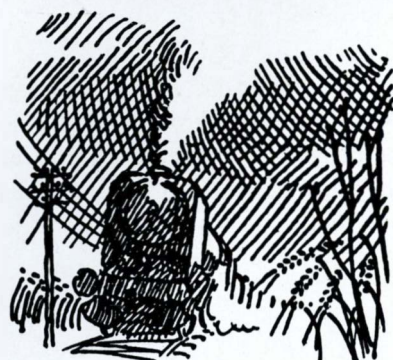




10

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. OKTOBER 1977 - 77. ÅRGANG

10

Indhold:

| | |
|---|----|
| Stagnation i udviklingen | 2 |
| En 5-årsplan | 3 |
| Banelegemet, der holder formen | 6 |
| Konservering | 8 |
| LO-beretning 1976 | 11 |
| Hareskovbanens indvielse | 14 |
| Fra medlemskredsen - Glid ikke i bladene - Set med »unge« øjne | 15 |
| Miljøundersøgelse i Århus | 16 |
| Personalia | 19 |
| Plejecentret Jernbanebo | 20 |

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.

Ud fra en helhedsbetragtning har vort samfund materielt ikke været bedre stillet nogen sinde, og vi hører til blandt de rigeste lande; men alligevel er vi som andre af disse inde i økonomisk krise.

Trykket skal sættes ned. Vi må indstille os på mindre vækst. Hvordan? Ja, med følger for vor levestandards højde ændres gennem økonomiske foranstaltninger, som vore politikere med et flertal har kunnet enes om. Nyttens af disse kortsigtede virkemidler vil vi ikke analysere, men vi kan konstatere, at virkningerne i det væsentligste rammer lønmodtageren. Hans andel af samfundskagen forbliver praktisk taget uændret. Når han har kunnet erhverve sig flere og flere materielle goder skyldes det væksten i indkomsten; men fordelingen af samfundskagen har det ikke ændret ved. Fronten mellem kapital og arbejdskraft er ikke rokket en tøddel. Den kan ændres ad politisk vej. Det sker ikke med den nuværende politiske opdeling.

Indebærer faglige konflikter mulighed derfor?

Hvis nogen virkelig tror, at strejkemidlet er vejen til ændring af fordelingen, så tages grundigt fejl. Og så er sandheden i virkeligheden den, at der ikke er råd til at kaste sig ud i en omfattende og langvarig arbejdskamp, med de forpligtelser en husholdning har i hverdagen, hvor dispositionerne er lige til grænsen af forventet indkomst. I trediverne og tidligere havde de sådan set bedre råd til at strejke for et par øre mere i timen. Det gik selvsagt ud over husholdningen, men der var ikke forpligtelser i det omfang, vi kender og lever med.

Tanken om faglig konflikt er altid latent hos nogle. Af politiske grunde eller af syrlig utilfredshed. Midlet bliver oftest til en kortvarig manifestation. Og hvad skal det hjælpe? Hvad er egentlig grunden til den megen utilfredshed blandt os? Er det tanken om »de glade tredser«, hvor det gik fremad, og er det skuffelse i forventningen til godernes opfyldelse? Er det derfor så få åbent erkender nødvendigheden af lavere vækst? Den erkendelse man helst gør på andres vegne - og ikke egne. Sådan er det nok. Vi må forstå, at udviklingen bremses, men dermed er vi i realiteten inde i kamp for blot at kunne bevare erhvervede rettigheder. Jo hurtigere det erkendes, jo stærkere kan vi i fællesskab forsvare dem. Fagbevægelsen udtrykker sit arbejde ved progressivitet og udvikling af medlemsinteresserne. Dog er tempoet styret af de politisk økonomiske foranstaltningers blandede cocktail.

En 5-årsplan

Et resumé af et 5 års handlingsprogram

I oktober 1975 fremlagde DSB en plan med en række mål for udviklingen i de kommende 15 år. Det var Plan 1990.

Planen var et bidrag til den trafikpolitiske debat om den kollektive trafiks og specielt DSBs rolle i det fremtidige danske samfund.

Siden fremlæggelsen har DSB arbejdet videre med en detaljering af planens enkelte områder i et 5 års handlingsprogram til brug for virksomhedens budgetlægning og styring.

Denne 5 årsplan, der dækker perioden 1977/78 frem til 1982, er nu færdig.

Baggrund og forudsætning for 5 årsplanen

Den trafikpolitiske udvikling

Den trafikpolitiske udvikling siden fremlæggelsen af Plan 1990 viser, at den lovgivning, der direkte omhandler den kollektive trafik, rummer en række hensigter om styrkelse. Men disse politiske initiativer har ikke været tilstrækkelige til at stoppe væksten i biltrafikken, end-sige overflytte en del af denne til den kollektive trafik.

Drift og personale

DSBs ramme for driftsomkostninger er blevet nedskåret år for år trods væsentlige udvidelser af trafikubuddet i perioden. Reduktioner i driftsomkostningerne medfører en tilsvarende reduktion i personalestyrken.

Rammerne angiver de maksimale omkostninger til DSBs drift år for år. Det vil sige, at DSB inden for disse rammer også skal afholde merudgifter til forbedringer af udbudet, bl.a. for at dække en stigende efterspørgsel. Dette kræver øget rationalisering eller reduktion og indstilling af aktiviteter på andre områder.

Investeringer

Grundlaget for DSBs langsigtede dispositioner og fortsatte effektivisering af driften er investeringsrammerne. Også på dette område er der sket en stramning, siden Plan 1990 blev udarbejdet. Investeringsrammen er i dag ca. 240 mill. kr. mindre end langtidsplanens investeringsbehov.

DSBs udviklingsmuligheder er således blevet væsentligt beskåret.

Efterspørgslen

Den forventede efterspørgsel er også en vigtig forudsætning for 5 årsplanen.

En vurdering viser, at der inden for godssektoren, på de indenlandske biloverfarter samt internationale jernbane- og biloverfarter kan ventes en stigning i de kommende år.

I fjerntrafikken ventes ingen vækst, mens der i regionaltrafikken på Sjælland og Lolland/Falster ventes svag vækst. I regionaltrafikken på Jylland og Fyn ventes med det nuværende udbud en tilbagegang.

På S-banerne ventes ingen vækst på eksisterende strækninger, mens nye strækninger vil medføre en trafiktilgang. Ved denne vurdering er ikke taget hensyn til en evt. ændring i hovedstadsområdets takstsystem.

På de områder, hvor de kendte økonomiske rammer kan medføre kapacitetsmangel, vil det kun i begrænset omfang være muligt at imødekomme forventede stigninger i efterspørgslen. Det vil også kun i begrænset omfang være muligt at forbedre udbudet på områder, hvor utilfredsstillende efterspørgselsudvikling bl.a. kan tilskrives for dårlig trafikbetjening.

Det statslige styringssystem

DSB kan på grund af det statslige

styringssystem ikke anvende indtægtsforøgelse, der er et resultat af forøgede aktiviteter, til dækning af forøgede udgifter. I styringssystemet betragtes omkostninger nemlig uafhængigt af indtægter. Dette er u hensigtsmæssigt i forhold til en del af de aktiviteter, DSB udfører. Der forhandles for tiden med Finansministeriet om en ændring af forholdet.

5 årsplanen i korte træk Passagertransport – ekskl. S-tog

Nyt lyntog afprøves

Prototyper af lyntog vil blive afprøvet med henblik på anskaffelse af materiel til et nyt lyntogssystem i 1984.

Højere hastighed

Udbygningen af strækningen København-Århus til en maksimalhastighed på 160 km i timen vil blive påbegyndt, men udbygningen vil blive strakt over en længere periode end forudsat i Plan 1990.

Hurtige dagtog til Hamburg

Der ventes fra 1979 etableret et Intercity system med hurtige dagtog mellem København og Hamburg.

Tilbringerrute

Den første tilbringerbusrute ventes etableret i 1979 på strækningen Thisted – Nykøbing Mors – Skive.

Regionaltrafikken

Nye tog/timedrift Jylland – Fyn

På de mest trafikerede jysk-fynske regionalstrækninger vil der fra 1978 blive indsat nye motorregionaltog. Fra 1979 etableres i princippet timedrift på strækningerne.

»Sidebanedrift«

Mulighederne for at forbedre betjeningen på de mindre trafikerede jysk-fynske strækninger undersøges i øjeblikket. Undersøgelserne skal bl.a. klargøre, om driften kan billiggøres, hvis strækningerne betragtes som et lukket system. Det vil sige en driftsform, der i princip svarer til privatbanernes.

En forbedring af udbudet på strækningerne kræver nyt materiel, og en sådan investering vil ikke kunne afholdes inden for DSBs nuværende økonomiske rammer. DSB har derfor anmodet om ekstrabevilling i form af beskæftigelsesmidler. Efter en foreløbig vurdering regnes med en samlet investering på ca. 130 mill. kr.

Der vil blive etableret nærbanedrift mellem Århus og Hornslet fra 1979, hvis der opnås politisk tilslutning hertil. Det vil sige, at først skal Århus og Rosenholm kommuner inden 1. oktober tiltræde det aftaleudkast, som DSB og kommunerne har udarbejdet. Dernæst skal ministeren for offentlige arbejder og finansudvalget godkende aftalen på statens vegne.

Hvis aftalen ikke godkendes af kommunerne, vil DSB foreslå ministeren, at persontrafikken på Grenåbanen indstilles indtil videre. I regionaltrafikken på Sjælland og Lolland/Falster vil det ikke inden for de forventede bevillinger i 5 års perioden være muligt at fortsætte udbygningen af timedriften. Størst behov er der for indførelse af timedrift på strækningerne Hillerød – Helsingør og Roskilde – Køge – Næstved.

S-banerne

Hovedstadsrådet overtager 1. april 1978 beslutningskompetencen for S-tog m.m., og DSBs planer skal forhandles med hovedstadsrådet.

Planerne omfatter bl.a.:

Udbygning af baner

- Elektrificering af Hareskovbanen i efteråret 1977
- forlængelse af Køge Bugtbanen fra Hundige til Solrød i efteråret 1979
- forlængelse af Balleruplinie fra Ballerup til Måløv i efteråret 1981, og
- forlængelse af Tåstruplinien fra Tåstrup til Høje Tåstrup i foråret 1982. Denne forlængelse har hidtil været forudsat færdig i efteråret 1981, men er blevet forsinket. Man har bl.a. måttet afvente folketingets vedtagelse af loven om hovedstadsområdets kollektive personbefordring.

Ny køreplan

Fra 1979 tages en nykonstrueret 10/20 minutters køreplan i brug. Den opretholder det nuværende serviceniveau på alle linier, retter op på svagheder ved den nuværende køreplan, og så er den driftsøkonomisk og investeringsmæssig fordelagtig.

Nyt materiel

Udviklingen af et nyt S-tog fortsætter. Disse tog vil kunne indsættes i 1982 og 1983.

Godstransport

Udbygningen af godstransporten fortsætter efter tankerne i Plan 1990.

I årene 1979-82 gennemføres det nye transportsystem for stykgods.

I 1979 påbegyndes etableringen af det nye transportsystem for vognladningssendinger.

Styringssystemet en hemske

De besparelser, som indførelse af det nye godssystem medfører, for-

ventes stort set at blive anvendt til den fortsatte nedtrapning af DSBs ramme for driftsomkostninger. Besparelserne vil således ikke kunne anvendes til en kapacitetsudvidelse.

Det er således inden for godsområdet af stor vigtighed, at det statslige styringssystem ændres, således at DSB kan forøge sine driftsudgifter, hvis dette giver indtægter af samme eller større omfang end udgifterne.

Overfarterne

Usikkerheden omkring tidspunktet for de faste forbindelsers etablering gør en fleksibel planlægning og udbygning af DSBs overfarter nødvendige.

DSB anser det for nødvendigt og ønskeligt at opretholde et rimeligt højt serviceniveau på overfarterne indtil de faste forbindelsers åbning.

Færge af bred, fleksibel type indsættes på Korsør – Nyborg i 1980. Endnu en færge planlægges indsat i 1982.

Der anlægges nye brede lejer i Korsør og Nyborg og nyt leje i Gedser.

De tre nuværende Intercity færger ombygges, så de kan anvende de nye brede lejer, ligesom der vil ske en modernisering og kapacitetsudvidelse på nuværende færger.

Flere driftsmidler = flere indtægter
På grund af krav om reduktion i driftsomkostningerne vil DSB ikke kunne imødekomme den forventede stigning i efterspørgslen, selv om dette vil give indtægter af det samme eller større omfang end udgifterne.

Årsagen er også her det statslige styringssystem, hvor omkostninger betragtes uafhængigt af indtægter.

Der vil især på Østersø overfarterne, Helsingør – Helsingborg og Halsskov – Knudshoved ske en nedsættelse af serviceniveauet, bl.a. i form af længere ventetider.

For at kunne dække den forventede efterspørgsel i perioden skønnes der at være behov for en forøgelse af driftsomkostningerne med 40 mio kr. samt investeringer til klargøring af ældre færger på 30 mio kr.

2 ekstra færger

Forøgelsen af driftsomkostningerne og investeringerne til klargøring af ældre færger vil dog delvis kunne erstattes af ekstra bevillinger til indkøb af færger (beskæftigelsesmidler).

Dette vil nemlig nedsætte driftsomkostningerne væsentligt, således at en udvidelse af udbudet vil koste betydeligt mindre end ved de nuværende færger. Dette vil dog tidligst kunne ske i 1980.

Der er som nævnt afsat penge til køb af 1 bred færge til levering i 1980, og der planlægges anskaffet yderligere 1 færge til levering i 1982.

DSB anser det for ønskeligt, at leveringen af færge nr. 2 fremrykkes, og at der anskaffes en 3. færge. Det vil kræve en ekstra investering på ca. 300 mio kr.

Det er endvidere ønskeligt med yderligere 20 mio kr. i perioden til ombygning og modernisering af færger.

Investeringerne er velegnede som beskæftigelsesarbejder, da en stor del af pengene vil gå til arbejds-løn.

Stationer

I 1982 vil en ny, fælles S-bane- og fjerntrafikstation i Høje Tåstrup stå klar. Stationen bliver et meget be-

tydningsfuldt omstigningsknodepunkt i den kollektive trafik, bl.a. vil alle togarter standse her.

Stationsanlægget integreres i den omkringliggende centerbebyggelse.

Der bliver også omfattende stationsbyggerier i bl.a. Frederikshavn, Herning, Skanderborg og Køge.

Ny teknik

Der vil i 5 års perioden ske en yderligere forbedring af sikkerheden gennem anvendelsen af ny teknik.

Elvarme

Der installeres elektrisk togopvarmning i internationale tog og tog øst for Storebælt. Tidspunktet for indførelse af elvarme vest for Storebælt er der endnu ikke truffet beslutning om.

Elektrificering

Efter at have gennemført en række analyser og beregninger har DSB udarbejdet den redegørelse om elektrificering af hovedbanerne, der blev bebudet i Plan 1990.

Beregninger viser, at det ud fra trafikale og økonomiske synspunkter vil være fordelagtigt at elektrificere hovedbanerne. Også energi- og miljømæssige grunde taler for elektrificering.

Økonomien

Udgiften til faste anlæg er beregnet til 1,3 mia kr. Hertil kommer investeringer i el-lokomotiver. Udgiften hertil er dog over hele perioden lavere end udgiften til anskaffelse af lokomotiver til fortsat dieseldrift.

Udgifterne til elektrificering af banerne på Sjælland og Lolland/Falster andrager ca. 600 mio kr. til faste anlæg. Der er gået ud fra de trafikmængder, der var nævnt i Plan 1990.

De årlige besparelser i driftsudgifterne er beregnet til op imod 100

mio kr., når alle strækninger er elektrificeret.

Særlig bevilling er nødvendig

Det er i DSBs redegørelse gjort klart, at investeringerne til eldrift er af en sådan art, at de falder uden for DSBs normale investeringsrammer. DSB skal derfor i sin helhed have investeringsmidlerne til en elektrificering som ekstra bevilling.

DSB mener, at hovedbanerne bør elektrificeres. Det er samtidig i redegørelsen fremhævet, at anskaffelse af dieseltrækraft bliver mere og mere presserende, hvis diesel-driften skal fortsætte.

DSB vil vanskeligt kunne forsvare at investere i dieseldrift, før der fra politisk side er taget stilling til spørgsmålet om eldrift.

De samlede investeringer

De samlede investeringer i 5 års perioden 1977/78 – 1981 udgør ca. 3,5 milliarder kroner. I 1982 regnes med investeringer på 690 millioner kroner.

Ønsker udover 5 års planen

I planens forskellige afsnit er der anført en række ønsker udover planen – d.v.s. udover den forventede investeringsramme.

De ønskede produktforbedringer drejer sig især om regionaltrafikken på Sjælland og Lolland/Falster, sidebanerne, godstrafik og overfarterne. En del af ønskerne er som omtalt afgivet i form af forslag til beskæftigelsesarbejder.

Foruden de der nævnte forslag til beskæftigelsesarbejder, indeholder DSBs forslag også områderne banevedligeholdelse, fornyelse og modernisering af stationer, boliger og velfærdsforanstaltninger, peronforhøjelser samt elevatorer og adgangsforhold på S-banestationer.

Banelegemet, der holder formen

6

M

ed mellemrum, der omtrent følger årtiderne, høres om eksperimenter med banelegemet og dermed om vedligeholdelsen af det.

Ideerne spænder fra højbaner i én-skinne udgaver og fuldautomatiske taxitransport»bånd« til luftpudeanlæg og mere jordnære ideer i ballastafalteringer.

Fælles for disse projekter er, at de i virkeligheden må hvile på Moder Jord. Det tæller afgørende for den enkelte idé fremtidsmulighed sammenlignet med det eksisterende svelle- og ballastsystem (kun undergrundsbaner bryder med overfladeprincippet).

Vedligeholdelsen af den eksisterende sporform kan imidlertid lattes, mener teknikerne. Hvor meget og hvordan er spørgsmålet.

Sveller og ballast beskriver trods alt jernbanens 173-årige historie til og – navnlig – med vor tid.

Desværre kan banelegemets vedligeholdelse være farligt arbejde i dag og er sjældent støjfrit eller billigt. I tunneler er det ofte særligt vanskeligt.

Vedvarende forsøg med cementstøbte banelegemer – der helt erstatter sveller og ballast – har hidtil lovet godt for arbejdsbesparelser.

Bl.a. på *British Rails* forsøgscenar ved *Derby* i England ligger 1,8 km betonbanelegeme, hvis skinner er blevet trafikeret dagligt i fem år af 40 passagertog og 30 godstog uden at give de engelske teknikere grund til at tvivle på disse banelegemers fremtid (billedet).

De første betonbanelegemer er faktisk i brug i *Japan*, mens ideen andre steder har bestået årelange prøver foruden i England også i *Frankrig, Tyskland, Holland*, i det fri og i tunnel.

Briterne har solgt deres såkaldte

PACT (*PA* ved *Concrete Track*)-metode til *Spanien* og *New Zealands* statsjernbaner, hvor *PACT* prøvestrækninger er i anvendelse.

Denne britiske »vedligeholdelsesfri« metode foreskriver langsvejsede skinner på en beton»løber«, der lægges af en til opgaven konstrueret cementeringsmaskine. Maskinen indgår i et rullende støberi på larvefodder.

Støberi»toget« udgyder cementmassen efter at have lagt to lag armering: et nedre lag i overlappende stykker på 6 m×2,3 m, som sammensvejses, og et profileret lag, der lægges oven på og svejses til understykket.

Derefter gydes cementen omkring armeringen, profilen får mekanisk sin endelige form og maskinen slutter med at bore huller i den våde cement til skinnefastgørelsen.

40 m betonbanelegeme i timen kan maskinen lægge.

Foruden konkurrencedygtige anlægsomkostninger, styrke til meget store akseltryk og evne til at modvirke klimatiske påvirkninger i skinnerne kan der noteres et positivt resultat på vedligeholdelseskontoen.

På det allerførste jernbetonbanelegeme, der blev anlagt i England for otte år siden (briterne har for tiden tre kortere sektioner på i alt 26 km i drift, delvis i tunnel) har det til dato ikke været nødvendigt at bruge én øre til vedligeholdelse.

Fordelene turde være indlysende – men om svelle- og ballastsystemet faktisk er på vej ud af skinnevejbilledet, er det til trods for de lovende forsøgsmeldinger hist og andre steder om betonformens stabilitet for tidligt at udtale sig sikkert om, mener engelske teknikere. Betonsporet kan dog i hvert fald betragtes som nyttigt supplement i tunneler.

Hidtil har kun de »shinkansen« –

grebne japanere – som nævnt – anlagt betonbanelegemer over egentlige strækninger.

Små togintervaller og høj hastighed kunne ikke forenes med den tid, japanernes reparationshold måtte have til deres job. »Banelegemet, der holder sig selv i form« måtte være (af)løsningen, skønnede de japanske ingeniører.

Så over 500 km af højhastighedsruten *Okayama–Hakata* i »shinkansen«nettet har fået betonbanelegeme.

Har japanerne så høstet væsentlige erfaringer med selve betonmateriale? Ja og nej:

Betonfundamentterne til nogle af de først byggede spor (1964) slår nu revner, der af teknikerne betegnes som »alvorlige«.

Reparationer nogle steder på »shinkansen«fundamentterne tælles nu i tusinder.

Ingeniørerne indvender dog, at fundamentterne var hastværksarbejde, fordi en tidsplan skulle overholdes. Men det er usikkert, om betonmateriale kan holde længere end til ca. 1990 – halvt så længe, som ingeniørerne regnede med.

Ingen kan svare absolut sikkert for betonbanelegemet endnu. Materialets prøvetid anses ikke for at være afsluttet.

Noget er dog sikkert:

Beskæftigelsesmæssigt er det vedligeholdelsesfri banelegeme ikke ligefrem en vej til mere udnyttet arbejdskraft.



**UDLANDET
I
—GLIMT**

● **PORTUGAL** har modtaget 17 tre-vogns elektriske togsæt til bybanetrafik og 20 to-vogns dieselsæt fra fabrikker i Schweiz, Tyskland og Frankrig.

Portugiserne er derimod selvforsynende med og eksporterer nogle af verdens bedste sardiner.

● **MONGOLIET** har bestilt flere langdistance passagervogne til landets statsbaner. Nogle af vognene får konferencerum, køkken og badeværelse.

Troede *De* også, at Mongoliet (imellem Sibirien og Kina) stadig kun er buskstepper, nordenvinde og nomader med fåreflokke —?

● **UNGARN** regner med i den nuværende 5-års plan at have udelukkende elektrisk og diesel trækraft på alle hovedlinier fra 1980. I samme tidsrum skal indkøbes 9000 godsvogne og 750 passagervogne. Så alle får noget.

● **JAPANS** »shinkansen« (= kugle)tog har fået nye problemer foruden revner i betonfundamentterne — *se hovedartiklen* — og pengemangel, der truer fuld udbygning af rutenetet. Svigtende effektivitet i reparationsværkstederne er nu skyld i, at der nogle dage må stryges indtil en halv snes af køreplanens »kugle«tog.

Nå, ikke alle kugler alle steder når deres mål.

● **ENGLAND** — mere nøjagtigt: London Transport — planlægger en total stopper for gratister, der koster Londons t-baner kr. 60 millioner om året. En ny type fuldautomatisk tælleapparat samt ny udgave af billetautomaterne med kode-

de billetter, som tælleapparaterne kan »læse«, opstilles ifølge planen som gærder i samtlige t-banens ind- og udgange. Projektet kommer til at koste kr. 450 millioner.

Hvad er gratis?

● **CAIRO**s første 4 km t-bane skal nu bygges. Den skal forbinde overfladelinierne i byens nordøstlige og sydlige del — indvielse i 1981.

Først var det pyramidernerne, et af verdens syv underværker — nu et rigtigt underværk.

● **KINA**s regering satte under kulturrevolutionen 40.000 arbejdere til at færdigbygge det netop fuldførte 2. spor på hovedlinien Shanghai — Tientsin — ca. 1300km — iberegnet en næsten 6 km lang bro over Den Gule Flod.

Kungfutse, Kinas største filosof (ca. 600 år f.K.): »Forlang af andre kun det, du først har lært dem«.

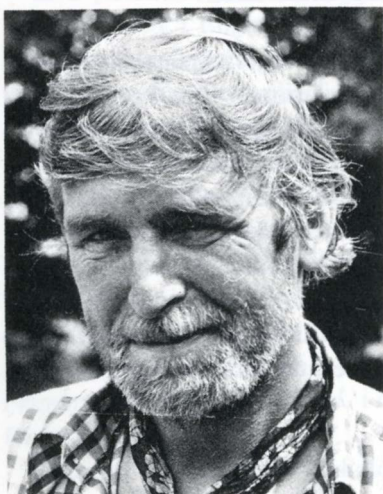
MOGENS PARKVIST

»Konservering« er den første novelle, Mogens Parkvist har fået offentliggjort. Han har haft nogle digte i dagspressen og læst op af sine egne ting i radioens »Perspektivkassen«. Til radioen har han også lavet noget omkring Nis Petersens »Kit in memoriam« sammen med Kim Larsen fra Gasolin.

»Konservering« er i høj grad en selvbiografisk historie. Parkvist er ikke god til at være boltet fast til et bestemt arbejde. Dertil synes han livet rummer for mange muligheder. »Samfundet har jo heller ikke brug for mig, kun for min effektivitet,« siger han.

Mogens Parkvist er vokset op i Ryesgade i København i 30'erne og 40'erne. Han er ufaglært, har arbejdet med alt muligt, fabrik, lager, kontor.

Han har holdt af at læse fra han kunne stave. Blandt de forfattere han foretrækker nævner han selv: Sandemose, Erik Knudsen, Ivan Malinovski, Martin A. Hansen, Nis Petersen. For tiden opholder Parkvist sig i Dysted Gl. Skole ved Næstved, hvor han prøver at få et gro-center op at stå, sammen med bl.a. den tidligere lærer på Roskilde Højskole, Gerhard Kaimer.



Konservering

Af Mogens Parkvist

Da vækkeuret havde flænset hans hjerne til grød, sad han lidt på sengekanten og pustede ud, han skulle være på fabrikken klokken syv. Fabrikken fremstillede blikembalage, og han var blevet antaget til at stå alene ved et transportbånd og tage imod en strøm af dåser, der senere skulle bruges til konserver, og som blev spyet ud fra en maskine i den anden ende af båndet. Maskinen kunne indstilles til tre forskellige hastigheder. Rundt om i den store hal var der ni tilsvarende maskiner, der også blev passet af hver sin mand, som foretog sig nøjagtig det samme som ham: tog dåser fra båndet, lagde dem i papkartoner, tyve i hver, og så fremdeles. Otte timer om dagen, kun afbrudt af en halvtimes frokostpause, der kunne synes alt for kort – medmindre man kunne løbe stærkt nok til at være blandt de forreste i køen nede i kantinaen, når sirenen havde lydt og man galoperede derned sammen med alle de andre, der kom strømrende ud fra de forskellige afdelinger.

Arbejdet var deprimerende trivielt. Når man havde haft fat i én dåse kunne man *det* – og hele tiden skulle man være på stikkerne for at være klar til de næste og næste igen: hive paletten med de færdigpakkekartoner af vejen og en ny hevet på plads. Det var ikke ligefrem *påbudt*, at maskinen skulle køre mens det stod på, men også velset, at den ikke blev stoppet uden for de reglementerede tidspunkter. Selvfølgelig skulle en mand have lov til at gå på toilettet og man vidste også, at det nogen gange var for at tage sig en smøg, men med måde! som værktørføreren sagde – med måde!

Men det var et midlertidigt job, som alle andre job i hans liv havde været midlertidige. Han brød sig ikke om at arbejde, i hvert fald ikke

Tegning af Ejler Krag

på den måde, at man gik ud på markedet og solgte sig selv og resten af sin tid til den højstbydende. Ydermere var det meste af det, der kaldtes *arbejde* en så træls affære, at han aldrig ville binde sig for det i en årrække. Derfor var de job han tog altid midlertidige, så var det til at holde ud.

Han foretrak at være en slags *daglejer*, tage en tjans i ny og næ til han havde de skillingen, han skulle bruge, og så ellers gå og hygge sig indtil næste gang det blev nødvendigt at gøre en indsats for at kunne tage en bajer med vennerne, købe en bog eller en plade eller foretage en rejse. Alt det, der skulle til for at dække hans behov for gode oplevelser, dem var der så mange muligheder for, at han ikke kunne drømme om at tilbringe to tredjedele af sit liv med at være indespærret på en fabrik eller et kontor. Men det skulle han selvfølgelig nok holde sin kæft med, når han henvendte sig et sted for at høre, om de havde brug for en mand.

Han var vagabond af natur og havde oplevet en del undervejs i sit treogfyrrårigt liv – havde været på omkring to hundrede forskellige arbejdspladser, på lagre, på fabrikker og kontorer, og endnu havde han ikke oplevet et sted, hvor man ikke åndede lettet op, når det omsider blev fyraften, eller et hvilket-somhelst andet pusterum. Det var det eneste, man ventede på, det at vente var blevet en væsentlig del af arbejdsdagen, det lå hele tiden i luften at man ventede – på frokost, på kaffepause, på weekend, på fred. Og når befrielsen kom, hastede man ligeså meget ud af døren for at komme *væk* som for at komme hjem.

Om fritiden så kunne give den nødvendige hvile, kom an på hvad man arbejdede med. Det kunne den

ikke, når man arbejdede på emballagefabrikken. Det meste af week-enden gik med at få maskinens rytmiske dunken ud af kroppen – og når man så hen ad søndagen skulle til at tage den med ro, kunne man begynde at tænke: *i morgen!*

Men det kunne man selvfølgelig ikke se på dåse-etiketterne med fotomodellen, der en besvimelse nær af fryd gjorde klar til at sætte tænderne i en hot-dog.

Han gjorde sig i stand og tog en kande kaffe med ind i stuen, han var ikke helt sikker på klokken, men håbede, at der var god tid – tid nok til at tage sig en ekstra kop kaffe og støve avisen igennem endnu en gang. Det var en start, der betingede, at resten af dagen kunne blive nogenlunde. Han afskyede at jage, navnlig hvis han skulle begynde på det fra samme sekund, han slog øjnene op.

Ellers var man jo mere eller mindre tvunget til det dagen igennem, tænkte han. Folk var holdt op med at slentre. Et hæsbælende tempo var ligesom blevet meningen med det hele, i hvert fald i storbyerne. De var rene heksekedler. Jage af sted og sjældent have tid til at standse op for andet end at få vejret.

Og ustandseligt blev der pirket og puffet til én: i de overfyldte busser, hvor der ikke var levnet respekt for den enkeltes kropsrum, og hvor stemningen var derefter, i den sønderlemmende trafik, der brølede i ørene på én, så man var ved at blive kulret, og hvor man var som jaget vildt, hvis man ikke lige fulgte de skarpt optrukne linier. Og fra de ustandselige bombardementer med opfordringer til at købe det ene eller det andet. Hele tiden skulle man købe noget, altid blev man pirket til.

Da han var barn havde hans forældre et lille metalskilt på døren, hvor der stod: *Handel & Beteri frabedes!* – og det blev respekteret, man blev ikke presset, men fik lov til at være i fred. Anderledes i dag, hvor man fra alle sider blev belejret med *tilbud*, man ikke havde bedt om. Uanset hvor man vendte blikket, blev tilbud hamret ind i hovedet på én . . . Og de fleste sprang på med begge ben og syntes, deres lykke var gjort.

Han havde aldrig kunnet se værdien ved alle disse *ting*, man hele tiden skulle prakkes på og som nogle knoklede sig skævrygget for at få fat i, og som jo kun resulterede i ét evigt bøvl med at skulle huske på penge til dit og dat. Det var godt nok at have et par kroner på lommen til det mest nødvendige og så ellers have det skægt for resten, det andet skabte kun ufrihed. Tænk, at være på selvmordets rand af økonomiske grunde, så var den sgu da først helt gal!

Det var vist ved at være tid. Han tog en slurk kaffe. Så åbnede han for musikradioen og ventede på klokken mens en frøken Marianne og et underholdningsorkester marcherede sig gennem en døgnmelodi. Han hørte kun halvt efter men fattede dog, at det, det hele det drejede sig om var, at når bare solen skinnede og man ellers så lyst på det hele, så skulle det nok gå alt sammen! En rigtig morgenkvikker, lige til at gå til samlebåndet på!

Halvsyv. Så måtte han af sted. Han kunne godt nå det, men *ville* heller ikke komme for sent, det var nær sket i forgårs og det ønskede han ikke at opleve en gang til. Ikke alene var der risiko for, at han skulle stå og forklare fadæsen for en værkfører – det var galt nok – men på slaget syv ville fabrikkens port-

ner trykke på en knap, så hovedporten gled mod jorden som en langsom guillotine. Sammen med et par andre, der også var halvsent på den havde han måttet kaste sig ind under den sidste halve meter og havde skrabet albuen ad helvede til. Det havde kvæstet hans dag. Men det var heldigvis snart forbi, og selv om i overmorgen var en mikroskopisk gulerod langt ude i horisonten, så var det hans første og *sidste* lønningssdag på det sted.

Han nåede frem til tiden og gik ned i garderoben og skiftede til arbejdstøj. Så satte han sig på en af briksene langs flisevæggene og tog sig en smøg. Rundt omkring sad andre fra hans afdeling, nogle snakkede lavmælt om den foregående aftens fjernsyn og hvad der stod på programmet i aften, andre sad tavse med en morgenbajer mellem knæene. Stemningen var nærmest opgivende. Man ventede på det første langtrukne hyl fra sirenen, der betød at der nu var ét minut til arbejdstidens begyndelse. Så kom det, og de rejste sig alle langsomt og gik på afdelingen og indtog deres pladser ved maskinerne. Så hylede sirenen anden gang og de tændte næsten samtidigt. Dåserne begyndte at rasle hen ad båndene med en larm, der umuliggjorde enhver normal samtale.

Han havde sat sin maskine til mellemste hastighed, det var et tempo, han kunne klare. Så begyndte han at tage dåser fra og var tom i hjernen inden han havde fået fyldt det første karton. Maskinen og monotonien havde fået tag i ham, han kørte på reflekser – tog fra lagde i, tog fra lagde i, tog fra lagde i . . .

Så opdagede han værkføreren stå ved siden af sig og hørte ham råbe gennem larmen, hvordan det gik? – Jotak, råbte han tilbage, det går vist

meget godt! – Jamen det synes vi ikke! råbte værkføreren, De må sgu se at rubbe neglene noget mere, ellers kan vi ikke bruge Dem! Det kunne være rart, om De kunne lære noget af Deres makker dér! råbte værkføreren igen og pegede.

Og pludselig vidste han med sig selv, at det måtte være slut nu! Fanden med om han mistede en dagløn eller to, det betød intet, han måtte væk fra dette her. *Omgående!*

Han stod stille og så på makkeren, der stod ved en maskine ved siden af og havde gjort det i over femogtyve år og hvis stolthed var ubehersket. Han havde afdelingsrekord i dåseaftagning, og der var ikke én, der ikke havde hørt om det armbåndsår og den fridag, han var

blevet kaldt op til ledelsen og havde modtaget i jubilæumsgave. Hans maskine kørte altid på tophastighed, den var blevet *ham!* I over femogtyve år havde hans liv bestået af dåser, der kom imod ham i en evig strøm, og jo hurtigere desto bedre – navnlig hvis direktionen var på rundgang med nogle gæster, så ville de som sædvanlig standse op ved makkerens maskine og fremvise ham som det under, han vitterligt var. Det havde de gjort i går – og makkeren havde taget dåser fra som en sindssyg, mens de fine herrer smilende stod og så til.

– Pas dog på mand! skreg værkføreren pludselig og pegede på båndet, hvor dåserne var begyndt at hobe sig op for enden ved stopklodsen og var ved at blive presset ud over

kanten. – Tag dog fra for satan inden det hele ramler på gulvet!

Han reagerede ikke. Han stod bomstille og så på, hvordan de første dåser røg ud over kanten og trillede hen ad gulvet, så flere og flere. Han lod det ramle. Han så på værkføreren, der stirrede tilbage, rød af ophidselse, han så på den præmierede jubilar, der ikke havde bemærket optrinnet, fordi han koncentrerede sig totalt om sin dåseaftagning på grund af værkføreren tilstedeværelse.

Dåserne ramlede nu uafbrudt ned for fødderne af ham, han lod det ramle. Han mærkede værkføreren gribe fat i sig og råbe, at han skulle standse maskinen. Han skubbede ham fra sig og langede ind over båndet og ragede en favnfuld dåser ud på gulvet, så en til og endnu en, han sparkede til dåserne, så de fløj i alle retninger og så i et glimt værkføreren løbe ned i den anden ende af hallen og ind på sit kontor. Han så hvordan de andre i hallen – nu også makkeren – strakte hals for at se hvad der foregik samtidig med, at de prøvede at passe deres maskiner, fordi det ikke var velset, at de blev stoppet i utide.

Han stod stadig og sparkede til dåserne, da værkføreren kom løbende tilbage og sprang hen og slukkede for maskinen. Så hev han en passérseddel op af kittellommen sammen med en lønningspose: – Her! hvæsedes han, her er Deres penge! De er fyret, fyret, forstår De! Ud med Dem! Nu!

Han tog mod pengene og passérsedlen og gik ned i garderoben og skiftede. Så skyndte han sig ned til portvagten og blev sluset ud på gaden. Der stod han et øjeblik og så op mod den grå, raslende fabriksbygning. Så tog han et dansetrin og satte i løb hele vejen ned til busstoppestedet.



LO-beretning for 1976

En urolig og vanskelig periode

– Det forløbne år blev endnu et vanskeligt år for lønmodtagerne på grund af den internationale økonomiske og beskæftigelsesmæssige krise. Fagbevægelsen har gennem stadige forhandlinger med politikerne og arbejdsgiverne forsøgt at begrænse krisens skadevirkninger for lønmodtagerne mest muligt, siger LO-formanden, Thomas Nielsen, i forordet til LO's årsberetning, der er udsendt i forbindelse med LO's repræsentantskabsmøde i september.

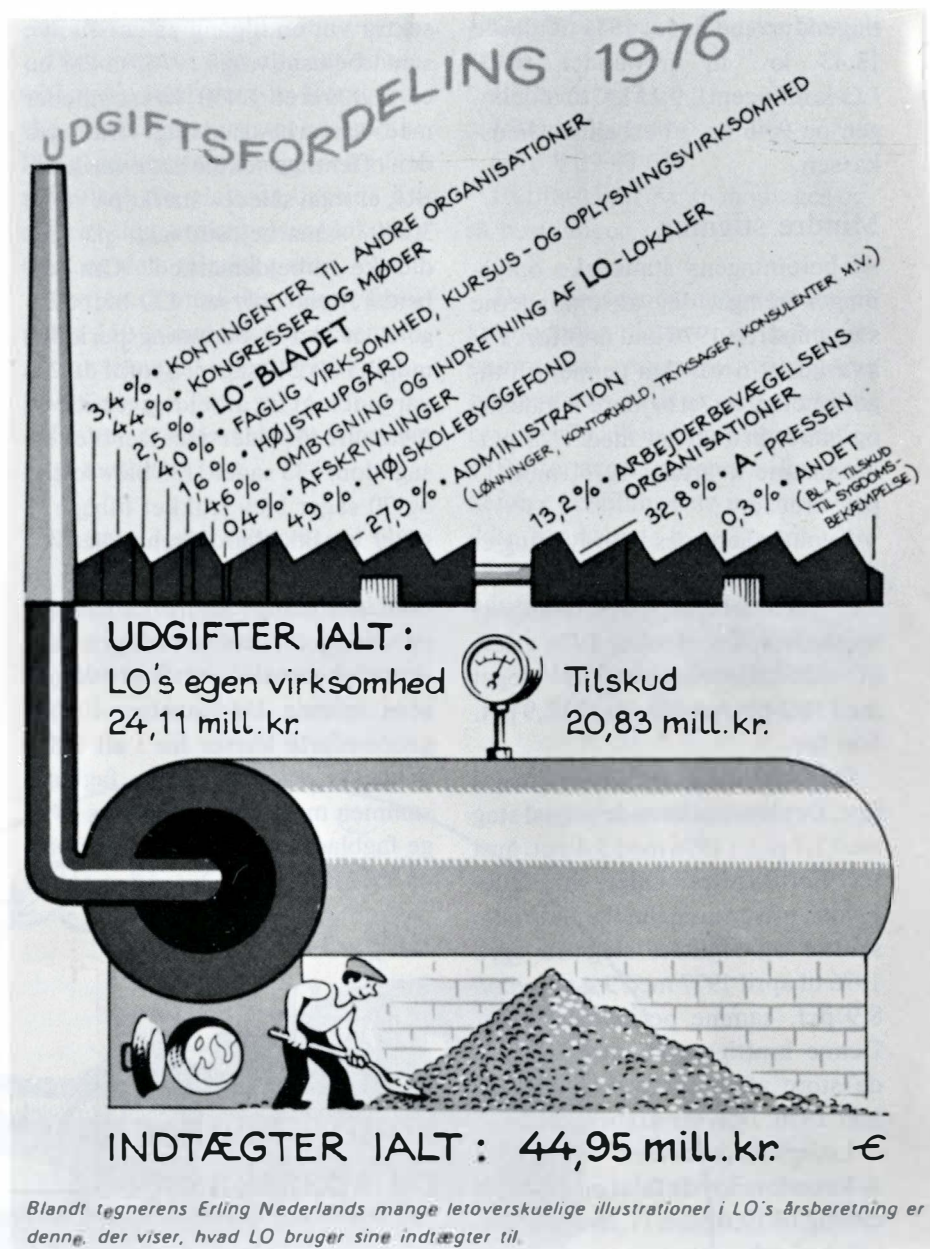
– LO-forbundene oplevede en ny og kraftig medlemstilgang i det forløbne år. Dette giver fagbevægelsen øget kraft til over et bredt felt at sikre lønmodtagerne bedre leve- og arbejdsvilkår.

– Etablering af LO-amtskontorer rundt om i landet er fortsat og har betydet en styrkelse af det faglige arbejde på lokalt og regionalt plan. I slutningen af beretningsåret indledte man opbygningen af lokale, tværfaglige ungdomsudvalg. Hermed er der sat gang i en positiv udvikling til gavn for fagbevægelsens unge, fortsætter Thomas Nielsen.

Omfattende debat

– Også på andre områder har LO støttet en omfattende, lokal debat og oplysningsvirksomhed. Gennem materialeudsendelse, afholdelse af møder og konferencer samt ved etablering af lokale udvalg er der sat focus på vigtige samfundsemner som boligpolitik, skattereform, energispørgsmål, økonomisk demokrati, den nye bistandslov samt skolen og fagbevægelsen.

– Det forløbne år var en urolig og vanskelig periode i fagbevægelsens historie, hvor det trods alt lykkedes at opnå positive resultater, som i den kommende tid må følges op, slutter LO-formanden.



Af beretningen fremgår det, at LO pr. 1. marts i år har 41 medlemsforbund, efter Fotografisk Landsforbunds indmeldelse. Det samlede medlemstal udgjorde ved årsskiftet 1.087.196 eller en stigning på 75.505 i forhold til 1975. Der er i dag 388.070 kvindelige LO-medlemmer eller 36 pct. af det samlede medlemstal.

Årsberetningen oplyser, at det ordinære LO-kontingent udgjorde 52 kr. i 1976 og i år er steget til 62 kr. pr. medlem pr. år, hvortil kommer bidraget til A-pressen på 12 kr. pr. medlem, der fortsætter uændret i 1977. På baggrund af forbundenes indberetninger vedrørende kontingenter er det i øvrigt udregnet, at det gennemsnitlige ugentlige kon-

tingent pr. medlem i 1976 udgjorde 13,43 kr. til forbundet (incl. LO-kontingent), 9,15 kr. til afdelingen og 9,46 kr. til arbejdsløsheds-kassen.

Mindre stigning

Af beretningens statistiske oplysninger fremgår det, at lønningerne steg mindre i 1976 end året før. I 3. kvartal 1976 var den gennemsnitlige timeløn for arbejdere i industri og håndværk steget med 11,8 pct. fra samme kvartal i 1975, mod 17 pct. året før.

Funktionærernes lønudvikling er ligeledes afdæmpet i forhold til året før, idet arbejdsgiverforeningens lønstatistik fra oktober 1976 viser, at månedslønningerne er steget med 10,2 pct. på et år mod 12,9 pct. året før.

Også prisstigningstakten aftog i fjor. Det lønregulerende pristol steg med 7,7 pct. i 1976 mod 9,1 pct. året før. Forbrugerpristallet, som indeholder priserne inklusive indirekte skatter og afgifter, steg fra april 1976 til april 1977 med 9,4 pct. mod 8,9 pct. samme periode året før. Denne kraftigere stigning skyldes de store afgiftsforhøjelser i efteråret 1976, oplyser årsberetningen.

Ledighedsprocenten for de A-kasseforsikrede faldt også i 1976, nemlig til 10,0 mod 11,2 i 1975. Antallet af arbejdsledige steg imidlertid til 107.100 mod 103.770 i 1975, og den lavere procent skyldes, at antallet af A-kasseforsikrede i fjor steg med 137.000 til 1.071.000 A-kasemedlemmer. Som bekendt steg ledigheden yderligere i starten af 1977, til 131.000 ledige i marts i år.

3.000 SU

Af LO-beretningen om samarbejdsudvalgsvirksomheden fremgår det, at der inden for den private

sektor var en tilgang på ca. 50 nye samarbejdsudvalg i 1976, så der nu er registreret 1.430 virksomheder med samarbejdsudvalg. Da også den offentlige sektor har over 1.400 SU, er man således stærkt på vej til 3.000 samarbejdsudvalg på det danske arbejdsmarked. Om arbejdsretten oplyser LO-beretningen, at der i beretningsperioden indgik i alt 249 sager, hvoraf de 206 var indbragt fra arbejdsgiverside og resten fra arbejderside. Der blev afsagt dom i 33 sager, 138 blev forligt og 70 sager blev trukket tilbage. 8 sager var ikke færdigbehandlet ved periodens afslutning.

Blandt mange andre talmæssige oplysninger i årsberetningen kan slutteligt nævnes, at Fagbevægelsens interne Uddannelser i 1976 gennemførte kurser for i alt 8.534 deltagere, og at dette fagblad, sammen med fagbevægelsens øvrige fagblade, udgør et samlet oplag på 1.113.872. *p.s.*

Kontrol med konti i banker og sparekasser

Skatteminister Jens Kampmann fik 3. juni vedtaget en ændring af skattekontrolloven, som gør det muligt for skattemyndighederne at skaffe sig direkte oplysninger om skatteyderes konti i banker og sparekasser og andre pengeinstitutter.

Ifølge den ny-reviderede skattekontrollov skal disse pengeinstitutter hvert år uopfordret meddele skattemyndighederne, hvad skatteyderne har fået udbetalt (eller godskrevet på deres konto) i renter i det sidst forløbne år. Dertil kom-

mer, at de overordnede skattemyndigheder har ret til selv at kræve yderligere oplysninger om enkelte skatteyderes mellemværende med banker og sparekasser m.v. Det betyder, dette sidste, at skattemyndighederne som led i en stikprøvekontrol kan kræve oplyst skatteyderes indestående i pengeinstitutterne, størrelsen af evt. lån o.l.

Det er i den nye lov fastsat, at pengeinstitutterne skal forsyne oplysningerne med kontohavernes personnummer (evt. arbejdsgivernummer). Derfor er det samtidig i loven fastsat, at det fremtidig for det første er en betingelse for overhovedet at kunne etablere en konto i et pengeinstitut, at man opgiver sit CPR-nummer og sin adresse. For det andet er det fastsat, at »gamle« kunder i pengeinstitutterne – det vil sige folk, som havde konto den 1. juli – skal opgive deres personnummer og adresse til pengeinstituttet senest den 1. oktober 1977.

Sker dette sidste ikke, vil man efter denne dato – altså efter 1. oktober 1977 – ikke kunne hæve på sin konto.

Foreninger, klubber o.l., som ikke har et arbejdsgivernummer (CIR-nummer), skal registreres ved, at den, der handler på foreningens eller klubbens vegne, skal opgive sit personnummer. Det vil nok i langt de fleste tilfælde være enten formanden eller kassereren.

Det er derfor vigtigt for alle, som har konto i et pengeinstitut, at de senest 1. oktober får bragt denne sag i orden. Man skal ved personlig henvendelse medbringe dokumentation for CPR-nummerets rigtighed, f.eks. ved hjælp af personnummerkortet, sygesikringsbevis eller lignende. Man kan også sende oplysningerne til pengeinstituttet med posten og vedlægge dokumentation i fotokopi.

har til formål at støtte alle former for dampkultur, restaurering og bevaring af dampmaskineri af enhver art. Midlerne til denne støtte søges skabt til veje ved fremstilling og salg af porcelænsplatter med damplokomotiver.

Støtteforeningen optager ikke medlemmer, men ethvert køb af vore platter er med til at skaffe midler til ovennævnte formål. Vi modtager også gerne gaver.

Hvert års overskud anvendes udelukkende til støtteformål. I november udsendes ansøgningskemaer til alle, der arbejder med restaurerings- og bevaringsobjekter og i februar uddeles støtten.

Støtteforeningen Danske Dampvenner udsender hermed den første porcelænsplatte i serien

Danske Smalsporlokomotiver

Platte nr. 1 i den nye serie forestiller de smalsporede Bornholmske Jernbaners første lokomotiv. (Se gengivelsen på bagsiden i fuld størrelse). På plattens bagside findes en fyldig beskrivelse af lokomotivet og dets tekniske data.

Platten, hvoraf der kun er fremstillet 150 nummererede eksemplarer, er tegnet af *kunstnerinden Bertina Kærager*.

Platten er udført i hvidt porcelæn med motivet i sort.

Platten, der utvivlsomt vil blive et eftertragtet samlerobjekt, erhverves lettest og sikrest ved snarest at indbetale beløbet kr. 95,- + kr. 10,- i forsendelsesomkostninger til:

Støtteforeningen Danske Dampvenner

Blichersvej 3

3000 Helsingør

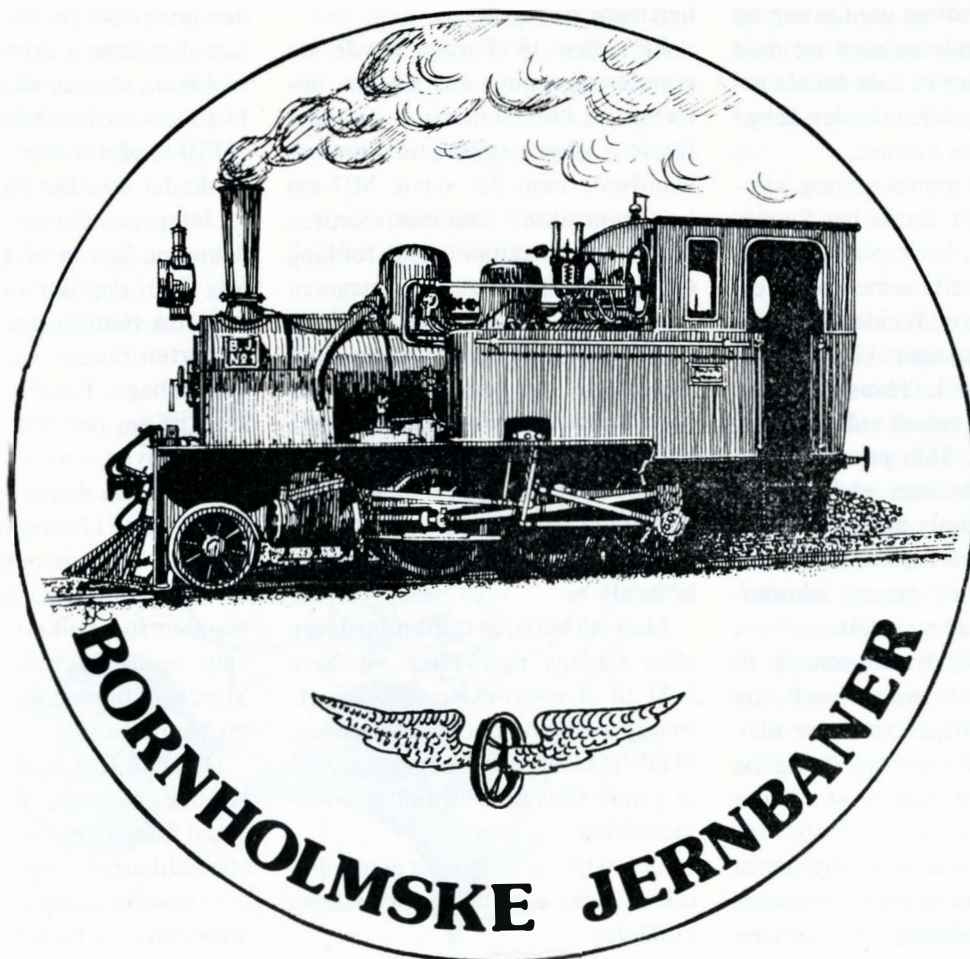
Giro 8 29 47 63

På tlf. (03) 21 81 46 modtages også bestillinger.

Der kan tegnes abonnement på kommende platter og bestemte numre kan reserveres, dog gøres opmærksom på at næsten alle numre under 70 allerede er reserverede.

Platterne ekspederes i den rækkefølge bestillingerne indgår – vent ikke for længe, hvis De vil sikre Dem et eksemplar. Alle tidligere udsendte platter er udsolgte.

Med bedste damphilsen
Danske Dampvenner





Lørdag den 24. september blev Hareskovbanen indviet med pomp og pragt. I strålende solskin og med masser af deltagere i de lokale arrangementer fejrede man den længe ventede S-banes komme.

Med festligt pyntet særtog startede en indbudt kreds fra Svane-møllen station, hvor generaldirektør Hjelt bød velkommen og overborgmester Egon Weidekamp bød på rådhuspandekager. Under turen gav områdechef L. Hausted orientering om hver enkelt stations specielle karakter. Han præsenterede endvidere togets fører, elektrofører K. Kiefer og oplyste, at det var fjerde gang Kiefer kørte indvielsestog. Sikkert den eneste lokomotivmand, der oplever dette.

Ved overgang fra kommune til kommune gjorde toget holdt, og med diverse borgmestertaler blev det fastslået, at man bød S-togene særdeles velkommen – et stort savn er nu afhjulpet.

Alle steder var der arrangeret festligheder med orkester, isboder, pølsebarer, balloner til børnene

o.s.v. I Farum endog en bod med helstegte pattegrise.

På vejen til Farum havde en grundejerforening ved en bro op-hængt en blomsterkrans, som det første S-tog sprængte. Senere standsede man det sidste MO-tog og overrakte lokomotivføreren blomster – en symbolsk tak for lang og tro tjeneste.

I Farum holdt trafikminister Kjeld Olesen den egentlige indvielsestale og erklærede Hareskovbanen for åbnet. Han udbragte et leve for den nye bane – i det samme kørte det første planmæssige tog ind på stationen – jo der var præcision over hele dagens arrangement.

Man må håbe, at trafikministeren efter dagens oplevelser vil have held til at overbevise folketings og øvrige medlemmer om det nyttige i, at DSB får økonomisk baggrund for at vende tilbage til sit tidligere serviceniveau.

Det var en glad og stolt generaldirektør, der kunne takke for en dejlig DSB-dag.

Vi nærmer os efteråret og bladene falder, nye ture er fremlagt, samme kritik bliver givet som andre år. Nu kan de sgu ikke strammes mere, eller kan de.

For det skal nok vise sig, som lokomotivfører Erik Thorsen skriver ved sidste køreplansskifte, at visse afdelinger har påtaget sig noget, der synes helt urimeligt, og andre har mistet herved.

Men det kan være, at vi måske i fremtiden skal til at tage pengepungen med på arbejde, men så får turene forhåbentlig en hel anden bevågenhed i afdelingen. Her tænkes på, at man er væk i 24-29 timer fra hjemstedet, og når vi vender hjem skylder vi 5-8 timer, Ja, familie og venner ryster på hovedet.

Ligeledes denne 8 timers regel, den er da også helt forældet, hvis den anvendes på hjemstedet. Man kan dog læse i arbejderbeskyttelsesloven, at man skal have mindst 11 timers hvile. Derefter læser vi i »DSB-bladet«, at 8 ud af hver 100 er skaderamt. Det kunne have været interessant at se, hvad de tilskadedkomne havde af tjeneste dagen før. For i dag bor vi jo ikke alle 5 min. fra tjenestestedet, men størsteparten bruger 1 time hjem og 1 time tilbage. Familien har vel også krav på én, der ikke bare kommer hjem, sover – ny madpakke og af sted igen, så denne regel burde aldrig komme i betragtning for tjeneste med sikkerhedsmæssig karakter. Men det lader også til at formanden for Folketingets trafikudvalg og for Jernbanerådet, Otto Mørch, er blevet interesseret i disse problemer.

Direktør Rolsted Jensen svarer J. Krabbe Nielsen, at hvis blot et uheld kunne spares, er pengene til efteruddannelse givet godt ud. Det er vi nok alle enige i, men så skal det afgørende vel heller ikke være, om

der kommer en mand mere eller mindre i arbejde.

Til lokomotivfører Krabbe Nielsen vil jeg svare: Da vi fik SR 75, skulle det være udformet således, at enhver skulle kunne finde det svar han søgte. Men det viste sig, at vore instruktører måtte sende spørgsmål til højere instans, idet man var i tvivl. De har sikkert gennemgået det på kryds og tværs, for dygtige var de til at svare. Men det gav det indtryk, at SR 75 ikke nåede helt det mål. Så i den betragtning syntes jeg, det er i orden med en opfriskning, så det bliver endnu bedre.

Men hvad med at gøre SR 75 mere levende, det kunne jo gøres ved, at overtrafikassistent Karsten Kristensen, DSB-skolen sendte spørgsmål til DLT, ja måske satte dem op i en kryds og tværs, som nogle er glade for. Jeg ved, at disse spørgsmål ligger i skuffer og skabe både på stationer og depoter, så nogen hemmelighed er de vel ikke. Jeg har fået dem fra et Lak.hold.

Hvad indvirkning ville det give.

1) En neddæmpning i reaktionerne, som der er givet udtryk for, idet man forbereder os på denne spørgemåde.

2) Kender han ikke svaret, skulle jeg tage meget fejl, hvis han ikke søgte det.

3) For nu er det blevet et problem. Man hæfter sig så mere ved teksten, end ved at sidde og læse 10-15 sider og spørge sig selv, hvad stod der egentlig.

4) Det vil sætte en diskussion igang. Og er vi derved så ikke nået det, som er sagens kerne, at gøre det levende.

Lige den sidste bemærkning til dette angående denne prøve, da kunne DLF's hovedbestyrelse tage prøven først. Gav de grønt lys for, at spørgsmålene var rimelige, skulle der ikke være noget i vejen for at køre, så pas på ikke at glide i bladene.

Svend Højgaard, lkf. Gb.

Det kan oplyses, at der den 7/9-77 var nogle af hovedbestyrelsens medlemmer, der gennemgik prøven. Samtidig er karaten af spørgsmålene blevet vejet på vægten.

Begge dele gik tilfredsstillende. I de første hold, der kommer til gennemgang og prøve af SR, vil tilidsmænd være med.

Redaktionen.

Set med »unge« øjne

Når lkf S. Juul Madsen i DLT nr. 9 kan gengive en fransk revolutionsførers lomme filosofi, kan jeg også gengive en »godbid« af Jørgen Rygs monolog, blandt andet omhandlede onkel Ludvig, kaldet den 14. »Han var en god socialdemokrat, men han var så røve kedelig, at ingen kendte ham, så han blev sendt retur«. Citat slut.

Men hvad med realiteterne. Dette omtaler samme, også hovedbestyrelsesmedlem, Juul Madsen. »Organisationen kan ikke hamle op med o.s.v.«

Samme opgivende udtalelse gav et andet hovedbestyrelsesmedlem, Gunnar Rasmussen, til et møde den 8.9.77 på ddt Kh. Hvis samme mening er almen gældende for resten af hovedbestyrelsen i Dansk Lokomotivmands Forening forstår jeg bedre manglen på problemløsninger.

Til undskyldning for disse negative synspunkter er jo det forhold, at en organisation aldrig er stærkere, end det dens medlemmer yder i kraft af aktiviteter. Ligningen passiv medlem er en passiv organisation, aktiv medlem er en aktiv organisation er bevist i praksis.

Det, jeg dog finder mest nedbrydende for en fagorganisations slagkraft og effektivitet, er det kraftspild der anvendes på interne stridigheder om den politiske magt og position. Her igennem forsvinder medlemmernes aktivitets ydelser i negative retning.

Hvorfor nu den løftede pegefinger? Jeg kan forstå, at S. Juul Madsen har stor viden fra sit aktive organisatoriske arbejde, i foreningens interesse, til at se det skadelige i – jeg citerer: »kommunistisk inspireret formandsinitiativer, ekstre-



Miljøundersøgelse

Århus afdeling har stillet sine medlemmer en række spørgsmål om forhold som påvirker arbejdsmiljøet

16

mistkinesere og lignende samfundsnedbrydende elementer«. Citat slut. Ja, det er som at læse et kommunistisk manifest, bare med modsat fortegn. Der tænkes på anvendelsen af en masse billige floskler. Jeg har en ved hånden: »pas på gulsoten, det er en smitsom lever sygdom. Ved angreb søg læge.«

Juul Madsen kan under ingen omstændigheder benægte, at det er resultaterne, der tæller. Hvad har sømændene opnået? Hvad har Metal Lyngby opnået? Hvad har typograferne opnået? etc. Generelt kan det siges, at det eneste fælles punkt vi alle har, bedre løn, bedre arbejdsvilkår. Altså er hovedformålet med organisering i fagforbund opfyldt. En lille tilføjelse, Juul Madsen har aldrig hørt de samme »formænd« udtale »Organisationen kan ikke hamle op med o.s.v.«

Midlerne til opfyldelse af vore behov og ønsker kan altid diskuteres, men aldrig formålet, nemlig rimelige løn- og arbejdsvilkår. Der vil vel i visse situationer, hvor der er trådt hårdt nok på os, opstå et eller flere brud på arbejdsretlige regler og normer. Midler som ingenrettskafne mennesker vil synes om at anvende. Men i spørgsmålet om overlevelse og menneskeret stiller sagen sig vel anderledes. Det er de midler som hvert demokratiske samfundsorden, giver os mulighed for at bruge, uden risiko for fortabelse af vor værdighed som mennesker.

Udfra antagelsen at intet kun er godt eller dårligt, er dette indlæg en opfordring på tværs af partipolitiske interesser, at kæmpe sammen om vores fælles hovedsynspunkt – kroner og ører, samt måske det væsentligste, især for de ældre etablerede kolleger, arbejdsforholdene.

lkass. p. J. A. Olesen
Ddt Kh.

Tjesteforhold

Skal 8 timersreglen mellem to tjenestervæk?

Ja: 78%. Nej: 3%. Ved ikke: 19%.

Er tjenestetidsreglerne tidssvarende?

Ja: 3%. Nej: 91%. Ved ikke: 6%.

Ønsker du turene hurtig ud og hjem i alle tilfælde?

Ja: 43%. Nej: 49%. Ved ikke: 18%.

Eller ønsker du et passende ophold ude?

Ja: 69%. Nej: 20%. Ved ikke: 11%.

Ønsker begrænsning af nattjenesten?

Ja: 31%. Nej: 37%. Ved ikke: 32%.

Ønsket timetal pr. måned?

pr. døgn: 5 timer pr. md.: 36 timer.

Skal spærretiden i højtiderne væk så orlov kan søges?

Ja: 70%. Nej: 23%. Ved ikke: 7%.

Er du tilfreds med de dobbelte fridage?

Ja: 71%. Nej: 22%. Ved ikke: 7%.

Skal alle dobbelt fridage falde i week-ends?

Ja: 46%. Nej: 44%. Ved ikke: 10%.

Er du tilfreds med erstatning for manglende S og H?

Ja: 34%. Nej: 43%. Ved ikke: 23%.

Der ønskes 100% erstatning.

Bliver 11 timersreglen misbrugt?

Ja: 25%. Nej: 51%. Ved ikke: 24%.

I turene og i reserven?

Ja: 41%. Nej: 18%. Ved ikke: 41%.

Løn og pension

Er din løn rimelig i forhold til dit ansvar?

Ja: 5%. Nej: 86%. Ved ikke: 9%.

Ønsket pensionsalder i gennemsnit:

61,4 år

Arbejdspladsen

Er du tilfreds med:

Rengøring af maskinerne?

Ja: 19%. Nej: 78%. Ved ikke: 3%.

Vedligeholdelse af samme?

Ja: 5%. Nej: 90%. Ved ikke: 5%.

Belysning i førerrum?

Ja: 26%. Nej: 69%. Ved ikke: 5%.

Vinduesviskerne?

Ja: 5%. Nej: 95%. Ved ikke: 0%.

Førerstolene?

Ja: 71%. Nej: 25%. Ved ikke: 4%.

Sporplads i remisen?

Ja: 14%. Nej: 78%. Ved ikke: 8%.

Ønsker du håndvask på maskinerne?

Ja: 79%. Nej: 15%. Ved ikke: 6%.

Ønsker du bedre ventilation på maskinerne?

Ja: 96%. Nej: 1%. Ved ikke: 3%.

Underretning på hjemstedet om maskinløbet?

Ja: 64%. Nej: 18%. Ved ikke: 18%.

D.L.F.

Læser du det blå blad hver gang?

Ja: 86%. Nej: 14%. Ved ikke: 0%.

Får du information nok fra D.L.F.?

Ja: 4%. Nej: 91%. Ved ikke: 5%.

Skal vi ud af L.O. og ind i FTF?

Ja: 71%. Nej: 8%. Ved ikke: 21%.

Medlemmernes bemærkninger på skemaerne.

Løns spørgsmål.

Ønsker ligestilling med F.C. personalet, ud fra at sikkerhedskravene er de samme.

Egentlig ikke urimelig, men ønsker kortere arbejdstid som kompensation for de øgede opgaver.

Lokomotivpersonalet har ikke fået tilstrækkeligt for rationaliseringen. Gevinsten skulle vise bedre løn- og tjenestetidsregler.

Vi får alt for lidt for det ansvar vi har, prøv engang at se hvad en håndværker på ren dagtur har i løn her på depotet, og så den løn, vi har. Dem i 13 lrm får mindre. Dem i 18 lrm har det samme som håndværkeren.

Pensionsalder

61,4 år i gennemsnit blev resultatet af de fremsatte ønsker. Det bliver bemærket af mange, at det selvfølgelig skal være med fuld pension, og frivilligt. Pensionsalderen udregnes så man efter det fyldte 50 år får tillagt 6 mdr. pr. år.

Tjenestetidsreglerne

Tjenestetiden bør være således, at man har 40 timers uge på 5 dage.

Ønsker fuld tjenestetidsberegning fra tiltrædelse i Århus til aftrædelse i Århus.

Tjenestetiden bør være således, at der er 40 timer på 5 dage. De 8 skæve helligdage indgår som permissionsdage, på samme måde som u.a. = 23 + 5 + 8 = 36 dage. Der vil så være mulighed for ferie i 18 dage + 2 gange 9 dage. En sådan ordning vil være til gavn for helbredet.

Tjenestetidsreglerne tilgodeser slet ikke vore særlige arbejdsstilling. Tjenestetiden bør ikke være mere end 30 timer pr. uge, og ikke over 6 timer pr. dag, når der skal køres dag og nat, søn- og helligdag.

Ønsker effektiv tjeneste under hele fraværet, med min. 6 timer og max. 9 timer med en passende spisepause.

Foretrækker at der arbejdes for bedre tjenestetidsregler frem for mere i løn.

Overgang på 11 timer mellem 2 tjenester skal overholdes.

Hurtig ud og hjem hvis tjenestetiden ned sættes og ophold hjemme bliver på 15 timer.

Rådighedstjeneste altid fuld tjeneste. HVOR tjenesten begynder mellem 22 og 6 bør ingen tjeneste være længere end 5½ til 6 timer af sikkerhedsmæssige hensyn. Evt. gældende 125 til 150% arbejdstid for tjeneste mellem 22 og 6.

Nuværende ordning med begrænsning af antallet af nattimer bør udbygges til også at gælde mødetidspunktet mellem kl. 4.00 og 5.30.

Angående spærretid for orlov i helligdagene, så burde der være en aftale om en turnusordning.

Ønsker erstatning for manglende søn- og helligdagsfrihed således: Udover 10 mistede søn- og helligdage erstattes der med 2 for hver mistet.

Ønsker dobbeltfridag hver gang + erstatning for skæve helligdage.

Jeg synes, at de dobbelte fridage er for dyrt betalt, idet der er mindre frihed mellem tjenesterne.

Ønsker 52 dobbelte fridage pr. år.

Jeg mener, at det ville være bedre med mere ophold mellem tjenesterne på bekostning af nogle af de lange fridage.

Arbejdsforhold

Rengøring af maskiner.

Mz og Mx virker bedre rengjorte end My, især er der snavset omkring førerstolen. Frontruderengøringen er meget mangelfuld.

Utilfredshed med at maskinernes førerrum bliver brugt som opholdsrum for remisepersonale.

Væk med snavsede handsker i førerrumene.

Maskinrums og motorrengøring er næsten lig nul i dag, simpelt hen af misforstået spærehensyn.

Vedligeholdelse af maskiner

Driftssikkerheden er god nok. Der forekommer ikke mange nedbrud i vestområdet.

Tætningslister i døre og vinduer samt i alle lemme bør regelmæssigt udskiftes.

Intet lokomotiv bør bruges når varmekedlen oser.

Frontlanterne bør kunne indstilles korrekt som på en bil.

Alle Mz's øverste lanterne lyser meget dårligt.

Sprinklerne efterses hyppigere, og alle de køretøjer, der ikke har sådanne, bør have dem monteret snarest.

Belysning på lokomotiver

Belysning ved planholder kunne være en blå lampe, i lighed med den på Ma.

Alle køretøjer burde være forsynede med

blændfri belysning. På Mo skygger bremsehåndtaget for hastighedsmåleren.

Der opstår refleksis på frontruden fra køreplansbelysningen. Lampen bør drejes 1/4 omgang, og anbringes på siden af pladen.

Loftsbelysningen er for svag. Der burde være en kraftig lampe, der kan belyse mellemrummet mellem førerstol og instrumentbord.

Bedre lys i maskinrum, anbragt de steder, hvor vi har brug for det.

Angående vinduesviskere

Hvor bliver de dobbeltvirkende vinduesviskere af som der engang var tale om skulle monteres på alle køretøjer.

Der skal nye vinduesviskere på alle køretøjerne, i lighed med dem, der er på biler.

Samtlige vinduesviskere burde, i princip, være udformet som dem i førerrum 2 på Mz 1411.

Automatiske vinduesviskere burde være en selvfølge i begge sider, og ligeså burde alle frontruder være forsynede med varme-tråde.

På My og Mx bør drivværket på vinduesviskeren være placeret for neden, så undgår man at viskerbladet blæser væk fra ruden.

Vinduesviskerne deformeres ved rudevask med langskaftet værktøj fra jorden. Ruderne bør altid håndpudses i remisen, da ruderne altid er meget fedtede.

Angående førerstole

Der er stadig for mange af de gamle stole tilbage, og de nyes bevægelighed frem og tilbage er for lille.

Angående håndvask på maskiner

Såfremt håndvask monteres skal den anbringes så højt, at den ikke anvendes som pissoir.

Der skal være rindende vand.

Håndvaske på maskinerne på Sjælland har vist sig at være en fiasko. Vandet i en dunk ved siden af duer ikke.

En dåse med håndrensecreme + servietter bør forefindes på alle maskiner.

Angående ventilation af førerrum

Det er under al kritik at vi skal finde os i at der på varme dage kan opstå helt utilstedelige temperaturer. Varmepåvirkningen er kolossal.

Angående maskinløb

Underretning om returløb for maskinerne bør findes ved mødebogen så vi ikke skal rende fra sted til sted for at få underretning.

Angående D.L.F.

Ser altid det blå blad igennem, men de nyheder, jeg har brug for har jeg, som regel læst i DSB-nyt.

Det blå blad er ikke meget læseværdigt, meget sjældent står der noget som har relation til vort arbejde. Der er for meget afskrift fra andre fagblade. Novellerne hører hjemme i dagspressen eller ugepressen.

Ønsker bedre information fra den lokale afdeling om dagens problemer.

Hvilken fordel får vi i FTF, ønsker mere oplysning desangående. D.L.F. bør forhandle selv for sine medlemmer og ikke overlade det til en person, som ikke har indsigt i vort arbejde.

Forskellige bemærkninger

Køleskab i stedet for håndvask.

Hvis det er 8 timers-reglen i forbindelse med betaling for over 12 timer, så ja.

I det hele taget bør D.L.F. forbyde sine medlemmer at forrette tjeneste, hvis der er under 11 timer mellem 2 tjenester.

Hvis vi skal op på 52 dobbelte fridage, kommer vi selv til at betale i form af mere sammentrængt tjeneste i de resterende 5 dage, og så kommer vi ikke af med 8 timers reglen.

U.a. timer tilbage til den gamle beregning.

Forbedring af værelserne i Aalborg og Nyborg.

Ny beskatning af køre- og natpenge fra 1977.

Ønsker afløsning på færgehavnpladsen i Nyborg.

Mz. Knap for alertor er dårligt anbragt, giver infiltrationer i venstre arm på grund af højden over bordet. Ønskes udformet så begge hænder kan bruges.

Stolene på Mz er så dårlige, at man får benene ødelagt.

Hvis der skal overnattes, bør værelserne være af høj standard, f.eks. med el-vækkeur og adgang til telefon.

En bedre køreplan ønskes. Kvaliteten meget dårlig.

En holder på maskinerne som passer til køreplansstørrelsen.

Af hensyn til vores sundhedstilstand og sikkerheden, bør varmekedlerne holdes i orden så de ikke oser.

Vi mangler venterum i Nyborg og Aalborg.

Dårlig rengøring af skurvogn i Aalborg.

Baderum i Århus moderniseres.

Angående begrænsning af nattimer er det

(fortsættes side 18)

Køre- og sejlpenge

CO Is skrivelse til tilsluttede organisationer:

I fortsættelse af vore skrivelser af 22. og 24. august 1977 om beskatning af køre- og sejlpenge skal meddeles, at sagen den 15. september forhandles med skatte- og afgiftsminister Jens Kampmann.

Skatteministeren understregede ved mødets start, at det faldt uden for hans kompetence at omgøre Ligningsrådets afgørelse, da dette ifølge lovgivningen alene har kompetence til at træffe afgørelser i sådanne spørgsmål.

Han havde imidlertid foranlediget af COI's skrivelse af 22. august haft en samtale med Ligningsrådets formand om sagen. Der var herefter truffet beslutning om, at *man frafaldt kravet om beskatning af køre- og sejlpenge for indkomstskatteåret 1977.*

Vi fremførte over for ministeren, at afgørelsen om beskatning af køre- og sejlpenge efter vor opfattelse var direkte lovstridig, og at end ikke Ligningsrådet kunne have kompetence til at omgøre eller tilside-sætte lovbestemmelser, hvorfor Ligningsrådet helt burde annullere sin afgørelse, så den ej heller får virkning for 1978 og senere.

Det aftaltes med ministeren, at forhandlingerne f.s.v. angår 1978 og senere skal føres med statskattedirektoratet med henblik på en fornyet behandling i Ligningsrådet.

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

(fortsat fra side 17)

for mig et spørgsmål om et passende ophold ude.

Ønsker at blive fritaget for de elendige uniformsgenstande.

Hermed overgiver vi til læserne, hvad meningsmålingen viste.

Oplysningsudvalget.

Tilbud til DSB ansatte

Til foreningens medlemmer har vi igen et par gode tilbud på DSB weekendture – ekstra ferie – mini ferie og hotelophold i København. Disse tilbud beder vi Dem venligst bringe i medlemsbladet.

Restorlov – Ferierejsetilbud til DSB ansatte

Til din restorlov er her et par gode tilbud på weekendture – ekstra ferie – mini ferie – hotelophold i København.

Weekendture/extra ferie

fra 55 kr.

Tag med toget . . . ud på ekstra ferie i en weekend – eller forlænget weekend. Se, oplev og bliv kendt med en storby på et par dage.

DSB ansatte (med fripas) tilbydes ophold på weekendrejsemålene til ren hotelpriis, og så kaldet grundarrangement.

Vælg mellem Berlin, Prag, Lübeck, Hamburg, Harzen/Goslar, Hahnenklee, München, Wien, Bern, Amsterdam, Bruxelles, Paris, Stockholm, Finland/Helsinki, København, Aalborg, Århus og Bornholm.

Du køber et grundarrangement, der dækker det samme som weekendturen (= jernbanebilletten). Det vil sige 1, 2, 3 eller 4 hotelovernatninger med morgenmad, betjening og moms på de basishoteller, der er nævnt i programmet weekendture.

Pris pr. hotelovernatning i

| | |
|----------------------------------|-------------|
| Berlin | fra 80 kr. |
| Prag (2 overn.) | fra 200 kr. |
| Lübeck | fra 75 kr. |
| Hamburg | fra 70 kr. |
| Goslar | fra 75 kr. |
| München | fra 100 kr. |
| Wien | fra 80 kr. |
| Bern | fra 75 kr. |
| Amsterdam | fra 90 kr. |
| Bruxelles | fra 80 kr. |
| Paris | fra 65 kr. |
| Stockholm | fra 90 kr. |
| Helsinki fra Stockholm | fra 500 kr. |
| København | fra 55 kr. |
| Aalborg | fra 75 kr. |
| Århus | fra 100 kr. |
| Bornholm fra Kh | fra 295 kr. |

Tillæg betales som angivet i programmet. Yderligere oplysninger får du i programmet »weekendture/extra ferie«.

Extra ferie

fra 35 kr.

Tag med toget . . . eller i egen bil til Vesterhavet, Kattegat eller Sydlyn. Slap a' og nyd

et par dage eller mere, hvor luften er frisk og lugter af hav.

Vælg mellem de moderne feriehhoteller i Fåborg, Bønnerup (Djursland), Hirtshals, Blokhus eller Fanø.

Du bor i ferielejlighed med entré, soveværelse, badeværelse, køkken og stue. Der er soveplads til 6 personer. På hotellet er der indendørs svømmebassin. Specielt børnebassin. Sauna. Solarium med højfjeldssol. Kondirum. Bordtennis. Billard og TV-stuer. Legeland for de små. Restaurant og bar.

Pris pr. person og døgn: 35 kr. (børn 18 kr.).

Minimum 2 personer/2 døgn.

Tillæg for havudsigt 5 kr. Fripas ordner du selv.

Med egen bil og færge over Storebælt er prisen 280 kr. for 2 personer og 2 døgnsoophold.

Programmet »weekendture/extra ferie« giver yderligere oplysninger.

mini ferie

Med egen bil til Sydslesvig, Holstens Schweiz, Lübeck, Hamburg, Lüneburger Heide, Weserbergland, Harzen, Eisenberg og Schlitz-Hessen.

3 døgnsoophold i lejlighed på Ferienpark Hahnenklee i Harzen koster 545 kr. for hele familien (4 personer) inkl. færge over Fugleflugtslinien.

Kommer du fra Jylland – bliver denne og øvrige priser 95 kr. mindre.

Se nærmere i programmet »mini ferie« (udkommer medio september).

Hotel i København

fra 55 kr.

Skal du til møde, på kursus (DSB skolen) eller privat til København. DSB har hele året en række særdeles fordelagtige hoteltilbud. Pris pr. overnatning inkl. morgenmad er indtil den 30.4.78.

fra 55 kr. i værelse med håndvask
fra 75 kr. i værelse med brusebad/toilet
fra 105 kr. i værelse med bad/toilet.

Øg lidt mere på hotellerne Sheraton, Scandinavia og d'Angleterre.

Se nærmere i »DSB hoteltilbud«.

Går dine ønsker i anden retning tilbyder DSB rejsebureauerne også egne produkter i vinterrejser til Østrig og Italien. (Husk de specielle fripaspriser.) Fest til fjells, vinterferie i Norge. Teaterture til Leningrad og Moskva. Besøgsrejser 2 gange om ugen til Kenya og Tanzania i Østafrika, samt rejser til Mellemste Østen og Sydamerika. Eller måske en solferie med Stjernerejser.

Turen bestiller du i DSB rejsebureauet – eller på din station.

Forfremmet til lokomotivfører (18. lrm.) pr. 1/9 1977

Lokomotivfører (17. lrm.)
S. A. S. Sørensen, ddt Es i ddt ES
E. R. Hansen, ddt Es i ddt Es
H. A. Thomassen, ddt Fa i ddt Fa

Forfremmet til lokomotivfører (17. lrm.) pr. 1/9 1977 efter ansøgning

Lokomotivfører (13. lrm.)
V. P. G. Thomsen, ddt Es i ddt Es
O. Andersen, ddt Kø i ddt Kø
F. L. M. Nielsen, ddt Rf i ddt Rf

Forflyttet 1/9 1977 efter ansøgning

Lokomotivfører (17. lrm.)
E. Andersen, ddt Gb til ddt Hg
V. P. L. Hansen, ddt Rf til ddt Gb

Afskediget pr. 30/9 1977 efter ansøgning alder

Lokomotivfører (17. lrm.)
N. V. Ø. Jensen, ddt Hgl

Afskediget pr. 31/8 1977 efter ansøgning

Lokomotivassistent p.
J. Ulrich, ddt Kh

Afskediget pr. 30/11 1977

p.g.a. svagelighed
Lokomotivfører (17. lrm.)
K. A. H. S. Nielsen, ddt Kb
Lokomotivfører (17. lrm.)
H. Bahne Larsen, ddt Rf
Lokomotivfører (18. lrm.)
H. M. M. M. Christensen, ddt Kø
Lokomotivfører (17. lrm.)
Eyvind Laursen, ddt Ar
Lokomotivfører (18. lrm.)
H. P. Winther, ddt Kø
Lokomotivfører (15. lrm.)
K. Møller, ddt Ar

Dødsfald

Pens. lokomotivfører Harald W. Gleerup,
Århus, død den 20/8 1977.

Pens. lokomotivfører Oscar E. Ovesen,
Gedsted, død den 12/8 1977.

Pens. lokomotivfører Jacob Peter Jacob-
sen, Valby, død den 1/2 1977.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæ-
um frabedes venligst.

Lkf. P. E. Svendsen, ddt Gb.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæ-
um frabedes venligst.

Lkf. E. F. Mikkelsen, ddt Ar.

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

Lkf. Kaj Juul, Gb.

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

Lkf. H. V. Hansen, Gb.

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

Lkf. P. K. Kristensen, Gb.

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

Lkf. L. H. Jensen, Gb.

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

Lkf. J. A. M. Andersen, Kø.

**Restaurant Delfino i Hundige er rammen om
Lanternens efterårsfest** hvor vi – ja hold jer
helt fast – for den populære pris af 65 kr. – jo,
det er rigtigt opfattet, *kun sølle 65 kr.* – får en
lüksusplatte + 1 øl og 2 snaps (uden at vi
mærker den nye moms). Vi drikker kaffe
med en cognac eller likør; vi danser og ga-
ranterer for »Lanternestemning og humør«.

Det løber af stabelen *lørdag den 26. no-
vember kl. 18.00.*

Når prisen er så lav, er det blandt andet
fordi vi mødes direkte i restaurant Delfino,
Hundige Strandvej 59, Greve Strand.

Bus nr. 121 fra Valby Station til Stop 26
eller S-tog til Hundige Station.

Sidste tilmeldingsfrist er den 16. novem-
ber.

Tilmeldingslister er opsat på depoterne el-
lers tilmelding på tlf. (03) 38 31 69 – Per
Brygger.

Helgoland

Helgoland afdeling afholder afskedsfest
24/11-1977. Pensionister og medlemmer der
er interesseret bedes skrive sig på listen, der
bliver ophængt på stuen eller ringe til kasse-
ren: (01) 17 26 42.

Helgoland afdeling afholder generalforsam-
ling tirsdag d. 17/11-1978. Pensionister og
medlemmer, der er interesseret i kammerat-
ligt samvær efter generalforsamlingen, be-
des skrive sig på listen, der bliver ophængt
på stuen eller ringe til kassereren: (01)
17 26 42. Pris ca. 35 kr.

Bestyrelsen

Obs.

Forslag til kongressen i maj 1978

Med henvisning til foreningens love § 10 stk.
e erindres om at forslag, der ønskes til be-
handling på kongressen skal være forenin-
gens formand i hænde senest den 15. februar
1978.

Juleunderstøttelse

Lokomotivpersonalets Hjælpefond

I henhold til hjælpefondens vedtægter udde-
les i december understøttelser på 50-100 kr.,
der kan søges:

1. Af medlemmer.
2. Af pensionerede lokomotivmænd.
3. Af enker efter lokomotivmænd.
4. Af forældreløse børn under 18 år af
de under 1., 2. og 3. nævnte.

Ansøgningsskemaer kan fås på forenin-
gens kontor og må senest den 1. december
være tilbagesendt til Lokomotivpersonalets
Hjælpefond, Hellerupvej 44, 2900 Hellerup.

Ansøgere, hvem understøttelse bevilges,
vil modtage underretning herom i december.

Lokomotivfører A. Henriksen og Hustrus Legat

Renterne af legatkapitalen uddeles efter an-
søgning til trængende lokomotivmænd, som
er eller ved deres afsked var stationeret ved
Fredericia driftsdepot, eller trængende en-
ker efter sådanne.

Der uddeles indtil 3 portioner à 50 kr. år-
ligt af renterne fra ca. 3.000,- kr. legatkapi-
talen andrager, og ansøgning herom indsendes
til Dansk Lokomotivmands Forening, Hel-
lerupvej 44, 2900 Hellerup, senest den 1.
december.

Redaktionen gør op-
mærksom på, at stof til
bladet *skal* være ind-
sendt senest den 15. i
måneden forinden opta-
gelsen.

Plejecentret Jernbanebo

Efter 13 års opsparing til Jernbanemændenes kooperative Forsikringsforeningers Fond – i daglig tale »Det humanitære fond« – blev starten til plejehjemsbyggeriet markeret ved, at Nyborgs borgmester Børge Jensen den 14. juni kl. 14 tog det første spadestik på den grund ved Nydamsvej i Nyborg, som af Nyborg kommune er stillet vederlagsfrit til rådighed for jernbanemændenes fond.

Jernbanemændenes kooperative Forsikringsforeningers Fond har engageret »Arbejderbo« som forretningsfører for byggeriet, der i øvrigt er overdraget entreprenørfirmaet Jord og Beton i Århus i totalentreprise. Projektet er udarbejdet af arkitektfirmaet Friis og Moltke i Århus.

Det totale projekt omfatter i alt 49 plejehjemspladser, men bl.a. under hensyn til den udvikling, der sker i samfundet med øget bistand i hjemmene, valgte fondens bestyrelse at starte projektet med en første fase, der omfatter 28 plejehjemspladser med mulighed for senere udbygning. De nødvendige faciliteter for et plejehjem med det større antal pladser udføres fra starten, og viser der sig behov for udbygning af antallet af beboelser, kan det let lade sig gøre.

Til plejecentret hører et dagcenter, og der opføres endvidere 10 såkaldte beskyttede boliger på arealet. Herved undgås det udprægede plejehjemsmiljø, idet beboerne fra de beskyttede boliger kan benytte plejhjemmet som et servicecenter og derved integrere i plejhjemmets daglige liv. De beskyttede boliger bliver moderne toværelses lejligheder.

Prisen for plejecentret bliver 13.368.000 kr., hvoraf fonden skal præstere 10%. I dette beløb er ikke indregnet inventar. Byggetiden er fastsat til 16 måneder, og det vil sige, at indvielsen kan finde sted omkring midten af oktober 1978.

Driften af Plejecentret Jernbanebo varetages af en selvejende institution, hvis bestyrelse består af 4 bestyrelsesmedlemmer af Jernbanemændenes kooperative Forsikringsforeningers Fond, 2 medlemmer udpeget af Nyborg byråd og 1 medlem af centrets personale.

I en særlig overenskomst med Nyborg kommune er det aftalt, at bestyrelsen for plejecentret har indstillingsretten til 22 plejehjemspladser og Nyborg kommune har indstillingsretten til de resterende 6 pladser. Indstillingsretten til de 10 beskyttede boliger har plejecentrets bestyrelse.

Fondens økonomi

Fonden blev startet i 1963 ved Vejlekassens 90 års fødselsdag. Vejlekassen og de fire jernbaneorganisationer bidrog til starten med gaver på i alt 12.450 kr. Siden er fonden vokset støt gennem gaver fra jernbaneorganisationernes forsikringsvirksomhed, fra DSB og ikke mindst gennem faste månedlige bidrag fra ansatte ved DSB og pensionister.

I dag er formuen ca. 1,2 mio kr., og der mangler således kun ca. 130.000 kr. for at kunne dække andelen i byggeriet. De manglende penge vil være til stede ved byggeriets færdiggørelse i 1978 gennem renteindtægterne og de faste månedlige bidrag.

Skulle der vise sig behov for en udbygning på et senere tidspunkt, vil det være nødvendigt med en fortsat opsparing. Der vil også være behov for penge til inventar m.v.

Derfor opfordrer vi endnu flere til at medvirke til fondens humanitære arbejde ved at tegne sig for et månedligt bidrag. Bidrag kan trækkes over løn eller pension ved indsendelse af nedenstående kupon til fondens kasserer, adresse, Driftsområde Næstved.

Navn

Stilling

Tjenestested eller privatadresse (pensionister)

CPR-nummer

ønsker at yde et fast månedligt bidrag påkr. til Jernbanemændenes kooperative Forsikringsforeningers Fond.
Beløbet kan fradrages i min løn/pension.

Dato

.....
underskrift

Indsendes til fondens kasserer, E. W. Hauge, driftsområde Næstved.