den af GTS-systemet udskrevne bremse-seddel (blanket S 2), eller hvis GTS ikke kan benyttes, ved at lokomotivføreren får udleveret en kopi af vognlisten, hvoraf de samme oplysninger som på S 2 vil fremgå. Bestemmelserne om markering på vognlisten har iøvrigt eksisteret i mange år.

I forbindelse med nyudgivelse af RID fra 1. maj i år sker der mindre rettelser i SR § 64 (fareseddelnumre er bl.a. ændret), men samtidig har vi netop benyttet lejligheden til at tydeliggøre underret-

ningsbestemmelserne, når GTS ikke kan bruges.

Punkt 2 underretning/orientering om virkning/forholdsregler er et meget kompliceret område at give »firkantede« regler for.

Der findes i dag noget over 5 mio. farlige stoffer, og man regner med, at der hvert år kommer ca. 5000 nye til.

Selvom mange af disse stoffer kan slås sammen i klasser eller grupper, der opfører sig ens, bliver der alligevel tilbage et meget stort antal stoffer, hvor en lokomotivfører evt. skulle have viden om, hvordan de opfører sig, hvor farlige de er, og hvordan de evt. skal behandles.

En arbejdsgruppe har bl.a. arbejdet med dette spørgsmål, og i sin rapport (fra 1978) foreslog den indførelse af et opslagsværk med farekort. Dette værk, der benævnes Indsatskort for kemikalieuheld, blev indført i 1980 og indeholder en række indsatskort, hvor oplysningerne om hvert stof er ordnet på en måde, der dels afspejler den indsatsmæssige relevans, dels angiver foranstaltningernes tidsmæssige rækkefølge.

Ved udvælgelsen af stoffer til indsatskortene er der taget hensyn til bl.a. deres farlighed og til normalt forekommende mængder. Det er endvidere tilstræbt at beskrive »modelstoffer« i den forstand, at indsatsen for en række ikke omtalte stoffer kan beskrives med henvisning til et omtalt stof. På denne måde dækker indsatskortene de fleste til transport forekommende farlige stoffer.

Indsatskortene står på alle stationer, fjernstyringscentraler, vognkontrolkontorer m.v. beregnet på at være lettilgængelige. Hvis en lokomotivfører i en uheldssituation finder det ønskeligt eller skønner

det hensigtsmæssigt at få nærmere oplysninger om de vogne med farligt gods, som ifølge S 2 og/eller vognliste befinder sig i toget, kan han ved opkald over togradioen let skaffe sig disse oplysninger.

Det kan være overvejet at placere et sæt indsatskort i hvert lokomotiv, men på grund af bl.a. pladsforhold på lokomotiverne og problemer ved vedligeholdelse af indsatskortene er der foreløbigt set bort herfra. Nyttevirkningen for lokomotivføreren er iøvrigt tvivlsom.

Indsatskort (og de tilsvarende i vejtrafikken anvendte CEFIC-kort) er først og fremmest beregnet på rednings- og rydningsekspertene, som vi – hvis uheldet er ude – nødvendigvis må støtte os til, ja forlade os på, på grund af forholdets komplekse natur.

Hvis der sker et uheld skal en lokomotivfører, der i sit tog beforder farligt gods

- fastslå hvad der er sket
 - tilkalde hjælp og oplyse, hvor i toget der er farligt gods – brug evt. vejledningen på forsiden af lommekortene med faresedler
 - evt. advare personer i nærheden
 - vejlede brandvæsenet ved ankomst til uheldsstedet.
- Lokomotivføreren skal således ikke
- forsøge at udbedre evt. skader
 - forsøge redningsindsats hvis han skønner, at dette vil være til risiko for ham selv.

På denne måde – og selvfølgelig også gennem brug af beskyttelsesvogne – mener vi bedst at kunne sikre den enkelte lokomotivfører, og vi forstår ikke, at det – af både DLF og politiassistenten er blevet udlagt, som om DSB ikke vil sikre sine ansatte.

Selv om den enkelte jernbanevogn ikke – i modsætning til lastbi-

ler med farligt gods – er ledsaget af et fare- eller indsatskort, er der efter vor opfattelse betydeligt bedre styr på tingene og langt større sikkerhed på skinnerne end på landevejene – hvor politiassistent Askholm eller måske snarere hans kolleger jo også kan komme til at stå op og ned af en lastbil uden at vide, hvad der er i den.

Meningen har hele tiden været og er stadig, at det – i erkendelse af at det vil være umuligt at uddanne ca. 2000 lokomotivførere til at imødekomme alle situationer – er sikrest at lade brandvæsenet som er uddannet, har beskyttelsesdragter og materiel, og som har ekspertise i døgnvagt i ryggen (Civilforsvarskorpset og Danmarks Farmaceutiske Højskole), foretage den rednings- og rydningsindsats, der er nødvendig.

Ikke alene den stadigt stigende mængde af farlige godsarter, men også den voksende forståelse for, at det er nødvendigt at tage hensyn til mennesker og miljø gør, at transport af farligt gods kræver stadig større opmærksomhed, men et optimalt resultat nås ikke ved at fremføre forkerte og irrelevante påstande – så lidt som ved de skræmmekampanjer, hvis formål det er at gøre mennesker frygt-somme og bange, og som vi af og til ser eksempler på.

Befordring af farligt gods er et område, hvor det er vanskeligt at afpasse informationsmængden. Ved for lidt information bliver folk let utrygge, måske opskræmte, ved for megen information læses den måske slet ikke, men vi vil gerne møde op, næsten hvor som helst – også på medlemsmøder eller lignende – for at informere mundtligt og svare på spørgsmål.

Med venlig hilsen
Sikkerhedssektionen

Prøvekørsel med perspektiv

Af Tage W. Jensen

22

For nogle uger siden blev de engelske statsbaner (BR) skueplads for en prøvetransport med containere beregnet til højradioaktivt kraftværkaffald. Kørslen omfattede nemlig et iscenesat »uheld«, som skulle vise, at selv ved sammenstød/afsporing og containerens løsrivelse fra jernbanevognen, ville beholderen med det strålingsfarlige indhold ikke blive beskadiget med deraf mulig risiko for lækage og udslip. Transporten fik bred pressedækning. Og prøven viste som tilsigtet, at containeren ikke gik i stykker.

Bortset fra, at miljøfolk kun var moderat imponerede – de hævdede faktisk, at »uheldet« var arrangeret og resultatet derfor »ikke reelt konklusivt« – spurgte mange i og uden for miljøkredse om årsagen til dette tilsyneladende utidige skuespil om transportsikkerhed med højradioaktivt affald ad skinnevejene. Ingen gav fuldstændigt svar – hvilket er den sædvanlige energipolitiske undladessynd i kernekraftspørgsmål.

Årsagen til skuespillet var faktisk, at først byggede uranbaserede – dvs. fissionsteknologi – kernekraftværker nu nærmer sig slutningen af deres funktionelle levetid. De første fissionkraftværker gav politikere grønt lys for i 1950'erne. Ifølge eksperter bliver omkostninger ved et værks vedligeholdelse for store efter ca. 30 års drift. Oprensning er især krævende efter uheld som det på *Tremileøen* i USA (1979), hvor rensarbejdet stadig er i gang et par år til. Det er dog ikke sikkert, at dette værk overhovedet kommer i gang igen. I korthed: Transportsikkerheden ved – og slutdeponeringen i *mindst* 1000 år af – fissionsværkernes højradioaktive affald trænger sig nu direkte på i lande, der indførte

denne teknologi. Det var – og er – baggrunden for prøvekørslen.

»Vi har adskillige teoretiske løsninger til slutdeponering af højradioaktivt affald parat, men vi har ingen praktisk erfaring«, indrømmer de mest åbne af amerikanske eksperter.

I England går et af de seneste slutdeponeringsforslag ud på at nedsænke affaldet i borehullerne i havbunden efter olieudvinding. Skønsmæssigt vil denne metode koste briterne kr. 2 milliarder. Miljørisici er selvfølgelig uden for beregningerne.

Kina har imidlertid et stående tilbud til *alle* vestlande om at modtage disse landes højradioaktive affald til deponering i Kinas store ørkenområder, bare vestlandene vil betale transporten og deponeringsprisen. Og selv om vestlandene både vil og kan betale regningen,

er samme lande undselige over for det kinesiske tilbud, fordi – som diplomater faktisk udtrykker det – »kineserne *kunne* jo omdanne plutonium-affaldet til atomvåben« (*nukleare* våben) »til senere brug for deres forsvar«. Så vidt diplomatiets kunst.

Prisen for transport og deponering af højradioaktivt affald er dog kun den ene kontante post, som brugere af fissionsteknologi præsenteres for. Den anden klingende udgift vedrører de udtjente kraftværker, som må nedrives. Og det ser ud til, at berørte lande dermed skaffer sig regninger i en størrelse, som få har kalkuleret med. I USA's tilfælde er der i skrivende stund 79 fissionkraftværker i gang, hvoraf foreløbig 27 lokale anlæg er blevet udpeget til nedrivning i nærmeste år. Det bliver vanskeligt og langsomt arbejde, for reaktorkappernes stål- og cementkon-

– Her lå et af vore første fissionkraftværker. Amtet overvejer nu, om grunden skal bruges til parkeringsplads eller til en kunstnerisk skamstøtte for de politikere, der gav grønt lys for teknologien . . .



struktioner m.v. er meget tunge og især meget radioaktive. Teknikkerne har derfor beregnet nedrivningsprisen – som tommefingerregel – til at komme på ca. kr. 900 millioner pr. anlæg. Med 79 anlæg bliver det ikke ligefrem skilleløst selv efter amerikanske forhold.

I denne rapport ses for resten bort fra eksperternes delte meninger om selve fissionenergiens rentabilitet, når alle tal tages med i beregningerne.

Det er dog først og sidst miljøforholdet, som falder i øjnene. Selv fissionkraftfanatikere må kunne skimte det. Englands eget *Sellafield* genbehandlingsanlæg – det hed Windscale før – hælder således hver eneste dag svagt radioaktivt spildvand i millionlitrer ud i Det Irske Hav. *Sellafield* har – faktum – den beklagelige verdensrekord at være det kernekraftanlæg, der smider mest radioaktivt affald i det åbne hav. Og den dag i dag drøfter panderynkende videnskabsfolk med stor, lærd uenighed, hvor stor sundhedsfare denne forurening rummer for mennesker og fisk. Medens de lærde argumenterer, forurener *Sellafield* støt videre hver dag.

I nær fremtid kommer der helt nyt pres på *Sellafield*, for i august 1984 startede den første civile retssag imod et engelsk kernekraftanlæg – *Sellafield*! Strandområdet omkring værket, som normalt præges af muntert folkeliv, blev nemlig stort set kun benyttet af strandfugle i sommeren '84 efter en tidligere udgået alarm om ekstra stort radioaktivt udslip fra anlægget. Udslippet turde ledelsen ikke skjule for offentligheden, for det forøgede på stedet den normale baggrundsstråling, vi får fra verdensrummet, langt over 50 gange – nogle rapporter præciserede for-

øgelsen nærmere 90 gange den dosis, naturen har bestemt er tålelig for mennesket. Følgerne for bl.a. egnens sommerturistvirksomheder blev nærmest lodrette fald i omsætningen afvekslende med lukninger. Efterfølgende undersøgelse og regeringserklæring konkluderede, at »nu er *Sellafields* strandbredder igen sikre for befolkningen«. Samme befolkning har haft lidt tungt ved atter at kravle op på surfbrædderne osv. ikke mindst igen som følge af uenige eksperter, der på samme tid via BBC's radio og tv udbredte deres velovervejede, men altså forskellige meninger om sikkerhedsspørgsmålet. Uheldet har kostet navnlig egnens fiskerbefolkning sviende økonomiske »øretæver«, fordi eksperterne specielt advarede folk imod at spise fisk fra området, »før dette er blevet erklæret risikofri«. Muligheden for radioaktive *fish and chips* viste sig hurtigt at være nærmest blottet for kundetække. Der bliver tale om meget store erstatninger til egnens beboere fra selskabet, der driver *Sellafield*-anlægget, hvis retten finder, at selskabet bør gøres ansvarlig for det særlig store udslip i '84.

Så i dag godt 30 år efter fissionsteknologiens indførelse til civilt kraftværkbrug mærkes med fuld styrke de uundgåelige – men ikke uforudsete – følger i form af dels nødvendig transporter, dels slutdeponering i årtusinder af ophobet højradioaktivt affald samt nedrivning af værkerne.

Betragtes følgerne kun fra kontantsiden, kan det måske hævdes, at knap kr. 1000 millioner for at komme af med et fissionkraftværk og få grunden cementeret over er billigt sluppet. Men også kun sådan set. Alt i alt en prøvekørsel hos BR med vidt perspektiv.

UDLANDET I —GLIMT

- ITALIEN's statsbaner (FS) har længe holdt sit hurtige, hældende passagertog, *Pendolino* (maksimumskrængning 10° i kurver ved mere end normal fart) ude af køreplanen. Som grund oplyste FS »eftersyn og fornyelse af det nu ti år gamle elektroniske lok-kontrolsystem«. *Pendolino* kommer igen, siger FS, der glæder sig over, at krængningsmekanismen »fortsat virker som den skal«.

Med samme skægge, små svimmelhedstilfælde?

- KINA vil indbyde lokomotivfabrikkerne til at give tilbud på levering af 150 el-lok, som skal bruges på kullinjen *Datong-Qinhuangdao*. Femten fabrikker ventes at deltage.

Klar? Parat! Byd!

- HOLLAND's statsbaner (NS) har udført anlægsarbejdet til en letbane – hollænderne kalder det »hurtigsporvogn«, maksimum 80 km/t – imellem *Utrecht* og *Nieuwegein* for det vestnederlandske regionale busselskab. Projektmotivering: Billigere end både t-bane og traditionel jernbane. Hurtigsporvognen bruger egne spor i gadeniveau og krydser gader/veje 40 gange på den godt 14 km lange rute. Planer om også at føre ruten igennem *Utrecht* og *Zeij's* bymidter er hidtil strandet, oplyser NS, på »modstand imod sporvogne i de indre bydeles gader«.

Basis for væddemål?

Regnskab 1984

Perioden 1.1-31.12. 1984

24

		1983 <u>(1.000)</u>	Budget 1984 <u>(1.000)</u>
<u>Hovedkasen</u>			
Indtægter	3.137.679,08	2.810	2.858
Udgifter	2.943.182,20	2.476	2.754
	-----	-----	-----
Overskud, overført til reservefonden	194.496,88	334	104
		-----	-----
<u>Reservefonden</u>			
Indtægter	499.953,70	373	
Udgifter	146.043,93	74	
	-----	-----	
Overskud, overført til reservefonden	353.909,77	299	

<u>Kampfonden</u>			
Indtægter	121.415,86	118	
Udgifter	3.849,88	4	
	-----	-----	
Overskud, overført til kampfonden	117.565,98	114	

<u>Studiefonden</u>			
Indtægter	530.960,13	497	479
Udgifter	534.219,90	629	724
	-----	-----	-----
Underskud, overført til studiefonden	- 3.259,77	- 132	- 245
		-----	-----
<u>Investeringsfonden</u>			
Indtægter	235.499,74	235	
Udgifter	271.283,04	85	
	-----	-----	
Underskud, overført til investeringsfonden	- 35.783,30	150	

<u>Hjælpefonden</u>			
Indtægter	52.632,13	54	
Udgifter	6.831,46	8	
	-----	-----	
Overskud, overført til hjælpefonden	45.800,67	46	

<u>DLF's rejselegat</u>			
Indtægter	7.214,36	8	
Udgifter	5.335,00	0	
	-----	-----	
Overskud, overført til DLF's rejselegat	1.879,36	8	

Resultat	674.609,59	819	
	-----	-----	

Balance pr. 31/12 1984

AktiverOmsætningsaktiver

Kasse-, bank- og girobeholdning	46.701,94	
Diverse tilgodehavender	304.676,86	
Forudbetalte omkostninger	77.318,55	428.697,35

Anlægsaktiver

Bankbeholdning på opsigelse	543.677,39	
Værdipapirer (nom. kr. 3.945.247,75)	3.610.187,75	
Ejendommen, Hellerupvej 44	650.000,00	
(Kontantværdi pr. 1/4 1984 kr. 510.000,00)		
Diverse restaureringsarbejde i ejendommen, 1984	238.798,17	
- Overført til resultatopgørelsen	119.399,09	119.399,08

Inventar	1,00	4.923.265,22

		5.351.962,57

PassiverKortfristet fremmedkapital

Checkkonto (negativ saldo)	64.347,86	
Skyldig kildeskat og ATP	93.192,20	
Skyldige omkostninger m.v.	269.979,96	427.520,02

Langfristet fremmedkapital

Prioritetsgæld		3.525,90
----------------------	--	----------

Egenkapital

Saldo pr. 1/1 1984	4.328.260,06	
+ Periodens overskud	674.609,59	

	5.002.869,65	
- Kursregulering	81.953,00	4.920.916,65

		5.351.962,57

I Kampfondens formue indgår kampfondsandele noteret på navn med ca. kr. 9.800,00 ifølge foreningens noteringer.

I investeringsfondens formue er pr. 31/12 1978 tilskrevet kr. 23.303,00 vedrørende ikke udbetalte feriefondsandele, og vi skal i denne forbindelse gøre opmærksom på, at der eksisterer en eventualforpligtelse, som kan komme til udbetaling.

Ud over hvad der fremgår af foranstående, hæfter Dansk Lokomotivmands Forening endvidere sammen med andre deltagere i Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg for eventuelt tab opstået ved underskud af marketenderivirksomhed.

Blokade og arbejdsnedlæggelse på mdt Kh

26

Den 10-4-85 blev S-togsområdet ramt af blokade fra den tidlige morgenstund, den var effektiv, da den var rettet imod samtlige stationer, dog med undtagelse af Køge st. som dog havde været ramt af blokade, nogle gange, i ugen op til den 10-4-85.

Jeg havde den fornøjelse, at være på mdt Kh, som senere viste sig at blive et brændpunkt.

Det hele begyndte kl. ca. 4.16, hvor Kh blev blokeret, dog kun i spor 9-12, samtidig begyndte der at indløbe melding fra endestationerne, at der var blokade.

DLF Kh afd. iværksatte det, man i afdelingsbestyrelsen, havde aftalt, nemlig at få tillidsmændene ud på endestationerne, så mange vi nu kunne dække.

Medlemmerne fik at vide de retningslinier, der var givet fra den daglige ledelse. Kl. ca. 6.00 blev blokaden brudt i spor 9-10 på Kh af politiet, på en rosværdig måde, hvilket også i løbet af morgenen skete på de øvrige stationer, der var blokeret, med undtagelse af Tåstrup st., hvor det gik hårdt til.

Der blev gjort klar til at bryde blokaden i spor 11-12, hvor blokadevagterne havde samlet sig omkring perronkiosken, midt på perronen.

Da man begyndte at bryde blokaden, blev der uden varsel, efter meget kort tid, råbt »træk stave«. Politiet begyndte på en meget brutal måde at slå løs på alt og alle, der var på perronen, bl.a. gik det ud over et TV hold og en uniformeret DSB medarbejder. Der blev også slået vildt og ubehersket på folk der lå på jorden, hvor 2-3 betjente blev ved med at tæve løs på en mand ad gangen.

Blokadevagterne, både på Hovedbanegården og de øvrige S-tog

stationer, havde optrådt roligt, uden nogen form for vold og hærværk.

Lokopersonalet på mdt Kh, var fra morgenstunden, da det havde vist sig at man ikke fik adgang til førerrummet, trukket væk fra perronerne til opholdslokalet på perron 7. Fra balkonen på perron 7 overværede man optrinnet i spor 11-12, efter dette nedlagde man arbejdet, dybt rystet, man turde ikke gå ned til togene.

Medlemmerne blev af DLF Kh afd.repr. på stedet, bedt om at gå i arbejde.

På det møde der blev afholdt, da man havde nedlagt arbejdet, tilkaldte man DLF afd.repr. på stedet, og bad om at der blev skrevet en pressemeddelelse af afd.repr. Medlemmerne godkendte, enstemmigt, pressemeddelelsen.

Ca. 1 time efter at man havde nedlagt arbejdet, genoptog man stille og roligt arbejdet igen.

DLF Kh afdeling vil hermed rose og sige tak til alle sine medlemmer, der var på arbejdet den 10-04-85, for den rolige og værdige måde, man tog situationen på.

DLF Kh afdeling vil også sige tak til politiet, for den måde, man brød blokaden på, dog med undtagelse af det der skete på Kh spor 11-12 og i Tåstrup, hvor politiet optrådte hensynløst og brutalt.

På et bestyrelsesmøde den 11-04-85 besluttede Kh afd. at indgive en klage over det, der var sket i spor 11-12 på Kh.

Vi vil også takke blokadevagterne, for den besindige måde de optrådte på, uden vold og hærværk imod personale og materiel.

John B. Jacobsen
mdt Kh.

Pressemeddelelse

På et møde i dag blandt lokoperso-

nalet på Københavns Hovedbanegård S-togsområdet.

Vedtog man følgende udtalelse:

Forsamlingen misbilliger regeringens lovindgreb imod overenskomstforhandlingerne, der samtidig er brud på den fri forhandlingsret; det er en hån imod den danske lønmodtager.

Samtidig udtrykte forsamlingen misbilligelse imod politiets brutale måde at rydde spor 11 og 12 på Københavns Hovedbanegård.

Således vedtaget af forsamlingen den 10-04-85 kl. 7.30.

Efter opfordring fra Dansk Lokomotivmands Forening, Kh- afd. genoptog man arbejdet derefter.

»Politivold« – Hvad er det?

I et indlæg i radioavisen kl. 12.00 den 10.04.85 blev det nævnt, at DLF har protesteret mod politivold i forbindelse med fjernelse af »blokadevagter«, læs venligst hærværksmænd eller simple ballademagere på Kh-hovedbanegården denne dags morgen (naturligvis min personlige vurdering af den slags personer, som krænker den offentlige orden). Jeg håber, indslaget var en »and«.

DLF skal under ingen omstændigheder, i hvert fald ikke *på mine vegne*, blande sig i eller udtale sig om en anden etats arbejde! – her i en periode, hvor »pøblen« har kronede dage.

Jeg synes, det er mere end ynkeligt, at se hvad vor arbejdsplads DSB i forbindelse med bl.a. påsketrafikken har accepteret, blokaden af f.eks. »Hurtigfærgen«. Hvor få mere eller mindre sammenrendte »elementer« rask væk udtaler til TV-avisen og dagspressen, at *de* skal sgu nok bestemme, hvornår den skal sejle.

Det er ikke dette »gadens parlament«, ofte med den traditionelle ølflaske i hånden, som skal regere eller bestemme over mig og min arbejdsplads!

For mig og *alle ansvarlige kolleger* er det stadig de 179 personer, som sidder på Christiansborg, der bestemmer her i landet. Uanset enig eller ej med disse politikere.

Jeg finder udtalelser også af DSB-ansatte om, at de ikke kan arbejde under politibeskyttelse for den værste gang pladdersnak.

Hvis der ingen anden mulighed er for, at vores arbejdsplads fungerer, så må denne løsning accepteres – overbærenheden med disse »venstrefløjselementer« må være slut nu og for stedse.

Jeg håber ikke, indslaget i radioavisen var en forsmag på sammenlutningen, hvis den kommer, med Jernbaneforbundet, altså et »dik-tat« fra den side!

I så fald er DLFs medlemmer bedst hjulpet med at være sig selv. Ud af LOs greb, lad os dog være en lille stærk, kald det bare eksklusiv forening, som selv klarer de problemer, som *vi* kender bedst.

I denne forbindelse, hvis den seneste tids konflikter på arbejdsmarkedet via LO medlemskabet giver økonomiske konsekvenser (tvangsudskrevet ekstra kontingent) til DLF-medlemmer i »solidaritetens« hellige navn til disse mere eller mindre professionelle uromagere, så tror jeg *vi* bliver mange, som må overveje fortsat medlemskab af DLF. Så kan vejen let banes for alternative løsninger til skade for alle og til gavn for ingen.

Der bør kun findes een Lokomotivmandsforening – men med æren og anstændigheden i behold.
Lkf. J. Bech Olesen, mdt Ar.

PERSONALIA

Forfremmet til lokomotivfører (18. lrm.)

pr. 1.3.1985

Lokomotivfører (14. lrm.)

H. Johannes Christensen, mdt Gb i mdt Gb

L. E. Thomsen, mdt Gb i mdt Gb

M. Ekelund-Jørgensen, mdt Gb i mdt Gb

Poul Nielsen, mdt Gb i mdt Gb

J. P. Steen, mdt Gb i mdt Gb

J. Pagh, mdt Gb i mdt Gb

R. Andersen, mdt Gb i mdt Gb

J. M. Hansen, mdt Næ i mdt Næ

Forfremmet til lokomotivfører (14.lrm.)

pr. 1.4.1985

Lokomotivassistent (9. lrm.)

J. Weibel, mdt Ar i mdt Ar

P. E. J. Rodkjær, mdt Ar i mdt Ar

S. M. Søndergaard, mdt Ar i mdt Ar

H. Rolfing, mdt Ar i mdt Ar

J. J. Rasmussen, mdt Fa i mdt Fa

P. Banke, mdt Fa i mdt Fa

J. R. Husted, mdt Fa i mdt Fa

P. Rasmussen, mdt Fa i mdt Fa

K. V. Gravesen, mdt Fa i mdt Fa

K. O. Sørensen, mdt Fa i mdt Fa

F. Næssing, mdt Fa i mdt Fa

P. D. Rasmussen, mdt Fa i mdt Fa

S. E. Kielstrøm, mdt Fa i mdt Fa

P. E. Klimek, mdt Fa i mdt Fa

L. Plaetner, mdt Fa i mdt Fa

L. Bondesen, mdt Fa i mdt Fa

H-K. Rasmussen, mdt Gb i mdt Gb

I. F. Rasmussen, mdt Gb i mdt Gb

Torben Hansen, mdt Gb i mdt Gb

T. K. Andersen, mdt Gb i mdt Gb

J. Thelin, mdt Hg i mdt Hg

J. A. Madsen, mdt Kø i mdt Kø

Erik Hansen, mdt Kh i mdt Kh

J. W. Kristensen, mdt Kh i mdt Kh

P. C. Permin, mdt Kh i mdt Kh

J. Ildved, mdt Kh i mdt Kh

J. Boutrup, mdt Pa i mdt Pa

R. P. Belling, mdt Rf i mdt Rf

J. Laursen, mdt Str i mdt Str

Forfremmelse annulleret lokomotivfører (18. lrm.) pr. 1.12.1984

Lokomotivfører (14. lrm.)

K. A. Olsen, mdt Gb i mdt Gb

P. L. Johansen, mdt Gb i mdt Gb

Overgået til anden stilling pr. 1.3.1985 efter ansøgning

Lkm p (18. lrm.) til Ikas (9. lrm.)

H-J. Johansen, mdt Ar i mdt Ar

Overgået til anden stilling pr. 1.4.1985

Lokomotivfører (18. lrm.) til

lokomotivfører (14.lrm.)

J. Sindahl Jensen, mdt Hgl i mdt Hgl

Ansæt som lokomotivassistent (9. lrm.) pr. 1.4.1985

Lokomotivassistent p (9. lrm.)

H. C. V. Hansen, mdt Kh i mdt Kh

T. Larsen-Jochumsen, mdt Kh i mdt Kh

Afskediget pr. 31.5.1985

efter ansøgning alder

Lokomotivfører (18. lrm.)

E. G. Nyegaard, mdt Gb

T. C. Rehder, mdt Gb

Lokomotivfører (16. lrm.)

B. Jensen, mdt Kb

Afskediget pr. 30.6.1985 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (18. lrm.)

R. P. Lund, mdt Ar

A. Lykke Petersen, mdt Ar

P. E. Havshøj, mdt Fa

P. H. W. Brag, mdt Fa

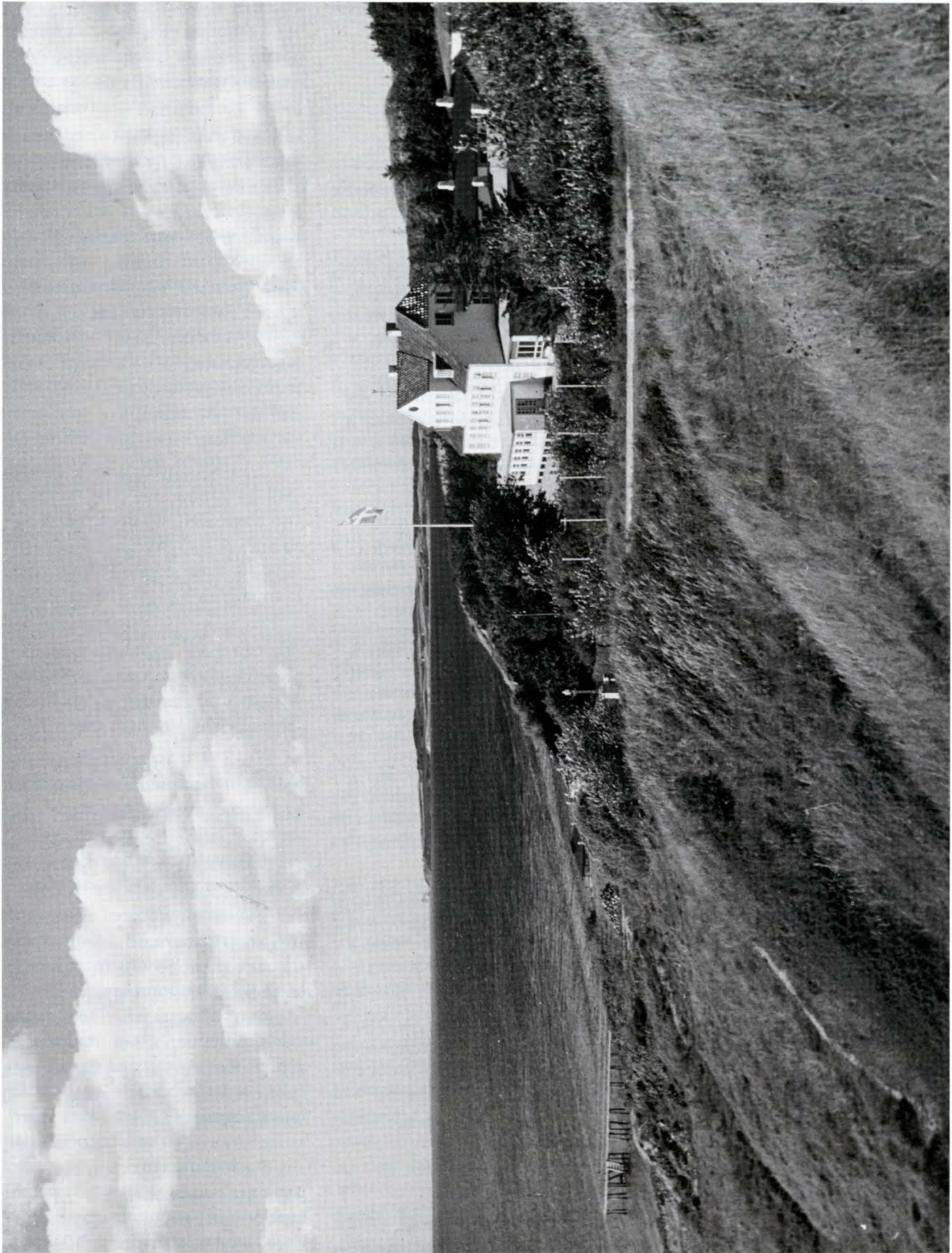
A. S. Larsen, mdt Ng

K. B. Rasmussen, mdt Ng

Opmærksomhed frabedes

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lki B. C. Rasmussen, Mo Fa.



Ferieljernet på Kösnaes.