



2

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. FEBRUAR 1977 - 77. ÅRGANG

2

Indhold:

Samarbejdsviljen	2
TFU	4
DSBs planlægning er landsdækkende - Tyske Forbundsbaner	7
Plejecentret Jernbanebo	8
Smukke Hans og den grå røg	10
Trafikpolitik øst og vest for Valby bakke	14
Toldbetjenten	16
Personalia	18

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.

Som en detalje i hele det kompleks af forslag hovedbestyrelsen sammenfattede til en fremtidig udviklingslinje for organisationen efter den ekstraordinære kongres i februar 1976 gik den også ind for en seriøs behandling af spørgsmålet om der, på baggrund af DSBs anstrengelser for at finde grundlag for rationaliseringer og besparelser, kunne findes en rimelig overgangsordning for andres deltagelse i betjeningen af loko MH ved rangerarbejde. Og på fællesmøderne over hele landet i september blev forslaget sammen med øvrige forslag fremlagt.

Det fik en relativ god modtagelse. Men undervejs blev vi bekendt med, at DSB havde igangsat et undersøgelsesarbejde, der tog sigte på, at stationspersonalet skulle overtage betjeningen af loko MH. Vor viden kom fra stationstjenestens personale, og man kunne allerede oplyse, at der drøftedes uddannelseslængde og -indhold og at overtagelsen skulle ske ret snart. Det kom som en stor overraskelse for os. Der rettedes forespørgsler til kompetente personer, men udover bekræftelse på, at undersøgelsesarbejdet var igangsat på AP-afdelingens initiativ kunne vi ikke få enkeltheder at vide. Det forekom meget ejendommeligt, at DLF ikke var blevet underrettet om dette. Arbejdsområdet har dog været vort siden jernbanernes fremkomst. Og nu skulle vi end ikke være med i disse undersøgelsesarbejder. Det førte til lederartiklen i DLT november 1976. Selv om denne udtrykte samarbejdsvilje, men ligesom en senere lederartikel stod fast på vor ret til at være med i arbejdet og der mellem linierne var en tydelig advarsel, fik vi to gange kun løbende orientering om, at undersøgelsesarbejdet var i gang. Vi ønskede at deltage i det; men det kunne ikke anbefales. Vi ville blive involveret, når sagen overgik til personaletjenesten. Ja tak, så ville sagen være nået til forhandlingsstadiet. Så da kunne man vanskeligt komme uden om vores deltagelse. Når man betænker, hvor enormt et stort antal udvalg og arbejdsgrupper DSB har haft og stadigt nedsætter, og hvor medarbejderne deltager i alle dem, vi mener har betydning for vort arbejdsområde, så virkede det på os i denne sag, som om man bevidst undgik vores deltagelse. Ja, arbejdet skulle formentligt have forløbet og være tilendebragt, så vi først præsenteredes for kendsgerningerne i forhandlingsstadiet. Dette måtte føre til reaktion nu, ligesom det vil gøre i hvilken som helst fremtidig situation, hvor DSBs samarbejdsvilje svigter. DSBs højeste ledelse havde ikke fundet anledning til at rette forespørgsler om det, som lå bag vor utilfredshed. Vi måtte således

forstå det derhen, at ledelsen var indforstået med fremgangsmåden. DLF søgte derpå en personlig samtale med trafikministeren i den hensigt at få ham til at sikre samarbejdsviljen fra DSB ledelsen overfor en medarbejderkreds, som i øvrigt gang på gang har stillet sig imødekommende overfor DSB og som også ville have vist forståelse i den foreliggende sag. Fra at være i en positiv holdning pressesedes vi over i en negativ.

Trafikministeren forstod vore synspunkter og lovede at tage kontakt med DSB ledelsen. Vi har derefter haft en samtale med generaldirektøren, som beklagede at sagen i sit forløb skulle give os opfattelsen af, at DSB ikke ville samarbejde med os. Det er ikke tilfældet, sagde han. Vi går ud fra, at vi ikke fremtidigt udsættes for samme behandling. Vi har altid villet stå på samarbejdets grund; men ingen skal forledes til at tro, at vi gør det for enhver pris. Vi kan forsikre om, at der er fast vilje bag til at søge vor ret beskyttet. Det er sket her, og det vil ske i fremtiden, hvis man arbejder med sagerne hen over hovedet på os.

Selve spørgsmålet om betjeningen af loko MH bliver nu underkastet en meget nøje vurdering med deltagelse af foreningen. Det foreliggende grundlag er ikke realistisk, og bliver i hvert fald ikke gennemført under medvirken fra os. Alle personlige forhold på aktuelle steder skal gennemgås, og ingen skal forflyttes, medmindre man selv har ønske om det eller gennem acceptable overgangsordninger. Der er mange detaljer, som skal indgå i overvejelserne. Ikke mindst svageliges anbringelse på disse loko ligger os på sinde. Det står klart for enhver at ændringen kun kan gennemføres over en årelang udvikling.

Efter at dette er skrevet, er vi blevet bekendt med, at Jernbane-Tidende i en lederartikel behandler emnet om betjening af loko MH. I den forbindelse angribes vort medlemsblad for i lederartikler at skulle have insinueret, at forbundet i denne sag skulle have forhandlet den til trods for, at det er vort arbejdsområde. Der insinueres ikke noget fra os. Det skrevne bygger på den enkle kendsgerning, at detaljerne er blevet os bekendt gennem udsagn fra forbundsfolk på de lokale tjenestesteder. Vore folk har derefter refereret til DLF's hovedbestyrelse.

Man kan således vanskeligt fortænke os i at få opfattelsen af, at forbundet i hvert fald i vist omfang på lokalt plan er involveret i undersøgelsesarbejdet. Det var vi til gengæld ikke. Det er rigtigt, at DLF tidligere har haft drøftelser med DSB om betjeningen af loko MH. DLF afviste ved disse drøftelser en ændring i

betjeningen. Det er en forvridning af sagens sammenhæng at postulere, at vi har handlet bag forbundets ryg, og at dette forhold skulle virke afslørende i nogen henseende. Må vi være fri. Hvornår er der indført regler for, at andre forbund skal deltage i vore interne drøftelser, som alene angår os.

DSB ville i konkrete tilfælde have os til at ændre synspunktet i bemanningsspørgsmålet. Endelig skal tilføjes, at DLF i intet tilfælde har forhandlet med DSB om overtagelse af andres arbejdsområder. Vi har deltaget i undersøgelsesarbejde på forskellig vis, men aldrig udtrykt ønske om overtagelse af andres arbejde. Det er selvfølgelig rigtigt, at vi mod kompensation har accepteret ændringer; men ændringerne er først kommet til os efter at forbundet har forhandlet sagerne med DSB. Hvordan forbundets standpunkt har været ved disse drøftelser kender vi ikke noget til. Vi kan være enige om det uheldige i, at der forkerte steder skulle efterlades det indtryk, at vi gennem denne polemik skulle afdække en generel mangel på samarbejde mellem vore to organisationer. Det er ikke tilfældet. Vi ønsker samarbejdet opretholdt og udbygget; men i denne sag har vi som indledningsvis beskrevet fået en behandling, vi ikke vil finde os i. Som afslutning: Længe før vi fik nys om sagens opkomst havde man i forslaget til finanslov for 1978/79 konverteret 90 lkf/lkas til traktorførere i 8. lrm.

Med alle de forkortelser, der i øvrigt eksisterer, kan det måske for nogle være vanskeligt at erindre sig, hvad nu lige denne forkortelse står for.

De fleste tjenestemænd er nok klar over det, men lad os da for eventuelle uvidende afsløre, at det betyder Tjenestemændenes Fællesudvalg og består af Statstjenestemændenes Centralorganisation I og II, Lærernes Centralorganisation og Akademikernes Centralorganisation (tjenestemandsudvalget), som har indgået en samarbejdsudvalgsaftale.

Vi har især efter den procentvise dyrtidsregulerings indførelse i 1964 og tjenestemandsløven i 1969 følt, at der virkelig var behov for et tæt samarbejde, uden at den enkelte centralorganisation dermed mistede sin uafhængighed – oplyser formanden for TFU Børge Aanæs.

Børge Aanæs, der er 59 år, blev ansat i DSB 1939 og kom allerede i 1942 ind i tillidsmandsarbejdet og arbejdede sig siden støt igennem organisationslivet over gruppeformand for den største afdeling i Dansk Jernbaneforbund i 1958, sekretær i forbundet i 1961, næstformand i 1964 og endelig det store gennembrud i 1969, hvor han blev formand for såvel Dansk Jernbaneforbund, COI og TFU.

Børge Aanæs er yderst behagelig at tale med. Men hans modparter ved, at der bag det venlige væsen gemmer sig en yderst dreven og til tider hård forhandler, som skal sørge for, at der ikke er skygge af tvivl om hos forhandlingsmodparten, hvad TFU mener, at vi har krav på.

Hvordan vælger TFU sin formand?

TFU består af et repræsentantskab på 27 medlemmer, som er fordelt i forhold til de 4 centralorganisationer, og dette repræsentantskab

vælger hvert andet år formanden og næstformanden for TFU. Der gælder den regel, at de skal vælges fra hver sin centralorganisation. Endvidere vælges et medlem fra hver af de to andre centralorganisationer, og de udgør sammen med formand og næstformand samt en sekretær TFU's forhandlingsudvalg. Repræsentantskabet skal i øvrigt ifølge vedtægterne holde møde mindst en gang i kvartalet.

Hvor tit holder forhandlingsudvalget møde?

Så tit der er behov for det, og det er der faktisk meget ofte. For tjenestemænd har der lige siden 1969 løbende været ført forhandlinger med lønnings- og pensionsdepartementet, idet vi ved den nye tjenestemandreform opretholdt en mængde af de gamle bestemmelser fra 1958-loven med den klausul, at de efterhånden skulle gå over til det nye aftalesystem. Efterhånden er de fleste af disse bestemmelser konverteret til aftaler, og det har medført jævnlige drøftelser med lønnings- og pensionsdepartementet. Endvidere er der i en overenskomstsituation ofte møde med finansministeren, hvilket naturligt fører til en kraftig mødeaktivitet.

De fire centralorganisationer, som TFU består af, kan vel have noget forskellige interesser? Kan man finde hinanden?

Det er rigtigt, at vi har forskellige interesser på nogle områder men én interesse har vi da fælles, og det er at få det bedst mulige ud af de forhandlinger, vi fører med lønnings- og pensionsdepartementet og finansministeren. Her er vort mål det samme, og det har vi ikke haft de store problemer med at blive enige om. Forøvrigt er vi da ikke bundet mere af samarbejdet i TFU, end at

spørgsmål, der kun vedrører én centralorganisation altid kan forhandles med deres egen minister, f.eks. har Lærernes Centralorganisation mange forhandlinger med undervisningsministeren og i COI er vi så spredt, at vi kan komme ud for forhandlinger med både skatte-, trafik- og justitsminister. Disse forhandlinger kan vi føre selvstændigt uden indblanding af de andre centralorganisationer.

I øjeblikket er det nok mest forhandlingerne med finansministeren der er mest interessante. De indledende drøftelser om forårets overenskomster er begyndt. Hvad er vort udspil?

Det kan sættes op i 5 punkter som udgangspunkt i forhandlingerne: Generelle lønforbedringer, navnlig under hensyn til de 1,8 pct. der resterer fra taktreguleringsordningen - et beløb fra puljen til omklassificeringer – forbedring af godtgørelse for tjeneste på ubekvemme tidspunkter – forbedring af ferie især for medarbejdere over 50 år, som gerne ser ferien udvidet for med en uge i lighed med forholdene for seks år siden – endelig forbedring af reglerne, der gælder for barselsorlov.

Du nævnte taktreguleringsordningen. Der er vel to ting i det problem – dels en forbedring af selve ordningen – dels at få holdt vort tilgodehavende på 1,8 pct uden for augustforligets 2 pct.-ramme.

Vi har berørt de ting over for finansministeren og med hensyn til en forbedring af 50 pct-dækningen, har han som modkrav stillet en sænkning af loftet for den procentvise dækning, som i øjeblikket er ved lønramme 36. Vedrørende de resterende 1,8 pct. skal det ingen hemmelighed være, at det er fi-



nansministerens opfattelse, at de skal indeholdes i augustforligets 2 pct. Vi er på nuværende tidspunkt ikke kommet længere, så kravene står i øjeblikket overfor hinanden.

Hvornår starter de egentlige forhandlinger?

De er sådan set begyndt, idet vi på et møde med finansministeren d. 29. november 1976 fremførte vore krav. Vi blev til gengæld stillet over for en række ønsker fra ministerens side om ændringer dels i bestående aftaler, der er indgået efter 1969, dels i ting man tidligere har ønsket ændret fra politisk side. Vi er startet med en teknisk gennemgang af disse ting, og vi har med lønning- og pensionsdepartementet aftalt en møderække, som nok vil strække sig over de kommende 2-3 måneder, før vi kan danne os et billede af, hvor langt vi kan komme, og hvor stor forringelse vi eventuelt må acceptere af de bestående aftaler for at få tilgodeset vore ønsker. Det næste forhandlingsmøde med mini-

steren er aftalt til midten af januar måned.

Regeringen har nu fået vedtaget løn- pris- og huslejestop indtil marts 1977. Lønstoppet er vel nogenlunde let at føre ud i livet, med hvad med prisstoppet?

Jeg vil først lige sige, at der er jo ikke tale om et totalt lønstop, som det oprindeligt var tanken fra Venstres side. Der er tale om et indkomststop med visse ventiler, således vil de ting, som er indeholdt i forlængelsesloven af 11. marts 1975 f.eks. alders- og anciennitets-tillæg, komme til udbetaling i denne periode. Prisstoppet er vi noget mere betænkelige ved, fordi det er meget vanskeligt at kontrollere. Man vil – da slet ikke i øjeblikket – ansætte de mennesker, der er nødvendige til det.

Da vi første gang blev stillet over for det, der senere førte til augustforliget, gjorde vi opmærksom på, at det er meget væsentligt for os, at man ikke lod priser og

inflation løbe løbsk, når man foretager indgreb over for arbejdsmarkedets parter. I den udtalelse, som TFU sendte ud efter augustforliget, gjorde vi udtrykkelig opmærksom på, at en betingelse for, at det kunne gennemføres, måtte være at der føres kontrol med, at priser og andre indkomster holdes tilsvarende i ave. Det hænger stærkt sammen med klausulen om, at uanset hvor mange dyrtidsportioner, der udløses, kan der kun komme én til udbetaling hvert halve år i de næste to år. Det kan vi kun leve med, hvis man kan holde priserne nede, så der ikke udløses mere end én portion. I modsat fald sker der en lønnevellering, som vi ikke kan være tjent med.

De offentlige ansatte bliver kraftigt angrebet, navnlig i denne tid. Hidtil har vi ligesom bøjet nakken under piskeslagene, men nu så vi forleden 20.000 offentlige ansatte demonstrere. Hvad er din indstilling til den form for protest?

Jeg synes, at netop den protest var værdigt og fint gennemført, men det er ikke min opfattelse, at det er noget, men skal bruge i tide og utide. Som tjenestemænd plejer vi at bruge vore forhandlingsmuligheder til det yderste, men jeg erkender, at man på et tidspunkt kan føle, at nu er buen spændt så hårdt, at man må reagere på en utraditionel måde – og så tror jeg også, det virker. I det her tilfælde var protesten rettet mod et bestemt politisk parti, men det er vel ikke umuligt, at vi kunne komme i en situation, hvor vore forhold blev så ringe, at vore medlemmer ville reagere i protest.

Eller måske med strejke?

Det kan vi som tillidsmænd og forhandlingsparter ikke opfordre vore medlemmer til, og jeg håber heller aldrig, at vi kommer i den situation, at vi stille må se på, at medlemmerne reagerer sådan. Men det kræver til gengæld også, modparten forstår hvilke vanskeligheder de offentlige ansatte er i, når vi ikke har strejkeretten.

Det bliver ofte sagt, at vi er lønførende i forhold til det private arbejdsmarked?

Det man gør, er, at man piller nogle enkelte grupper ud. Det drejer sig om nogle HK-grupper og nogle chauffør-grupper, hvor det private arbejdsmarked aflønner lavere. Men jeg kan da lige så let finde grupper på det private arbejdsmarked, hvor staten sakter agterud lønmæssigt. Jeg tænker bl.a. på håndværkergrupperne i Københavnsområdet, hvor jeg tror, en håndværker vil tænke sig om mere end én gang, førend han vil søge fast ansættelse i staten med de lavere lønninger, der tilbydes dér.

I øjeblikket dundrer man særligt løs mod vor pensionsordning?

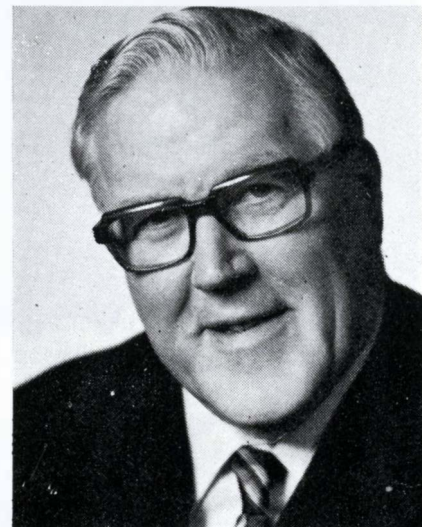
Vore pensioner er et led i vore ansættelsesvilkår, og jeg kan ikke forestille mig et tjenestemandssystem uden en form for efterløn. Staten har selv en vældig fordel i, at den efter at have ofret en 2-6 årig uddannelse på sit personale, har et vist hold på dem, så de ikke springer over i et andet job. Jeg kan f.eks. nævne EDB-teknikere, hvor det private arbejdsmarked ofte er parat til at købe dem til langt højere lønninger, efter at staten har betalt uddannelsen.

Du er også formand for COI. Har du nogen visioner om en yderligere udbygning af det gode samarbejde, der i dag er mellem COI og COII?

Du tænker vel på en sammenlægning af de to centralorganisationer. Det er jo noget mærkeligt noget med faglige organisationer. Egentlig er vi så demokratiske og fremskridtsvenlige, men når det kommer til stykket, er vi nok konservative. Meget bygger på traditioner, og både COI og COII er oprettet omtrent samtidig omkring 1909 og har kørt organisationsmæssigt hver for sig i alle disse år ligesom de tilsluttede etatsorganisationer. Det har man lidt svært ved at bryde med. Tanken om en sammenlægning opstod vel egentlig i COII. Jeg kan da huske en overskrift i en avis, hvor der stod: Guldsnorene frier til sølvsnorene. Hvis jeg skal følge det op, kan jeg nævne, at vi i november måned havde repræsentantskabsmøde i COI, hvor repræsentanterne tog emnet op, og oven i købet pålagde hovedbestyrelsen at nedsætte et udvalg til at undersøge mulighederne for en sammenlægning med COII.

Jeg er dog af den opfattelse, at det vil være uklogt at presse noget igennem. Alting skal have en vis modningstid.

Norsk Jernbaneforbund



Norsk Jernbaneforbund har taget afsked med sin formand, Egil Halvorsen, som på grund af alder har trukket sig tilbage fra posten. I stedet er den hidtidige næstformand, Sverre Kortvedt, blevet valgt.

Egil Halvorsen har i mere end 30 år deltaget i ledelsen af NJF. Det er få, som får mulighed for at øve en indsats i forbundsledelsen så mange år. Men også på det politiske felt har Halvorsen deltaget med stor indsats. Under krigsårene i fyrrene deltog Halvorsen i modstandsarbejdet og blev til sidst arresteret og var indespærret til krigens ophør. Vore organisationsmæssige og venskabelige relationer til Halvorsen har altid været de bedste. Vi vil mindes ham for det store arbejde, han har udført i sit eget land, på det nordiske og internationale plan.



DSBs

PLANLÆGNING

ER

LANDS-

DÆKKENDE

Misforståelser omkring DSB's langtidsplanlægning kan vel ikke helt undgås, men det gør mig ondt at se en fordrejning som den, lokomotivfører J Krabbe Nielsen, Struer gør sig skyldig i gennem indlægget i »Dansk Lokomotiv Tidende« nr. 12/1976.

Krabbe Nielsen hævder, at DSB kun interesserer sig for sjællandske forhold, men af Plan 1990 fremgår det klart, at der stiles mod et *landsdækkende* trafiksystem, og i den forbindelse vil de kritiserede tilbringerbusser netop få stor betydning.

Timedriften skal også omfatte de jyske strækninger, og denne trafik bør udføres med moderne materiel. Også her er der tænkt på den vestlige del af landet, idet de 30 motorregionaltog, DSB får leveret, alle skal køre i Jylland og på Fyn.

Krabbe Nielsen mener åbenbart ikke, at DSB skal beskæftige sig med vejtrafik. Hvad godsbefordringen angår, må man gøre sig klart, at det ikke vil være muligt at tilbyde kunderne et effektivt system alene ved brug af jernbanetransport. Ikke mindst dør-til-dør kravet vil være en hindring herfor. Dertil kommer kravet om en så økonomisk form for transport som muligt. Det opfyldes f.eks. ikke,



hvis man skal sende et rangerlokomotiv ud på en landstation blot for at hente en enkelt vogn. Derfor vil det være en dårlig ide at genåbne ladespor, med mindre helt specielle forhold gør sig gældende.

Med hensyn til påstanden om, at en eventuel overgang fra jernbane til bus på de vestjyske strækninger og en gennemførelse af det nye godstransportsystem vil betyde en belastning af vejnettet, må jeg erklære mig uenig. Det er et synspunkt, der ofte høres, men Vestjylland har ganske fortrinlige veje, og DSB trafikken bliver ikke af et sådant omfang, at det vil være mærkbart for trafikafviklingen.

Hertil kommer, at de nye godsterminaler placeres med hensyntagen til vejsystemet.

Men diskussionen om baner eller busser i Vestjylland må i øvrigt siges at være af teoretisk art, idet trafikministeren har sagt, at banerne skal opretholdes.

Vedrørende tankerne om en bane til Hanstholm har jeg ikke – hverken på personalemødet i Struer eller andre steder – påstået, at de er naive. Jeg mener ikke, det er aktuelt at anlægge en jernbane til Hanstholm, men på den anden side bør man i planlægningen ikke afskære sig fra denne mulighed.

Endelig vil jeg om den stikprøvevise kontrol af billetter sige, at der lægges stor vægt på den præventive værdi, som denne kontrolforanstaltning har. En ordning af tilsvarende karakter overvejes indført i lokaltog i den vestlige del af landet, men en forudsætning herfor er ændringer af billetsystemet. Et arbejde med disse spørgsmål er i gang.

Krabbe Nielsen omtaler betydningen af et brugbart jernbanenet i Danmark. Jeg er enig, men i det fremtidige trafiksystem vil kombinationen af jernbane- og vejtrafik spille en stadig større rolle.

Med venlig hilsen
Povl Hjelt

Tyske Forbundsbaner

Jernbanepersonalet, som er på arbejde juleaften mellem kl. 18 og 24 får en lille pakke fra Bundesbahn.

Pakken har en værdi af ca. 7,50 Dm (ca. 18 kr.) og indeholder hovedsagelig søde ting og sager. I en vedlagt skrivelse udtaler banens ledelse og personalerådet en tak og deres påskønnelse til det berørte personale.

Der regnes med, at ca. 40.000 medarbejdere ved DB ikke kan være hjemme juleaften.

Pakkerne overrækkes på arbejdspladsen af tjenestestedets leder og en repræsentant for den lokale personaleorganisation.

Bemærk: Det var julen 1976 i Vest Tyskland, herhjemme har vi ikke hørt om noget ligende. Og dog, en af årets top melodier lyder for mit øre: Venner, vi har langt igen, vi har langt igen, vi har langt, langt igen.

h.s.

PLEJECENTRET JERNBANEBO

8

Plejhjemsbyggeriet i Nyborg påbegyndes i 1977 og dermed realiseres tankerne bag Jernbanemændenes Kooperative Forsikringsforeningers Fond – i daglig tale kaldet »den humanitære fond«.

Der har været vanskeligheder

På repræsentantmødet den 29. november 1974 kunne fondens formand, forretningsfører Børge Aanæs, meddele, at et plejhjemsbyggeri i Hobro nu stod foran sin realisation.

Forud herfor var ført adskillige forhandlinger, dels med Hobro kommune, der var meget interesseret i byggeriet, og som vederlagsfrit stillede en byggemoden grund til rådighed, dels arkitektfirmaet Friis og Moltke, Århus og dels med entreprenørfirmaet Jord og Beton, Århus.

Tegninger til 49 plejhjemspladser og 10 pensionistboliger var udfærdiget, og disse godkendtes af repræsentantskabet sammen med det økonomiske overslag.

De nødvendige ansøgninger blev affattet af »Arbejderbo«, der var engageret som konsulent for byggeriet, og Hobro kommune anbefalede sagen overfor Nordjyllands amt. Her strandede det hele, idet amtet kun ville godkende 36 plejhjemspladser. Begrundelsen herfor var, at man ikke mente der var et påtrængende behov for et nyt plejhjem i amtet, og senere faldt kommunen fra i spørgsmålet om de 10 pensionistboliger.

Tilbud fra flere kommuner

Da det rygtedes, at tanken om byggeri i Hobro måtte skrinlægges, fremkom der flere tilbud om byggegrunde, og det, der tiltalte udvalget mest, kom fra Nyborg kommune. Også her blev grunden

stillet vederlagsfrit til rådighed, og den var i størrelse og form således, at de udarbejdede tegninger kunne anvendes uden ændringer. Desuden må det vel siges, at et landsdækkende plejhjem vanskeligt kunne få en mere central beliggenhed.

Hvor får »den humanitære fond« pengene fra?

Ved gaver og overførte beløb fra forsikringsoverskud samt ved frivillige månedlige og skattefri beløb, råder fonden over en formue, der med tilskrevne renter udgør knap 1 million kroner.

Da byggeriet startede kunne man efter gældende lov låne 91 pct. af etableringsudgifterne, og eget indskud svarede nogenlunde til den formue fonden havde til rådighed

Dette er ændret med en væsentlig lavere lånegrænse, men her er Nyborg kommune trådt til som garant for det manglende beløb, forudsat at man får den nødvendige dispensation for låneloftet.

Bliver der så brug for plejhjemspladserne?

Ja, det er et spørgsmål som flere har rejst, og som fondens bestyrelse naturligvis selv har forsøgt at analysere.

Vi har været opmærksom på, at bestræbelserne i dag går ud på ikke at skille et ægtepar, fordi den ene får brug for pleje, som måske lige så godt kunne gives i hjemmet. Man kan også spørge sig selv, om jernbanemænd og deres pårørende ønsker at komme på et plejhjem, langt borte fra den egn af landet, hvor de måske har levet i en lang årrække.

Til disse spørgsmål kan svares, at i mange tilfælde er den, der trænger til pleje, allerede alene, og ligeledes er vi vidende om, at man-

ge jernbanemænd og deres pårørende i forvejen ofte anvises plejhjemspladser langt borte fra den hidtidige hjemstedskommune.

Vi tror også, at det for mange vil være en tiltrækkende tanke, at man i Nyborg vil træffe mennesker med nogenlunde samme baggrund og viden. Det vil sikkert befordre fællesskabsfølelsen.

Alligevel har fondens bestyrelse gennemdrøftet alle disse spørgsmål med Nyborg kommune, og man er enedes om at starte byggeriet med en første etape, hvor der kun indrettes 28 plejhjemspladser og 10 beskyttede boliger.

Kommunen har samtidig frafaldet et krav om at kunne disponere over et antal pladser, men vil naturligvis kunne »fylde op«, såfremt vi ikke selv skulle have ansøgere nok.

Imidlertid bliver køkken-, opholds- og terapilokaler dimensioneret, så man kan udvide til det oprindelige projekt med yderligere 21 værelser. Der er også plads til et langt større antal beskyttede boliger, når/eller hvis der måtte blive behov herfor.

Alt dette er klar fra tegnebræt og dokumenter, og som lokale jernbanemænd og pensionister har bemærket, er byggegrunden ryddet og klar til at modtage udgravningsmaskinerne.

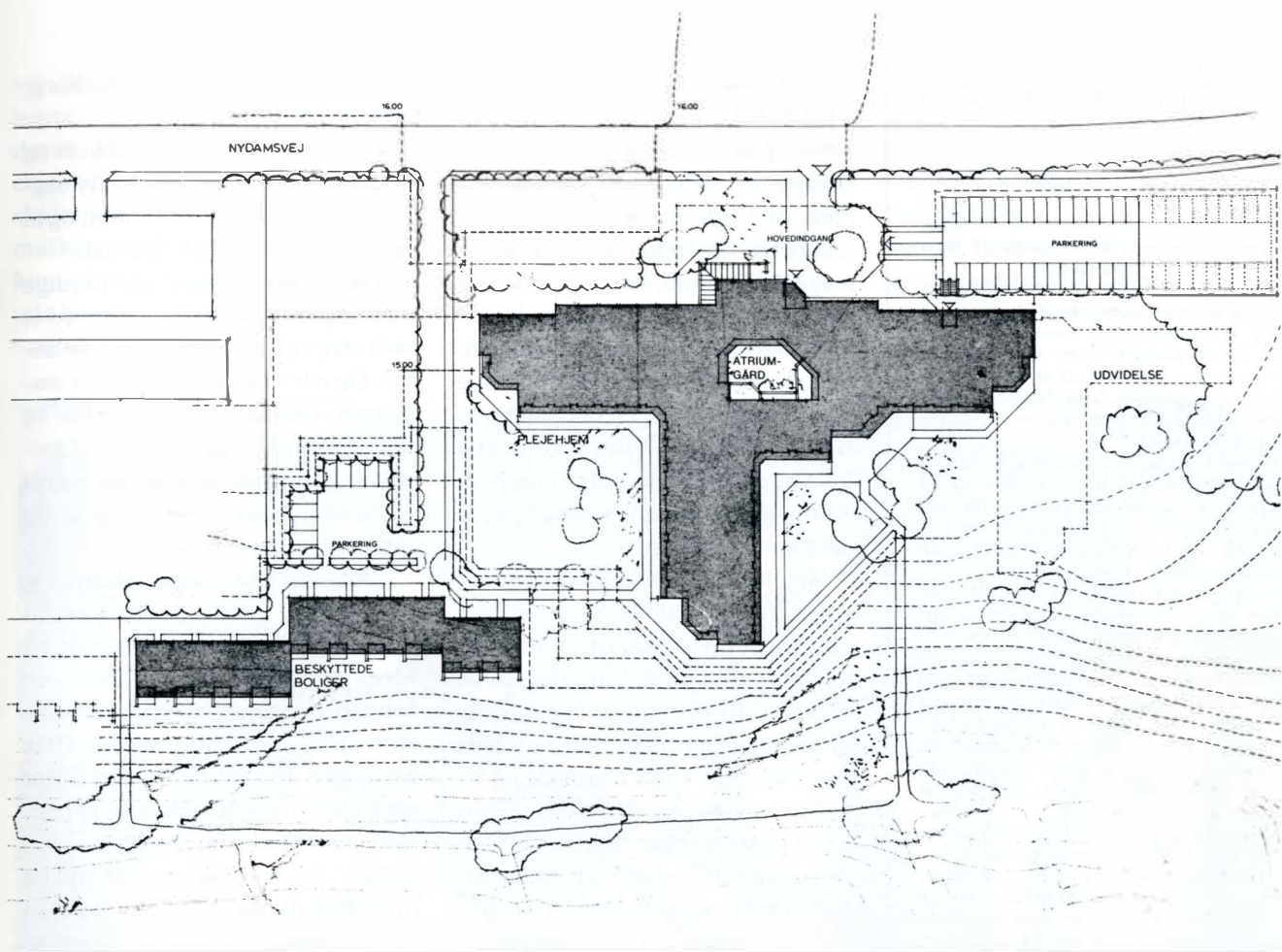
Plejhjemmets navn

I maj måned 1976 annonceredes i jernbaneorganisationernes fagblade en lille konkurrence om et navn til plejhjemmet i Nyborg.

Der indkom 33 forslag, hvoraf fondens bestyrelse har udvalgt navnet »Jernbanebo«.

Adressen i Nyborg vil altså til sin tid blive:

Plejecentret »Jernbanebo«, 5800 Nyborg.



Fondens videre udbygning

Idag kan vi glæde os over ialt 276 bidragydere, der tilsammen bidrager med kr. 3.180 pr. måned, som fratrækkes de enkeltes lønkonto med varierende beløb på fra 5 til 50 kr. pr. måned, og én gang om året modtager de pågældende kvittering for det indbetalte beløb, der som bekendt kan fradrages på selvangivelsen, med beløb, der overstiger 100 kr.

Vi skulle jo nødig tømme fonden på det projekterede byggeri, derfor vil det være af overordentlig stor betydning, hvis flere af vore medlemmer vil være med til at løse denne humanitære opgave for jernbanemænd. Vi håber derfor at man tilmelder sig – gerne ved at udfylde og fremsende nedenstående anmeldelsesblanket.

Anmeldelsesblanket

Navn

Stilling

Tjenestested

CPR-nummer

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

Dato

.....
underskrift

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

JESPER MØLKJÆR

Jesper Mølkjær er debutant. Og den yngste der endnu er trådt frem i Arbejdsliv. Han er kun midt i tyverne. Er født og har gået i skole på Amager. Hans far arbejdede dengang på dokkerne ude på Refshaleøen.

Da Jesper Mølkjær kom ud af skolen, begyndte han som arbejdsdreng på et lille maskinværksted. Senere kom han på Frederikshavn Værft som maskinmesterelev. Derefter ud at sejle. Sydafrika, Australien, New Zealand. For tiden rejser han rundt med et murersjak og laver kedler.

Jesper Mølkjær var kun 8-9 år da han skrev sin første historie. I skolen lavede han skoleblad. En dag gav hans far ham »Victoria« af Knut Hamsun. Siden læste han alt hvad Hamsun har skrevet. Mest holder han dog af Gorki.

Og så skriver han altså selv. Når han har tid og lyst. Nogle noveller er det blevet til. De ligger sammen med to halvfærdige romaner i hans skuffe derhjemme. Det har ingen hast med udgivelse, siger Mølkjær. Han tager sine ting frem, retter i dem, føjer til. En dag synes han måske de er gode nok. Novellen »Smukke Hans og den grå røg« kunne tyde på at den dag ikke er så fjern.

– Jeg ved ikke hvorfor jeg skriver, siger Mølkjær. – Men når man går på en arbejdsplads, ser man et helt andet liv end det man umiddelbart kan skue på overfladen, man bliver mere og mere bekendt med tilværelsen, glædes, chokeres. Arbejdspladsen har efter min mening krav på en stor plads i litteraturen.

Jesper Mølkjær kan måske selv blive en af dem der indfrier disse krav. Han kan vejre en stemning, beskrive præcist. Han kan lugte arbejdspladsen, og han kan tage bestik af de mennesker der går på den. Hvis man ellers tør dømme ud fra en kort historie: Jesper Mølkjær ser ud til at have det talent og det hjerte der gøres forfattere af.



SMUKKE HANS OG

Når vi kaldte ham smukke Hans, var det egentlig ikke fordi han var smuk. Han havde måske været det engang da han var ung, men nu var hans hud garvet og rød, og hans mørke hår var fedtet og blankt af for meget brillantine. Når han stod i sit glasbur om morgenen og tændte sin pibe med høj og rungende hosten, lignede han nærmest en gammel syg mand. Der var nogen der sagde, at han var slikket, at det ikke gjorde ham yngre med smørelse i toppen. Andre sagde, at hans nænse lignede en gammel svamp.

Nej. Det var ikke fordi han var smuk, at vi kaldte ham smukke Hans. Det var faktisk Willy der havde fundet på det, og det havde han gjort fordi Hans gik og klappede os nænsomt bagi, når vi havde lavet et pænt stykke arbejde.

Når vi viste ham en svejsning på de to prøvestykker, tog han brillerne frem fra brystlommen i den rene kedeldragt og gloede på den blåvarme svejsesøm i lyset fra vinduet. Lidt efter kunne man mærke den ene hånd klappe en blidt på ballerne, og så fik man ros. – Værftets bedste svejsemester, sagde Hans og kikkede på en hen over brillerne med et skævt grin, så man kunne se guldets glimte inde i skuffen. Og så stod alle de andre rødder ved deres små svejseborde og lignede fnisende rummænd der lige var vendt hjem fra en møgbeskidt planet. Alle i kedeldragter der var al for store, og alle med hængerøv der blev tynget ned af al muligt ragelse man gik med i baglommen.

Smukke Hans mærkede heldigvis aldrig, at nogen spruttede ved bordene. Han klappede en på skulderen, og man fik prøven tilbage. – Du bliver sgu en hel elektrodevirtuos, sagde Hans, og han stak brillerne i lommen og skubbede en lidt væk så han kunne komme forbi og

op i buret, som var hans lille borg, hans ophøjede udkig.

Sådan var han og han hed kort og godt smukke Hans fordi Willy sagde, at der var lidt »prut« i ham, og at han vist ikke var helt normal.

Når vi allesammen var færdige med en prøve, satte Hans sig ved et bord der var lidt større end de andre. Og når vi kikkede gennem maskernes mørke glas, kunne vi se hans elektrode brænde af mod metallet og efterlade en snorlige buttet svejsesøm, hvor slaggen rejste sig som en stiv bændelorm.

– Fes det ind? sagde Hans. Og han skruede elektrodestumpen ud af håndtaget og kikkede rundt på vores snuskede åsyn der stod i en halvcirkel om bordet. Hvis det ikke »fes« ind, som Hans sagde, viste han os det en gang til, og den sidste søm blev nøjagtig som den første. Hans var nemlig en dygtig svejser, og selv om han var et godt stykke over de halvtreds, var der ikke en på hele værftet der kunne hamle op med Hans.

Sådan var smukke Hans. Når han havde vist os en prøve, rejste han sig klodset fra stolen og klappede Egon på skulderen og sagde, at det kunne vi sagtens finde ud af, for vi var jo svejsemestre allesammen. Egon var ikke fri for at være lidt beklemt ved at mærke Hanses store hånd på sin spinkle skulder, men det vidste Hans ikke, og når Egon langsomt trak sig fri fik han lige et klap i enden inden smukke Hans gik op i buret. Så stod Egon og var flov, og Willy lurede på ham med sine store tænder lysende midt i sit snavsede hoved.

Vi havde det godt ude hos Hans. Det var bedre end at gå inde på selve værftet og finde værktøj til svendene, eller bakse rundt i bundtankene med rør på nakken og ingen hud på knæene. Ude hos Hans

DEN GRÅ RØG

var der heller ingen larm. Der var ingen rustbankere der knaldrede deres infame stålspidser af mod enorme jernplader, og der var ingen skiderik af en formand der drejede masken rundt fordi man gik på lokum. Når vi kikkede ud af porten ude hos Hans, kunne vi se lige ud på vandet, og ved siden af svejseko-

len blev de store tykmavede fiskerbåde hevet op på land. Midt i den svage summen fra de dirrende svejsetransformere, kunne man høre mågerne larme oppe i luften. Og når svovldunsten fra den brændte elektrodebelægning blev fejet ud gennem porten, blev den afløst af en næsestikkende duft fra fiskerihav-

nen. For os læredrenge var det den rene »lumren den af« at gå ude hos Hans. Vi brokkede os ikke engang over, at vi skulle jumpe rundt i vældige kedelsutter, hvor bagen hang nede på hælene, og det var altsammen Hanses skyld, for det var Hans der var mester for afdelingen. Hans

Tegning af Poul Eje

11



havde selv arbejdet inde på værftet. Han havde været sjakformand ude på byggebeddingen, indtil han var faldet ned fra mellemdækket på en tanker og havde brækket ryggen. Så var han blevet læremester på svejseskolen.

Måske havde Hans en fejl. Han havde en kæledægge, og mellem os var det Egon selv om Egon ikke fettede for Hans, som så mange andre gjorde, var det alligevel altid ham der fik flest klap i enden, og det var også altid Egon der skulle med ud på lageret og finde materialer til prøverne. Det hændte også, at der kom noget ude fra selve værftet som skulle svejses. Så var det Egon der blev sat til at mure med gløden de stål de steder, hvor Hans havde sat kridtstreger. – Fortroligt arbejde, sagde Hans og klappede på skulder. Og Egon blev hel rød i femøren og vidste ikke hvor han skulle gøre af sin slaggehammer. Senere kunne man se Egon ligge på knæ, med tungen strittende i den ene mundvig, og lave lige brede svejsesømme i den grå røg fra elektrodebelægningen. Hans gav akkord, så når vi andre fik vores flade pose med penge, var Egons pose lidt tykkere, og der var tal og udregninger på bagsiden, som Hans forklarede nøje med brillerne langt nede på næsen og den ene hånd på Egons skulder.

– Gryn, sagde Hans og forklarede, at det var overskudsgryn til piger, og han spurgte om Egon havde en pige. Så blev Egon rød igen, og han kløede sig i nakken. Det var Hanses filosofi, at man skulle ha en pige. – Man kan ikke undvære dem, sagde han og slog i luften. Egon trak sig altid lidt væk, når Hans var i det hjørne. Han kunne ikke li når Hans fortalte historier der var sjofle, så når Hans forsynede os med en af de saftige, stod han i udkanten og lod

hjelmskyggen skærme for osen af usædelighed og dunsten af sprut. For Hans havde drukket om fredagen, og når han havde drukket, var han ikke til at kende.

Willy kunne godt li historier man kunne grine af. Han stod lige foran Hanses rødmossede ansigt og slugte hele herligheden med en lumsk grimasse og med den ene mundvig trukket skråt nedefter. Og når Hans brølede slutningen ud med spruttende iver, trak han sig lidt i baggrunden og grinede med sin høje klare drengestemme, og han kikkede rundt på os andre med opfordrende øjne, så vi alle måtte grine med, rørende enige om, at Hans havde knald i låget. Og når Hans vaklede op i buret, satte Willy en stiv pegefinger til tindingen og drejede den rundt.

En dag var Hans ikke som han plejede at være. Vi havde allerede lagt mærke til det, da han skulle vise os en lodret stigende med store tykke elektroder og sprudlende ild. Vi kunne se gennem maskerne, at elektrodespidsen dirrede som et espeløv. Og hele resten af dagen blev han siddende oppe i buret med bøjet hoved, så man kun kunne se hans fedtede sideskilning. Der var nogen som var oppe og vise prøver, men de fik ingen klap i enden, og da de kom tilbage sagde de, at han bare sad og stirrede ned i skrivebordet.

Ingen vidste hvad der var galt med Hans, og rygterne svirrede rundt i den grå røg. Det var særlig Willy. – Hans skal fyres, sagde han og kikkede ud under de mørke svejsebriller med sine store bondedrenglugger. Han vendte hovedet lidt væk og bankede lidt slagger af med hammeren. Vi andre stirrede på Willy og op på Hanses sideskilning der blinkede bag glasset. Willy havde hørt det fra en pige, sagde han. Hendes far var værkfører nede

i pumpeafdelingen, og han havde snakket med chefen for lærlingeafdelingen. Det var noget med svindel. – Det er svindel og humbug med ham Hans sagde Willy og holdt en tyk elektrode op som en stiv finger.

Svindel og humbug . . . Vi andre kunne ikke forstå det, og vi fortsatte med vores prøver ved de små borde. Vores jern var spændt op i stativ og drejet rundt så prøven lignede virkeligheden, og vi måtte vride armen i underlige stillinger for at lægge sømmen de rigtige steder. Vi fik gløder i skoene, og en gang i mellem var der en der hoppede rundt på gulvet og brølede som en lille gris fordi det gjorde ondt. Så vippede Hans sideskilningen i vejret, men han grinede ikke som han plejede. Han registrede bare med et stift blik, og den uheldige luskede tilbage til sit bord.

Vi snakkede meget om det med Hans. Når han viste sig uden for buret, passede vi vores arbejde ekstra godt. Vi gemte os bag maskerne, for ingen havde lyst til at møde hans mørke blik.

En dag gik han over i kantinen og ringede med telefonen. Vi kunne se ham snakke stille og roligt ind i røret, og lidt efter kunne vi se ham køre ud af porten på sin røde knallert, og mod værftet. Så så vi ikke mere til Hans den dag, og ingen vidste hvorfor.

Men Willy havde teorier, og det var midt under Willys redegørelse, at man hørte nogen sige, at Hans var bøssekal. Vi stod lidt og lod det sive ind i knolden. Nogen grinede lidt, men Willy sagde, at det havde han sgu da altid vidst. Og ham der havde sagt det, sagde, at det var noget forbandet svineri.

Lidt efter stod vi allesammen over ved Willys bord og snakkede om Hans.

–Hvad fanden tror du måske han mener med at gå at daske os i røven, hvislede Willy. Han var i færd med at overbevise de tvivlende, og han stirrede på Egon så øjenbrynene gik helt sammen. – Du kan måske li det hva? Willy stak sit store hoved ned, så det næsten rørte ved Egons hjelm, og Egon kikkede rundt på os andre for at finde lidt fodfæste. Men vi vidste det godt. Hans var homoseksuel, og når han klappede os bagi, var det ikke for sjov, men fordi han var ude på noget.

– Svineri, sagde Willy og kikkede hen over klyngen efter Hans, men Hans var væk. Og Willy sagde, at næste gang Hans klappede ham i røven, fik han en på skallen.

Næste dag sad Hans som sædvanlig inde i buret. Han sad med albuerne støttet mod skrivebordet og røg på sin pibe. Der var noget uhyggeligt over ham, for han kikkede lige ud på os. Han stirrede på os allesammen, en efter en, og det var som om han forsøgte at finde ud af noget.

Det var den dag det gik op for os, at Willy havde sladret om Hans. For senere, da vi sad i kantinen og spiste, fortalte han, at han havde set Hans rode i kludekassen og stikke et par dameunderbukser i lommen. Selv om det var længe siden var det alligevel noget svineri, sagde Willy, og han sagde også, at nu gad han ikke det mere. Willy havde et stykke med i hånden. Der sad et stykke leverpostej og gyngede i mundvigen, og Egon kunne ikke få en bid ned.

Vi kunne ikke forstå det med underbukserne. Willy sagde, at det var perverst, selvom han selv havde trukket et par ned over hovedet en gang, og han sagde også, at Hans var et stort svin.

Efter frokost havde vi det ikke så godt ude hos Hans mere. Vi gemte

os bag maskerne, og selvom vi kun så lysbuens blå flimren bag glasset, kunne vi alligevel mærke, at Hans kikkede ned på os.

Om eftermiddagen pakkede vi senere sammen end ellers. Og da vi havde hængt kedeldragterne op på krogene, kikkede vi lige op på Hans som sad tavs og fjern bag glasset. Nogen af os hævdede armen for at sige farvel, men han svarede ikke. Da vi hasede afsted på cyklerne, kastede vi et enkelt blik ind på hans blanke nakke i vinduet.

Efter den dag var Hans ikke læreremester på svejseskolen. Nogen af os mødte ham senere. Han tullede rundt nede ved værftet med sin mund og hans blik var tomt og trist som hos en gammel skuffet mand.

Han kunne ikke undvære værftet. Han stod ved hjørnet hvor hegnet stødte op til lystbådehavnen og kikkede ind over virvaret af bygninger, rustrøde skibsskrog og plader. Og hans hund stod stille og gloede ned i vandet. Man sagde om ham, at han altid gik med dameunderbukser i lommen. Andre sagde, at han lokkede drenge med ud i skoven og gav dem spejdersnus. Man sagde også, at Willy ikke ville være på værftet, og at han var taget til københavn for at blive politimand. Noget var løgn. Det, at Hans var bøssekal der delte spejdersnus ud henne i skoven var løgn, men det var sandt nok, at Willy ville være politimand... Og det var også sandt, at Egon blev sjakbajs ude på byggebeddingen...

Gruppelivsforsikring

Det er ærligt talt gået temmeligt sløjt med tilmeldingen til gruppelivsforsikring. Hvis der ikke kommer lidt mere gang i foretagendet er der ringe sandsynlighed for, at ordningen kan gennemføres. I bør hurtigst overveje at tegne en sådan forsikring, som giver en ægtefælle et økonomisk pusterum, hvis det beklagelige skulle ske, at du falder væk. Men der ligger i hele ordningen et udtryk for et fællesskab som tilsammen giver den økonomiske baggrund for den hjælp der bliver nødvendig. Præmien for forsikringen er jo billig – 16,35 kr. mdl. Og for dette bliver der en udbetaling op til 50.000 kr. i den foreliggende situation. Du sikrer dine efterladte, men ordningen er som sagt i høj grad byggende på solidaritet. Betänk dig ikke længere, men få snarest muligt en indmeldelsesblanket udfyldt.

TRAFIKPOLITIK ØST OG VEST FOR VALBY BAKKE

14

Hovedstadsrådets kollektive trafik skal samles under een hat. Hovedstadsrådets.

Det sker 1. april 1978, når baner og busser går op i en højere enhed. Fra denne dato er det de kommunale politikere i de tre hovedstadsamter og de to centralkommuner, der bestemmer. DSBs rolle bliver entreprenørens.

Parolen bliver: kør som vi siger. Vi betaler jer for det.

Og pengene, der betales med, kommer fra statskassen. Medgiften til S-tog og regionaltrafik er på 288 millioner pristalsregulerede kroner om året. 113 millioner til driften og resten til anlæg. Taget direkte ud af DSBs budget.

Denne kendsgerning har vakt en del bekymring. Bl.a. hos Jernbanelæserådets formand, Otto Mørch (MF), der i en kommentar i Politiken (5. januar) giver udtryk for frygt for overkompensation og for en udhulning af DSBs budgetter, så trafikken uden for hovedstadsområdet bliver sorteper.

Nulløsning

Trafikminister Niels Matthiasen er imidlertid klar med et trøstens ord. Han deler ikke partifællens bekymring. I en samtale siger han:

– Reelt bliver der tale om en nul-løsning. Altså set fra skatteydernes og statskassens synsvinkel. For

DSB bliver den eneste forskel, at pengene nu anvises af Hovedstadsrådet, hvor før det var finanshovedkassen, der var afsender. Intet andet.

Der bliver ikke tale om nogen form for overkompensation. Jeg vil snarere tro, at Hovedstadsrådet mener, at der er tale om et for lille beløb.

S-baneudbygningen

– Og hvad skal pengene så bruges til?

– Den igangværende S-baneudbygning skal færdiggøres. Vi skal til Solrød og senere Køge. Vi skal til Høje Tåstrup. Farumbanen er færdig dette efterår, og derefter tager vi fat på Frederikssundsbanen.

– Og når den igangværende udbygning så er færdig?

– Det er klart, at der er nogle muligheder. Tidspunktet for en tunnelbane til Amager er forpasset, men en S-bane på langs til Kastrup og muligvis senere videre til Saltholm er en mulighed, jeg finder relevant.

– Ib Juul, formand for Hovedstadsrådets trafikudvalg og dermed boss for HT, taler også om en S-bane til Roskilde?

– Det skal jeg da ikke afvise. Jeg vil dog i denne forbindelse fastholde en udbygning af banen mellem Høje Tåstrup og Roskilde med et

3.-4. spor, en opgave som er klart statslig.

Måske flere penge

– Hvad med trafikken i resten af landet?

– I min trafikpolitiske redegørelse fastslog jeg, at der ikke ville blive flere penge til trafikformål i den kommende tid. At opgaverne måtte løses inden for de eksisterende økonomiske rammer. Det har været og er vor målsætning. Imidlertid synes den kollektive trafiks udvikling at pege på nødvendigheden af øgede midler. Den meget store fremgang i forbindelse med navnlig den sjællandske regionaltrafik har skabt nogle problemer – vi læser om dem i pressen næsten daglig – som betyder, at vi må sætte ind med en udbygning af baner og materiel. Jeg har allerede nævnt 3.-4. sporet mellem Høje Tåstrup og Roskilde – det vil være af helt afgørende betydning – og derudover må anskaffelse af nyt materiel alvorligt overvejes.

– Har dette spørgsmål været drøftet i regeringen?

– Nej, men der er politisk en stigende erkendelse af nødvendigheden af en sådan forbedring. Der er jo bred enighed om, at den kollektive trafik må udbygges. Bedre service er vejen.

Længdebanen reddet

– Når nu Hovedstadsrådet får de 288 mill. kr., pristalsreguleret og for den periode, vi har mulighed for at skue frem, kan man befrygte, at DSBs muligheder andre steder i landet vil blive stækket. At der ikke bliver mulighed for at gennemføre den udbygning, der f.eks. er forudsat i Plan 1990?

– Som jeg sagde før, er der tale om en nul-løsning. Intet forrykkes.



Trafikministeren ude i »marken«.

Derudover kan jeg fastslå, at DSB vil få de muligheder for en udbygning, som er nødvendige. Jeg må i den forbindelse også nævne den vestjyske længdebane. Der har alt for længe været talt alt for meget om denne banes skæbne.

Jeg må her fastslå, at den vestjyske længdebane ikke skal nedlægges, tværtimod bør den forbedres og udbygges med materiel og modernisering af sporanlægget, så vi kan få en tidssvarende, attraktiv og rationel drift.

I den forbindelse er det naturligt at nævne det nye motorregionalmateriel – MR-togene.

– Vi har her talt om strækningen Tønder–Thisted. Hvad med f.eks. Herning–Skjern og Sønderborg–Tinglev?

Nedlæggelserne

– Der er ingen aktuelle nedlæggelsesplaner for disse baner. Men det er da klart, at vi må holde øje med, om der overhovedet er noget at køre med. Ud fra det må vi tage stilling.

– Det påstås, at DSB har planlagt med henblik på at afskaffe trafik, nedtrappe betjening og berede vejen for nedlæggelse på visse baner?

– Det kan jeg ikke tage stilling til. Jeg kan blot sige, at er en bane i tilbagegang må man søge at tilpasse sig. Pengene må jo bruges, hvor de gør mest gavn.

– Man kunne jo også – i en periode – forsøge med en forbedret trafikbetjening på baner i bekneber?

– Ja, det er logisk. Men man må, som jeg sagde, nøje vurdere situationen. Hvis der f.eks. er befolkningsfremgang på en egn, er det klart, at vi må søge at udbygge. Går befolkningen tilbage, fordi folk f.eks. flytter til de store byer, er der nok ikke så meget håb.

Samarbejde DSB–amterne

– Er oprettelsen af de sekundære baner, f.eks. den vestjyske længdebane, i virkeligheden ikke et amtskommunalt anliggende. Jeg tænker her på den nye lov om kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet?

– Det er naturligt, at DSB drøfter den lokale og regionale trafikbetjening med amterne. Og omvendt. Men derudover mener jeg ikke, at den nye lov vil indebære nogen forrykkelse. Der vil blive givet det samme tilskud til opretholdelsen af den lokale og regionale trafik f.eks. i Vestjylland i form af opretholdelse af det statslige trafikudbud, som hidtil. Hvad den nye lov, som endnu ikke er vedtaget, tager sigte på er nye initiativer. Det, som så at sige kommer oven på det eksisterende.

Uændret »tilskud«

– Altså ingen ændring i det statslige tilskud til lokaliseringen?

– Nej, og heller ikke i Hovedstadsområdet. De 288 millioner kroner, som er en slags statstilskud, er nemlig øremærkede. De kan ikke, som antydtes af nogle, bruges til andet end trafikformål. Til DSBs virksomhed i området. Den sag er klar.

Storebæltsbroen på vej

– Lige så klar som, at vi snart får en Storebæltsbro?

– Om alt går vel er broen færdig i 1987. Vi har fået en direktør og et kontor, som arbejder på fuld kraft med projekteringsgrundlaget. Vi har netop indledt en møderække med de implicerede myndigheder. Interessant er det i øvrigt, at Korsørs borgmester er for broen, mens borgmester Jensen i Nyborg har gjort om på hælen og nu er imod. Det skal vi nok finde ud af.

Arbejdspladsen

– Og hvad med de 1500, som har deres arbejde ved den nuværende overfart?

– Vi har 10 år. Og inden for den periode har vi gode muligheder for at planlægge. For det første er mange af dem, som i dag er beskæftiget ved overfarten ikke erhvervsaktive til den tid. For det andet er det klart, at beskæftigelsen ved overfarten vil blive tilrettelagt således, at de folk, der til sidst bliver tale om, uden problemer vil kunne beskæftiges andre steder i DSB eller ved Statsbroen, som også skal bruge personale.

Øresund

– Hvad med de andre faste forbindelser: Helsingør–Helsingborg og København–Malmø – for slet ikke at tale om Saltholm?

– Vi har to udvalg som skal barsle i år. Et dansk-svensk udvalg ser på de faste forbindelser, og derudover har vi et Saltholm-udvalg. Uden at foregribe, hvad udvalgene når frem til, vil jeg blot nævne, at marinbiologerne som noget forholdsvist nyt har påvist problemer i forbindelse med Øresunds fauna som en konsekvens af en tunnel. Desuden har svenskerne ikke på noget tidspunkt været særlig interesserede. Lad os nu se.

Om Saltholm vil jeg blot sige dette: Der er stadig mange mennesker på Amager, som lider under naboskabet med lufthavnen. En anden ting, som taler for en udflytning er muligheden for en udvikling på fragtchartermarkedet.

– Den tid er forbi, da vækst i sig selv var kvalitet?

– Ja. Nu drejer det sig om fornøden. Der er andre hensyn end de økonomiske. Selv om de vejer tungt.

TOLDBETJENTEN

Samtale med toldbetjentformand Erik Præstegaard

16

Hvor lang tid har du været i Toldvæsenets tjeneste?

I 17 år.

Nedskæringerne

De statslige nedskæringer har berørt Toldvæsenet ganske stærkt? Hvordan er betjentene ramt?

Vi er jo underkastet budgetnedskæringer som alle andre statsinstitutioner. Det er vi selvfølgelig indforstået med, men vi er ikke glade for disse restriktioner, fordi det svækker kontrollen.

Vil du kommentere dette lidt nærmere?

Det går ud over undersøgelseshyppigheden af de rejsende og kontrollen ude i firmaerne. Nedskæringerne er jo gået ud over vort personaleantal. Vi er vel i Toldvæsenet, som helhed, et par hundrede under personaleloftet.

Hvordan har nedskæringerne specielt ramt betjentene?

På den måde, at bliver der en toldbetjent pensioneret, – eller sker der dødsfald, – kommer der ingen nyansættelse. Og dette sker jo af budgetmæssige årsager. Vi har som nævnt kunnet mærke dette i den daglige tjeneste, i allerhøjeste grad.

Lettere at smugle nu

Det er blevet lettere at smugle?

Det er klart, at når et kontrolhold, der før bestod af fire eller syv mand, og nu kun af 2–3 mand, er der færre hænder til at kigge efter. Og smuleriet vil tiltage.

E.F og tolderne

De mange tusinde rejsende ved



*Toldbetjentformand
Erik Præstegaard*

Kruså, kan vel kun blive toldkontrolleret via stikprøver?

Ja, toldvæsenets kontrol hviler jo netop på stikprøvekontrol.

Mange slipper igennem?

Det er givet, det gør der naturligvis.

Det kan der intet gøres ved?

Jo, man kunne jo ansætte flere toldbetjente, men det er jo et politisk spørgsmål, et bevillings-spørgsmål.

Nye betjente kunne godt tjene lønnen ind?

Det er der næppe nogen tvivl om.

Polen, Østtyskland

Det er, som om man hører mindre til de i sin tid stærkt omtalte smuglerier fra Polen og Østtyskland?

Det var dengang man havde de såkaldte speedbådssmuglerier. Det er vel nok forsvundet lidt, men vi har stadig problemer med smuglerier fra polske skibe.

Narkotika

Men narkotikasmuglerierne er vel langt de alvorligste i dag?

Ja, de er så absolut de alvorligste. Det foregår navnlig over luft-havnen. For et par år siden var det hash, nu er de hårdere stoffer som f.eks. heroin, der forsøges smuglet ind.

Opbygning

Vil du sige lidt om Toldvæsenets opbygning?

Om selve opbygningen kan man sige, at betjentgruppen er den der arbejder i marken. For et års tid siden gik 170 betjente over i Momskontrollen. Det er et nyt arbejdsområde for os. Det er en udvikling, der har svækket kontrolområdet tilsvarende.

Spot-cheque

Kontrolrutinen er lavet lidt om samtidig med denne udvikling?

Ja, man foretager spot-cheque. Det vil sige at man f.eks. sender et hold ud til lufthavnen og lader det holde arbejde der en time eller to, og så tager man alt hvad der kommer i det tidsrum. Og så er man væk, og flytter sig til et andet sted.

Har det været succes?

Ja, jeg syntes det er ret så effektiv en metode.

Betjentene har kontrollen med vareind- og udførsel?

Ja, og godsregistrering, kontrol med rejsende, fortoldning m.v., herudover også lastbilkontrol.

I har også patruljefartøjer i brug?

Ja, vi har en i København, en i Korsør og i Køge. Det er fast mandskab der er ombord der. De patruljerer i farvandene.

I Københavns Havn her, men også i kørende patruljebiler?

Ja, man kører rundt i biler, der er radiodirigeret. Man kører fra skib til skib og undersøger.

1400 toldbetjente

Hvor mange toldbetjente har vi i Danmark?

Ca. 1400, hvoraf 400 er ansat i København, andre ved distrikts-toldkamre rundt omkring i landet. Ved Kruså er ansat et betydeligt antal.

Uddannelse

Hvad kræves der for at søge ind som toldbetjent?

Sådan set kræves der ikke noget. Men de sidste femten år har man fortrinsvis taget folk ind med realeksamen. Og nu, for et års tid siden, har vi haft ansøgninger, og af dem, taget folk ind med studentereksamen eller HD-eksamen.

Der er vel en prøvetid?

Ja, man må gennem en uddannelse på kurser. I virkeligheden er der tale om en seks-årig teoretisk og praktisk uddannelse. Men efter to års prøvetid finder fast ansættelse sted. Men for at komme med i avancement forudsættes den seks-årige uddannelse, herunder at man består de respektive prøver.

Lønforhold

Hvordan er lønforholdene?

Vi bebynder i lønramme 2, og ved fastansættelse (efter to-års prøvetid) rykker man op i lønramme 3.

Er det ikke en lavt placeret lønramme?

Jo det syntes vi, ikke mindst når man ser på de kvalifikationer, hvorefter man rekrutterer nu.

Toldbetjente lønnes ringere end f.eks. politibetjente?

Ja, politibetjente begynder i lønramme 6.

Tjenestetid

Den daglige tjenestetid er vel omskiftelig?

Den er variabel, fordi vi skal rette os efter publikumsbetjeningen. Forøvrigt rokerer man således at man f.eks. et halvt år sidder på et toldkontor, og derefter kommer man ud i havneopsynstjenesten og/eller i patruljetjenesten.

Hvor er du selv placeret?

I øjeblikket i patruljetjenesten.

I arbejder efter en 40-timers ugeplan?

Ja, det er normen, men det kan jo ikke overholdes.

Er i interesseret i overarbejde?

Ja, fordi lønnen er så lille. Overarbejds løn er udregnet efter årsnormen, efter det løntrin man er i. Der er altså ikke tale om højere timeløn for overarbejde.

Daglige opgaver

Hvordan foregår din patruljetjeneste rent konkret?

Når et skib kommer til havn anmelder skibsmægleren dets ankomst til os, og så dirigerer vi en bil derhen, og så går tolderne ombord. På papirer skal personalet opgive og underskrive hvor meget spiritus og tobak, de har. Derefter undersøges skibet fra A til Z, også for hårde stoffer. I første fase undersøges lasten ikke for toldpligtige varer. Hvad det sidste angår får vi udleveret nogle dokumenter, og så kan man senere gøre op, hvad der har været med. Der losses altså først.

I det øjeblik narkotika er beslaglagt mister disse stoffer deres store handelsværdi?

Ja, det er klart, at på det sorte marked er de måske millioner kr. værd, men når det ligger i vor vare-tægt, er de faktisk værdiløse.

Hvordan reagerer smuglerne ved pågribelsen?

De reagerer vidt forskelligt. Nogle siger straks »Spillet er tabt«, andre bliver voldsomme, men som regel falder de relativt hurtigt til ro.

Pistoler trækkes ikke?

Nogle af mine kollegaer har været udsat for at der er blevet brugt pistol af smuglerne, men ingen kollegaer blev skudt.

Avancement

Hvorledes er avancementsforholdene?

Det første avancement er til overbetjent, en stilling man kan udnævnes til, uden at have gennemgået de førnævnte kurser. Næste avancement er toldbetjentformand (i lønramme 7). Denne stilling forudsætter gennemgang af skolen og bestået prøver.

Hvor stor er din løn uden tillæg?

6.700 kr. månedlig, hertil kommer tillæg på ca. 1.500 kr. pr. måned. Altså en månedsgage på ca. 8.200 kr.

Kan man avancere yderligere?

Ja, til toldvagtimester, og overtoldmester. Den sidste er den egentlige leder af et hold. Han er oppe på en løn på ca. 105.000 kr. årligt.

Er så avancementmulighederne slut?

Nej, man kan blive toldpatruljemester, det er en administrativ stilling, hvor den pågældende er leder af en sektion. Han er gageret højere, vistnok omkring ca. 120.000 kr. årligt.

Fremtidsperspektiver

Hvordan ser du på problemerne fremover?

Der bliver i disse år, og sandsynligvis også fremover, stillet større

krav til toldbetjenten, ikke mindst vedrørende de mange nye love og bestemmelser, som vi skal følge med i. Der kommer stadig nye ordninger, der skal administreres af toldvæsenet, og det skal vi omstille os til.

Derfor bliver vort arbejde ikke rutine, der sker hele tiden løbende lovændringer m.v. Jeg syntes, at kravene, der dermed stilles til os, er ganske store, særlig set i forhold til vore lønninger.

Ønsker man ændringer i uddannelsesforløbet?

Vor uddannelse er som nævnt mere og mere krævende. Det kommer ikke alene af udviklingen som sådan, men også af at det niveau, man bliver rekrutteret på, ligger højere.

E.F. medlemskabet har vel betydet krav om ret store omstillingsevner til betjentene?

Ja, vi har måttet igennem en række kurser. For øjeblikket er det sådan, at nogle af os i fremtiden gennemfører et kursus i bogholderi, fordi flere og flere af vore opgaver bliver lagt over på det regnskabsmæssige. Dette kursus er sket på frivillig basis. Ca. 600 har deltaget. Det er foregået på aftenskoler. Der vil nu blive sørget for, at den bogholderimæssige uddannelse fremover lægges ind i den ordinære betjentuddannelse i dens første periode.

Toldvæsenet er måske som helhed i støbeskeen?

Ja, der skal nok lægges om. Der skal rationaliseres. Visse toldkammer skal muligvis sammenlægges. Betjentene er indstillet på at være rustet så godt som muligt til det nye system. Men det er klart, at hele spørgsmålet om en strukturændring til syvende og sidst er et politisk spørgsmål, slutter Erik Præstegaard.

PERSONALIA

Forfremmet til lokomotivfører 17'lønramme 1/12-1976.

Lokomotivfører 13'lønramme:

V Poulsen ddt Hg i ddt Gb

P.B. Clemmensen ddt Hg i ddt Gb

U. Jensen ddt Gb i ddt Gb

G. J. Rix ddt Fa i ddt Fa

Forfremmet til lokomotivfører 15'lønramme 1/12-1976

Lokomotivfører 13'lønramme:

P.T. Poulsen ddt Es i ddt Es

O.H. Jensen ddt Ng i ddt Ng

Forfremmet til lokomotivassistent 10'lønramme 1/12-1976

Lokomotivassistent 8'lønramme:

J. Schaumann ddt Gb i ddt Gb

T.F. Nielsen ddt Fa i ddt Fa

H. Hjortnæs ddt Gb i ddt Gb

F.H. Pedersen ddt Gb i ddt Gb

P.A. Hansen ddt Gb i ddt Gb

B. Jensen ddt Rf i ddt Rf

J. Lindholm ddt Rf i ddt Rf

B.H. Andersen ddt Ar i ddt Ar

B.B. Jacobsen ddt Ar i ddt Ar

S.E. Rasmussen ddt Gb i ddt Gb

B.F. Jørgensen ddt Gb i ddt Gb

H. Karlsen ddt Gb i ddt Gb

B.S. Bargisen ddt Fa i ddt Fa

Forfremmet til lokomotivfører 18'lønramme 1/12-1976.

Lokomotivfører 17'lønramme:

S.K. Jensen ddt Ab i ddt Ab

C.M.C. Clausen ddt Es i ddt Es

Forfremmet til lokomotivinstruktør 21'lønramme 1/1-1977

Lokomotivfører (K) 19'lønramme:

G.R. Nielsen ddt Gb i ddt Kh

Forfremmet til lokomotivfører (K-S-tog) 16'lønramme 1/1-1977

Lokomotivfører 13'lønramme:

O.M. Petersen ddt Hgl i ddt Kh

Forfremmet til lokomotivfører 17'lønramme 1/1-1977

Lokomotivfører 13'lønramme:

L.J. Hansen ddt Ng i ddt Ng

P.E. Laursen (L-af) ddt Hgl i ddt Hgl

J. Nielsen (Rasch) ddt Gb i ddt Gb

O. Nylander ddt Hgl i ddt Kø

K.L. Flink ddt Gb i ddt Gb

N.K. Jensen (Lykken) ddt Gb i ddt Gb

Danmarks damploko

Af William Bay

19

Forfremmet til lokomotivfører 13'lønramme 1/1-1977

Lokomotivasistent 10'lønramme:

V.E. Nielsen ddt Gb i ddt Gb

C. Blid ddt Hg i ddt Hg

E.J. Hellesen ddt Gb i ddt Gb

K.H. Kristiansen ddt Kø i ddt Kø

B. Madsen ddt Gb i ddt Gb

Overgået til anden stilling 1/1-1977

Lokomotivfører i 17'lønramme til lokomotivfører 13'lønramme p.g. svagelighed

K.D. Christensen ddt Ar i ddt Ar

K.W. Pedersen ddt Næ i ddt Næ

G.V.A. Sørensen ddt Gb i ddt Gb

A. Jensen ddt Fa i ddt Fa

T.V. Sørensen ddt Fa i ddt Fa

Lokomotivfører 17'lønramme til lokomotivfører 13'lønramme 1/2-1977

p.g. svagelighed

V. Laursen ddt Es i ddt Es

Lokomotivmester p 16'lønramme 1/1-1977

Lokomotivasistent 8'lønramme:

J. Hyldal ddt Gb i ddt Gb

Forflyttet 1/12-1976

Lokomotivfører 17'lønramme :

B. Pedersen ddt Fa til ddt Ar

K.E. Nielsen ddt Rf til ddt Ar

J.A. Nielsen ddt Gb til ddt Hg

Lokomotivassistent p 8'lønramme:

B.C. Bengtsen ddt Gb til ddt Kh

F.A. Bentzen ddt Gb til ddt Kh

K.R. Hansen ddt Gb til ddt Kh

P. Petersen ddt Gb til ddt Kh

J. Rosing ddt Gb til ddt Kh

K.F.K. Bjerring ddt Gb til ddt Kh

J.C.K. Nielsen ddt Gb til ddt Kh

P.E. Nielsen ddt Gb til ddt Kh

S.K. Nielsen ddt Gb til ddt Kh

P. Steiner-Jessen ddt Gb til ddt Kh

J.S. Larsen ddt Gb til ddt Kh

A.S. Videcrantz ddt Gb til ddt Kh

F. Hansen ddt Gb til ddt Kh

T. Hinz ddt Gb til ddt Kh

F. Huniche ddt Gb til ddt Kh

H.H. Wahlstrøm ddt Gb til ddt Kh

Afskediget p.g.a. svagelighed 31/3-1977

Lokomotivfører 18'lønramme:

V.H. Pallesen ddt Ar

Lokomotivfører 17'lønramme:

A. Lambert-Nielsen ddt Hgl

K.V. Jørgensen ddt Kø

K.H. Pedersen ddt Ar

Lokomotivfører 15'lønramme:

B. Qvist ddt Fh

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

Lokomotivfører 17'lønramme:

S. Hansen ddt Ar

Afskediget p.g.a. svagelighed 31/1-1977

Lokomotivfører 15'lønramme:

H.C. Rasmussen ddt Rd

Opmærksomhed frabedes

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Ikf. Ib Thorbjørn Larsen, Ab.

Evt opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Ikf. K.M. Jensen, Str.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

elf. P. E. Rughave, Kh.

Dødsfald

pens. Ikf. Bjarne O.K. Liljekrans, Gb, død d. 22/12-1976.

pens. Ikf. Hans Peter Harry Hansen, Kø, død d. 21/12-1976.

pens. Ikf. Jørgen Christensen, Fa, død d. 13/1-1977.

pens. Ikf. Anders Peter Jensen, Str, død d. 11/1-1977.

pens. Ikf. Orla Florian E. Koldt, Hgl, død d. 29/11-1976.

Fredericia

Fredericia afdeling indbyder sine medlemmer og pensionister med damer til vor årlige afskedsfest.

Den afholdes på hotel »Land-soldaten« lørdag den 26/2-1977 kl. 18.30.

Der serveres det store kolde + 1 snaps 1 øl, pris pr. par 65,- kr.

Efter spisningen bliver der dans og der sluttes af med suppe.

Tilmelding sker på den fremlagte tegningsliste på opholdsstuen, eller tlf. 92 46 37.

p.b.v.

O.H. Hansen

Det er nu du skal tegne gruppelivs-forsikring

Danmarks Damplokomotiver er et bogværk der vil være en stadig uvurderlig kilde for alle professionelle, så vel for alle lokamatører der virkelig vil vide besked. Bag i bogen er der oversigter, der vil lette brugeren der f.eks. vil vide: Hvormange damp-lok. er der tilbage i Danmark og hvor er de. Alle lok. fordelt efter fabrikat og hjulstilling. Navne på damp-lok. gennem tiderne. Forkortelser - jernbaneudtryk - litteratur.

Ved siden af teksten står de 235 fotografiske illustrationer, som fortæller Dem om, hvordan damplokomotiverne tog sig ud, og hvad det var for folk der kørte dem. Omkring 75% af fotografierne har aldrig før været offentliggjort. De 174 skalategninger i målestoksforholdet 1:87 følger et ekstra perspektiv til.

Indenfor jernbanelitteraturen er det enestående, at et helt lands lokomotiver behandles så fuldstændigt i tekst, fotografier og tegninger i konstant målestok. Dette vil blandt andet modelbyggerne værdsætte.

Et imponerende værk både hvad angår indhold og udstyr. Vel koster bogen mange penge, men der er sandelig valuta for hver eneste krone. 344 sider i format 33x24 cm trykt på smukkeste kunsttryk-papir, der lader alle detaljer komme til deres fulde ret. Begrænset oplag der ventes udsolgt fra forlaget ved udgivelsen. Forfatteren, hans hjælpere og forlaget har sandelig ikke sparet sig og det skal de have tak for.

Værket koster kr. 385,00 (Ved bestilling inden udgivelsen kr. 350,00), det kan ses og bestilles hos *Nyboder Boghandel*, St. Kongensgade 114 1264 København K. (01) 14 13 20.

Udviklings-
afd. →

Undskyld - jeg glemte vist
at fortælle dig, at
vi skal til at
beregne den
vækst, som
økonomet og
politikere i sit
Danmark
har råd
til
for
siden

Siden her

