



3

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. MARTS 1977 – 77. ÅRGANG

3

Indhold:

Vi må have styrket den kollektive trafik i Europa	2
Resolution fra jernbanefagforeningerne i EF	3
CO-information	5-17
Ferieophold på Knudshoved	8
Ændret indstilling af bremsetøj på My-lokomotiver	9
Talakrobatisk normopgørelse	10
Svar til generaldirektør Poul Hjelt m.m.	12
Betragtninger over en lederartikel	12
DSB pensionistforenings 60 års fest ...	13
Rejsetilbud fra DJT	14
Studierejse	18
Personalialia	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.

Vi må have styrket den kollektive trafik i Europa

Med oprettelsen af Komiteen for transportarbejderforbund i EF blev der skabt et forum, hvor fagorganisationerne fik en virkelig mulighed for at gøre deres indflydelse gældende overfor EF i spørgsmål om bl.a. sociale forhold og trafikpolitik.

Igennem de seneste år er der i Bruxelles ført en række forhandlinger om arbejdstidsregler for beskæftigede såvel indenfor jernbanetransport som indenfor vejtransport. I forhandlingerne vedrørende jernbanemændenes specielle forhold deltog på den ene side repræsentanter for DSB, på den anden side repræsentanter for Dansk Jernbaneforbund og Dansk Lokomotivmands Forening. Ved Jernbaneforeningens indmeldelse i ITF i 1975 vil arbeidstagersiden ved DSB nu kunne optræde fuldtalligt ved sådanne forhandlinger.

De målsætninger for social politik, der blev opstillet på grundlag af drøftelserne – og som fremgår af resolutionen på næste side – er derfor uden større betydning i Danmark, da de stort set svarer til vore regler. Derimod er de af stor betydning for vore kolleger i det sydlige, for hvem de vil betyde store landvindinger.

For de trafikpolitiske målsætninger, der er indeholdt i resolutionen, gælder, at de har meget stor betydning for jernbanernes fremtid overalt indenfor EF.

Jernbaneorganisationerne har stærkt fremhævet det synspunkt, at der må ske en afgørende ændring i EF-landenes trafikpolitik, således at der lægges større vægt på jernbanernes rolle. Vi er blevet støttet i dette synspunkt af de øvrige transportarbejderorganisationer.

Som det fremgår af resolutionen påpeges, at man på trods af opstillede målsætninger i EF-landene fremmer en udvikling til gavn for den individuelle trafik og til skade for den kollektive trafik.

Derfor ønsker fagorganisationerne en fuldstændig ændring af trafikpolitikken, således at man forbinder den nært til samfundsmæssige og energimæssige forhold samt til miljø og regionalpolitik.

Vi kan naturligvis fuldt ud støtte disse ønsker, og vi kan konstatere, at der fra dansk politisk side er støtte til fagorganisationernes krav, idet de i resolutionen opstillede krav og forudsætninger på langt de fleste områder er i overensstemmelse med de forslag om fremtidig trafikpolitik i Danmark, som trafikminister Niels Mattiasen fremsatte i Folketinget.

Vi kan kun anbefale regeringen at føre denne politik ud i livet og støtte fagorganisationerne i deres forhandlinger med EF, således at især jernbanernes fremtidige placering i transportapparatet i EF virkelig styrkes til gavn for alle indbyggerne i hele EF-området.

Resolution fra jernbanefagforeningerne i EF

I. Indledning

Trafikken har en betydelig indflydelse både på samfundsøkonomien i EF medlemsstaterne og på disse folks velfærd såvel som på by- og egnsplanlægning. Det er derfor nødvendigt, at »trafikindustrien« bliver ordnet omhyggeligt og til den for samfundet laveste omkostning.

Af samfundsøkonomiske grunde må trafiksektoren koordineres derhen imod, og der må stræbes imod, at de forskellige trafikarter supplerer hinanden. Dette kræver en politik, der tager hensyn til udviklingen og trafikarterne og muliggør hver trafikarts integration i bymidten. En sådan politik skal tage hensyn til den stadigt stigende nødvendighed af en begrænsning af energi fremstillet af råolie.

Jernbanefagforeningerne konstaterer imidlertid en udvikling, som principielt er imod målsætningerne for de sociale fremskridt og livskvaliteter, som er blevet nedlagt i Parisertopkonferencen 1972, samt en skærpelse af liberaliseringen indenfor trafiksektoren og en forringelse af jernbanernes placering.

Denne udvikling kan dog ikke bringes i samklang med en rationel og økonomisk udbygning af trafiknettet.

I løbet af de sidste år har regeringerne bestræbt sig meget på at fremme den individuelle trafik - frem for alt gennem udbygning af vejnettet - hvorved samtidig de offentlige transportmidler i stor udstrækning er blevet tilsidesat.

Gennem begrænsningerne af investeringerne og forvridningen af konkurrencebetingelserne mellem de forskellige transportmidler kunne jernbanerne ikke spille den betydende rolle i forhold til deres store samfundsøkonomiske og

samfundspolitiske fordele kunne have spillet. Deres sikkerhed, deres komfort, deres fordele gennem en miljøvenlig styring af gods- og persontrafikstrømmene - også i storbyområderne - deres mindre energiforbrug sammenlignet med den individuelle eller offentlige persontrafik - må der i fremtiden i større udstrækning tages hensyn til.

Jernbanefagforeningerne i EF kan ikke acceptere, at EF ministerrådet ikke træffer de nødvendige beslutninger, men tværtimod udsender forholdsregler, der tydelig står i modsætning til almenhedens interesse og den samfundsmæssige og sociale rolle, som jernbanerne skulle udfylde.

Fagforeningerne er af den mening, at en fuldkommen ændring er nødvendig, og at der omgående må opbygges en fælles trafikpolitik, der tager hensyn til de samfundsmæssige, sociale skattemæssige, energimæssige forhold samt til miljø- og regionalpolitikken.

II. Fagforeningernes stilling til nogle principielle problemer vedrørende den fælles trafikpolitik

Fagforeningerne kan ikke acceptere en liberalisering af trafiksektoren, således som det er foreslået af kommissionen til rådet den 1. oktober 1975.

De går derimod ind for virksomme interventionsforholdsregler og planlægning fra de offentlige myndigheders side.

Hele det af kommissionen anbefalede system går ud fra den forkerede forudsætning, at der består en uafbrudt økonomisk vækst, uden at tage hensyn til den nuværende krisesituation.

En omhyggelig regulering af transportmængden, transportka-

paciteten og tarifferne, samt et instrument der er egnet til at undgå markedsforstyrrelser samt at forhindre kriseagtige markedsudviklinger indenfor trafiksektoren er ubetinget nødvendig.

Det er særligt tungtvejende, at der på området vedrørende konkurrenceharmonisering ikke er blevet opnået det gennemgribende fremskridt, der var tilstræbt med rådsafgørelsen fra 1965 vedrørende harmoniseringsafgørelsen. Denne harmonisering der skattemæssigt og konkurrencepolitisk er af overordentlig stor betydning, må nu virkeliggøres på følgende områder:

- infrastrukturuomkostninger
- sanering af jernbanernes finansielle situation og harmonisering af forholdsregler til regulering af de finansielle relationer mellem stat og jernbane
- forbrugsafgifter på mineralolie
- tilpasning af de nationale skattesystemer for erhvervskøretøjer (tilpasning af beregningsgrundlaget af vægtafgifter og af skat på olie)
- tilpasning og forenkling af satserne for vægtafgift i de enkelte medlemslande
- forenkling af mål og vægt for erhvervskøretøjer i Ef
- ensartet anvendelse af sociale bestemmelser i de enkelte medlemslande.

En af de vigtigste grunde til konkurrenceforvridningen mellem de forskellige trafikarter og til ulempe for jernbanerne er den delvise *belastning af vejomkostninger* for de andre trafikarter, hvor jernbanerne bærer disse omkostninger fuldt og helt selv.

Herudover betoner jernbanefagforeningerne, at der rettidigt må gribes til målrettede skattemæssige forholdsregler for at forhindre, at den markedsfordelingspolitiske

virkning af den bestående kontin-gentering af den erhvervsmæssige lastbiltrafik gennem den allerede fastslåede markedsforstyrrende expansion af lastbiltrafikken igen ophævet.

På *investeringsområdet* kræver jernbanefagforeningerne en virkelig *koordinering* mellem medlemslandene og mellem de forskellige trafikarter, hvorved det udslag-givende kriterium må være de euro-pæiske folks almene interesse.

En sådan politik ville medføre en nyfordeling, der vil være fordelag-tig for almenheden, og som vil til-dele jernbanerne en meget mere betydende plads, som gør det mu-ligt for dem at udføre deres rolle på det fælles marked fuldt og helt og at sikre en virkelig fremgang for den offentlige trafik.

Enhver anstrengelse bør gøres for at sanere jernbanernes finan-sielle situation. I denne sammen-hæng henviser jernbanefagforenin-gerne til de nedenstående punkter, der relaterer sig til en politik til harmonisering af frem for alt de fi-nansielle forhold mellem stat og jernbane (se bl.a. rådsbeslutning fra 20. maj 1975).

1. Forpligtelse til offentlig tjene-ste (forordning EF 1191/69 af 26. juni 1969) begrebet »offentlig tjene-ste« som sådan skal udvides (som det iøvrigt allerede er forud-sat i rådsbeslutningen af 20. maj 1975 – artikel 15, afsnit 2), og der skal sikres fuld kompensation for de deraf opståede omkostninger.

2. *Normalisering af jernbane-regnskaberne* (forordning EF 1192/69 af 26. juni 1969). Denne forordning bør ændres på grundlag af erfaringerne, hvor der frem for alt har vist sig mangler og ufuld-kommenheder.

Således bør bl.a. normaliserin-gen gøres obligatorisk for de kate-

gorier, hvor den hidtil var frivillig. Herudover skal normaliseringen også gælde for de omkostninger, der vedrør de tidligere optagne lån.

3. *Jernbanernes prisnedsættelse* Jernbaneselskabernes autonomi med hensyn til priser skal udvides. Denne selvstændighed med hensyn til priser er alene ikke tilstrækkelig til at sanere jernbanernes finan-sielle situation. Samtidig skal også konkurrencebetingelserne harmo-niseres.

III. Social harmonisering

1. Jernbanefagforeningerne rejser sig mod den stadige overtrædelse af socialforordningen for lande-vejstrafik. De gør specielt op-mærksom på, at kommissionen prioriterer deres arbejde indenfor området af social harmonisering i almindelighed og at den specielt modsætter sig forsøg på at afsvække rækkevidden eller virkningen af forordning 543/69.

Af hensyn til nødvendigheden af at sikre betingelserne for en smidig og varig tilpasning af de forudsete forholdsregler for den nationale trafik i Storbritanien og Irland henviser jernbanefagforeningerne til den indstilling, der allerede tid-ligere blev afgivet af arbejdstager-gruppen i det paritetiske udvalg vedrørende vejtrafikken; denne indstilling betyder et vigtigt bidrag til virkeliggørelsen af de målsæt-ninger, der blev tilkendegivet i rådsbeslutningen af 13. maj 1965, bl.a. harmonisering og forbedring af de nationale systemer vedrøren-de regelmæssig arbejdstid, turskifte, regulering af overtid, 5-dages arbejdsugen og harmonisering af den årlige arbejdstid gennem regu-lering af ferie og fridage.

2. Jernbanearbejderne kræver, at de paritetiske møder i jernbanesek-toren bliver genoptaget – det sidste

møde går helt tilbage til januar 1976 – og at der snarest nedsættes paritetiske udvalg for de sociale problemer i de forskellige trafikar-ter, som anerkender socialpartner-nes selvstændighed og initiativret, på anmodning af en trediedel af medlemmerne. De kræver, at kommissionen påtager sig deres ansvar på dette område og ikke gør deres beslutninger afhængige af den negative og bekvemme hold-ning fra arbejdsgiverside. For at disse paritetiske møder på fælles-skabsplan kan få en seriøs start, beder fagforeningerne kommissi-onen om en omfattende og vedva-rende teknisk hjælp for at sikre et mere regelmæssigt forløb i alle pa-ritetiske udvalg indenfor trafiksek-toren, bl.a. ved hyppigere møder, yderligere anstrengelser med hen-syn til fortløbende konsultation af arbejdstagerne ved forberedelsen af møderne og frem for alt gennem en virkelig stræben mod en virke-liggørelse af en reel harmonisering og forbedring af de 3 trafikarters sociale betingelser.

Under hensyn til trafikens økonomiske betydning og den al-vorlige økonomiske og sociale ud-vikling i EF staterne betoner jern-banefagforeningerne i de 9 EF medlemslande, at der må ske en afgørende vending i den fælles tra-fikpolitik.

De anmoder offentligheden om at støtte deres anstrengelser.

De bekræfter deres vilje til at skærpe deres aktion med henblik på en nødvendig og endelig politisk ændring. De påtager sig alvorligt at fremføre de ovenfor fremlagte synspunkter i EF kredse, ved jern-baneselskaberne, ved de nationale regeringer, arbejdstagerrepræsen-tanterne i økonomi- og socialud-valget og i det europæiske parla-ment.

CO-information

Ikke større skridt end bukserne kan holde

Dette blev konklusionen ved den rundbordssamtale CO Information havde arrangeret mellem 3 CO I-organisationer og 3 CO II-organisationer.

Man var enige om, at det samarbejde, der i dag eksisterer mellem centralorganisationerne i TFU er tilfredsstillende og i øjeblikket tilstrækkeligt.

På længere sigt var man dog ikke tilbøjelig til at tro, at der kunne finde en sammenlægning sted, men i første omgang kunne samarbejdet eventuelt udvides på sekretariatsplan – på kursusområdet og en mulig udvidelse af informationsarbejdet. Herefter må moder natur ordne resten.

Deltagerne var:

fra CO I

Aage Andersen, Dansk Postforbund

Aage Jensen, Dansk Fængselsforbund

Verner Hansen, Dansk Toldtjenestemandes Forbund

fra CO II

Hans Strunge, Dansk Post og Telegraafforening

A. Broberg, Søværnets Officersorganisation

Hans Larsen, Den danske Toldtats Forening

Hvordan har man det med hensyn til sammenlægningsplaner i de organisationer d.herrer repræsenterer?

Aa. A. Jeg kan svare helt konkret, at vi har ingen planer i den retning. Derimod har vi et fællesudvalg for de to organisationer, hvor vi har et samarbejde om de fælles problemer i forhold til vor etat. Udvalget fungerer efter min opfattelse udmærket, så vi har ikke fundet anledning til at gå videre på det område.

A.B. Vi har organisationer, der



Deltagerne i rundbordssamtalen.

henholdsvis er tilknyttet CO I, CO II og AC. Vi har ikke tanker om sammenlægning af organisationerne. Det eneste vi har i den retning er et fællesudvalg, men det fungerer for 3 CO II organisationer.

H.S. Vi samarbejder ganske glimrende på mange områder mellem de to organisationer i det fællesudvalg, Aage Andersen omtalte, og føler vel i grunden, at det medvirker til, at der ikke er nogen interesse i at sammenlægge de to postorganisationer. Selvfølgelig er der områder, hvor vi har forskellige interesser, men det ville der også være, selv om man slog organisationerne sammen.

Aa.J. Vi har aldrig drøftet det spørgsmål, men vi har også et fællesudvalg omfattende CO I, CO II, AC-organisationerne. For nylig har vi fået HK med, men en egentlig sammenlægning har kun været nævnt ved festlige lejligheder – måske nærmest for at drille hinanden.

V.H. Jeg kan så til gengæld sige, at der er planer om et tættere samarbejde mellem de to tjenestemandorganisationer i toldvæse-

net, som formentlig nok ender med, at der kun er een organisation. Det skyldes den tjenstlige udvikling i toldvæsenet. Vi venter, at der inden for en overskuelig fremtid vil blive indført enhedsrekruttering og enhedsuddannelse til de to faglige linier, hvilket vil medføre en personalelinje med en fælles stillingsbetegnelse.

Når og hvis det sker, vil der ikke være behov for to personaleorganisationer.

H.L. Den situation, vi er kommet i, er jo en direkte følge af de rationaliseringsbestrebelse, man udfolder i toldvæsenet. Hvis ikke det havde været tilfældet, var vi nok heller ikke nået længere end at lege med tanken om en sammenlægning af organisationerne. Derimod har vi gennem længere tid drøftet en eventuel sammenlægning af vore fagblade, og det var nok hurtigere blevet en realitet, hvis ikke den anden situation var opstået. Men for mig at se, er der kun en vej nu, og den går mod en sammenlægning af organisationerne.

Der blev nævnt »forskellige interesser« for organisationerne. Hvor ligger de?

A.A. Når man f.eks. i P. & T foretager overflytning af arbejdsopgaver fra den ene personalekategori til den anden, er det klart, at der kan opstå spændinger. Det oplever man sikkert også andre steder.

H.S. Der rører sig uden tvivl også noget om det politiske tilhørsforhold, hvor vor organisation jo er partipolitisk neutral, medens Dansk Postforbund gennem sit medlemskab af LO er tilknyttet et bestemt politisk parti.

A.B. Der er vel også nogen interesse modsætning mellem CO I-grupperne og CO II-grupperne, som man ikke sådan lige kan se bort fra. Jeg tænker her på den linie, som adskillige CO I organisationer har lagt sig på, som har medført en lønnivellering for CO II-grupperne. Vi oplever f.eks. i forsvaret også, at der er nogle grupper, der siger: Vi er meget billigere at anvende end officersgrupperne, og det skal jo give modsætningsforhold.

Aa.A. Vi oplever da også i P & T, at de to organisationer har forskellige lønpolitiske interesser, men jeg føler da ikke, at det skaber nogen spænding. Men jeg er enig i, at det partipolitiske kan spille en væsentlig rolle, når man diskuterer sammenlægning.

Det, at den ene organisation er tilknyttet FTF og den anden LO må i en sammenlægningsfase betyde, at den ene af organisationerne må bryde op – eller måske dem begge, for så at finde et andet fælles ståsted.

V.H. Jeg tror nu heller ikke, at det lønpolitiske har nogen væsentlig indflydelse på sammenlægnings-tankerne. Vi ser da i TFU, at der foregår et forbilledligt samarbejde

mellem organisationerne, hvor man forstår at bøje sig mod hinanden.

Vi nærmer os hovedproblemet og lad os starte med, hvorledes man opfatter, at samarbejdet fungerer i dag?

V.H. Efter min opfattelse eksisterer der i dag et virkeligt godt samarbejde mellem de to centralorganisationer. Jeg erindrer da også, at da de to centralorganisationer flyttede sammen i Tjenestemændenes Hus i 1971, var der mange, der havde opfattelsen af, at det papirløse forhold snart ville blive legaliseret, bl.a. fordi tjenestemandsløven af 1969 med dens mange komplicerede aftaler ville nødvendiggøre en centralorganisation. Men det er lige som om, at der senere blev stille om det spørgsmål. Derfor rejste vi spørgsmålet på CO I.s repræsentantskabsmøde, om tiden ikke var inde til at foretage en realistisk vurdering af spørgsmålet – måske også ud fra en lidt egoistisk betragtning på grund af den sammenlægning, som sandsynligvis vil ske af organisationerne i toldvæsenet. Der vil derfor i CO I blive nedsat et udvalg, som skal drøfte disse ting, således at man måske kan nå til en afklaring på CO I.s næste repræsentantskabsmøde.

A.B. Jeg bliver altid lidt betænkelig, når man taler om et forbilledligt godt samarbejde. Der bliver vel altid nogle holdningsforskelle tilbage, og det er navnlig dem, man skal have fat i.

H.L. Hvis man går helt i dybden med det, der i grunden adskiller os, er det nok det, man med et uartigt ord i dag betegner som klasseforskelle. Det hænger vel lidt i os allesammen stadigvæk. Hvad det angår, arbejder resten af samfundet i hvert fald for en sammenlægning, for det udjævnes da heldigvis mere

og mere. Derfor tror jeg også, at det slagsmål, der eventuelt skal finde sted, nok bedre kan finde sted inden for en organisation end to, bl.a. fordi det giver den enkelte et større ansvar for at få tingene til at glide.

H.S. Hvis man seriøst skal vurdere en sammenlægning af CO I og CO II, skal man vel først og fremmest spørge sig selv: Hvilke fordele får medlemmerne ud af det! For mig at se er der såvel fordele som ulemper i det. Hvis vi tager fordelene først, er der den bedre udnyttelse af ressourcerne, der kan ske. Endvidere tror jeg, at der kan være behov fremover for at optræde stærkt udadtil. Statstjenestemændene er jo blevet en mindre gruppe i samfundet, og derfor er vi nødt til at stå lidt tættere sammen. Når det drejer sig om ulemperne eller de svage sider er der nogle holdningsforskelle mellem de to centralorganisationer såvel på det lønpolitiske område, som det område der hedder ansættelsesvilkår. Endelig er der det virksomhedsorienterede område, som organisationerne i postvæsenet er ved at vise en større og større interesse, men som centralorganisationerne endnu ikke har beskæftiget sig med, men som jeg mener kommer til at spille en stor rolle i fremtiden, f.eks. tror jeg, at centralorganisationerne må ind og have fat i finanslovsopbygningen.

Nu kredser efterhånden alle indlæg om sammenlægningstanken. Hvad er indstillingen i grunden?

Aa.J. Jeg synes, man skulle begynde fra en anden ende, nemlig at centralorganisationerne i stedet opfordrede sine tilsluttede organisationer til at slutte sig sammen først. Der er sikkert ikke de store samarbejdsvanskeligheder mellem organisationerne heller ikke på det lønpolitiske område. I fængselsvæse-

net spænder de to organisationer over nøjagtig de samme lønrammer. Det var nok bedre, at man gik den vej, fremfor at centralorganisationerne ved at slutte sig sammen først, indirekte tvang de tilsluttede organisationer til at gøre det samme.

Det lønpolitiske område er blevet nævnt flere gange. Er man lige ked af i begge centralorganisationer, at den procentuelle automatiske dyrtidsregulering blev afskaffet?

Aa.A. Det er jo netop på sådanne områder, at der kan være forskel i opfattelsen. Der er indtil flere organisationer i CO I, der ikke har grædt mange tårer over det. Det er sikkert ikke så meget spændvidden i lønrammerne, der kan give problemer, men mere hvordan man i en konkret situation skal udmønte et forhandlingsresultat.

Med hensyn til at gå den vej, som Aage Jensen foreslog, med at lade de tilsluttede organisationer gå først med sammenlægningen, mener jeg at kunne konstatere, at der ikke er tegn i sol og måne på en sammenslutning af de forskellige etatsorganisationer – i hvert fald ikke i postvæsenet. Det, der sker i toldvæsenet, er jo forårsaget af den tjenstlige udvikling. Det betyder ikke, at man i de andre organisationer lever som hund og kat. Vi har et tæt samarbejde, der fungerer.

H.L. Om den specielle situation, vi er i, i toldvæsenet, vil jeg godt sige, at vi, uanset det er en art tvangssituation, vi befinder os i, også skal gennem en modningsproces, som går over et tættere formaliseret samarbejde for at ende i en sammenlægning af de to organisationer. Jeg tror, at det er på samme måde, man skal arbejde i CO I og CO II. Hvis man bare sidder med hænderne i skødet og venter på, at

der skal ske en udvikling, er jeg bange for, at den ikke kommer.

A.J. Enig – men vi skal ikke tage større skridt, end at bukserne kan holde.

H.S. Jeg er også enig i, at der skal ske en naturlig proces. I min organisation ligger vi ihvert fald ikke med færdigsyede planer om en sammenlægning af centralorganisationerne. Men der er jo ikke noget til hinder for, som jeg nævnte før, at man for at få tingene kittet så godt sammen som overhovedet muligt, kunne udvikle samarbejdet f.eks. ved at oprette et fællesudvalg mellem CO I og CO II. Jeg tror også, at et kursussamarbejde kunne være frugtbar. Det kunne føre os sammen, således at man på tillidsmandsplan kunne analysere, hvor det er problemerne ligger.

Iøvrigt skal vi også have for øje, at de andre centralorganisationer i TFU ikke må føle, at det, der sker, gøres for at udøve tryk imod dem. Man må forklare Danmarks Lærforening og AC om baggrunden for, at en sådan beslutning eventuelt er taget. Ellers kan det virke ødelæggende for det totale samarbejde mellem statstjenestemændene, som fungerer virkeligt godt i TFU.

Vil man få en større slagkraft, hvis CO I og CO II slår sig sammen?

Aa.A. Det er ikke sikkert, selv om jeg naturligvis afviser den gamle sentens om, at den der står ene, står stærkt. Kun hvis de kan optræde som en fuldstændig enig gruppe – i modsat fald vil de tværtimod blive svagere.

H.L. Jeg fornemmer, at vi er enige om, at inden man går over til konkrete sammenlægningsplaner, skal vi igennem en modningsproces, som vel skal køre over et samarbejde om praktiske ting. Jeg hæftede mig ved det, der blev sagt om

kursussamarbejdet. De gange, vi har haft gæster med på vore kurser fra den anden organisation, har efter min opfattelse bidraget til en bedre forståelse for hinandens synspunkter.

Aa.A. Jeg tror også, at der kan ske et samarbejde på fagbladsområdet f.eks. ved, at CO I og CO II i fællesskab udgav et fagblad. Det kunne komme i 70–75 000 eksemplarer, og man kunne så virkelig give bladet den økonomi, der skulle til, for at det kunne blive læseværdigt. Det ville i så fald medføre, at de enkelte fagblade gik ind. Det var jo herfra de økonomiske midler skulle komme. Det er naturligvis kun et tankeeksperiment men det er da værd at overveje.

H.S. Det område, der hedder information, er meget væsentligt og vil blive det endnu mere i fremtiden for en organisation. Derfor tror jeg nu ikke rigtig på tanken om et mammutblad. Jeg er bange for, at medlemmerne af de enkelte organisationer ville føle, at der ikke var noget for dem.

V.H. Jeg tror nok, at tillidsmændene især ville læse et fællesblad, men jeg tror også, at mine medlemmer specielt ville lede efter det, der vedrører toldvæsenet, og det kunne der ifølge sagens natur ikke bringes så meget om.

Aa.J. Medlemmerne af de to centralorganisationer vil sikkert gerne se CO I.s og CO II.s ansigt udadtil, og det kunne netop ske igennem et fællesblad. Jeg synes, det ville være en god ide.

H.L. Skulle man udgive et fællesblad, var det nok det bedste i hvert fald i begyndelsen at køre det sideløbende med de enkelte fagblade, indtil medlemmer eventuelt fandt ud af, at det store blad også behandlede specielt deres problemer. Nu drejer det sig også om at

skabe en profil for centralorganisationerne, og det kunne man eventuelt gøre ved at udvide publikationen CO-Information og gøre den lidt stærkere.

H.S. Jeg har nævnt TFU, og jeg synes, at det samarbejde, der foregår her, virker godt og effektivt. Måske skulle vi i stedet for sammenlægningsplanerne søge at styrke dette samarbejde der f.eks. ved at gøre sekretariatet stærkere. Det er nok der, at vi får det største udbytte af samarbejdet mellem centralorganisationerne – i hvert fald på nuværende tidspunkt.

Maskinbestyrer Ram- busch og Hustrus legat.

I april måned 1977 vil der kunne uddeles legatpotioner blandt maskinpersonale, lokomotivførere, lokomotivfyrbødere, vognopsynsmænd, håndværkere og depotbetjente m.fl. med lokomotivtjeneste ved DSB på Sjælland, Falster og Lolland og ved nuværende og tidligere privatbaner indenfor dette område. Fortrinsberettigede er ansatte, som efter 10 års tjeneste er afskediget på grund af svagelighed eller anden dem utilregnelig årsag og ikke har opnået højeste pension eller på anden måde erhvervet sig økonomisk betryggende forhold. Det samme gælder sådanne enker.

Ansøgning om tildeling må inden den 31. marts 1977 indsendes til DSB, velfærdskontoret, Kalvebod Brygge 32,4, 1560 København V, hvorfra ansøgningsblanket kan fås tilsendt (telefon: (01) 14 04 00, lokal 2824).

Vkt.

DSBs ferieophold på Knudshoved modtages i sommersæsonen 1977 gæster fra lørdag den 21 maj til lørdag den 27. august.

Samtlige DSB-medarbejdere med familie (ægtefælle og hjemmenværende børn) har adgang til 1,2 eller 3 ugers ophold på ferieopholdet. Endvidere vil der, i det omfang pladsforholdene tillader det og fortrinsvis udenfor skoleferien, blive givet adgang også for pensionister og enker.

Opholdet må så vidt muligt tilrettelægges således, at ankomst og afrejse finder sted på lørdage.

Betalingen for opholdet udgør pr dag og pr person:

Voksne og børn, som er fyldt 12 år 52,00 kr.
Børn i alderen 4-11 år 26,00 kr.
Børn under 4 år 13,00 kr.

Til ansøgning om ophold benyttes blanket A 849, som vil kunne fås på stationer og andre ekspeditionssteder. Blanketten sendes i udfyldt stand (alle 3 dele) direkte til velfærdskontoret (lokal 3532).

Blanket A 849 bedes af stationer og andre ekspeditionssteder rekvireret i nødentligt omfang i blanketlageret.

Belægningen foretages af velfærdskontoret i den rækkefølge, hvori ansøgningerne indgår. Ansøgninger, som er modtaget inden 1. april, bliver betragtet som indgået samtidigt.

For det tilfælde, at der skulle være optaget i det ønskede tidsrum, må det anbefales dem, der i så fald kunne ønske ophold i et andet tidsrum, også at angive dette i ansøgningen. Svar på alle ansøgninger, som er modtaget inden 1. april, vil kunne forventes udsendt fra velfærdskontoret ca. 29. april d.å. såfremt opholdstilladelsen ikke benyttes fuldt ud, meddeles dette til velfærdskontoret så tidligt som mu-

ligt og senest en uge før ankomstdagen til ferieopholdet, da indtegningen i modsat fald må betragtes som bindende.

Tjenestestederne bedes foranledige at meddelelsen også publiceres for overenskomstansat personale, evt ved opslag.

Ferieophold på Knudshoved for invaliderede og svagelige

Forhenværende medarbejdere ved DSB – som er invaliderede eller svagelige – har sammen med ægtefællen evt et medlem af deres nærmeste familie i sæsonen 1977 mulighed for at få et gratis rekreationsophold/ferieophold på Knudshoved ferieophold.

Også nuværende medarbejdere, som er invaliderede eller svagelige, har mulighed for at komme i betragtning, hvis der er særlig trang.

Opholdet, der arrangeres af DSB i samarbejde med Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg, finder sted fra søndag den 15. maj til lørdag den 21 maj.

Til ansøgning benyttes skemaet, der sendes til velfærdskontoret senest den 1. april 1977.

Velfærdskontorets postadresse:

DSB velfærdskontoret
Kalvebod Brygge 32, 4
1560 København

Tildeling af ferieophold vil blive foretaget af DSB og JFU i fællesskab senest den 20. april. Snarest derefter vil alle ansøgere modtage besked om, hvorvidt deres ansøgning er imødekommet.

Ændret indstilling af bremsetøj på My-lokomotiver

af afdelingsingeniør H. Hansen

Før K74 og før overgangen til afdrejning af strækningslokomotivernes hjul på UF-drejebænk var det en undtagelse af de meget sjældne, hvis MY-lokomotiverne havde reduceret bremsevne som følge af mangler ved bogiernes bremsetøj. Skete det alligevel, forekom fejlen normalt helt lokalt og indvirkede højst på en halv bogies bremseeffekt, som f.eks. ved svigt af en bremserregulator med deraf følgende utilladelig lang slaglængde på en bremsecylinder.

De senest forekommende fejl, hvor flere bremsebalancer ligger an mod bogierammen, så lokomotivet bliver utjenstdygtig, var tidligere helt ukendt.

Når forholdene har ændret sig i uheldig retning ved realisering af de tanker der lå til grund for gennemførelsen af K74 og ændring af praksis med hensyn til afdrejning af lokomotivernes hjul, er grunden for det første, at den mere intensive driftsform giver betydelig større slid på bremsetøjet og hurtigere nedslidning af bremseklodserne med forøget fare for, at disse kan blive for tynde, såfremt omslag i lokoløbene medfører en forøgelse af antal kørte km mellem planlagte eftersyn. For det andet bevirker UF-afdrejningen – som er det nyeste inden for hjulafdrejningen – at langt flere af de medarbejdere, der er beskæftiget med lokovedligeholdelse, må være fortrolig med bremsetøjets indstilling, hvilket selvsagt i en periode kan give overgangsproblemer.

Tidligere skete indstillingen normalt kun i centralværkstederne i forbindelse med hjulskift, og blev dér udført med stor sikkerhed af få rutinerede medarbejdere uanset bremseklodsernes slidtilstand.

Ved indstillingen, der består i en tilpasning af længden af bremse-

stængerne (vist på nedenstående skitser) til den aktuelle hjuldiameter, reguleres E-målet, og målet 130 mm mellem hjulkrave og midte af bolt i bremsekojusteres. Mens 130 mm målet stilles uafhængig af bremseklodstilstanden, krævede reguleringen af E-målet efter tidligere praksis, at der blev taget hensyn til klodssliddet, når det korrekte spillerum mellem bremseklods og hjul skulle fastlægges, efter at de vandrette bremsebalancer ved drejning af bremseregulatorerne var bragt i normal løsestilling svarende til nye bremseklodser.

Ved korrekt E-mål og nye bremseklodser er nævnte spillerum ca 10 mm, men det vil forstås, at størrelsen af et aktuelt spillerum ved slidte bremseklodser, og især hvis disse har uens tykkelse, er noget mere usikker.

Den ændrede arbejdsfordeling med hensyn til indstillingen af bremsetøjet på MY-lokomotivernes bogier, der var en konsekvens af overgangen til UF-afdrejning, ledte derfor naturligt tanken hen på en forenklet indstilling af E-målet ud fra opgiven hjuldiameter.

For at opnå sikkerhed for, at bremsebalancerne ikke går mod bogierammen blev E-målene først beregnet ud fra den antagelse, at anslag mellem balance og ramme kunne tillades, når bremseklodser var slidt helt væk, en situation der naturligvis ikke må forekomme. Imidlertid medførte dette krav, at det var umuligt at skifte bremse-

klodser uden en – også af sikkerhedsmæssige grunde – uønsket adskillelse af bremsetøjet. Dette synspunkt er imødekommet ved at vælge de optimale E-mål således, at ovennævnte anslag forekommer ved ca. 5 mm tykke bremseklodser.

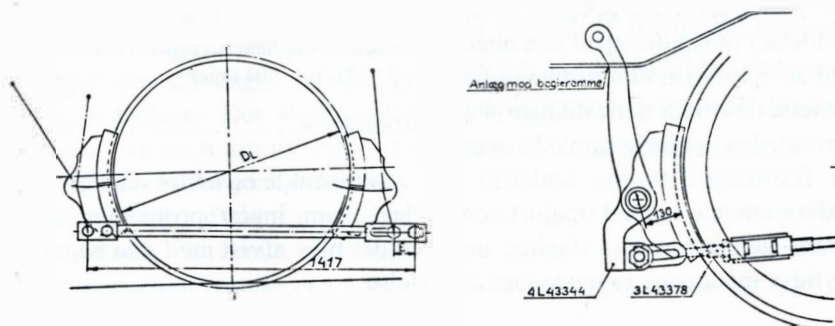
Når de valgte E-mål anvendes ved indstillingen, må denne udføres nøjagtig, og der må ikke forekomme uforholdsmæssig stort slid på bremsetøjet, idet f.eks. 1 mm slid på bolt eller travers i bremseko svarer til ca. 1,4 mm mindre E-mål, og fejl på E-målet giver ca. 3,2 gange så stor en bevægelse af bremsebalancen i forhold til bogierammen.

Selv om den ændrede indstilling af bremsetøjet nu sikrer bremserens rette funktion bedre end hidtil, må det naturligvis forudsættes, at bremseklodserne skiftes i tide.

Dette kan undertiden volde vanskeligheder at opfylde 100%, hvis der sker væsentlige omslag i maskinløbene med mulighed for forskydning af de tekniske eftersyn.

Loko- og S-togsdriftstjenesten indfører derfor i samarbejde med Vedligeholdelsestjenesten en ændret procedure, hvorefter lokomotivpersonalet kan kontrollere, om det tekniske eftersyn er udført til rette tid, idet håndværkeren skal efterlade en skriftlig kvittering i førerrummet, med oplysning om dato og tidspunkt for eftersynets udførelse.

Lokomotivføreren kan herefter tage sine forholdsregler såfremt eftersynsfristen er overskredet.



Fra medlemskredsen

Talakrobatisk normopgørelse

10

Ved aftale om arbejdstidsregler af 24. februar 1975 bortfaldt månedsnormen for lokomotivpersonalet, og det blev nedfældet, at tjenesten skulle opgøres over en periode, der følger turens struktur. Denne formulering var både flydende og utilfredsstillende og forårsagede voldsomme reaktioner fra medlemskredsen, idet man ikke vidste, om man var købt eller solgt.

Derfor var det kun naturligt, at der rejste sig et krav om, at månedsnormen blev genindført ved genforhandlingen af arbejdstidsreglerne, hvilket naturligvis også blev fremført ved forhandlingen.

Men ledelsen gjorde gældende, at der ikke var noget, der hed månedsnorm mere. Den var afskaffet af tjenestetidsudvalget i 1970.

Hertil er kun at sige, at der ingen steder i tjenestetidsudvalgets betænkning står, at månedsnormen er afskaffet, og det står heller ikke i ordre A. Derimod står der, at tjenestetidsnormen beregnes for en nærmere aftalt periode, der ikke bør være mindre end 4 uger. Der er altså intet til hinder for, at den aftalte periode kan være en måned.

Ledelsen var da også indstillet på, at opgørelsen over 24 uger var for lang, og man ville finde en løsning på problemet, så opgørelse kunne ske over en måned, og det resulterede i følgende forslag fra DSB:

»Personale, der kører i fast tur, foretager månedlig opgørelse af tjenestetid og overtid således, at der på opgørelsen opføres overskridelser (afrundet opad til manglefold af $\frac{1}{2}$ time) af den ordinære tjenestetid de enkelt tjenestedage. Fra den således opgjorte samlede overtid fratrækkes turens undertid i vedkommende måned opgjort som turens gennemsnitlige daglige undertid \times månedens tjenestedage.

De i ordre A, side 86, a2 anførte regler om godtgørelse for mertjeneste på »de store helligdage« berøres ikke af ovennævnte bestemmelse, der kan nærmere belyses ved nedenævnte eksempel.:

Eksempel:

En tur tilrettelagt over 12 uger. Antal tjenestetimer i turen er 432 timer, antal arbejdsdage i turen er 65. Turens gennemsnitlige tjenestetid pr. arbejdsdag udgør således 6,39 timer. Med en daglig tjenest norm for lokomotivpersonalet på 7,04 timer indeholder turen en gennemsnitlig daglig undertid på 25 min., som skal modregnes i eventuel overskridelse af den ordinære tjeneste den enkelte måned.

Jeg skal ikke anfægte rigtigheden af opgørelsesmetoden, men det er en kinesisk måde at gøre det på. For reservepersonalet er den uanvendelig, og for medlemmerne som helhed er det det rene volapyk, som skaber et unødvendigt irritationsmoment, hvilket jeg da også hele tiden har gjort opmærksom på både mundtligt og skriftligt.

Men jeg har ikke kun kritiseret det. Mine protester har været ledsaget af et modforslag, som i sin enkelhed lyder sådan: »Normen opgøres på grundlag af månedens dageantal gange den daglige norm med fradrag af fridage i den enkelte måned«.

Eks.:

Den daglige norm er 7,04 timer. Måneden har 31 dage, og der er 7 fridage.

	timer
31 dage \times 7,04 timer	219,04
\div 7 fridage \times 7,04 timer	49,28
Månedsnorm	169,36

Dette enkle og let forståelige forslag, som ingen problemer ville volde, blev afvist med den begrundelse:

- 1) at det var identisk med det, der hidtil havde været gældende for beregning af månedsnorm.
- 2) at den skæve fridagstildeling ville bevirke, at der uden egentlig overtid i turen ville forekomme overtid i enkelte måneder og undertid i andre, hvorfor overtidsbetaling ikke ville være i overensstemmelse med virkelig overtid.

Hertil skal bemærkes:

- 1) at forslaget overhovedet intet har at gøre med tidligere beregning af månedsnorm. Tidligere beregning regnede nemlig med 12 måneder \times 30 dage = 360 dage pr. år, og månedsnormen var knyttet hertil med en fast værdifaktor.
- 2) at forslaget netop ved sin variable norm, i overensstemmelse med månedens dageantal og antal fridage, tager hensyn til de betæneligheder, der er fremført.
- 3) at forslaget i modsætning til DSB's forslag er anvendeligt for alt personale, altså også for reservepersonalet.
- 4) at forslaget indebærer, at DSB ikke kommer til at betale en eneste øre i overtidsbetaling, uden virkelig overtid forekommer.

Da mine argumenter for et let forståeligt og tilfredsstillende forslag ikke har kunnet vinde gehør, vil jeg i det efterfølgende stille aftalens talakroatiske fremgangsmåde op herimod, så alle kan se enkelheden i relation til aftalens forkvaklede formulering.

I eksemplet i aftalen er en tur tilrettelagt over 12 uger med 432 timer og 65 arbejdsdage, som udgør en gennemsnitlig tjenestetid på 6,39 timer pr. dag, hvilket giver en daglig undertid på 25 min ($7,04 \div 6,39$). Med disse oplysninger er det en simpel operation at beregne, hvad

den virkelige månedsnorm ville være, hvis måneden f.eks. har 31 dage, og der falder 7 fridage i måneden.

Det gøres sådan:	timer
31 dage × 6,39 timer	206,09
÷ 7 fridage × 6,39 timer	46,33
Tjenestetimer i måneden	159,36
+ undertid 24 dage × 25 min.	10,00
Virkelige månedsnorm uden undertid	169,36

Hvis turen var tilrettelagt med den daglige norm på 7,04 timer, havde der ingen undertid været, hvorfor månedsnormen på 31 dage med 7 fridage ville udgøre 169,36 timer, og det er den norm, der skal overskrides, før der kan blive tale om overtid. Dette sammenholdes herefter med eksemplet fra mit forslag.

Den daglige norm er 7,04 timer. Måneden har 31 dage, og der er 7 fridage.

	timer
31 dage × 7,04 timer	219,04
÷ 7 fridage × 7,04 timer	49,28
Månedsnorm	169,36

Ikke sandt? Resultatet bliver nøjagtig det samme. Hvorfor skal folk så tvinges til at foretage irritationsskabende, talakrobatiske manøvre for at lave en tjenestetidsopgørelse, når det er fuldstændig unødvendigt?

Mit forslag er endda så enkelt, at det kan opstilles i en skala, så medlemmerne uden nogen form for beregning er i stand til at aflæse den aktuelle månedsnorm. Man behøver kun at optælle, hvor mange fridage der er i den enkelte måned for at have normen.

Jeg skal derfor gentage min formulering for normberegning med eksempel og opstille omtalte skala, hvorefter jeg opfordrer medlemmerne til at klippe den ud af bladet og anvende den.

Der er intet forkert i denne opfordring, selvom forslaget er afvist, og der står noget andet i aftalen. Resultatet bliver nemlig det samme. Min opfordring er derfor kun en appel til den sunde fornuft.

Aftalen bruger 144 ord på en kinesisk anvisning på månedsopgørelse. Jeg bruger kun 19 ord i min formulering og alligevel fremstår den så tydelig, at ingen kan være i tvivl.

Min formulering, eksempel og skala, som medlemmerne kan klippe ud af bladet og anvende, bringes her:

Normen opgøres på grundlag af månedens dageantal gange den daglige norm med fradrag af fridage i den enkelte måned.

Eks.

Den daglige norm er 7,04 timer. Måneden har 31 dage, og der er 7 fridage.

	timer
31 dage × 7,04 timer	219,04
÷ 7 fridage × 7,04 timer	49,28
Månedsnorm	169,36

Normskema:

	31 dage	30 dage	28 dage
5 fridage	183,44	176,40	162,32
6 fridage	176,40	169,36	155,28
7 fridage	169,36	162,32	148,28
8 fridage	162,32	155,28	141,20

Tag månedens dageantal, optæl fridage i måneden. Den aktuelle norm, der skal overskrides, før der kan blive tale om overtid, kan herefter direkte aflæses.

Lad mig til slut for at bortvejre enhver tvivl tage en test på skalaen. Februar har 28 dage, og der er f.eks. 6 fridage. Det skulle efter skalaen give en norm på 155,28 timer. Dette skal være i overensstemmelse med aftalens anvisning.

Resultatet stemmer. Definitionen på normopgørelse er i orden.

Skalaen passer. Ingen behøver derfor at spekulere på, hvad turen eventuelt giver i undertid.

Det er unødvendigt tidsspilde først at sætte sig hen og regne eventuel undertid ud, derefter at omregne den til en reduceret norm, dernæst at beregne den daglige undertid og endelig at modregne den i opgørelsen.

	timer
28 dage × 6,39 timer	186,12
÷ 6 fridage × 6,39 timer	39,54
Tjenestetimer i måneden	146,18
+ undertid 22 dage × 25 min.	9,10
Virkelige månedsnorm uden undertid	155,28

Medlemmerne kan roligt og overlade denne tidskrævende talakrobatik til administrationen. Alle kan trygt bruge min definition og skala, selvom de er afvist af ledelsen. Definition og skala passer nemlig under alle forhold uanset, hvilken talværdi der indsættes for eventuel undertid i en tur. Der er bare nogle såkaldte eksperter, der ikke forstår dette resultat af logisk tænkning.

S. Juul Madsen

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

Redaktionen
meddeler.

På grund af tekniske omlægninger skal stof til bladet være redaktionen i hænde senest den 15 i måneden forud.

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

Svar til generaldirektør Poul Hjelt og

I skal ikke blive glemt.

12

Da generaldirektøren har følt sig foranlediget til at beskyldte mig for at fordreje en udtalelse, faldet på et møde i Struer, føler jeg trang til at forsvare mig mod den fremsatte beskyldning. Jeg finder det temmelig groft, at generaldirektøren vil benægte en udtalelse, givet i en større forsamling med masser af vidner, det burde generaldirektøren holde sig for god til, men enhver kan jo selvfølgelig benægte fakta – men idet foreliggende tilfælde, er der da heldigvis sket det glædelige, at trafikministeren har grebet ind, og forhindret væsentlige dele, i en efter manges opfattelse dårlig plan 90, det hilser vi med glæde og taknemlighed.

Jeg er fortsat af den opfattelse, at generaldirektøren er ansat for at tage vare på fortrinsvis jernbanetrafikken, og kravet om dør til dør transporten er vist opfundet i generaldirektoratet og kunne med god samvittighed overlades til private vognmænd, så kunne man i højere grad effektivisere jernbanetrafikken til gavn og glæde for hele det danske samfund, herunder også en forlængelse af Thybanen til Hanstholm, hvor befolkningstilvæksten er i støt fremgang ligesom omsætningen på Hanstholm havn er manddoblet siden havnen åbnede.

Med venlig hilsen

J. Krabbe Nielsen, lokof.: Struer.

Disse venlige ord lød fra ledelsen til lokomotivmændene under krigen, da det at køre tog, var ensbetydende med at sætte livet på spil; mange tabte i spillet –

Efter krigen, lød de samme smukke ord, bare vi ville kæmpe videre med dårlige kul og nedslidte dampmaskiner, efter nu i en lang årrække stort set kun at have været i ledelsens erindring, når det drejede sig om stramning af tjenestetids-

regler, øget ansvar for vejoverkørsler, alene i alle godstog, tvangsforflytninger, mange-årig funktion i højere lønramme uden udsigt til at opnå forfremmelser, for at nævne enkelte urimeligheder, er der pludselig sket en ændring af dette forhold, som en slags belønning, skal vi nu alle til ny eksamen i faget sikkerhed – dette til trods for, at vi jo alle har bestået de krav, der er gældende for lokomotivførerstillingen, og som vi alle rent faktisk daglig beviser, at vi mestrer, selv om såvel signaler som sikkerhed i tidens løb utallige gange er ændret, der er vist få lande, der kan møde med færre uheld pr. kørt km end netop Danmark, og såvidt jeg har fået oplyst ligger vi på førstepladsen, hvad angår præcis toggang.

Der kan derfor vanskeligt fremføres særlig gode grunde til at gennemføre den påtænkte eksamen, der må derfor være tale om en meget dårlig anbragt spøg, der kun kan tjene et formål, nemlig at skabe endnu mere usikkerhed i ansættelsen, eller sagt på en anden måde, man forlanger supermænd med helbredsattest og vægtsedler, men man glemmer systematisk superlønningen, det vederlag der ydes, sat i forhold til de krav, der stilles, er temmelig iøjnefaldende og harmonerer yderst dårligt.

Jeg vil foreslå, at pengene det koster at opføre påtænkte eksamenskomedie, i stedet anvendes til påtrængende lydisolering af førerrum, foranstaltninger til imødegåelse af gasforgiftningsdøden, bedre lys på køretøjerne og bedre rengøring af samme, skulle der være flere midler til rådighed, kunne disse passende anvendes til optagelse af en instruktionsfilm, med alle tænkelige driftforstyrrelser indlagt, og forskellige former for fejl opstået på trækkræften, kunne også på den måde bedre

anskueliggøres, det ville være mere i pagt med tiden, og virke mindre provokerende på veltjente lokomotivførere.

Med venlig hilsen

J. Krabbe Nielsen

eksamineret lokomotivfører Struer

Betragtninger over en lederartikel

Dansk Lokomotivmands Forening har, med alle midler, søgt at skrabe arbejde til sig, arbejde som har været udført af Dansk Jernbane Forbunds medlemmer siden jernbanernes bygning.

Dette står at læse i Jernbane Tidende nr. 2 af februar 1977, og i dette blads lederartikel.

I artiklen i Jernbane Tidende nævnes det at lokomotivmændene har overtaget højtalerbetjeningen, (der hentydes formentlig til højtalerbetjeningen i S-togene) togpersonalets arbejde ved godstog, ved disses overgang til enmandsbetjening, samt arbejdet ved afgangspedurens ved personførende tog.

Jeg vil medgå at det er rigtigt at lokopersonalet har overtaget højtalerbetjeningen i S-tog, men det ville vel også være urimeligt at forlange en mand udnævnt til netop dette arbejde når der tales om besparelser.

De andre påstande er, i skrift og tale, direkte usande, og de kan nemt tilbagevises.

På S-togene er det automatikken der har overtaget togpersonalets arbejde, bortset fra højtalerbetjeningen.

På de enmandsbetjente godstog har lokopersonalet intet arbejde taget fra togpersonalet, derimod er det stationspersonalet der har overtaget eftersyn af togene samt udfærdigelse og overrækkelse af

DSB pensionistforeningens 60 års fest

bremseddel og fragtbreve og andre papirer, og stationspersonalet tilhører jo, som bekendt, samme organisation som togpersonalet.

Med hensyn til afgangsproceduren for personførende tog, så er det jo blot et spørgsmål om hvis arm der skal rækkes ud først, lokopersonalet har dog ikke overtaget billettering eller andet toget vedrørende.

Mon ikke artiklen skal dække over, at Dansk Jernbane Forbunds ledelse, ad bagvejen, har prøvet at få ders folk til at overtage lokomotivmændenes arbejde.

Nu er spørgsmålet blot om ikke DLF skal til at søge en anden organisations sammenslutning der kan og vil varetage deres interesser.

I centralorganisationernes formålsparagraf lyder det således:

Centralorganisationernes formål er at varetage medlemmernes økonomiske, sociale og faglige interesser.

Denne formålsparagrafs ordlyd kan hr. Børge Aanæs ikke overholde, idet han som formand for Centralorganisation I samtidig er formand for Dansk Jernbane Forbund, og som sådan skal varetage disse medlemmers interesser, åbenbart ved at trænge sig ind på andres arbejdsområder.

Et sådant dobbeltspil kan og må DLF ikke akceptere, og det må være hovedbestyrelsens opgave, i den kommende tid, at søge kontakt andre steder hvor vi kan få forhandlingsret, med henblik på at få varetaget vore faglige interesser på retfærdig og saglig vis. På den kommende kongres i 1978 må der være et forslag der lyder:

Ud af Centralorganisation I, og for den sags skyld også LO, hvor vi jo heller ingen støtte får.

K. D. Christensen, lkf.
Århus.

DSB-pensionisternes 60 års fest i kongreshuset i Odense den 14. januar 1977 blev en i alle måder vellykket fest. Mange medlemmer og indbudte gæster, mange med hustruer, fra Nord og Syd, Øst og Vest, havde fulgt indbydelsen. Damerne fik en brystbuket, da de kom, og efter en velkomstdrink (champagne) kunne formanden byde velkommen til bords.

Der blev til foreningen afleveret mange gaver, bl.a. fra Fællesforeningen for Statens Pensionistforeninger, ligesom der også indløb telegrafiske lykønskninger og hilsener. Under middagen blev der yderligere afleveret 2 pengegaver, som refereres nedenfor.

Under middagen blev der holdt mange taler, hvis rækkefølge blev indledt af formanden, *E. Juul*, der bl.a. udtalte, at 60 år ikke er meget for en pensionist, men for en forening som denne; derfor var der ingen stiftere til stede i dag. Foreningen tæller over 5.000 medlemmer og er den største indenfor Fællesforeningen, som vi har et godt samarbejde med. I håbet og ønsket om, at foreningen må og vil vokse, og at der vil være ledere til at føre foreningen videre, udbragte han et leve for DSB-pensionistforening.

Knud Larsen talte om jernbanemandens kone, som altid måtte stå for skud, og om hende, der altid måtte vende og dreje 2 øren, før den blev givet ud. Dengang havde vi ikke Laane- og Sparekassen, men pantelånere, som man søgte hen til, når det kneb. Motiverede et leve for damerne.

Helge Hansen, formanden for fællesforeningen, indledte med at takke for indbydelsen til ham og redaktøren, begge med fruer, og udtalte derefter, at stifterne af DSB-pensionistforening altid i den

aktive tid havde gjort et stort arbejde indenfor organisationerne, og det gjaldt også for DSB-Pensionistforening. »Storebror«, som vi i Fællesforeningen kalder DSB-Pensionistforening, har fingeren på pulsen og er altid loyal overfor fællesforeningen. Vi har ofte kontroversielle spørgsmål, men storebror har benene på jorden. Med en tak til formanden for arbejdet i fællesforeningen udbragte Helge Hansen et leve for »Storebror«.

Henry Dalager fortalte i relation til Knud Larsens tale en historie om jernbaneparret Maren og Marius, og sluttede med at aflevere en pengegave fra medlemmerne i Nyborg afdelingen.

Fru Agnes Jørgensen havde været stik-i-rend-pige for DSB i 10 år som ledvogterske, men hvem ringer klokkerne (hun sigtede her til klokkerne udenfor ledvogterhuset) for med en timebetaling på 65 øre. Hun og hendes mand måtte dele jernbanearbejdet, og derfor var det godt, når man var to, når man ældes og har hinanden.

H. Madsen (foreningens tidligere og dygtige sekretær) takkede for indbydelsen og udtalte, at han håbede, at vore efterfølgere får den samme anerkendelse som vi. Takkede Helge Hansen for hans arbejde indenfor CO I og CO II.

STATS-PENSIONISTENs redaktør Folmer Dalager overbragte derefter en hilsen fra Toldetatens Pensionistforening og udtalte, at han følte sig hjemme her, da han kom fra et jernbanemandshjem og sammenlignede DSB uniformeringen fra dengang, han var dreng, og nu af i dag. Motiverede et leve for DSB-Pensionistforening.

H. Bager (Personaletjenesten) lykønskede pensionistforeningen og håbede, at den måtte eksistere endnu i mange år, fordi han om 9 år

Rejsetilbud fra DJT sommerrejser 1977

14

blev pensionist, og hvis der ikke var andre, der ville være formand, så ville han godt overtage formandsposten. Udtalte, at forhandlingerne med organisationerne om pensioner kan ikke nu tåle sammenligning med tidligere år; samarbejdet var forbedret, ethvert tandhjul, uanset om det var stort eller lille, tæller. Håbede, at vore pensionsbestemmelser altid må gælde.

K.K. Jensen, der talte på de indbudte aktive organisationers vegne, udtalte, at han havde undersøgt, hvad der var årsagen til, at pensionisterne havde dannet egen forening, og hvad målene havde været. Han havde ledt i gamle numre af Vor Stand og fandt den 29. december 1916 en opfordring til statsbanernes pensionister om at komme til stiftende møde den 14. januar 1917 i Jernbaneforeningens lokaler. I indkaldelsen hedder det: »I erkendelse af, at tiderne i høj grad opfordre de gamle jernbanemænd, som i tidens løb er afgået med pension, til at slutte sig sammen med det formål at styrke deres økonomiske stilling og i så stor udstrækning som muligt at bevare de tråde, som knytter dem sammen indbyrdes og til deres gamle etat«.

De aktives organisationer har deres egne problemer, der skal og må løses, og i arbejdet for de aktive, har det altid været en væsentlig opgave at sikre de bedst mulige pensionsvilkår. Under henvisning til hetzen mod de offentligt ansatte udtalte K.K. Jensen videre, at vi i organisationerne naturligvis har den opfattelse, at pensionistvilkårene er en integreret del af en indgået overenskomst, der naturligvis ikke ensidigt kan brydes af arbejdsgiveren – ikke mindst fordi vi mener, at tjenestemændene både direkte og indirekte har måttet betale for pensionsretten. Det er imidlertid klart,

at der kan komme en udvikling, der fører til en ændring af overenskomsten. Dels kan staten fastsætte nye ansættelsesvilkår – uden pensionsret – for fremtidige ansatte, dels kan folkepensionen blive så god, at det vil være urimeligt fortsat at betale et særligt bidrag. Det kan derfor ske, at det direkte interessefællesskab mellem pensionistforeningen og jernbaneorganisationerne må brydes. Derfor vil det være vigtigt fortsat at have en aktiv pensionistforening, der gennem sin tilslutning til fællesforeningen kan fremføre egne problemer og krav i centralorganisationerne.

K.K. Jensen fortsatte: Stifterne af pensionistforeningen satte også det mål: »at søge at bevare de tråde, som knytter sammen indbyrdes og til deres gamle etat«. Jeg tror, dette mål kan være vigtigere end det økonomiske. Jeg kan ikke forestille mig en situation så vanskelig, som den, den ene dag at være aktiv i et fællesskab, den næste at være alene. Sluttede med at sige, at han føler, at der har været et fornuftigt samarbejde – en god arbejdsdeling – mellem pensionistforeningen og jernbaneorganisationerne, og det er mig en glæde på JFU's vegne at kunne overbringe vore lykønskninger og dette gavebrev (på 1.000 kr) til pensionistforeningen på 60 år dagen, og at foreningen må få mange gode år endnu. (Stort bifald).

Under middagen blev der musiceret, og der blev afsungne 4 sange. Ved kaffebordet foretog A.P. Jørgensen og Hjorthøj lodtrækning blandt damerne over de modtagne gaveflasker, medens nogle fik motion ved en svingom en times tid, før afgangssignalet lød.

Alt i alt en dejlig dag, men hvor er man træt dagen derpå.

866's søn

Danske jernbanemænds turistorganisation (DJT) tilbyder atter at sælge/formidle gode rejser for alle danske jernbanemænd/-kvinder med eller uden familie.

Vi har i år valgt *ikke* at udgive et særskilt program, hvorfor denne annonceartikel vil være lidt mere omfattende end den plejer at være. Derfor *gem annoncen*.

Skulle der i det efterfølgende ikke være det rejsemål, I plejer at se i vort tidligere udsendte program, kan I blot ringe, hvorefter vi skal prøve at hjælpe jer.

Nedenfor vil I finde forslag til rejser såvel med fly som med tog. Endvidere vil der være tilbud på individuelle ophold i hotel og i hytter i Norge, hotel og hytter i Sverige, hotel i Schweiz samt flere hoteller i Italien.

Alle nævnte tilbud kan bestilles hos Danske jernbanemænds turistorganisation, DSB passagersalgskontoret, Sølvgade 40, 1349 København K, tlf. 14 04 00 – 3426 (Olson) 14 04 00 – 3259 (Patrunk).

Flyrejser

Som mange af jer allerede har opdaget formidler DJT rejser med fly (Stjernerejser), hvorpå der ydes 15% rabat på de i Stjernerejsers program anførte priser og tillæg.

Hent eller se i et program for Stjernerejser og se hvad der kan tilbydes. F.eks.:

Rejsemål	Flyvning fra
La Serra – Italien	Kastrup
Riva del Sole – Italien	Kastrup
Sardinien	Kastrup
Rom	Kastrup
Sorrento	Kastrup
Algarve – Portugal	Kastrup
Madeira	Kastrup

Rhodos	Kastrup
Kreta	Kastrup
Malta	Kastrup
Israel	Kastrup
Mallorca	Kastrup og Billund
Bulgarien	Kastrup
Ibiza	Kastrup
Tenerife	Kastrup
London	Kastrup
samt flere andre spændende rejsemål.	
Kvalitetsrejser – og så endda med rabat.	

Togrejse

DJT arrangerer i år en grupperejse til

Paris–Luxemburg 10 dage 1360 kr.

Afrejse mandag den 22. august 1977 kl. 16.55 fra København (Fredericia afgang kl. 17.42).

Hjemkomst onsdag den 31. august 1977 kl. 08.59 (Fredericia ankomst kl. 11.30).

Prisen omfatter et godt tilrettelagt program i byernes by Paris og i hertugdømmet Luxembourg, ophold i dobbeltværelse og tre daglige måltider fra frokost tirsdag den 23. august til og med morgenmad den 30. august samt rejselederassistansen (en medarbejder fra DJT deltager).

Billetpris med FIP-rabatkort 2. klasse Padborg/Puttgarten – Versailles og retur over Luxembourg udgør ca. 350,00 kr.

Tillæg for liggevogn hver vej udgør ca. 40,00 kr.

Under opholdet i Luxembourg vil der blive mulighed for at skabe kontakter til andre jernbanekolleger fra hele Europa.

Forlang specialprogram på denne rejse.

Tilmeldingsfrist 20. juli 1977.

Individuelle rejser

Turheim, Ustaoset – Norge.

Norske jernbanemenns turistorganisations feriested Turheim på Ustaoset – Bergensbanen – består af 6 meget gode hytter. Ustaoset er

et eldorado for alle, som holder af fjeld og friluftsliv.

Om vinteren passer terrænet for alle kategorier af skiløbere og om sommeren kan man f.eks. tage sin fiskestang på nakken og/eller vandre ind over de store vidder.

I hytterne 1–3 er der plads til 4 personer og i hytterne 4–6 er der plads til 6 personer.

Alle hytter er godt udstyret, men lagenpose, pudevår og håndklæder må medbringes hjemmefra.

Et fælles sanitærhus med vand, brusebad og badstue er bygget i området, hvor hytterne er placeret.

Pris pr. uge:

Hytte 1–3 = 280,00 n kr.

Hytte 4–6 = 355,00 n kr.

(pr. 1.2.77)

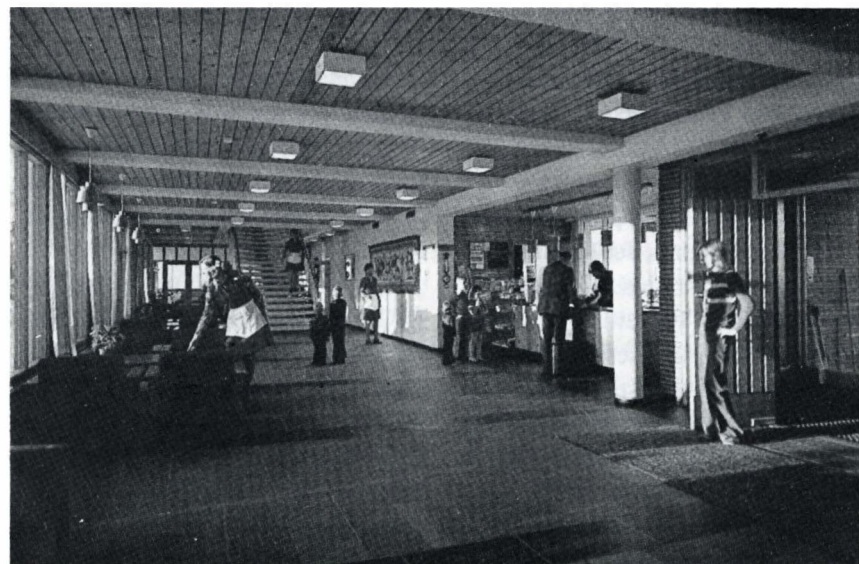
Billetpris med FIP-rabatkort 2. klasse Helsingborg – Ustaoset – Helsingborg kr. ca. 350,00.

Rapham – Norge.

10 km øst for Otta (Gudbrandsdalen ca. 300 km nord for Oslo) ligger Rapham – de norske jernbanemænds feriehjem.

Pragtfulde omgivelser midt i det naturskønne fjeldområde.

Fra »Rapham«.



Alle værelser har dusche og WC. Der findes motionsrum, svømmebad og badstue.

Pris pr. person og dag med helpension 130 n kr. Børn 2–15 år med helpension 55 n kr.

Billetpris med FIP-rabatkort 2. klasse Helsingborg – Otta og retur ca. 400,00 kr. Tillæg for sovevogn hver vej ca. 53,00 kr. Hotel Otta – Rapham eller omvendt ca. 10,00 kr.

Björkliden – Sverige.

Björkliden Turiststation omfatter hotel Fjället, hotel Gammelgården, Låktatjåkko rastehytte og en forholdsvis nybygget hytteby med ca. 50 velindrettede hytter.

Hytterne ligger på en pragtfuld fjeldskråning med udsigt over Torne Träsk og Lapporten.

På stationen findes en levnedsmiddelbutik for selvhusholderne.

De store vidders land og et paradis for friluftsmennesker både sommer og vinter. Der findes ingen skønnere fjeldverden og ingen renere luft. Ingen bilveje når frem hertil.

På hotellerne er der mulighed for ophold med hel- og halvpension.

Hytterne er indrettet for selvholdning, men mulighed for hel- og halvpension er til stede. Måltiderne indtages da på hotel Fjället.

Der ydes danske jernbanemænd med eller uden familie en god rabat i opholdspriserne i Björkliden.

Der kører direkte tog fra Malmø til Björkliden og retur.

Har Björkliden interesse – forlang da specialprogram.

Billetpris med FIP-rabatkort 2. klasse Malmø – Björkliden – Malmø kr. ca. 400,00.

Les Avants ved Montreux – Schweiz

Et ideelt feriested 1200 meter over havet med idylliske bjergstier, herlige granskove som er karakteristiske for den uforlignelige skønne natur i bjerglandet over Montreux.

Hotel Sonloup, hvor næsten alle værelser har balkon, ejes af schweiziske jernbanemænds turistorganisation.

Fra stationen Les Avant på smalsporbanen Montreux–Oberland–Bernois kommer man med svævebane op til hotellet.

Prisen for en uges ophold med helpension udgør 290,00 Sfr. pr. person. Pris for ekstra dag 40,00 Sfr. Børnerabat fra 30–50%.

Billetpris med FIP-rabatkort 2. klasse Puttgarden – Montreux – Puttgarden kr. ca. 400,00.

Rimini – Italien

I samarbejde med Dopolavoro Ferroviario arrangeres der ferieophold på gode og prisbillige hoteller ved den Adriatiske Riviera.

Denne riviera kræver vel ikke nogen egentlig præsentation, men betyder kort badeferie med flad hvid sandstrand, sol og mulighed for talrige udflugter.

Alle nedennævnte priser betyder ophold i dobbeltværelse med bad,

helpension og fri strand. For børn 0–7 år ydes 30% rabat i prisen for en voksen.

Hoteller direkte ved stranden: Hotel Susy – hotel Mulazzani – hotel La Fiorita.

Pris pr. person/uge	
1/5–3/7 og 4/9–25/9	3/7–4/9
Lire 49.000	Lire 57.500

Tillæg for enkeltværelse pr. uge	
Lire 6.500	Lire 6.500

Andre hoteller (ikke ved stranden): Hotel Sandra – hotel Santiago – hotel Monica.

Pris pr. person/uge	
1/5–3/7 og 4/9–25/9	3/7–4/9
Lire 45.500	Lire 53.200

Tillæg for enkeltværelse pr. uge	
Lire 7.000	Lire 7.000

Billetpris med FIP-rabatkort 2. klasse Puttgarden – Rimini – Puttgarden kr. ca. 420,00.

Skulle nogen af de nævnte rejse-/ferietilbud have interesse, kontakt da blot DJT.

På en ferierejse er det almindeligt at forevige oplevelserne ved hjælp af et fotografiapparat. Denne interesse kan også resultere i noget spændende.

A propos foto . . .

DJT indbyder til fotokonkurrence om den bedste rejsereportage i 1977.

Under protektion af den internationale jernbaneunion (UIC) indbyder den internationale organisation for turisme for jernbanemænd (FIATC) til international fotokonkurrence i år – 1977.

Den danske afdeling af FIATC – DJT – opfordrer herved alle interesserede til at deltage i konkurrencen.

Hver konkurrencedeltager må fremstille og forevise en billedserie med en interessant fremstilling af sine oplevelser og indtryk fra en ferierejse til udlandet.

Ved udvælgelsen af de bedste billedserier vil de fotografiske tekniske bedste billeder ikke blive foretrukket frem for de billeder, der viser reportagens menneskelige, sociale og økonomiske aspekter.

Følgende konkurrenceregler er gældende:

Deltagere: Aktive og pensionerede jernbanefolk samt familiemedlemmer med rabatrejsemulighed.

Tilladte fotos: Såvel sort/hvide som farve i et antal af mindst 4 og højst 12 fotos.

Billedstørrelse: Kun 13 cm × 18 cm er tilladt og uden kant.

Mærkning af billederne: På bagsiden anføres: Deltagerens efternavn og fornavn, DSB eller anden jernbaneforkortelse, tjene-sted, sted og dato for optagelsen samt billedrækkefølgen 1–. Som bilag til billederne medsendes en kort beretning om billedernes fortællende indhold.

Indsendelse: Senest den 31. december 1977 til: Danske jernbanemænds turistorganisation, DSB passagersalgskontoret, Sølvgade 40, 1349 København K.

Billedserier, der godkendes til konkurrencedeltagelse, vil ikke kunne tilbagesendes og andre kun på anfordring.

Præmier: DJT udlodder præmie til de tre bedste billedserier, der udvælges til at deltage i konkurrencen. 1 præmie – 300,00 kr., 2 præmie – 200,00 kr. og 3 præmie – 100,00 kr.

FIATC belønner den af en international jury i Paris godkendte bedste fotoreportage med en vandrepræmie bestående af et smukt kunstværk. Kunstværket forsynes med vinderens navn.

Med venlig hilsen

DJT



Et billede fra en norsk jernbanestation det kunne også være fra en hvilken som helst anden europæisk station. Sådan ser fremtiden ud – også ved DSB.

CO-information – Vi skal blande os

Vi lever i et demokratisk land heldigvis da – og det indebærer bl.a., at enhver frit kan udtale sig om et hvilket som helst emne og kritisere regering, politikere m.fl. sønder og sammen, uden at det kommer ham til skade. Det er et godt system, som vi skal værne om. Hvis vi kigger os lidt rundt om i verden, kan vi finde mange triste eksempler på styres, hvor man har givet folk mundkurv på.

Denne frie udtalelsesret kan naturligvis også overføres til organisationerne, som har en helt klar ret og pligt til at blande sig i ting, der vedrører deres medlemmers interessesområde. Og hvad gør ikke det. Hvis vi ser på centralorganisationernes formålsparagraf, lyder den for såvel COI som COII: *Centralorganisationernes formål er at varetage medlemmernes økonomiske, sociale og faglige interesser.*

Det fremgår således tydeligt, at næsten ethvert samfundsproblem berører centralorganisationernes medlemmer.

Fra tid til anden kaster man sig imidlertid med stor ihærdighed over, hvad man kalder »organisationernes utidige indblanding«, og man beskylder os for at have tilrænet os en magt, som går ud over folkestyrets egentlige ide.

Centralorganisationerne er naturligvis helt på det rene med, at folkestyre også betyder, at folketinget står over de enkelte interesseorganisationer, hvorfør vi må bøje os for de afgørelser, som et flertal i folketinget træffer. Som eksempel herpå kan vi bl.a. nævne TFU's udtalelse efter det berygtede augustforlig. Det hedder heri: *Tjenestemændenes Fællesudvalg har drøftet de kommende overenskomstforhandlinger på grundlag af de af folketinget vedtagne indkomstpoltiske forslag.*

Forhandlingsudvalget har måttet tage folketingets vedtagelse til efterretning. Vi må konstatere, at der herved igen sker en forringelse af vor automatiske dyrtidsregulering, idet der uagtet eventuel stør-

re stigninger i leveomkostningerne højst vil komme 'en dyrtidsportion til udbetaling hvert halvår i den kommende 2-årige aftaleperiode.

Altså en klar tilkendegivelse af vor accept på folketingets afgørelsesret, uanset det igen var lønmodtagergrupperne, det gik ud over.

Men centralorganisationerne føler det også som en pligt at kommentere og kritisere lovforslag, som berører vor interessesfære. Vi er oven i købet af den opfattelse, at vi tror, at de politiske partier – med en enkelt undtagelse – er af en sådan karat, at de lytter til velovervejede og rimelige argumenter, inden man træffer en afgørelse.

Vi tror også, at i stedet for at fratage folketinget den lovgivende magt, vil lønmodtagerorganisationerne tværtimod kunne tilføre folkestyret det skub fra et demokratisk element, som kan føre velfærdssamfundets udvikling videre.

Rimelige demokratisk opbyggede organisationer er bestemt ikke nogen fare for demokratiet.

Landsoplysningsudvalget indbyder igen i år til studierejse, hvor vi denne gang, i dagene fra den 9. til 13. maj, vil have BBC-Manheim og filialen i Eberbach som mål.

I hovedvirksomheden vil vi få et indblik i lokomotivbygning, (Henschel-BBC-DE 2500 Asynchron), samt i bygning af energimaskiner. I filialen i Eberbach fremstilles elektronudstyr, herfra er blandt andet leveret til DSB Litr: MR.

Det er her udover lykkedes os, at få et besøg istand på DB.s centralværksted i Karlsruhe.

Som sædvanlig vil vi også lægge vægt på det kammeratlige samvær, og tage de seværdigheder Mannheim



Nu skal man ikke med disse betragtninger forledes til at tro, at det er centralorganisationernes opfattelse, at vi konstant skal hænge politikerne over skulderen. Det vi føler, vi skal være, er en art vagtposter for vore medlemmers interesser, således at når generelle spørgsmål af betydning for tjenestemænd skal afgøres, har vi fået lejlighed til at udtale os på et så tidligt tidspunkt som muligt.

Og lad os så også i denne forbindelse slå fast, at centralorganisationerne er sig deres ansvar bevidst. Vi er klar over den fare, der kan ligge i, at vi udvikler os til organisationer, der énøjet varetager snævre egoistiske interesser. Derfor er vi slet ikke bange for at acceptere afgørelser, som måske nok kan være lidt uheldige for os, når det blot gavner helheden.

Det er også derfor vi siger, at vi kun kan gå med til helhedsløsninger under forudsætning af, at det virkelig drejer sig om en løsning, som alle skal bidrage til.

Vi tror, at det bliver et varmt forår, og vi tror også, at centralor-

im og omegn kan byde på i nærmere øjesyn.

Prisen er Kr. 750,-, og dækker fuld forplejning fra Hamburg på udrejsen, og til Hamburg på hjemrejsen.

Indtegning til turen skal ske *skriftligt* til undertegnede senest den 15. marts. Alle tilmeldinger indkommet denne dag eller poststempet tidligere vil regnes som samtidig indsendt, hvis lodtrækning om de 50 pladser skulle blive aktuelt.

Jørn Thillemann,
Avedøregårdsvej 71,
2650 Hbidovre.

organisationerne adskillige gange vil komme til at fremsætte udtalelser, som nok kan få en og anden til at rynke på næsen og fremsætte syrlige kommentarer om organisationsvældet i Danmark.

Centralorganisationerne føler sig ifølge sagens natur først og fremmest som interesseorganisationer, som med al styrke vil drage i feltet mod de urimelige angreb, der i øjeblikket specielt rettes mod vore medlemsgrupper, derfor blander vi os med den bedste samvittighed.

Vi har som sagt en ret og pligt til det.

Lanternen

Lanternen afholder ordinær generalforsamling samt skovtur lørdag den 30. april 1977.

Vi mødes på Østerport station kl. 15.00.

Nærmere orientering vil blive opslået på depoterne, og kunne læses her i bladet for april måned.

Tak

Hjertelig tak for venlig deltagelse ved min kære mand, Jørgen Christensen's død og bisættelse. Også en tak til Fredericia og Padborg afdelinger for fanernes tilstedeværelse.

Edel Christensen.

PERSONALIA

Forfremmet til lokomotivfører (15. lrm.) pr. 1-2-1977

Lokomotivfører (13. lrm.)
H. Christiansen, ddt Næ i ddt Næ

Forfremmet til lokomotivfører (17. lrm.) pr. 1-2-1977

Lokomotivfører (13. lrm.)
O. B. Christoffersen, ddt Ar i ddt Ar

Forflyttelse pr. 1-2-1977

Lokomotivfører (17. lrm.)
A. Faurholm, ddt Gb i ddt Hgl

Afskediget pr. 30-4-1977 efter ansøgning

Lokomotivfører (18. lrm.)
C. S. Rasmussen, ddt Gb

Overgået til anden stilling, kontorassistent (3. lrm.) pr. 1-3-1977

Lokomotivfører (15. lrm.)
H. J. Nielsen, ddt Gb til Dtg

Opmærksomhed frabedes

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

lkf. J. K. Madsen, Ar.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

lkf. V. Koppel, Ar.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

lkf. K. Jelsbak, Ar.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

lkf. J. Jespersen, Ar.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

lkf. T. G. Jensen, Fa.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

lkf. P. Sørensen, Gb.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

lkf. T. Madsen, Ab.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

lkf. P. Hellemann, Ar.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

lkf. F. Ladegaard Ab.

Københavns Godsbanegård: Lokomotivfører R. Mortensen, Ploustrupvej 2, 2610 Rødovre. Tlf. (Ø1) 70 47 49.
Kasserer: Lokomotivfører P. E. Svendsen, Vindebyvej 28, 2. tv., 2730 Herlev. Tlf. (Ø2) 94 59 34.

Helgoland: Lokomotivfører E. C. L. Christiansen, Tværbommen 41, st. th. 2820 Gentofte. Tlf. GE 5659 v.
Kasserer: Lokomotivfører A. C. Quaade, Vigerslevvej 267 B, 1. th. 2500 Valby. Tlf. VA 2642.

Enghave: Elektrofører P. E. Kaa Orfeus Alle 7, 2650 Hvidovre. Tlf. (Ø1) 49 20 27.
Kasserer: Elektrofører G. Segato Nørrekær 189, 3.th., 2610 Rødovre. Tlf. (Ø1) 75 87 52.

Helsingør: Lokomotivassistent M. B. Rasmussen, Margeritten 2 F, 2620 Albertslund. Tlf. (Ø2) 64 67 33.
Kasserer: Lokomotivfører E. H. Sørensen Blichersvej 93, 3000.

Næstved: Lokomotivfører B. I. Sørensen, Elverdalen 8, 4700 Næstved. Tlf. (Ø3) 72 80 20.
Kasserer: Lokomotivfører J. Ourø Jensen, Præstøvej 177, 4700. Tlf. (Ø3) 72 48 45.

Gedser: Lokomotivfører J. O. Jensen, Ø. Alle 7, 4874.
Kasserer: Lokomotivfører P. O. Fischer, Langgade 8 A, 4874.

Rødby Færges: Lokomotivfører H. F. Sprenger, Svanevej 53, 4970 Rødby. Tlf. (Ø3) 90 56 40.
Kasserer: J. Hyre-Jensen, Brandstrupvej 25, 4970 Rødby. Tlf. (Ø3) 90 83 31.

Kalundborg: Lokomotivfører E. J. V. Høtoft, Bredekildevej 77, 4400. Tlf. (Ø3) 51 44 09.
Kasserer: Lokomotivfører K. O. Jensen, Nyvangsvej 2, 4400. Tlf. (Ø3) 51 17 16.

Korsør: Lokomotivfører S. Juul Madsen, Thiesens Allé 29, 1., 4220. Tlf. (Ø3) 57 24 74.
Kasserer: Lokomotivfører B. R. Hansen, Æblehaven 9, 4220. Tlf. (Ø3) 57 30 09.

Nyborg: Lokomotivfører A. K. Johansen, Egernvænget 118 Skovparken, 5800 Nyborg. Tlf. (Ø9) 31 27 70.
Kasserer: Lokomotivfører K. B. Rasmussen, Majsvej 69, 5800 Nyborg. Tlf. (Ø9) 31 22 53.

Odense: Lokomotivfører P. A. L. Jørgensen, Poul Møllersvej 13, 5000. Tlf. (Ø9) 11 59 09.
Kasserer: Lokomotivfører N. E. K. Larsen, Prs. Benediktes Allé 4, 5250 Fruens Bøge. Tlf. (Ø9) 13 63 28.

Svendborg: Lokomotivfører E. Larsen, Tvedvej 167 A, Tved pr. 5700 Svendborg.

Fredericia: Lokomotivfører O. H. Hansen, Kongensgade 39, 1. tv., 7000 Fredericia. Tlf. (Ø5) 92 47 81.
Kasserer: Lokomotivfører Aage Vilhelmsen, Sjøllandsgade 49, 1., 7000 Fredericia. Tlf. (Ø5) 92 46 37.

Padborg: Lokomotivfører J. A. R. Eriksen, Bøgevangen 6, 6400 Sønderborg. Tlf. (Ø4) 42 40 39.
Kasserer: C. P. Buchwaldt, Frøslevvej 67, 6330 Padborg.

Haderslev: Lokomotivfører A. C. Dinesen, Næsvej 42, Nr. Vilstrup 6100. Tlf. (Ø4) 58 24 12.

Tønder: Lokomotivfører E. Jensen, Fri-landsvej 11, 6270 Tønder. Tlf. (Ø4) 72 16 05.

Esbjerg: Lokomotivfører V. Dorner, N. J. Poulsensvej 4, st., 6700. Tlf. (Ø5) 12 49 56.
Kasserer: Lokomotivfører H. M. Barlo, Strandbygade 58, 3. th., 6700. Tlf. (Ø5) 12 90 58.

Struer: Lokomotivfører B. S. Kristensen, Hjørnvej 58, 7600. Tlf. (Ø7) 85 06 12.
Kasserer: Lokomotivfører K. R. Christensen, Nygade 2a, 7600.

Frederikshavn: S. A. A. Hansen, Lundevej 36, 9900.

Kasserer: Lokomotivfører H. Lund, Lindegårdsvej 53 st.th. 9900.

Ålborg: Lokomotivfører Finn C. Christensen, Købkesvej 14, 9000. Tlf. (Ø8) 12 16 91.

Kasserer: Lokomotivfører N. E. Anderson, Lyøgade 2, 9000 Ålborg. Tlf. (Ø8) 13 61 08.

Randers: F. V. P. Hvam, Mariagervej 36A, 1. 8900 Randers.

Kasserer: A. Pedersen, Guldregnvej 16, 8900 Randers.

Århus: Lokomotivfører E. G. Appel, Åbyhøjgård 21², 8230 Åbyhøj. Tlf. (Ø6) 15 48 87.

Kasserer: M. B. Pedersen, Kildebakken 38, 8680 Ry. Tlf. (Ø6) 89 17 42.

Viborg: Lokomotivfører Aage Thomsen, B. S. Ingemannsvej 20², 8800 Viborg. Tlf. (Ø6) 62 47 86.

Kasserer: Lokomotivfører C. J. Nissen, Jernbanegade 7, 8800 Viborg. Tlf. (Ø6) 62 10 68.

Herning: Lokomotivfører Aage Lauridsen, Silkeborgvej 47, 7400. Tlf. (Ø7) 12 44 83.

Kasserer: Lokomotivfører O. Bruno, Haraldsgade 19, 7400. Tlf. (Ø7) 12 20 05.

Flytning

Husk i god tid at melde flytning til postvæsenet. Hvis medlemsbladet udebliver, meld det da til postvæsenet. Hjælper dette ikke, skriv så til bladets ekspedition.

Artiklers indsendelse

Artikler eller notitser, som ønskes optaget i medlemsbladet, skal foreligge hos redaktionen d. 15. måneden før, medlemsbladet udkommer den 10. i hver måned. Op til højtiderne må regnes med længere frist, for at optagelse kan være sikker.

Mennesket skaber mekaniske
hjælpemidler for at lette sin tilværelse --
sku' vi ikke standse et sekund
for at grine lidt af
os selv?

