



12

DANSK  
LOKOMOTIV  
TIDENDE



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. DECEMBER 1976 - 76. ÅRGANG

12

### Indhold:

Giv agt .....	2
Lodsen .....	3
Legater .....	7
Tyven .....	8
Samarbejdet .....	12
Plan 90 .....	12
Fra »En Grete« .....	13
Fra Landet .....	14
Til København på 1½ time .....	15
Gardiner .....	16
Personalia .....	16
Indholdsfortegnelse .....	19

### Redaktører:

K. B. Knudsen  
(ansvarshavende)  
G. A. Rasmussen

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

Frederiksberg Bogtrykkeri  
Howitzvej 49.

Det har aldrig været nogen let opgave at udfylde jobbet som tillidsmand i fagbevægelsen. Der skal udøves et sejt og stadigt pres for at fremme medlemsinteresserne, for at skabe en udvikling med forbedringer på alle de områder som, ret naturligt, behandles i fagbevægelsens ledelser.

Det opnåede er ikke kommet med stormende skridt, men forbedringer, er det hen af vejen stadig blevet til. De løn- og prismæssige forhold i samfundet er jo underkastet en udvikling, hvor lønmodtageren føler at han kan købe mindre og mindre for sin indkomst, hvorfor han bliver utilfreds. Det som kendetegnes ved de mange arbejdsnedlæggelser som skaber en uro på arbejdsmarkedet, der reelt set kan komme til at ryste fagbevægelsen.

Der slås skår i sammenholdet, og der mistes noget af styrken.

I en virksomhed som DSB har der sjældent været en specielt god baggrund for at skabe forbedringer for medarbejderne, men for tiden er vi da helt ude hvor en organisation skal forsvare tilkæmpede rettigheder, og der er utilfredshed på flere fronter.

Det er således ingen let opgave at være tillidsmand under disse omstændigheder, og det er nødvendigt at understrege betydningen af en fasttømret organisation, hvor man tydeligt mærker sammenholdet, selv om det kan være svært at forstå hvorfor tilkæmpede rettigheder angribes fra alle sider.

Vi må stadig have det seje i os, og ikke miste tålmodigheden overfor den udvikling som også vi mærker. Tålmodigheden er naturligvis ikke uendelig, men lokomotivmændene vil også, i nutidens vanskelige situation, bestræbe sig på at sætte samarbejdet i forgrunden.

Men det skal også siges »træd varsomt« ved bestræbelserne på at ændre i lokomotivmændenes arbejdsområder.

Det er ingen selvfølge, at tjenestemændene finder sig med politisk økonomisk forhold, der presser arbejdssituationen til ikke blot en venteposition i en vanskelig tid, men ligefrem betegner tilbageskridt. Det ville være tåbeligt at forvente et afslappet forhold til omstændighederne i Dagens Danmark eller ved DSB, dertil er situationen for speget; men man kan have en forhåbning om at samarbejde kan give en afbalanceret form at komme igennem på.

Stillingen som lods er meget ansvarefuld og kræver en meget omfattende uddannelse forud for udnævnelsen. Mangeårig sejlads som styrmand, og mindst eet år som kaptajn eller overstyrmand på store skibe, er en forudsætning for at komme ind som lods ved det danske lodsvæsen.

Vi har haft en samtale med lods Flemming Stoustrup ved Københavns Lodseri:

Hvordan er Det Danske Lodsvæsen opbygget?

Det er opbygget i henhold til lov om lodsvæsen. Lodsvæsenet bestyres af en kgl. udnævnt lodsdirektør. Den nuværende direktør er for nylig blevet pensioneret, hvorefter embedet er henlagt under farvandsdirektøren under Forsvarsministeriet.

## Selvstændige lodserier

Hvordan er strukturen iøvrigt?

Det er således, at hvert enkelt lodseri rundt om i Danmark, f.eks. i København, Dragør, Helsingør etc. arbejder som en selvstændig enhed. Og lodserierne er at betragte som private forretninger.

Modtager lodserierne ingen tilskud fra det offentlige?

Nej, lodserierne lever udelukkende af de penge, som de indtjener gennem deres arbejde.

Hvordan fordeles disse indtjente penge?

De fordeles mellem lodserne ved månedens udgang. Altså således at hvert enkelt lodseri fordeler de penge, som det har indtjent.

Men hvorledes med de ganske små lodserier? har de indtjening nok?

Nej, der har man en reguleringsfond, til hvilken alle lodser betaler et beløb, når deres indtægter overstiger et vist beløb.

## Den daglige drift

Hvordan foregår den daglige drift af lodserierne?

Ved Københavns lodseri f.eks. er det lodskaptajnen, der står for den daglige drift. Men jeg må nok hellere korrigere og sige, at det er lodserne selv, der har ledelsen af den daglige drift. Lodserierne er nok de mest demokratisk ledede virksomheder her i landet.

Kunne dette kommenteres lidt mere?

Ja, enhver ændring, og enhver forandring i lodsernes arbejdsgang, eller i det hele taget i noget som helst ved lodseriet, forhandles og afgøres af lodserne selv.

Hvis nu en lods har et ønske eller et forslag vedr. arbejdsgangen?

Så sætter han det op i vor afstemningsbog, og så stemmer alle lodserne ved lodseriet om det. Og flertalsbeslutning er så afgørende.

Hvad er da lodskaptajnens opgave?

Ved Københavns Lodseri er han den daglige leder af administrationen, og står for vore pengesager, og for indkøb af vort materiel, og for vedligeholdelser. Og han repræsenterer lodseriet udadtil overfor myndigheder, rederier og mæglerfirmaer.

Hvem har valgt lodskaptajnen?

Han vælges blandt lodserne, og beskikkes af ministeren.

Og hans løn?

Han deltager i delingen af lodseriets indtægter på lige fod med lodserne, men får dog lidt ekstra.

Lodskaptajnen oppebærer intet fra statskassen?

Nej.

## Takster for lodsbetaling

Hvorledes fastsættes taksterne for lodsbetaling?

De fastsættes af ministeren, men dog efter kriterier i henhold til lodsloven.

Hvordan er taksterne udarbejdet?

De er udarbejdet således, at et skib betaler afhængigt dels af størrelse, dels af hvor langt det er blevet lodset, og hvor dybt det stikker i vandet. Disse ting indgår i en takstabel, hvor ud fra man så beregner taksten for den udførte lodsning. Endnu en ting er dog afgørende for takstens størrelse, nemlig farvands sværhedsgrad.

Og de indgåede penge sættes vel så ind på en konto?

Ja, de penge som indsejles af lodserne i løbet af måneden sættes succesivt ind på vor bankkonto, og



Foreningens hovedbestyrelse og redaktionen ønsker medlemmerne og bladets øvrige læsere glædelig jul og et godt nytår.



vore løbende udgifter til fartøjsanskaffelser, reparationer m.v. trækkes fra denne konto, og derfra trækkes også lønninger til vore ni matroser (bådsmand) og til vor kontordame, og til rengøringspersonale, (og hvad der ellers løber på). Når alle disse udgifter er betalt, og når vi er kommet frem til månedens slutning, laves der et månedsregnskab over indtægterne, hvorfra vi trækker udgifterne, og det resterende beløb deles så mellem de aktive lodser og de afgåede lodser.

Hvorfor skal de afgåede lodser have del i disse penge?

Fordi det er sådan hos os, at en lods, der på grund af alder eller svagelighed, holder op med at gøre tjeneste ved Københavns Lodseri, vedbliver at deltage i lodseriets indtægter, så længe han lever.

Og i tilfælde af hans død, får så enken tildelt et beløb?

Ja, hans enke (og evt. børn) vil i så fald modtage et fast, månedligt beløb. Vi pensionerer altså os selv.

Der er ingen pensionskasse?

Nej, det er dog muligt at der vil ske ændringer heri i forbindelse med en lodslov, der er under forberedelse.

Hvor stor er lodstaksten for et tankskib, der laster f.eks. 20-30.000 tons?

Så kan vi regne med fra ca. 2.500 kr. til ca. 3.000 kr. Jo større skib, jo højere betaling, og samtidig naturligvis regulering for skibets dybtgående, og for hvor lang strækning der skal lods, som jeg før nævnte.

### Indtægten for en lods

Indtægterne for en lods kan variere stærkt?

For den enkelte lods ved de forskellige lodserier kan indtægten godt variere med et par hundredestusinde kr. årligt.

Hvad kan den højeste indtægt være for en lods?

Der kan siges så meget, at hvis vi går tilbage til 1975's statistik, vil jeg tro at de højeste lodsindtægter

har ligget fra ca. 300.000 kr. og op til 400.000 kr. for den enkelte lods.

### Gennemsejling

Lodserne har meget af såkaldt gennemsejlingslodsning?

Ja, mange danske lodser lever af gennemsejlingslodsning f.eks. for skibe, der skal til havne i Østersøen, disse skibe anvender ofte lodser fra Skages lodseri. De lodser skibene hele vejen til Bornholm eller evt. til Finland eller til russiske havne.

Det betyder lang hjemrejse for lodserne?

Ja, og den foregår så enten pr. skib eller fly.

Hvor mange lodser har vi i Danmark?

Ca. 160. Ved Københavns Lodseri er vi i øjeblikket 24, der ud over har vi ni bådsmand.

### Bådsmand

Hvori består bådsmandenes arbejde?

Bådsmanden sejler lodsbaaden ud til det pågældende skib, hvorefter lodsen kravler om bord, og hvorefter bådsmanden sejler båden retur. Bådsmandene er i øvrigt beskæftiget med renholdelse og vedligeholdelse af bådene m.v.

De københavnske lodser kommer ikke på så lange rejser?

Nej, vort lodsdistrikt omfatter Københavns havn og Øresund op til Lappegrunden nord for Kronborg, og sydpå stopper vort distrikt ved Drogden Fyr.

### Den praktiske lodsning (konkret)

Hvorledes forgår lodsningen rent praktisk?

Hvert enkelt lodseri har sit kontor, der er udstyret med telefoner og radioanlæg. Det samme gælder lodsbaadene. Et skib, der f.eks. skal

ind til Københavns havn, vil normalt i forvejen være anmeldt til havnen gennem vedkommende rederi og dets skibsmægler her i København. Samme skibsmægler underretter lodseriet om, at skibet forventes at komme på den og den dag, og at det skal ind til den og den kajplads. Når så skibet nærmer sig København, så der kan etableres radiokontakt, vil kaptajnen normalt kalde lodseriet og aftale, på hvilket tidspunkt, vi skal mødes. Og vi mødes så et sted i Øresund, og lodsen går ombord.

Afløser lodsen så kaptajnen?

Ja, han går på broen og afløser kaptajnen, og tager den videre sejlads og navigation, med skibet. Lodsen overtager altså alt det, som kaptajnen hidtil har lavet.

Det kræver betydelige kvalifikationer?

Det kræver naturligvis, at når lodsen skal overtage kaptajnens arbejde, må han jo selv være i besiddelse af den samme uddannelse. Og det kræves da selvfølgelig også for at blive lods.

## Lodsens uddannelse

Hvad kræves der for at få ansættelse som lods?

Uddannelsesgangen er, at man skal være i besiddelse af styrmandseksamen og skibsførereksamen, og det skal være den højeste skibsførereksamen der fås, den, der giver ret til at være kaptajn på et hvilket som helst skib af en hvilken som helst størrelse i fart på alle have.

Og når disse betingelser er opfyldt, er der så yderligere krav?

Ja, så kræves der, at vedkommende, der søger en stilling som lods, skal have gjort tjeneste som kaptajn eller overstyrmand i mindst eet år. Det er altså ikke nok at have eksaminerne. Det vil sige han skal

have sejlet nogle år som styrmand, og derefter have været overstyrmand eller kaptajn i mindst eet år.

Slås lodsstillingerne op, som andre stillinger?

Nej, normalt ikke (men) en gang om året indkaldes der ansøgninger for folk, der måtte ønske at blive lodser. Ansøgningerne ligger i Lodsdirektoratet, og når der så ved et lodseri bliver en ledig stilling bliver de ansøgninger, der ligger, indsendt til vedkommende lodseri, og blandt ansøgerne vælger lodseriet derpå den mand, det ønsker skal indtræde i stillingen.

Er der prøvetid for den nyansatte?

Ja, ansættelsen starter med, at vedkommende i tre måneder følger med en anden lods og lærer distriktet godt at kende, og at manøvre med skibe af de forskellige typer, der besejler farvandet. Og i den tid må han ikke forvente at få nogen form for løn.

Afsluttes denne oplæringstid med en prøve?

Ja, der afsluttes med en lille prøve, men iøvrigt har man jo i prøvetiden fundet ud af, om manden er egnet. Derefter ansættes han som lods og begynder med mindre skibe, og efterhånden som hans erfaring stiger, får han lov til at operere med større og større skibe.

## Lige løn

Får han straks lige løn med de andre lodser?

Lodseriets indtægter deles efter et såkaldt partsystem, hvor der startes med en mindre part. Efter nogle år opnår man en større andel, for til sidst at nå det, man kalder en fuld delingspart.

Hvorledes startes der, lønmæssigt?

Ved Københavns Lodseri startes der med »4-delingspart« og sluttes med »9-delingspart«. Det vil



sige, at en begynder får under halvdelen af ham, der slutter.

### Minimumsløn

Der er ikke garanteret en minimumsløn for lodser ved de mindre lodserier i provinsen?

Jo, for de lodser, der er tilsluttet Reguleringsfonden. De er garanteret en vis minimumsløn, men det er også under forudsætning af, at de indbetaler 2/3 af alt, hvad de tjener til fonden. Det er fortrinsvis lodser ved de mindre lodserier, der er inde under denne ordning (med den nævnte reguleringsfond).

### Ingen avancement

Er der avancement for lodserne?

Nej, der er ikke noget der hedder avancementsforhold.

Og heller ikke pension?

Nej, ikke f.s.v. angår lodserne ved Københavns Lodseri. Men de øvrige lodserier er tilsluttet en fælles lodspensionskasse, hvortil der indbetales et pensionsbidrag hvert år.

### Lodseri aldrig overflødig

Vil lodseri engang blive overflødigt som følge af avanceret teknik på skibene?

Nej, det behøver man ikke frygte. Måske vil behovet snarere blive større, fordi skibene bliver større og større, og der bliver færre ombord. Og når skibene nærmer sig de stærkt trafikerede farvande, og til farvande hvor der ikke er tilstrækkeligt med vand under kølen, bliver hele navigationsarbejdet, uden hensyn til hvor fine instrumenterne er, mere stressende for de mennesker, der er ombord. Derfor er det sådan, at når skibene nærmer sig farvande, hvor der er kvalificerede lodser, vil kaptajnerne næsten altid forsøge at engagere en sådan kvalificeret lods, dels for at aflaste dem

selv, dels af hensyn til rederi og forsikring (hvis uheldet skulle være ude).

### Sprogkyndig

Lodsen skal være godt sprogkyndig?

Normalt klarer man sig med engelsk og tysk, men det er rart tillige at kunne et par brokker på spansk og russisk.

### Afsluttende bemærkninger

Til slut kommer Flemming Stoustrup påny ind på lodsvæsenets særegne opbygning og den måde, der arbejdes på, og han siger:

Jeg vil håbe for os allesammen, at vi må blive fritaget for idelige indblandinger fra statsadministrationens side. For det er nu engang således, at der er ikke nogen der kan drive lodserierne bedre end lodserne selv. Så længe en lods er direkte involveret i driften af sit lodseri, så længe vil den altid blive udført på den bedste og billigste måde.

Det er ikke alene den bedste måde for lodserne og for skibsfarten, men også langt den fordelagtigste for samfundet.

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

### Nordisk kursus i Norge

Efter krigen indbød de enkelte organisationer repræsentanter fra de beslægtede forbund i de øvrige nordiske lande til deres tillidsmandskurser. Fra 1956 overgik kursustilrettelægningsplanen på nordisk plan til Nordisk Jernbanemands Union (NJU), således at man på skift i de forskellige nordiske lande afholdt »Nordisk Kursus«. I tyveåret efter

denne ændring, var det Norges organisationer der havde værtsskabet, og 34 deltagere fra de 4 nordiske lande stævnedes mod Klekken, en lille by ca. 60 km fra Oslo, og 5 km fra Hønefoss i området Ringerike.

Ved ankomsten til Oslo Ø., blev vi budt velkommen af kursuslederen, formanden for Norsk Jernbaneforbund Egil Halvorsen. Vi fortsatte nu i bus til kurset med en afstikker til Sundsvold, hvor formiddagskaffen ventede. På denne busstur, som på en efterfølgende udflugt, fortalte Egil Halvorsen om alt hvad vi så, og på en levende måde garnerede det med lokale beretninger.

Kursusstedet var turisthotellet »Klekken«, en fornem ramme om det tyvende nordiske kursus. Efter indkvartering og frokost blev kurset åbnet, med præsentation af deltagerne, og inddeling i grupper.

Kursets hovedtema var 4 spørgsmål, – SU-arbejdet -Medbestemmelsen – Sikkerhedsudvalgene – Økonomisk Demokrati. Spørgsmålene skulle behandles efter en indledning af N.S.B.s velfærdschef Elif Moe, og svarene forelægges i et plenum hvor Elif Moe var tilstede. Temaet gav naturligvis anledning til mange diskussioner, og udveksling af nationale erfaringer, den gruppe jeg deltog i kunne kun samles om de 3 første spørgsmål, hvor imod ØD-spørgsmålet fik mange opfattelser frem, og derfor måtte forelægges i plenum af forskellige deltagere.

Udover hovedtemaet indeholdt kurset 3 foredrag, nemlig besøg af den norske statsminister Odvar Nordli og LO-formanden Tor Aspengren, der talte om Norges politiske situation og norsk arbejderbevægelse. Kursets leder Egil Halvorsen holdt det tredje foredrag der

gav en orientering om N.J.U. og I.T.F.

Det vil blive for omfattende, at referere disse tre foredrag, og jeg vil indskrænke mig til at give udtryk for indholdet af de diskussioner der fulgte, hvor det slår en, at man i de øvrige nordiske lande er betydelig mere politiske beviste, idet det for dem ville være utænkeligt at opnå resultater i deres forhandlinger uden en nær kontakt til LO og Socialdemokratiet, og vore diskussioner om organisationsdannelse står de ganske uforstående overfor, og kunne berette om den endelige løsning i Sverige, og at man er godt på vej i Norge.

Udover de her omtalte arrangementer på kurset, blev der også lejlighed til at mødes i grupper med beslægtede forbund. Vi havde en meget interessant formiddag, hvor lokomotivmændene udvekslede erfaringer. Konklusionen for vort vedkommende blev, at vi på det lønmæssige område lå nogenlunde ens, men på andre områder var noget tilbage at ønske, f.eks. kompensation for natarbejde i nedsat ugenorm, samt på det pensionsmæssige område og med hensyn til sportler, ligesom tjenestetilrettelægningsen, og indflydelsen her på var betydelig bedre. Men alle disse ting håber vi man i et videre samarbejde i N.J.U. får sat på plads.

Det ville være helt utænkeligt, om vore norske værter ikke benyttede chancen når vi var kommet til landet og vise os den dejlige natur de har. Der blev derfor arrangeret en udflugt til Nordfjeld der for os fra et flade Danmark var en stor oplevelse, som vi samtidigt med et godt kursus siger tak for. En tak til vore norske værter og N.J.U.s præsidium.

Jørn

## **Kong Christian IXs understøttelsesfond, DSBs 2 jubilæumsfonds, fru Isabella Winifred Tougaards legat og trafikinspektør C.J.M. Wieth og hustrus legat**

Den 29. januar 1977 vil der til ansatte, tidligere ansatte og efterladte, der uforskyldt er kommet i trang, kunne uddeles 7.000 kr. i portioner á 500 kr. af Kong Christian IXs understøttelsesfond, 3.500 kr. i portioner á 500 kr. af DSBs Jubilæumsfond af 1. september 1917, 5.700 kr. i portioner på mindst 100 kr. af DSBs Jubilæumsfond af 27. juni 1947, 14.200 kr. i portioner på mindst 100 kr. af fru Isabella Winifred Tougaards legat og 11.000 kr. i portioner på mindst 500 kr. af trafikinspektør C.J.M. Wieth og hustrus legat (ansøgere med tilknytning til Hellerup station i årene 1911-1934 gives en vis fortrinnsret til sidstnævnte legat).

Ansøgning om at komme i betragtning ved uddelingen må *inden den 31. december 1976* indgives til et medlem af bestyrelsen for Kong Christian IXs understøttelsesfond eller til velfærdskontoret (lokal 2824), hvor ansøgningsblanketter kan fås.

Blanketterne er gældende til alle fem fonds, hvis ikke andet anføres. Bestyrelsen for Kong Christian IXs

understøttelsesfond, der uddeeler beløbene, består for tiden af: generaldirektøren forretningsfører B. T. L. Aanæs, Dansk Jernbaneforbund hovedkasserer Helge Hansen, Dansk Jernbaneforbund sekretær P. J. Larsen (Kamstrup), Dansk Jernbaneforbund overkontorassistent fru K. E. S. Hagen, rutebiltjenesten afdelingsarkitekt K. Hjerting, bygningstjenesten lokomotivfører E. Greve Petersen, Dansk Lokomotivmands Forening lokomotivfører P. J. J. Busk, Københavns Godsbanegård og overtrafikinspektør E. Svendsen, driftstjenesten.

## **Stationsforstander P.W. Stybes og hustrus legater**

I januar måned 1977 vil der kunne uddeles 2 portioner således:

1 portion, der kan søges af alle tjenestemænd ved DSB, eller af enker efter sådanne, og

1 portion, der kun kan søges af tjenestemænd ved DSB, som er eller har været ansat ved Glostrup station, eller af enker efter sådanne.

Blanketter til ansøgning fås i velfærdskontoret (lokal 2824), hvortil ansøgning sendes inden den 31. december 1976.



### **Husk:**

Du og din familie bliver sikkert hurtigt enige om det gode der er i gruppeliv. Men husk at sende optagelsesbegæringen nu.

## Arbejdsliv

Redaktion: Ole Hyltoft

Udgivet af LO-forbundenes fagblade

### JØRGEN LINDGREEN

Radioteatrets navnkundige chef, Jørgen Claudi, sagde en gang til Jørgen Lindgreen: De er bedre til dramatik end til prosa.

At Jørgen Lindgreen heller ikke er så ringe til prosa, viser hans novelle »Tyven«. Men det kunne alligevel godt se ud til at Jørgen Lindgreen har skrevet sig Claudis ord bag øret. For bortset fra romanen »Atomer på Næsset«, der udkom i 1975, er Lindgreen næsten udelukkende kendt for sine radio- og tv-spil. Fem hørespil og fire tv-spil er det foreløbig blevet til.

I tv-teatret er han en af de meget få der skriver om arbejderes liv. »Huset i baggården« hed hans første tv-spil fra 1971. Det handlede om en blind malersvend, hvis kone ville have ham på plejehjem. – I min ungdom skrev jeg flotte revolutionære programerklæringer, siger Jørgen Lindgreen. – Nu vil jeg hellere sige noget til mange mennesker på deres eget sprog. Så enkelt og forståeligt som muligt vil jeg støtte dem der lægger ryg til det hårde arbejde. Jørgen Lindgreen var et år værftsarbejder, rustbanker på Lindø. Det var i 1961. Han har også været fabriksarbejder på Thrige i Odense. Men oprindeligt er han uddannet som kontormand, også i Odense. Han har arbejdet med studiekredse for AOF, der hjalp ham med at få hans første bog, »Værftet«, solgt i et antal af 800 eksemplarer. De sidste fire år har Jørgen Lindgreen levet af at være forfatter. – Det kræver at man har beskedne krav til livet og en kone der ind imellem kan træde økonomisk til. Forfatterindtægter er både meget små og meget svingende.

Men det lader sig altså gøre at være heltidsforfatter. I et gammelt husmandssted 18 km fra det Odense, Lindgreen er født og opvokset i. Med udsigt til hønsehus og skov og mark – og til den arbejderverden Lindgreen har et tættere forhold til end de fleste forfattere herhjemme.



Det var sensommer, hen i august. Solen var gået ned; men på de lave fugleøer, i Noret, syd for Rudkøbing, var der stadig en gevaldig koncert. Øerne er små græsbevoksede holme, som tit er oversvømmede om vinteren, men aldrig så snart når man marts, før både strand- og trækfugle kredser heromkring. Der er ænder og lappe-dykkere, edderfugle og strandskader, og måger af alle slags. Og i april skyder græstuerne op, og æggene sprækker i det gyngende marehalm. Sådan står det på hele sommeren, til kuldene kommer på vingerne, og efteråret kan anes i det fjerne.

Fuglene havde været i gang fra det rødmede i øst, til solen forsvandt bag øhavet, og Strynø, den nære nabo, tonede frem ovre i vest i mørk silhouet. Så dæmpede fugleorkesteret, og blev til en svag skræppen og mumlen, som en sagte brise nu bar ud til Ottos 12 fods motorjolle, der lå og duvede svagt midt i Lindelse Nor. Her, nær holmene, på de tætte tangbanker, var der ål, og her havde Otto sine ruser.

Otto sad på midtertoften, og fulgte bådens duppende, blide, bevægelser, uden at bemærke dem. Han var stor og bredskudret, og med næver som brede luffer. Asfaltbelægning, brobygger, værftsarbejder; han havde været lidt af hvert. Som han sad der, alene, midt i sin båd, i aftenskumringen, lignede han det, han hele sit liv havde været, et roligt og lovlydigt menneske. – Venlig og hjælpsom, sagde man om ham inde i Rudkøbing. Og dog sad Otto i dette øjeblik i sin båd og planlagde et indbrud, og det den selvsamme aften. Han stak en finger op under den fedtede kasket og kradse sig tænksomt i det stride, grå hår, mens han gennemgik det hele i alle enkeltheder. Der var ikke andet at gøre.

Det var i formiddags at bolden var begyndt at rulle. Otto havde været inde på fagforeningskontoret, der ligger på havnepladsen i Rudkøbing, og hente understøttelse. Det var han ikke ene om. Ud af 500 medlemmer havde afdelingen en ledighed på 25 procent. Formand og kasserer kendte hver eneste arbejdsløs; også Otto, der havde gået siden vinteren 75. Men i formiddags havde ingen talt om andet end vejr og vind, mens man stod i køen, for hvem kan udholde at blive ved at tale om det samme?

Fagforeningskontoret er et lille, trangt, kontor, med galsvægge; en fane hænger i et skab på væggen, og der er udsigt til Langelandsbroens dristigt svungne buer, som strækker sig over den blå himmel. Den bro, der gav forventninger om arbejde. – Men en bro har to ender, sukker afdelingsformanden tit. – Vi havde mange arbejdsløse, da hele landet var i arbejde; – nu er ledigheden bare fordoblet. Og kassereren understreger formandens ord ved at smække den gamle, bulede, metalkasse op og i, mens han rækker understøttelsen op over skranken til de arbejdsløse.

Foran ham står Otto, høj og senet, og som altid i slidt arbejdstøj, og det lange, garvede, ansigt lidt på skrå. Med stor, stiv skrift kvitterer han for understøttelsen.

– Jeg er begyndt at få ondt i maven, sagde han pludselig, med sin hæse, og underlige tunge stemme, mens han rettede de lidt rødbrandte øjne mod kassereren.

Denne nikkede forstående; en kasserer hører en del mellem år og dag. – Det går vel over igen, Otto, trøstede han, og rakte hånden op mod den næste, og tog mod en bog.

Men Otto blev stående, og hvilede armene mod skranken. Der stod en ram lugt af fisk og tobak fra ham,



og der var kommet liv i hans lange ansigt. Udenfor kontoret lød der motorskratten, og hvinen af knalbertbremses. De unge kom altid lige ved lukketid. Og af unge arbejdsløse er der mange i Rudkøbing. Hver femte ledig er under 25 år.

Otto lænede sig ned mod kassereren, og sagde i en dæmpet tone, – det er ligesom der er ild i maven.

Kassereren nikkede igen: – Du må hellere gå til lægen, foreslog han. – Og det er ikke cigaretterne, fastslog Otto uanfægtet; – for jeg klarer mig med tyve om dagen.

Omsider lettede Otto armene fra skranken, satte kasketten på hovedet, og gik hen mod døren. Nu ville han rundt omkring havnen, og se på vejret.

I det samme ringede telefonen, der hang på væggen og dens kimen fik det til at småklirre i glasvæggen. Formanden rejste sig, og tog den. Henne i døren ud til havnen var Otto ved at støde sammen med en halv snes unge, der alle ville ind samtidig.

Formanden rakte en hånd ud mod skrivebordet, og fik fat i en blyant, som han bankede mod skranken: – Det er inde fra formidlingen, sagde han halvhøjt, idet han holdt en hånd over tragten, og lyttede igen.

Der blev stille omkring ham. Lokalet ved siden af tilhører Arbejdsformidlingen, hvor en kontorist fra Svendborg sidder to timer om ugen, og ikke plejer at have andet at lave end glo ud ad vinduet.

I det lille fagforeningskontor, hvor små bundter solskin trængte ind gennem de buede, lidt snavsede vinduer, var der kommet en atmosfære, som var noget usædvanligt ved at ske.

Formanden lagde røret, og så på de ledige: – Værftet skal bruge ti mand, sagde han. – Og i første om-

gang vil formidlingen snakke med de ti, der har gået længst. Det udløste en hektisk spørgen og snakken på kontoret.

Kassereren rettede på sine store briller, og der lurede et smil i hans brede ansigt: – Måske betyder det omsider lidt bedre tider for Rudkøbing, udtrykte han på alles vegne.

---

En halv time senere stod Otto udenfor døren til formidlingen, med en anvisning i hånden. Han skulle møde ved værftets ansættelsesluge i morgen klokken halv syv. Andre end Otto havde fået anvisninger. De stod lidt fra ham, og småsnakkede. Et par var helt livlige. Humøret var ved at bevæge sig opad.

Otto kendte dem allesammen; men han sagde ikke noget, og han gik heller ikke derhen. Hans ansigt var lukket, og skuldrene ligesom trukket sammen. Det så ud som om han havde det værre end før. Han gik langsomt ned mod havnen; ligesom en søvngænger.

---

Det tussede langsomt hen over det snart blåsorte nor. Små bølger slog med småkluk mod Ottos jolle, mens et rylefløjt inde fra den nærmeste holm skar gennem den bløde skumring. Men det hørte Otto ingenting af. Han var ved at gå ruserne efter, og havde foreløbig ikke fået andet end tre pejtunger af et par ål, der ikke var tykkeren end en pegefinger. Otto vidste her var større ål, hvis ikke én eller anden gik ham i bedene, og tømte hans ruser. Man kunne aldrig vide.

Han så op mod dagstrimen, der endnu hvævede sig over Strynø. Det var endnu for tidligt at sejle ind, og gøre det han havde sat sig for.

– Ikke mørkt nok, mumlede han halvhøjt, og smed en halv spand krabber i vandet; dem var der sgu rigeligt af.

Så satte han sig på midtertoften, og fik fat i termoflasken. Det var ikke kaffe der var i, for kaffe det sendte maven op lige med det samme.

– Gu' ved hvad det ender med, med den mave? Otto krattede sig på den ene ben; det kløede forbandet i aften. – Hvert menneske har sin tid, tænkte han videre. – Men jo mere moderne tiden bliver, jo tidligere dør folk. Man skulle mene man kun var halvvejen, når man var midt i fyrrerne, men når det er så skidt med maven, at man ikke engang har lyst til at lægge sig i sengen hjemme hos Else, så er der noget galt.

Otto hældte op i termobægeret. – Men hvad fandt gør man ved lægerne? De har aldrig tid til at høre efter. Tager man telefonen for at få en snak om maven, er man heldig, hvis man overhovedet når at komme igennem til en doktor, den dag man ringer. Og når de har hørt en halv sætning, maler de noget ned på en recept, og smider røret på, inden man får sagt det man vil.

– Læger er ikke til at have med at bestille, sagde han højt. – Folk må kurere sig selv.

Det blev ved at klø i benet. Otto trak op i buksebenet og selv i aften-skumringen sås tydeligt det lange, røde, skinnebessår, der var Ottos hemmelighed, og årsagen til det han havde besluttet, når det blev tilstrækkeligt mørkt.

– Var der noget der rørte sig? Otto så hurtigt ned i vandet. Af og til kom der jo en mager skrubbe.

Han tog sig en varm slurk, mens jollen dansede let på vandet, og myggene summede i sværme omkring ham. I termoflasken havde han urteafkog af skørbugsplanten, kockleare, som Else blandede med udtræk af enebær. Det kradsede godt dernedad, men om det hjalp i maven var ikke til at sige.

Et par sølvmåger flaksede sært tavse omkring den nærmeste holm, ikke tyve meter væk. De var ude efter rylens årsunger, de sataner! Otto smed den flade ende af åren i vandet for at få mågerne til lette; og hørte deres hidsige skræppen til svar: – bland dig ikke; bland dig ikke!

Otto så op mod himlen. Farverne havde skiftet fra luerødt til rosa, og ebbede langsomt ud i violet. Det ville snart friske op fra nord. Det var ved at være tiden.

Otto havde besluttet at stjæle værftets kartotek inden han mødte ved ansættelseslugen i morgen tidlig. Hvis han ikke gjorde det, fik han ikke noget arbejde. Otto vidste, at han stod i kartoteket, og han havde ikke sin viden fra tilfældig sladder. Ved et uheld havde han nemlig set sit eget kort, dengang han sidst var i arbejde. Med grøn kuglepen stod skrevet: *Nielsen, Otto, 45 år, langsom; prøver at skjule nedsat arbejdsevne. Bør ikke genantages.*

Kontorpigen, der bare skulle notere noget om ATP, var blevet rundt på gulvet. – Jeg kan ikke finde dit kort, sagde hun, og havde stukket kortet tilbage i stakken. Men Otto havde set nok. Og hvad nu, når han stod ved lugen i morgen tidlig, og sagde sit navn? Nej, der var ikke noet at spille om.

Otto sad et øjeblik og røg; så startede han motoren.

Ulykken skete den vinterdag, de havde brugt for tynde stropper, da reservedelene til en hjælpemotor skulle hejses fra monteringskajen, og op i en nybygning. Alle vidste det var ulovligt at bruge så tynde stropper, men værftet var bagefter med skibets aflevering, sjakkene var på akkord, og endelig var der ikke tykkere stropper på magasinet. Da kranen trak godset op fra

kajen sprang den ene strop, og en trækasse splintredes mod kanten af rælingen. De folk der var på kajen sprang til side, men en cylinderstang nåede at ramme Ottos ene ben, så han trimlede han ad kajen. Et øjeblik efter var både mester, tillidsmand, og driftsingeniør kommet til, men da var Otto nået at humpede væk og i skjul bag et skur. Han skulle ingen sag have ud af det; det havde altid været hans politik at passe sit, og ikke blive blandet ind i noget. Han holdt ud resten af dagen, selvom det var svært. Ved fyraften humpede han hjem; og næste dag var han der igen. Ingen skulle sige ham noget på. Kun når han troede sig ubevogtet trak han lidt på det ene ben, eller standsede op, og løftede benet til hvile på en talje eller stump skrot et øjeblik.

– Hvad lignede det så at skrive ham op når han ikke havde klaget?

Det var blevet helt mørkt, og enkelte stjerner lod sig se på den fløjls mørke augusthimmel. Bag land, stik nord sås lysene fra Rudkøbing, som en svag bue i horisonten. Otto lod jollen skyde fuld fart ud gennem mørket og op langs kysten, til han nåede indsejlingen til Rudkøbing. Her sagtnede han farten, og gled med slukket lanterne ind i højre side af havneindløbet, stille som en skygge.

Her lå værftet. Først kom beddingen, og nu den lille magasinbygning, hvor sjakkene altid drømte om, at komme ind et par minutter, når de var ude i vinterkulden. – Magasinet er bedre end Mallorca, var der én der sagde, mens Ottos sjak måtte stå i læ under beddingen og varme nævnere inde under det bare skind.

Bag magasinet tonede den lave kontorbygning frem. Otto kastede lydløst et reb op om en kajpullert og trak sin båd ind til kajen. Med en

svag knagen duvede båden mod en af kajkantens stolper.

Otto så sig roligt omkring. Alt var stille på værftet, lukket og slukket. Kun nede ved porten brændte vågelyset som altid. Otto vidste, at nattevagten kom mellem tolv og et og gik sin runde; han var så præcis, at man kunne stille sit ur efter ham. Og endnu var den ikke halv elleve. Ligeså godt gøre det nu, så var det overstået.

Stilheden blev pludselig brudt af et lastvognstog, der kørte op på den oplyste Langelandsbro, en kilometer væk; så blev alt igen stille.

Otto sprang op på kajen, og gik hen mod slippen mellem magasinet og kontoret. Månen var ved at stå op, og den store lidt ludende, skikkelse, kastede skygge på kajpladsen, mens den huskendt nærmede sig kontoret.

Otto trykkede bagdøren op med en skulder og kom ind i en mørk gang. Uden at sagtene farten, eller tænde lyset, gik han hen og åbnede døren til personalekontoret.

Månen lyste svagt ind i rummet, nok til, at Otto kunne se kartotekskabet ovre i hjørnet og komme derhen.

Skabet var låst, men da Otto anden gang tog fat i håndtaget med sin store næve, sprang lågen op. Han begyndte ikke at stå og lede efter sit eget kort, men tog hele kassen; så var han på den sikre side.

Han skubbede lågen i, og gik sindigt ud samme vej som han var kommet.

Men da han stod i døren til slippen standsede han og lyttede. Der var noget galt. Den lille låge omme ved hovedporten, hvor vågelyset brændte, peb højt i sine hængsler i den stille aften. Nattevagten! – Sattans, tænkte Otto. – Hvad skal han allerede?

Otto stod lidt og tænke sig om. –

Nu er gutten på vej mod kontoret, sagde han til sig selv; – eller går han rundt på pladsen først?

– Vel gør han ej, afgjorde Otto med sig selv. – En tro slave tager altid kontoret først. Og du går bare videre.

Otto trådte ud i slippens måneskin, og derfra videre ud på kajpladsen, hvor han kunne ses fra alle sider. Han gik uden at skynde sig, eller vende sig om, med den lille kasses under armen.

Da han nåede hen til båden, løsnede han rebet om pullerten, og lod det glide ned i jollen. Han fulgte selv efter, så lysløst som man ikke skulle tiltro hans store krop. Nede i båden trak han et par årer frem under toften, og skubbede sig ud fra kajen, mens han så hvordan der tændtes lys oppe i kontoret. Vagten tændte og slukkede på sin runde, det ene rum efter det andet.

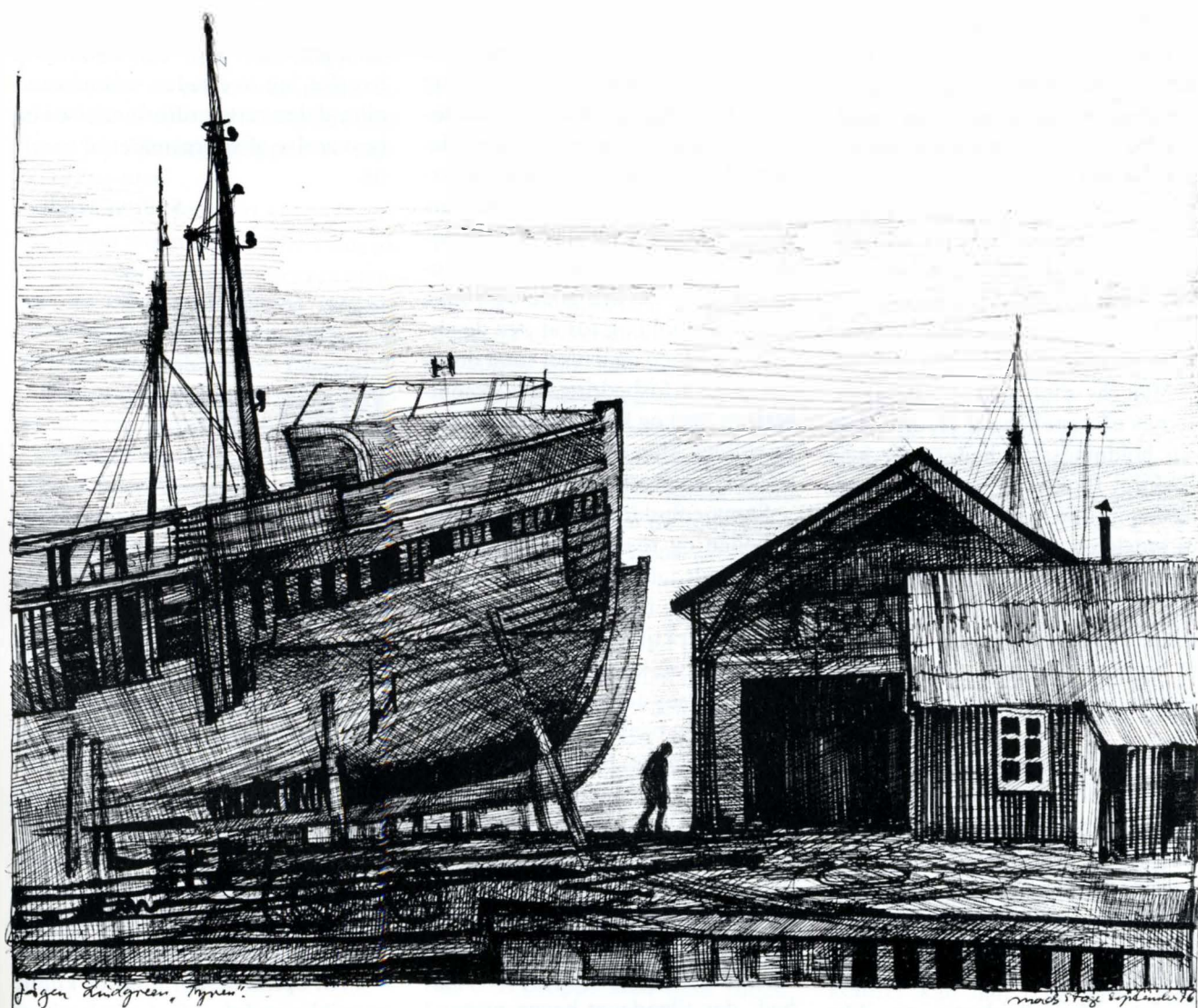
Otto roede langsomt ud af havnen, og så sig ikke mere tilbage.

En halv time efter bandt han jollen til en bundgarnspæl på flad-

stranden, syd for havnen, og vadede i land.

Klokken var godt halvtolv da Otto gik op gennem Østergade på vej hjem, med kartotekskassen i sin plasticspand med fisk. Otto boede lige under byens vartegn, den grønne mølle, i et moderniseret kolonihavehus, omgivet af frugttræer, og høje bærbuske.

Og Otto gik hjem til Else, som han vidste skulle tidligt op og plukke æbler i haven, og så var det med at gå stille. Ganske vidst var æblerne grønne og umodne endnu, men så er de allerbedst til gelé.



Jørgen Knudsen, Nyhavn.

marts 1908. Nyhavn 16.

# Samarbejdet

12

I smuk emballage indeholder lederen i Dansk Lokomotiv Tidende nr. 11, »Betjening af rangerkraften«, mærkværdigheder, som ryster troværdigheden af samarbejdsbestræbelserne ved DSB, idet indholdet, når det pakkes ud, klart og tydeligt vidner om en fuldstændig tilside-sættelse af ånden i samarbejdscirkulæret af 16. februar 1972.

Man kan sige, det er foruroligende og utiltalende, eller man kan efter gemyt bruge andre gloser om handlinger, der indgyder medarbejdere og offentlighed et indtryk af en enestående samarbejdsvilje og demokratisering, som der ikke er dækning for i virkeligheden.

Den iøjnefaldende kontrast mellem udadvendte image-prægede meningstilkendegivelser og indadvendte virkelighedshandlinger overfor personalet harmonerer ikke med samarbejdsudvalgscirkulæret. Derimod harmonerer den udmærket med den mindretalsindstilling, DSB fremlagde og ikke kunne få tilslutning til nogen steder fra ved aftalens tilblivelse.

Men hvorfor påpege paradoksernes uforenelighed? Hvorfor tale om holdningsskævheder, når hele spektret funkler af ædel idealisme og inspiration? Det er jo forståelsen og indsigten, det gælder. Tolerance og retfærdighed er forkalket snak. Det forfusker idealismen, hvorfor retfærdighedsproblemet må gøres til samme problem som cirkulærens kvadratur med hensyn til geometrien.

På denne baggrund er uro og utilfredshed hos medarbejderne naturligvis udtryk for mentalitetsdefekter. Der er ingen forståelse for ledelsens vanskeligheder. Der er ingen forståelse for målbevidst, intelligent og »pædagogisk« idealisme. Der er ingen forståelse for samarbejdet. Medarbejderne er ikke

samarbejdsvillige og de forstår ikke samarbejdets kunst. De er dumme og urimelige. For samarbejde er nu engang kun accept af ufølsomheden.

Men dog forstår de en hel del. Samarbejdsudvalgsaftalen begynder med at fastslå, at ledelsesretten er begrænset i to henseender: For det første er retten til at lede og fordele arbejdet – særlig med hensyn til arbejdsvilkårene – begrænset af lovgivning og kollektive overenskomster. For det andet slås det fast, at retten til at lede og fordele arbejdet er begrænset af reglerne og principperne i samarbejdsudvalgsaftalen.

I fortsættelse heraf kan man læse om, hvilke principper det drejer sig om. Det er mange, men jeg skal nøjes med nogle enkelte, som har relation til disse linier. Der skal samarbejdes om at sikre virksomhedens effektivitet og arbejdstilfredsheden. Der skal arbejdes for at tilvejebringe og bevare gode og rolige arbejdsforhold og for at øge de ansattes tryghed og trivsel samt deres interesse i forbedring af virksomhedens drift og konkurrencemæssige stilling. Man skal bestræbe sig på at opnå enighed.

Sammenholdes dette med virkeligheden og realiteterne, kan man vidst godt tale om manglende forståelse igen, bare med modsat fortegn. Effektiviteten, virksomhedens drift og konkurrencemæssige stilling sættes der gevaldigt og energisk på. Og bestemt ikke et eneste ondt ord om det. Men mennesket, – det levende, tænkende menneske, glemmes. Der avles en uudholdelig utilfredshed, der tilvejebringer dårlige og urolige arbejdsforhold, som går ud over trivslen. Altså nøjagtig det modsatte af det aftalen tilsigter. Bestræbelserne for at opnå enighed, der tilgodeser begge parter i

samarbejdet, har altså betragtelig slagside.

Lederen i Dansk Lokomotiv Tidende taler sit tydelige sprog herom. Foreninen er ikke gjort bekendt med de endelige planer, der har kun været tale om en orientering, står der. Hvorefter der gives udtryk for, at der under planlægningsarbejdet har været kontakt til den side, som repræsenterer den gruppe medarbejdere, der påtænkes sat ind på vort arbejdsområde.

Hvad kalder man i dansk sprogbrug sådan noget? Samarbejde? Åbenhed? Ærlighed? Tillid? Lunkenhed? Lusk? Ækelhed? Uværdighed? Ja, jeg er ikke så god til at sammenstille ord og sætninger, hvorfor jeg overlader sammensætning af den rette ordforbindelse i en besvarelse af spørgsmålet til læserne.

*S. Juul Madsen*

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

## Plan 90

Efter at have overværet et møde med generaldirektør P. Hjelt, afholdt i Struer den 27/10-76, er plan 90 dagens samtaleemne her i området.

Planen er tragisk, ikke blot for os der direkte bliver berørt, men for hele det danske samfund, især af erhvervsgrunde.

Det er med beklagelse, at vi her i Vestjylland må konstatere, at generaldirektøren er faret vild i betydningen af de tre bogstaver, nemlig DSB, der jo som alle ved betyder »Danske Statsbaner«.

Som opmærksom tilhører kunne man ikke undgå at få det indtryk, at

generaldirektøren mener det betyder »De Sjællandske Baner«.

Blandt andet er generaldirektøren ikke særlig ivrig efter at øge kontrollen med billetterne på bybanestrækninger. Selv om avispåstande om snyderi for ca. 10 mill. kr. om året måske er overdrevet, er der en åbenlys forskel på kontrol i København og det øvrige land. Det er heller ikke ulejligheden værd at forsøge at ændre køreplanen, så muligheden for at medborgere i så fjerntliggende områder som Thy og Vestjylland, også kan få glæde af DSB. At tale om forlængelse af jernbanen til havnebyen Hanstholm, er efter generaldirektørens mening naivt, og er der nogen der tror at der er planer om noget sådant, må de jo tro, at såvel han som hele planlægningsgruppen er åndsvage idioter.

Nej hr. generaldirektør, der er ingen der tror nogen i DSB's ledelse er åndsvage idioter, men vi er mange der mener, at det må skyldes manglende indsigt i betydningen af et brugbart jernbanenet i Danmark.

Det er ikke dyre planer om gods-terminaler, indkøb af lastvogne og »tilbringer«-busser vi har brug for. Der er ingen fornuft i at fylde vore, i forvejen, overfyldte veje op med store køretøjer, det er både bedre og billigere at genåbne vore ladespor i de snart glemte stationsbyer. Så dem vi skal betjene, nemlig *hele* det danske folk, kan få lejlighed til at benytte skinnenettet.

Det er mit håb, at generaldirektøren bliver helt klar over betydningen af de tre bogstaver DSB; før der sker ubodelig skade på jernbanetrakfikken.

*J. Krabbe Nielsen*  
Lokomotivfører, Struer

Jeg er ellers ikke læserbrevsskribent, men efter jeg har læst Tjavs's indlæg i bladet, føler jeg mig fristet til at forsøge at skrive et par ord.

Jeg er også en Grete, som føler på samme måde, som den Grete, Tjavs har talt med.

Vi, min mand og jeg er også lidt oppe i årene, måske er det grunden til at vi ser det hele på en anden måde, end da vi var unge.

Jeg tror, at den årgang, som vore mænd hører til fuldt og helt har holdt af deres arbejde, og fik, da de i sin tid søgte ind til DSB deres drenge-drømme om at stå på et damplokomotiv, realiseret. Det der med fast stilling, pension med betryggelse i alderdommen, var vel mange gange noget, der var sat i dem af forældre, som jo altid vil vejlede deres børn på bedste måde.

Nu kan og skal man ikke standse udviklingen, og havde de i dag stået på et damplokomotiv, var de måske også blevet gamle før tiden, men jeg har på fornemmelsen, at de gamle dage på et damplokomotiv havde en anden ånd. Det var ligesom de mere kom hinanden ved på en naturlig måde, og de satte en ære i, at deres lokomotiv blev pudset og poleret, og holdt i den fineste stand. Når de fortæller om de gode gamle »dampdage« er det nok sat op i et lidt lyserødt skær, men jeg synes solbrillerne er ved at komme på.

I dag er der ikke den samme sikkerhed for at maskinen er helt i orden, og man kan jo tydelig forestille sig den fornemmelse, det må være at sætte sig op i en maskine og drøne derudad, og ikke være 100% sikker på den, og, som Grete også talte om, samtidig være nervøs for det, der eventuelt opstår undervejs, såsom sten, der bliver kastet mod ruden, eller folk, der kaster sig foran toget. A`propos sten mod ruden, kommer jeg til at tænke på forskel-

len på børns metoder at lave »sabotage« på – dengang og nu – I dag hører vi med gru om børn, der kaster sten mod toget, eller sænker en plastikpose med sten ned, når toget nærmer sig, så frontruden splinter, og føreren bliver skadet af glasskår. Det er voldelige metoder. Så mindes jeg »Fatter« fortælle om børn førhen, der smurte grøn sæbe på skinnerne, så det stakkels lokomotiv stod og hakkede i det, uden at kunne komme videre.

Selv mordere hørte vi faktisk ikke ret meget om, de har vel altid været, men ikke så meget i forbindelse med DSB. I dag hører man det ofte, og der skal gode nerver til at leve med den tanke, at man har kørt et andet menneske ihjel, skyld eller ikke, tæller ikke i den forbindelse.

Det er vel altid sundt at have et ansvar, men ansvaret kan være tungt at bære med alle disse »små« episoder, og en lokofører er alene om ansvaret for passagerer, maskine, sig selv og familie.

Folk taler tit om, hvor vi kan sagtens, vi har fast løn og pension, det skulle jo også betyde tryghed, men hvor er trygheden, når vi Greter sidder hjemme ved strikketøjet og tænker: Kommer han nu godt hjem i dag?

Lønner er jeg ikke utilfreds med, men når vi tager uddannelse, ansvar, og de forskellige arbejdstider i betragtning, tror jeg ikke den er på fuld højde med lønnen i det frie erhverv. Det skal indrømmes, at det er en stor betryggelse, at vi ikke i disse tider skal gå og frygte arbejdsløshed.

Tryghed i alderdommen har jo alle i dag – og gudskelov for det.

Jeg misunder langt fra Tjavs hans »gods« på landet, jeg ved ikke hvem han er, men en almindelig lokofører kan han ikke være. Han skriver tit om hans lange we-

ek-end'er på landet, men hvor mange almindelige »menige« har lang week-end. Tjavs kan koble fra på sit »gods, og det er ham vel undt. Jeg tror lokomotivmændenes ve og vel ligger ham stærkt på sinde.

I vores familie har vi også en Tjavs med et »gods«, hvor vi har tilbragt mange dejlige timer, og nydt at koble fra over en bid brød, en dram og en hyggesnak om børn og ikke mindst børnebørn. Men jeg tror også at mange lokoførere har et lille ekstra job, netop fordi de der kan koble fra i de dagtimer, de har til rådighed.

En lokomotivmand har jo selv valgt sit job, som på mange måder også er et frit arbejde, og vi »Greter« har jo vidst betingelserne, vi klager ikke, vi ønsker bare vore mænd går glade på arbejde, og kommer glade hjem igen, jeg tror vi mangler den naturlige kommen hinanden ved. Alle de moderne udtryk som demokrati og miljø og mange andre ting på arbejdspladsen er ting, der lyder så godt, jeg tror det skal komme af sig selv, men kan det det i denne fortravlede tid?

Jeg kunne blive ved længe endnu, men jeg synes andre »Greter« også skulle komme frem med deres synspunkter, vel vidende at Dansk Lokomotivmandstidende ikke skal være et dameblad, så kunne det dog være, der kunne blive en lille spalte, hvor vi piger kunne udtrykke vore meninger.

EN »GRETE«

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

## Fra Landet

I modsætning til starten, blev afslutningen på efterårsferien vejr-mæssigt, god.

Nu er det måske mærkeligt at det

har betydet noget for mig, børnene er jo da langt over den alder, hvor efterårsferien har haft familiemæssig betydning for os.

Men, mon man nogensinde vokser fra det, denne opstemthed, når der forventes mange rejsende. Mon der er forsinkelser, mon køretøjet er i orden, ja, mon???

Jeg kan ikke vende mig til, at det ikke er mig der skal se det hele efter inden kørslen.

Det er nu også mærkeligt, men hvis det drejer sig om bilen, næh, der gælder ingen kære mor hvis jeg kører, og politiet vil »tale med mig«.

Nåh, men vi hygger os da lidt mor og mig, hun har jo levet med i det i alle årene, og søndagsfrokosten mangler ikke noget, bortset fra snapsen.

Og så er det tid. Jeg ta'r afsted en halv time før normalt, det ligger sådan i een.

»Mester« fortæller at alt er stille og roligt, det betyder at det går planmæssigt.

Der er heller ikke noget særligt på »tavlerne«, og idag vil jeg nu rundt om »geden«, sådan ligesom for at være helt sikker.

Jeg kigger også efter i reparationsbogen; nåh, lad det være.

Nu er det tid, og vi ruller afsted mod Korsør. Det er nu ikke denne vej det er spændende, næh det er der nede, det begynder.

Det falder mig ind, at jeg kun har set og talt med »mester« og togføreren – nåh.

Så er det altså at denne forunderlige stemning melder sig. Vi venter på færgen, og der meldes om mange rejsende, det er som alle på peronen på skift »snyder« sig til at slå et lille sving ud for at se om den snart er inde.

Og så lyder højtaleren med alle disse velkendte orienteringer til de

rejsende, men en orientering til mig om, at nu er det snart tid.

Jeg kigger på »klokken«, mon vi får en 8-9 minutter, et blik på planen, det klarer vi nok.

Det er forbavsende så hurtigt de rejsende, på sådan en dag, kommer op i »æskerne«.

Så er det afgang, nåh, det blev kun til 7 minutter, men vi skulle gerne hente lidt til Ringsted, for ellers bliver det galt med ham fra syd, hvis han da er rettidig.

Ingen problemer, der er gennemkørsel, og da vi »futter« gennem Roskilde passer hatten. Eet minut for tidligt på Kh, jo det ligger sku i een, det er som dagen er ekstra god.

Men sikke et mylder af glade mennesker, det er sjovt at køre sådan en dag. Man ligesom mangler »fyrbøderen« at dele det med.

Krogen bliver hængt på plads, med den velkendte larm, omkring, og, ja et par bemærkninger til afløseren om, at jeg ingen problemer har haft, og så ud til remisen.

Hvad er det nu han hedder? ham der afløste. Nåh det er nu ligemeget, men han så ikke særlig opstemt ud. Han kunne nu også godt have skolesøgende børn, der har efterårsferie, efter alderen at dømme.

Nu er det med at komme hjem til »mutter«, til aftenscaffen og en lille sludder, og i dagens anledning, måske en »lille een« til kaffen.

Der ser noget mørkt ud, men hun er måske i køkkenet, næh, der er slukket over det hele.

En lille seddel på køkkenbordet fortæller mig, at hun er taget ud til noget familie og »sludre« lidt, men er hjemme ved 22.30 tiden.

Der står kaffe på thermokanden, og et stykke franskbrød med ost i køleskabet. Jeg sætter mig ind og deler glæden over et godt dagværk med »ensomheden«.

»Tjavs«

## Vide perspektiver laver om på Danmarkskortet

Hvordan vil trafikken i Danmark komme til at forme sig i fremtiden? Perspektiverne er lange og facinerende og det kan godt være Danmarkskortet vil ændre udseende. I fremtiden er det ikke så meget afstanden i kilometer, der tæller, som afstanden i tid, og det giver et ganske andet billede, hvori afstanden fra København til Hørsholm kan være længere end afstanden fra København til Korsør.

Jernbanedriften har udviklet sig på en måde, ingen ville have drømt om for få år siden. Et af de lande, der har satset mest på at skabe fremtidens jernbane, er Frankrig, der vel også er nået længst. Ikke underligt, at DSB for nylig fik SNCF til at præsentere, hvad man var nået frem til. De franske statsbaner fører stort, rent teknisk.

Det er sandsynligt, at Danmark ikke har særlig meget at lære når det gælder jernbanens komfort og det sociale sigte. Danske abonnementsforhold og intercity-design, der næsten har udslettet forskellen mellem første- og fællesklasse, taler for sig selv. Noget andet, det tekniske, hvor vi slæber langt bagefter.

I Danmark er højeste tilladte hastighed 140 kilometer på visse strækninger. I Frankrig kører man med ganske andre hastigheder, og det er et studium værd, fordi vi kan lære af de erfaringer, franskmændene har høstet.

Fra Paris til de lidt fjernere indenlandske rejsemål, kører de fleste

tog med en hastighed på 200 km i timen. Denne hastighed, der ikke i nogen måde er til gene for den rejsende, bringer forvirring i geografi- en på den måde, at byer, som Le Havre, Caen og Lyon i dag er forstæder til Paris i bogstavelig forstand.

En fart af 200 km i timen er i dag på de franske jernbaner noget dagligdags. Men SNCF har endnu bedre kort på hånden.

Mellem Bordeaux og Morceux prøvekører SNCF et gasturbine- tog, der kører op til 340 km i timen. Det er verdensrekord!

Strækningen mellem Bordeaux og Morceux, ikke så langt fra den spanske grænse er valgt, fordi terrænet her er så fladt. For at holde en fart på over 300 km i timen, må de foranliggende 10 km være uden kurver. Det lader sig gøre her, og erfaringerne viser, at passagerer finder farten behagelig, og at almindeligt skinnemateriel kan anvendes.

Hvad vil nu alt dette komme til at betyde for danske jernbaner? Det er svært at sige, og først må man gøre sig klart, at DSB, af sikkerhedsmæssige grunde, er afventende. Fra ansvarlig side har man allerede gjort sig visse tanker, med hensyn til fartens tidsalder på jernbaneområdet.

Fast forbindelse eller ingen fast forbindelse over Storebælt spiller helt naturligt en rolle i den forbindelse, men selv med Storebæltsbro tænker ingen, at vi i de nærmeste tiår, vil føre tog frem med 300 km's fart, men en gennemsnitsfart på 200 km kan vi se frem til

Som sagt vil Danmarkskortet ændre udseende. Byer som Korsør, Slagelse og Kalundborg bliver, med en halv times afstand, til forstæder til København. Med fast Storebæltsforbindelse vil befolkningen i

fynske byer ved hovedstrækningen udmærket kunne have deres arbejde i hovedstadsområdet. Århus kan nås på 1½ time, mens det formentlig stadig vil tage en lille times tid at nå til Hørsholm og lignende forstæder. Ålborg vil ligge knap to timer fra hovedstaden, og de fleste af landets indbyggere vil have under 2½ times rejse til København.

Det er muligt, at DSB også med tiden vil gå over til gasturbinedrift. Måske kan diesellokomotiverne, der har fungeret tilfredsstillende, også kunne anvendes til hastigheder på 200 km og mere. Inden længe vil vi i Danmark køre med hastigheder op til 160 km. De franske erfaringer viser, at der ikke behøver at foretages større sporforbedringer i den anledning.

Selv uden bro over Store Bælt vil en fart på 200 km i timen give store fordele på den måde, at vi rykker hinanden nærmere.

På anden måde vil den store fart skabe forandringer i vort trafikale mønster. Det kan ikke forventes, at biltrafikken vil øge hastigheden – snarere vil der ske en formindskelse, og det vil gøre togrejser attraktive. Det vil være tåbeligt af en forretningsmand at snegle sig af sted til hovedstaden i egen vogn, fremfor at nyde komforten i toget og komme frem på den halve tid.

Desværre vil de hurtige tog nok betyde døden for indenrigsfly. Turene på marken fra bycentrum til lufthavnene taget i betragtning, vil det ikke kunne betale sig at gå i luften, når det gælder rejsemål inden for vort lands grænser.

De franske jernbaner viser vejen. En gylden fremtid for togtrafikken i Danmark kan øjnes. I Frankrig er det ikke fremtid. De høje hastigheds tidsalder er her begyndt.

Gardiner er en pyntesag  
Benyttet gennem år og dag  
men også til at gemme  
det må man ikke glemme

Gardiner er en pyntesag  
der skjuler gamle Jensens bag  
når han skal til at sove  
i værelsets alkove

Gardiner er en pyntesag  
der laver om på nat og dag  
de trækkes for når jeg skal se  
min genbos kone i negliche

Gardiner er en pyntesag  
de hænger ofte lag på lag  
i folketing og andre sale  
når møllen går og man skal male

Gardiner er en pyntesag  
der skjuler selv et festligt lag  
for dem der skal betale  
jo-møllen går og den kan male

Gardiner er en pyntesag  
i åbenhed man har behag  
man intet har at gemme  
man åbenhed vil fremme

Gardiner var en pyntesag  
det lysner mere – – dag for dag  
man følger med og man erkender.  
Nu bruger man skam persienner.

*Obs.*

## PERSONALIA

### Forfremmet til lokomotivassistent (10. Irm.) pr. 1/11-1976.

Lokomotivassistenter (8. Irm.)  
O. D. Jensen, ddt Gb i ddt Gb  
N.M. Pedersen, ddt KØ i ddt KØ  
E. W. Nielsen, ddt Gb i ddt Gb  
P. M. Madsen, ddt KØ i ddt KØ  
K. Andersen, ddt Gb i ddt Gb  
S. Harry Hansen, ddt Gb i ddt Gb  
F. T. Larsen, ddt Ab i ddt Ab  
P. Boegh, ddt Hg i ddt Hg

K. E. Wigh, ddt Gb i ddt Gb  
H. C. Rasmussen, ddt Rf i ddt Rf  
J. B. Thomsen, ddt Gb i ddt Gb  
B. R. A. Rasmussen, ddt Rf i ddt Rf  
P. A. Rasmussen, ddt Gb i ddt Gb

### Forfremmet til lokomotivfører (13. Irm.) pr. 1/10-1976.

Lokomotivassistenter (10. Irm.)  
F. B. Christensen, ddt Gb i ddt Gb  
P. M. Pedersen, ddt Gb i ddt Gb

### Forfremmet til lokomotivfører (15. Irm.) pr. 1/10-1976.

Lokomotivfører (13. Irm.)  
G. E. Traczyk, ddt Pa i ddt Pa

### Forfremmet til lokomotivfører (17. Irm.) pr. 1/10-76.

Lokomotivfører (13. Irm.)  
S. A. Jensen, ddt Ar i ddt Ar  
S. E. Kruse, ddt Gb i ddt Gb  
V. L. Laursen, ddt Gb i ddt Gb  
E. Johansen, ddt Ar i ddt Fa  
P. H. Johansen, ddt Gb i ddt Gb  
K. E. B. Jørgensen, ddt Kb i ddt Kb  
K. Hinrichs, ddt Gb i ddt Gb  
I. J. Mortensen, ddt Gb i ddt Gb  
P. R. Christensen, ddt Gb i ddt Gb  
B. Kristiansen, ddt Gb i ddt Gb  
F.L. Pedersen, ddt Ar i ddt Ar  
T.M. Pedersen, ddt KØ i ddt KØ  
L. R. Jensen, ddt KØ i ddt KØ  
J. Egekov, ddt KØ i ddt KØ  
H.C.K. Larsen, ddt Hgl i ddt Gb  
N. K. E. Stensdal, ddt Pa i ddt Pa  
E. H. M. Nielsen, ddt KØ i ddt KØ  
G. F. Petersen, ddt Kb i ddt Kb  
P. E. Sørensen (Hasseris), ddt Ar i ddt Ar  
S. E. E. Nielsen, ddt Ab i ddt Ab  
V. Nielsen, ddt Ar i ddt Ar  
M. T. Haulrig, ddt Gb i ddt Gb  
B. W. Jensen, ddt Gb i ddt Gb  
C. J. Holm, ddt Gb i ddt Gb  
H. J. V. Hvid, ddt Gb i ddt Gb

### Forfremmet til lokomotivfører (1-afl) (17. Irm.) pr 1/10-1976.

Lokomotivfører (13. Irm.)  
O. A. Hansen, ddt Hgl i ddt Hgl  
P. Sjøgren, ddt Hgl ddt Hgl  
V. Larsen, ddt Hgl i ddt Hgl  
A. B. V. Pedersen, ddt Hgl i ddt Hgl  
A. Schmidt (Fenstra), ddt Hgl i ddt Hgl  
A. Gade, ddt Hgl i ddt Hgl

### Forfremmet til lokomotivfører (1-afl) (17. Irm.) pr. 1/11-1976.

Lokomotivfører (13. Irm.)  
B. K. Larsen, ddt Hgl i ddt Hgl

### Forfremmet til lokomotivfører (17. Irm.) pr. 1/11-1976.

Lokomotivfører (13. Irm.)  
J. Jørgensen, ddt Fa i ddt Fa  
G. Jensen (Riisberg), ddt Es i ddt Fa  
J. A. R. Eriksen, ddt Pa i ddt Pa  
J. U. Jessing, ddt Es i ddt Fa  
E. F. Dalgaard, ddt Ar i ddt Ar  
H. M. Barlo, ddt Es i ddt Es

### Forfremmet til lokomotivfører (17. Irm.) pr. 1/10-1976.

Lokomotivfører (16. Irm.) (kørelærer S-tog)  
N. B. Kristensen, ddt Kh i ddt Rf

### Overgået til anden stilling pr. 1/10-1976.

Lokomotivassistent E. H. Bekker, 10. Irm.  
ddt Gb til lkm.p. 16. Irm., ddt Gb  
Lokomotivfører H. F. J. Thielberg, 17. Irm.  
ddt Hg til Lkf. 13. Irm., ddt Hg

### Ansæt som lokomotivassistent (8.Irm.) pr. 1/10 1976.

Lokomotivassistent p. (8. Irm.)  
F. Christensen, ddt Kh i ddt Kh  
E. Nielsen, ddt Kh i ddt Kh  
S. H. Strøm-Hansen, ddt Kh i ddt Kh  
T. E. Guldmann, ddt Kh i ddt Kh  
R. P. M. Rasmussen, ddt Fa i ddt Fa  
N. P. Pedersen, ddt Od i ddt Od  
T. H. Jensen, ddt Kh i ddt Kh  
M. J. Jensen, ddt Kh i ddt Kh  
N. V. Holst, ddt Kh i ddt Kh  
C. N. Bøttcher, ddt Kh i ddt Kh  
U. Salmonsens, ddt Kh i ddt Kh  
P. Hagstrøm, ddt Kh i ddt Kh  
B. Hansen, ddt Kh i ddt Kh  
J. Jensen, ddt Kh i ddt Kh  
Jens P. Jensen, ddt Kh i ddt Kh  
S. E. Larsen, ddt Kh i ddt Kh

### Forflyttelse pr. 1/10-1976.

Lokomotivassistenterne p. (8. Irm.)  
A. J. Nielsen, ddt Gb i ddt Kh  
J. E. Hansen, ddt Gb i ddt Kh  
F. Baadsmann, ddt Gb i ddt Kh  
H. P. T. Wachter, ddt Gb i ddt Kh  
J. Kreutzfeldt, ddt Gb i ddt Kh  
F. Peylecke, ddt Gb i ddt Kh  
L. W. Jürgensen, ddt Gb i ddt Kh  
T. U. Henningsen, ddt Gb i ddt Kh  
E. Ungstrup Petersen, ddt Gb i ddt Kh  
K. L. Nielsen, ddt Gb i ddt Kh  
J. C. Andersen, ddt Gb i ddt Kh  
J. M. Nersting, ddt Gb i ddt Kh  
P. A. Pelsen, ddt Gb i ddt Kh  
T. Andersen ddt Gb i ddt Kh  
F. Thybo, ddt Gb i ddt Kh  
Erling Jakobsen, ddt Gb i ddt Kh  
L. B. Hedegaard, ddt Gb i ddt Kh



H. S. Hansen, ddt Gb i ddt Kh  
 J. Svangren, ddt Gb i ddt Kh  
 T. I. Jørgensen, ddt Gb i ddt Kh  
 F. H. Marbak, ddt Gb i ddt Kh  
 O. H. Pedersen, ddt Gb i ddt Kh  
 E. H. Petersen, ddt Gb i ddt Kh  
 S. E. Spøhr, ddt Gb i ddt Kh  
 I. L. A. Stick, ddt Gb i ddt Kh  
 B. Vissing, ddt Gb i ddt Kh  
 O. Husted Andersen, ddt Gb i ddt Kh  
 E. Have, ddt Gb i ddt Kh  
 K. E. Christensen, ddt Gb i ddt Kh  
 B. Svendsen, ddt Gb i ddt Kh

#### Forflyttelse pr. 1/10-1976.

Lokomotivasistentene (8. lrm.)  
 T. J. Pedersen, ddt Kh i ddt Gb  
 E. Odgaard, ddt Kh i ddt Gb  
 K. N. Petersen, ddt Kh i ddt Gb  
 B. H. A. Henriksen, ddt Kh i ddt Gb  
 H. B. Andersen, ddt Kh i ddt Gb  
 K. J. A. Frederiksen, ddt Kh i ddt Gb  
 O. T. Larsen, ddt Kh i ddt Gb  
 M. I. Revald, ddt Kh i ddt Gb  
 E. Wandhal, ddt Kh i ddt Gb  
 J. A. Sørensen, ddt Kh i ddt Gb  
 N. J. L. Nielsen, ddt Kh i ddt Gb  
 T. B. Rasmussen, ddt Kh i ddt Gb  
 Per Hansen, ddt Kh i ddt Gb  
 H. A. Petersen, ddt Kh i ddt Gb  
 J. E. H. Madsen, ddt Kh i ddt Gb  
 R. I. Olsen, ddt Kh i ddt Gb  
 M. H. Røhl, ddt i ddt Gb  
 E. Christiansen, ddt Kh i ddt Gb  
 A. P. V. Madsen, ddt Kh i ddt Gb  
 J. O. Jespersen, ddt Kh i ddt Gb  
 R. Nielsen, ddt Kh i ddt Gb  
 C. Trauborh, ddt Kh i ddt Gb

#### Forflyttelse pr. 1/10-1976.

Lokomotivfører (13. lrm.)  
 M. T. Haulrig, ddt Ro i ddt Gb  
 U. Jensen, ddt Ro i ddt Gb  
 J. A. Larsen, ddt Ro i ddt Gb  
 H. J. V. Hvid, ddt Ro i ddt Gb  
 B. W. Jensen, ddt Ro i ddt Gb  
 E. Paulsen, ddt Ro ddt Gb  
 M. M. Danielsen, ddt Ro i ddt Gb  
 W. B. Jørgensen, ddt Ro i ddt Gb  
 K. H. Kastberg, ddt Ro i ddt Gb  
 L. Dagsberg, ddt Ro i ddt Gb  
 B. F. Skriver, ddt Ro i ddt Gb  
 B. C. N. J. Kubel, ddt Ro i ddt Gb  
 C. J. Holm, ddt Ro i ddt Gb

#### Forflyttelse pr. 1/10-1976.

Lokomotivfører (15. lrm.)  
 P. E. Nielsen, ddt Ro i ddt Gb  
 O. H. Larsen, ddt Ro i ddt Gb  
 H. J. Nielsen, ddt Ro i ddt Gb

#### Forflyttelse pr. 1/10-1976.

Lokomotivfører (Omstationeret) (15. lrm.)  
 A. Hauschildt, ddt Ro i ddt Gb (Ro)  
 E. O. Nielsen, ddt Ro i ddt Gb (Ro)  
 K. E. Lund-Jensen, ddt Ro i ddt Gb (Ro)  
 C. C. F. Rasmussen, ddt Ro i ddt Gb (Ro)  
 A. Preisler, ddt Ro i ddt Gb (Ro)  
 M. Jakobsen, ddt Ro i ddt Gb (Ro)

#### Forflyttelse pr. 1/10-1976.

Lokomotivfører (17. lrm.)  
 P. F. Sørensen, ddt Gb i ddt Kø  
 B. H. Fischer, ddt Fa i ddt Ar  
 I. Hansen, ddt Gb i ddt Str  
 T. Nielsen, ddt Gb i ddt Fa  
 C. H. B. Kraushaar, ddt Gb i ddt Pa

#### Afskediget pr. 30/11-1976 Efter ansøgning alder

Lokomotivfører (17. lrm.)  
 E. Kirk, ddt Hgl

#### Afskediget pr. 31/12-1976. Efter ansøgning alder

Lokomotivfører (18. lrm.)  
 H. R. Ottosen, ddt Gb

#### Afskediget pr. 31/10-1976. p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (17. lrm.)  
 O. Frederiksen, ddt Ar  
 K. E. Jensen, ddt Ar

#### Afskediget pr. 30/11-1976. p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (18. lrm.)  
 V. M. Pedersen, ddt Kø

Fredericia afdeling afholder juletræsfeest på hotel »Landsoldaten« onsdag d. 29. december 1976 kl. 18.00

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

INDTEGNINGSLISTER ER FREMLAGT PÅ OPHOLDSSTUEN.

Pensionister kan indtegne sig på telf. 92 46 37.

P. A. V.

O. H. Hansen

#### DLT

Rettelse til adressefortegnelse i DLT nr. 10. Rødby Færges:

Kasserer: J. Hyre-Jensen

Fredericia:

Formandens telefonnummer (05) 92 46 37.

Roskilde:

Afdelingen er nedlagt og overført til Gb.

Kasserer: Aa. Preisler osv. slettes.

#### Afskediget pr. 31/12-1976. p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (17. lrm.)  
 E. C. Køhler, ddt Ng

#### Dødsfald

Pens. lokomotivfører J. S. Chr. E. Stahnke, Hørsholm er afgået ved døden d. 23/10-1976.  
 Pens. lokomotivfører R. P. Andersen, Fredericia, er afgået ved døden d. 11/10-1976.  
 Pens. lokomotivfører K. S. Hansen, Nyboig, er afgået ved døden d. 10/10-1976.  
 Pens. lokomotivfører C. Fagerbøl, Søborg, er afgået ved døden d. 10/10-1976.

#### Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst

*Poul Sjøgren lokomotivfører, Hgl.*

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

*J. O. Mortensen lokomotivfører, Gb*

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

*K. P. Hvam lokomotivfører, Ar.*

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

*E. J. Hansen, lokomotivfører, Fa*

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

*B. F. Christoffersen lokomotivfører, Gb*

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

*O. A. Hansen lokomotivfører, Hgl*

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

*B. N. Kristensen lokomotivfører, Ar*

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

*L. Christensen lokomotivfører, Fa*

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst

*K. V. Frederiksen lokomotivfører, Gb*

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

*B. Christoffersen lokomotivfører, Gb*

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

*S. N. Carlsen lokomotivfører, Fa*

# GRUPPE LIV

**ET GODT TILBUD  
TIL MEDLEMMERNE  
AF**

**Dansk Jernbaneforbund  
Jernbaneforeningen  
Dansk Lokomotivmands  
forening  
Fællesorganisationen DSB**

**16,35 kroner**

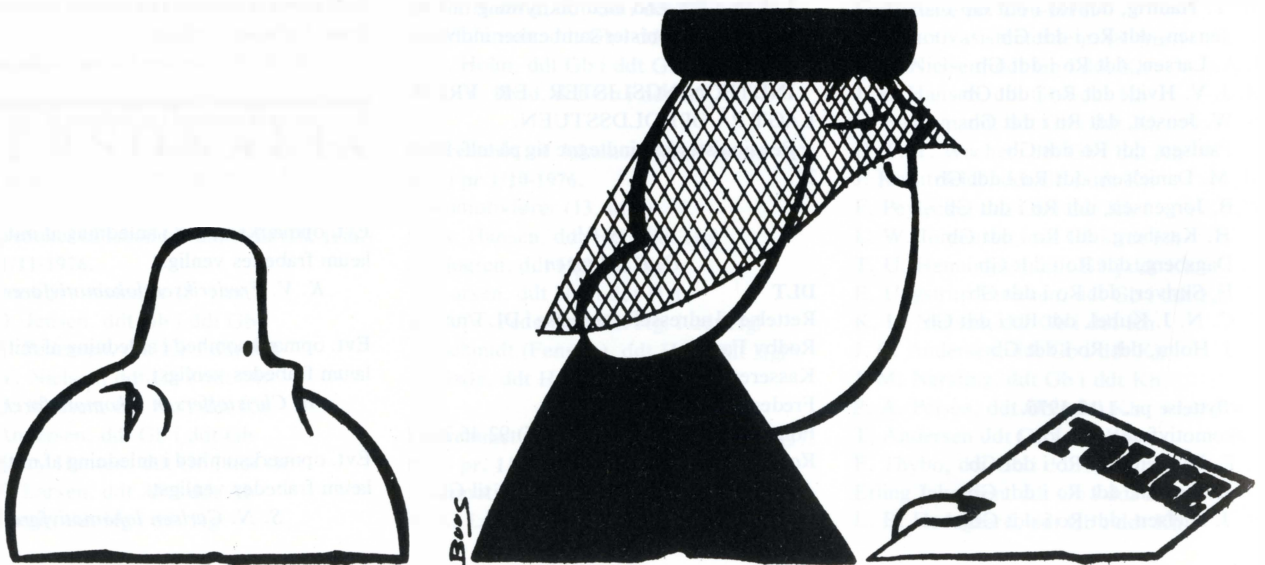
Mere koster det ikke hver måned at sikre, at din familie får indtil

**50.000 kroner**

til rådighed, hvis du dør i utide

**LÆS MERE I DIT FAGBLAD**

**INDSEND INDMELDELSERBLANKETTEN**



Ledende artikler	Nr.	Side
Taktregulering	1	2
Ekstraordinær kongres	2	2
Kommunikation er vigtig	3	2
Frit at tænke	4	2
Betjeningsprincip	5	2
Frie kræfters spil	6	2
Miljø og trivsel	7	2
Forbrug ctr. bevilling	8	2
Miljøkonference	9	2
Faren drevet over	10	2
Betjening af rangertrækraft	11	2
Giv agt	12	2

## Trafik og teknik

ATC er ny sikkerhed	2	4
Øresund, Fehmernbælt, Storebælt og Samsøbælt – en funktionel helhed	2	7
Biltog med færgerne allerede før de kan benytte storebæltsforbindelse	3-4,	9 8
Et bedre grundlag for at føre trafikpolitik	3	16
Strækingsradio om et år	5	14
Storebælt i dag og i fremtiden	6	7
Privatbanerne – DSB – HT	6	21
Nyt fra DSB	7	7
En folkefest – Hundigebanens indvielse	10	17
Til København på 1½ time	12	15

## Forskellige artikler

Spild af kræfter	1	2
Nytårssamtale med B. Aanæs	1	6
Den typiske europæer	1	10
Dåser	1	12
Taktregulering	2	3
Vil du være bagmand, så er chancen der nu	2	14
Aftaler skal overholdes	3	3
Når pensionsalderen nærmer sig	3	4
Den nye arbejdsmiljølov	3	6
Første gang	3	18
Løn og pension 1976	4	3
Overarbejde ctr. arbejdsløshed	4	16
Formandstrop	5	6
Økonomisk demokrati og offentligt ansatte	5	10
Inflation – valuta – betalingsbalance	6	2
Så er du jo spritter	6	11
Tjenestemandssystemet vil brase sammen	6	19
Kørende postmand	7	3
Nyt fra landsoplysningsudvalget	7	8

Dagens mening	7	10
Pensionister – forener eder	7	14
Nyt fra Norge	7	15
Folketingsbetjent	8	3
Tillidslægen skriver	8	7
Nye aftaler ved DSB bl.a. om time- og dagpenge	8	9
Pudseknud	8	11
Nyt fra Arbejdernes Landsbank	8	13
Indkomstpoltik bydende nødvendig	8	15
Katastrofale huslejestigninger kan ventes	8	16
På smalkost	9	4
En politibetjent	9	5
Miniforliget i august	9	10
Brandmand	10	3
Løn pension m.v. 1976	10	6
CO II Nyt	10	14
Luftkaptajn	11	3
Gruppelivsforsikring	11	7
Udtalelse fra CO I	11	10
Nyt fra socialforskningsinstituttet	11	11
Statsministeren om kriseplanens mål	11	12
Fra folketinget	11	13
Transportintegration	11	16
Lodsen	12	3
Tyven	12	8

## Dødsfald, mærkedage m.v.

Svend Suneson fylder 75 år	7	7
K. B. Knudsen 25 års tillidsmandsjubilæum	9	3
Lokomotivfører H. Madsen Ab død	10	15
Frøken Petersen er død	11	19

## Fra medlemskredsen

Opsamling af løse ender	2	13
Centralorganisationen og økonomisk demokrati	5	12
Fra sommerlandet	8	14
Kommunikationens svære kunst	9	8
Fra sommerlandet	9	15
Seminar om miljøgrupperapporten	10	12
Fra landet	10	15
Personaleudviklingscenter ved DSB	11	14
Fra landet	11	17
Samarbejdet	12	12
Plan 90	12	12
Fra »En Grete«	12	13
Fra landet	12	14



Lad os løfte glassene for  
at hylde den rigtige  
stemning hos de DSB-folk,  
som i deres blad udtalet  
ønske om menneske-  
venlige edb-systemer

