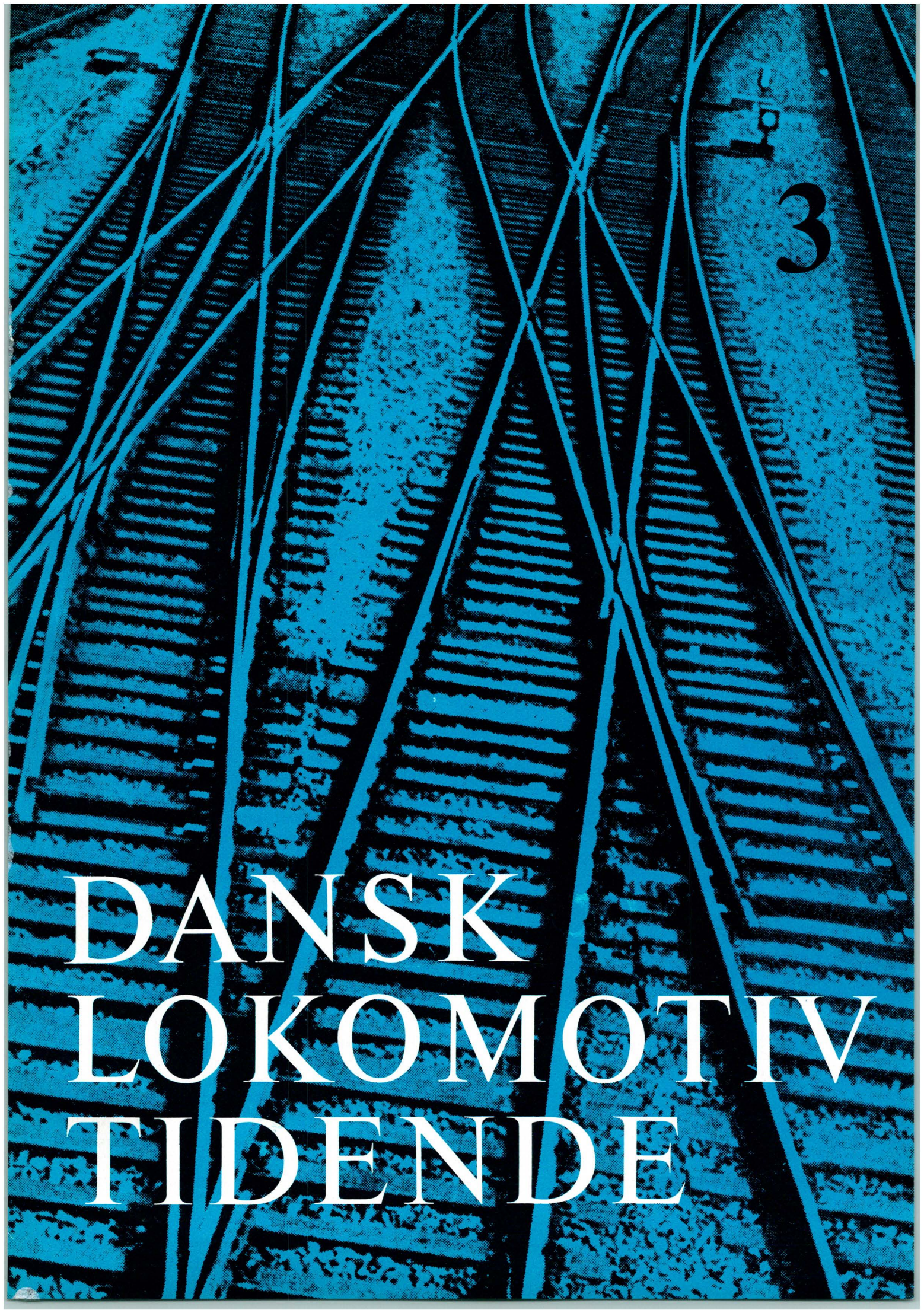




3

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. MARTS 1974 - 74. ÅRGANG

3

Indhold:

Vi må have flere folk	2
Formandsskifte i Jbf	3
Aspekter og vurderinger af planlægning i trafiksektionen	4
Mozambique	9
En drøm blev en realitet	10
Det kostede livet at tro på retfærdighed og demokrati	11
Kasserer i 25 år	12
Forslagskassen	13
Fra medlemskredsen - Roddriften på personalet - Var det bare så enkelt - Et depot og dets problemer - Focus på ledelsen	14
Overnatningslokaler ved SJ	17
Personalialia	18

Redaktører:

E. Greve Petersen
(ansvarshavende)
K. B. Knudsen

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hell. (01 43) 7269.
Kontortid 9-16.
Lørdag lukket.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

I dagspressen udtrykkes ærgrelse over, at DSB under energikrisen ikke fik mulighed for at iværksætte nye køreplaner for at få den bedst mulige kollektive trafikbetjening allerede under krisen. Man skulle dermed overbevise en del bilister om, at det er bedre at tage toget end at køre helt alene i en bil.

Der er flere grunde til, at udviklingen ikke kan følges op. Blandt andet den ret væsentlige, at der ikke er nok lokomotivpersonale til at opfylde de meget ambitiøse planer for udvidet kørsel med sommerkøreplanen 1974. Manglen forstærkes af de tilgodehavender lokopersonalet opsamler som erstatning for manglende fridage, for feriedage og for ubekvem arbejdstid. Noget er dog aldrig så galt, uden det er godt for noget, og energikrisen gav da også med indskrænkningerne i togtrafikken DSB mulighed for at afvikle en del af det tilgodehavende. Det var selvfølgelig en god ting for lokopersonalet, som med sit specielle arbejde ikke ønsker sin frihed afregnet med et kontant beløb, men ønsker frihed.

Vi har tidligere i disse spalter beskæftiget os med årsagerne til manglen på lokopersonale. Vi vil ikke gentage vor mening om dette forhold, men blot understrege, at organisationen de seneste 6-8 år har peget på nødvendigheden af at antage nyt lokopersonale. Administrationen har haft en helt uholdbar ide om, at overtalligt personale af anden kategori umiddelbart kunne supplere styrken op. Samtidig har man arbejdet med nogle personaleprognoser, hvor der, som i lignende forhold andre steder, ikke er tilstrækkelig agtpågivenhed overfor den hastige udvikling. Kun for teoretikere er der svip i prognoser over en længere årrække, og hvor megen reel nytte har man så af prognosen. Det er med dette som EDB-systemer, at det tager tid at omsætte tingene til praksis, og imedens er tiden løbet fra dem. Nu har DSB erkendt nødvendigheden af rekruttering til lokopersonalet. Det er blot noget sent. Hvis ellers uddannelsesplanen holder, må vi have lov til at regne med ca. 120, som kan være indsat successive i driften indtil sommerkøreplanen 1975. Det er desværre ikke muligt at uddanne flere i dette tidsrum, eftersom her er tale om maksimal udnyttelse af lærerkræfter, der også har andre gøremål i DSB.

Det er for befolkningens, det kollektive systems og for DSB's skyld beklageligt, at tingenes tilstand er sådan, men det er i lige så høj grad beklageligt for lokopersonalet, som med skepsis følger DSB's foranstaltninger til afhjælpning af personalesituationen, thi det har den hidtidige personalepolitik i uafbrudt erindring og kan ikke føle sig sikker for, at de ansvarlige drager lære af det aktuelle. Kendsgerningerne er, at DSB ikke vil kunne følge sine ambitiøse køreplaner op, fordi der mangler lokopersonale. I det mindste ikke uden at beskære dettes frihed. Og det gøres ikke ustraffet. Tjenestens karakter kræver et personale, som hele tiden er oppe på mærkerne. Det kan det ikke være, når inddragen frihed ikke erstattes. DSB har egentlig grund til at være lokopersonalet taknemmeligt. Det er nemlig heldigt, at dette er en homogen sammensat gruppe, hvis ansvarsbevidsthed overfor jobbet, hensyn til sikkerhed for liv og gods, også nærer tanken om ansvar for, at DSB som kollektivt nyttigt transportmiddel opfylder sine forpligtelser overfor befolkningen.

Lokopersonalet står ikke og venter på, at DSB specielt skal takke – hvad for øvrigt fylder lidt – men det har rimelig grund til at understrege overfor ledelsen, at styrken af lokopersonalet til enhver tid skal være så stor, at der kan gives en rimelig tjenestetid, og at al lov- og reglementsbestemt frihed bliver givet. Vi gad se det personale i en privat virksomhed, som med de eksisterende arbejdsvilkår for lokopersonalet ville affinde sig med disse.

Enhver praktisk mulighed for hurtigt at få antaget og uddannet lokopersonale må følges op.

Lokopersonalets organisation har selv forståelse for udnyttelse af mulighederne og har allerede medvirket til omlægningen, som, uden at skade den faglige kunnen, bevirker, at vi tidligere får de nye ud i driften. Men vi kan ikke til stadighed leve med dispensationerne. Derfor må DSB ikke ligge på den lade side med rekrutteringen, hvor der for tiden synes at være rigeligt med ansøgere at vælge imellem.

Som slutbemærkning: Her kan ikke gælde noget personaleloft. Her har offentlighedens eller politikernes opfattelse af, at der er for mange ansatte ingen gyldig mening. Her er alternativet flere folk eller nedskæring af køreplanerne.

Formandsskifte i Jernbane- foreningen



Den nye formand K. K. Jensen.

Midt i en valgperiode har Jernbaneforeningen skiftet formand.

Den afgangende, O. H. Jensen, har søgt og fået et job uden for DSB. Gennem jernbaneorganisationernes samarbejde har der været en bred berøringsflade med O.H., der ikke førte enøjet politik, men som forstod betydningen af solidaritet. Han overvejede grundigt en sags aspekter og havde sine meningers mod. Det er næppe troligt, at de altid var velsete på bjerget, men det var ej heller populariteten han søgte. Organisationens interesser var ledemotivet.

Til efterfølger på formandsposten valgtes næstformanden, K. K. Jensen. Og dermed har Jernbaneforeningen fortsat sikret sig en leder på førstepladsen, som på grund af dygtighed, har evnen til at markere og gennemføre medlemmernes ønsker. K. K. har jo i adskillige år bevæget sig i samarbejdscirklerne på JFU-plan. Og med kendskabet herfra er vi overbeviste om det fortsatte gode sammenhold i jernbaneorganisationerne.

Aspekter og vurderinger af planlægning i trafiksektionen

En samtale med generalplanchef Kai Lemberg

Vi spørger

Er der en grænse for den stadige, vældige trafikstigning?

Ja, der er en grænse. Der er bare det ved det, at en lang periode – især i 1960'erne – har været præget af vækst på alle leder og kanter: befolkningsvækst, produktionsvækst, indkomstvækst, trafikvækst m.v. Samtidig markeredes perioden ved overgang fra cykler og kollektive trafikmidler til biler. – Et næsten umætteligt trafikbehov syntes at være til stede.

Men er der en grænse?

Ja, fordi for det første: Et menneske har kun 24 timer i døgnet – og vi kan jo ikke bruge alle disse timer til at køre i. Mætningspunktet er f.eks. indtrådt i København. Tilstrømningen af biler til City nåede sit maksimum i 1964; og dette er forbundet med et problem, som jeg tror er fundamentalt for øjeblikket: Vi har levet under en vækstøkonomi, hvor de problemer, vi havde (og

som de fleste af vore politikere er vokset op med fra 1930'erne, med social nød og arbejdsløshed) er blevet overvundet af den nævnte vækstøkonomi af kapitalistisk markedstype, hvor det er lykkedes gennem stadig mere produktion, dels at gøre vilkårene for erhvervslivet bedre og dels forbedre forholdene for de beskæftigede.

Det betød som nævnt, at vi har haft en lang periode, hvor alt voksede og voksede i stadigt større tempo. Det har kun kunnet lade sig gøre ved, at denne økonomi har hvilet på to hovedpiller. Den ene er inflationen, som er incitament til mere produktion, og stadig giver større indtægter og større beskæftigelse, og det andet er de større offentlige udgifter, der virker sådan, at hvis der kommer et efterslæb i efterspørgslen, fyldes det ud af en mægtig stigende efterspørgsel fra det offentlige. – Så man gik hen og troede, at der ingen problemer var tilbage: Det var bare at holde lidt styring på dette, så fortsatte fremgangen!

II Kvaliteten gik i glemmebogen!

Man havde glemt noget i denne beregning?

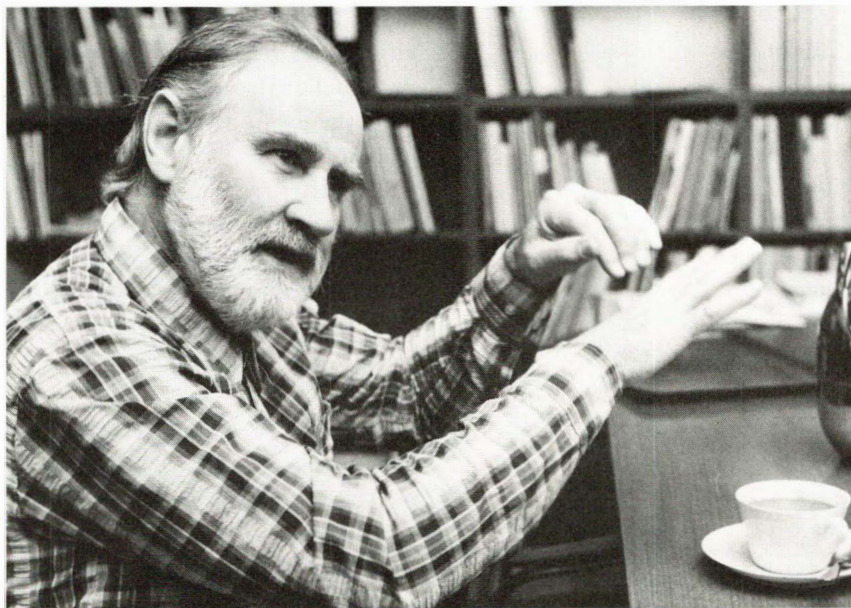
Ja, det man kan kalde *kvalitet*. For den vækst skete i stor udstrækning på bekostning af stadig mere stress på arbejdspladsen, stadig mere ubehagelig trafik, stadig mere forurening m.v.

Derved kom man ind på tanken om planlægning. Hvorfor har det stedse været vanskeligt at nå frem til en virkelig landsplanlægning?

Det skyldes nok, at der for det første ikke rigtig er nogen tradition. Vi har ganske vist haft en god byplanlov i mange årtier. Og der er i kommunerne oparbejdet en fond af viden om disse ting. Men på landsbasis har der ikke været den samme politiske baggrund for, at det var noget, der skulle til.

Er der videnskabelige metoder i brug ved planlægning? (trafikplanlægning)

Der er videnskabelige metoder til at undersøge udviklingsforløb, til at undersøge forskellige sammenhænge mellem trafik og bebyggelse m.v. Men man må endelig ikke tro, at man hos videnskaben kan bestille den rigtige planlægning, fordi enhver planlægning er et *politisk valg*. Det kan ikke fjernes fra planlægning. Det er teknokrati at tro, at planlægning kan ordnes af dygtige eksperter. De kan fortælle noget om, hvilke sammenhænge, der er; de kan sige noget om, hvorvidt den målsætning, man arbejder med, er sammenhængende, logisk eller ulogisk; men derefter er det et politisk valg. Men når dette valg så er sket, kan eksperterne sige: dertil er de og de midler brugelige; disse midler har nogle bivirkninger, og disse bivirkninger vil måske på længere sigt kunne modvirke hovedmålet!



III. Nærtrafikken det store problem. – S-baner.

Løsningen af nærtrafikken specielt i hovedstadsområdet er blevet det store problem. Store omvurderinger har fundet sted de senere år.

Min fornemmelse er, at den ene mangel på plan har afløst den anden. Men det vil nok føre for vidt at komme ind på denne historiske proces.

Hvordan mener De, baneproblematikken fremover bør løses i hovedstadsområdet?

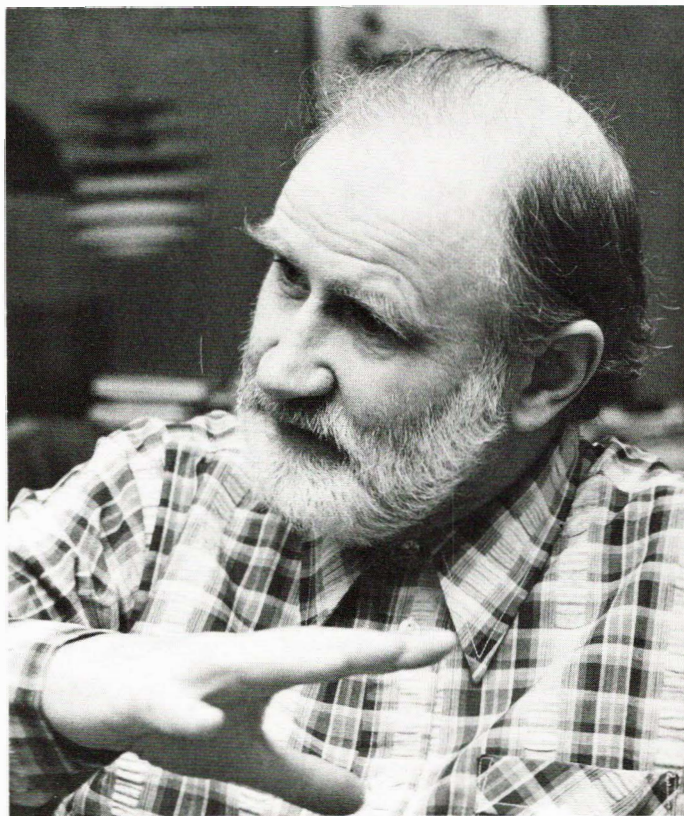
Ved så nært et samarbejde som overhovedet muligt mellem DSB og det nye hovedstadsråds trafikråd. D.v.s. at det *egentlige* er, at planlægningen af hele det kollektive net – både baner og busser – sker på ét sted, i trafikrådet, og at statsbanerne derefter driver S-banenettet for trafikrådet, – og endelig, at man finder frem til en fælles finansiering mellem staten og alle de deltagende kommuner.

Hvordan bør S-banenettet udbygges?

På *kort sigt* er det første en udbygning af de ydre S-banelinier, d.v.s. Køgebugtlinien forlænget, S-banen trukket ud til Roskilde; S-banen trukket længere ud mod Frederikssund; – indføring af Hareskovbanen (d.v.s. ført ud til Farum og ført ind til Svanemøllen med forbindelse til resten af nettet). Det er de ting, der på kort sigt haster mest.

Og på længere sigt?

Det, der på længere sigt har størst betydning, er at få en 100% kvalitetsfin dækning af Cityområdet ved at supplere Boulevardbanen med en Citybane ind under det centrale område, altså en tunnelbane ind under Rådhuspladsen – Kongens Nytorv – Østerport. Og endvidere en Amagerforbindelse.



Bør Amagerforbindelse først realiseres i forbindelse med Saltholmsprojektet?

Sådan set ja.

Man kunne tænke sig, at de var uafhængige af hinanden. Hvis man f.eks. lavede en S-bane under Amagerbrogade, så var det ganske uafhængigt af, om lufthavnen er der eller ej. Men der er bare det ved det, at en S-bane under Amagerbrogade først og fremmest vil få en masse passagerer blandt dem, der i dag bruger bus; og den omfatter et område, som er udmærket til busbetjening; med mange spredte stoppesteder, – medens den ikke er så egnet til banebetjening; thi der kan jo kun blive ret få S-stationer. Derfor tror jeg, at får man en Vestamagerbebyggelse, så haster en S-banebetjening af denne bebyggelse mere end at få en banebetjening af det mere diffust udbyggede Østamager.

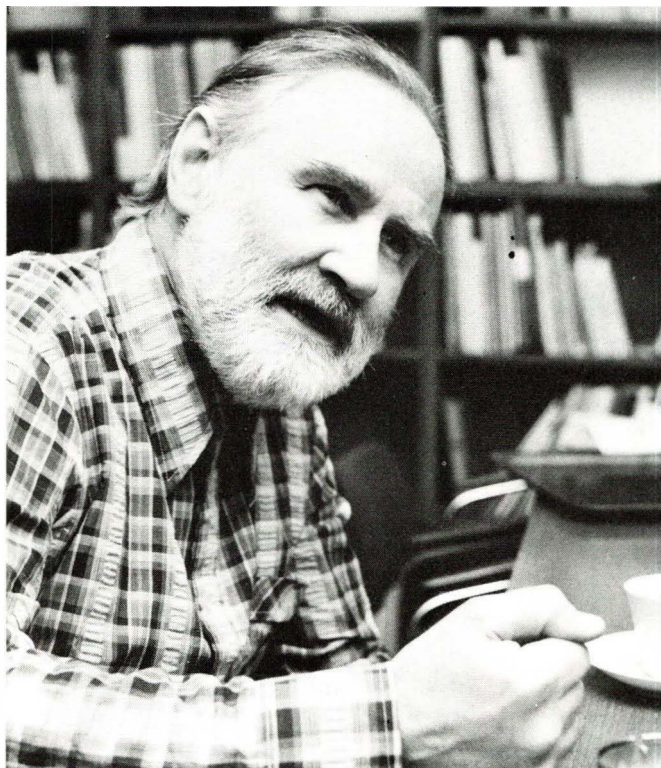
IV. Vestamager.

Hvordan skønner De, at udbygningen af Vestamager vil gå?

I øjeblikket er planen – rent faktisk – lagt på is. Jeg mener, at Vestamager-planen er god og rigtig forudsat, at dens betingelser er til stede; – og de nødvendige vilkår for en fornuftig udvikling på Vestamager det er: Kastrup lufthavn væk – ud til Saltholm! Og for det andet en S-baneforbindelse ind til centrum, – ellers bliver det en bilby, og det kan ganske vist godt klares ude i selve bilbyen; men det kan ikke klares, når beboerne skal ind til de centrale bydele. Derfor skal der være baneforbindelse mellem Vestamager og City.

Er tunnelbanerne forældede?

Nej, slet ikke. De er meget påkrævede; og jeg mener ikke, at der er vist noget fornuftigt alternativ til tunnelbanerne i traditionel forstand.



Er der mere for DSB at gøre i øjeblikket, eller fremover i hovedstadsområdet?

Ja, det er der. Man kan sige, at det er af værdi at få Farum-banen indført mere direkte end over Svanemøllen, således at den også betjente Nørrebro – og det vil sige en Nørrebro-tunnelbane!

Men den økonomiske situation er jo sådan, at det ikke kan nytte, at vi sætter en fire-fem tunnelbaner på ønskesedlen. Vi må tage en ad gangen!

V. Bilstrøm. Søring. City.

Hvordan ser De på problemerne med bilstrømmen ind mod hovedstaden?

Alle de planer, der blev lagt i 1960'erne bygger på en stadig stærkere vækst. I 1970'erne opdagede man, at denne vækst ikke kan lade sig gennemføre. Samfundet magter det ikke. Det andet er, at denne tra-

fik er så miljøødelæggende, at man opdager, at den har bivirkninger. Når man opfylder de fine edb-beregnete trafikprognoser, så er der nogle ting, der ikke står noget om i edb-maskinerne, og det er den røg, støj og det møj, som al denne trafik laver. Og det opdager befolkningen og med det resultat, at der rejser sig en modstand mod blot at opfylde prognoserne. Befolkningen bliver mere kritisk: bilisterne må enten blive hjemme eller bruge den kollektive trafik.

Er det af denne grund, Søringen er standset?

Jeg tror såmænd, at den er standset som led i statens sparebestræbelser, i hvert fald i første omgang. I anden runde taler man så om miljø. Men der er én ting, man må have for øje: hvis man bygger en vej, som samler den gennemkørende trafik, så er det en »grim karl«, et vældigt indgreb i byen på det sted, hvor den ligger. Men sam-

tidig sker der dog det, at den aflaster de gamle gader for den gennemstrømmende trafik, der er ødelæggende for deres miljø, f.eks. Nørrebrogade, der nu er mere eller mindre ødelagt af denne trafik. Det samme gælder Vester- og Østerbrogade. De kan kun blive befriet herfor, hvis man har et eller andet net til at tage den hurtige, gennemstrømmende trafik. Derfor mener jeg, at ideen om en *primærgade* er rigtig; men det kan godt være, at det skal etableres i en lavere standard.

Der skal altså være et overordnet trafiknet til at tage den gennemstrømmende trafik?

Ja.

Kan den kollektive trafik ikke sættes ind, så bilerne kan parkeres ude i forstæderne? Jo, det kan den i højere grad end nu. Ved udbygning af S-banenettet og ved etablering af en Citybane, der betyder, at man når helt frem til målet og ikke bliver hældt af ved Østerport.

Kunne man i så fald undvære primærgaderne?

Ikke helt. Men de kunne blive mindre store. Den kollektive trafik kan nu engang ikke samle alle op. Dertil er vort bylegeme for diffust, for spredt.

Er City ikke blevet aflastet med de nye storcentre i omegnen?

Jo, heldigvis, men City vil stadig være det største center. Og læg endelig mærke til, at den teori om, at vi skal have stadig større kæmpe-supercentre støder efterhånden på lige så megen modstand som bilvejene. Der er også noget umenneskeligt ved disse store proportioner og kapitalophobninger. Hertil kommer også spørgsmålet, om samfundet har råd til at blive ved med at lave disse kæmpeanlæg til nye supercentre, og så lukke hundreder af butikker, som fungerer.

Kunne De sammenfatte Deres grundsyn på baner og biler i hovedstadsområdet?

Der bør sørges for, at det kollektive transportapparat er så vel udbygget, at det giver publikum et virkeligt godt alternativ til at bruge bilen til alting. Den kollektive trafik bør især være godt udbygget til at tage den store trafik mellem bolig og arbejdssted, men også den store trafik til centerområder, City først og fremmest. Men bilerne har en mulighed, som den kollektive trafik aldrig kan komme til at betjene godt: bilen kan betjene de mere spredte forbindelser – i ring og på kryds og tværs!

Gågaden har været en succes?

Ja, og den er uvidet med den ene gågade efter den anden. Men jeg tror ikke, at sådanne områder skal totalt lukkes for biler. Det spiller en rolle at kunne komme frem og gøre indkøb – i stedet for at slæbe med alle pakkenellikerne over til stationen. – Men vi bør have stadig flere gangområder både i boligkvartererne og i centrene.

DSB er kommet med en stor betænkning om S- og tunnel-baner?

Ja, og der står her en hel masse udmærkede ting. Men der er én betragtning, som jeg er stærkt i tvivl om, at man kan bruge, – og det er DSB's forsøg på at lave rent talmæssige opgivelser af samfundsmæssige fordele og ulemper. Jeg tror, at man overser nogle meget væsentlige ting, – f.eks. på miljøområdet – som ikke kommer med i ligningerne. Betragtningssmåden er for snæver.

Jeg mener, at Saltholmsprojektet er rigtigt. Den nuværende lufthavns beliggenhed er kolossalt miljødelelæggende. Saltholm kan indrettes sådan, at et meget lille antal personer i hele København- og Malmøegnen vil blive plaget af støj. Men også af trafikale grunde mener jeg, at Saltholm er at foretrække. En Saltholmlufthavn vil være et vældigt valutaaktiv, og derfor mener jeg, at Saltholm-investeringen bør bedømmes langt mere positivt end Storebæltsinvesteringen.

Og broforbindelserne til Sverige?

Jeg synes, at det var lykkeligt, da Sverige påtog sig investeringen af den faste forbindelse mellem Malmø-København, fordi den offentlige investeringsmasse må skæres ned i Danmark.

Men denne faste forbindelse skulle nødig medføre, at man væsentligt forbedrede vilkårene for den private bilkørsel, uden at man samtidig også forbedrede vilkårene for den kollektive trafik. Man skal

derfor overveje følgende: Skal man samtidig have en H.H. jernbane-forbindelse (tunnel), der giver den kollektive *langvejs* trafik en væsentlig forbedring – eller drejer det sig om at give den kollektive trafik særlige forrettigheder på K-M. forbindelsen.

Bør H.H.-linien have prioritet forud for Saltholmlufthavnen?

Det vil jeg ikke mene – men H.H.-linien burde følge efter som vigtigere end Storebæltbroen. Den sidstnævnte er jo lidt af et nationalt flagskib.

Skal K.M.-linien være både for busser og tog?

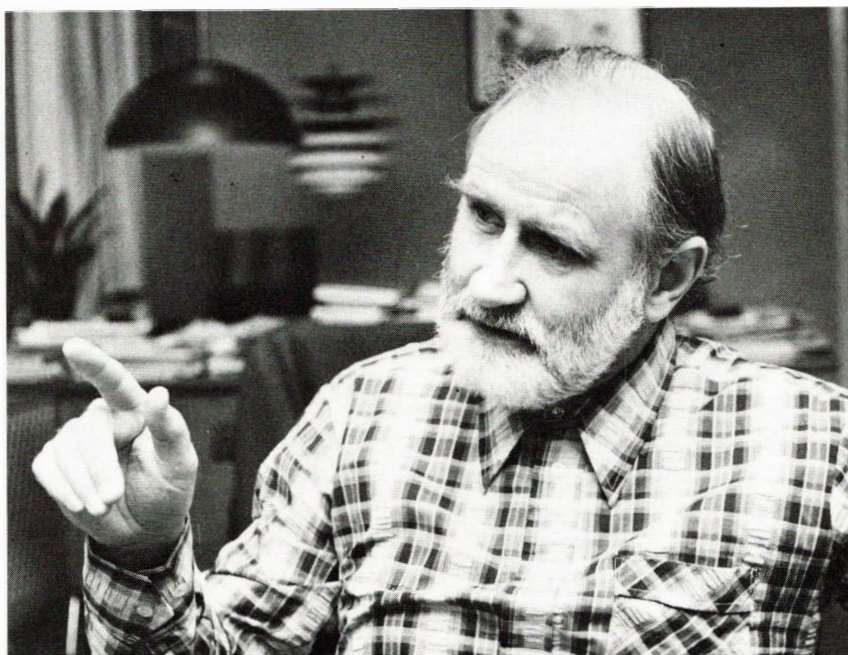
Den bør til at begynde med kun bygges for busser; men den bør bygges på en sådan måde, at man kan indpasse en banelinie under en eller anden form. Måske et luftpuddetog.

Vil en baneforbindelse til lufthavnen være relevant?

Behovet vil være tungtvejende, – men først i 1990'erne. Det haster altså ikke.

VI. Lufthavn. Broer. S-baner.

Lufthavnsprojekterne synes stadig ude for kritik?



VII. Københavns havn.

Hvordan ligger det med udbygningsmulighederne for Københavns havn?

De største udbygningsmuligheder ligger i Nordhavnen. Det er i dag et ikke særligt meget brugt frihavnsområde. Den skal nok mere og mere omdannes til en del af Nordhavnen, der har gode bagarealer til parkering og oplagring. Sydhavnen er lidt af en gammeldags flodhavn; det vil koste for meget at lave den om.

Hvad er Deres sammenfattende vurdering af havnes fremtidsmulighed?

At der er gode udviklingsmuligheder. Men den helt store udvikling tror jeg ikke kommer; det skyldes, at vi har lagt olieimporten decentraliseret rundt i visse provinshavne. Men Københavns Kommune skylder at lave en bedre forbindelse mellem Nordhavnen og byen.

VIII. Planlægning ude i landet.

Hvis vi nu kikker ud over landet, hvordan ser det så ud med planlægningen på landsbasis?

Danmark hænger jo sådan sammen, at de store langvejstrafikforbindelser danner det, man kalder det store H: den ene streg fra Fr.havn til landegrænsen, den anden fra Helsingør til Fugleflugtslinien; – og forbindelseslinien er så København-Esbjerg. Denne hovedstruktur bør have en meget høj-klasset betjening ved et første-klasses banenet. Derudover må man søge opnået en sådan arbejdsdeling mellem bane- og vejtransport, at man på den ene side ikke øder sine penge væk ved f.eks. at prøve at »opruste« banerne overalt, hvor de alligevel ikke kan konkurrere med bilerne – men hellere

lægge hovedvægten der, hvor banerne er et godt alternativ til bilerne – og gøre det ekstra godt!

Det forudsætter visse centre ude i landet?

Det er rigtigt. Og man er i det henseende kommet et stykke nærmere, fordi regional tanken er kommet stærkt frem i det sidste årti, selv om vi ikke har nogen rigtig politisk fungerende landsplanlægning.

Der udkrystalliserer sig nogle klare centre, for det første de såkaldte provinshovedstæder, Århus Ålborg, Odense og Esbjerg; for det andet er der nogle andre centre, der toner frem, som også har regionale hovedstadsfunktioner. Jeg tænker her på byer af en vis mindre størrelse som f.eks. Herning, Nykøbing F., Rønne m.fl.

Skal de betjenes særligt, – trafikalt?

Ja, sammenbindingen af disse regionalhovedstæder skal have ligesom en højere klasse end det øvrige.

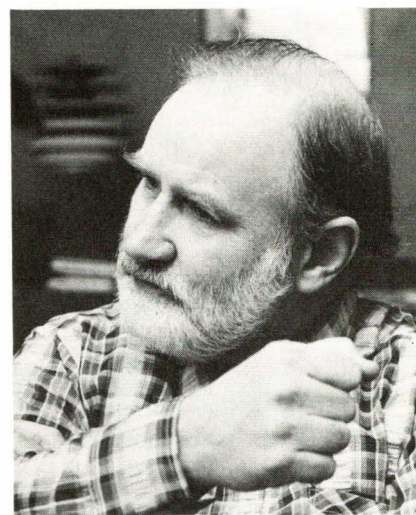
Hvordan spiller banerne ind her?

Banebetjeningen skal være ekstra god mellem disse byer både på gods og personer. Og jeg tror, at det er et samfundsmæssigt spild, hvis man tvinges til at følge EF-reglerne om tunge godstransporter med bil og dermed skal til at udbygge vort landevejsnet, sådan at det kan tage stadig tungere akseltryk – når vi har udmærkede muligheder for at disse transport kan foretages med det eksisterende jernbanenet.

EF-koordinering.

Er EF-koordineringen på trafikområdet kommet langt frem?

Nej, og det er jeg ikke spor ked af, fordi jeg synes at EF-koordineringen på trafikområdet i høj grad foregår ud fra den efter min



mening helt forældede gamle »markedssamfundsvækst-filosofi«, hvor man tror på, at størst mulig økonomisk vækst fremmes ved størst mulig bevægelighed for kapital, arbejde m.v. Jeg tror ikke på dette som en samfundsløsning i det lange løb.

Tunnel under Storebælt.

Hvordan vil Storebæltsbroen påvirke udviklingen?

Jeg tror, at en Storebæltsbro på langt sigt er en klar forbedring af trafikforholdene her i landet. Specielt for banerne her i landet. Jeg tror, at den på udmærket måde glider ind i en forbedring af det samlede banenet. For vejene tror jeg ikke, at den er særlig vigtig. Tidsmæssigt er der ikke meget at hente. Storebæltsbroen hører til de investeringer, om hvilke man kan sige: all right, det er en forbedring; på et eller andet tidspunkt, hvor vi har råd til det, bør den komme. Men med de stramme økonomiske forhold, vi har i 1970'erne, må den skydes ud.

Skal det være en tunnelloøsning?

Skal den komme, bør det være den guldbergske tunnelloøsning, altså kun en jernbaneforbindelse, med bilerne kørt op på toget.

Denne løsning har størst mulighed i dag?

Hvis den overhovedet kommer igennem nu, hvad jeg ikke mener, der er grund til, så må det blive en sådan løsning, slutter Kai Lemberg.

Mozambique – et nyt Vietnam?

Den 7. maj 1971 var en dag som alle andre i landsbyerne Kapinga og Katacha i det afrikanske land Mozambique. Men uden varsel rykkede portugisiske tropper pludselig ind i byerne og mejede skånselsløst landsbybeboerne ned. Nogle dage senere ankom nogle missionærer fra den spanske Burgos-orden. Fader da Costa beretter:

»Da missionærerne ankom fandt de ingen. Landsbyerne var totalt forladt: kyllinger, kvæg og grise gik løse omkring. Hustruerne og børnene til de 14 dræbte mænd var flygtet den dag, massakren fandt sted. . . Nogle landsbybeboere fortalte os, at de ikke troede, at de mænd, der lå begravet i landsbyen, var blevet skudt, men derimod tortureret ihjel. De viste missionærerne nogle køller, de havde fundet og som måtte have været brugt til at dræbe ofrene med.« Fader da Costa fik senere lejlighed til at tale med en portugisisk soldat, der havde deltaget i overfaldet. Han sagde stolt: »Vi dræbte mange mænd. Jeg ramte dem selv og kastrede dem med macheten (kniv)«.

Denne massakre er blot en af mange, portugiserne har udført under deres såkaldte »civiliserende mission« i Mozambique. Fader da Costa beretter også om lignende massakrer i 1971. »Landsbyen Dak var skuepladsen for megen tortur og mange nedslagtninger udført af »grupo Special« (en gruppe afrikanske lejesvende) fra den portugisiske milits. Ofrene var uskyldige landsboere«. Blandt de dræbte var en lærer ved missionsstationen. »De tævede ham til døde«, fortsætter da Costa, »mens de tvang hans gravide kone og barn til at se på. Han holdt ud i to timer og døde så«.

Senere på året kom missionærerne til en ny landsby og så også der den portugisiske »civilisations«

blodige spor: »foran Senor Gabriels forretning fandt missionærerne fem lig, der var umulige at identificere, da der kun var skeletterne tilbage, forkullede.« Det eneste, de kunne fortælle var, at der blandt ligene var et barn på to eller tre år. Nær forretningen var tyve stk. kvæg skudt ned af hæren. Missionærerne brændte dem for at undgå sygdom i området.«

Disse beretninger er ikke enestående i den portugisiske kolonihistorie. Men det er først for nylig, at de er sluppet ud. Portugiserne har siddet i sine kolonier i århundreder, og har hele tiden nægtet at give dem uafhængighed, således som de andre kolonimagter gjorde omkring 1960.

Afrikanerne i Mozambique, der så det øvrige Afrika blive frit, ville ikke længere finde sig i at være slaver for den hvide mand, og i 1964 begyndte oprøret for at befri Mozambique fra de fremmede herrer. FRELIMO (Fronten for Mozambiques Befrielse) har siden da kæmpet mod portugiserne med stadig større held. Idag har de befriet ca. 1/5 af deres store land og truer nu selve den portugisiske tilstedeværelse. Derfor er krigen også blevet vildere. Portugiserne bruger terror for at tvinge civilbefolkningen fra at støtte frihedskæmperne, men terroren skaber blot større opbakning bag FRELIMO.

Når så mange støtter FRELIMO er det, fordi de har formået at give de afrikanske masser bedre levevilkår i de områder, de har befriet. Portugiserne bekymrede sig ikke om at give afrikanerne lægehjælp eller at give dem en uddannelse, men blot om at udnytte deres billige arbejdskraft. FRELIMO derimod er klar over, at kampen gælder den almindelige befolknings bedre levevilkår, og har allerede gjort en

stor indsats i deres befriede områder. De vaccinerer folk mod tropesygdomme, giver alle en uddannelse, selvom det sker under nok så primitive forhold, reorganiserer produktionen, således at den kommer alle til gode, opretter folkebutikker o.a.

FRELIMO er altså i færd med at skabe et nyt, retfærdigere samfund. Men de behøver hjælp. Ikke kun våbenhjælp, men også hjælp til medicin, undervisningsmaterialer, landbrugsredskaber og meget andet.

Det er her, at Arbejderbevægelsens Solidaritetsfond kommer ind i billedet. Vi er en organisation, der er udgået af den danske arbejderbevægelse for at støtte bevægelser i den tredje verden, der bekender sig til den demokratiske socialisme, herunder også de afrikanske befrielsesbevægelser.

Enhver støtte til Arbejderbevægelsens Solidaritetsfond vil medvirke til at genopbygge mere socialt retfærdige samfund i u-landene, herunder også Mozambique.

Arbejderbevægelsens Solidaritetsfond,

Svend Gøngesvej 37,
2700 Brønshøj.
Giro 3010.

Nogle oplysninger om Arbejderbevægelsens Solidaritetsfond

Arbejderbevægelsens Solidaritetsfond blev oprettet i 1969 for at yde praktisk og organisatorisk støtte til partier, organisationer og bevægelser – først og fremmest i udviklingslandene – der arbejder på den demokratiske socialismes grundlag.

En drøm blev til en realitet

Men den nye uddannelsesfond er kun starten på en videreudvikling, understreger LO-sekretær Knud Christensen i dette interview om fagbevægelsens interne uddannelser og den nye uddannelsesfond.

Fagbevægelsen har længe næret en drøm om at få en uddannelsesfond. Med mæglingsforslaget af marts 1973 er drømmen blevet en realitet, der får virkning på uddannelsesvirksomheden i indeværende år.

Vi har haft en samtale med Knud Christensen, LO, der – som leder af LO's uddannelsesafdeling og formand for den komité, der forestår fagbevægelsens interne uddannelser – er meget tæt på de problemer og muligheder, som en uddannelsesfond indebærer.

– Er du tilfreds med uddannelsesfonden, som den foreligger?

– Både ja og nej. Ja, hvis du tænker på, at vi har fået en fond. Nej, hvis du tænker på det aktuelle beløb, som fonden giver os at arbejde med. Nu må jeg skyndsomst tilføje, at det fremgår af mæglingsforslaget at fondens videre udvikling skal tages op til drøftelse. Dermed er jo sagt, at vi står ved en begyndelse, og at omfang og form ikke er noget endeligt fastlagt, svarer Knud Christensen.

– Hvad er det aktuelle beløb, og hvorfor dette – måske lidt tøvende nej?

– Vi regner med et aktuelt beløb på godt 6 mio. kr. Når jeg siger regner med, hænger det sammen med lidt usikkerhed, specielt hvad angår antallet af tiltrædelsesoverenskomster og vore muligheder for at få fondsbidrag ind fra denne gruppe af



arbejdsgivere. Mit lille nej til spørgsmålet om tilfredshed begrundes i, at vi med det aktuelle beløb har meget svært ved at imødekomme det behov og de forventninger, forbundene og det enkelte fagforeningsmedlem stiller til fonden.

– Hvorleder ser kursusaktiviteten ud i 1974 – er der ikke kurser nok?

– Der er ikke kurser nok. Dertil kommer vanskeligheden ved at finde den rette tidsmæssige placering, hvilket betyder noget for udnyttelsen af kurserne. Ser vi på den del af aktiviteterne, der modtager støtte fra uddannelsesfonden, så drejer det sig om ca. 4.000 deltagere, der hver støttes med et beløb på 1.000 kr. Heraf går de 75 kr. til AOF, der skal levere undervisningsmaterialet, medens 925 kr. går direkte til de forbund, der har indstillet kursusedtagerne. Alle disse kurser plus de, der afvikles under – skal vi sige – »de gamle« betingelser, er omtalt i den store kursuskalender, der er udsendt gennem AOF.

Tiltrædelsesoverenskomsten

– Støtter man en bestemt type af kurser?

– Først og fremmest går al støtte til kurser, der er inden for den sy-

stematiske uddannelsesramme, som nu er skabt, men naturligvis er støtten spredt ud på forskellige uddannelser, ligesom vi har sørget for at få sat gang i nogle forsøgslinier. De sidste skal give baggrund for den tilretning af form og indhold, som naturligt kommer på tale, når man starter en systematisk uddannelse.

– Du var inde på spørgsmålet om tiltrædelsesoverenskomsterne.

Hvordan griber det an?

– Vi har orienteret forbundene på en sådan måde, at de hver især kan sætte det lokale organisationsapparat i gang. Men det er en stor opgave at realisere indbetaling til uddannelsesfonden fra denne gruppe af arbejdsgivere.

– Vi har et fint samarbejde med Arbejdernes Landsbank. Banken har ladet fremstille en særlig indbetalingsformular, der kan rekvireres gennem de respektive forbund. Tilidsrepræsentanten, eller hvem der nu foretager henvendelsen til arbejdsgiveren, har på denne måde »noget i hånden«, når henvendelsen skal ske. Det kan være rart at have et konkret udgangspunkt.

– Nu er problemet vedrørende tiltrædelsesoverenskomsterne forhåbentlig kun et overgangsfænomen. Vi vil stræbe efter at give fonden et meget bredere og generelt tilsnit, hvor man f.eks. kan tænke sig, at indbetaling skal finde sted via ATP.

– Hvem er egentlig omfattet af ordningen?

– Det er alle hovedorganisationerne. Det vil sige Dansk Arbejdsgiverforening, SALA (hvor der dog gør sig visse begrænsninger gældende). Det gælder Hovedorganisationen af Håndværksmestre, FDB og de kooperative virksomheder. Og endelig kommer så, som vi lige har været inde på, de mange

Det kostede livet at tro på retfærdighed og demokrati

11

arbejdsgivere, som har tiltrædelsesoverenskomst.

– *Hvor vil man hen med uddannelsesfonden. Hvad er drømmen om den?*

– Der må vist være tale om flere drømme og visioner; én er den at få udviklet fonden til en sådan størrelse, at vi kan stille et uddannelses tilbud på benene, der er tilstrækkeligt. Tilstrækkeligt i indhold og i omfang. Tænker vi på de mange tusinde, der varetager tillidsopgaver af den ene eller anden karakter, så er det en enorm opgave.

– Det gælder økonomisk, men også hvad angår skabelsen af en ny struktur og holdning til uddannelsen. Her hænger den ene vision sammen med den næste.

– Vi skal ikke vedblivende acceptere, at fagbevægelsens interne uddannelser ikke betragtes eller prioriteres som en samfundsuddannelse. Den skal nyde langt større bevågenhed fra det offentlige; det gælder økonomisk, ligesom det gælder placeringen i uddannelsesbilledet. Vor uddannelse skal være et led i den livslange uddannelsesproces.

– Tror vi på udvikling i den retning, så kan jeg se en tredje vision. Vi kan nemlig komme til at præge hele det uddannelsesmæssige billede på en sådan måde, at vi kan være medvirkende til at få skabt den grobund, som er nødvendig, hvis vi vil videre med gennemførelsen af de reformer, vi mener, der skal til, hvis vi vil et bedre samfund.

– *Det tør vist siges at være en langsigtet drøm?*

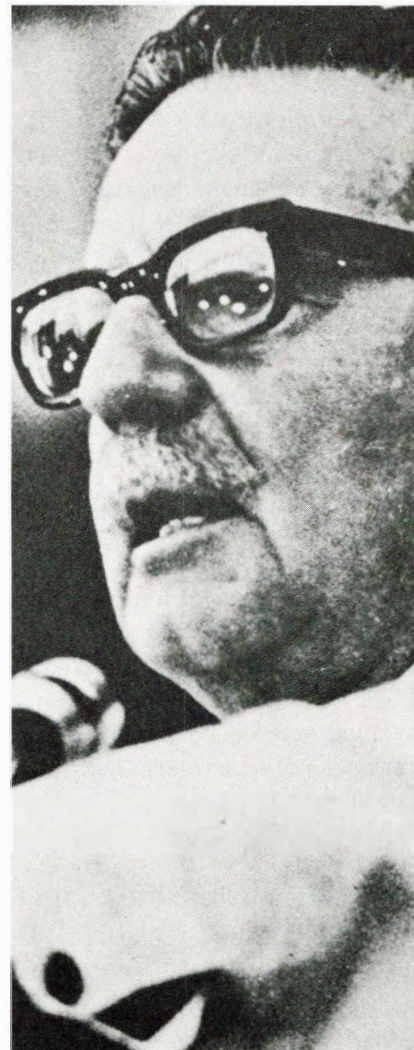
– Måske, men mon ikke vi til tider kigger lidt for kort. Jeg tror, vi skal sigte langt frem og så søge at skabe grundlag for gennemførelsen af vore visioner, slutter Knud Christensen.

At genindføre demokrati i Chile vil blive en lang proces, skriver sekretær i arbejderbevægelsens Solidaritetsfond, Steen Christensen i denne artikel om højrekræfternes mord på demokratiet i Chile.

Det facistiske kup i Chile i september 1973 satte et midlertidigt stop for den fredelige chilenske vej mod socialismen. Latinamerikas ældste og mest stabile demokrati blev styret af en alliance af multinationale selskaber og chilenske højrekræfter. De nye magthavere erklærede, at nu skulle »den marxistiske tankegang« udryddes. Men hvordan udrydde den marxistiske tankegang uden at udrydde marxister?

De beretninger, der kommer til os fra Chile er da også fyldt af voldsomme overgreb på befolkningen. Alle, der på en eller anden måde har været i forbindelse med partierne i den folkelige regering, udsættes for mistanke og vilkårlige nedskydninger af uskyldige mennesker er blevet en dagligdags ting. Den fascistiske militærjuntas forfølgelsesvanvid er nu blevet så sygeligt, at selv personer, der i sin tid stod i opposition til Salvador Allendes folkelige regering underkastes tortur og fængsling.

Rundt om i landet er der oprettet koncentrationslejre. På Dawsonøen i Magellanstrædet i det sydligste Chile sidder de mest prominente fanger. Den tidl. udenrigsminister Clodomiro Almeyda er en af dem; juntaen har netop idømt ham en fængselstraf på 368 år! En anden er formanden for det Radikale Parti, Anselmo Sule. Det Radikale Parti er tilsluttet den socialdemokratiske



Salvador Allende

internationale. Mange ledere er blevet dræbt, men endnu flere er de mange Allende-tilhængere i slumbyerne, de besatte fabrikker og på landet, der har måttet lade livet som straf for deres tro på social retfærdighed og demokrati.

Kuppet lammede i starten de chilenske venstrepartier, der ikke havde forberedt sig på at skulle fungere som undergrundsorganisationer.

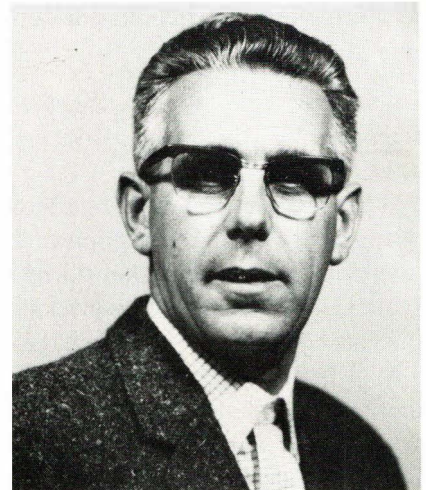
Men gradvis er man begyndt at reorganisere partierne og en voksende modstand kan allerede observeres. Under Allendes regerings-tid var der ikke total enighed blandt de chilenske venstrepartier. Nogle kritiserede Allende for at fare for langsomt frem. Dette var først og fremmest det venstresocialistiske parti MIR, men også venstrefløjen i Allendes eget socialistparti, anført af generalsekretæren, Carlos Altamirano. Den manglende enighed blandt venstrepartierne var uden tvivl en svaghed i den folkelige regering. Men det fascistiske kup har nu medført en øget enighed blandt venstrepartierne. Alle partier og bevægelser er enedes om en fælles front uden for Chile. Inde i Chile foregår der fortsat et genopbygningsarbejde, og det vil tage noget længere før en total enhedsfront kan være genopbygget.

Også i Danmark vakte kuppet afsky og foragt

Det chilenske militærkup er blevet modtaget med afsky de fleste steder i verden. Mange steder har man iværksat omfattende indsamlingskampagner til støtte for de nødstedte chilenerne. Også i den danske befolkning, og i særlig grad i den danske arbejderbevægelse, der

med sympati har fulgt det chilenske eksperiment, blev kuppet modtaget med sorg og harme. Fra flere sider blev der taget initiativ til indsamlinger til de demokratiske kræfter i Chile. Den danske arbejderbevægelses solidaritetsfond fandt det helt naturligt, gennem en indsamling, at vise et kontant udtryk for den danske arbejderbevægelses solidaritet med den chilenske folkelige regering, og iværksatte en omfattende indsamling. Denne indsamling har til dato indbragt omkring 220.000 kroner fra fagforeninger, socialdemokratiske partiforeninger, lokale arbejdspladser og enkeltpersoner.

Dette er et godt resultat. Alligevel er der stadig behov for hjælp. At genindføre demokratiet i Chile vil blive en lang proces, de multinationale selskaber og de chilenske højrekræfter vil af al magt modsætte sig, at folket igen skulle få lov at bestemme over dets egen skæbne. Militærjuntaen lægger op til en lang bitter konflikt, de nationaliserede bedrifter og industrier (selv kobberminerne) skal gives tilbage til deres gamle ejere. De fremskridt, der blev opnået for de fattige og arbejderne skal igen fratages dem, mens overklassen atter engang skal leve et sorgløst og problemfrit liv på den chilenske befolknings bekostning. Men tingene kan aldrig blive de samme som før. Tre års folkelig regering har betydet en enorm bevidstgørelse af de chilenske arbejdere og bønder, de har nu prøvet at styre deres egne bedrifter og først og fremmest har de prøvet følelsen af en ny stolthed over sit eget værd, en stolthed, som ingen junta kan nedbryde med nok så megen terror. Terroren vil tværtimod skabe mere modstand. Den chilenske venstrebevægelse har derfor stadig behov for støtte – også fra Danmark.



1. april 1949 oprettedes en afdeling af DLF i Odense.

Den stiftende generalforsamling valgte lokofører N.E.K. Larsen som kasserer.

Tal er tørt stof, det har kasserens beretning også af og til været, men han har forstået at holde hus med de midler, der bliver ham betroet, så der hvert år har været et lille overskud tilbage efter generalforsamlingerne til kammeratligt samvær, ret godt svarende til N.E.K.s ofte brugte slogan »at hver dag er en festdag«.

Det er sjældent, der bliver sagt tak til en tillidsmand, men N.E.K. har nu uafbrudt beklædt denne tillidspost her i Odense i 25 år og udført et stort, godt og solidt stykke arbejde til medlemmernes fulde tilfredshed, så vi siger N.E.K. en kraftig tak for indsatsen og ønsker hjertelig til lykke med det sjældne jubilæum.

f.

Hovedbestyrelsen vil også gerne benytte lejligheden til at ønske hjertelig til lykke med det sjældne jubilæum. Sammen med en tak for de mange år på posten udtrykkes ønsket om, at du fortsat må have mulighed for at arbejde i medlemmernes interesse.

SOLIDARITET MED CHILE

*Støt Chiles Kamp
for frihed og demokrati
Giv dit bidrag på giro*

3010

**ARBEJDERBEVÆGELSENS
SOLIDARITETSFOND**

Nyropsgade 26, 5, Kbhvn. V.

Forslagsordningen ved DSB er iværksat med det formål at opmuntre medarbejdere af alle kategorier til at fremkomme med forslag, som kan forbedre virksomhedens effektivitet og økonomi.

Økonomiministeriets cirkulære af 8.11. 1967, der er »grundlov« i denne forbindelse, siger i § 1 om forslagernes fremsættelse:

»Forslagene, der kan omfatte forhold af teknisk, økonomisk eller administrativ art, skal udformes skriftligt og bør, foruden en redegørelse om den foreslåede ordning og de fordele, den indebærer, indeholde oplysning om den hidtil gældende ordning og mangler ved denne i den udstrækning, det er nødvendigt til forståelse af forslaget«.

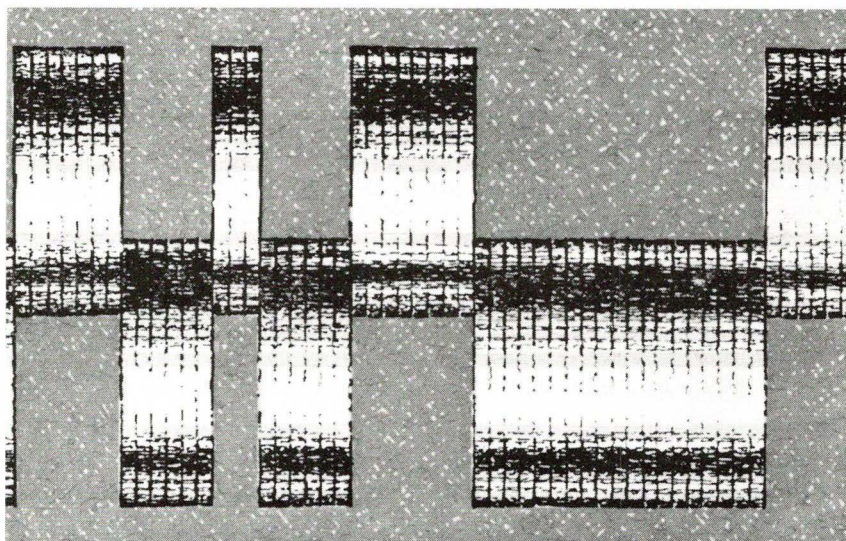
Præmieringsreglerne i cirkulæret giver medarbejderne mulighed for at få pengepræmier eller genstandspræmier. Ved fastsættelse af pengepræmiens størrelse bør der – ifølge cirkulæret – tages hensyn til såvel de fordele, den pågældende institution opnår ved forslagets gennemførelse, som det arbejde, udarbejdelsen har medført for forslagsstilleren. I de tilfælde, hvor et antaget forslag ikke skønnes at være så betydeligt, at det kan præmieres med kontant præmie, kan der i stedet som udtryk for styrelsens påskønnelse gives den pågældende en genstand til en værdi af indtil 500 kr.

I 1973 er der af det permanente underudvalg under hovedsamarbejdsudvalget (SUH) behandlet 178 forslag.

Heraf er 54 præmieret således:
43 forslag med hvide gavelister (2–300 kr.)

6 forslag med grønne gavelister (3–400 kr.)

5 forslag med røde gavelister (4–500 kr.).



På baggrund af den i samfundet skete pris- og skatteudvikling er det incitament, som præmieringsmulighederne hidtil har givet, formentlig ikke længere til stede i så stor udstrækning som tidligere.

På SUH-mødet den 25.1. 1974 blev forslagsordningen drøftet.

Der var enighed om, at præmiering af antagne forslag med genstande af værdi indtil 500 kr. foreløbig ophører.

Forslag præmieres herefter kun med kontante engangsvederlag.

Som rettesnor for præmiestørrelser indføres 3 grundpræmier, nemlig

- en præmie på 500 kr.
- en præmie på 750 kr.
- en præmie på 1.000 kr.

Forinden vederlaget udbetales forslagsstilleren, vil der blive foretaget skattefradrag. For yderligere at anspore medarbejdere til at fremsætte forslag vedtog SUH at udsætte en særlig præmie for »Årets forslag 1974«. Hvad den særlige præmie bliver, er endnu ikke endelig besluttet, men en selskabsrejse for 2 personer til et attraktivt feriested indgår i overvejelserne.

Yderligere omtale vil ske ved en senere lejlighed.

Indstilling om, hvem præmien bør tilfalde, foretages af det permanente underudvalg, og afgørelse træffes af SUH.

Sikkerhedsudvalgene



I december 1973 afholdtes under ledelse af personale fra arbejdstilsynet 3 kursus for bl.a. sikkerhedsudvalgene i værkstedsområderne.

På grundlag af indhøstede erfaringer fra disse kursus, vil der under medvirken af instruktører fra DSB skolen blive afviklet en grunduddannelse for de resterende ca. 200 medlemmer af sikkerhedsudvalg.

Kursus, der er på 2 dage afholdes regionalt (Århus, Fredericia og København) i løbet af foråret.

ROVDRIFTEN PÅ PERSONALET

En overordentlig dygtig og anerkendelsesværdig indsats er i de senere år gjort fra ledelsens side for at placere virksomheden DSB i befolkningens bevidsthed. Denne indsats har ikke mindst gjort sig gældende i befolkningens ændrede positive holdning over for medarbejderne i virksomheden.

Erkendelsen hos medarbejderne af ledelsens energiske udfoldelse på dette område vidner om en samhørighedsfølelse i bestræbelserne på at omforme og tilpasse virksomheden de krav, en moderne tid stiller til et kollektivt transportapparat.

Medens den ydre udadvendte mekanisme overfor befolkningen og massemedierne således med stor dygtighed bygges op, forsømmes den indadvendte, der angår det levende tænkende menneske i virksomheden, som dog ellers er forudsætningen for, at det hele kan fungere perfekt.

Derfor måtte vi sidste sommer opleve, at hele dagspressen i lange perioder, til skade for vor arbejdsplads og det opbyggede image i befolkningen, i hårdt opsatte ledere faldt over ledelsen og virksomheden DSB.

Ser man på det negative, der på denne måde kommer frem mod DSB, og vurderer man holdningen over for DSB til ikke at være helt så positiv, som den kunne være, må man desværre ofte konstatere, at ledelsen i en vis udstrækning har sig selv at takke for dette forhold.

For det hænger så nøje sammen med en manglende balance i opmærksomhedens koncentration om det sammenhængende mellem det udadvendte og det indadvendte, at kun sandheden og kendsgerningerne kan hindre en gentagelse.

Det var jo ikke medarbejderne, organisationen eller tjenestestederne, der var skyld i dagspressens harmfulde interesse for og voldsomme reaktioner mod DSB, da personalemangel hele sommeren medførte aflysning af tog. Både medarbejdere, organisation og tjenestesteder havde i tide gang på gang, på grundlag af omhyggelige beregninger og kendskab til de virkelige forhold, advaret om, at det ville gå galt.

Advarslerne druknede imidlertid i prognoseberegninger, der ikke byggede på realiteter, men på en formodning om, hvad den besluttede ledelse forventede, at disse beregninger skulle indeholde.

Det er ikke en påstand, – det er ikke engang en mening, – men en uigendrivelig kendsgerning, som underbygges af de øjeblikkelige mere realistiske vurderinger, der fulgte i kølvandet herpå.

Resultatet af manglende lydhørhed over for advarslerne bringer dagligt tjenestestederne til fortvivlelsens rand i disponeringen, og lokomotivpersonalet må alene bære smerten af fejlbedømmelsen.

Ordet effektivitet er ud over alle grænser omsat i handling. – Og intet ondt ord om effektivitet. – Der er intet odiøst i, at effektivitet er et grundelement i virksomhedens arbejdsgang. Som skatteborgere kan vi kun have en ekstra interesse heri. Men ifølge SU-aftalen skal effektivitet og arbejdstilfredshed følges ad. Endvidere er effektivitet og tilvejebringelse og bevarelse af gode og rolige arbejdsforhold samt øget trivsel og godt arbejdsklima forbundet med hinanden.

Men for lokomotivmændene er det udelukkende effektiviteten, der satses på. Arbejdstilfredsheden har ingen ofret en tanke. Derfor er det heller ikke gode og rolige arbejds-

forhold eller trivsel, der kendetegner lokomotivpersonalets forhold.

Derimod er det nedbrudt helbred. Det er forhøjet blodtryk, blodpropper, kredsløbsforstyrrelser, søvnbesvær, mavebesværigheder o.lign. forårsaget af intens koncentration under det oppiskede tempo, af usunde tjenester på alle tider af døgnet, af manglende hvilemuligheder på grund af støj, af psykisk pres og af manglende forståelse og hensyntagen til det menneskelige element.

Men denne høje pris, som lokomotivmændene må betale på rationaliseringens alter, er tilsyneladende ikke nok. For yderligere at undergrave lokomotivpersonalets helbred skal den sparsomme og højst tiltrængte frihed for nogle judaspenge stjæles fra dem. Familielivet, som i forvejen er stærkt belastet af tjenestens specielle karakter, bliver herved til en komplet umulighed.

Teknokrater har yderligere en plan parat, som heller ikke rummer en eneste menneskelig overvejelse, selv om levende mennesker skal presses ind i den. Der kan anføres en hel del til støtte for denne betragtning. Så meget, at der ville være stof nok til en hel artikel herom. Et par eksempler til understregning heraf skal dog anføres.

1) På alle andre arbejdspladser har medarbejderne kaffe- og spise-pauser, og kantineforholdene er i orden. Lokomotivpersonalets kantine er førerrummet på maskinerne, og maden må indtages uden afslapning under kørslen.

2) På alle andre arbejdspladser kan medarbejderne følge organisationens naturbestemte reaktioner, når de indtræder. Lokomotivpersonalet må, til skade for nyre og tarmfunktion, undertvinge disse reaktioner til bestemmelsesstedet.

Dette er bare to eksempler på, hvor forskellig lokomotivpersonalets arbejdsbetingelser er i forhold til andres. Men lokomotivpersonalets vanskelige arbejdsbetingelser og de menneskelige aspekter heri interesserer ikke teknokrater, når de har stirret sig blinde på forberedelses- og afslutningstjenester, selv om der ingen besparelse er heri. – Det er tankevækkende. –

Vi må kraftigt advare mod det, der her er i gang. *Advarslen må denne gang formuleres skriftligt.* Den må skrives med guldbogstaver ikke alene i Dansk Lokomotiv Tidende, men også i andre organer, for den vil være guld værd den dag, det går galt. – For det går galt –.

Det er videnskabeligt bevist og i overensstemmelse med vore egne erfaringer, – forresten også tilkendegivet Hgl ddt skriftligt fra LKD – at et menneske ikke kan sidde koncentreret signalobserverende anspændt og opmærksom uden afslapning i uafbrudt 8 og 9 timer, uden sanserne sløves, og der indtræder et black out. Og dog lægges der op til, at byde mennesker med et alvorligt risiko- og sikkerhedsbetonet arbejde sådanne vilkår.

Det kan blive skæbnesvangert dette her både for kokomotivmanden, de rejsende vi beforder og øvrige kunder den dag black out indtræder som følge af fysisk overbelastning af den menneskelige konstitution.

Ansvarsbevidsthed er mange ting. Den er uløseligt forbundet med lokomotivmandens gerning, men den er også i anden forbindelse forbundet med en følelse af ansvar over for solidariteten på vor arbejdsplads.

Ansvarsbevidsthed har noget med menneskelig forståelse og tolerance at gøre. Derfor er ansvarsbevidsthed bl.a. også gensidighed,

åbenhed, pligtfølelse, mod, erkendelse, positivitet, engagement, kendsgerninger og sandhed.

Hvor handling og disse ingredienser af ansvarsbevidsthed forbindes med hinanden, behøver ingen at frygte hverken ytringsfriheden eller generende reaktioner fra dagspressen, befolkningen eller fra medarbejderne.

Fortielse, ligegyldighed, bortforklaring, selvtilstrækkelighed, hovmodighed og anonymitet har derimod intet med ansvarsbevidsthed at gøre. Det er nedbrydende bestanddele i et handlingsmønster. Det er uroskabende. Det er anslag mod virksomheden og vor arbejdsplads, og det skaber en negativ indstilling i presse og befolkning, som ikke bare falder tilbage på ledelsen, men også på kolleger i virksomheden til skade for det image, der med stor dygtighed forsøges opbygget i befolkningen.

Det er ikke ondskabsfuldheder eller odiøse hensigter, der ligger bag disse betragtninger. Det er derimod knugende alvor over for lokomotivmandens uhyggelige situation under den katastrofale personalemangel, som den tegner sig rundt omkring i alle afdelinger. Det er en positiv og velment advarsel, og det er en konstatering af to uforligelige modpoler, når der tales om ansvarsbevidsthed, som vidst ingen, der vil kalde sig ansvarsbevidst, vil finde på at imødegå.

S. Juul Madsen.

Var det bare så enkelt

Erhvervsvejleder Erik Rasmussen, Kalundborg, har til Kalundborg Folkeblad fremsat nogle udtalelser om de unges muligheder for valg af erhverv. Jeg synes de fortjener at bringes videre ud. Her bringes uddrag:

»– Til gengæld er interessen voldsom for de social-pædagogiske erhverv?

– Ja, og det er jo problemet. Der er en udbredt lyst til at »have noget med mennesker at gøre«, men vi kan jo ikke lade alle passe alle. Der må også være nogle til at arbejde i de produktive erhverv, så den sociale standard kan opretholdes.

– Det vil De som erhvervsvejleder hjælpe til med?

– Ja, og på en sådan måde, at flest mulige kommer på den rette hylde fra starten. Der råder desværre fortvivlede tilstande ved valg af uddannelse – det foregår akkurat lige så usikkert som for 15 år siden, hvor der ikke var nogen erhvervsvejledning i skolerne. De mange flere valgmuligheder har gjort billedet endnu mere broget. Det foregår oftest som når der købes bil. Det er ret så tilfældigt, hvilken bil man foretrækker, hvis man ikke er fagmand.

Lønforskelle bør udjævnes

Bilen kan udskiftes?

Det er pokkers dyrt for samfundet. Problemet er, at man ikke vælger en uddannelse for hele livet, men allerede ved uddannelsens påbegyndelse er klar over, at de til sin tid vil beskæftige sig med noget helt andet. Fra en svensk undersøgelse ved vi, at 80 pct. af et stort antal værnepligtige kun tre år efter værnepligtens udløb var beskæftiget i et helt andet erhverv.

Det har vel en hel del at gøre med, at der er bedre indtjeningsmuligheder at øjne i andre erhverv?

–Det må nok erkendes, og derfor mener jeg også, at der bør sættes ind på at gøre handels- og industri-erhvervene mere attraktive. Hele minimallønsmrådet må fjernes, og

der må skabes større forståelse for, at alt arbejde er lige gyldigt. Og det kræver en udjævning af lønforskellene.

Forstår de unge

Et langt stykke af vejen har jeg udmærket forståelse for de unges synspunkter. *Det er jo helt vanvittigt, at der er himmelråbende forskel i lønningerne til folk, der har lige stort ansvar. Et udmærket eksempel er lokomotivføreren, der tjener 50-60.000 kr. årligt, mens piloten i et luftfartsselskab med et tilsvarende ansvar tjener 2-300.000 kr. De har lige lang uddannelse, og der stilles de samme helbredsmaessige krav. Alligevel har piloten kortere arbejdstid og højere løn.*

Det er der mange unge, der stejler over, og det forstår jeg til fulde, slutter erhvervsvejleder Erik Rasmussen.

E. Høtoft,
Kalundborg.

Et depot og dets problemer

Mon der ikke blandt DLF's medlemmer er flere, der kan bifalde formandens udtalelser til DSB Nyt i januar, hvori han berører foreningens ønsker om udnævnelse af flere Lokomotivfører i 17. lr. Det kan sikkert interessere medlemmer over hele landet, hvor tilfældigt fremmelserne foregår.

Uden kendskab til forholdende på alle øvrige depoter, kan oplyses om et særligt grelt forhold her i Kalundborg. På femte år kører ca. halvdelen af personalet alle i 13. lr., på fuld funktion i 17. lr. Den anden

halvdelen er i 17. lr. Turen er en 24 mands ren My. Mz. Mx. tur, og vi er 31 mand.

Det er fuldstændigt meningsløst, at DSB får lov til at udnytte tjenestemandslovens afsnit om funktion fuldstændig i strid med den ånd, den er skrevet i. (Langvarige funktioner bør opslås senest 2 år efter funktionens start).

Hvorfor står organisationen magtesløs overfor en sådan udnyttelse, når dens fornemste opgave må være lige løn for lige arbejde (med den nye udformning af funktionsreglerne er det nærmest et tilbageskridt).

Grunden til disse utålelige forhold skal måske søges i DSBs ønske om at tvinge lokomotivmænd i alderen mellem 45 og 55 til at flytte, så man kan nedlægge deres mangeårige arbejdsplads, for det er sikkert begrænset, hvor mange ansøgere fra andre depoter der anciennitetsmæssigt kan overgå det stedlige personale. Nedlæggelse eller ikke - foreningen må hindre, at en del af medlemmerne her i Kb skal arbejde for en så grov underbetaling, som det er i dette tilfælde.

J. Fangel Jensen.

Lkf. 13. lr. Kb.

Focus på ledelsen

I Rødby færge afdelingen vedtog vi med stort flertal (kun 3 stemte imod) gennem hovedbestyrelsen at opfordre Greve Petersen til ikke at søge genvalg som formand.

Hvordan kan man få sig til at stemme for en sådan udtalelse, når man har kunnet bruge ham som tilidsmand i 21 år? Hvor har Greve Petersen svigtet?

1. Kommunikationen og det manglende medlemsdemokrati. Alle væsentlige afgørelser om vor arbejdsplads tages, uden vi bliver spurgt.
2. Min aldersgruppe (årg. 53) står i stampe i 13. lønramme. Vi har været i klemme i 20 år.
3. Formanden har været med til opsplitning af medlemskredsen i løngrupper, skønt vi udfører samme arbejde.
4. For dårlige velfærdsresultater. Overnatningsværelserne er en skandale i 1974.
5. Vore tjenestetidsregler. Hvis resten af landets befolkning ville arbejde under samme vilkår, havde vi ingen valutaproblemer. Trods gentagne kongresbehandlinger er der ikke kommet nævneværdige resultater, fordi vi ikke har en handlekraftig ledelse.

Det føles som om formanden har været formand for længe. Han har mistet følingen med det daglige loarbejde.

Kurt Weiss
Rødby Færge

DSB PENSIONISTER

Foreningen afholder generalforsamling i Folkets Hus, Enghavevej 40, København, den 17. maj kl. 13.30.

Dagsorden:

1. Beretning
2. Valg af bestyrelse
3. Regnskab

Vi håber på god tilslutning. Vel mødt.

Bestyrelsen.

SJ moderniserer overnatningslokaler

17

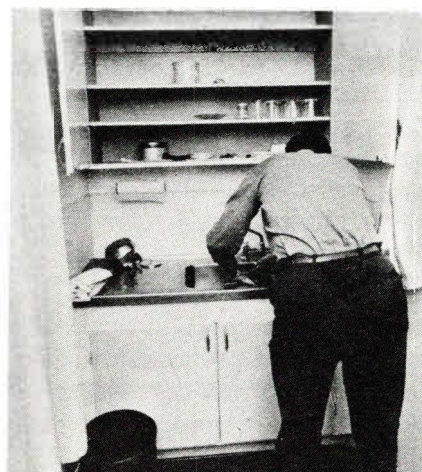


Det kørende personale ved Svenska Järnvägarne skal have moderniseret overnatningslokalerne.

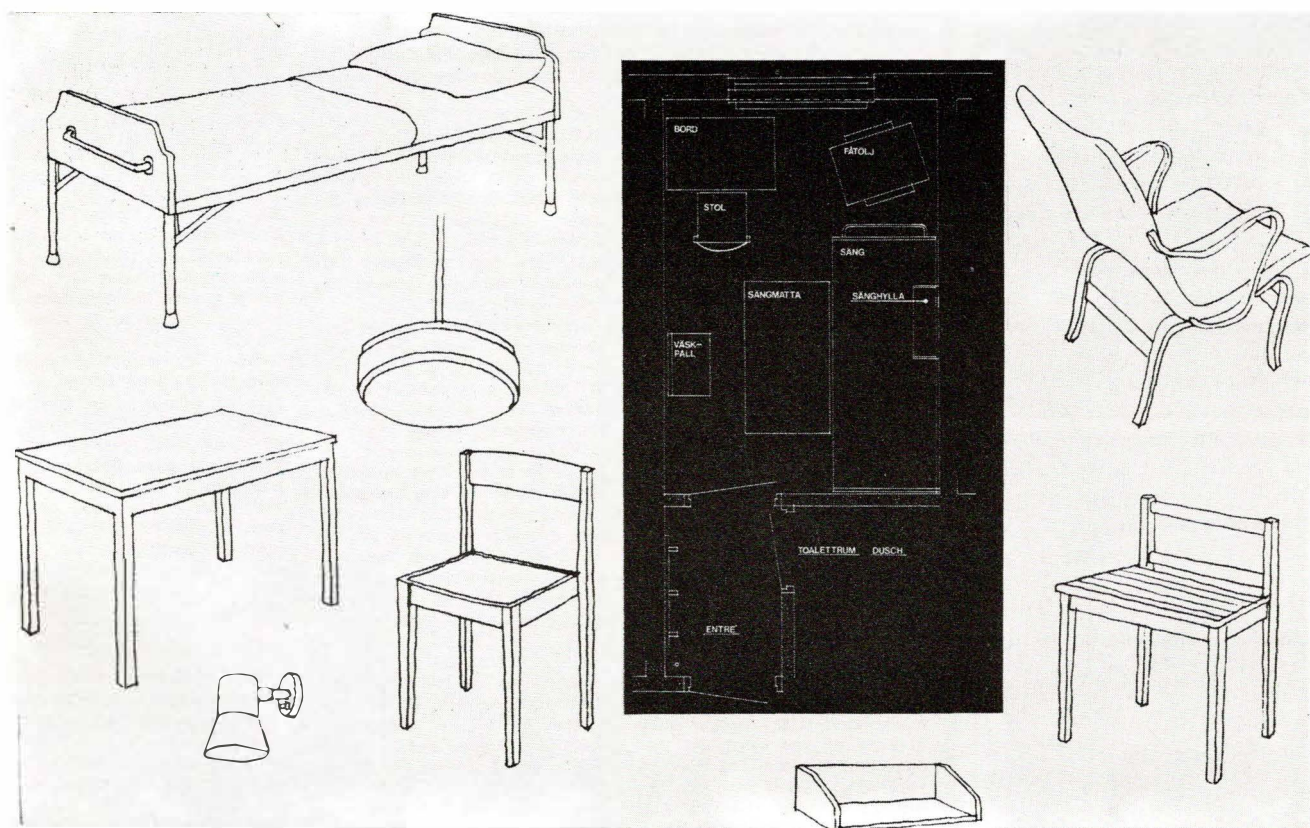
Den dårlige standard, som findes i adskillige af de eksisterende lokaliteter, har været en kilde til megen irritation. Der ligger mange års forhandlinger bag den aftale, som nu er indgået mellem SJ og personaleorganisationen.

Formanden for Lokpersonalets Yrkesorganisation, Bertil Westberg, hører til dem, som ivrigt har kæmpet for bedring af forholdene.

I det væsentlige er han tilfreds med aftalen om nye overnatningslokaler. Der lægges stor vægt på, at bygningerne placeres længst muligt væk fra støj fra værksteder og remiser. Værelserne



forsynes med dobbeltdøre og rumtemperaturen termostatreguleres. Til det enkelte værelse er der toilet og brusebad. En plan ses vedstående, sammen med skitser af inventar, som imidlertid ikke ser mere bekvemme ud end de, vi kender til under vore forhold. Øverst ses billeder fra eksisterende lokaler, som det kørende personale er utilfreds med.



PERSONALIA

Forfremmelse til lokomotivfører (17. lrm.) efter ansøgning pr. 1-1-1974

Lkf. (L-afsl) (15. lrm.) O. Lambert-Nielsen.
ddt Hgl i ddt Hgl.

Forfremmelse til lokomotivfører (17. lrm.) efter ansøgning pr. 1-1-1974

Lokomotivførerne (13. lrm.):
B. Marcussen, ddt Kø i ddt Kø
K. Jelsbak, ddt Ar i ddt Gb
B. N. Kristensen, ddt Ar i ddt Gb

Forfremmelse til elektrofører (7. lrm.) efter ansøgning pr. 1-10-1972

Togbetjentene (6. lrm.):
P. E. Rasmussen, ddt Kh i ddt Kh
K. E. Jacobsen, ddt Kh i ddt Kh

Forfremmelse til elektrofører (7. lrm.) efter ansøgning pr. 1-10-1972

Togbetjentene (5. lrm.):
O. J. Mortensen, ddt Kh i ddt Kh
B. Peyk, ddt Kh i ddt Kh
S. A. Christiansen, ddt Kh i ddt Kh
I. B. Jensen, ddt Kh i ddt Kh
J. Kjeldgaard, ddt Kh i ddt Kh
A. B. A. Kehling, ddt Kh i ddt Kh
J. Nørgaard, ddt Kh i ddt Kh
V. F. Jensen, ddt Kh i ddt Kh

Overgået til stillingen som lokomotivfører (L-afsl) (13. lrm.) efter ansøgning pr. 1-1-1974

Lokomotivførerne (13. lrm.):
V. Larsen, ddt Hgl i ddt Hgl
A. B. V. Pedersen, ddt Hgl i ddt Hgl
R. W. Kristiansen, ddt Hgl i ddt Hgl

Overgået til stillingen som kontorassistent II (3. lrm.) efter ansøgning pr. 1-1-1974

Lkf. (13. lrm.) K. J. Rasmussen (Birk), ddt
Hgl i Anl F Kh

Forflyttet efter ansøgning pr. 1-1-1974

Lkf. (17. lrm.) T. A. Sørensen, ddt Fi ddt Ar

Afsked efter ansøgning pr. 31-3-1974

Lkf. (17. lrm.) V. E. Andersen (Riis), ddt Ar,
gr. alder.

Afsked efter ansøgning pr. 31-1-1974

Lkas. (10. lrm.) H. M. Buch, ddt Gb

Dødsfald

Lokomotivfører (13. lrm.) L. H. A. Thom-

sen, ddt Korsør, er afgået ved døden den
2-2-1974.

Pens. lokomotivfører H. P. B. OR-
STRAND, København, er afgået ved døden
den 23-1-1974.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubi-
læum frabedes venligst.

H. Pedersen (Bro)

lokomotivfører, Fredericia.

Lokomotivmændenes selskabelige forening LANTERNEN

afholder ordinær generalforsamling torsdag
den 4. april 1974 kl. 15.30 i Cafe »ROMA«,
Østerbrogade 85.

Dagsorden ifølge lovene.

Efter generalforsamlingen er der middag,
sild, schnitzel, ost, snaps og øl, kaffe.

Kun 40,- kr.

Mød op til en god gammeldags Lanterne-
generalforsamling.

Bestyrelsen.

Odense afdeling

afholder 25 års jubilæumsfest med middag i
restaurant Skoven, Læssøegade, Odense,
lørdag den 6. april kl. 18.00.

Afdelingens pensionister med damer ind-
bydes til at deltage. Der ydes et tilskud fra
afdelingen på 50 kr. pr. cuvert. Oplysninger
angående festmiddagen og cuvertpris fås
ved henvendelse pr. telf. 11 59 09 eller på
tegningslisten ved driftsdepotet senest den
29. marts.

Afdelingsbestyrelsen.

DLF Århus afd. jubilæumsfest

DLF Århus afd. afholder jubilæumsfest lør-
dag den 6.4.1974 kl. 18.00 i Håndværkerfo-
reningen, Klostergade.

Der serveres det store kolde bord samt 1
øl og 1 snaps.

Pris pr. par 120 kr.

Afdelingen yder et tilskud på 60 kr. pr.
par, eller 30 kr. pr. deltager. Pensionister
indbydes venligst, men skal for at kunne
deltage, tilmelde sig på tlf. 14 09 99 senest
25.3.1974.

Festudvalget.

Feriehjemmet på Knudshoved

DSB's feriehem på Knudshoved modtager i
sommersæsonen 1974 gæster fra lørdag den
18. maj til lørdag den 24. august.

Samtlige DSB-tjenestemænd og timeløn-

nede fast ansatte med familie (hustru og
hjemmевærende børn) har adgang til ophold
på hjemmet. Endvidere vil der, i det omfang
pladsforholdene tillader det og fortrinsvis
uden for skoleferien, blive givet adgang også
for pensionister og enker.

Erfaringen har vist, at der altid indgår
mange flere anmodninger om ophold i skole-
ferien, end det er muligt at efterkomme. Det
henstilles derfor, at alle, der har mulighed
derfor, søger at henlægge ferien til et tidsrum
uden for skoleferien. *Endvidere henstilles,
at opholdet – også for så vidt angår pensio-
nister og enker – så vidt muligt tilrettelægges
således, at ankomst og afrejse finder sted på
lørdage.*

Betalingen for opholdet udgør pr. dag og
pr. person:

Voksne og børn, som er

fyldt 12 år 40,00 kr.
Børn i alderen 4-11 år (inkl.) ... 20,00 kr.
Børn under 4 år 10,00 kr.

Til brug ved anmodning om ophold på
feriehjemmet er oplagt en særlig blanket,
som vil kunne fås på stationer og andre ek-
speditionssteder. Blanketten sendes i ud-
fyldt stand (alle 3 dele) direkte til generaldi-
rektoratet (drifts- og administrationsafde-
lingen). Stationer og andre ekspeditionsste-
der bedes i nødvendigt omfang rekvirere
blanketten (A849) i indkøbs- og forsynings-
kontoret.

Belægningen foretages af generaldirekto-
ratet (drifts- og administrationsafdelingen) i
den rækkefølge, hvori anmodningerne ind-
går; dog vil alle anmodninger, som er mod-
taget inden 1. april, blive betragtet som ind-
gået samtidig.

For det tilfælde, at der skulle være optaget
i det ønskede tidsrum, må det anbefales
dem, der i så fald kunne ønske ophold i et
andet tidsrum, også at angive dette tidsrum i
ansøgningen.

*Endvidere henledes opmærksomheden
på, at dato for det ønskede tidsrum skal
anføres på anmodningen. Svar på alle an-
modninger, som er modtaget inden 1. april,
vil kunne forventes udsendt fra generaldi-
rektoratet (drifts- og administrationsafde-
lingen) ca. 26. april d.å.*

*Afhensyn til en så god udnyttelse af ferie-
hjemmet som muligt må de gæster, der af en
eller anden grund ikke kan benytte opholds-
tilladelsen fuldt ud, meddele dette til gene-
raldirektoratet (drifts- og administrations-
afdelingen) så tidligt som muligt og senest
en uge før ankomstdagen til feriehemmet,
da indtegningen i modsat fald må betragtes
som bindende.*

Adressefortegnelse

Københavns Godsbangård: Lokomotivfører P. J. J. Busk, Bremensgade 64, st., 2300 København S. Tlf. 59 30 93.
Kasserer: Lokomotivfører P. K. Kristensen, Banefløjen 8, 2, tv., 2700 Bronshøj. Tlf. 94 75 46.

Helgoland: Lokomotivfører E. C. L. Christiansen, Tværbommen 41, st. th. 2820 Gentofte. Tlf. GE 5659 v.
Kasserer: Lokomotivfører A. C. Quaae, Vigerslevvej 267 B, 1. th. 2500 Valby. Tlf. VA 2642.

Enghave: Elektrofører B. O. Christensen Bastebjerg 13, 2690 Karlslunde. Tlf. (03) 15 20 62.
Kasserer: Lokomotivfører K. E. Kristensen, Tavlekærvej 42, 2560 Hvidovre. Tlf. 78 35 42

Roskilde: Lokomotivfører Kaj Juul Rasmussen, Holbækvej 10, 4000. Tlf. (03) 35 76 20.
Kasserer: Lokomotivfører Aa. Preisler, Sv. Estridsensvej 11, 4000. Tlf. (03) 35 55 40.

Helsingør: Lokomotivfører A. Schmidt, Gylfesvej 22, 3000. Tlf. (03) 21 30 96.
Kasserer: Lokomotivfører E. H. Sørensen Blichersvej 93, 3000.

Næstved: Lokomotivfører B. I. Sørensen, Præstøvej 109 C, 1. th., 4700. Tlf. (03) 72 80 20.
Kasserer: Lokomotivfører J. Øuro Jensen, Præstøvej 177, 4700. Tlf. (03) 72 48 45.

Gedser: Lokomotivfører J. O. Jensen, Ø. Alle 7, 4874.
Kasserer: Lokomotivfører P. O. Fischer, Langgade 8 A, 4874.

Rødby Færge: Lokomotivfører S. G. Lund Pedersen, Svanevej 14, 4970. Rødby Havn. Tlf. (03) 90 54 60.
Kasserer: Lokomotivfører K. E. Jensen Svanevej 33, 4970 Rødby Havn.

Kalundborg: Lokomotivfører E. J. V. Høtoft, Bredekildevej 77, 4400.
Kasserer: Lokomotivfører K. O. Jensen, Nyvangsvej 2, 4400. Tlf. (03) 51 17 16.

Korsør: Lokomotivfører S. Juul Madsen, Thiesens Allé 29, 1., 4220. Tlf. (03) 57 24 74.

Kasserer: Lokomotivfører B. R. Hansen, Æblehaven 9, 4220. Tlf. (03) 57 30 09.

Nyborg: Lokomotivfører A. K. Johansen, Gormsvej 14, 5800. Tlf. (09) 31 27 70.
Kasserer: Lokomotivfører K. B. Rasmussen, Sprotøften 45, 1., 5800. Tlf. (09) 31 22 53.

Odense: Lokomotivfører P. A. L. Jørgensen, Poul Møllersvej 13, 5000. Tlf. (09) 11 59 09.
Kasserer: Lokomotivfører N. E. K. Larsen, Prs. Benediktes Allé 4, 5250 Fruens Bøge. Tlf. (09) 13 63 28.

Svendborg: Lokomotivfører E. Larsen, Tvedvej 167 A, Tved pr. 5700 Svendborg.

Fredericia: Lokomotivfører N. P. Junker, Ørnevej 11, 1. th., 7000. Tlf. (05) 92 46 36.
Kasserer: Lokomotivfører A. Vilhelmsen, Sjællandsgade 49, 1., 7000. Tlf. (05) 92 46 37.

Padborg: Lokomotivfører T. Nielsen, Svankjærvej 3, 6340 Kruså. Tlf. (04) 67 32 17.
Kasserer: Lokomotivfører Chr. Kranshaar, Uffesvej 9, 6330 Padborg. Tlf. (04) 67 10 28.

Haderslev: Lokomotivfører A. C. Dinesen, Næsvej 42, Nr. Vilstrup 6100. Tlf. (04) 58 24 12.

Tønder: Lokomotivfører P. F. Behr, Horupsgade 41, 6270. Tlf. (04) 72 16 76.
Kasserer: Lokomotivfører E. Jensen, Frilandsvej 11, 6270. Tlf. (04) 72 16 05.

Esbjerg: Lokomotivfører V. Dorner, N. J. Poulsensvej 4, st., 6700. Tlf. (05) 12 49 56.
Kasserer: Lokomotivfører H. M. Barlo, Strandbygade 58, 3. th., 6700. Tlf. (05) 12 90 58.

Struer: Lokomotivfører B. S. Kristensen, Hjørnvej 58, 7600. Tlf. (07) 85 06 12.
Kasserer: Lokomotivfører K. R. Christensen, Nygade 12, 7600.

Frederikshavn: S. A. Hansen, Lundevej 36, 9900.

Kasserer: Lokomotivfører H. Lund, Lindegårdsvej 23¹, 9900.

Ålborg: Lokomotivfører Finn C. Christensen, Købesvej 14, 9000. Tlf. (08) 12 16 91.
Kasserer: Lokomotivfører P. G. Pedersen, Konvalvej 9, 9000. Tlf. (08) 13 32 65.

Randers: Lokomotivfører N. Larsen, Rindsvej 31, 8900. Tlf. (06) 43 47 28.
Kasserer: Lokomotivfører P. S. Henriksen, Rosenborg Allé 9, 8900. Tlf. (06) 42 56 67.

Århus: Lokomotivfører E. G. Appel, Åbyhøjgård 21², 8230 Åbyhøj. Tlf. (06) 15 48 87.
Kasserer: Lokomotivfører E. A. Lønquist, Rosenvangs Allé 20, 8260 Viby J. Tlf. (06) 14 09 99.

Viborg: Lokomotivfører E. E. Jensen, Frihedsvej 1, 8800.
Kasserer: Lokomotivfører C. J. Nissen, Jernbanegade 7, 8800.

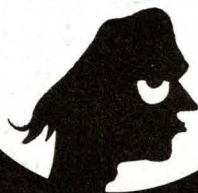
Herning: Lokomotivfører Aage Lauridsen, Silkeborgvej 47, 7400. Tlf. (07) 12 44 83.
Kasserer: Lokomotivfører O. Bruno, Haraldsgade 19, 7400. Tlf. (07) 12 20 05.

Flytning

Husk i god tid at melde flytning til postvæsenet. Hvis medlemsbladet udebliver, meld det da til postvæsenet. Hjælper dette ikke, skriv så til bladets ekspedition.

Artiklers indsendelse

Artikler eller notiser, som ønskes optaget i medlemsbladet, skal foreligge hos redaktionen senest 3 uger før, medlemsbladet udkommer den 10. i hver måned. Op til højtiderne må regnes med længere frist, for at optagelse kan være sikker.



DEN FILOSOFISKE FITEGNER

