



12

DANSK  
LOKOMOTIV  
TIDENDE



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. DECEMBER 1977 - 77. ÅRGANG

12

### Indhold:

Betjening af rangerlokomotiv .....	2
Betjening af rangerlokomotiv Litra MH .....	4
CO-nyt: Aldrig fredet .....	8
Fra medlemskredsen:	
Opgivenhedens røst .....	9
Homo Ludens .....	10
Fra landet .....	11
Fra en studietur til Norge .....	12
Studierejse til Indien .....	18
Personalia .....	19
Dansk Lokomotivmands Forenings rejselegat .....	19
Orientering om verserende skattespørgsmål .....	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.

Det fremgår af en artikel andetsteds i bladet, at undersøgelsesarbejdet vedrørende stationspersonalets overtagelse af betjeningen af rangerlokomotiv litra MH er afsluttet i den arbejdsgruppe, som havde til opgave at komme med en indstilling herom. Afdelingerne er ved cirkulærer informeret om sagens forløb. Arbejdsgruppen har undersøgt en række tjenestesteder, hvor der foregår rangerarbejde. Med et sammenfattende resultat kan siges, at stationspersonalet med denne behandlingsfase overtager 12 stillinger i fast tur og at der skal uddannes 15 som afløser. Efter dette har arbejdsgruppen indstillet, at der ikke for tiden er grundlag for at foretage videre registrering af eventuelle behov ved resterende tjenestesteder, hvor lokomotivpersonalet varetager betjeningen af rangerlokomotiv litra MH. Der er tale om en gradvis overtagelse, som vil foregå over en længere årrække med hensyntagen til vore medlemmers faglige og personlige forhold.

Da det blev os bekendt, at DSB havde truffet principiel beslutning om ændring ved betjeningen af disse lokomotiver, måtte vi naturmødvendigt kræve at få medindflydelse på det arbejde, som skulle udgøre grundlaget for de ændrede vilkår. Vi kunne ikke lade det ske hen over hovedet på os. Det syntes ganske vist som om, DSB for sig selv ville afdække problemerne omkring sagen, idet der i basisorganisationen nedsattes en arbejdsgruppe udelukkende sammensat af ledelsesrepræsentanter og som med hjælp fra driftsområderne sammenstykkede et materiale, der kunne blive ledelsens grundlag at gå til forhandling på med bl.a. DLF. Med det inferiøre kendskab vi fik til denne arbejdsgruppes virksomhed opstod stor betænkelighed ved at være uden føling med et undersøgelsesarbejde, som var af stor betydning for DLF's medlemmer. Vi følte en brist i de skønne tanker om samarbejde mellem ledelse og medarbejdere. I skrift og tale tilkendegav vi vor utilfredshed og rettede henvendelser til trafikministeren og generaldirektøren. Herefter aftaltes et 6-punktsprogram identisk med den arbejdsplan som blev MH-arbejdsgruppens. Det skal straks siges, at samarbejdet i denne gruppe har været meget positivt, og Jernbaneforbundets repræsentanter har vist forståelse for vore problemer.

Omend vi var meget utilfredse med måden, sagen førtes frem på, har vi dog bestræbt os på objektivitet

og samarbejde. Vi mener også, at vi med det afsluttede arbejde har varetaget medlemsinteresserne og medvirket til et resultat, der under de givne forudsætninger er acceptabelt. Uden forfald til selvglæde er det foreliggende udtryk for realitetssans. Virkelighedsnær – i modsætning til de interne undersøgelser som først fandt sted, hvilket MH-arbejdsgruppens undersøgelsesarbejde har bevist. Et forhold som især sættes i relief ved gruppens undersøgelser under lokal forhandling på de enkelte tjenestesteder.

DSB har, som retfærdiggørelse af sin principbeslutning om ændring af betjeningen, kørt folketingets sparekrav overfor driftsbudgettet i front. Desværre føler vi os ikke helt overbeviste om, at dette er den egentlige motivering. Det er tilskyndelsen; idet vor fornemmelse er den, at det, der stræbes efter, er at billiggøre arbejdskraften på det område, som suverænt har været lokomotivmandens. I skøn samdrægtighed i administrative cirkler arbejder man sig mod målet. Vi fatter godt meningen. Imidlertid er der en iøjnefaldende forskel på personalekategoriernes økonomiske andel. Hvor der ved ændringer i andre områder sparkes opad, skal der for vort vedkommende sparkes nedad. Det hverken kan eller vil vi leve med. Lokomotivmændene vil gerne være saglige og objektive, men det skal ikke forlede nogen til at tro på, at der så kan forventes tilslutning til hvad som helst, selv om virksomheden DSB kommer i en betrængt situation. Dette har ikke mindst adresse til de politikere, som med deres økonomiske politiske beslutninger, under dække af at styrke samfundets interesser, søger at fremme partipolitiske interesser og derved påligner DSB nogle besparelser der skader selve virksomheden DSB, men som på lige så urimelig måde forringer samme virksomheds personales vilkår.

Det er den slags beslutninger, der fører til indskrænkninger i personaleforbrug; thi her er virksomhedens mest tyngende omkostning, og derfor springer det lettest i øjnene, at selv en lille procentsats i besparelse giver talmæssigt store beløb. På anden måde stilles midler til rådighed for beskæftigelsesforanstaltninger. Derfor er sparevirkningerne hos DSB et paradoks i den arbejdsløshedssituation, vi er ude i.

I MH-arbejdsgruppen har vi været med til at yde en positiv indsats på et realistisk grundlag, men vi vil med opmærksomhed følge sagen i dens fremtidige udvikling.

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

# Betjening af rangerlokomotiv litra MH

## 4 Beslutning

I oktober 1976 meddelte DSBs generaldirektorat foreringen, at der var truffet principiel beslutning om stationspersonalets betjening af rangerlokomotiv litra MH.

I januar 1977 forhandlede der med DSB om sagen. Det blev tilkendegivet, at baggrunden for principbeslutningens gennemførelse nu var folketingets økonomiske forlig, som betød en betydelig reducere af DSBs driftsbudget i finansåret 1977/78. Dette skulle følges op i efterfølgende finansår.

I februar 1977 besluttede DSB at nedsætte en arbejdsgruppe til at foretage et analysearbejde af denne ændring i betjeningen.

## Arbejdsgrundlag

Gruppens arbejdsgrundlag indeholdtes i denne opgaveformulering:

»For at muliggøre en mere hensigtsmæssig og alsidig anvendelse af stationstjenestens medarbejdere, er det ved flere lejligheder foreslået, at betjeningen af rangerlokomotiver efterhånden overføres til nævnte medarbejderkategori. I forvejen er det i princippet gennemført, at samme medarbejdere betjener ranger-

traktorer på stationer, hvor der ikke er stationeret lokomotivpersonale.

I forbindelse med budgetbehandlingen for finansåret 1977/78 er forslaget om at lade stationstjenestens medarbejdere overtage en del af betjeningen af rangerlokomotiver genfremsat og en række driftsområder har bekræftet, at der kan forudses væsentlige besparelser i personaleforbruget ved forslagets gennemførelse.

Det er projektets målsætning at fremme tankerne om alsidig personaleanvendelse og herved nedbringe de betydelige omkostninger, der er forbundet med rangerarbejdet. I dette tilfælde ved, at samme medarbejderkategori varetager såvel betjening af rangerlokomotivet som det øvrige rangerarbejde på samme erfaringsmæssigt gode måde som praktiseret ved kørsel med rangertraktor.«

## Arbejdsplan

Gruppens arbejdsplan opstilledes sådan:

Der foretages i basisorganisationen en registrering af personaleproblemerne på de foreslåede tjenestesteder så som

- uddannelse af portøruddannede medarbejdere



- kommende ressourceforbrug af portøruddannede medarbejdere
- konsekvenser for lokomotivføreruddannede medarbejdere.

Den foreslåede arbejdsgruppe etableres og påbegynder sit arbejde.

Arbejdsgruppen gennemgår de enkelte tjenestesteder. I gennemgangen deltager foruden ledelsesrepræsentanter (do og ddo) også medarbejderrepræsentanter for berørte medarbejderkategorier (DJ og DLF).

Der afsluttes med rapport og indstilling senest den 1.3.1977.

Central forhandling af arbejdsgruppens rapport og indstilling.

Gennemførelse af forslagene.

## Historisk oversigt

Maskinafdelingen havde udarbejdet en historisk redegørelse, som gengivet her:

Rekruttering og uddannelsesbestemmelser for betjening af rangertraktorer, rangerlokomotiver, dieselmotorvogne, diesellokomotiver og elektriske tog har været indgående behandlet i »Lokomotivmandsudvalget af 1960« samt i »Lokomotivmandsudvalget af 1970«.

Lokomotivmandsudvalget af 1960 indstillede i sin betænkning,

»at der bør kræves faguddannet personale til al førertjeneste på lokomotiver og motorvogne, herunder også de elektriske motorvogne i den københavnske nærtrafik«.

Om betjening af rangertrækraft har »Lokomotivmandsudvalget af 1960« i betænkningen anført:

»3. Traktorførertjeneste.

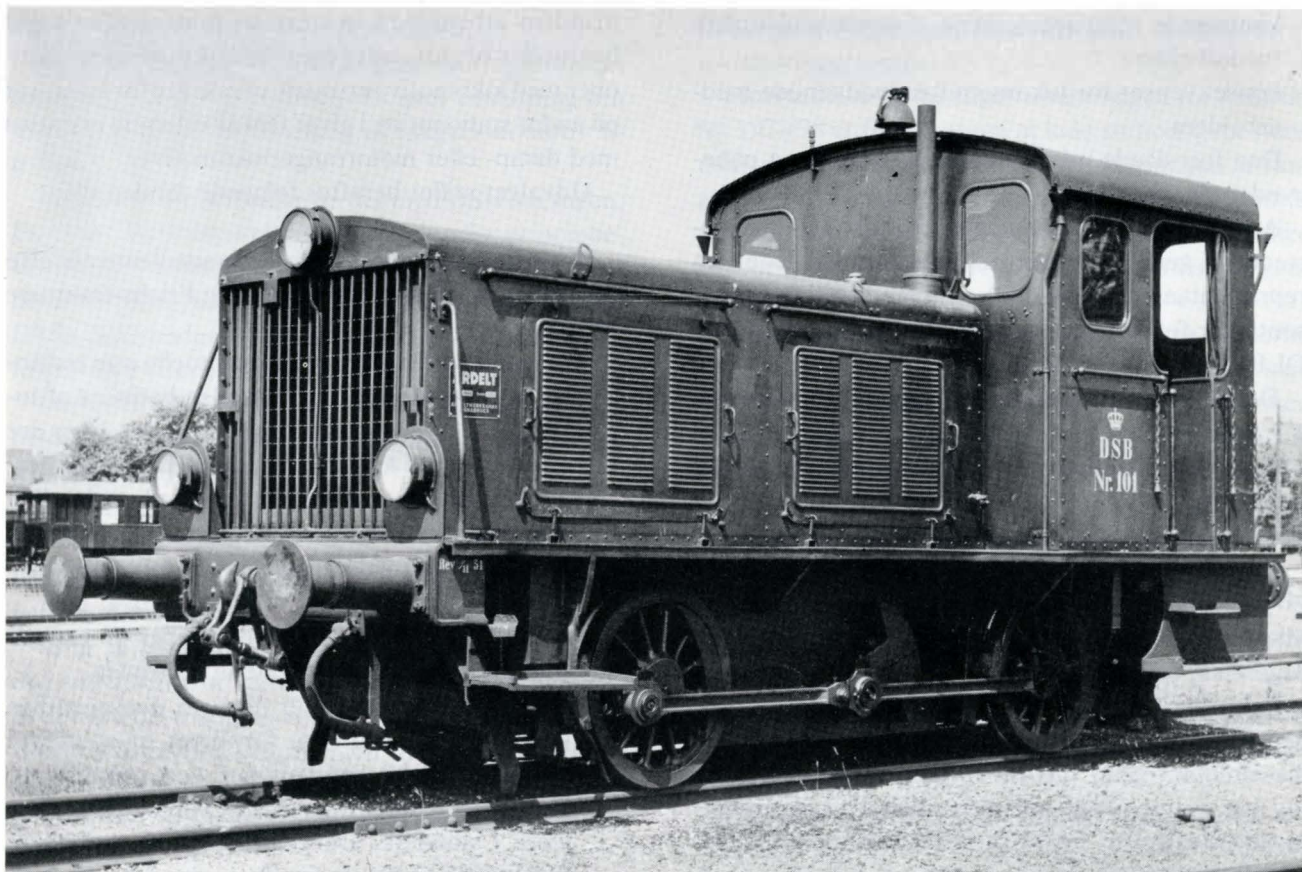
Der er i udvalget enighed om, at faglig uddannelse ikke er påkrævet for det personale, som skal udføre rangertjeneste med de under afsnit III A omtalte traktorer af størrelse 167 hk og derunder. Udvalgets indstilling må derfor gå ud på, at rangertraktorerne principielt bør betjenes af stationtjenestens personale. Da de nye typer af rangertraktorer (»Ardelt« og »Frichs«, begge på 167 hk) imidlertid i et vist omfang indsættes på større stationer, hvor der er stationeret lokomotivpersonale til såvel linietjeneste som rangertjeneste, vil udvalget af hensyn til ensartetheden finde det hensigtsmæssigt at lade disse traktorer på sådanne stationer betjenes af lokomotivpersonale. Det er herved en forudsætning, at rangeringen på disse stationer stadig er så intensiv, at lokomotiv-

mandens arbejdstid kan udnyttes fuldt ud. Forslaget begrundes blandt andet med, at traktorerne på stationer med lokomotivpersonale er reserve for traktorer på andre stationer og i givet fald skal kunne erstattes med damp- eller motorrangerlokomotiver.

Udvalget stiller herefter følgende forslag til:

Hovedretningslinier vedr. personaleanvendelse ved betjening af Ardelt-traktorer og Frichs-traktorer 167 hk).

- I. Ovennævnte traktorer og eventuelle nye traktorer af lignende type og størrelse betjenes af lokomotivpersonale på de tjenestesteder, hvor der er stationeret lokomotivmester. Dog skal herudover også de nævnte traktorer ved stationerne Slagelse, Svendborg, Sønderborg, Randers og Herning indtil videre betjenes af lokomotivpersonale. På alle andre tjenestesteder betjenes de nævnte traktorer af stationstjenestens personale.
- II. Lokomotivpersonalet er ud over den egentlige kørsel med traktorerne forpligtet til at udføre sådanne mindre reparationer ved traktorerne, som de med deres fagmæssige uddannelse måtte være i stand til. De pågældende er endvidere forpligtede til på steder, hvor der ikke er stationeret remisearbejdere, at pudse og renholde traktorerne i det omfang, i hvilket dette arbejde kan foretages i pauser under rangerarbejdet.
- III. Lokomotivførere, der for tiden anvendes som traktorførere for traktorer af nævnte art på steder, hvor der efter pkt. I skal anvendes stationspersonale, kan, såfremt de i særlig grad er knyttet til stedet, forblive der indtil videre. Der ydes ikke depotforstanderhonorar på steder, hvor lokomotivpersonale kun er stationeret af hensyn til betjening af rangertraktorer.
- IV. Strækningskørsel med rent lokale godstog fra stationer, hvor rangertraktorer betjenes af stationspersonale, kan foretages med sådanne traktorer betjent af stationens personale«. Ved forhandlinger i generaldirektoratet den 24.1. og 20.2.1967 om betjening af Köf-traktorerne (128 hk) blev det fastslået, med henvisning til den betydelige mindre hestekraft, at betjeningen skulle foretages af stationspersonale. DLF var af den opfattelse, at der var handlet i strid med traktoroverenskomsten og ønskede aftalt ny overenskomst. DSB ønskede ikke at træffe ny aftale om traktor-



betjening og mente ikke at betjeningen af Köf-traktorer med stationspersonale var noget brud på den gældende aftale.

Lokomotivmandsudvalget af 1970 indstillede i sin betænkning, »at der fortsat indtil videre stilles krav om håndværksmæssig foruddannelse for ansøgere til lokomotivmandsstillingen«.

I rapporten er der specielt om S-togsmateriellet anført følgende:

»S-togsmateriellet er imidlertid forholdsvis enkelt at betjene og når hertil tages i betragtning, at førerpersonalet – p.g.a. den tætte trafik – ikke har tid til at foretage større indgreb, kunne det overvejes, om man i alle tilfælde fortsat skal stille krav om håndværksmæssig foruddannelse for førere af dette materiel.

I erkendelse af, at der inden for visse personalekategorier er overtallighed, og da der fremover i en årrække er risiko for yderligere overtallighed, vil en fravigelse af håndværkerkravet kunne tænkes anvendt til muliggørelsen af omskoling af overtalligt personale, f.eks. til stillingen som fører af S-tog«.

Ved en forhandling i generaldirektoratet den 1.12.1971 drøftedes »Betjening af MH og Ardelt med stationspersonale«.

Fra DSBs side blev det fremført, »at der sigtes imod alsidig personaleanvendelse og størst mulig fleksibilitet. Betjeningen af MH må derfor ind i billedet. Stationspersonalet kan indgå i betjeningen af disse køretøjer f.eks. på steder, hvor man blot skal anvende køretøjet et par timer. DSB har dog ingen planer om på nuværende tidspunkt at følge tanken op; men på længere sigt må mulighederne være til stede, og derfor ønskes aftalen mellem DSB og DLF om betjening af traktorer ændret nu«.

Fra DLF's side blev fremført, »at lokopersonalet er den gruppe, som har størst fleksibilitet, idet det kan betjene samtlige køretøjstyper. Sporene fra den gældende aftale om betjening af traktorer skræmmer. Den aftale begrundes også i ønsket om større fleksibilitet, en vekselvirkning i stationspersonalets beskæftigelse ved skiftevis pakhúsarbejde og traktorkørsel.

Imidlertid opstillede dette personale hele vagter

ved traktorkørsel. Derved var man ude over fleksibiliteten. MH bør også bevares som hovedelement i lokopersonalets grunduddannelse og som hidtil betjenes af dette. Dertil kommer, at MH er en retræteplads i det omfang helbredsmæssige eller andre årsager betinger«.

»Fra DSBs side måtte man fastholde forslaget om fuld fleksibilitet med hensyn til betjening af MH, hvilket i øvrigt måtte være en forudsætning for at undgå forflytninger fra vest til øst.

I givet fald måtte spørgsmålet forhandles fra tilfælde til tilfælde efterhånden som der opstod behov for at lade MH-traktorer betjenes af stationspersonale og at dette kun sker i tilfælde, hvor der er væsentlige fordele herved for DSBs vedkommende, ligesom man er indstillet på at tage rimeligt hensyn til beskæftigelse af lokopersonale, der af helbredsmæssige grunde er afskåret fra strækningkørsel.

DLF kan ikke tilslutte sig DSBs synspunkter m.h.t. fleksibilitet, ved at stationspersonale indgår til betjening af MH og må derfor tage forbehold over for, at andre end uddannet lokopersonale betjener denne lokomotivtype«.

Ved en drøftelse den 20.5.1975 om udskiftning af Ardel-traktor i Horsens med MH-lokomotiv betjent af stationspersonale måtte DSB konkludere, at der ikke ad forhandlingsvejen var mulighed for at opnå en aftale.

### Arbejdsgruppens indstilling

Efter en række gruppemøder og møder på lokale tjenestesteder er udarbejdet 2 delrapporter. Af disse fremgår et behov for uddannelse af stationstjeneste-

mænd i følgende omfang ved stationerne Vejle, Horsens, Frederikshavn, Slagelse, Gedser, Kalundborg, Sønderborg, Haderslev, Kolding, Esbjerg, Odense, Struer, Viborg, Randers, Padborg og Rødby Færge:

Vejle 4 i fast tur og 2 afløsere

Horsens 3 i fast tur og 2 afløsere

Frederikshavn 1 i fast tur og 2 afløsere

Slagelse 1 i fast tur og 2 afløsere

Gedser 2 afløsere

Kalundborg intet behov i overskuelig tid

Sønderborg 2 afløsere

Haderslev 2 afløsere

Kolding 3 afløsere

Esbjerg intet behov i overskuelig tid

Odense intet behov i overskuelig tid

Struer intet behov i overskuelig tid

Randers 3 i fast tur og 2 afløsere

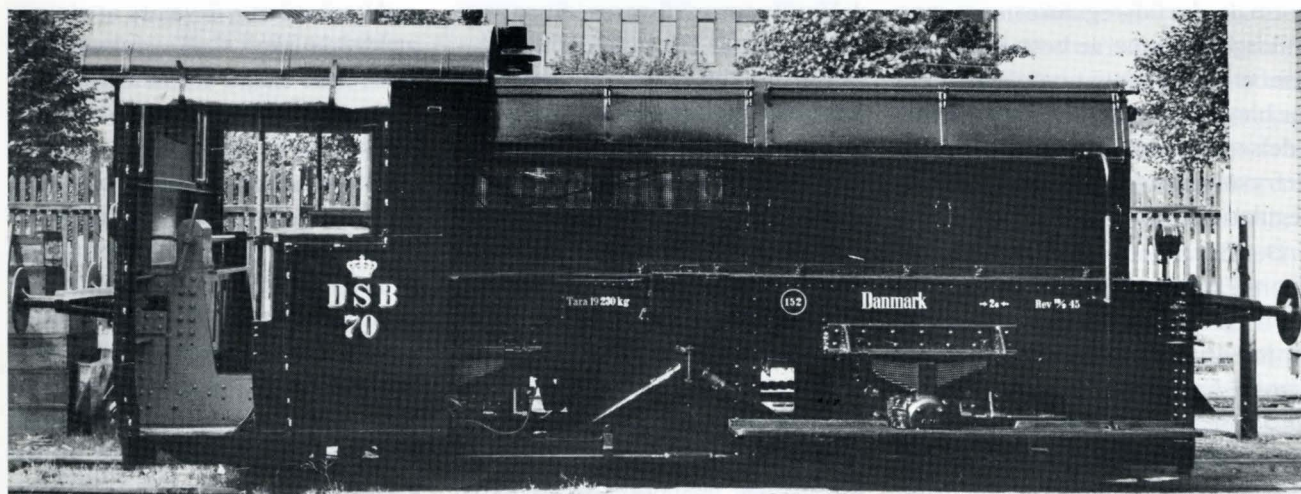
Padborg intet behov i overskuelig tid

Rødby Færge intet behov i overskuelig tid.

Arbejdsgruppen finder ikke, at der for tiden er anledning til at tage flere stationer op til undersøgelse.

Uddannelsen af stationspersonalet strækker sig over ca. 8 uger, omfattende en teoretisk uddannelse på ca. 5 uger og en praktisk på ca. 3 uger. I øvrigt stilles samme krav om helbredsforhold (B44) som for lokomotivpersonalet.

Med arbejdsgruppens undersøgelser er taget hensyn til at intet lokomotivpersonale ufrivilligt forflyttes, at der er retrætepladser til helbredsramte eller af anden grund, f.eks. disciplinær afgørelse, at der er uddannelsespladser, at der er pladser ved evt. indskrænkning af strækningstur, og at der er pladser til personale, som afventer adgang til strækningstur.



# Aldrig fredet

Modtaget 20.10.1977. CO-nyt

8

Jagttiden er gået ind. Men i modsætning til jagtlovens humane bestemmelser om, at de fleste dyrearter er fredede en vis del af året, gælder tilsvarende bestemmelser ikke for lønmodtagerne – og specielt ikke for tjenestemændene. De må jages konstant, og jagtiveren skorter det så sandelig ikke på.

Et af trofæerne man nylig hjemførte var, at der ikke skal gives fuld dækning for prisstigningerne gennem dyrtidsreguleringen, men at overskydende dyrtidsportioner udover en portion skal indefrysnes i ATP-fonden. Det blev første gang aktuelt ved dyrtidsreguleringen pr. 1. oktober 1977, og som prisudviklingen er i øjeblikket, er der ingen grund til at antage, at det ikke også vil blive tilfældet ved de kommende dyrtidsreguleringer.

Nu er det sådan, at adskillige tjenestemænd ikke er blot 8–16 mennesker. Tjenestetiden er ofte placeret om natten og på søn- og helligdage, og mange tjenestemænd må som følge af deres job ofte foretage tjenesterejser. Det medfører naturligvis ekstra udgifter, som tjenestemændene får dækning for gennem de særlige ydelser, d.v.s. time- og dagpenge, natpenge, godtgørelse for arbejde på søn- og helligdage.

Disse ydelser har hidtil været normalt dyrtidsreguleret, og centralorganisationerne betragtede det som en selvfølge, at indgåede aftaler blev overholdt, således at disse ydelser ikke skulle omfattes af indefrysningsordningen for dyrtidsreguleringen.

Derfor afstod centralorganisationerne ved forårets lønforhandlinger fra at forlange ulempevederlagene for at arbejde om natten og på søn- og helligdage reguleret, idet vi forudsatte, at dyrtidsreguleringen ville fortsætte uændret (i stedet krævede man en kortere arbejdstid

for skiftetjeneste, hvilket desværre viste sig uigennemførligt i denne omgang). Endvidere forudsattes det, at det samme ville gøre sig gældende for de direkte udgiftsdækkende ydelser som f.eks. time- og dagpenge.

Det skal bemærkes, at vor forhandlingsmodpart var enig i vore synspunkter. Det var derfor med den største harme, at vi konstaterede, at daværende arbejdsminister Erling Jensen d. 22. april 1977 i folketinget fremsatte lovforslag om midlertidig indbetaling fra staten til ATP af visse dyrtidsportioner, hvor det af lovforslagets § 1 fremgik, at loven udover egentlige arbejdsvederlag også omfatter ulempevederlag, overarbejdsbetaling samt udgiftsdækkende ydelser såsom time- og dagpenge.

Tjenestemændenes Fællesudvalg rettede henvendelse til folketingets arbejdsmarkedsudvalg og gjorde opmærksom på, at den foreslåede ordning var i strid med de forudsætninger, som dannede grundlag for de forhandlinger, der medførte, at der kunne indgås aftale for statstjenestemandsområdet, og man henstillede, at lovens § 1 blev ændret således, at kun egentlige arbejdsvederlag blev omfattet.

Det blev fulgt op af en henvendelse til statsministeren, hvor man indtrængende henstillede til regeringen, at den respekterede indgåede aftaler, da troværdigheden ved indkomstpoltiske drøftelser i modsat fald ville lide alvorlig og varig skade.

Det var meget skarpe ord, men regeringen og folketinget forstod åbenbart ikke alvoren bag dem, idet arbejdsministerens lovforslag blev vedtaget.

Nu er der yderligere kastet benzin på bålet, idet statsskattedirektoratet har udsendt cirkulære nr.

540, hvorefter man egenrådigt bestemmer, at de offentligt ansattes køre- og sejlpenge fremtidig skal medregnes til den skattepligtige indkomst, samt at den ret, de offentligt ansatte hidtil har haft til at fradrage halvdelen af de indtjente natpenge, er bortfaldet med virkning for indeværende år.

Med hensyn til køre- og sejlpenge er de omfattet af bestemmelserne i statsskattelovens § 5 d, ifølge hvilken der til den skattepligtige indkomst ikke medregnes rejsediæter og rejsegodtgørelse.

Køre- og sejlpengesagen har nu været forhandlet med skatteministeren med det foreløbige resultat, at man har tilbagekaldt ordren om skatteindeholdelse for 1977.

Vi er lidt kede af, at vi er nødt til at belære statsskattedirektoratet om, at en lov nu engang kun kan ændres i folketinget, så derfor imødeser vi en tilbagekaldelse eller ændring af cirkulæret med virkning også for 1978 og senere.

Det gør vi også for den del, der vedrører beskatningen af natpengene, idet man ved aftaleindgåelsen med staten anvendte som grundlag, at halvdelen af natpengene skulle svare til de merudgifter – f.eks. for-tæringsudgifter – der er forbundet med natarbejde.

Alternativet vil være, at de pågældende skal skaffe dokumentation for de ekstra afholdte udgifter.

Centralorganisationerne vil gerne fremhæve, at vi ikke er modstandere af en egentlig skattereform, men vi sætter os på bagbenene, hvis man piller de lette ting ud, som kun vedrører tjenestemændene og lader de mere penible ting stå i en uvis fremtid. Tilbage står imidlertid, at vi gang på gang må konstatere, at aftalerne, vi indgik i foråret 1977, er udsat for en stadig forringelse.



## Opgivenhedens røst

Kritik, der sigter mod noget alment, mod holdningsskævheder og mentalitetsdefekter mere end mod særlige konkrete forhold, vil vanskeligt kunne undgå at blive misforstået – ufortalt hvor meget det så er kritikernes udtryksevne og fremstillingskunst, der har svigtet, eller læserens læsefærdighed. Finder læseren ikke det almene sigte, målet bag ordene, kommer sammenhængen ikke til syne.

Set med I kass J.A. Olesens unge troskyldige øjne bliver det opfattet som opgiveness overfor problemløsninger. Der må have været nogle overordentlige store skyklapper for de unge øjne ved læsningen for at komme til dette resultat, hvilket da også i indledningen understreges af, at en sådan mening kun kan tilkendegives med en vulgariserende plathed, der er uden forbindelse med den antydede sammenhæng.

En ung mand, hvis hele opdragelse er baseret på halvtredsernes og tredsernes håb om større demokratisering, kan næppe forstå den overraskende og demokratiserende udvikling, vi er inde i. Den tekniske udvikling syntes at bringe disse håb indenfor det muliges grænser. Men til trods for den kendsgerning, at de kræfter der understøttede denne higen var ti mod een i forhold til dem, der bekæmpede den, bevæger vi os år for år, måned for måned henimod skarpe modsætninger, mod ufordragelighed og intolerance, mod demokratiets forfald og enevældens genindførelse.

Hvorfor? I svaret på dette spørgsmål, i den rette diagnose over de sidste tyve år, ligger det eneste håb om en bedre fremtid. Er vi ikke i stand til at stille den rigtige diagno-

se, er der intet håb om helbredelse. En grundig undersøgelse af en opstået sygdom er den eneste anerkendte metode at anvende før et indgreb, og den kan kun foretages på grundlag af viden, tænkning og erfaring.

Det er naturligvis ikke populært at stille denne indlysende sanhed i relation til den sygdom, der har ramt samfundet, når man mener at have et universalmiddel som behandlingsfaktor parat til en hvilken som helst situation.

Men uanset om det er populært eller ej ønsker jeg at forstyrre den revolutionære maskeradefest, hvor samfundsnedbrydende elementer doserer troen på mirakler gennem universalmidler, kvaksalveri og naturbegavelse uden tænkeevne.

Ond gerning? Ja, naturligvis er det ond gerning, hvis man ikke kan få øjnene op for, at agitationen er hulhed, tomhed, intethed og gas.

»Men Juul Madsen kan under ingen omstændigheder benægte, at det er resultaterne, der tæller«, skriver J.A. Olesen. – Har han da gjort det? Nej, det er vist fremgået ganske tydeligt, at Juul Madsen ikke vil benægte det. Det vil hovedbestyrelsen heller ikke benægte. Det vil i det hele taget intet tænkende menneske benægte. Derfor er argumentationen det rene vrøvl.

Den bliver bestemt ikke bedre af at henvise til andre faglige grupperinger med spørgsmål om, hvad de har opnået. Svævende frit i luften skal spørgsmålene få andre til at tro, at deres kraftpræstationer skulle have givet eventyrlige resultater. Denne tro er imidlertid en kolossal undervurdering af den daglige avislæseres kulturelle, moralske og åndelige ballast.

Vildfarelsen får de unge øjne og den løftede pegefingertil at forsvare trosretningen med paradoksal

banalitet. En forudsætning for problemløsninger er, at problemet er erkendt og formuleret. Men uden erkendelse eller forståelse af det problem, jeg koncentrerede mig om, køres kampvognen i stilling for sarkastisk udblæsning, og der spares bestemt ikke på det fusende krudt.

Ingen skal nemlig være i tvivl om recepten på problemløsninger. Viden, erfaring og tænkeevne er forkalket snak i den forbindelse. Nej, det er den hellige tro, det gælder, overblik uden forstyrrende detaljer, naturbegavelse uden tænkeevne. – Ikke tænke! – Det er farligt og trættende. Det ender med, at man hverken ved ud eller ind, – eller også risikerer man at blive klogere. Det kan aldrig gå.

Nej, problemløsninger kræver kun et par opstød vendt mod hovedbestyrelsen, uløselige ligninger med både 2 og 3 ubekendte tilsat lidt gulsot og smitsom leversygdom, brud på arbejdsretslige regler og lidt overlevelse og menneskeret. Blandet sammen med foragt for realiteterne vil ingredienserne med troldomsagtig mystik bringe lindring til de tæer, der er trådt så hårdt på. Og for at det ikke skal være løgn, sikrer vidundermidlet, at vi ikke fortaber vor værdighed som menneske.

Det vil næsten være en forbrydelse at dryppe malurt i et sådant vidundermiddel. Og dog gør jeg det. For behandlingsmetoden svarer til, at man vil begynde at kurere kræft med asperin. Meningsløsheden skulle være åbenbar for enhver. Lige såvel som kræften vil fortsætte med at udvikle sig, hvis man kun anvender asperin imod den, vil jokkeriet med en naturlovs styrke også fortsætte, hvis man kun har vanttroens hellige idealisme at anvende herimod.

Opgivenhed? Nej, en uomstødelig kendsgerning, som afmægtig vrede, hjælpeløst raseri og store ord ikke kan røkke fra fundamentet.

Det kræver mod at gå imod strømmen, at optræde som systemkritiker. I østlandene spærrer man folk inde. Her til lands lader man mageligheden, ligegyldigheden og middelmådigheden lægge sig som et dumhedens tæppe over den sunde fornuft. Derfor går det hele ad Pommern til.

Der er ingen anden vej at komme ud af denne forvirring på end at begynde ved begyndelsen. Og den må som tiltænkt godt begynde med: »Organisationen kan ikke hamle op med o.s.v.« Det er nemlig helt gået hen over hovedet, at sætningen i sammenhængen rummer et, hvorfor? Vi kommer til at foretage en gennemgribende undersøgelse af alle elementære, grundlæggende betegnelser, hvis betydning er blevet så fuldstændig forvirret, at ingen ved, hvad deres virkelige mening er, hvordan de virker, og i hvilken form de kan anvendes.

Her kan vi ikke gå ud fra, at den vigtigste bestanddel heri – mennesket – vil reagere på anden måde end ud fra sin karakter og sine naturlige forudsætninger.

Derfor er det også utænkeligt, at alle mennesker skal nå til den forståelse, tolerance, kundskab, karakter og moralske standard at handle og reagere som demokratiske mennesker, hvorfor vi kun kan få demokratiet til at arbejde, hvis vi er rede til at skabe det nødvendige værn for demokratisk levevis, idet vi på umiskendelig måde sørger for at få ordnet vore forhold gennem en lovgivning, der er bindende for begge parter.

En sådan lovgivning findes ikke i dag, og centralorganisationens

dogmatisme bundet så bydt, at man har undladt forsøget på at gennemføre den, når man har haft lejlighed til det. Centralorganisationen tror, det er tilstrækkeligt at fastslå visse regler gennem aftaler som gældende mellem demokratisk sindede mennesker for at kunne leve i et demokrati. Udviklingen og erfaringerne viser centralorganisationens dogmatiske mangel på virkelighedssans.

S. Juul Madsen.

## Homo »Ludens«

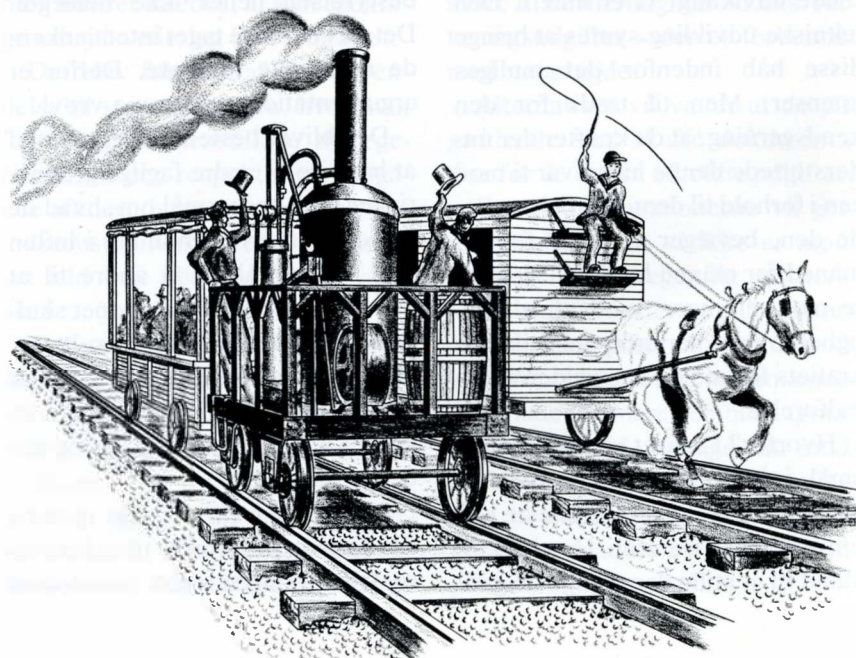
'Homo 'sum, hu'mani 'nihil a me ali'enum 'puto. Jeg er et menneske, og jeg anser intet menneskeligt for fremmed for mig. Dette sagt af den romerske komediedigter Terents ca. 200–159 f.kr.

Når man ser og hører dette lands ledere, det være sig de folkevalgte, eller de af storkapitalen gjorde, kunne man føle sig sat 137 år tilbage til Darwin's landsted på Kent, da han skrev sit hovedværk »Om arternes oprindelse«. Kvaliteten af den tids folkeforførere, eller om man vil folkeførere og vor tids er

vel i det store og hele den samme, forskelligheden ligger vel mere i kvantiteten.

Nu hvor 1977 snart lakker mod enden og vi traditionen tro, får at vide »Det gangne år har ikke været rentabelt, og hvis vi ikke i det kommende år bliver mere dynamiske og især effektive, ja så går vi rabundus«. Dette selvfølgelig henført til den arbejdsmæssig side, og ikke den menneskelige, for her ligger jo ingen skjult profit, ja så tænker man tilbage til starten.

Homo 'sapiens var eftersigende, det første kloge – tænkende menneske. Hvor hun – han kom fra overlades til fantasien. 'Sapiensen var, af den forudseende skaber, udstyret med forplantningsevnen, således at artens udbredelse var sikret. Som tiden gik, følte 'Sapiensen en mangel af en hvis form for livsindhold, og den skabte 'Homo 'ludensen, mennesket som skaber af kultur, hvori leg og spil indgår, som den skabende kraft. Således levede nu Sapiensen og ludensen i samhørighed i mangfoldige år og fik en harmonisk udvikling. Af ukendte årsager skete der nu en langsom



forskydning af den homogene balance, således at der skete en individuel udvikling af intellektet. Den liberale æra var kommet. I denne tid øgedes modsætningerne og mange liv gik tabt. Tilsidst fandt man grundlaget for stridighederne, ordet var frihed. Men man kunne ikke enes om de tre spørgsmål »Hvad er frihed egentlig?« »Hvis frihed drejer det sig om?« »Hvilke begrundelse kan gives for at frihed er så væsentlig?«. Da disse spørgsmål ikke kunne afklares, skabte man Momun'culusen, det kunstigt (kemisk) fremstillede menneske. Culusen var øjeblikkets svar på alle problemer. Billig i drift, hver 4. år påfyldning af gas, ellers sky sovs og luftfrikadeller. Maximal arbejdsydelse, oh så effektiv holdbarhed 20–30 år. Fordel, aldrig gammel og umoderne.

I dette samfund hvor alle føre hets mod alle; kontormanden mod muren, muren mod smeden, smeden mod typografen, typografen mod sømanden, sømanden mod servitricen på beværtningen. Alle private mod alle offentligt ansatte. Befolkningen mod de folkevalgte, foreninger mod deres bestyrelser, kolleger mod deres tillidsfolk. Man kunne indføre et nyt ord i den danske ordbog »pizzaisme«. Forhold opbygget på et skævt grundlag, opkaldt efter det skæve tårn i Piza.

Slutresultatet af al den hets ses jo tydelig. Generaldirektøren har netop udsendt en skrivelse med indledningen »Kære medarbejder«. Ideoplæg til besparelser, spare penge etc. Men hovedformålet er jo effektivitet. Ideophavsmand er jo oplyst trafikministeren, men han er jo også under pres. Gid der dog var nogle der ville gå ind for, at det der skulle være effektivt, var vores tilværelse som mennesker og ikke som produktionsdyr. Trods alt ar-

bejder vi for at leve og ikke lever for arbejde. Den der vil afløse Absalon højt til hest på Højbroplads, er ikke den der gjorde os til et nedslidt folk; men den der giver os mulighed for at nyde vores otium som impulerende, levende mennesker.

Jeg ønsker alle kolleger og læsere en god jul og et godt nytår.

Lkas. p. Ddt Kh

*J.A. Olesen*

## Fra Landet

Græsset skal slås sidste gang i oktober og plænen skal rives ren – ellers risikerer man at staklen bliver angrebet af sneskimmel, når den tid kommer. Man har det egentlig rart med sig selv, mens man går og river – indtil hun råber »posten er her«.

Det er mærkeligt, men hjemme i lejligheden ser man aldrig postbuddet – her, ja da er det som man får gæster.

Vi får kapslet af og smager på »flaskeæblerne«, mens han fortæller lidt bynyt. Det er nu mest mor, der lytter og spørger. Jeg blader i avisen og stopper ved en notits om postarbejdere, der strejker på grund af forringede arbejdsforhold – en stadig stigende arbejdsbyrde bliver pålagt os – siger de.

Nå, ledelsen trøster kunderne med, at de strejkendes arbejde udføres af tjenstemandsansatte.

Noget nyt er, at de tjenstemandsansatte støtter de strejkende, idet de er enige med dem i, at arbejdsforholdene bliver forringet.

En mærkelig cocktail – synes jeg. Posten beretter meget dramatisk om Henning, der har været en tur på sygehuset i ba-buttunen. Det var stærke smerter i hjertet, så de har fan'ne kørt stærkt, siger han. Det er ligesom han ærgrer sig over, at han ikke var med, nu der endelig

skete noget spændende i det lille samfund.

Hvordan mon det gik hos os, hvis vi havde nogle, der ikke var tjenstemandsansatte?

Hvorfor mon ledelse og politikere ikke forstår alvoren, uden en strejketrussel, når vores tillidsmænd siger stop?

Jeg kan huske mit første ansættelsesbrev; »med nidkærhed og troskab« – skal du tjene dit brød, kunne de have fortsat. Men der står sku' ikke, hvad jeg får til gengæld.

Det står i andre bøger, som kan laves om når det passer i programmet – men jeg skal stadig være nidkær og tro. Mod hvad?

Posten fortæller om deres nye rute – det er noget med en kontrollør, der har undersøgt kundeunderlaget, og hvor mange gange han skal ud af bilen. Tidtillæg for hvor mange gange han skal tage sikkerhedssele af – jeg vågner op og spørger »sikkerhedssele – skal det også tidberegnes???

»Nå – jeg må videre« siger posten, »der er ikke noget til dem ude på næsset, så – tak for skænken«.

Riven kommer igang igen – tanker farer rundt i hovedet – 150.000 arbejdsløse – tidfaktor for at tage en sikkerhedssele af og på – 11 timer mellem tjenesterne – du kan ikke få fri på lørdag – ingen folk – 150.000 arbejdsløse – de vil ikke gi' os den lille lettelse i turene – de skal spare – politikerne forlanger – alle forlanger – jeg skal bare være nidkær og tro.

»Hvad går du og tænker på« spørger hun, »jeg har kaldt på dig flere gange«.

Lidt bitter siger jeg til hende »du tror måske også, du skal ha' mig i snor, så jeg altid er ved hånden«.

Fandens osse – hvorfor skal det gå ud over hende.

*Tjavs.*

# Fra en studierejse til Norge

*Lokomotivfører Robert Lindberg, ddt Gb har fået DSB-skolens rejselegat. Fra rejsen til malmbanen i Narvik har vi fået følgende beretning med start i Oslo*

12 Lkf. Edwin Eriksson, Hamar distrikt, viste mig rundt i maskinen, hvor det unægteligt så lidt anderledes ud end jeg var vant til, nemlig ingen dieselmotor og derfor ingen støj. Typen var som kendere af NSB trækraft sikkert har gættet type EL. 14. Disse lokomotiver ses i stort tal på elektriske strækninger i Norge.

Nu må jeg efter at have set de 11 vogne der skulle gå bag, indrømme at jeg havde min tvivl om det kunne lade sig gøre. I køreplanen havde jeg set at toget hed »Dovreekspressen« og vi skulle passere bl.a. Eidsvold, hvor Norges grundlov i 1814 blev til. Ikke alene Eidsvold men også Mjøsa, Norges største indsø på 360 km<sup>2</sup>. med hjulbåden »Skibladner«, der er over hundrede år gammel. Mjøsa og jernbanen følges ad omkring 100 km, hvilket jo efter dansk målestok er et helt pænt stykke. Samme Mjøsa var indtil for nylig så forurennet, at der næsten ikke var fisk tilbage. Nu skulle dette problem være løst, det manglede da også bare. Videre skulle det gå over Hamar-Lillehammer-Dombås - Dovrefjeld - Trondheim. Efter afgang fra Oslo havde jeg som sagt min tvivl om at det skulle lykkes, og min sikre overbevisning var, at det måtte være et reservelok. man havde lånt fra den lokale strækningskørsel.

Tag nu ikke fejl som jeg. Lokomotivet ser ikke ud af ret meget, men har 700 hk. Dette må jo siges at være helt pænt, når man tænker på, at det hele hentes ned gennem en jernbøjle fra taget, der som alle ved hedder en pantograf. Sjovt navn synes jeg.

Efter at tgf. på perronen havde viftet med et grønt flag på 1 m<sup>2</sup>, og der var signal havde jeg forestillet mig at Lkf. Eriksson på kontrolleren ville regulere op som jeg fra Mo var

vant til. Dette foregår nu ikke på helt den samme måde. I stedet for at fortsætte med at dreje kontrolleren, drejes denne kun til et punkt hvor der står »op«. Derefter kan man på et instrument se en viser, der begynder at bevæge sig over en skala der har 32 trin. Hvis man beholder kontrolleren på »op«, fortsætter maskinen derfor med at trække, og ved igangsætning må Lkf. derfor tage et trin ad gangen, sådan lidt forsigtigt, da en togsprængning ellers kan blive resultatet. Når så der skal reguleres ned, foregår det ved at kontrolleren stilles på »ned«, derefter regulerer den selv ned fra det trin, den måtte stå på, ganske enkelt, men noget forskelligt fra det vi er vant til.

19<sup>00</sup> er der ud af Oslo, hvor vi et stykke ude passerer remisen, eller som nordmændene siger, lokstallen. Denne er sprængt ind i fjeldet og ligger i noget som hedder Lodalen. Jeg skal her udtrykke min forbavselse over at vi med 11 vogne, 19<sup>00</sup> stigning og ikke en lyd fra maskinen, kørte ud af Oslo By og ikke mindst Oslo Ø, der må siges at være uendelig kedelig og uden charme. Nu skal der til dette siges, at man er ved at bygge en ny stor hovedbanegård og det hele ligner en stor udgravning. Selve Oslo by skal jeg her afholde mig fra at skrive om, da det jo ikke var den, jeg skulle se på. Rent umiddelbart var den for mig en skuffelse.

Grunden til, at jeg opholdt mig i førerrummet på »Dovreekspressen« sammen med Lkf. Eriksson var, at jeg efter overstået lokomotivførerkursus på DSB skolen, efter mine klassekammeraters indstilling havde modtaget et rejselegat på 750 kr. og ekstraordinær tjenestefrihed til at rejse hvorhen jeg måtte ønske for at se på jernbaner, dog bortset fra »Reberbahn« i Hamborg (tror

jeg), der så vidt jeg ved ikke har meget med togdrift at gøre.

Lkf. Eriksson skulle føre toget til Hamar, 126 km, hvor der er stationeret 180 lokomotivførere. Forinden Hamar, der er en by med ca. 16.000 indbyggere og indeholder et efter sigende ganske interessant jernbanemuseum, som jeg må have til gode til en anden gang, fik vi talt en smule om en norsk lokomotivmands dagligdag, og om forskellige andre ting, bl.a. deres forskellige tillæg til lønnen. I Norge har man, fik jeg fortalt, f.eks. kørepenge, der giver 50 øre pr. km. SH betaling er om lørdage 7,00 kr. Søndage 10,50 kr. i timen. Natpenge giver fra 17-20: 34,00 kr., fra 20-06: 17,00 kr. Det mest interessante er at alle norske lokomotivmænd har fri hveranden lørdag og søndag. Dette gælder for alle lokomotivmænd i Norge.

Med hensyn til ture gælder der den ordning, at alle ture er opdelt i hold på 4 mand, disse ture er ugeture. I Hamar og mange andre distrikter bliver det jo til et stort antal ture. Nu er der det at sige til det, at en lokomotivførers arbejde i NSB er noget forskellig fra vores, især når det gælder strækningkendskab. For at regne sine S+H-friheder ud har samtlige førere i tur et lille kort som hedder en turnøkkel.

Banen løber jo igennem hele Gudbrandsdalen som er vældig interessant at gennemkøre. Først Lillehammer, så Fåberg - Hunder - Tretten - Fåvang - Ringeby - Kvam og Otta, hvor man på højre side, oppe på fjeldet i 1000 meters højde ser Norsk Jernbanepersonales Feriehjem, Rapham, ligger. Dette feriehjem kan man som jernbanemand gæste til reducerede priser. Ifølge norske lokomotivførere kan man opleve en helt eventyrlig norsk natur både sommer og vinter der.

Jeg har fået en brochure over stedet, tiltalende ser det ud. Videre går det gennem dalen med Jotunheimen på venstre side. Dovre passerer og lkf. Foldstad, skal når vi når Dombås afløses, så har han ført toget 217 km op gennem Norges berømte dal.

På grund af de mange kurver der findes støder man ofte på strækningen på små dubleringssignaler der er til en stor hjælp for lkf. Et signal som også er lidt specielt er et, hvor på der normalt er et hvidt lys. Dette markerer fare for stenscred og virker ved at være i forbindelse med nogle ledninger der er spændt ud, således at disse brydes og to gule lys tændes ved et stenscred. Fra samme lkf. skulle jeg hilse to danske lkf. fra Nyborg. Bekendtskabet er fra jernbaneorkesteret.

Dovre fjeldet, som i tidligere tider omtales som tilholdssted for jætter, er en strækning med stigninger på op til 20% og en vendetunnel på 781 m. El.-14-lokomotivet klarer sådanne stigninger utroligt nemt, har jeg indtryk af.

En ting, der imponerede mig var

at komme ud af en vendetunnel, og se en lilleputby som Dombås ligge dybt nede, sådan virkede det i alt fald på mig. Ikke alene som en lille by, men også som en station i et modelbanelandskab. Den første sne jeg så på turen, lå ved den højst beliggende station på strækningen, Herjkin, 1026 m o. havet. I dette område er der et utroligt fugleliv fortalte lkf. E. Sathæa, Trondheim, der skulle føre toget det sidste stykke, en tur på 210 km. At der i området virkeligt var et rigt fugleliv kunne, skal jeg love for, ses på alle de biler der var parkeret. Nu var der det specielle den dag, jeg passerede, at rypejagten lige var gået ind.

Trondheim er Norges tredjestørste by, 133.000 indbyggere. Grundlagt af Olav Trygvesson i året 997. Midt på torvet står statuen af denne gamle viking og fungerer som viser i brolægningens solur. Fra torvet kan man se den imponerende domkirke Nidaros, der er et besøg værd. At det virkelig er en historisk by, vidner bl.a. Griffenfeldts fængselsophold på øen Munkholm, en fæstning uden for Trondheim, om, foruden Tordenskjolds fødested Ringve Gård i udkanten af byen, samt Norges største træbygning opført i 1774, og som benyttes af den norske konge når denne er på besøg i byen.

Under anden verdenskrig var Trondheim jo som bekendt base for den tyske flåde. Især den tyske u-bådsflåde havde hovedbase her, hvilket tydeligt kan ses på havnen. Her kan man se to kæmpemæssige betonbunkers, eller rettere ubådshangarer. Disse to betonkolosser, har fire m tykke vægge. Man brugte så meget beton ved støbningen, at landevejen fra Oslo til Trondheim en strækning på 550 km, kunne belægges med ti cm hele vejen.

En tunnel under hele byen, bygget af danskere under krigen, benyttes i dag, til en godstogsforbindelse fra Trondheim Godsbanegård til strækningen nordpå. Hvis man tager en tur op på de udsigtspunkter, der findes kan foruden Universitetet ses Teknisk Højskole og mange andre ting, der ligger for fødderne af en. Virkelig en interessant by.

Alt dette samt mange andre ting fik jeg oplyst af formanden for Trondheim Lokomotivmands Forening, Per Nielsen, ikke alene oplyst men også forevist på en rundtur i Trondheim, hvilket jeg skylder ham megen tak for.

Kl. 06.40 mødtes jeg med lkf. T. Roldstadås på gangen i remisen. Hele området, der er lukket af med hegn og portvagt, hedder Marienborg, og er hovednerven for alt dieselkørsel i Norge.

Foran mig lå en tur på Norges længste stambane, 735 km, hvor jeg kunne danne lidt sammenligning med danske forhold, i hvert fald hvad angår trækraften, der her på Nordlandsbanen er My. Her må jeg med det samme tilstå, at jeg blev lidt skuffet. Ikke en norsk lkf. anede, hvad en My er for noget. Denne mistanke havde jeg nu haft lidt af inden jeg tog af sted, og af den grund henvendt mig til DSB for at have lidt litteratur med til de norske lkf. Men det har man åbenbart ikke ment var nødvendigt, for jeg fik ikke tilsendt noget som helst.

De norske My hedder altså Di. 3, og den vi skulle køre med hed Di. 3.626. Den mest markante forskel er vel nok, at der ude fra kun er indgang på venstre side til førerrummet. Dette skyldes de norske lkf.'s langvarige ophold i førerrummet, og de kuldegrader man kan komme op på i de norske vintrere. Endvidere er døren ind til ma-

TURNUSNØKKEL FOR RUTEORDNING NR. 126							
2 ugers turnus:	1	2	1	2			
4 ugers turnus:	1	2	3	4			
Tilhører:	22/5	30/5	5/6	12/6			
	19/6	26/6	3/7	10/7			
	17/7	24/7	31/7	7/8			
	14/8	21/8	28/8	4/9			
	11/9	18/9	25/9	2/10			
	9/10	16/10	23/10	30/10			
Turnusnøkkelen viser datoen for 1. dag i hver uke i turnusen.	6/11	13/11	20/11	27/11			
	4/12	11/12	18/12	25/12			
	1/1	8/1	15/1	22/1			
	29/1	5/2	12/2	19/2			
	26/2	5/3	12/3	19/3			
Merk: Endringer i turnus foretas i høytidene.	26/3	2/4	9/4	16/4			
	23/4	30/4	7/5	14/5			
	21/5						
MIN TURNUS (Nr. )							
Uke	S	M	Ti	O	To	F	L
1	0	16	5	1	10	1	
2	81	1	71	73	—	10	0
3	0	8	27	13	18	17	
4	91	24	26	13	2	0	

Turnusnøkkelen som omtales i artiklen.

skinrummet i højre side, svejset til. Som de fleste sikkert ved, kører man i Norge udelukkende med elektrisk varme. Af den grund er der på maskinen i F.2-enden installeret en 12 cyl. GM dieselmotor, der i hårde perioder foruden de normale 2000 omdr. kan køre med 6000 omdr. Det er nogle maskiner, der bestemt ikke er lydløse. Derfor har man også den ordning at maskinerne altid vender med førerrum 1 fremad. Under F.1 er også den store snepløj anbragt permanent, og normalt kun under F.1.

I selve førerrummet er der ikke de store forskelle, bortset fra at det vigtigste manglede, nemlig en kaffevarmer. Nu må det med det samme siges at denne var erstattet med en kogeplade. Denne bruges, som jeg senere skulle opleve, til at brygge frisk kaffe på. Karaffel med vand og små drikkebægre er der også, foruden en servietholder med servietter samt tilhørende affaldskurv.

Nu er det jo sådan, at norske lkf. kommer ud for andre forhindringer end vi gør, det gælder bl.a. de mange, mange elge, der hvert år mister livet ved påkørsel, et stort problem for al trafik i Norge. Af den grund er der på maskinerne, anbragt en plomberet kasse med et gevær og ti skarpe skud. I samme kasse en lang kniv samt et langt tov.

At det kan være hårde betingelser at arbejde under, ses også på at der findes snesko på maskinerne, samt en transportabel telefon, som jeg senere skal vende tilbage til.

Ikke alene er hele området med remise og værksted lukket inde med hegn, men også maskinerne er låst af, og nøglerne skal lkf. hente på kontoret ved tjenestens begyndelse, så det er ikke alle der kan komme op på disse.

På mig virkede de norske My meget velholdte, hvilket lkf. Rold-



Lkf. T. Roldstadås, Trondheim, i tog 451.

stadås da også bekræftede ved at vaske alle håndtag af i sæbevand, og indenfor døren at lægge fugtige klude til at tørre fødderne af i.

Nu er det trods alt også 406 km der skal køres, og af den grund flytter de norske lkf. også ligesom ind på maskinerne. Inden denne maskine skal ud på de 735 km kommer den lige fra et eftersyn af de mindre, fik jeg at vide.

At der i det hele taget gøres meget for den velfærds-mæssige side viser vel også, at der er gasmasker på maskinerne til brug i godstogene ved uheld.

En ting jeg erfarede ved kørslen med de norske My var, at de kobler fra serie til parallel ved 22 km/t, feltsvækning fås i parallel ved 56 km/t. Feltsvækning i serie fås ikke, men til gengæld er der en afbryder for omkobling, således at maskinen vil vedblive med at køre i serie så længe denne er afbrudt. 6 banemotorer har alle norske My, på nær 4 som har 4 bm. Disse 4 kobler på samme måde som de danske My.

Når man nu har maskiner der

kobler ved forskellige hastigheder, benyttes der ved forspand normalt en af hver type, hvilket giver en blødere igangsætning og kørsel.

Med hensyn til dødmands-systemet er dette også lidt anderledes. Her skal lkf. holde en jernbøjle i en midterstilling med foden. Hvis der bliver trykket for meget eller for lidt, træder bremsen i funktion.

Foruden denne jernbøjle, er der også påbygget et dødmands-håndtag oven på den indirekte bremses håndtag, som hvis foden ikke benyttes, skal holdes nedtrykket hele tiden. Hele anordningen træder i funktion allerede ved 4 km/t. Derfor kan jeg bedre forstå at manøvrestrømsudkobleren slutter og afbryder ved et langt højere tryk end vores. Der skal jo ikke meget baglæns kørsel på de stejle norske strækninger til før dødmandsystemet træder i funktion.

Fra Trondheim til Stenkjær løber jernbanen langs med fjorden i en længde på 100 km. I denne Trondheim Fjord viste lkf. mig fortøjningsfundamenterne til det tyske

slagskib Tirpitz. Man må sige, at stedet var godt valgt i denne afkrog af fjorden.

På Levanger oplevede jeg, hvordan man klarer et problem som flader på hjulene. Det viste sig nemlig at der på en godsvogn der gik bagerst var kommet flader. Til dette har man på maskinerne en lille jemplade med samme smig som hjulet, hvorpå der er nogle tal. Når fladen har en længde, der overskrider disse tal sættes vognen ud. I vores tilfælde blev vognen nu ikke sat ud. Strækningen på Nordlandsbanen og alle andre strækninger er meget vanskelige for mig at beskrive. Der er jo alt hvad man kan tænke sig, lige fra frodige marker, små landsbyer, mægtige fjelde, elve der snoer sig ud og ind, et utal af skarpe kurver, ligeså med tunneller. Mangfoldige fiskerige og vildtrige områder, hvor man langs strækningen kan se birketræer ligge væltede, p.g.a. bæverangreb. Dertil en masse dæmninger bygget af bævere.

På strækningen er der mange steder opsat en masse pæle, fortrinsvis i kurver, hvor der erfaringsmæssigt er mange elge. Øverst på disse pæle sidder der et lille spejl også kaldet vildtspejlet. Nu er det jo sådan at de fleste påkørsler af elge sker om natten. Systemet virker ved at projektøren skal lave et forvirrende lysreflex således at dyrene skræmmes til at forlade banelegemet. Om det virker er jo i sagens natur svært at påvise. Foruden disse spejle har man mange steder indført fast LA om natten.

Lige for tiden foregår der på Nordlandsbanen en stor udskiftning af træsveller til beton. Dette arbejde strækker sig over mange kilometer ad gangen, så mange, at togene nemt bliver op til 30 min. forsinket. Arbejdet med dette foregår altid i den korte norske sommer, og

af den grund arbejdes der i toholds-skift. Til arbejdskørsel benyttes et Di. 3 lok., som sammen med norske lokoførere er udstationeret hele sommeren i denne øde natur.

Ved ankomst til Mosjøn station, som er en idyllisk beliggende by mellem kæmpefjelde, var det for mig blevet tid at sige farvel til lkf. Roldstadås og samtidig takke for frisklavet kaffe med tilhørende gedeost på knækbrød. At det ikke kun var os, der havde brygget kaffe, men at det også foregik i spisevognen, kunne tydeligt observeres på strømforbruget fra hjælpedieselmotoren.

Videre skulle turen gå i endnu barskere natur, nemlig ved passage af polarcirklen og saltfjeldet. Til at fremføre toget over denne 323 km lange tur var mødt lkf. E. Thorsø samt lkass. O. Wingsternæs, begge hjemmehørende i Mosjøn. Nu vi er ved lkass.-stillingen har man i Norge den ordning, at alle godstog er tomands betjente, enten med en lkass., eller en tgf. placeret i en bremsevogn. Ikke alene godstogene, men også i alle nattog om vinteren. Med hensyn til lokopersonale er der i den seneste tid antaget mange nye lokoass., alene i Trondheims Distrikt 60 i år. Dette skyldes at der vil opstå mangel på lkf. i løbet af nogle år, et problem der jo ikke er ukendt her hos os.

Lkf. Thorsø har været ved NSB i 30 år og kører kun på strækningen Mosjøn-Bodø. Strækningskendskab er bestemt ikke uvæsentligt, da kørslen er meget forskellig fra vores. Der skal faktisk køres og bremses i en uendelighed, det gælder overalt på de strækninger jeg oplevede. Da turen fra Mosjøn til Bodø er utrolig barsk, det gælder især ved passagen af polarcirklen, der ligger så uendelig øde, for slet ikke at tale om saltfjeld. Dette fjeld, der trods

sin, efter norske forhold ringe højde 680 m, svarer til hvad man normalt kun oplever på højfjeldet. At den arme maskine har noget at bestille, vises ved at hastigheden ikke overstiger 30-35 km/t til trods for at kontrolløren står i stilling 8 hele vejen.

Min første tanke her mellem disse øde samehytter og forblæste snetunneller er, hvad man gør i tilfælde af nedbrud.

Dette var jo mit naturlige spørgsmål til lkf. Thorsø.

Her skal det med det samme siges, at ordet nedbrud faktisk er et ukendt begreb. Derimod volder sneen tit og ofte meget store problemer. Ganske vist skal der efter vore forhold ret meget til, da maskinerne tit må forcere driver på højde med frontruderne. Men når det forekommer, at toget skal meldes nedbrudt, sker det ved at lkf. tager den tidligere nævnte telefon under armen og ved meget sne, et par snesko på. Herefter bevæger han sig til de ophængte ledninger langs med strækningen. På maskinerne er der en lang stang. Denne bruges så til at ophænge de på telefonen fastgjorte ledninger, og når dette så er sket, drejer lkf. på et håndsving og forbindelse opnås.

Fra en tidligere tur over Saltfjeld har lkf. Thorsø en lidt trist rekord, nemlig 31 rener påkørt og slået ihjel. Når man hører dette forstår man bedre grunden til, at der er skydevåben samt kniv og tov på maskinerne.

Ved passage af et lille trinbræt, Bolna, så vi vraget af en finsk personbil stå. Grunden til dette var at denne finske turist en nat, efter passage af jernbanen havde taget fejl af europavej 6 og jernbanen. Han var kørt flere kilometer ad strækningen, før det var gået op for ham at den var gal – reslutat – påkørt af nattoget.

Når toget har passeret toppen af fjeldet, skal der inden nedkørslen foretages en bremseprøve, dvs. en manometerprøve.

Dette er bestemt også nødvendigt, da bremsen er på så godt som hele vejen ned.

En anden ting, der ved passage af disse barske områder kan volde problemer, er snefygning. Det er sådan, fortalte lkf. mig, at han ofte må notere stationerne ned på et stykke papir, for overhovedet at holde rede på, hvor på strækningen toget befinder sig.

En ting, som jeg endnu ikke har nævnt er, at der på alle norske maskiner er monteret et stort sidespejl, som hvis det er nødvendigt kan opvarmes. Efter de mange kilometer jeg kørte i Norge, står det for mig som en gåde, at disse spejle ikke findes på danske maskiner. Når man især tænker på, at de kan bruges til at observere slæbende bremses med, hvilket man gør i Norge, er det indlysende for mig, at de må indføres på vore maskiner også. Stor var forbavselsen da også hos de norske lkf., da jeg fortalte, at de ikke fandtes hos os.

Med en 40 timers arbejdsuge uden fradrag for ubekvem arbejdstid må det med de lange ture være lidt af et problem at køre disse mange kilometer.

Med problem mener jeg sådan noget som at få rørt benene nok, især vil jeg tro, når man kommer lidt op i årene. Dette er vel også grunden til, at der er monteret dødmandsudstyr på bremsehåndtaget, så det kan lade sig gøre at stå op under kørslen. Så ved jeg jo ikke, hvor meget de 2,60 kr. man får i timen for enmandsbetjening hjælper, men det kan da ikke være meget.

At det er øde områder jernbanen gennemløber siger sig selv. Derfor

er det ved ensomt beliggende huse også den eneste hilsen man får om dagen, den fra lkf.

Efter at være ankommet til Bodø, hvor afd. i Trondheim havde været så venlige at skaffe overnatning i opholdsbygningen, måtte jeg desværre og efter endnu en brugt film, sige farvel til lkf. E. Thorsø og lkass. O. Wingsternæs. Jeg skulle jo videre til den strækning, som havde givet den første inspiration til turen, nemlig malmbanen eller Ofotbanen, som er det officielle norske navn.

Narvik ligger meget smukt på en halvø mellem Beisfjorden og Rombaksfjorden, for foden af et højt fjeld, der hedder Fagernæs fjeldet, 1200 m. o.h. Fra selve byen er der en fascinerende udsigt horisonten rundt, med Ofotfjorden liggende i bunden af alle disse bjergtinder.

Narvik blev under den anden verdenskrig belejret af tyskerne og påført store skader, men i dag står den som en meget moderne by, men desværre med nogle skæmmende højhuse, der aldrig burde være bygget. En ting som er ret imponerende er det store losseanlæg for skibene, der fragter jernmalmen over hele verden, som jeg senere skal vende tilbage til.

94 lfk. samt lkas. er den styrke, der for NSB betjener trækraften, på verdens hårdest belastede jernbane. Denne jernbane som det tog det korte tidsrum af 14 år at bygge, er i dag verdens nordligste elektrificerede jernbane. Foruden det moderne sikringsanlæg CT (Centraliseret Trafik Control), der gør, at togtætheden er så tæt, er det en helt fantastisk strækning. Sjældent ser man vel større kontraster mellem frodige marker ved fjorden og barsk højfjeldsplateau.

Ufatteligt at disse godstog på 5000 tons ikke kører sidelæns ned i

fjorden, men det skyldes måske de danske bøgesveller man benytter. 26 tog hver vej i døgnnet er jo noget som sætter sit præg, når det på et år bliver det halve af Norges samlede godsmængde, nemlig ca. 20 mill. tons. At der kun kører 26 tog i døgnnet skyldes den dalende interesse for jernmalm. Det er noget med prisen på jern, for normalt kører der 33 tog. Til at trække disse benyttes nogle store elektriske lokomotiver, der normalt er koblet sammen af tre enheder, og sammenlagt vejer 273 tons. Disse typer jeg her nævner, er den norske version, der betegnes litra El. 12. På svensk hedder de Dm. Den samlede trækraft på disse maskiner er nu ikke så stor, nemlig 10.000 hk. At det lyder lidt mærkeligt ses på at de andre typer El. 15, der er et nyere lok. yder 15.000 hk multipel. Disse lok. er i modsætning til El. 12 uden kobbeltænger. Tophastigheden er 1 km på 36 sek. eller 100 km/t.

Da jeg ved min ankomst til Narvik var blevet modtaget og installeret på byens bedste hotel af formanden for afd. i Narvik, lkf. A. Schille, havde vi aftalt at mødes næste dag for at tage til remisen og derfra en tur på malmbanen med et malmtog.

Nu er det sådan, at samtlige ankomster og afgang med malmtog foregår fra en rangerbanegård anlagt af LKAB. Derfor var vi sammen med lkf. Ahlkvist kørt til de 70 tre-akslede godsvogne af den gamle type uden centralkobling. Disse vogne der benævnes mas. 42, de kan laste 42 tons. En anden type, der er fireakslet med centralkobling laster 80 tons. Vores tog, der hed 327 blev af lkas. Petersen bremseprøvet og lkas. udfyldte også bremseseddel.

Turen skulle gå til grænsestationen Vassijaure, hvor norske og

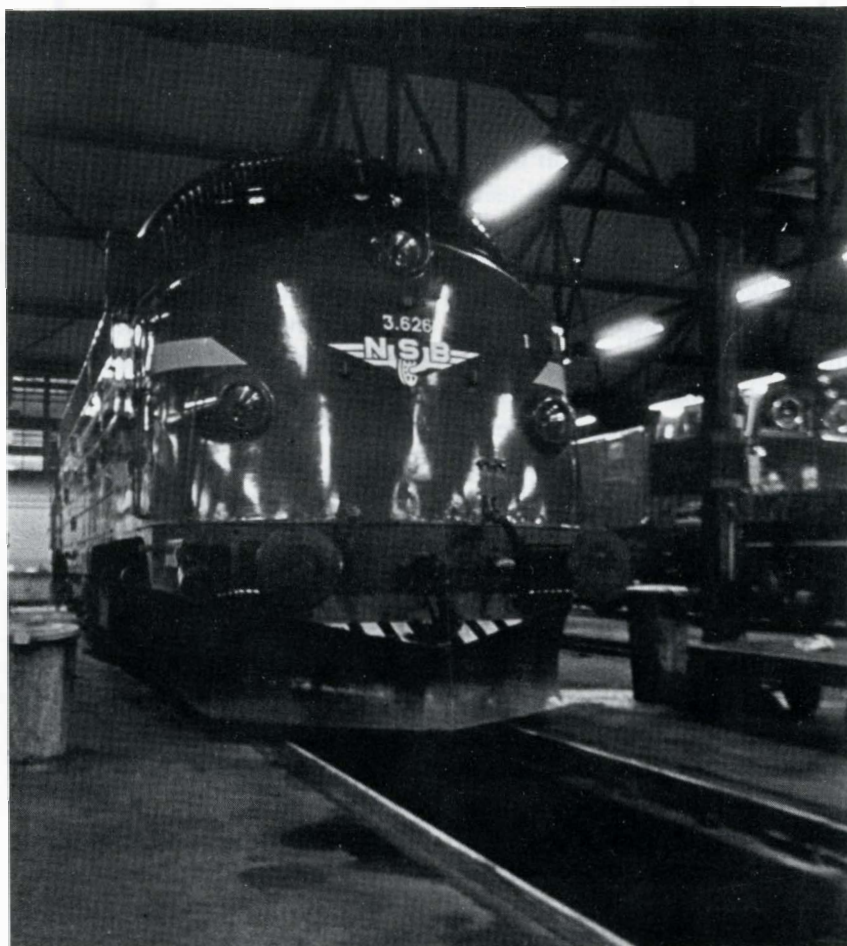


svenske lkf. afløser hinanden. Der er for tiden tale om at norske lkf. skal køre længere ind i Sverige, nemlig til Abisko. Dette skyldes svensk personalemangel. Så ved jeg ikke om man også for 25 år siden havde personalemangel; dengang kørte nordmændene til Abisko.

Selve strækningen er som sagt en fantastisk tur, til trods for at den på norsk side kun er 42 km lang. På de 42 km er der stigninger på op til 17%. Allerede ved Rombak og Katterat er man oppe i 350 m højde, oppe i denne ikke særlig imponerende højde er der ingen veje eller beboelse, bortset fra nogle enkelte banehuse. Efter Katterat passerer vi den 180 m lange og 40 m høje bro over Norddalen.

Den sidste station inden grænsen hedder Bjørnfjeld, og ligger i 540 m højde. I området ligger omkring 500 sommerhuse, hvor beboere fra Narvik i højsæsonen tager op for at stå på ski. At det ikke alene er for at stå på ski eller slappe af, oplevede lkf. i Narvik for et par år siden. Det var under strejken i malmgruberne i Kiruna. Dengang måtte alle lkf. rejse op hver dag for at bygge en sne-tunnel i stål.

Før ank. med tog 327, der jo i sagens natur var tomt, og derfor kørte med reduceret bremseløsnings tryk 2,2 kg af hensyn til flader på vognene, til grænsestationen havde vi passeret rigsgrænsen, der ligger midt i en snetunnel. Grænsen er inde i tunnelen markeret af de to landes flag, vel af hensyn til de tusinder af turister, der hvert år passerer her. Men en ting ser og mærker disse ikke, nemlig at der i en længde af 20 m ikke er kørestrøm. Med hensyn til disse strømløse afsnit findes disse naturligvis på andre elektriske strækninger i Norge markeret med en hvid plade, hvorpå der hvis afsnittet er strømløst



Remisen i Trondheim, Bemærk de skinnende rene lokomotiver.

tændes et hvidt lys. Vassijaure station er i sagens natur, uden nogen særlig form for beboelse bortset fra nogle tjenesteboliger. Selve opholdsstuen for norske lkf. ligger i den ene ende af en bygning, hvor svenske lkf. har den anden ende. Stuen virkede pæn og hyggelig, med rum til hjemmesko for personalet.

Lige for tiden foregår der på malmbanen prøve kørsel med et nyt svensk el-lok. type RM. Dette lok. skulle vi have tilbage til Narvik. På turen hjem var samme lkf. og ass. foruden lkf. Tredal, der skulle med til 4 dages indøvelse på dette lok.

Selve lokomotivet vil jeg gerne prøve at beskrive. Af ydre er det ret traditionelt. Derimod var det rent

teknisk, det sidste nye, med ting som thyristorstyrede jævnstrømsbanemotorer på hver af de 4, og en ydelse på 1100 Kw. Nu er det jo ret begrænset, hvad jeg på så kort en tur kan nå at gennemgå, det må læses andre steder. Rent umiddelbart er det en ret tiltalende maskine med et betjeningsmæssigt rigtigt førerum. Nu ved jeg jo ikke om mange af mine kolleger har det på samme måde som jeg, med hensyn til kørekontroller. På denne maskine var det en lille jernpind i førerbordet, der ved alm. kørsel skulle bevæges fremad, og ved brug af modstandsbremsen skulle bevæges bagud. På mig virkede det som at komme op på et skib uden skibsrat.

*Fortsættes i næste nr.*

# Orientering om verserende skattespørgsmål

*Den 14. november 1977 afholdtes en ny forhandling mellem statskattedirektoratet og centralorganisationen om beskatning af natpenge samt køre- og sejlpenge*

## Natpenge

Ligningsrådets tidligere beslutning om ikke længere at godkende fradrag for nattjeneste med virkning fra og med 1977 er omgjort, således at der for offentligt ansatte fortsat vil kunne ske fradrag af halvdelen af oppebårne natpenge – for personale med fast stationeringssted *dog ikke over 1600 kr.*

Fradragsordningen forventes opretholdt uændret også for 1978.

## Køre- og sejlpenge

Centralorganisationen tilskrev den 31. oktober Ligningsrådet med anmodning om, at man tog sagen op til fornyet behandling, idet vi anførte, at det var vort indtryk, at man oprindeligt tog stilling til sagen uden helt at være opmærksom på, at en meget betydelig del af den personkreds, som oppebærer køre- og sejlpenge, har fravær fra hjemstedet af en betydelig varighed – op til 30–40 timer – for hvilke den trufne beslutning virker helt urimelig i betragtning af, at køre- og sejlpengene udgør et *lavere* beløb end time- og dagpenge.

Vi anførte videre, at det fandtes rettest, at sagen stilledes i bero indtil videre, men evt. således at statskattedirektoratet, styrelserne og organisationerne i fællesskab inden den 1. april 1979 udfinder de *konkrete områder*, hvor en fortsat fri-

tagelse for beskatning måtte findes mindre rimelig og således, at organisationerne sideløbende hermed optager forhandlinger med finansministeren med henblik på at konvertere køre-/sejlpenge for disse konkrete personalegrupper.

Efter den fornyede behandling i Ligningsrådet og forhandlingen den 14. november er status således:

Kravet om beskatning af køre- og sejlpenge udskydes til den 1. januar 1979. *Der opretholdes således uændrede regler for 1978.*

Ligningsrådet har ved sin beslutning om udskydelse af køre- og sejlpengebeskatningen med 1 år forudsat, at organisationerne optager forhandling med finansministeren som anført foran.

Ligningsrådet fastholder, at køre- og sejlpenge *i princippet* skal anses som indkomstskattepligtige fra den 1. januar 1979, *men:*

1. Ved tjeneste, der medfører overnatning uden for hjemmet, indrømmes et fradrag *af samme størrelse* som de oppebårne køre- og sejlpenge, og *beløbet vil være fritaget for skatetræk.*
2. Ved tjeneste, der medfører fravær fra hjemstedet i 9 timer eller derover, men som ikke medfører overnatning uden for hjemmet, indrømmes et fradrag for udearbejde på (for tiden) kr. 12,- pr. dag.

De under 1 og 2 anførte fradrag indrømmes ved siden af lønmodtagerfradraget.

Fra centralorganisationens side er anført, at der under pkt. 2 bør åbnes mulighed for fradrag ved udearbejde i det offentlige område efter samme retningslinier som på det private arbejdsmarked, hvor fradragsmuligheden ikke er afhængig af et bestemt timeantal. Statskattedirektoratet har ikke afvist senere at ville drøfte dette forhold mere detaljeret.

Det bør tilføjes, at der i de skattereformsforslag, som forventes fremsat i indeværende folketings-samling, er indeholdt et forslag om ophævelse af statskattelovens § 5 d. Man vil antagelig foreslå, at der i stedet laves en »lønfradragsordning«, som vil medføre, at oppebårne time- og dagpenge, køre- og sejlpenge og andre lignende ydelser i fremtiden skal opgives som udbetalt til arbejdstageren, *men uden skatetræk.* Ordningen vil i mangt og meget ligne den ordning, der i dag kendes vedrørende trækfri beløb.

Med baggrund i skattereformforslagets fremsættelse er det fundet rigtigere at forsøge at opnå en rimelig forhandlingsløsning fremfor at rejse en sag ved domstolene, og dette spørgsmål er derfor stillet i bero.

## PERSONALIA

### Forfremmet til lokomotivfører (13. lrm.) pr. 1/11 1977

Lokomotivassistent (10. lrm.)  
J. M. Jespersen, ddt Gb i ddt Gb  
O. F. Pedersen, ddt Gb i ddt Gb  
N. A. Thomsen, ddt Gb i ddt Gb  
O. S. Rasmussen, ddt Gb i ddt Gb  
J. Rasmussen (Fyn), ddt Gb i ddt Gb  
K. Hasberg, ddt Gb i ddt Gb  
B. H. Sørensen, ddt Gb i ddt Gb

### Forfremmet til lokomotivfører (15. lrm.) pr. 1/11 1977

Lokomotivfører (13. lrm.)  
K. W. Pedersen, ddt Næ i ddt Næ

### Forfremmet til lokomotivfører (18. lrm.) pr. 1/11 1977

Lokomotivfører (17. lrm.)  
G. C. Knudsen, ddt Ar i ddt Ar

### Forfremmet til lokomotivfører (17. lrm.) pr. 1/11 1977

Lokomotivfører (13. lrm.)  
C. V. Jensen, ddt Kb i ddt Kb

### Ansæt som lokomotivassistent 8. lrm. pr. 1/10 1977

Lokomotivassistent p.  
A. J. Nielsen, ddt Kh i ddt Kh

### Navneændring

Lokomotivfører (17. lrm.)  
E. Micheelsen, ddt Es til E. G. Micheelsen

### Afskediget pr. 31/12 1977 efter ansøgning alder

Lokomotivfører (17. lrm.)  
H. A. B. Pedersen, ddt Fa  
Lokomotivfører (15. lrm.)  
H. K. Petersen, ddt Es  
A. T. Husted, ddt Fa

### Afskediget pr. 31/1 1978 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (15. lrm.)  
N. Larsen, ddt Rd  
Lokomotivfører (18. lrm.)  
J. A. H. Hansen, ddt Hg  
Elektrofører (15. lrm.)  
P. T. Christensen, ddt Kh

### Dødsfald

Lokomotivfører C. A. Kaarup, Århus, død  
den 11/11 1977.

### Opmærksomhed frabedes

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

Lkf. E. Sparre, Kø.

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

Lkf. P. A. Taklo, Gb

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

Lkf. O. K. Thaarup, Gb

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

Lkf. E. P. Olsen, Gb

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

Lkf. S. C. S. Pedersen, Kb

### Generalforsamling

Fredericia afdeling afholder ordinær gene-  
ralforsamling på hotel »Landsoldaten« tors-  
dag den 12/1 1978 kl. 14.00.

Efter generalforsamlingen afholdes der  
spisning. (Kr. 50,00 pr. kuvert).

Afdelingen ser gerne, at vore pensionister  
deltager.

Indtegningslister til spisningen bliver  
fremlagt på opholdsstuen.

Pensionister kan indtegne sig på tlf.  
92 46 36 eller 92 46 37.

P.a.v.

O. H. Hansen

### DSB skolens kursusoversigt for 1. halvår 1978

Lokomotivførerkursus

9.1.-20.2. prøve 21.2.-22.2.

23.2.-11.4. prøve 12.4.-13.4.

Specialkursus for lokomotivassistenter  
(S-tog)

2.1.-13.1. hold T

Grundkursus for lokomotivassistenter

1.5.-8.5. hold V

Lokomotivassistentkursus del I

25.5.-22.6. prøve 23.6.-26.6. hold V.

## Obs.

*Forslag til kongressen i maj 1978.*

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

Ved foreningens 75- års jubilæum blev også givet pengegaver, som efter beslutning skulle indgå i et legat, der kunne søges af medlemmer som tilskud til en studierejse.

Der blev 20.000,- kr. til rådighed for legatet. Summen udgør legatets grundkapital, der ikke må mindskes. D.v.s., at renteafkastet er grundlag for legatportionernes antal. Der er nu oparbejdet en kapital, der er grundlag for tildeling af et legat. Legatportionernes størrelse er fastsat til 1.000,- kr. Der tildeles en ansøger én eller flere portioner af denne størrelse afhængig af studierejsens længde og varighed. Det beror alene på legatbestyrelsens skøn, hvor mange portioner der tildeles.

Det er en udtrykkelig betingelse for at komme i betragtning, at legatmodtageren udfærdiger en rapport om studierejsen, og at den tilstilles legatbestyrelsen. Efter legatfundatsens bestemmelser er rapporten legatets ejendom til fri rådighed.

Ansøgning om at komme i betragtning ved uddeling af legatet skal være legatbestyrelsen i hænde senest 15. marts 1978.

Ansøgningen skal indeholde oplysning om studierejsens emne, hvortil rejsen foregår og hvor lang tid den varer.

Ansøgningen sendes til:

Dansk Lokomotivmands Forenings Rejselegat, Hellerupvej 44, 2900 Hellerup.

# Indholdsfortegnelse

20

	Nr.	Side		
<b>Ledende artikler</b>				
Pessimisme ved nytårstid .....	1	2	Det endte med forlig .....	6 19
Samarbejdsviljen .....	2	2	400.000 føler sig snydt .....	6 20
Resolution fra jernbanefagforeningerne i EF .....	3	2	Arbejdstidsregler 1.4.1977 .....	7 3
Rettidig togtrafik .....	4	2	Ægteskabet er stadig moderne .....	7 20
Lønaftale .....	5	2	Aftale om ferieregler .....	8 4
Spar dig ihjel .....	6	2	ØD .....	8 12
DSB-strukturen .....	7	2	Nyt påtegningssystem ved DSB .....	9 3
Ved en korsvej .....	8	2	Lighed også i alderdommen .....	9 9
Beskatning af kørepenge .....	9	2	Carter siger noget om energi .....	9 12
Stagnation i udviklingen .....	10	2	Køre- og sejlpenge .....	9, 20-10, 18-11, 19-12, 20
Styring eller hvad .....	11	2	LO-beretningen 1976 .....	10 11
Betjening af rangerlokomotiv .....	12	2	Miljøundersøgelse .....	10 16
			Skat på huse .....	11 3
			Egen pension 1.10.1977 .....	11 5
			Løn 1.10.1977 .....	11 17
			Aldrig fredet .....	12 8
<b>Trafik og teknik</b>				
Nyt fra DSB .....	1	11	<b>Fra medlemskredsen</b>	
DSB's planlægning .....	2	7	Regulariteten .....	1 13
Trafikpolitik øst og vest for Valby bakke .....	2	14	Besøg hos SAS .....	1 14
Resolution fra jernbanefagforeninger i EF .....	3	3	Fra landet .....	1, 15-11, 14-9, 18
Bremsetøj på MY .....	3	9	Tal akrobatik .....	3 10
Samtale med Jernbanerådets formand .....	5	3	I skal ikke blive glemt .....	3 12
Prøve i sikkerhedstjeneste .....	6	3	Trivsel og miljø .....	4 6
Containertrafik .....	6	4	Tovejskommunikationen .....	4 7
Shahen, danske jernbanebyggere – og olien .....	6	6	Samarbejde eller hvad .....	6 14
Nyt og gammelt om DSB .....	6	9	Landsoplysningsudvalgets studierejse .....	7 12
Nyt fra DSB .....	7	9	Trecyl. damplokomotiv .....	8 18
400 km i timen med tog .....	7	10	Beregninger af overarbejde .....	9 16
Bane og bustrafik i hovedstadsområdet .....	8	3	Glid ikke i bladene .....	10 14
Prøveforsøg med hele jernbanevognes træthedstilstand .....	8	6	Betragtninger .....	11 12
DSB-transporten på skinner .....	8	7	Dages det brødre .....	11 13
Bedre at rejse sådan end at ankomme .....	8	8		
Nyt om DSB .....	8	10	<b>Noveller om arbejdsliv</b>	
En femårsplan .....	10	3	Smukke Hans og den grå røg .....	2 10
Banelegemet der holder formen .....	10	6	Idiotrunden .....	5 13
Hareskovbanens indvielse .....	10	14	Selvforkyndt .....	6 10
Afrika på skinnevejen .....	11	8	Unger på jobbet .....	7 14
Betjening af rangerlokomotiv litra MH .....	12	4	Formanden .....	8 14
Studierejse til Norge .....	12	12	Konservering .....	10 8
<b>Forskellige artikler</b>				
Fængselsbetjent .....	1	3		
Tale af finansminister Knud Heinesen .....	1	6		
Statsministerens nytårshilsen .....	1	9		
En stor landvinding .....	1	10		
Selvangivelsesfradrag .....	1	17		
Tjenestemændenes fællesudvalg .....	2	4		
Plejecentret Jernbanebo .....	2	8		
Toldbetjenten .....	2	16		
Ikke større skridt end bukserne kan holde .....	3	5		
Vi skal blande os .....	3	17		
Fritstillet .....	4	3		
Absurd situation med lægerne .....	4	4		
Hans Jensen trækker sig tilbage .....	4	5		
Repræsentantskabsmøde i forsikringsagenturforeningen .....	4	8		
Vi pantsætter de fremtidige indtægter .....	4	14		
Omklassificeringer i søgelyset .....	5	6		
Sådan forhandles der .....	5	7		
Offentligt ansatte, hvem er det .....	6	8		