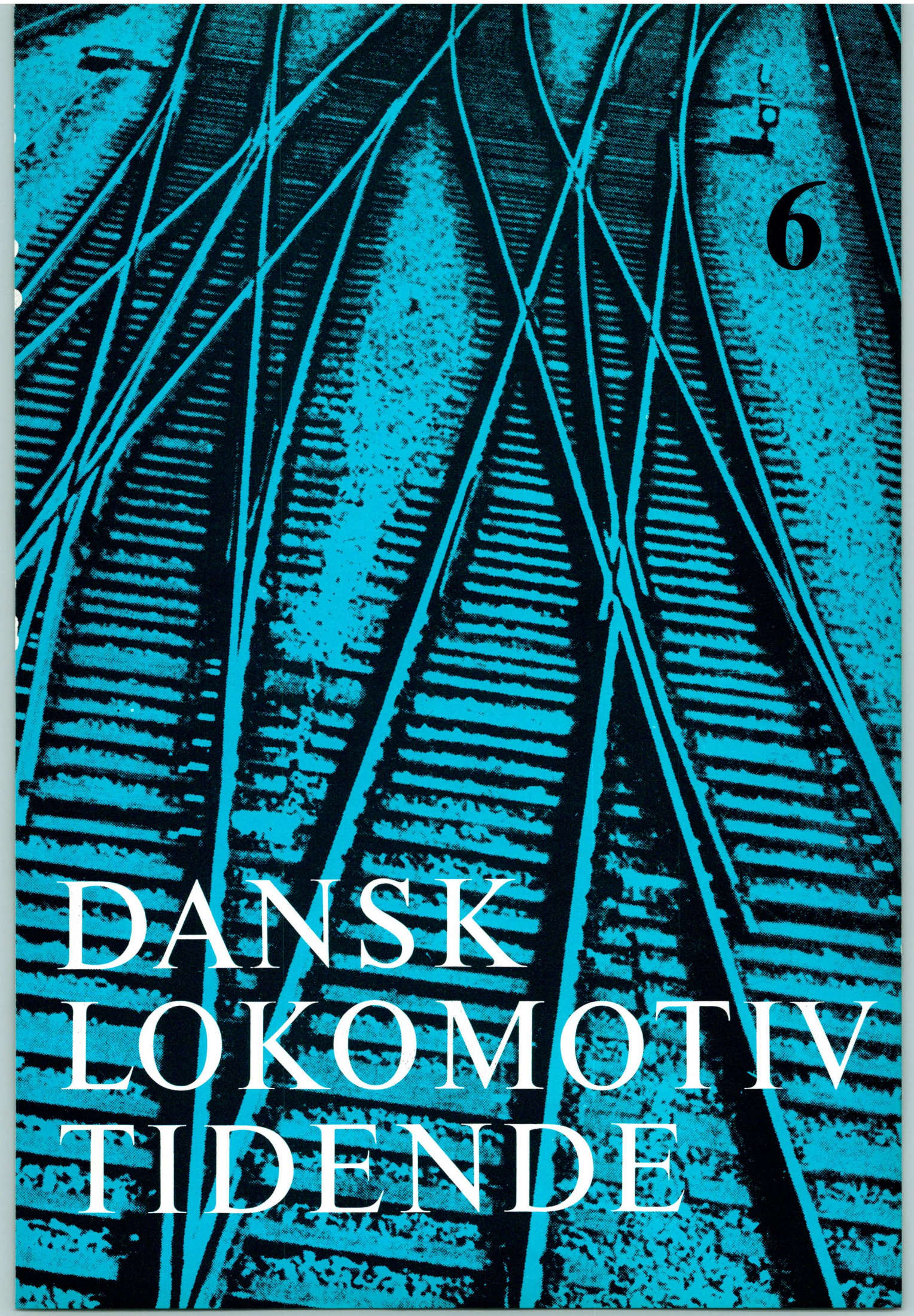




6

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. JULI 1974-74. ÅRGANG

6

Indhold:

Kongres 1974	2
Kongressens behandling af forslag	8
Fra medlemskredsen – Hvad er meningen – Et sang fra gamle dage –	
Vurderinger	22
Storebæltsoverfarten udbygget	26
Personalia	24

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.

Med afholdelse af foreningens ordinære kongres i dagene 14.–16. maj d.å. i København afsluttedes en kongresperiode som nok på forskellig måde rummede utilfredshed i medlemskredsen specielt med hensyn til arbejdstids- og frihedsspørgsmål men som også har givet fuld andel i den almindelige lønudvikling. Perioden har endvidere været optakten til afgørende fremstød fra DSB med henblik på at få større andel af transportmængden her til lands. K 74, som løb af stablen 26. maj er en skelsættende begivenhed i dansk jernbanedrift. Forhåbentlig får dette initiativ en lykkelig udgang til gavn for virksomheden DSB og dermed også for de beskæftigede i denne. Et godt resultat vil kunne give en realistisk baggrund for opfyldelse af et stærkt krav fra kongressen om forbedring af især arbejdstidsreglerne.

Det er en uomtvistelig kendsgerning at lokomotivmanden i forstærket grad ønsker ændringer på baggrund af intensiv tjenestegøring, enmandsbetjente tog m.v. Det skal være ændringer i retning af kortere arbejdstid og højere godtgørelser for ulemperne ved de stærkt forskudte arbejdsperioder.

Spørgsmålet om foreningens tilslutning til LO skabte stor debat.

Når ikke mindre end 6 afdelinger havde fremsat forslag i forbindelse med foreningens medlemsskab af LO, så er utilfredsheden, som udtrykkes derigennem, forårsaget af LO's holdning til tjenestemændenes dyrtidsregulering. Specielt LO formandens udtalelser på en måde som opfattedes generelt. Med lidt tydeligere adresse til det utilfredsstillende ved dyrtidsreguleringen havde mangan en tjenestemandsovergangsordning været forskånet for et pres på grund af harmen over LO-holdningen. Nu undgik vi en afstemning om tilhørsforholdet, men det har LO ingen lod eller del i. Det skyldes umiddelbart DLF's formands indsats og erkendelsen hos en stor part af de delegerede af den kendsgerning at man ikke opsiger forholdet til LO uden at have noget bedre at stille i stedet. Et forslag om tegning af gruppelevsforikring blev ved beslutning ændret til, at der skulle opkræves 10 kr. pr. medlem til de efterladte ved en aktiv lokomotivmands død. Formen må imidlertid overvejes, idet det samlede beløbs størrelse kan blive noget problematisk, hvis den strider mod skattetekniske regler.

Eftersom foreningens 75 års jubilæum fejredes i

forbindelse med kongressens afholdelse blev der fra mange sider givet gaver. Bl.a. blev der af flere givet et kontant beløb på tilsammen 20.000 kr. som indgår i en fond, hvorefter renterne af kapitalen en gang årligt uddeles som et studielegat til en lokomotivmand.

Opgaverne for den nyvalgte hovedbestyrelse bliver ikke færre eller mindre væsentlige end i den udløbne periode. Tværtimod må den se i øjnene at landets økonomiske situation kan give nogle følgevirkninger, der vil besværliggøre store fremskridt for lokomotivmændene – og det kan ingen trøst give at vi i den henseende vil være stillet som fagbevægelsen i øvrigt. Fagbevægelsens sammenhold gør stærk, men der er også brug for sammenhold som aldrig før. Der ligger i den politiske situation på Christiansborg en stor fare for at fagbevægelsen mister medindflydelsen på det danske samfunds forhold.

Øverste billede: Fra venstre Sv. Bache Vognbjerg, LO, Børge Aanæs, CO I, Lars Linderstål, NJU.



Nederste billede: Fra venstre K. Zederkof, Danske Jernbaners Afholdsselskab, Hans Jensen, Fællesorg. DSB, S. B. Smith, Dansk Jernbaneforbund, K. K. Jensen, Jernbane-foreningen.



Kongressens åbning

Formandens åbningstale

På hovedbestyrelsens vegne byder jeg hjertelig velkommen til foreningens ordinære kongres.

Den skal de kommende tre dage være arbejdsstedet for tillidsmændene, der skal beskæftige sig med vor faglige politik for den forløbne tid og planlægge foreningens arbejdsprogram for den kommende kongresperiode.

Men den skal samtidig være rammen om Dansk Lokomotivmands Forenings 75-års jubilæum.

Af praktiske hensyn – men ikke mindst ud fra gammel tradition –

fejrer vi jubilæumsdagen sammen med foreningens øverste myndighed – kongressen.

På stiftelsesdagen – den 1. januar – har vi mindet pionererne og tillidsmænd gennem årene ved kran-senedlægning. Samtidig blev der ved en lille højtidelighed i Fredericia nedlagt kranse i Mindelunden for personalet ved DSB.

Vi indstiftede på dagen et nyt emblem. Mønstrer heri – der inde-bærer foreningens initialer i mo-derne design – er tillige overført til en engangsframstilling af en særlig opmærksomhed til vore aktive medlemmer på jubilæumsdagen.

Overrækkelsen heraf finder sted landet rundt under kongresdagene.

Grundlaget for Dansk Lokomotivmands Forenings stiftelse i 1899 indeholder de samme motiver, som for andre organisationer, der så dagens lys den gang og som førte fagbevægelsen frem.

Ønsket om større samling og fælles optræden og dermed større handlekraft blev de grundpiller, der også førte vor organisation ud i li-vet.

Fra den første dag har DLF været en fagorganisation. Den samlede i 1899 samtlige lokomotivmænd i Danmark og varetog deres interes-

ser i de første fem år, indtil lovgivningen og den første forhandlingsret krævede tjenstemandsbegrebet respekteret i organisationsopbygningen. Hvorefter vi måtte skilles fra lokomotivmændene ved privatbanerne.

Ellers er, hvad de gamle grundlagde, blevet bevaret.

Gennem skiftende tider har medlemmer på lokalt plan og i hovedbestyrelsen varetaget de mange fællesopgaver og skabt den enhed, der i dag er organisationens styrke.

I arbejdet hermed har de, som et fast underlag, bibeholdt grundlæggernes idé og målsætning.

Det har været fundamentet i de mange år. Foruden at skabe det nye og følge udviklingen har vi bevaret fodfæstet i det gamle.

Vi står derfor på jubilæumsdagen i stor taknemmelighedsgæld til de mange, der ikke alene har opretholdt vor forening, men tillige styrket den ved solidaritet, sammenhold og arbejdsindsats.

Et tilbageblik vil naturligvis fremkalde mangt og meget. Skuffelser og uventede tildragelser i en stærk udvikling, der skabte ændrede vilkår for den enkelte, har hørt til dagens gerning.

Men et tilbageblik vil også skabe bevis for, at hvad de gamle lagde grunden til blomstrer i dag i en endnu større enhed, end de – fra den tid – drømte om.

Vi har et veludbygget organisationsliv i dagens Danmark.

Fagbevægelsen er en anerkendt faktor.

Forhandlingsret og aftaleret er et naturligt led i vor tilværelse og har sammen med samarbejdsudvalgene skabt større åbenhed i de forhandlinger, der i gamle dage var stærkt præget af ensidighed.

I dag står det enhver klart, at uanset placeringen i samfundet så

kommer vi hinanden mere og mere ved.

Det at trække på samme hammel er ikke alene lønmodtagernes opgave, men en fællesopgave med ledelsen for virksomheden.

Dansk Lokomotivmands Forening har aldrig stået alene med sine opgaver.

Den har altid været i samarbejde med andre såvel indenfor som udenfor landets grænser.

Blandt de første var datidens lokomotivmænd på nordisk plan med til at opbygge et samarbejde gennem Nordisk Lokomotivmands Forbund, der senere gik op i en større enhed under Nordiske Jernbanemænds Union.

Siden afslutningen af første verdenskrig har vi stået side om side med øvrige lønmodtagere i den frie verden gennem International Transportarbejder Forbund og i lige så mange år udvekslet ideer og tanker med broderorganisationer i de sydlige lande.

Inden for landets grænser har vi på samme måde vist viljen til medvirken til løsning af ikke alene egentlige tjenstemandsproblemer, men vi er med på den fælles front, der omfatter samtlige lønmodtagere gennem Landsorganisationen.

Jeg skal ikke ved denne lejlighed iøvrigt fordybe mig i tiden, der er gået, eller det, der har ført os og vor organisation frem til vort nuværende ståsted.

Lokomotivmandens opgaver har altid været nært knyttet til de skiftende tiders udvikling.

Ikke mindst – og ganske naturligt – på det tekniske område. Hans arbejde og tjeneste har derfor været vekslende i takt hermed og stillet krav om alsidighed med omskoling og selvstudium i takt med nye maskintyper, sikkerheds- og signalsystemer m.m.

Men har skiftende tider med nye tekniske opfindelser gennem årene givet ham ændrede eller helt nye arbejdsvilkår, så skal nuværende og kommende generationer være forberedt på, at kommende tider også vil bringe nye og krævende ændringer i lokomotivmandens tjenesteområde.

Ideologisk og teknologisk er der for tiden en udvikling i gang, som på en eller anden måde må og skal bringes i anvendelse – inden for jernbanerne – ikke mindst på grund af energiproblemer.

Kommende generationer vil kunne glæde sig over så meget nyt, at vi selv om vi i perioder har båret på den opfattelse, at jernbanernes tid var begrænset, så vil tiderne fremover utvivlsomt give den en yderligere renæssance.

Den vil øge kravet til den enkelte både i uddannelses- og arbejdsmæssig henseende, men den vil også – selvom teknikken skrider frem i et stærkt tempo – betyde en fortsat bevarelse af manden i førerrummet.

Vil de tanker og ideer, der i dag lægges til grund for forhandlinger på internationalt plan, blive ført ud i livet – og det er der ingen tvivl om, at de vil – så vil kommende lokomotivmænd tillige opleve, at landets grænser ikke mere er det naturlige og almindelige skæringspunkt for den daglige tjeneste.

Større hastigheder – andre togtyper – ensartede signalsystemer og hvad der iøvrigt hører til i jernbanernes konkurrence overfor andre transportvirksomheder, vil bringe den danske lokomotivmand ud over landets grænser i større omfang end hidtil.

Det er perspektiver, der på mange områder kalder os tilbage til organisationens første 75 år.

Det samarbejde og de kontakter,

de gamle pionerer skabte for os, har vi fortsat behov for.

Det vil i kommende tider måske endog blive endnu snævrere og mere værdifuldt.

Vi skal derfor i tiden fremover i samarbejdets ånd række hånden til forhandlerne på den anden side bordet i virksomheden DSB, til kolleger i i ind- og udlandet.

Det skal være mit håb, at vi med disse håndtryk må fortsætte i tiden, der følger efter disse dage, i samme ånd, som vi ar arbejdet i DLF i de forgangne 75 år.

I håber herom erklærer jeg Dansk Lokomotivmands Forenings jubilæumskongres 1974 for åbnet.

Døde mindes

Under ledsagende sørgemusik påhørte kongressen formandens alvorlige og højtidelige mindeord over 33 aktive medlemmer, som døden havde indhentet i kongresperioden. 145 pensionister var i samme periode afgået ved døden.

Endvidere havde foreningen modtaget meddelelse om, at næstformand og sekretær i Norsk Lokomotivmands Forbund K. Vig Andersen var afgået ved døden. Han var en aktiv og solid tillidsmand indenfor NJU og stod netop for at skulle have varetaget formandsposten indenfor vor norske broderorganisation.

Gæster som deltog

Formanden rettede en særlig velkomst til kongressens inden- og udenlandske gæster som kendetegnende for samarbejdet i den forløbne kongresperiode og udtrykte håbet om, at de ville få udbytte af samværet med lokomotivmændene i de kommende dage.

DSB var repræsenteret ved chefen for administrations- og driftsafdelingen E. Rolsted Jensen, chefen

for maskinafdelingen E. Risbjerg Thomsen og kontorchef i administrations- og driftsafdelingen G. Kragballe.

De danske gæster var iøvrigt:

Æresmedlemmer: Rich. Lillie, S. Suneson.

Landsorganisationen i Danmark:

Svend Bache Vognbjerg.

Centralorganisation I: Børge Aanæs.

Dansk Jernbaneforbund: S. B. Smith.

Jernbaneforeningen: K. K. Jensen

Fællesorganisationen DSB: Hans Jensen.

Dansk Lokomotivmands Forbund: Georg Larsen.

Danske Jernbaners Afholdsselskab:

K. Zederkof.

Dansk Metalarbejderforbund:

Børge Olsen.

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

Samarbejdende udenlandske organisationer:

C. H. Blyth, International Transportarbejder Forbund.

Lars Linderstål, Nordisk Jernbanemand's Union.

Belgien: Centrale Générale des Services Publics, Secteur »Chemins de fer«: Albert Pauwels.

Finland: Finsk Lokomotivmands Forbund: Pekka Oivio, J. M. Erich. Finsk Jernbaneforbund: Unto Keijonen.

Holland: Vervoersbond NVV: A. de Bruin.

Norge: Norsk Lokomotivmands Forbund: O. Anfinnsen. Norsk Jernbane Forbund: Egil Halvorsen. Schweiz: Schweizerischer Eisenbahner Verband: Robert Manzer. Sverige: Statsanställdas Förbund: Sven Uddegren. Lokpersonalens Yrkesorg.: Karl Johannesson.

Østrig: Österreichischer Gewerks-

chaftsbund: Karl Novak, Kurt Silvestri.

Taler ved kongressens åbning

Chefen for administrations- og driftsafdelingen E. Rolsted Jensen: Dansk Lokomotivmands Forening starter nu ikke blot en kongres, hvor vigtige beslutninger skal træffes, men fejrer også sit 75 års jubilæum. Derfor er det mig en særlig glæde i dag at få lejlighed til at bringe kongressen og foreningen en hilsen fra DSB.

Der har altid bestået et godt forhold mellem DSB og Dansk Lokomotivmands Forening. Vel har der været skyer på himlen. – Torden og et enkelt lynnedslag er forekommet endog med total lammelse til følge, men virkningerne har hurtigt fortaget sig.

Vi har kunnet komme på talefod med hinanden. Det skyldes vel – det føler jeg i hvert fald – at der i DLF's skiftende ledelser har været en dyb forståelse for, at medlemmernes interesser varetages således, at der tages rimelige hensyn til virksomheden.

Iøvrigt synes DLF's ledelse at være præget af stor stabilitet. Noget her vil vel nok give mig ret i, at det er en fordel, at der ikke er for stor udskiftning blandt forhandlingspartnerne.

Rationaliseringen ved DSB har sat sine spor i DLF navnlig i de sidste 25 af de 75 år, foreningen har eksisteret. Diesel har afløst damp, og de sorte, det var jo trafikens kæle- eller øgenavn om lokomotivmændene, er ikke længere de sorte. Lokomotivmandsgerningen har ændret sig. Den er blevet mindre fysisk krævende, men til gengæld nok mere psykisk belastende. Tæt togfølge med 120 til 140 km hastighed og mange signaliagttagelser kræver sin mand. Gamle dages hyg-

gen omkring egen dampmaskine er afløst af et mere upersonligt forhold til effektiv dieseltrækraft.

Lokomotivmændene er blevet færre med lokomotivfyrbødernes overflødigsgørelse, og i dag er Dansk Lokomotivmands Forening vel den mindste af tjenestemandsgeselskaberne, som er knyttet til DSB. Det har dog ikke svækket foreningens forhandlingsevne. Den har markeret sig stærkt og skabt respekt også hos DSB. Foreningens forhandlere har formået at argumentere for, at noget af rationaliseringsgevinsten måtte omsættes i bedre placering af lokomotivpersonalet.

Når vi nu ser, at endnu flere lokomotivmænd går i 17. lrm og mange også i 18. lrm, så er det fordi argumentationen har gjort indtryk.

Netop i denne tid ved jeg, at mange lokomotivmænd føler, der er problemer. Vi står overfor en ny køreplan kaldet K-74 med alt, hvad det fører med sig af omlægninger af kørselsfordelingen og dermed af vanske tider og tilsvarende rytme.

Lokomotivførerstyrken er knæben. På konfrontationsmødet, der fandt sted den 29. marts, fik vi talt ud om disse ting. Vi afgav fra DSB en række løfter, som vi nu er ved at opfylde jfr. det, jeg lige har sagt.

Vi rekrutterer også nye lokomotivmænd, og det er karakteristisk, at mens vi ikke kan skaffe tilgang til andre kategorier, eller i hvert fald kun tilgang i meget begrænset omfang og utilstrækkeligt omfang, er det muligt at få rigelig tilgang til selv det storkøbenhavnske område, når det drejer sig om lokomotivførere. Der har endog ligefrem været kø en overgang.

Det må skyldes, at lokomotivmandsgeselskabet er en gerning, der også ude i befolkningen står stor respekt om.

Må jeg slutte med på DSB's vegne at ønske DLF og medlemmerne til lykke med jubilæet og samtidig ønske et godt og resultatrigt arbejde på denne kongres.

Formanden for CO I,

Børge Aanæs: Jeg har fået det ærefulde hverv at overbringe kongressen en hilsen og tak fra de danske organisationer, fordi vi som gæster får lov til at overvære kongressen i disse dage, og vi ønsker held og lykke med de beslutninger og valg, som skal præge foreningen i den kommende tid. Vi glæder os samtidig til at være med til at festligeholde foreningens 75 års jubilæum.

Som jernbanemand og som tjenestemand, ansat i den offentlige sektor, må vi nok se i øjnene, at den kommende tid ikke ligefrem bliver nogen dans på roser. Vi må i hvert fald være forberedt på, at det ikke bliver roser uden torne.

Vi oplever i øjeblikket en periode, hvor der såvel på tingene som desværre også i store dele af pressen drives en hetz mod offentligt ansatte, og det gælder også os, der er ansat i DSB. Vi må formentlig imødesee nogen vanskelighed i den kommende tid. Ikke alene oplever vi et angreb på det værn mod udhuling af vore levevilkår, vore lønninger, som vi har haft gennem en dyrtidsordning. En lønreguleringsordning, der vel har været væsentlig bedre end for andre befolkningsgrupper, men som alligevel ikke har vist sig at være tilstrækkelig til at tjenestemændene har kunnet følge med i den lønudvikling, der ellers har fundet sted i samfundet. Og slet ikke i en tid, hvor en stor inflation i høj grad har været med til at forringe den realløn, som vi har haft.

Vi må også her i de senere dage høre, at man i folketinget taler om,

at tjenestemændenes vilkår er for gode, at vi har for mange forfremmelsesmuligheder, og at man har et for gunstigt karriereforløb for tjenestemandsgeselskaberne. Det er muligt, man har det i enkelte områder, men det gælder i hvert fald ikke de grupper, som vi repræsenterer i CO I.

Også på andre områder må vi forvente vanskeligheder i den kommende tid. Det gælder for hele den danske fagbevægelse, og vi må forsøge gennem sammenhold i lønmodtagergrupperne at afværge de angreb, der finder sted netop på lønmodtagernes indkomster.

Jeg vil gerne benytte lejligheden til at udtrykke håbet om fortsat godt samarbejde mellem jernbaneorganisationerne og de øvrige lønmodtagergrupper. Kun gennem sammenhold kan vi komme gennem de vanskelige tider, som man i disse dage i folketinget bebuder, vi skal igennem som en kur mod den økonomiske situation, som Danmark befinder sig i for øjeblikket.

Vi må være med. Vi må være medvirkende. Vi må øge vor indflydelse. Vi må stille som et krav, at der må ske en rimelig fordeling af de samfundsskabte værdier, af formuer og af de økonomiske muligheder, som vi har. Vi må kræve en rimelig fordeling af de byrder, der nu engang må lægges på befolkningen, og som skal ydes også af os lønmodtagere.

Vi må kræve, at de fordeles på hele befolkningen og således, at vi ikke har nogle snyltere i samfundet, som snyder for at betale det, det koster at leve i et moderne samfund.

Med disse ønsker og med en hilsen fra samarbejdsorganisationerne vil jeg gerne udtale håbet om, at I må få en god kongres.

Lars Linderstål, N. J. U. bragte en hilsen og udtalte på de nordiske gæsters vegne, at det var et privilegium at få lejlighed til at overvære danske lokomotivmænds jubilæumskongres. Han påpegede, at uanset tilhørsforholdet for jernbanemænd i bestemte grupper var de alle tilsluttet et kollektiv, hvor den ene gruppe var afhængig af den anden. Han omtalte forskellige grupper funktioner og anskueliggjorde, hvad der kunne ske, hvis bare en af disse svigtede. Det var ikke for meget at sige, at hvor man end var placeret lønmæssigt, i administrationskontorerne, på stationspladsen eller på et lokomotiv, så var vi alle i samme båd.

Men trods denne erkendelse måtte det konstateres, at der var stor forskel på den indflydelse, disse forskellige grupper har, hvorfor kravet om indflydelse vil vokse fra dem i arbejdsgangen, der har mindst indflydelse eller holdes uden for denne. Derfor arbejdede man også på nordisk plan for at imødekomme kravet om øget indflydelse. Jernbanemændene i Norden har altid været progressive og vil også være det på dette område.

Han fastslog, at Dansk Lokomotivmands Forening har været en virksom faktor i det nordiske arbejde. At foreningen har kunnet være det skyldes et samspil af de mennesker, den består af. Det er medlemmerne og tillidsmændene, der er bindeleddet opad til dem, der fører forhandlingerne.

Efter den publikation, der lå på bordet, kunne han konstatere, at foreningen kun havde haft 6 formænd i sin 75-årige historie, hvilket vidnede om loyalitet og forståelse, men frem for alt om, at der har været duelige og kyndige mennesker at vælge til denne betroede post.

Han rettede nogle personlige

bemærkninger til Greve Petersen om hans aktive og progressive arbejde i det nordiske samarbejde og takkede for loyaliteten og den store betydning Greve Petersens virke havde haft i den nordiske jernbaneunion. Han ville gerne overfor kongressen bekræfte, at de synspunkter og problemer, der rørte sig blandt danske lokomotivmænd altid var taget med og fremført med styrke af Greve Petersen såvel i det nordiske som i det internationale samarbejde.

ITF's generalsekretær C. H. Blyth's tale.

Jeg er meget ked af, at jeg ikke kan henvende mig til Dem på dansk, men skønt jeg må tale engelsk, vil jeg gerne sige, at jeg altid føler en særlig glæde, når jeg deltager i kongresser i Skandinavien, fordi jeg blev født i en by i England, Grimsby, der næsten kunne være navnet på en dansk by. Det minder mig om, at for 1.000 år siden kom I danske i vikingskibe og holdt jeres kongresser i mit land. Den særlige glæde jeg føler, ikke alene ved at være blandt venner, men da jeres forfædre var ret uhammede, da de besøgte mit land for 1.000 år siden, er jeg måske også nu i *mine* forfædres land.

Men i denne kongres' glædelige anledning, der falder sammen med 75 årsdagen for en fagforening til at varetage interesserne for danske lokomotivmænd, giver det mig den størst mulige glæde at give jer alle den mest dybtføjte og broderlige tilsen fra de 6 millioner transportarbejdere, hvoraf halvdelen er jernbanemænd, der er medlemmer af ITF. $\frac{3}{4}$ århundrede er lang tid ethvert jernbaneforbunds beståen, og den kendsgerning, at jeres organisation i hele denne periode har kunnet registrere et højt niveau af

anerkendelse på jeres medlemmers vegne, er i sig selv bemærkelsesværdigt, men også at I en meget stor del af de 75 år har været medlem af ITF, og jeres tillidsmænd har lige så stabilt ydet en aktiv og vital indsats både for jernbaneafdelingen og i ITF som et hele. Vi i ITF nærer en dybtfølt respekt for de resultater, som I har opnået, og de har været en opmuntring og inspiration for jernbaneorganisationer i hele verden.

Samtidig nærer vi en meget stor taknemmelighed og også værdsættelse for den loyalitet danske lokomotivmænd altid har udvist overfor den grundlæggende tanke for internationalt samarbejde og solidaritet mellem transportarbejdere, der er fundamentet i al ITF-aktivitet.

Jernbanemændene og de øvrige transportarbejdere i Skandinavien har altid været i forreste linie i ITF's kamp for at stabilisere og forbedre forholdene samt friheden til at danne jernbaneforbund for jeres kolleger i andre lande. I har ved mange lejligheder optrådt som banerførere for ideer og mål for transportarbejdere overalt. Måske er det karakteristisk for den traditionelle skandinaviske moderlighed i slige sager, at jeres forbund og jeres nordiske kolleger sikkert ville undslå sig æren for den rolle, men vi i ITF er udmærket klar over, hvor sandt dette er, og vi værdsætter det så meget mere på grund af den stilfærdige og uprætentiøse måde det så ofte udføres på. På alle vore medlemmers vegne, og på alle jeres udenlandske gæsters vegne vil jeg derfor gerne ønske et meget lykkeligt og resultatrigt 75 års fødselsdagsår for lokomotivmændene i Danmark og udtrykke håbet om, at jeres aktivitet fremover vil blive forundt den succes, som har kendetegnet jeres jernbaneforbunds aktivitet hidtil.

Kongressens behandling af forslag



Foreningens formand, E. Greve Petersen.

Punkt 7.

Vedr. uniformer og frirejser, forslag 1-6.

1 Forslag fra Ålborg afdeling.

Udlevering af skulderrem til tjenestetasker.

Motivering:

Op- og nedstigning af maskiner kan ske risikofrit.

Vedtaget

2 Forslag fra Struer afdeling.

Bærerem til tjenestetasker til de, der ønsker det.

Motivering:

Den forøgelse i antallet af afløsning på st. og deraf hyppigere spadseretid, og ved op- og nedstigning til og fra MX-MY og MZ loko.

Vedtaget

3 Forslag fra Struer afdeling.

Uniforms- og beskyttelsesbeklædning ændres til henholdsvis sort og blå farve, men det nye snit bibeholdes.

Motivering:

Den brune farve uegnet til lokomotivpersonalet.

Forkastet

4 Forslag fra Enghave afdeling.

Brune tasker til brune uniformer.

Motivering:

Nyt design, selvom det ikke hedder uniform, men arbejdsdragt, vil vi gerne se så hæderlige og velsoignerede ud som muligt, når vi er på arbejde.

Trukket tilbage

5 Forslag fra Struer afdeling.

Tildeling af beklædningsgenstande skal ske efter pointsystem.

Motivering:

Den enkeltes mulighed for at vælge de beklædningsgenstande, som han mener dækker hans behov.

Forkastet

6 Forslag fra Randers afdeling.

Randers afdeling foreslår en ordning, således at alle frirejsehjemler kan anvendes, såvel til DSB rutebiler som til tog.

Motivering:

Da der er nedlagt en del sidebaner og lukket en mængde mellemstationer, og at man antagelig fremover nødvendigvis må sætte mere på offentlige trafikmidler, finder Randers afd. det rimeligt, at frirejsehjemler kan anvendes, såvel til DSB rutebiler som til tog.

Henvist til hovedbestyrelsen

Vedr. tjenestetids- og ferieforhold, forslag 7-49.

Med henvisning til beretningen gjorde formanden gældende, at alle forslag vedrørende tjenestetid nødvendigvis måtte henvises til hovedbestyrelsen, da der nu skal forhandles med CO I om generelle regler.

Ønskede dog at fremkomme med bemærkninger til nogle enkelte af forslagene. Gjorde opmærksom på, at forslagene 23-25 om brøkdelsberegning og ændret nattebetaling ikke kan gennemføres, uden der også sker en ændring af nattebetalingen.

Mente at ordningen med nattebetalingen må betragtes som meget bedre end en anden beregning af timetal og henstillede derfor, at forslagene blev trukket tilbage.

Efter forskellige bemærkninger og argumentation om organisationens muligheder for gennemførelse af forslagene 34, 35, 37, 39, 43 og 47 blev disse forslag trukket tilbage.

Med henvisning til at personale i drifttjenesten ikke har fri 24/12, 31/12, samr grundlovsdag, ønskede Hgl forslag nr. 38, omhandlende en forhøjelse af det årlige fridagsantal med 3 dage, sat under afstemning, hvorefter forslaget blev vedtaget med 46 stemmer for og ingen imod.

Alle andre forslag vedrørende tjenestetid- og ferieforhold blev herefter henvist til hovedbestyrelsen.

7 Forslag fra Korsør afdeling.

Med 5 dages arbejdsugens indførelse pr. 1. december 1974 bør der etableres en weekendordning for lokomotivpersonalet, som er indarbejdet i kørselsfordelingerne i efteråret 1974.

Fra v.:

A. K. Johansen, V. Dorner,
N. P. Junker og F. C. Christensen,
alle hovedbestyrelsen.

8 *Forslag fra Kalundborg afdeling.*

Hovedbestyrelsen gennemfører en generel nedsættelse af den daglige arbejdstidsnorm for lokopers., i lighed med piloternes norm.

Motivering:

Med indførelse af styrevognstog samt stiv køreplan er arbejdspresset i det daglige blevet for stort, en nedsættelse af den daglige tjeneste er derfor nødvendig.

9 *Forslag fra Enghave afdeling.*

DLF's hovedbestyrelse opfordres til snarest muligt, at søge gennemført en betydelig nedsættelse af tjenestetiden for lokomotivmænd.

Afd. foreslår, at der arbejdes for en månedsnorm på 130 timer, hvori UA. er indregnet. Dette kan på en normalmåned give, 9 fridage og 21 arbejdsdage à 6 timer 12 min., hvilket svarer til en 30 timers uge.

Ved togfremførelse må tjenestetiden pr. dag højst andrage 7 timer, hvis den overvejende del af tjenesten falder i tiden 22-6 max. 6 timer.

Motivering:

Dette med henblik på, at få en betydelig bedre samlet fridagsordning.

Hvis lokomotivmandsgerningen skal udføres på en sikkerhedsmæssig forsvarlig måde, og vi samtidig skal have del i samfundets alm. udvikling, må vi have en kortere arbejdstid end den, som er gældende for det øvrige samfund.

Afd. mener, at man i langt højere grad skal satse på arbejdets art og karakter, ved at udnytte de specielle tjenestetidsbestemmelser, der er nedfældet i tjenstemandsloven afsnit 5 paragraf 19.

10 *Forslag fra Helgoland afdeling.*

Der ønskes en ændring af de generelle regler med hensyn til lkf. tjenestetid, således at månedsnormen bliver kortere, end beregningen er for andre kategorier.

Motivering:

Den intensive kørsel og den forøgelse der er sket af signalobservationer, har gjort lkf's arbejde mere stresset og dermed mere behov for hvile.

11 *Forslag fra Godsbanegårdens afdeling.*

Der skal beregnes tjeneste fra tjenestens begyndelse på hjemstedet til den er afsluttet på hjemstedet. Hvis der bliver ophold ude, skal nugældende regler tages i anvendelse, hvad angår hviletid, men beregnes som anført med fuld tjeneste.

Motivering:

Forslaget giver sig selv.

12 *Forslag fra Enghave afdeling.*

Al tjeneste mellem mødetidspunkt og afslutningstidspunkt regnes som fuld tjeneste.

Motivering:

Afd. mener, at når lokomotivpersonalet er på arbejdet, og uanset hvad arbejdet består i, så er det arbejdstid, der skal honoreres fuldt ud.

13 *Forslag fra Ålborg afdeling.*

Fuld tjeneste fra tjenestens begyndelse til tjenestens afslutning på hjemstedet.



14 *Forslag fra Roskilde afdeling.*

Fuld tjenestetid for al tjeneste.

Motivering:

Når DSB disponerer over os, må tjenestetiden være det antal klokketimer, vi er borte fra vort hjem, og hverken 1/3-2/3 eller 3/4 tjeneste. Den frihed, vi skal have, må selvfølgelig være i hjemmet, anderledes kan det vel heller ikke være i en moderne virksomhed.

15 *Forslag fra Rødby Færge afdeling.*

Da ingen kan være interesseret i at tilbringe sin fritid på fremmede depoter, bør tjenestetidsberegningen søges revideret.

Der foreslås:

Al tjeneste er fuld tjeneste, regnet fra tiltrædelse til afslutning på hjemstedet.

Ved fremførelse af tog, skal tjenesten være afsluttet efter 9 timer, ellers rejses hjem som passager med første passende forbindelse.

16 *Forslag fra Enghave afdeling.*

Tjenestetid for den enkelte dag skal mindst tælle i tjenestetid een time under daglig norm.

Motivering:

Med den kørselsintensitet lokomotivmanden præsterer i dag, er det uforvarligt og umenneskeligt, at manglende tjeneste skal betales tilbage i den grad, det er muligt i dag. Nogle korte tjenester først i en tur kan give risikofyldte tjenestetimer sidst i turen.

17 *Forslag fra Godsbanegårdens afdeling.*

Bestemmelserne om længste uafbrudt tjeneste ved fremførelse af tog bør nedsættes fra de nuværende 9½ time til højst 8 timer.

Motivering:

Det er ganske uforvarligt, at der kan pålægges en tjeneste ved togfremførelse på 9½ time uden ophold, ophold på endestationer udnyttes i stort omfang til rangering.



Fra v.:

A. Lauridsen, Hr.

N. Larsen, Rd.

S. A. A. Hansen, Fh.

P. Behr, Tdr.

Fra v.:

H. C. Dam, Ar.

Mogens Hansen, Ar.

E. G. Appel, Ar.

M. B. Pedersen, Ar.

H. A. H. Thomsen, Ar.



Fra v.:

K. D. Christensen, Ar.

K. R. Christensen, Str.

B. S. Kristensen, Str.

E. E. Jensen, Vg.

18 *Forslag fra Helsingør afdeling.*

Rådighedstjeneste på tjenestestedet må ikke anordnes med mere end 8 klokketimer jævnt fordelt. A, side 79-6, hvor der for tiden kan udføres rådighedstjeneste på stedet med 10 timer. Rådighed på depotet i forbindelse med togfremførelse må ikke overstige 9½ klokke time mod nu 13 tjenestetimer.

Ligeledes må rådighedstjenesten i forbindelse med togfremførelse og derefter fortsat rådighedstjeneste ikke overstige 9½ klokke time. Da rådighedstjeneste i hjemmet også er tjeneste, må der også her ydes godtgørelse med søn- og helligdagsbetaling.

19 *Forslag fra Ålborg afdeling.*

Maksimumstjenesten for den enkelte dag må så vidt muligt ikke overstige 8 timer pr. dag, heri medregnet forberedelses- og afslutningstjeneste.

Tjeneste udover de 8 timer betales med overarbejdsbetaling udregnet for hver enkelt dag for sig.

20 *Forslag fra Godsbanegårdens afdeling.*

Brøkdelsberegning af tjeneste afskaffes.

Motivering:

Det er ikke rimeligt, at personalet skal opholde sig på arbejdspladsen uden at få fuld tjeneste herfor.

21 *Forslag fra Helgoland afdeling.*

Udliggertid på fire timer beregnes som fuld tjeneste.

Motivering:

Da denne tid er så kort, kan den ikke betragtes som fritid; men må være tjenestetid.

22 *Forslag fra Godsbanegårdens afdeling.*

Tjeneste i tiden kl. 22-6 nedsættes til 6 timer.

Motivering:

Nattjeneste under enhver form er det mest opsplidende, der findes.

23 *Forslag fra Struer afdeling.*

Nattimer fra kl. 22.00-6.00 beregnes således:

60 min. = 80 min.

30 min. = 40 min.

15 min. og derunder = 20 min.

Motivering:

For at det personale, der har nattimerne, hurtigere kommer på månedsnormen og derved får en lettelse for gener ved tjenester på denne tid af døgnen.

24 *Forslag fra Odense afdeling.*

Det foreslås at tjenestetidsberegningen for tjeneste mellem 22-6 forhøjes med 50%.

Motivering:

Lægevidenskaben har forlængst påvist at natarbejde er nedbrydende for det menneskelige legeme, vi mener derfor, at det nu er på tide, at der bliver gjort noget ved dette forhold, evt. aktioner herfor bør foretages i samarbejde med CO I.

25 *Forslag fra Ålborg afdeling.*

Tjeneste mellem kl. 21 og 6 forhøjes tjenestetidsberegningen med 50%.

26 *Forslag fra Fredericia afdeling.*

Tjenesteophold på fremmed depot på indtil 3 timer om natten, betales der et rådighedsbeløb i samme forhold, som der normalt ydes natpenge for, nemlig de satser, der gælder fra 17.00 til 22.00 og fra 22.00 til 6.00

Motivering:

Lokomotivføreren er til rådighed i følge ordre og bestemmelser, han kan tilkaldes til ekstra rangering, togforvarmning og maskinskitte.

27 *Forslag fra Struer afdeling.*

Ved uafbrudt tjeneste udover 6 timer, skal der indlægges en tjenestefri pause på mindst 30 min. mellem 3. og 6. time.

Motivering:

Mulighed for toiletbesøg, spisepause og alm. afslapning m.m.

28 *Forslag fra Fredericia afdeling.*

Tilrettelagt tjeneste fra 6 til 9 timer indlægges en spisepause på mindst 30 minutter mellem den 3. og 5. tjenestetime med adgang til at forlade lokomotivet.

Motivering:

Pausen på mindst 30 minutter må betragtes som rigtigt anbragt, af både menneskelige og sikkerhedsmæssige grunde, da pausen bruges som spisepause, toiletbesøg og en chance for en mindre afslapning.

29 *Forslag fra Ålborg afdeling.*

Rh-tjeneste i hjemmet og på depotet godtgøres med fuld tjeneste, og der udbetales et rådighedsbeløb på 2,- kr. pr. time.

30 *Forslag fra Roskilde afdeling.*

Mindst 13 timer mellem to hovedtjenester.

Motivering:

Med den kørsel, der i dag skal præsteres, er 11 timer mellem tjenesterne absolut for lidt.

31 *Forslag fra Nyborg afdeling.*

Det foreslås, at 11 timers hvil mellem to hovedtjenester udvides til 12 timer.

Motivering:

Da man p.gr. af de senere års boligforhold har været henvist til ofte at tage bolig langt fra tjenestestedet, og dette har resulteret i, at opholdet i hjemmet er blevet tilsvarende kortere, må det anses for rimeligt, at tiden mellem tjenesterne bliver forøget for at opnå en bedre hviletid i hjemmet.

32 *Forslag fra Fredericia afdeling.*

Bestemmelsen om 11 timers ophold på hjemstedet forhøjes til 12 timers ophold.

Motivering:

Lokopersonalet har i dag længere afstand mellem bolig og tjenestested.



Fra v.:
O. H. Hansen, Fa.
H. E. Larsen, Fa.
A. Vilhelmsen, Fa.
H. Mølgaard, Fa.
K. H. Petersen, Fa.



Fra v.:
I. D. Fjellerad, Ab.
Th. Madsen, Ab.
C. W. B. E. Jørgensen, Ng.
C. V. Rasmussen, Ng.
P. A. L. Jørgensen, Od.



Fra v.:
V. P. G. Thomsen, Es.
H. M. Barlo, Es.
Th. Nielsen, Pa.
E. J. V. Høtoft, Kb.

33 *Forslag fra Enghave afdeling.*

Der skal være mindst 15 timers overgang mellem tjenesterne.

Motivering:

Med de på Sjælland værende boliggeografiske forhold kan man med overgange på ned til 11 timer, for manges vedkommende umuligt mellem fridagene føre noget, der blot minder om normalt familieliv. Når det tages i betragtning, at mange har 1 times rejse til og fra arbejde, vil en 11 timers overgang blive reduceret til 9 timer, hvilket med den stærkt koncentrerede kørsel, der skal præsteres i dag, er helt uforsvarligt.

34 *Forslag fra Ålborg afdeling.*

Der skal så vidt muligt gives 40 SH-fridage pr. år. For hver, der mangler i de 40, ydes 1 ekstra permissionsdag.

Ved helligdagsfrihed forstås frihed i mindst 36 timer i tidsrummet kl. 17 dagen før fridagen og kl. 8 dagen efter.

35 *Forslag fra Fredericia afdeling.*

Bestemmelsen om 2 sammenlagte fridage 40 + 24 timer revideres, så 2 sammenlagte fridage bliver på mindst 40 + 30 timer.

36 *Forslag fra Rødby Færge afdeling.*

Under henvisning til, at det nu er almindeligt, at en fridag på arbejdspladserne er fra fredag kl. 16 til mandag kl. 6, svarende til 63 timer, kan det ikke være rimeligt, at lokopersonalet skal nøjes med 40 timer eller endnu mindre. Forøvrigt holder DSBs kontorer også lukket både lørdag og søndag.

Forslaget lyder derfor:

En fridag skal være på mindst 60 timer. Tjenesten skal være afsluttet senest kl. 18 før og må ikke påbegyndes før tidligst kl. 6 efter den dobbelte fridag.

37 *Forslag fra Enghave afdeling.*

Enkeltstående fridage skal have en længde på mindst 45 timer.

Motivering:

Tjenestetidsreglerne sagde, da man havde en arbejdsuge på 48 timer, at en fridag skulle være på 40 timer. Nu til december kommer vi ned på 40 timer, så må det vel være rimeligt, at fridagenes længde øges i lighed med det private arbejdsmarkeds.

38 *Forslag fra Helgoland afdeling.*

Det årlige antal fridage må forhøjes med 3 dage.

Motivering:

Det øvrige personale uden for drifttjenesten har fri d. 24/12, 31/12, samt grundlovsdag. For de gener der er for os, ved at skulle arbejde disse dage, må det være rimeligt at det årlige fridagsantal forhøjes med det nævnte antal.

39 *Forslag fra Enghave afdeling.*

En mistet fridag skal erstattes med 2 fridage inden for samme måned.

Motivering:

Det bør være således, at personalet kan regne med de fastlagte fridage, bliver det alligevel nødvendigt at inddrage en fridag, skal der ydes dobbelt kompensation.

40 *Forslag fra Godsbanegårdens afdeling.*

Ordre A, side 80 c-VII ændres, så den indtjente kompensationstid for ubekvem tjeneste, som ikke afvikles på anden måde, bør kunne søges af personalet, når der er brug for det, evt. kun i vinterhalvåret.

Motivering:

Bortset fra UA-dage, der er indlagt i tur (pt. een i hver strækningstur), gives dagene i flæng, hvilket er utilfredsstillende for personalet, som ikke har mulighed for at planlægge på længere sigt.

41 *Forslag fra Helgoland afdeling.*

Indtjent tid ved ubekvem arbejde tillægges årlige antal feriedage.

Motivering:

Personalet kan herved selv bestemme, hvornår de ønsker friheden.

42 *Forslag fra Enghave afdeling.*

UA. dage søges som feriedage.

Motivering:

UA. frihed er en kompensation for manglende tjenestetidsnedsættelse i tidsrummet 17-6, altså en ordning, der egentlig er baseret på at komme heldredet til gode. Vi finder det derfor urimeligt, at tilgodehavende frihed kan erstattes med kontanter eller tildeles, når det passer ledelsen.

43 *Forslag fra Enghave afdeling.*

Der kan i fremtiden ikke dispenseres fra alm. lovgældende ferieregler.

Motivering:

Det er flere år siden, personaleorganisationerne har varskoet DSB, og forudsagt den situation vi står i nu, derfor må ledelsen selv tage det fulde ansvar og sørge for, at personalet får mulighed for den fulde ferie, de har krav på, om sommeren.

44 *Forslag fra Godsbanegårdens afdeling.*

Natpenge i tiden kl. 17-6 ønskes udbetalt for al tjeneste ved depot, samt for evt. arbejdsfrie ophold.

Motivering:

Tjenesten må betragtes som værende ubekvem, uanset om den er effektiv, fritiden er belagt, og man kan ikke fjerne sig fra depotet.

45 *Forslag fra Ålborg afdeling.*

For tjeneste på de 4 påskehelligdage, de 2 pinsehelligdage og de 2 julehelligdage betales dobbelt søn- og helligdagsbetaling.



Fra v.:
S. G. L. Pedersen, Rf.
H. E. Holst, Rf.
H. E. Jørgensen, Kø.
B. R. Hansen, Kø.
O. P. S. Jørgensen, Kø.



Fra v.:
J. O. Jensen, Ge.
B. I. Sørensen, Næ.
S. O. Sten, Hgl.
A. Quaade, Hgl.
R. W. Kristiansen, Hgl.



Fra v.:
B. O. Christensen, Kh.
A. Odgaard, Kh.
K. E. Kristensen, Kh.
E. H. Bekker, Kh.

46 *Forslag fra Århus afdeling.*

DLFs hovedledelse søger den nuværende betaling for overarbejde på særlige helligdage (påske-pinse-jul) erstattet af en betalingsform for arbejde på nævnte helligdage i lighed med betaling for arbejde på almindelige lørdag-søndage, men til yderligere forhøjet betaling, således at ydelsen bliver pr. times fravær fra hjemstedet.

47 *Forslag fra Fredericia afdeling.*

Ydelser i form af kilometerpenge ved fremførelse af eenmandsbetjente tog (grønne tog). Der betales 10 øre pr. km for hver påbegyndt 50 km.

Motivering:

Der er ved eenmandsbetjente tog pålagt lokomotivføreren visse opgaver, som han *alene* skal varetage. For eks. sikring, eftersyn og evt. reparation af vogne i nedbrudt tog, samt holde FC underrettet om toget kan videreføres.

48 *Forslag fra Rødby Færge afdeling.*

Betalingen for søn- og helligdagstjeneste bør ændres til et weekend-tillæg, og ydes fra fredag kl. 18 til mandag kl. 6.

49 *Forslag fra Enghave afdeling.*

S+H betaling foreslås udvidet til også at dække nytårsaften fra kl. 17.

Motivering:

Der bør ydes en kompensation til det personale, der ikke kan fejre denne aften sammen med familie og/eller venner.

Vedr. lønninger.

50 *Forslag fra Rødby Færge afdeling.*

Vi foreslår, at foreningen arbejder for at standse den skete opsplitning af lokopersonalet i mange forskellige lønrammer, og i stedet sørger for, at vi bliver samlede i nogle ganske få, højst 3 forskellige lønrammer.

Trukket tilbage

Forslag 51-59 henvist til hovedbestyrelsen

51 *Forslag fra Rødby Færge afdeling.*

Under indtrykket af, at lokomotivpersonalet må se sig mere og mere tilsidesat ved den lønmæssige placering i forhold til f.eks. ufraglært personale, breder utilfredsheden sig stærkt.

I dag er vi nået dertil, at lokopersonale med 20-25 års ansættelse, må se sig placeret dårligere end eksempelvis rangermestre, togførere o.s.v.

Vi foreslår, at foreningen med alle midler skaffer os en anstændig indplacering, som i hvert fald skal være bedre end de ufraglærtes, at de senere mange års rationaliseringsgevinst gøres op, og kræves tillagt lønnen.

52 *Forslag fra Godsbanegårdens afdeling.*

Lokomotivpersonalets lønmæssige placering bør snarest tages op til nyordning med en betydelig bedre placering på lønskalaen til følge.

Motivering:

Der er i de senere år pålagt lokopersonalet betydeligt merarbejde i form af mange flere kørte kilometer, mere intensive tjenester, megen rapportskrivning og ikke mindst et betydeligt større ansvar.

53 *Forslag fra Enghave afdeling.*

Begyndelsesløn for lokomotivmænd på prøve 13. lrm.

Automatisk oprykning efter 4 år til 15. lrm.

Efter yderligere 5 år oprykning til 19. lrm.

Kørepenge for samtlige lokomotivmænd, beregnes efter højeste sats.

Motivering:

Lønindplaceringen er ude af trit for de fleste lokomotivmænd, den bør justeres, så den svarer til arbejdsbyrde og ansvar. Ved overgang til enmandsbetjening må lokomotivmanden i højere grad have andel i rationaliseringsgevinsten.

54 *Forslag fra Godsbanegårdens afdeling.*

Det foreslås, at DLF arbejder for automatisk oprykning til 17. lrm., når man har bestået MY-skolen, og når man har forrettet tjeneste på MY-MX og MZ i 30 dage.

55 *Forslag fra Struer afdeling.*

Al strækningsskørsel, uanset trækraft placeres mindst i 17. lrm.

Motivering:

Ansaret er ens.

56 *Forslag fra Helgoland afdeling.*

Oprykning af lokopersonalet til 17. lønramme inden det fyldte 40. år såfremt man ikke forinden har modtaget en opslagsplads, betingelserne for oprykning skal selvfølgelig være til stede.

Motivering:

Det er ikke rimeligt at statsbanerne ikke skal betale for det stykke arbejde, der bliver udført. Der er alt for mange der går på funktion.

57 *Forslag fra Rødby Færge afdeling.*

Ved besættelse af opslagsstillinger (opnormering) skal det personale, der har oparbejdet disse stillinger, også besætte dem, således at kun stillinger ved afgang kan søges frit.

58 *Forslag fra Odense afdeling.*

Antallet af 15 lønramme stillinger forøges til 150 pladser.

59 *Forslag fra Nyborg afdeling.*

Det pålægges hovedbestyrelsen, at man ved næste puljefordeling anvender mindst 50% af det til rådighed værende beløb til oprykning af lokoførere fra 13. til 15. lrm.

Motivering:

P.gr. af bl.a. den selvbetjente håndværkeruddannelse, der fordres, formener man, at oprykning fra 13. lrm. sker for langsomt, og for mange med en ret høj levealder må vente for længe på en lønmæssig bedre placering.

60 Forslag fra Rødby Færge afdeling.

Vi foreslår den uretfærdige stedtillægsordning afskaffet, og erstattet af et tillæg, som er ens overalt, idet vi må forlange, samme løn for samme arbejde.

Trukket tilbage

61 Forslag fra Rødby Færge afdeling.

Det er urimeligt, at lokopersonalet fungerer i vid udstrækning uden at få det honoreret.

Funktionsgodtgørelse bør ydes som følger.

Funktionsgodtgørelse ydes for hver enkelt dag, der er fungeret i højere stilling. Altså også for eksempel, når en lkas. ved rangering forretter lokomotivfører-tjeneste.

Trukket tilbage

Forslag 62-64 henvist til hovedbestyrelsen

62 Forslag fra Enghave afdeling.

DLF's hovedbestyrelse opfordres til snarest muligt, at søge funktionsordningen forbedret, eller i det mindste en ordning, der svarer til den, som blev indført d. 1/7-69. Således at alle, der forretter strækningskørsel, får funktion til mindst 13. lrm.

Motivering:

De nye funktionsregler er udhulet i en sådan grad, at de virker fuldstændig urimelige overfor lokomotivpersonalet, især m.h.t., at man nu skal fungere for samme navngivne person i samme højere stilling, i 1 års uafbrudt funktion, før der ydes vederlag for syge - og feriedage, samt indregning af lønancienniteten ved evt. forfremmelse i den højere stilling.

Det mest pinlige er dog elf. stillingen, som til trods for en betydelig arbejdsmæssig stramning, er devalueret. Den diskriminerer de nye elf. på en måde, der er uværdig for DLF's omdømme.

63 Forslag fra Korsør afdeling.

Foreningen må arbejde energisk på nedbringelse af den enorme funktionspukkel, som er resultatet af manglende normeringer foranlediget af, at administrationen ikke søger stillingerne på finansloven ved anskaffelse af nye diesellokomotiver.

Der må foretages en tilbundsående undersøgelse af, hvad denne tilbageholdenhed koster samfundet og skatteyderne, idet følgende aspekter indgår heri: Funktionsregninger, regninger for dobbelt husførelse, udstationeringsregninger, problemer ved de enkelte depoter, stedtillæg, papirusseri med deraf følgende omfangsrig administration.

Hertil kommer uretfærdigheden og de store menneskelige problemer og afsavn, som er helt ude af takt med formålsparagrafen i SU-aftalen om tilvejebringelse og bevarelse af gode og rolige arbejdsforhold.

64 Forslag fra Roskilde afdeling.

Når syge lokomotivmænd på grund af sygdom sættes til andet arbejde, skal de beholde deres titel og lrm.

Motivering:

Disse syge kolleger er i forvejen ramt hårdt, det kan være en yderligere belastning at fratage dem titel og lrm., derfor bør dette undgås.

65 Forslag fra Kalundborg afdeling.

Hovedbestyrelsen søger gennemført i denne periode, at lokomotivmændene får deres pensionsalder beregnet med 1 1/4 år fra det fyldte 30. år, samt frivillig afsked uden afkortning i pensionen ved det fyldte 60. år.

Motivering:

Vort arbejdes karakter, samt den kendsgerning, at mange af vore kolleger i en for tidlig alder bliver afskediget på grund af sygdom, eller af sundhedsstyrelsen.

Vedtaget

Vedr. uddannelse og oplysning, forslag 66-69.

66 Forslag fra Godsbanegårdens afdeling.

Faget elementær jernbanelære er i lokomotivmandsuddannelsen uden betydning og foreslås afskaffet.

Motivering:

Faget elementær jernbanelære kan trække en karakter ned på jernbaneskolen.

Trukket tilbage

Forslag 67-69 henvist til hovedbestyrelsen

6 Forslag fra Helgoland afdeling.

Opfølgingskurser hvert 3. år i gennemgang af de tekniske ændringer der er sket i det forløbne tidsrum.

Motivering:

Der sker efterhånden så mange ændringer teknisk at det næsten ikke er til at følge med i disse ændringer.

68 Forslag fra Helgoland afdeling.

Anbringelse af planer og beskrivelser af fejlfindingsskemaer på de forskellige køretøjer i et dertil indrettet skab.

Motivering:

Det er efterhånden næsten ikke muligt at medføre alle disse ting i tjenestetasken.

69 *Forslag fra Helgoland afdeling.*

Uddannelsen af tillidsmænd skal under faste rammer, således at der en gang årligt afholdes elementær tillidsmandskursus, der behandler forskellige emner som tjenestetid, pensioner, sygeregler og lignende. Og for nyvalgte tillidsmænd en grundig uddannelse om tillidsmandens arbejde i afdelingerne.

Motivering:

Da en god uddannelse af tillidsmanden er nødvendig, for et godt fundament hvorpå organisationen kan bygge videre.

Vedr. lovene, forslag 70-75.

70 *Forslag fra hovedbestyrelsen.*

Ændring af love.

§ 10.

Under b) afsnit 2 ændres i første og tredje linie 40 til 30. I afsnit 3, anden linie ændres maskindepot til driftsdepot.

§ 11.

Under b) afsnit 1. Anden linie udgår »og sekretæren«.

§ 13.

Under a) afsnit 1 ændres i anden linie 11 til 12 og i fjerde linie 8 til 9.

§ 14.

Under b) udgår »under DSBs 1. distrikt« og i stedet tilføjes »i driftsdepotområde Kh«.

Under c) ændres 5 til 3 »Under DSBs 2. distrikt« udgår og i stedet tilføjes »i driftsdepotområde Ar«.

Nyt d) 3 medlemmer vælges af kongresdeltagerne fra afdelingerne i driftsdepotområde Fa.

Nyt e) I første, anden og tredje linie udgår »hvert distrikt 4 stedfortrædere. De 5 i henholdsvis 1. og 2. distrikt«. I stedet tilføjes »driftsdepotområde Kh 5, i driftsdepotområde Ar 3 og i driftsdepotområde Fa 3 stedfortrædere. Antallet af stedfortrædere i driftsdepotområderne«. I første linie side 14 ændres »distrikt« til »driftsdepotområde«.

Under nyt d) ændres i 3. linie 2 til 4.

For at bringe overensstemmelse mellem de forskellige paragrafer foreslås følgende til § 19, stykke c nederst — fuldmagt underskrevet af formand — hovedkasserer og et hovedbestyrelsesmedlem.

§ 18. Foreningens fonds — under denne tekst indføres nyt stykke. Om dispositionsretten over de, i de forskellige fonds båndlagte midler, henvises til § 19, stykke c.

Kampfonden.

Afsnit 2 — hovedkassereren bogfører særskilt den, til kampfonden tilfaldende del af kontingentet.

Fondens midler anbringes på særlig konto, der båndlægges.

Fodnoten rykkes evt. op som sidste afsnit i stk. a.

Ferie- og Rekreationshjemsfond.

Hele stykket udgår.

I § 19 udgår i 1. afsnit Ferie- og Rekreationshjemsfonden.

Hjælpefonden.

På side 20 i anden linie ændres ordet sparekasse til pengeinstitut, og stykket slutter med tredje linie efter — eller lignende.

Forkastet

71 *Forslag fra Rødby Færge afdeling.*

For at skaffe en stærk og handledygtig organisationsledelse foreslås.

Hovedbestyrelsen erstattes af en forretningsbestyrelse, bestående af lokalafdelingernes formænd og ledet af en forretningsfører, evt. en mand udefra, for eks. en sagfører.

Trukket tilbage

72 *Forslag fra Enghave afdeling.*

Ændringsforslag til love og vedtægter § 14 stk. a.

Valg af formand for DLF sker, såfremt der er mere end een kandidat, ved urafstemning blandt medlemmerne efter foreningens ordinære kongres.

Navnene på kandidater til formandsposten, der foreslås af afdelingerne, efter vedtagelse på deres ordinære generalforsamling, offentliggøres i Dansk Lokomotiv Tidende før urafstemningen.

Motivering:

Det er af altoverskyggende betydning, at foreningens formand har medlemmernes fulde tillid og de fornødne evner til at varetage medlemmernes interesser på fuldt betryggende måde.

Og da DLF er en demokratisk forening, bør valget af dens højeste tillidsmand foregå på den mest demokratiske måde, ved urafstemning.

Trukket tilbage

73 *Forslag fra Kalundborg afdeling.*

Til § 10 afsnit C. Efter 2. punktum.

Der afholdes hvert år i januar et formandsmøde, hvor hovedbestyrelsen redegør for årets arbejde, herunder arbejdet i samtlige udvalg, hvor DLF har repræsentanter. En gang i en kongresperiode et møde for formænd og kasserere, efter 2 år afholder formanden møde med afdelingerne.

Motivering:

Det vil skabe en bedre kommunikation mellem Hb og medlemmerne, idet man på disse møder bør udtage nogle sager til behandling på afd.-generalforsamlinger i januar, samt en bedre information til medlemmerne.

Forkastet

74 *Forslag fra Helsingør afdeling.*

Formanden eller et medlem af hovedbestyrelsen skal altid overvære generalforsamlingen i de lokale afdelinger.

Motivering:

Der vil altid være spørgsmål, hvor et medlem fra hovedbestyrelsen vil kunne give oplysning eller svar direkte til medlemmerne.

Henvist til hovedbestyrelsen



Fra v.:
K. Juul Rasmussen, Ro.
M. B. Rasmussen, Hg.
A. Schmidt, Hg.
E. Vestenbæk, Gb.



Fra v.:
P. K. Kristensen, Gb.
P. Clausen, Gb.
O. Christoffersen, Gb.
E. W. Olsson, Gb.



De to dørvogtere:
Pens. Lomokotivførere
S. Bristing og
B. A. K. Jensen

75 *Forslag fra Helgoland afdeling.*

Der gives en krone mere fra kontingentet til oplysningsudvalgets arbejde, således at tilskudet bliver på to kroner.

Motivering:

Dette tilskud vil ikke forøge kontingentet; men tages fra den krone der gik til feriehjemmets drift.

Vedtaget

81 *Forslag fra Godsbanegårdens afdeling.*

DLF tager stilling til medlemsskab af LO ved urafstemning.

Motivering:

LO's ringe oplysning og opbakning af tjenestemændenes vilkår.

Forslag 82-84 henvist til hovedbestyrelsen

82 *Forslag fra Rødby Færge afdeling.*

Kørselfordelingen indkalder turrepræsentanterne til orientering før turene udsendes.

83 *Forslag fra Århus afdeling.*

DLFs hovedledelse søger (evt. gennem COI) gennemført aftaler med DSBs ledelse, der sikrer tilidsmænd hel eller delvis fritagelse for tjeneste til afvikling af nødvendigt organisationsarbejde. Omkostningerne ved evt. afløsning afholdes af DSB.

84 *Forslag fra Helsingør afdeling.*

Afdelingen i Hg vil gerne have motiveret, hvorledes passende frihed skal forstås, da der lægges mere og mere adm. arbejde ud i afdelingerne. Det kræver efterhånden adskillige timer at ordne sommerferie, de fortløbende ferier i løbet af vinteren samt SU og sikkerhedsudvalgsmøder. Kan der gives faste regler for frihed, erstatning af sportler med mere, og hvorledes og af hvem skal de betales.

85 *Forslag fra Helsingør afdeling.*

DLF forsøger ved forhandling at opnå følgende: Ved indberetning fra personalet til driftsdepotområde Kh. tilbagesendes snarest til vedkommende indberetter, kvittering for modtagelse af indberetningen. Denne kvittering kan evt. oplyse, om sagen forfølges eller henlægges samt evt. sagsnummer.

Forslag til kvittering:

I anledning af Deres indberetning af (dato) bekræftes herved modtagelsen. Indberetningen vil blive undersøgt/taget til efterretning. (Evt. sagsnummer.)

Vedtaget

86 *Forslag fra Enghave afdeling.*

Hovedbestyrelsen foranlediger hurtigst muligt igangsat en arbejdsmedicinsk undersøgelse af lokomotivmændenes arbejdssituation på de forskellige arbejdsområder.

Indførelse af helbredsattest hvert andet år.

Mulighed for pensionering med fuld pension fra det fyldte 55. år.

Motivering:

Det viser sig, at flere og flere lokomotivmænd i yngre alder bukker under for højt blodtryk, blodprop, sukkersyge eller lignende af stress fremkaldte sygdomme.

Forkastet

Vedr. forskellige foranstaltninger, forslag 76-92.

Forslag 76-81 trukket tilbage

76 *Forslag fra Ålborg afdeling.*

DLF udmeldes af LO og der søges optagelse i FTF.

Motivering:

Forslaget begrundes med den ringe støtte DLF har fået af LO i situationer, hvor det havde været meget påkrævet. FTF er blevet en mere betydningsfuld organisation, end det på tidligere tidspunkt kunne forudses.

77 *Forslag fra Helgoland afdeling.*

Udmeldelse af LO.

Motivering:

Da man i sin tid indmeldte sig i LO, var det af solidaritet; men det har i de forløbne år vist sig, at solidariteten fra LOs side har været meget ringe, når der opstod problemer, hvor man har haft brug for LO.

78 *Forslag fra Esbjerg afdeling.*

Esbjerg afdeling foreslår udmeldelse af LO og indmeldelse i FTF.

Afdelingen er af den mening, at LO ved flere lejlig-heder har udtalt sig usagligt og negativt om tjenestemandsforshold på trods af, at det har været forsøgt at oplyse om de faktiske forhold.

Forslaget har været til afstemning i afdelingen og er vedtaget med 47 for udmeldelse af LO 2 imod, 45 for indmeldelse i FTF og 2 imod. 20 stemte ikke.

79 *Forslag fra Nyborg afdeling.*

Der foreslås fornyet urafstemning om DLFs videre forbliven i LO.

Motivering:

Da man i den forløbne kongresperiode føler sig for lidt støttet af LO, og man ude i afdelingen vanskeligt ser berettigelsen i fortsat medlemsskab, må det være rigtigst at høre samtlige DLFs medlemmers syn på spørgsmålet.

80 *Forslag fra Struer afdeling.*

Udmeldelse af landsorganisationen LO.

Motivering:

Vil evt. ske på kongressen.

Forslag 87-88 vedtaget m.h.t. referat i DLT

87 *Forslag fra Enghave afdeling.*

Efter hvert hovedbestyrelsesmøde sendes et kort referat til afdelingsbestyrelserne.

Når der bliver nedsat udvalg, arbejdsgrupper eller lignende, bliver det refereret i Dansk Lokomotiv Tidende.

Når udvalgets arbejde er afsluttet, bliver det refereret i Dansk Lokomotiv Tidende.

Motivering:

Disse forslag er stillet for at fremme nærdemokratiet og kommunikationen, som er af stor betydning for alt foreningsarbejde. Det gælder om at aktivere så mange medlemmer som muligt, ellers bliver det let Tordenskjolds soldater, som går igen alle vegne. Forslagene må ikke forstås som en kontrol af hovedbestyrelsen, for hvis hovedbestyrelsen arbejder med sager, som den på grund af forhandlinger ikke kan informere om er det en selvfølge, at det bliver tilbageholdt, men det må ikke være alt der bliver tilbageholdt, for så bliver nærdemokratiet en flokskel.

88 *Forslag fra Godshanevejens afdeling.*

Når der bliver nedsat udvalg, arbejdsgrupper o.l., skal det refereres i DLT. Og når det er afsluttet, skal det refereres samme sted.

Motivering:

Medlemmer med interesse i organisationens arbejde kan blive orienteret.

Forslag 89-90 henvist til hovedbestyrelsen

89 *Forslag fra Fredericia afdeling.*

En tydelig beskiltning af vogne med kemikalier og andre farlige forsendelser, og en underretning til l.kf. om vognens løb i toget søges af DLF fremmet på internationalt plan.

Motivering:

Lokomotivføreren skal ved afsporing og brand vide, hvor i toget, vognen er anbragt, og hvad den indeholder af farlige stoffer.

90 *Forslag fra Århus afdeling.*

FC-stationer, der modtager eller afgiver meldinger til lokomotivførere pr. telefon (eller fremtidig radio) skal på telefon- eller radionettet have indkoblet en plomberet båndoptager.

91 *Forslag fra Korsør afdeling.*

Foreningen tegner en gruppelivsforsikring for medlemmerne.

Ændringsforslag:

Ved en aktiv lokomotivmands død opkræves 10 kr. pr. medlem.

Vedtaget

92 *Forslag fra hovedbestyrelsen.*

Der bevilges Danske Jernbaners Afholdsselskab 1.500 kr.

Vedtaget

Formanden meddelte, at organisationen i jubilæumsgave havde fået 20.000 kr. i kontanter. Hovedbestyrelsen ville i den anledning foreslå, at disse penge indgår i hjælpefonden med en udvidelse af fonden således, at der en gang om året ud af renterne af beløbet tildeles en lokomotivmand efter ansøgning et rejsestipendium til en studierejse. Forslaget blev enstemmigt vedtaget.

Punkt 8. Valg.

a) Formanden, E. Greve Petersen, genvalgte med akklamation.

b) Næstformand og sekretær, K. B. Knudsen, genvalgte med akklamation.

c) Hovedkassereren, G. A. Rasmussen, genvalgte med akklamation.

Til hovedbestyrelsen øst for Storebælt foreslages:

P. J. J. Busk, Gb.

E. C. L. Christiansen, Hgl.

S. Juul Madsen, Kø.

B. O. Christensen, Kh.

S. G. L. Pedersen, Rf.

Ved afstemningen fik:

P. J. J. Busk 28 stemmer

E. C. L. Christiansen 24 stemmer

S. Juul Madsen 21 stemmer

S. G. L. Pedersen 13 stemmer

B. O. Christensen 10 stemmer

De første 3 var dermed valgt.

I område vest for Storebælt ønskede M. W. Pedersen og A. K. Johansen ikke genvalg, hvorefter følgende blev foreslået:

N. P. Junker, Fa.

V. Dörner, Es.

F. C. Christensen, Ab.

E. G. Appel, Ar.

B. S. Kristensen, Str.

Da ikke flere var foreslået var alle valgt uden afstemning.

e) Til stedfortrædere for hovedbestyrelsesmedlemmer øst for Storebælt foreslages:

K. Juul Rasmussen, Rf.

S. G. L. Pedersen, Rf.

B. O. Christensen, Kh.

J. A. D. Thillemann, Gb.

som derefter ved lodtrækning blev placeret i ovennævnte rækkefølge.

Til stedfortrædere for hovedbestyrelsesmedlemmer vest for Storebælt foreslages:

M. Hansen, Ar.

O. H. Hansen, Fa.

M. W. Pedersen, Es.

A. K. Johansen, Ng.



K. R. Christensen, Str.

Ved afstemningen fik O. H. Hansen 29 stemmer, M. Hansen 28 stemmer, A. K. Johansen 24 stemmer, K. R. Christensen 20 stemmer og M. W. Pedersen 17 stemmer. Hermed var de 4 første valgt.

f) C. M. Clausen, Es og E. E. Sørensen, Hgl. genvalgt.

g) P. K. Kristensen, Gb og E. A. Lønnquist, Ar genvalgt.

h) J. A. D. Thillemann, Gb, H. Ørnstrøm, Ar og V. Dorner, Es genvalgt.

Som suppleanter til landsoplysningsudvalget foresloges og valgtes O. J. Svensson, Kh og M. W. Pedersen, Es.

Fra medlemskredsen

Hvad er meningen

Torsdag den 16/5 kl. 22,00 i Pressens Radioavis kom en meddelelse fra DLFs kongres, hvori det hed, at formanden ville gå af såfremt et forslag om medlemskab af LO kom til urafstemning, hvorefter dette blev trukket tilbage, jeg blev og er meget vred. Hvad er meningen Greve Petersen, har medlemmernes mening overhovedet ingen betydning for dig, siden du, i en demokratisk forening, det skulle da gerne være, kan tillade dig at diktere medlemmerne hvad de skal og ikke skal. Det må jeg sandelig kalde en »værdig« holdning overfor dine medlemmer, så vidt jeg og andre har hørt, har det altid været dårligheder Th. Nielsen er kommet med fra en talerstol, når han har omtalt tjenestemændene og vor dyrtidsregulering vil han jo gerne pille ved, du må jo være rystende nervøs for at en urafstemning vil gå dig imod, når du kan opføre dig på en sådan diktatorisk måde, men måske vil du klart og konkret her i bladet, fortælle os medlemmer, hvilken nytte og gavn vi har haft af vort medlemskab i LO, for mange af os ser det kun ud som en dårlig pengeanbringelse. Og hvad er det årlige kontingent til LO, det er der vist mange, der gerne vil vide, nok skal vi være solidarisk især i vor forening; men det skal ikke være et forenings- og pampervælde med vi alene vide.

Lkf. O.K. Thaarup
Godsbanegårdens Afd.

Et Sagn fra gamle dage!

I følge en opinionsundersøgelse foretaget ovre på Krabbekysten stemte 94% for udmeldelse af LO 4% stemte imod.

Samme resultat kunne sikkert opnås mange andre steder i vort yndige lille demokratiske land.

Da resultatet skulle omsættes i praksis, viste det sig, at nogen mente resultatet var omvendt!!!

I følge Pravda tog Ministerpræsidenten skoen af og hamrede den i talerstolen, det ville han ikke finde sig i, og for at det ikke skulle være løgn, satte han sit embede på spidsen!

Nogen fik kolde fødder og forlangte mødet suspenderet i 20 min. De blev godt brugt!!!

Ikke engang de nærmeste, havde nået at få tårer i øjnene, før ministerpræsidenten havde skoen på igen.

H.C. Andersens by 19.5.74
Frede Hansen

VURDERINGER

DLF's jubilæumskongres 1974 er vel overstået. Vurderingen af kongressen er selvsagt forskellig set ud fra de forskellige synspunkter. Jeg mener det var en ret saglig og værdig jubilæumskongres, hvis værdighed festarrangementet ydede sit bidrag til. Jeg gentager hvad jeg sagde ved Rd. afdelings jubilæumsfest d. 30/3 d.å. »der er en vis portion forestilling i alt organisationsarbejde, det er nyttigt, men den, der kun kan se forestillingen kan ikke have med organisationsarbejde at gøre, og vil uvægerligt anbringe sig i en slags opposition.

Jeg betragter det som en lykke, at de efter min mening alt for mange forslag om udmeldelse af LO fik det forløb, som det gjorde, og jeg kan ikke indse det rimelige i udmeldelse.

Dersom en kollega ser sig sur på DLF og melder sig ud af DLF, men stadig skamløst tilegner sig alle fordele uden at yde noget til gengæld, betragter man som en dårlig kollega, en snylter der lever til dels på andres bekostning.

Jeg vurderer forholdet mellem LO og DLF akkurat efter samme målestok.

I de 38 år jeg har været lokomotivmand, har det generelle resultat af forhandlinger og overenskomst mellem LO og arbejdsgiverne altid ligget til grund for tjenestemændenes lønforhandlinger og det deraf kommende resultat, og det tør siges at være et vægtigt grundlag for medlemskab af LO.

Forslaget om medlemskab af FTF i stedet for LO er nok letkøbt tale, da FTF ikke kan sidestilles med LO. Havde FTF forhandlingsret kunne denne organisation sidestilles med CO I eller CO II, men endnu har FTF ingen forhandlingsret.

Der var mange indlæg angående 120 forventede nye MY-pladser. Det var nærliggende og forståeligt, derimod blev der ikke ofret mange indlæg om Ø.D. G. Rasmussen orienterede om økonomisk demokrati. Det er et spørgsmål som de fleste politiske partier går ind for, og det tyder på, at Ø.D. vil indgå i lønforhandlingerne arbejdsparterne imellem i foråret 1975. Formålet med Ø.D. er at opspare kapital af lønmodtagerne, en kapital, der skal investeres i virksomheder, derved opnås medindflydelse ud over S.U.; det vil dæmpe forbruget en tid og dermed styrke valutasituationen.

Evner vi ikke selv dette, vil det blive nødvendigt at låne likvid kapital i udlandet til investering i virksomheder, deraf vil følge dårligere valutasituation m.m.

Selvfølgelig kan Ø.D. ikke klare valutasituationen alene, men vil blive en faktor af betydning.

Den nye hovedbestyrelse har en geografisk god fordeling, og kapaciteten bør man ikke tvivle på, de fleste er hærdede organisations-

Enkepension gennem ATP

mænd. Derfor bør alle medlemmer sagligt gå ind for organisationsarbejdet, bakke hovedbestyrelsen op, undlade gold kritik og på enhver måde styrke solidariteten til gavn for hver enkelt lokomotivmand.

Niels Larsen,
Randers.

Ved 75 års jubilæet

Hvor blev de af de mange år
vi dem jo ej tilbage får
nu er der gået syvtfem
og vi vil stadig vandre frem.

Da vor forening den blev til
trods modstand dog et sammenspil
i stramme tøjler blev vi holdt
men vi holdt stadig hodet koldt.

Vi mindes dem der den gang gik
i spidsen og os samlet fik
vi takker dem for deres værk
de så at enighed gør stærk.

De sorte smede blev vi kaldt
men det os ej for brystet faldt
hvad er et tog foruden os
det er jo kun en død kolos.

De gamle loko blev til skrot
de gjorde deres arbejde godt
ja C og D og K og P
de alle trofast for os sled.

Nu er det nemt ja ganske vist
men dog måske en smule trist
med ansvar vi alene står
det hænder vi lidt nerver får.

Men lokoføreren af i dag
det er en mand der kan sit fag
han kører støt ved dag og nat
og uden vaklen tager fat.

Vi løser ikke kryds og tværs
nej vi tog fem og så halvfjers
vi håber at vi sikkert når
de næste fem og tyve år.

L.K. Markvardsen

Der kan nu udbetales tillægspension i form af *enkepension* til enker efter medlemmer af tillægspensionsordningen eller tillægspensionister.

Betingelser

Enkepension kan udbetales, hvis følgende betingelser er opfyldt:

1. Enken skal være fyldt 62 år.
2. Ægteskabet skal have varet mindst 10 år.
3. Den afdøde skal have været medlem af ATP i mindst 10 år inden sin død, og der skal i denne periode mindst være indbetalt ATP-bidrag for ham svarende til 10 års anciennitet.

Da ATP-loven blev iværksat den 1. april 1964, betyder den sidste betingelse, at der *kun* kan blive tale om udbetaling af enkepension til enker efter mænd, der *erfødt den 1. april 1907 eller senere*, og som *afgår ved døden den 1. april 1974 eller senere*.

Fraskilte hustruer kan bevare deres ret til enkepension efter deres fraskilte mænd, jfr. lovgivningen om bevarelse af enkepensionsret ved separation og skilsmisse.

Det er en betingelse, at skilsmis- sen har fundet sted efter den 1. april 1964, og der skal ved skilsmis- sen være pålagt manden pligt til at yde bidrag til hustruens underhold. Hvis mandens pligt til at yde bidrag er tidsbegrænset, er den fraskilte hustru kun berettiget til at oppebære enkepension i samme tidsrum. En fraskilt hustru, der har bevaret retten til enkepension, bør snarest efter skilsmis- sen få denne ret noteret i ATP ved at *indsende skilsmis- sedokumenterne* (i original eller kopi).

Indgår en enke nyt ægteskab, bortfalder retten til enkepension. Retten genindtræder *efter begæring*, hvis det nye ægteskab ophø-

rer. Dette sidste gælder *dog ikke* for *fraskilte hustruer*, der gifter sig på- ny; i sådanne tilfælde er retten til enkepension bortfaldet for stedse.

En enke, der samtidig opfylder betingelserne for at modtage både enkepension og egenpension fra ATP, har kun ret til den største af pensionerne.

Enkepensionens størrelse

Enkepensionen udgør halvdelen af den tillægspension (incl. evt. forhøjelse), som afdøde modtog, eller ville have været berettiget til at modtage fra sit fyldte 67. år.

Efterlader en mand sig både en enke og en fraskilt hustru, der begge er berettiget til enkepension, deles denne imellem dem i forhold til det antal påbegyndte år, hvori hver af dem har været gift med ham.

Der er ikke mulighed for at få forhøjet enkepension ved at udsætte begæring om udbetaling, ligesom der ikke kan erhverves ret til forhøjet egenpension samtidig med, at der udbetales enkepension.

Bonus

Der ydes bonus til enkepension efter tilsvarende regler, som var gældende for den afdøde ægtefælle.

Udbetaling

Tillægspension i form af enkepension udbetales *kun efter begæring*. Hertil anvendes en særlig begæringsblanket (»Begæring om enkepension fra ATP«), der udleveres i banker, sparekasser og på kommunekontorer samt hos ATP.

Den beregnede årlige enkepension og bonus afrundes til det nærmeste med 12 delelige hele kronebeløb og udbetales med 1/12 om måneden. Anvisningen sker månedsvis forud til en konto i bank, sparekasse eller postgiro.

DL-F kongres

Den 21. maj d.å. afholdt Dansk Lokomotivmands-Forbund ordinær kongres. Den foregik i det gamle Dragsholm slot i Nordvestsjælland.

Formanden, Georg Larsen, gennemgik i sin beretning de behandlede sager i den forløbne kongresperiode, herunder den samkørsel, som nu finder sted mellem privatbaner og DSB. Det drejer sig i først omgang om Lollandsbanen og Odsherredbanen. Denne ordning kan meget vel tænkes gennemført ved andre privatbaner.

Den hidtidige ledelse fortsætter uændret, idet formanden og øvrige hovedbestyrelse genvalgt.

Studierejse til München

München og firmaet Knorr-Bremse er målet for landsoplysningsudvalgets studierejse i dagene fra den 30. september til den 4. oktober.

Vi forudser en stor interesse for arrangementet, efter den gny der har stået om et lignende besøg i 1969, og har på forhånd bestilt plads til de 50 medlemmer, der kan deltage.

Kunne du ønske at komme med, er her lidt om programmet:

30/9. Afrejse om eftermiddagen.

1/10. Besøg hos Knorr-Bremse og ved Münchenfesten.

2/10. Udflugt til Teegern See.

3/10. Studie af Münchens seværdigheder og hjemrejse.

4/10. Hjemme om eftermiddagen.

Prisen bliver kr. 500,- og dækker pladsreservation, liggevogn t/retur, buskørsel, hotel på dobbeltværelse samt forplejning fra Hamburg på udrejsen til Hamburg på hjemrejsen.

Betingelse er fripas hjemstedet-München retur.

Tilmelding, der skal være skriftlig, sendes til lokomotivfører Jørn Thillemann, Avedøregårdsvej 71, 2650 Hvidovre.

Sidste frist for tilmelding er mandag den 19. august og skal indeholde navn, adresse og postnummer, samt tjenestested.

PERSONALIA

Ansæt på prøve pr. 1-4-1974

Lokomotivassistenterne (7. lrm.):

K. Hermansen, ddt Gb
S. A. Borum, ddt Gb
P. Kolstrup, ddt Gb
T. H. Vraa, ddt Gb
A. V. Kamph, ddt Gb
C. J. L. Christensen, ddt Gb
R. T. Mandrup, ddt Gb
J. Nielsen, ddt Gb
T. Larsen, ddt Gb
K. C. A. Jensen, ddt Gb
F. H. Marbak, ddt Gb
K. S. Hansen, ddt Gb
P. A. Olesen, ddt Gb

Ansæt på prøve pr. 1-6-1974

Lokomotivassistenterne (7. lrm.):

J. Ernstrand, ddt Gb
F. R. Z. Larsen, ddt Gb
B. Kildehøj, ddt Gb
S. A. Franken, ddt Gb
W. Petersen, ddt Gb
G. Segato, ddt Gb
F. S. Petersen, ddt Gb

Forflyttet pr. 8-4-1974.

Lokomotivassistenterne på prøve (7. lrm.):

E. Baunsgaard, ddt Fa i ddt Gb
J. Bendixen, ddt Fa i ddt Gb
S. Hylsberg, ddt Fa i ddt Gb
K. E. Jensen, ddt Fa i ddt Gb
J. I. Madsen, ddt Ar i ddt Gb
H. O. R. Rasmussen, ddt Fa i ddt Gb
G. L. Koch, ddt Ar i ddt Gb
P. J. Jørgensen, ddt Ar i ddt Gb
C. J. Andersen, ddt Ar i ddt Gb
D. S. Jørgensen, ddt Fa i ddt Gb
H. J. Petersen, ddt Ar i ddt Gb
K. Nilsson, ddt Ar i ddt Gb
H. J. V. Nielsen, ddt Ar i ddt Gb

Forfremmelse til lokomotivfører (17. lrm.) efter ansøgning pr. 1-3-1974.

Lkf. (13. lrm.) P. L. Kristensen, ddt Ar i ddt Fa.

Forfremmelse til lokomotivfører (17. lrm.) efter ansøgning pr. 1-5-1974

Lokomotivførerne (13. lrm.):

E. B. Nielsen, ddt Fa i ddt Fa
J. Rise, ddt Fa i ddt Fa
H. P. D. Henriksen, ddt Pa i ddt Fa

E. J. Jørgensen, ddt Fa i ddt Fa
T. V. Sørensen, ddt Fa i ddt Fa
K. Hansen, ddt Ar i ddt Ar

Forfremmelse til lokomotivfører (15. lrm.) pr. 1-4-1974

Lokomotivfører (13. lrm.):

A. Petersen, ddt Fa i ddt Fa

Forfremmelse til elektrofører (10. lrm.) pr. 1-5-1974

Elektroførerne (7. lrm.):

P. E. Rasmussen, ddt Kh i ddt Kh
K. E. Møller, ddt Kh i ddt Kh
J. Beck Jensen, ddt Kh i ddt Kh
C. E. Kristiansen, ddt Kh i ddt Kh
A. S. Henriksen, ddt Kh i ddt Kh
K. V. Clausen, ddt Kh i ddt Kh
J. A. Andersen, ddt Kh i ddt Kh
P. Legind-Hansen, ddt Kh i ddt Kh
E. Christensen, ddt Kh i ddt Kh
K. Madsen, ddt Kh i ddt Kh
J. C. Larsen, ddt Kh i ddt Kh
P. Nilsson, ddt Kh i ddt Kh
V. Urup, ddt Kh i ddt Kh
S. A. Christiansen, ddt Kh i ddt Kh
E. P. Hansen, ddt Kh i ddt Kh
P. E. Kaa, ddt Kh i ddt Kh
J. Kjeldgaard, ddt Kh i ddt Kh
K. Vigso, ddt Kh i ddt Kh
B. O. Christensen, ddt Kh i ddt Kh
J. P. Dominicussen, ddt Kh i ddt Kh
S. C. Bertelsen, ddt Kh i ddt Kh
A. B. A. Kehling, ddt Kh i ddt Kh
S. A. Nielsen, ddt Kh i ddt Kh
G. E. S. Langelykke, ddt Kh i ddt Kh
V. F. Jensen, ddt Kh i ddt Kh
H. Hørlyck, ddt Kh i ddt Kh
K. E. Jacobsen, ddt Kh i ddt Kh
P. E. Rughave, ddt Kh i ddt Kh
P. E. R. Krogsgaard, ddt Kh i ddt Kh
B. L. Andersen, ddt Kh i ddt Kh
I. Nørgaard, ddt Kh i ddt Kh
B. Peyk, ddt Kh i ddt Kh
V. Bramming, ddt Kh i ddt Kh
P. Hemmingsen, ddt Kh i ddt Kh
J. R. Rasmussen, ddt Kh i ddt Kh

Overgået til stillingen som lkf. (L-afl.)

(13. lrm.) efter ansøgning pr. 1-4-1974

Lokomotivførerne (13. lrm.):

B. B. Christensen, ddt Ar i ddt Ar
K. Brodersen, ddt Ar i ddt Ar
K. V. Jørgensen, ddt Ar i ddt Ar

Overgået til stillingen som lkf. (LMA)

(17. lrm.) efter ansøgning pr. 1-5-1974

Lkf. (17. lrm.) E. J. Jørgensen, ddt Ar i ddt Ar.

Overgået til stillingen som lokomotivmester på prøve (16. lrm.) efter ansøgning pr. 1-4-1974

Lkas. E. Wedderkopp, ddt Hg i ddt Gb

Afsked efter ansøgning pr. 31-3-1974

Lkas. på pr. (7. lrm.) B. A. Thomsen, ddt Gb

Afsked efter ansøgning pr. 31-3-1974

Lkas. (8. lrm.) R. L. Jørgensen, ddt Gb

Afsked pr. 31-3-1974

Lkf. (17. lrm.) G. Gaarde, ddt Fa, gr. svagelighed.

Afsked efter ansøgning pr. 4-3-1974

Lkas på pr. (7. lrm.) K. B. Skriver, ddt Ar

Afsked pr. 30-4-1974

Lkf. (13. lrm.) J. P. Jensen, ddt Kb, gr. svagelighed.

Afsked pr. 30-4-1974

Lkf. (17. lrm.) S.-A. Andersen, ddt Ar, gr. svagelighed.

Afsked pr. 31-5-1974

Lkf. (15. lrm.) O. V. T. Larsen, ddt Gb, gr. svagelighed

Afsked efter ansøgning pr. 31-5-1974

Lkf. (17. lrm.) R. Nielsen, ddt Ab, gr. svagelighed.

Afsked pr. 31-5-1974

Lokomotivførerne (17. lrm.):
V. H. Rasmussen, ddt Rf, gr. svagelighed.
H. E. Møllerstrøm, ddt Hgl, gr. svagelighed.

Afsked pr. 30-6-1974

Lokomotivførerne (17. lrm.):
W. Poulsen, ddt Ng, gr. svagelighed.
H. Sørensen, ddt Ng, gr. svagelighed.
S. A. Havshøj-Jensen, ddt Ng, gr. svagelighed.

Afsked pr. 31-7-1974

Lkf. (17. lrm.) A. V. D. Andersen, ddt Ar, gr. svagelighed.

Navneændring pr. 24-5-1974

Elf. (7. lrm.) K. Sørensen, ddt Kh, til K. Terkelsen.

Ordensdekoration

Lokomotivfører (K) 19. lrm. E. G. Petersen, ddt Gb udnævnt til R (25-4-1974)

Dødsfald

Lokomotivfører (17. lrm.) W. B. Jensen, ddt Fredericia, er afgang ved døden den 11-5-1974.

Lokomotivfører (13. lrm.) H. H. Nielsen (Bradsted), ddt Esbjerg, er afgang ved døden den 23-4-1974.

Pens. lokomotivfører F. O. Holleufer, Fredericia, er afgang ved døden den 20-5-1974.

Pens. lokomotivfører I. G. Hansen, Helsingør, er afgang ved døden i marts måned 1974.

Pens. lokomotivfører O. P. Sørensen, Esbjerg, er afgang ved døden den 9-5-1974.

Pens. lokomotivfører Emil Olsen, København, er afgang ved døden den 12-4-1974.

Pens. lokomotivfører Will. P. A. Pedersen, København, er afgang ved døden den 17-4-1974.

Påskønnelse

Gdt har givet udtryk for sin bedste tak og påskønnelse over for lkf. H. J. Holm, ddt Str, i anledning af, at han har udvist god agtpågivenhed i forbindelse med uregelmæssig ekspedition af tog 715 dem 3-2-74 på Thisted st.

Gdt har givet udtryk for sin bedste tak og påskønnelse over for lkf. H. C. Hanssen, ddt Ar, i anledning af, at han har udvist god konduite i forbindelse med togheld dem 6-11-73 mellem Horsens-Hovedgård.

Gdt har givet udtryk for sin bedste tak og påskønnelse over for lkf. (LMA) C. C. Poulsen, ddt Ar, i anledning af, at han ved god agtpågivenhed den 30-8-73 afværgede risiko for afspring af tog 92 nord for Ringkøbing st.

Gdt har givet udtryk for sin bedste tak og påskønnelse over for lkf. E. J. Svensson, ddt Gb, i anledning af, at han ved resolut handle måde har været medvirkende til at afværge risikoen for et uheld den 20-11-73 mellem Skodsborg-Vedbæk.

Gdt har givet udtryk for sin bedste tak og påskønnelse over for lki. H. B. Henningsen, ddo Kh, i anledning af, at han ved resolut handle måde har været medvirkende til at afværge risikoen for et uheld den 20-11-73 mellem Skodsborg-Vedbæk.

DSB søger lokomotivførere

Har De familie eller bekendte, der vil deltage i den udvikling, som K-74 står for, og som kunne tænke sig at være medarbejder i vor virksomhed og dermed være med til at yde vore kunder en endnu bedre service?

Så er der mulighed for at blive uddannet til betjening af S-togene i Københavns nærtrafik med tjenestested i København.

Det kræves, at man

- er fyldt 24 år
- har normal høreevne og farvesans
- har fornøden synsstyrke (dvs. $\frac{6}{12}$ på det ene og mindst $\frac{6}{12}$ på det andet øje uden brug af afstandsbriller)
- er faglært inden for et fag, der berettiger til optagelse i Dansk Metalarbejderforbund.

Spørg om de er interesseret i ansættelse og bed dem evt. skrive eller ringe til vort personalekontor, (01) 14 04 00, lokal 2018 eller 2917, og få tilsendt et ansøgningsskema.

Man kan også få udleveret ansøgningsskema på vore stationer.

DSB

Personalekontoret
Sølvgade 40
1349 København K

Storebæltsoverfarten udbygget for fremtiden

AF C. E. ANDERSEN

Den 21. maj 1974 var en af de vigtigste mærkedage i DSB's historie. De to nye Storebæltsfærger, »Prins Henrik« og »Dronning Margrethe II«, blev da præsenteret for en indbudt kreds af politikere, embedsmænd, repræsentanter for institutioner og organisationer samt pressen i dette ords allervideste betydning – og dermed hele den store offentlighed.

Gæsterne mødtes på Københavns Hovedbanegård og kørte med et intercitytog i en ekstravogn til Korsør-Nyborg. Færgeren var »Dronning Margrethe II«. Den blev demonstreret fra øverst til nederst. I Nyborg gik man over i »Prins Henrik«. Her blev der ikke tid til omvandring og rundvisning, men derimod til en festlig frokost. Blandt talerne må nævnes generaldirektørens tak til Nakskov Skibsværft for færgerne, og specielt fordi færgerne blev gjort færdige til rette

tid, samt direktør Kongsteds tak til DSB for godt samarbejde.

»Prins Henrik« var afleveret blot en uge tidligere. Derimod var »Dronning Margrethe II« afleveret allerede i december 1973; den havde gennem flere måneder, omend afbrudt af en periode på skibsværftet af hensyn til en konstruktionsændring, været indsat i fart bl.a. med henblik på detailafprøvning og indøvelse af begge færgers mange besætningsmedlemmer.

Færgernes generelle udformning

De to færger er ganske ens, skibsmæssigt set. Dog har de meget forskellige maskiner.

De er meget forskellige fra alle DSB's hidtidige Storebæltsfærger.

Derimod ligner de Fehmernbælt-forbindelsens nyeste færge, »Danmark«.

Færgerne har samme bredde som DSB's øvrige storfærger, nemlig 17,2 m uden og 17,7 m med fenderbjælkeren. Selv når færgens dimensioner søges forøget så meget som muligt, kan deres bredde ikke ændres, fordi alle færgerne skal passe til alle fæргеlejerne.

Deres totallængde er 132,7 m.

Til sammenligning er længden af Storebælt-forbindelsens togfærger, »Prinsesse Benedikte« (fra 1959), 111,1 m, og længden af den første tresporede togfærge, »Korsør« (fra 1927), er 96,8 m. Tre-dækkerbilfærgerne på Halsskov-Knudshoved-ruten, »Arveprins Knud« (1963) og »Romsø« (1973), er begge 130,0 m lange.

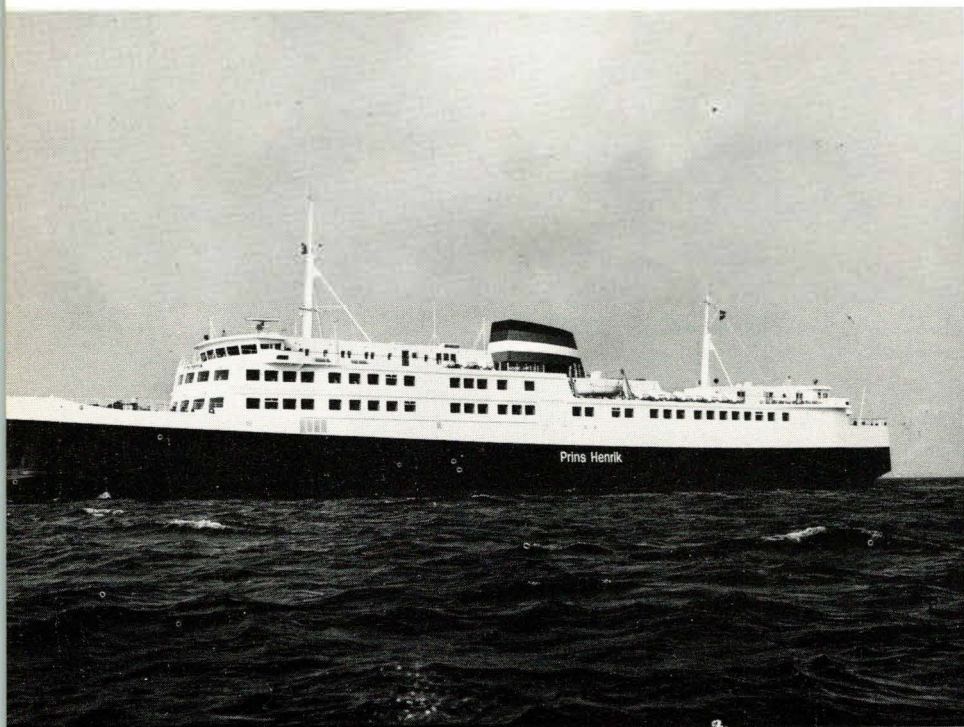
Den nyeste togfærge til Fehmernbælt-ruten, »Danmark« (fra 1968), er 144,5 m, altså ca. 12 m længere.

De to meget lange tresporede togfærger til Storebæltsoverfarten repræsenterer et vældigt fremskridt i forhold til de øvrige færger, 7 tresporede togfærger fra 1927 til 1959 og 2 tresporede tog- og bilfærger samt 1 firesporet godstogsfærge.

Da de kan – og skal – sejle meget hurtigere og mange flere ture pr. døgn end de øvrige færger, bliver færgesforbindelsens kapacitet forøget meget ved tilkomsten.

De kræver ikke mere personale end hver af de øvrige færger, kun så de byder på langt gunstigere driftsøkonomi.

Skønt maskinerne er meget kraftige, er brændstofforbruget pr. tur kun knap 700 kg, som blot koster ca. 400 kr. selv med de nuværende priser, der er omkring 3 gange så høje som sidste år.



De nye Storebæltsfærgers længde er formentlig fastlagt med henblik på, at de skal kunne overføre vognstammer bestående af fire af de allernyeste DSB-vogne på hvert af de tre spor, og derudover 1 lang vogn til på et vilkårligt spor, ialt 13 af de største danske standardvogne. – Når »Danmark« er endnu længere, skyldes det formodentlig ønsket om, at den skal kunne transportere samme antal personvogne på samme måde, og vel at mærke alle af de nye tyske standardtyper, som er et par meter længere end de danske nemlig 26,4 m, mod 24,5 m.

Jernbaneetagen er helt lukket både for og agter.

Etagen herover er ligeledes helt lukket. Den udnyttes næsten fra forende til bagende til passagervogne. Faktisk eet stort rum, blot opdelt i mindre afsnit ved glasvægge, kiosker, serverings-øer m.m.

Ovenover er der en etage til i størstedelen af skibets længde. Her er der forrest et 1. klasses cafeteria. Bag det er der et stort soldæk med samme funktion som promenadegangene i siderne af de ældre færgers passageretage.

De nye færger har altså to passageretager over vognetagen. Men deres passagerkapacitet er officielt den samme som for alle DSB's øvrige storfærger, nemlig 1500.

Der er elevatorforbindelser mellem alle etager, der benyttes af passagererne.

Under vogndækket er der ikke kahytsrum som i de ældre færger. Man har formodentlig fundet det mest praktisk at samle passagerfaciliteterne i de øvre etager, bl.a. for derved at begrænse passagerernes færden op og ned.

Men køkkenafdelingen er flyttet ned under vogndækket. Der er specielle elevatorforbindelser mellem

køkkenerne og serverings-øerne i de øvre etager.

Maskinerne er hurtigtløbende, for så vidt som de roterer hurtigere end skibsskruerne. De er ved reduktionsgear forbundet med skrueakslerne. »Dronning Margrethe II« har 2 hovedmaskiner, og »Prins Henrik« har 4. Begge typer er BW-konstruktioner. De første er bygget i Helsingør, de sidste i Høleby. Deres omløbstid ved normal servicefart er hhv. 425 og 600 omdrej. pr. minut.

Begge færgers hovedmotorer udvikler tilsammen 10.000 hk ved normal servicehastighed.

Dertil kommer hjælpemaskinerne.

I forenden er der en tværpropel og desuden et ror i supplement til de to ror i bagenden, som letter færgens manøvreve og muliggør en hurtig vending trods færgernes store længde.

Færgernes maksimalhastighed angives til 18½ knob, og servicehastigheden til 17 knob.

Togfærge-driftsplanen

For disse færger er den effektive sejltid mellem Korsør og Nyborg, 25 km, = 14 sømil, kun omkring 1 time, og den kan endda bringes et par minutter ned under en time, når det er påkrævet. Derfor kan de med ½ times ophold i hver færgehavn gøre en dobbelttur på 3 timer brutto.

Med 3 sådanne færger i drift kan der sejles regelmæssigt i timefart.

Som tredie færge i denne time-driftsplan må man klare sig med »Prinsesse Benedikte«. Den kan nok holde trit med de to nye færger. En anden sag er, at den er noget kortere. Derfor kan den ikke tage mere end 4 af de længste ekspres-togsvogne på et enkelt spor.

Som reservefærge bruges så vidt muligt Halsskov-Knudshoved-rutens 2-dækkerfærge »Sprogø«, som egentlig nærmest er en bilfærge, men som har jernbanespor på hoveddækket. Den er lidt hurtigere end de ældre togfærger.

Færefarten har hidtil været præget af, at alle togfærgerne har sejlet i samme takt og med omkring samme hastighed. Den officielle overfartstid var generelt 5 kvarter.

Da togfærefarten over Storebælt etableredes i 1883, var overfartstiden ligeledes 5 kvarter. Men den blev vistnok senere forøget til 1 time og 25 minutter. De 5 kvarter har vist været normalen igennem hele indeværende århundrede.

Samtlige togfærger kunne og skulle ifølge driftsplanen sejle 5 dobbeltture pr. døgn, når det var påkrævet.

Nu sejles der altså med tre færger, som sejler over bæltet på 1 time, og som sejler eller kan sejle 8 dobbeltture pr. døgn, ganske vist i en meget stram 3-timers takt, dog med små forskydninger i nattimerne, hvor de mest beforder gods-vogne.

De øvrige færger sejler med samme hastighed som hidtil, og deres overfartstid er stadig ca. 1¼ time. Men de skal nu sejle hver 6 dobbeltture pr. døgn, når det er nødvendigt. Det gælder især ved højtiderne og i week-ends, når der er stor passagertrafik med mange suppleringsstog og ekstratog, hvis vogne ikke færges over bæltet, og når der skal overføres mange godsvogne, for disse behøver færgetiderne ikke at ligge så fast.

Med 5 færger i drift i gruppen af langsomtsejlende færger, deriblandt den 4-sporede godstogsfærge, og med 3 færger i den hurtigtsejlende gruppe kan der eller skal der ifølge driftsplanen sejles ialt 53

dobbeltture pr. døgn i de travleste perioder.

Det er muligt at indsætte yderligere en togfærge. Der vil endda være en til i reserve. Den skal dog også tjene som reserve for Halskov-Knudshoved-ruten og Kalundborg-Århus-ruten samt Fehmernbælt-ruten.

Hermed er togfærgefarten mellem Korsør og Nyborg faktisk revolutioneret.

Den har langt større kapacitet end tidligere for overførsel af personvogne, bl.a. lange vognstammer, 5 vogne på 1 spor, i lyntogsliggende trafik, og desuden langt større kapacitet m.h.t. overførsel af godsogvogne.

Tidsafstanden mellem færgeafgangene og følgelig mellem togforbindelserne er korte.

Rejsetiden for persontogforbindelserne bliver kortere, dels fordi færgerne sejler hurtigere, dels fordi mange vogne, ja, hele tog, overføres, endda udelt og placeret på et

enkelt spor. Dette er ganske vist ikke nyt, men nu drejer det sig om et helt persontog hver time, sammenlagt med 10.000 pladser pr. døgn.

Persontrafikken afvikles mere flydende og bekvemt, uden at passagererne skal gå mellem tog og færge og omvendt.

Desuden bliver selve færgerne mere bekvemme og rummelige.

Togene ligeså.

Også færgerne kan udnyttes mere.

Ligeledes færgelejerne.

Vognmateriellet kan udnyttes mere.

Endelig forøges personalets nyttearbejde, idet færgebesætningerne kan sejle mange ture pr. dag.

Det gælder ikke blot færgepersonalet, men også havnepersonalet og togpersonalet.

Alle færger, gamle og nye, mindre og større, har stadig kun ca. 20 mands besætning på et givet tids-

punkt og ialt ca. 80 under hensyn til skift, ferier og reserver.

Hele systemets effektivitet forbedres.

Driftsøkonomien bliver langt bedre, især vurderet i forhold til, at færgefartsydelsen er forbedret stærkt både kvantitativt og kvalitativt.

Alt dette er af fundamental betydning for hele DSB-fjerntrafikken mellem København-Sjælland på den ene side og Fyn-Jylland på den anden side. De nye færger og den nye færgedriftsplan har skabt grundlag for indførelse af timeplanen med hurtige gennemgående persontog, der befarer Storebælt på lyntogsvis.

Der er opstået et kombineret tog-færge-trafiksystem, som ikke har sit sidestykke nogetsteds i verden, end ikke færgeforbindelserne mellem den italienske halvø og Sicilien, mellem Japans hovedø Honshu og nordøen Hokkaido, og mellem England og Kontinentet.

DSB's såkaldte Intercity-tog til indenrigs-fjerntrafikken er ikke en ny creation, for så vidt som sådanne tog eller rettere sagt sådan togdrift har været brugt i årevis, nemlig som en del af lyntogene. Det nye er navnet for at skelne dem fra de egentlige lyntog, hvis maskin- og passagervogne er helt sammenbygget, og som overføres som helhed, hvorimod intercity-togene består af et lokomotiv, der ikke føres over Storebælt, og en vognstamme af moderne eksprestogvogne der overføres.

Tidligere kunne der blot overføres fire sådanne vogne på et enkelt spor, nu derimod fem på de nye færger, medmindre færgerne tillige skal overføre et dobbelt lyntog, der skal ekspederes sidst i afgangshavnen og først i ankomsthavnen.

Intercity-togene er nu indsat i så stort antal, at der er etableret fast timedrift mellem hovedstaden og Jylland.

