



1

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE

10. JANUAR 1978 – 78. ÅRGANG

I

Indhold:

Ved årsskifte	2
Sikkerhed Sundhed Trivsel	3
Lønmodtagernes Selvangivelses- fradrag for året 1977	4
Kongres i DLF maj 1978	6
Fra en studierejse til Norge (fortsat)	7
Hvad du ønsker skal du få eller:	
Den inflationsgearede jernbane	10
Udlandet i glimt	11
Fra medlemskredsen:	
Udtalelse fra Odense Afdeling	12
Nye tjenestetidsregler	12
Åbent brev til hovedbestyrelsen	13
Nogle Nytårsønsker	17
Personalialia	18
Jubilarer 1978	19
Studierejse til Indien	20
Indbinding af DLT	20

Redaktører:

K. B. Knudsen
(ansvarshavende)

G. A. Rasmussen

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.

Telefon Hell. (01 43) 7269.

Kontortid 9-16.

Lørdag lukket.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

1977 kan egentlig ikke betegnes som tilbageskridtets år, men bedst som stagnationens. Med rod i de politiske forviklinger, omkring Folketingets langvarige bestræbelser på at fastlægge en samfundsøkonomisk politik til at dæmpe virkningerne af lavkonjunktorens krise udtrykt gennem meget stor arbejdsløshed overalt, har vi fået nogle politiske forlig, som sætter sig spor i vort arbejde for medlemskredsens faglige og økonomiske rammer. Vi er formentlig nået nær det antiklimaks, der forringer vore arbejdsvilkår i nedgangstider, hvor staten skal holde igen på samfundshusholdningen. I opgangstider sker der paradoksalt noget lignende, da må staten også holde igen.

Ved DSB har vi i høj grad fået sparekniven at mærke. Det har voldt ledelsen megen hovedpine at finde en rimelig fordeling af besparelserne inden for den procentvise nedskæring DSB er blevet pålagt, en nedskæring der ikke blot som tidligere er gået ud over anlægsbudgettet men som også omfatter driftsbudgettet, hvilket i alvorligere grad indvirker på personalemæssige forhold. Det har for os betydet en stadig kamp for at forsvare en række fagmæssige forhold, så de ved tidligere forhandlinger gennemførte ændringer af forbedrende karakter ikke blev svækket eller ligefrem faldt væk. Forholdene har i den grad virket nedbrydende på en ellers altid bevaret optimisme, så det er med bekymring, det nye års genvordigheder imødeses. Der ligger en stor udfordring at tage op. Der skal skaffes resultater – er kravet. Ja – der er et lille halvt års tid til afholdelse af foreningens ordinære kongres og tiden indtil da vil blive optaget afforslagsdrøftelse og fremsættelse, før de indpasses i den retningslinie, der skal være den kommende fremtids i foreningens arbejde. Lad det være et ønske, at der er så megen realitetssans bag forslagene, at der er et fornuftsbetonet grundlag for en organisationsledelse af arbejde videre på.

Vi ønsker ikke året 1977's forhold gentaget for andre områders vedkommende. Det vi har gennemlevet med f.eks. vore bemandingsforhold ønskes ikke i fokus med det første. De forudsætninger vi anser for helt nødvendige i et samarbejde med DSB's ledelse må holdes ellers er der ikke megen tillid til et frugtbringende samvirke om DSB's fremtid. Tilliden til parten på den anden side af forhandlingsbordet svækkes af alt for mange og stærke angreb på allerede erhvervede rettigheder. Lokomotivmandens arbejdsplads er ikke for lystelig – så lad være med at ødelægge arbejdsklimaet.

Sikkerhed Sundhed Trivsel

CO-information

Den 1. juli 1977 trådte den nye arbejdsmiljølov i kraft. En af de i loven indeholdte bemyndigelser til arbejdsministeren angår fastsættelse af regler for oprettelse af branchesikkerhedsråd. Herom udstedte arbejdsministeriet bekendtgørelse nr. 234 den 26. maj 1977.

Branchesikkerhedsrådene skal godkendes af arbejdsministeren og har som formål at medvirke ved løsning af sikkerheds- og sundhedsspørgsmål inden for en eller flere brancher.

Branchesikkerhedsrådenes arbejdsopgaver er specificeret i bekendtgørelsens § 2 således:

- 1) kortlægge branchens særlige arbejdsmiljøproblemer,
- 2) bistå branchens virksomheder ved løsning af arbejdsmiljømæssige spørgsmål,
- 3) stille forslag og udtale sig om nye regler samt om enkelte sager, som arbejdsmiljørådet eller arbejdstilsynet forelægger for det,
- 4) give oplysning og vejledning om de regler og bestemmelser, der gælder inden for branchen,
- 5) foretage indstilling til arbejdsmiljørådet om ændringer i branchens regler og bestemmelser,
- 6) i samarbejde med direktoratet for arbejdstilsynet at udarbejde vejledninger med henblik på forbedring af arbejdet for sikkerhed og sundhed inden for branchen, og at
- 7) indstille partsrepræsentanter til medvirken ved udarbejdelse af brancherettede regler.

Der er godkendt oprettelse af 12 branchesikkerhedsråd.

Når man er nået frem til dette antal, hænger det først og fremmest sammen med, at antallet ud fra en funktionsmæssig betragtning bør være så lille som muligt samtidig med, at der er sikret overens-

komstmæssig dækning i rådene, således at organisationerne herigenem kan få en reel indflydelse på fremtidens arbejdsmiljøproblemer.

Branchesikkerhedsråd skal sammensættes således, at antallet af arbejdstagere er lig det samlede antal af arbejdsledere og arbejdsgivere, og de enkelte repræsentanter i rådene skal godkendes af arbejdsministeriet efter indstilling fra arbejdstilsynet. Centralorganisationerne vil søge godkendelse af nedenstående repræsentanter i branchesikkerhedsrådene for følgende 5 områder:

Transport og engros handel

Rangermester J. Thisgaard Thomsen, COI, Dansk Jernbaneforbund

Overpostbud Henning Jørgensen, COI, Dansk Postforbund

Kontorassistent Inge Marie Dueholm, COII, Dansk Post og Telegrafforening

Trafficontrollør Keld Jensen, COII, Jernbaneforeningen (arbejdslederrepræsentant).

Kontor og administration

Kontorassistent Birgit Hinge, COII, Foreningen af tekniske og administrative tjenestemænd.

Service og tjenesteydelser

Politiassistent Fl. Bay-Jensen, COI, Dansk Politiforbund

Korpsmester H. A. Rasmussen, COI, CF-korpsets Mesterforening
Toldinspektør Robert Lauritsen, COII, Den danske Toldtats Forening, arbejdslederrepræsentant

Social og sundhed

Værkstedsleder Torben Jensen, COI, Åndssvageforsorgens Personaleforbund.

Undervisningsområdet

Repræsentanterne er endnu ikke udpeget.

Til at følge og samordne branchesikkerhedsrådenes arbejde skal arbejdsmiljørådet nedsætte et permanent udvalg, hvori arbejdstilsynet er repræsenteret.

Arbejdsministeren kan yde tilskud til branchesikkerhedskonsulenter, der enten tilknyttes direkte til rådet eller til en eller flere af de organisationer, der er repræsenteret gennem rådet.

Tilskuddet ydes i form af delvis dækning af udgifterne ved aflønning af konsulenterne, således at branchesikkerhedsrådet eller den ansættende organisation kan opnå et statstilskud på 60 pct. af den udbetalte løn – dog kan dette ikke overstige 75.000 kr.

Arbejdstilsynet skal godkende den pågældende konsulent, og det er oplyst, at de kriterier, man vil lægge til grund for godkendelsen, er 1) en vis alder, 2) en passende uddannelse, 3) en praktisk erfaring samt – da vedkommende skal udfærdige forskrifter m.v. i et forståeligt sprog – 4) en journalistisk erfaring.

Arbejdsministeriet har foreløbig godkendt oprettelse af 12 konsulentstillinger, men på grund af, at branchesikkerhedsrådenes sammensætning endnu ikke er konfirmeret, kan der heller ikke ske en konkret godkendelse af de enkelte konsulenter.

Det er at håbe, at det sker snart, da vi er i den ret sjældne situation, at pengene hertil ligger og venter i statskassen.

Nu er det generelt fastsat i bekendtgørelsen, hvad branchesikkerhedsrådene skal beskæftige sig med, men vanskelighederne vil opstå, når det mere specifikt skal fast-

Lønmodtagernes Selvangivelsesfradrag for året 1977

lægges, hvilke opgaver de skal forsøge at løse. En af dem er f.eks. fastlæggelse af den uddannelse, der skal foregå af sikkerhedsrepræsentanterne på de enkelte arbejdspladser.

Hvor skal man begynde, og hvor skal man ende.

I den forbindelse har centralorganisationerne med tilfredshed bemærket, at arbejdstilsynet, når branchesikkerhedsrådene er etableret – hvilket forventes i begyndelsen af 1978 – har givet tilsagn om at ville indkalde samtlige til en konference, hvor man bl.a. skal beskæftige sig med, hvordan man får områdernes problemer kortlagt, og hvilken service rådene forventer, at arbejdstilsynet skal yde.

Det vil uden tvivl blive nødvendigt, at der i arbejdstilsynet vil være personer, som direkte er tilknyttet de enkelte branchesikkerhedsråd, så de hos dem kan få den fornødne vejledning, når problemerne opstår.

Intet er gratis i denne verden. Heller ikke det, som er hensigten med arbejdsmiljøloven – sikkerhed – sundhed og trivsel på arbejdspladsen.

Arbejdsmiljøloven er en rammelov, hvilket vil sige, at de enkelte elementer i den kan udmøntes gradvis.

Nu tager man altså fat på branchesikkerhedsrådene m.v., og det er centralorganisationernes håb, at man nu virkelig gør en indsats for at få disse sat i gang på en fornuftig måde.

Den forenkledede selvangivelse samler hele opgørelsen af indkomst og formue på én side – side 3. Overfor på side 2 findes vejledningen til de enkelte rubrikker for indkomst- og formueopgørelsen.

Side 1 indeholder en almindelig orientering om den ny selvangivelse og om hvilke skatteydere, der skal bruge den. På side 4 skal angives særlige beløb, f.eks. evt. særlig indkomst, og der gives visse praktiske oplysninger. Det er også på side 4, man skal skrive selvangivelsen under.

Den forenkledede selvangivelse udsendes i to versioner:

Blanket S 13 skal benyttes af alle mænd, af ugifte kvinder, og af kvinder, der kun har været gift i en del af indkomståret 1977. Hertil hører et skema S 13 A, som kan benyttes, hvor der ikke er plads i selvangivelsesens rubrikker. Husejere får tillige ejendomsskema.

Blanket S 14 skal benyttes af kvinder, som har været gift i hele 1977 og har haft særskilt indkomst.

Det må bemærkes, at gifte kvinder, der har haft særskilt indkomst, nu på deres *egen* selvangivelse skal gøre fradrag for egne udgifter til forsikring, børneopsparing og selvpensionering, til indekskontrakter, til pensionsordning med fuld fradragsret, samt til underholdsbidrag, aftægt m.v.

Blanketter til særlige opgørelser – f.eks. af befodringsudgifter – kan rekvireres hos skattemyndighederne.

Kvinder, der har været gift i hele 1977 og som ikke har haft særskilt indkomst, kan nøjes med at indsende en såkaldt hustruerklæring, blanket S 11a, hvori de erklærer ikke at have haft særskilt indkomst i 1977.

En »udvidet selvangivelse« – svarende til den hidtidige – vil blive

udsendt til de ca. 10 pct. af skatteydere, der skønnes at have behov herfor.

I. Fuldt fradragsberettiget del af rejse-/befodringsgodtgørelse fra arbejdsgiveren

Under selvangivelsesens punkt 1, nederst, kan lønmodtagere fuldt uafhængigt af det faste lønmodtagerfradrag fradrage godtgørelser fra arbejdsgiverne efter følgende regler:

Der kan anføres rejse- og befodringsgodtgørelser, der er beregnet med f.eks. et beløb pr. rejsedag eller pr. kilometer. Derimod kan faste tilskud, der gives uden hensyn til hvor store udgifter, man faktisk har haft, ikke fradrages under punkt 1.

Det beløb, der opføres under selvangivelsesens punkt 1, kan ikke overstige den faktiske udgift ved rejse eller befodrning.

Overstiger udgiften derimod den modtagne godtgørelse, kan den dokumenterede merudgift i stedet fradrages under lønmodtagerfradraget efter de almindelige regler, der her gælder.

Under punkt 1 kan således også fradrages de nævnte godtgørelser fra arbejdsgiveren, hvor der er tale om befodrning mellem skiftende arbejdssteder eller flere samtidige arbejdssteder for samme arbejdsgiver.

Ved »rejse« forstås i denne sammenhæng rejser udover den kommune, hvori det sædvanlige arbejdssted ligger, – dog mindst 4 km fra dette. Rejse anses dog altid at foreligge, når den pågældende må tage ophold mere end 15 km fra sit normale arbejdssted, eller han som led i sit arbejde har tilbagelagt mindst 30 km i løbet af den pågældende dag. De nævnte ophold behøver ikke at være forbundet med overnatning.

Specielle regler om fuldt fradragsberettiget rejse- og befordringsgodtgørelse.

A. Udepenge.

Udepenge, som udbetales for udeophold, der medfører overnatning udenfor hjemmet, skal medregnes ved indkomstopgørelsen. Et tilsvarende beløb kan fradrages som medgået til dækning af merudgift ved udeopholdet under forudsætning af, at der kan fremlægges dokumentation for antallet af overnatninger, og at der i det enkelte tilfælde bliver plads til et efter den pågældendes forhold rimeligt privatforbrug.

Modtages udepenge for dage, hvor modtageren overnatter i hjemmet, anses udepengene *ikke* for medgået efter deres bestemmelse – og falder derfor ikke ind under reglerne for fuldt fradragsberettiget godtgørelse.

Men hvor arbejdet udføres under sådanne vilkår, at ekstra forplejningsudgifter er en nødvendig følge heraf, kan uden dokumentation under lønmodtagerfradrag B fradrages *11 kr.* pr. dag (jvf. nedenfor II.D.6 om fradrag for udearbejde). Ligeledes kan eventuelle befodringsudgifter fratrækkes efter reglerne for skiftende arbejdssteder (jvf. nedenfor II.B.).

D. Ydelser der holdes udenfor indkomstopgørelsen.

Ved offentlige hverv medregnes dagpenge og diæter samt køre-, time- og sejlpenge som hovedregel *ikke* i indkomstopgørelsen (jvf. statskattelovens § 5d).

II. Det faste lønmodtagerfradrag eller fradrag for faktiske udgifter i stedet for (Selvangivelsens punkt 4).

Det faste lønmodtagerfradrag udgør 20 pct. af lønnen m.v., dog højst 2.000 kr.

Såfremt lønmodtageren ønsker at fradrage de faktiske udgifter til befordring, udgifter til arbejdstøj, værktøjspenge m.v., samt udgifter til fagforeningskontingent og arbejdsløshedskasse i stedet for det faste lønmodtagerfradrag, fordi det samlede beløb hertil overstiger 2.000 kr., kan dette gøres efter følgende regler, punkterne A-F.

A. Befodringsudgift mellem hjem og arbejdsplads.

Udgifter, der er nødvendige for, at den skattepligtige eller personer, der sambeskattes med ham, kan blive befodret mellem deres sædvanlige bopæl og arbejdspladsen, kan fratrækkes på selvangivelsen, selv om befodringsudgifterne ikke sker daglig, efter følgende regler:

a) Kun den del af de samlede udgifter i et indkomstår, der overstiger 1.100 kr., kan fradrages. Da fradrag kun kan foretages, hvis fradragsbeløbet udgør 100 kr. eller derover, vil det sige, at befodringsudgifter på indtil 1.199 kr. ikke giver adgang til fradrag, mens befodringsudgifter på 1.200 kr. giver adgang til fradrag af 100 kr.

b) Udgiften ved brug af eget befodringsmiddel opgøres efter nedenstående kilometertakster. Hvor offentlig befordring kan anvendes, kan udgiftsbeløbet, som overstiger, hvad det ville koste at bruge billigste offentlig befordring, ikke medregnes.

Kilometertakster:

Automobiler, motorcykler og Kabinescootere 53 øre pr. km
Knallerter 20 øre pr. km
Alm. cykler 20 øre pr. km
og højst 280 kr. for et år.

B. Befodringsudgifter, der er nødvendiggjort ved skiftende arbejdssted eller flere samtidige arbejds-

steder, kan fradrages med det faktisk afholdte beløb ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst, såfremt den skattepligtige har haft 2 eller flere arbejdssteder uden for sin bopæl eller dennes umiddelbare nærhed.

C. Fagforeningskontingenter.

Kontingenter til faglige organisationer og arbejdsløshedsforsikring kan fradrages med de faktisk betalte beløb.

Dog skilles den del af kontingenten, der går til gruppelevsforikring, ud og bringes til fradrag efter 3.000 kr.'s reglen på selvangivelsens punkt 5. D.v.s., at man – uanset man benytter det faste lønmodtagerfradrag og derfor ikke særskilt trækker kontingenter fra – kan gøre fradrag for gruppelev under punkt 5.

Kontingentandelen til *forbundet* 699 kr.

Dette fradrages under punkt 4 i stedet for det faste lønmodtagerfradrag.

D. Fortæringsudgifter.

1. Dobbelt husførelse.

Der kan indrømmes skatteydere, som på grund af erhverv midlertidigt opretholder dobbelt husførelse, et fradrag for merudgifter til kost og bolig. Hvor skatteyderen bor ved arbejdsstedet under pensionsforhold eller ved privat indkvartering eller tilsvarende, indrømmes fradraget uden dokumentation med 225 kr. ugentlig.

2. Natpenge.

Natpenge til tjenestemænd og andre offentligt ansatte medregnes ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst. Da natpengene imidlertid fastsættes af Finansministeriet, således at halvdelen gennemsnitligt kan anses at medgå til dækning af ekstraudgifter som følge af

natarbejde, kan et hertil svarende beløb fradrages. Har den pågældende alene fast stationssted, kan fradraget dog ikke overstige 1.600 kr. årligt.

En lokomotivfører har ved landsskatteretten fået medhold i, at i forbindelse med strækningskørsel var man berettiget til at fratække det halve af natpengene.

3. Natarbejde.

Herved forstås arbejde, hvoraf en væsentlig del – ikke under 3 timer – udføres i tiden fra kl. 18 til 6.

Der tillades uden dokumentation et fradrag for afholdte udgifter som følge af natarbejde på 11 kr. pr. nat.

For skatteydere, der har natarbejde som fast erhverv, f.eks. nattevægttere, eller fast udfører deres erhverv som natarbejde, kan der dog uden dokumentation kun gives et fradrag på 1.200 kr. årligt.

Hvor forplejning under natarbejde ydes af arbejdsgiveren, kan der ikke indrømmes fradrag.

Har natarbejdet været forbundet med overarbejde, der berettiger til fradrag, indrømmes der kun fradrag for natarbejde, såfremt der, bortset fra 3 timers overarbejde, er udført mindst 3 timers arbejde inden for tiden kl. 18 til kl. 6.

4. Overarbejde.

Frdrag kan kun indrømmes, når overarbejdet er i tilslutning til normal arbejdstid og af mindst 3 timers varighed. Det skal endvidere have været nødvendigt at indtage et måltid uden for hjemmet. I sådanne tilfælde ydes uden dokumentation for de med overarbejdet forbundne merudgifter et fradrag på 17 kr. pr. dag.

F. Uniform og andre krav om særlig arbejdsdragt.

Eventuel godtgørelse eller tilskud

til anskaffelse af uniformer for tjenestemænd skal medregnes i den skattepligtige indkomst. Sådanne tilskud antages dog kun at dække den faktiske merudgift, og det gælder for alle skatteydere, der skal holde sig selv med uniform i den daglige tjeneste, at de i den skattepligtige indkomst kan fradrage den merudgift, de påføres ved pligten til at bære uniform; dette gælder, uanset om de modtager uniformstilskud.

III. Fradrag for forsikringer, opsparingsordninger m.v.

Den enkelte lønmodtager fradrager ikke eget bidrag til pensions- eller forsikringsordninger, hvortil bidraget er tilbageholdt af arbejdsgiveren, og som er led i ansættelsen. Denne regel fælder også løbende ATP-bidrag.

Bidragene til pensioner er nemlig fradraget allerede i arbejdsgiverens opgivelse af lønnen til skattemyndighederne.

Frdrag inden for 3.000 kr.s reglen – selvangivelsens punkt 6:

Under dette punkt fradrages indbetalinger til følgende ordninger i 1977:

1. præmier til livsforsikringer med kapitaludbetaling
2. indskud på børneopsparings- og selv pensioneringskonti
3. kontingent til fortsættelsessygekasse, præmier til syge- og ulykkesforsikringer, der ejes af den forsikrede
4. præmier til renteforsikring og pensionskasse, hvor der er valgt begrænset fradragret. Selv om ordninger af denne art er led i ansættelsesforhold, og arbejdsgiveren betaler bidrag hertil, betragtes den samlede indbetaling dog som lønindtægt for den pågældende lønmodtager.

Kongres i DLF maj 1978

Det meddeles herved, at Dansk Lokomotivmands Forening afholder ordinær kongres i dagene 24., 25. og 26. maj 1978 i Hotel »Eremitage«, Lyngby Storcenter.

Forslag til kongressen

Opmærksomheden henledes på, at forslag, der ønskes behandlet på kongressen i maj 1978, skal være foreningens formand i hænde senest den 15. februar 1978, jf. § 10, i foreningens love.

Valg af repræsentanter

Driftsdepotområde KH

Afdeling	Medlemstal 1-1-1978	Antal repræsentanter
Godsbanegården	425	11
Helgoland	39	1
Enghave	191	5
Helsingør	58	2
Næstved	35	1
Gedser	7	1
Rødby Færge	47	2
Kalundborg	27	1
Korsør	89	3

Driftsdepotområde Fa

Afdeling	Medlemstal 1-1-1978	Antal repræsentanter
Nyborg	42	2
Odense	26	1
Fredericia	180	5
Padborg	45	2
Tønder	1	1
Esbjerg	57	2

Driftsdepotområde Ar

Afdeling	Medlemstal 1-1-1978	Antal repræsentanter
Struer	65	2
Frederikshavn	3	1
Ålborg	50	2
Randers	6	1
Århus	217	6
Viborg	4	1
Herning	7	1

Fra en studierejse til Norge

fortsat fra DLT nr. 12 - 1977

En ting der var godt, var et fejlmeldingspanel. Dette panel havde nogle fejlmeldingsknapper i forskellige farver. Forskellen fra vores itc.-panel var, at de fejl der evt. skulle opstå kunne trykkes tilbage fra førerpladsen. Det var indrettet således, at fejlene var opdelt i forskellige farver, nemlig grøn, orange og rød.

Den grønne fejl kunne så trykkes tilbage uendeligt. Den orange fejl kunne trykkes tilbage to gange. Ved rød fejl skulle lkf. kigge nærmere på fejlen ved fejlkilden. Et lille instrument foran føreren kunne, når han indstillede det, holde en indstillet hastighed under kørslen. En anden indretning gik ud på, at lokomotivet ikke før en tryksækning på 1,5 kg begyndte at bremse med. Foruden det nævnte, samt mange andre ting, er jo naturligvis datastyret, vel nok, når man ser bort fra frontlanterne, der når den tændes, samtidig tænder flutsignalerne, det mest interessante.

I tog 7332, hvor trækraften som sagt var tre nye RM lok. i Tripel var belastningen på 4972 tons. Dette ifølge bremsesedlen, der også oplyste om der var foretaget nødbremse-ning ved 1451,91 km med tilfredsstillende resultat. Selve igangsætning og kørsel virkede meget roligt, nu er det ganske vist ikke de store hastigheder, 45 km med lastede tod. 55 km med tomme tog. En ting, som jeg bed mærke i, var at bremserne er på så at sige hele vejen ned til Narvik. Det må bestemt være en god forretning at sælge bremsek-lodser der.

Alle ankomster og afgang udgår som tidligere nævnt fra LKAB's anlæg på havnen. For at komme til dette anlæg må samtlige malmtog igennem Narvik by, hvilket kan høres på den stadige rumlen der er i byen. Efter ank. kører togmaskinen

i hus og den videre behandling af toget foregår med Lkab's egne rangermaskiner, der kører på et område som Gb. Disse lkf. fra LKAB er også organiseret i Norsk Lokomotivmands Forbund. Selve tømningen af vognene foregår som jeg så på en rundvisning arrangeret af afd.formand Schille, fuldstændigt på fire spor ad gangen via et par fjernsynsskærme. Vognene trækkes af et spil over de underliggende transportbånd, således at stammen ikke bliver skilt ad. Når den enkelte vogn så er tømt, sænkes der et stort rysteapparat ned på vognen, hvorefter den, under et enormt spektakel, helt sikkert er blevet tømt. Dette er af hensyn til især frossen malm, der kan være så svært at få ud, at det kan tage op til en halv time, til trods for at vognene først er blevet forvarmet.

At det er et stort anlæg kan ses af nogle tal, som jeg har fra en brochure. I døgnet ankommer tit 100.000 tons malm, normalt er der to kvaliteter. Dette opbevares i et 800 m langt lager, der kan rumme 2 mill. tons. Hidtil har man i Narvik lastet skibe på op til 150.000 tons, men der er lige blevet bygget et nyt anlæg, der kan tage skibe på op til 350.000 tons. Disse skibe kan hvis deres ballastpumper ellers er store nok, lastes med 10.000 tons malm i timen. Dette lastebånd bliver styret fra en fem etagers bygning, ligeledes automatisk. Inden disse enorme skibe, der stikker 27 m kan tages ind i havnen, skal der hæves to sunkne skibe fra krigens tid. Hele dette store sporterræn, der inden prisen på malmen faldt, gav arbejde til 18 rangermaskiner i døgnet på hvert treskift. At der også er en flyveplads siger vel sig selv, men at denne ligger på de klippestykker man måtte bortsprænge for at bygge sporene til vognene, fortæller

noget om størrelsen af sporterrænet. På LKAB's anlæg, der har kostet 750 mill. kroner, er der i dag beskæftiget 800 mand.

Efter min tur op gennem Norge i førerrummet, først på Dovrebanen, demæst Nordlandsbanen og malm-banen, gik min rejse hjemad. Denne var arrangeret sådan at turen gik over en strækning, der tilsyneladende ikke er så populær som turistbane. Denne løber fra Trondheim over Røros til Hamar, kaldet Rørosbanen. Denne befares som på Nordlandsbanen med Di. 3. Lkf. på toget var afd.formanden i Trondheim Per Nielsen, afstanden til Glåmos var på 150 km. Denne strækning er, kan man sige, de store og rolige liniers landskab, med megen skov og af den grund et rigt og varieret dyre- og fugleliv, såsom elge, ræve, gauper, jærv, ja endda bjørne og ulve er set på disse kanter. Samme strækning var tidligere smalsporet, men blev af tyskerne under krigen udvidet til normalspor ved at man simpelt hen trak den ene skinnestreg ud. Dette arbejde blev lavet i løbet af 14 dage, til trods for at der er 436 km. Lige for tiden er der også på denne bane, ved at ske en udskiftning til betonsveller. Af den grund kan man flere steder se at ballasten lægges på isopor plader, af hensyn til frosten. Ikke alene lægges der disse plader, for på et stykke langs med det store Trondfjeld, 1666 m, er der nedlagt et elektrisk kabel til opvarmning af jorden.

Strækningen Trondheim til Hamar over Røros er i modsætning til de andre strækninger jeg prøvede, forskellig ved, at denne faktisk ingen steder går over disse øde fjelde, derimod løber den så at sige hele vejen langs med en elv. Først hedder denne Gaula og følger banen til Koppang, derefter til Elverum langs med Glåma.



Inden afløsningen mellem lkf. der foregår direkte mellem de to dagtog der krydser på Glåmos, passerede vi det højeste punkt på turen, 663 m. Dette sted er markeret med en stenvarde. Samme sted passerer man også fødegården for den store norske forfatter Johan Falkberget. Gården ligger helt op til banen.

På de sidste 294 km fra Glåmos til Hamar, der ligesom den foranliggende strækning også er uden fjernstyring skulle lkf. Arvid P. Johannesen føre toget. Lkf. var kommet til Røros kl. 6.00 om morgenen, for derefter kl. 15.00 at afløse i Røros, køre til Glåmos, afløse og køre til Hamar, hvor der var ank. kl. 19.42.

Det populære feriested Røros er en meget historisk by, der opstod i forbindelse med et kobberværk, der i dag er fredet, ikke alene kobbergruberne fra 1644, men hele byen er fredet, den ældre del. I fjeldene omkring byen lever i dag det største samesamfund i den del af Norge. I Røros er der som andre steder i Norge et meget fint skiteræn, som også af lkf. i deres ophold benyttes til at få motion med et par ski på benene.

Dette med at elven og banen løber langs med hinanden er ikke helt uden problemer. Disse opstår når

dyrene skal ned for at drikke vand. Derfor har man også gjort denne strækning ekstra bred, hvor det er nødvendigt, ved at fælde træerne, til trods for at man i timevis kører i en lang allé. Når det så om vinteren kan ligne et helt slagtehus er egentlig en trist oplysning. At det er nogle store dyr, ses på at de i døgnet indtager en fødemængde på op til 600 kg. Derfor er det også sværere end mand forestiller sig, for to mand at flytte dyrene når de bliver påkørt. Nu er det jo sådan, som jeg tidligere har nævnt, uundgåeligt og derfor er der på maskinerne et langt tov. Dette benyttes på den måde, at lkf. binder tovet om bene på dyret, derfra til det nærmeste træ, rundt om dette og videre hen til maskinens trækkrog. Når det er gjort, køres der tilbage og dyret trækkes på den måde væk. At der så tit og ofte er 10-11 vogne bagpå, gør jo ikke tingene nemmere.

Jo, denne strækning hvor der er hundrede af kurver, stigninger, banehytter, der frit kan lånes og masser af feriehytter er bestemt en tur værd for kolleger der skal en tur til Norge.

At man så også passerer Norges største militærforlægnings øvelse-sområde, 6000 mand, et feriehus i IIseng for alle Norges promillekø-

rere med plads til 650 mand, gør det vel ikke mindre afvekslende.

Til at fuldende min tur i Norge tog jeg til slut en tur fra Flåm til Myrdal og derfra til Oslo med Bergensbanen.

Strækningen er med sine 55% den stejleste uden tandhjul i Europa, uden sidestykke, og af den grund meget svær at beskrive. Den skal simpelt hen opleves. At jeg alligevel gerne vil prøve siger sig selv.

Lkf. Inge Nesbø og lkf. Oddvar Helme var de to af den fulde styrke på tre lkf. i Flåm. Deres arbejdsdag foregår ved dagligt at befordre de mange turister der rejser med denne bane, der er berømt langt uden for Norges grænser, og i brochuren fra NSB betegnes som et mesterværk i ingeniørkunst. Maskinen er af typen el. 9 og en gammel fyr fra 1945, samtidig den eneste jeg har set, hvor frontprojektøren kan drejes manuelt med en jernstang. At det ikke kun er for pynt fik jeg set på turen opad, hvor den ene lkf. i alle tunneler betjente projektøren. En ting som jeg på denne bane var særlig interesseret i, var at man på denne bane kunne bremse toget ved hjælp af ikke mindre end fem forskellige måder. For de mange turister lyder det jo meget fornemt. Jeg var faktisk spændt på at se om der var indbygget en bremsefaldskærm. Det er nu ikke tilfældet kan jeg fortælle, for der er såmænd, for at begynde fra en ende, den direkte, den indirekte, skruebremsen, modstandsbremsen og en skinnebremse, der bliver trykket ned mod skinnen ved hjælp af luft.

Otte holdsteder er der fra Flåm til Myrdal. Toget holder normalt kun, hvis der er rejsende på disse undtagen på én, nemlig Kjosfossen, hvor der altid standses. Det er på grund af turisterne, som her kan op-

leve et enormt bulder fra fossen i en afstand af kun omkring 100 m. De andre holdsteder er mest for de lokale beboere, der kun har banen som eneste mulighed for at få bragt varer op på gårdene, hvilket også ses på et af holdstederne, hvor der højt over banen er anbragt et spil, som betjenes med håndkraft. Utroligt at der bor mennesker her, hvor den eneste forbindelse er en lille sti ned ad fjeldet.

Ved Vatnahalsen med et hotel der kun kan besøges med banen, er vel nok det mest imponerende syn på turen. Jernbane i fem etager på en km luftvej. Det skyldes bl.a. en vendetunnel. Efter sådan en tur i vendetunnel aner man faktisk ikke hvor man kom fra, og hvor man kører hen. Foruden disse fem etager jernbane ses også anlægsvejen til banen, der med over tyve sving snor sig opad fjeldet. Denne blev anlagt før århundredskiftet. Det må nok siges at denne tur på 45 min., hvor man kommer nede fra frugttræer og jordbærplanter op på højfjeldet, så utroligt barskt er et besøg værd. Det samme må tyskerne, der åbnede banen som det tog tyve år at bygge, er tyve km lang har tyve tunneler og kostede tyve mill. kroner, have ment. I hvert fald var de 2½ time med små damplok. om at komme op til Myrdal.

Bergensbanen er vel nok den mest kendte strækning i Norge, hvorfor skal jeg ikke kunne sige. Bevares, det er en interessant tur, men mere interessant end Dovrebanen, Nordlandsbanen, Malmbanen eller Flåmsbanen synes jeg ikke man kan sige. Nu tror jeg at denne bane skal opleves i snevejr, hvilket ikke var tilfældet, da jeg var der. Det kan selvfølgelig også være mig, der efter 2100 km i førerrummene på norske lok. tænkte for meget på at komme hjem.

Efter 35 år på samme strækning mellem Bergen og Ål kunne lkf. Thoralf Ingebrigtsen berette om mange oplevelser.

En ting har norske lkf. sørget godt for, nemlig hytter overalt for medlemmerne. Bergens afd., der består af 101 medlemmer fordelt i Bergen, Voss, Flåm, Finse, Ål, Hønefoss, har bl.a. een beliggende lige efter Myrdal, ved Vatnahalsen. Sneoverbygninger i massevis ses. I alt ca. 28 km ligger der på fjeldet, en så stor, at perron, krydsningsspor, signaler og afgangsslys findes under den. I Finse vel nok den mest befolkede by, findes skole, hotel naturligtvis også, med en udgangsdør på første sal, der benyttes om vinteren, en i stueetagen til om sommeren. Ved samme hotel findes også et stort betonfundament hvor bygningen er væk. Denne blev i sin tid bygget af en far til sin datter, som her kunne løbe på skøjter dagen lang, og også gjorde det skulle man tro. Denne datter hed Sonja Henie, flere gange verdensmester og olympisk mester. Sne kan det her i Finse så meget, at der hele vinteren er fem lkf. udstationeret for at betjene en sneplov af anselig størrelse. Lkf. Ingebrigtsen kunne da også berette om snetunneler, der om vinteren er totalt lukket for enden.

I sådanne tilfælde er der kun ét at gøre, at dukke hovedet og håbe på, at frontruden holder. På turen fra Myrdal og mange km fremløber også den tidligere nævnte anlægsvej, ja, nærmest en sti. Denne sti er sat i stand af unge mennesker på frivillig basis fra en ungdomslejr. Derfor er det i dag muligt at cykle et langt stykke langs med banen, vel at mærke kun om vinteren. Selve området fra Myrdal til Geilo er som mange sikkert har set, belagt med et utal af hytter. En bestemt fik jeg udpeget, halvstor, nydelig rød, be-

liggende 100 m fra banen, nærmere bestemt ved Haugastøl, tilhørende den norske konge, der opholder sig her hvert år i påsken.

Maskinen, der var forspændt tog 602 var af typen el. 14, disse bruges fortrinsvis på Bergensbanen, der har en længde af 470 km og når op i en højde af 1301 m ved Taugevatn. Dette vand og en mængde andre søer på toppen af fjeldet, bruges i dag til at forsyne Oslo by med elektricitet. Derfor er der i området en mængde tunneler sprængt i fjeldet, bl.a. ved Geilo, hvor man kan se det bortsprængte ligge i enorme bjerge. Nu vi er ved det, findes der i Norge efterhånden ikke så mange små lokale kraftværker mere. Et enkelt så jeg dog i Flåm. Nordmændene påstår at disse kun bruges til hjemmebrænding, hvad det så er for noget. Jeg kan da i den forbindelse fortælle, at norske kolleger ikke må nyde alkohol 8 timer før og 8 timer efter en tjeneste.

At Norge er et land med meget store kontraster, oplever man især, når man kommer fra Flåm, med disse ensomt beliggende huse, højt oppe på siderne af fjeldene, hvor forbindelse med omverdenen sker ved hjælp af et spil og en lille sti, til Oslo hvor amerikanske hamburgerforretninger ligger side om side.

Det er da muligt, at man kan leve af at sælge bøffer i Norge, men en ting kan man i hvert fald ikke leve af, nemlig sælge lige spor. Dem er der ikke ret mange af.

Til slut vil jeg gerne benytte lejligheden til at takke mine klassekammerater på holdet for indstillingen til rejselegatet. DSB skolen for legatet og fremskaffelse af førerrumsophold. Norsk Lokomotivmandsforbund og afdelingerne i Narvik og Trondheim, der hjalp mig med at løse praktiske problemer på turen, samt NSB.

»Hvad du ønsker, skal du få . . .«

Eller:

Den inflations»gearede« jernbane

Længe før vi »opdagede« sydeuropæisk folkeliv på 8-dages ferierejser til Mallorca, Italien o.s.v., fik landene omkring *Middelhavet* mærkelig stor betydning for europæisk kultur. Ja, for hele verdenskulturen før og efter Kristi fødsel.

»På disse kyster« (Middelhavets) »opstod verdens fire store imperier – assyrernes, persernes, grækerne, romernes. Al vor religion, næsten al vor jura, næsten al vor kunst, næsten alt, der adskiller os fra vildmænd, er kommet til os fra Middelhavets bredder«. Observerede den engelske skribent og filosof, *Samuel Johnson* (1709–84).

I dag ville den lærde ærke-londoner, Johnson, have kunnet tilføje: *Al vor inflation*.

For inflation blev en italiensk »eksportvare« fra den dag, kejser *Nero* som verdenshistoriens første nedskrev værdien af – devaluerede – sit lands møntfod.

Den idé inspirerede følgende tiders finansministre i andre lande til såkaldt »styret inflation«, når de fandt midlet nyttigt, d.v.s. når de havde brug for flere penge. I begge tilfælde bliver den enkelte mønt/seddels købekraft gjort mindre. Men for en tid virker illusionerne om penge»rigelighed« lettende på økonomien.

Nero sikrede sig af mange andre grunde plads i historien som fremragende skurk. Hvilket selvfølgelig ikke uden videre siger noget om finansministre.

Italienerne har i tidens løb vænnet sig til at leve med inflation.

Derfor kan de italienske statsbaner (FS) i dag køre om kap med forrygende inflation uden at slå mindste skår i befolkningens velvilje overfor banerne. Italienerne kan lide at køre i tog – det er ganske enkelt hovedsagen, synes de.

Regeringens eget motto synes at være disse ord fra den gamle, danske julesang: »Hvad du ønsker, skal du få . . .« (underforstået her: investeringsmidler).

To nye eksempler på denne sydeuropæiske opfattelse af pengesy-stemet:

En ny, kortere linie fra *Rom* til *Florens* (254 km) blev i 1965 budgetteret til lire 200.000 millioner (!). Alle nullernes juletræsguirlandelange kæde ser altså således ud: lire 200.000.000.000.

Projektændringer og inflation bragte hurtigt anlægsbudgettet op til lire 500.000 millioner.

Det endelige beløb – medens det skrives – bliver lire 800.000 millioner. Men hele linien skal først være færdig i 1982, så udgifterne får nogle år endnu til at vokse i – og

ingen venter, at de *ikke* vil vokse.

Hidtil ønskede bevillinger er da også dalet ned over banerne som konfetti – og efterhånden som strækningens etaper bliver færdige, tager italienerne dem i brug med fornøjet tilfredshed. Udgifterne ligesom tæller ikke. Lyder det som et eventyr? Det er virkelighed i 1970ernes Italien.

Projektet selv har ingen mislydende den projekterede, gennemgående rute *Rom–Florens* vil øge kapaciteten på Italiens vigtige hovedlinie fra *Milano* i nord til *Neapel* syd for *Rom*.

Italienernes designsans glimrer også i projektet.

I *Florens* ligger statsbanernes egen traktion-afdeling, der projekterer og bygger landets lokoer.

Nyeste loko – konstrueret navnlig med henblik på *Rom–Neapel*-linien – er det elektriske E 656, en videreudvikling af E 646 (billedet), maks.-fart 160 km/t, beregnet til tung gods- og passagertrafik.

Dets længde er 18,29 m over bufferne, det har 6 stk. 82–400 trækmotorer og vejer 115 tons.

Førerrummet er blevet forbedret

Det elektriske E 646 loko er en af de fire, nye grundtyper, som Italiens statsbaner (FS) bygger og regner med at have på hovedlinierne før 1980 – ubekymret af inflationen.



med luftkonditioneringsanlæg, lyd-isolering og mere hensigtsmæssig placering af kontroludstyr.

Foreløbig skal der bygges mindst 200 stk. E 656, medens sidste nye type, E 666, netop har overstået tegneboardsstadiet.

Inden 1980 regner FS med at have fire grundtyper på hovedlinierne: E 444 (sat i drift i 1971), E 646, E 656 og E 666.

Selvfølgelig måtte italienerne også kaste sig over den moderne »hældende affjedrings« teknik til højhastighedstog.

Det første FIAT-byggede tog af denne art er i drift – men det betragtes som eksperiment. Hældemekanismen skal nemlig prøves grundigt i praksis, før toget eventuelt sættes i serieproduktion.

Togets maks.-fart er 250 km/t. Sættet har fire vogne med strømledningen førerrum i begge ender og kan udvides til 6-, 8- eller 10-vognssæt.

Prisen for *dette* projekt oplyses endnu ikke. Selv hærdede – eller eksportsalgsbevidste? – italienerne nøjes med at oplyse i dette tilfælde, at udgifterne er endog *meget høje*.

Men FS-talsmænd fremhæver samtidig, at deres teknikere med dette tog har skabt »verdens hidtil mest effektive og behagelige hældemekanisme«, der bygger på to hydrauliske cylindre for hver bogie, reguleret ved hjælp af specialventiler.

Systemet ser virkeligt ud til at blive en sejr for designerne, der meget tænkeligt vil sikre Italien endnu en fornem plads på teknologiens område.

Uden at blinke for landets accelererende inflation opnår italienerne altså resultater, som mange andre landes jernbaneadministrationer må nøjes med at »kigge langt efter«, måske vente på at kunne importere, fordi de ikke selv har råd

til at investere i udviklingsarbejdet.

Spørgsmålet, som optager andre europæiske landes økonomer og europæere i almindelighed er selvfølgelig dette: hvor meget længere kan vor tids Italien behandle sit pengesystem som konfetti uden at det resulterer i sammenbrud for landets økonomi – følgen af løssluppen inflation og for flotte projekter? Følger, som jo ikke er rene ønskeseddelemmer for noget europæisk land.

Det er et spørgsmål med solidt historisk fundament:

Økonomisk løssluppenhed førte til ustabilitet, som sammen med alle former for vellevned samt besværlig, kostbar administration førte til det tilsyneladende evigt blomstrende romerske verdensriges forfald.

Imperiet, så mægtigt, at dets indflydelse stadig lever højt mod nord i England, hvor både arkitektur og befolkning/livsform den dag i dag røber de 500 år, de britiske øer var under romersk styre og kulturpåvirkning (fra 55 år før Kristi til år 426).

I dag – 1550 år efter – er lighedspunkterne forbløffende tydelige imellem de »eksporterede« italienske tilstande og årsagerne til det romerske imperiums forfald og undergang.

Så tydelige, at det kan give andre europæiske folk noget at overveje på baggrund af EF-ideen om en forenet europæisk familie af nationer.

En familie, hvor familiemedlemmerne styrer imod en gentagelse af Europa-historiens største krak, romerrikets opløsning, styrer næppe helt i ønskelig retning.

Så udsigten fra togvinduet synes også at sige, at ikke *alt* fra havet er godt, selv om havet er det uforanderligt skønne, kulturvuggende blå, vi kalder Middelhavet.

UDLANDET I —GLIMT

● JAPANs »shinkansen« folk – der synes ingen bund at være i deres trængslers bæger – har fået regeringsordre til at skrinlægge alle udvidelsesplaner som følge af et nu *dagligt* underskud hos banerne som helhed på over Yen 2.500 millioner. De japanske statsbaner er for tiden i gæld til ca. 10.000 leverandører og långivere med over Yen 6.780.000.000 *millioner* og er i virkeligheden fallit.

Yen til af de juletræsguirlandelange nulrækker (se artiklen, »Hvad du ønsker, skal du få . . .«).

● POLENs statsbaner har offentliggjort en usædvanlig rapport. Den fortæller om fragtkunders adfærd, der sinker daglig toggang. Bl.a. kritiseres en polsk papirfabrik, fordi den ikke tømmer ankomne godsvogne hurtigt nok. Flere polske firmaer har regnet ud, at det er billigere for dem at bruge banernes godsmateriel til opbevaring af lasterne end det er at bygge nye lagerhuse.

Slem. Det er ved at blive en last.

● SAO PAULO – et af Brasiliens vigtigste kaffedistrikter – har lokalt indkøbt 108 nye vogne til byens t-bane. Materiellet indrettes til automatisk togkontrol, automatisk togdrift og automatisk (edb-styret) driftskontrol.

Undskyld et lille sidespring, señores – hvad med automatisk kaffepriskontrol?

Fra medlemskredsen

12

Udtalelse fra Odense Afdeling

DLF Odense afd. afholdt medlemsmøde 20/11 1977 og vedtog følgende udtalelse til DLF's hovedbestyrelse og Dansk Lokomotiv Tidende:

Afd. medl. kan ikke vedblivende acceptere den kontroltone (hyletone) som hæver støjniveauet på i forvejen meget støjende rangermaskiner.

Vi mener div. forsøgsperioder nu har varet længe nok og forlanger kontroltonen helt udeladt, indtil andet system er fundet.

Afd. må på det skarpeste protestere mod den fordeling, der igen er foretaget af vort meget lille puljebeløb. Atter må vi konstatere, at en betragtelig del af beløbet er anvendt til besparelser på DSB's driftsbudget, her peges på funktions- og kørelærerhonorar. Der er absolut intet foretaget eller gjort for de depoter, der kun har 15. lrm. pladser; på disse depoter går der endnu folk, der har holdt 25-års jubilæum i 13. lrm. En forøgelse af 15. lrm. pladser ville ikke alene komme disse kolleger til gode, men også vore yngre kolleger, der derved hurtigere kunne oprykkes til 15. lrm.

15. lrm. pladser er fordelt over alle depoter, og oprykning hertil sker efter anciennitet, det samme kunne også gøres med de 17. lrm. pladser, der nu bliver effektueret.

Da vi fik de første MY-loko, blev indført den ordning, at vi skulle have forfremmet 4 mand i 17. lrm. pr. nyt køretøj. Er denne ordning fraveget eller helt ophørt? Er der foretaget nye forhandlinger, hvor der er taget hensyn til de arbejdstidsnedsættelser, der er sket siden 1954?

Ang. beskatning af kørepenge finder afd. at man snarest må igang

med forhandling om ændring til timепenge. Bliver beskatningen en realitet, må vi atter konstatere et betragteligt fald i reallønnen. Vi må ligeledes protestere mod de pristalsfusk, der er foretaget.

Udtalelsen er enstemmigt vedtaget af 20 medlemmer af afd. 25 medlemmer.

Frede Hansen,
mødets dirigent.

Nye tjenestetidsregler

En stor kreds af lokomotivmænd ved ddt. Århus har ved deres underskrift tilkendegivet at de ønsker at hovedbestyrelsen nu skal tage vores tjenestetidsregler op til en nyvurdering, og en tilbunds-gående revision.

Vi må for vedblivende at kunne opfylde DSB-kravet om 100% sikkerhed have nye regler, vort ansvar er voksende, der bliver stadig stillet større og større krav til os, men samtidig bliver vi ikke tilgodeset nok, med hensyn til vore specielle arbejdsvilkår.

Det kan ikke være rimeligt, at vi har så lange tjenester, og at vi f.eks. om natten, uden passende hvil har tjenester på 7-8-9 timer; det er tjenester som vi ikke mener vi stadig kan tage ansvar for overfor sikkerheden. Vi vil ikke mere godtage at vores arbejdstid bliver sammenlignet med f.eks. kontordamers i generaldirektoratet. Der må tages hensyn til den 100% sikkerhed ved fremførelsen af togene.

Ligeledes må vi allerede nu tænke på regler som dækker DSBs ønske om 160 km/t-tog, for des større hastighed, des større pres på Lkf., der må derfor tages højde for kørte km kontra tjenestetid.

Hermed følger de forslag, som vi har sendt til Hb og som vi opfordrer alle medlemmer af DLF til at støtte. Vi håber endvidere at kunne få en debat igang så alles ønsker om nye tjenestetidsregler kommer frem inden kongressen i maj.

1. 15 tim. hviletid imellem tjenesterne.
(idag har vi 11 tim.)
2. Ikke under 11 tim. imellem tjenesterne.
(nu kan vi gå helt ned til 8 tim.)
3. Tj. mellem 2100 og 0600 må ikke overstige 5 timer, med forb. og afs.
(tj. i dag 8 tim. når mere end 2 tim. falder 2300-0700)
4. Før en nattevur på 5 tim. mindst 6 tim. hvil.
(f.eks. ud med Ic.tog ank. eft. 2100 hjemtur først eft. 6 tim. hvil)
5. Ophold under 6 tim. fuld tjeneste.
(nuværende 1/3 tj.)
6. Max. tj. 10 tim. på en enkelt dag, (regel i dag 12 tim.)
7. Regler for kørte km. DSB ønske om 160 km/t-tog.
8. Fridage længere evt. dobbelte.
9. S-H frihed som andre erhverv og 100% erstatning.
10. Længere ferie for Lkf. over 60 år.

P.U.V.

E. Thorsen. Ar.

Åbent brev til hovedbestyrelsen

Afdelingsbestyrelsen på Ddt-Kh sender jer dette brev, for gennem denne definition at anskueliggøre for jer hvor alvorlig truet roen på vores arbejdsplads Ddt-Kh er.

Uroen er ikke spontan, men en veldokumenteret og underbygget saglig kritik af såvel løn som arbejdsvilkår.

Angående lønnen stiller vi et ufravigeligt krav om stillingsvurdering, og omklassificering til lønramme 17, skalatrin 22 som begyndelsesløn for lokomotivassistenter på prøve.

Udgangspunktet for vor løn, må være den uddannelse der kræves, for at udføre det arbejde det er, at fremføre tog. I ordre A side 21-10 stk. 7 står der bl.a.

Er faglært inden for et fag, der berettiger til optagelse i Dansk Metalarbejderforbund, eller har gennemgået anden faglig uddannelse, der efter DSBs skøn og efter aftale med den aftaleberettigede personaleorganisation må anses for egnet med henblik på lokomotivmandsgerningen.

Dette krav som vor organisation og DSB stiller om faglært uddannelse, for at blive ansat som lokomotivassistent på prøve, må derfor aflønnes efter de retningslinier som Dansk Metalarbejderforbunds lønstatistik giver. Vore lønkrav er derfor sat i relation til Metals lønstatistikmateriale.

Vi finder at tjenesteancienniteten ordre A 112a2-15, reglerne for denne og oprykningen til de i ordre A givende retningslinier for lokomotivuddannet personale i lønrammesystemet, ikke harmonerer med lønudviklingen i det private erhverv.

Det tager 9 til 11 år at blive place-

ret i lønramme 13 og det er anciennitetsrækkefølgen der bestemmer, hvornår vi kan placeres i lønramme 17.

Tilbagegang i reallønningerne i den offentlige sektor, er langt større end det private arbejdsmarked, og med den langsommelige og dårlige placering i lønsystemet, må vi imødesee at en konflikt er uundgåelig, hvis der ikke optages forhandlinger om en omklassificering af lokomotivpersonalet.

Den 27. november 1975 modtog vi følgende skrivelse fra E. Greve-Petersen og K. B. Knudsen.

Funktionerne i 13, lønramme ved S-togstjenesten.

Finansministeriet er blevet opmærksom på, at der til lokomotivassistenter ved S-togstjenesten ydes godtgørelse for funktion i 13. lønramme.

Ministeriet har overfor DSB tilkendegivet, at det er der ikke lov hjemmel for, og at der skal træffes foranstaltninger til, at udbetaling af denne godtgørelse ophører.

I henhold hertil har generaldirektoratet tilskrevet foreningen og meddeler: at lokomotivassistenter, der overgår til tjeneste ved S-togene den 1.-1. 1976 eller senere, ikke kan oppebære denne funktionsgodtgørelse, hvorimod de lokomotivassistenter der er overgået til tjeneste ved S-togene inden 1.-1. 1976, fortsat kan oppebære godtgørelsen.

Med venlig hilsen

E. Greve-Petersen. K. B. Knudsen.

Altså, siden 1.-1. 1976 har ca. 60 stk. lokomotivassistenter på prøve, kørt strækningsskørsel i lønramme 8 skalatrin 13 på S-togene. De har sammen med os lokomotivassistenter, været med til at overgå til énmandsbetjening, med den ekstra

arbejdsbyrde det er, alt, også passagerovervågningen er pålagt os, med de gener der er forbundet hermed.

Denne rationalisering ved S-togene, ved overgang til énmandsbetjening af disse tog, beløber sig til 12 millioner kr. på årsbasis i 1976-priser.

Men hvor er rationaliseringsgevinsten henne?

Det kan ikke være rigtigt, og vi kan ikke tro, at vor stærke organisations hovedforhandlere, ikke kan skaffe os, der udfører det ekstra pålagte arbejde til 100% indtil nu, en del af rationaliseringsgevinsten, i form af omklassificering, nedsat arbejdstid, og miljø og arbejdsmæssige goder. Vi regner med at forhandlingerne foregår endnu, og resultatet forelægges snarest.

Hvor galt står det så til med vor aflønning:

Et eksempel. Hvis to faguddannede arbejdere begynder 1.-9. 1977 henholdsvis på DSB centralværksted KH og som lokomotivassistent på prøve ved Ddt-Kh, vil håndværkeren på centralværkstedet tjene 18-19.000 kr. mere på årsbasis.

Det vil sige, at lokomotivassistenten på prøve, skal have lagt 24,80% svarende til 9,03 kr. pr. time til sin løn, for at han kan oppebære samme løn for samme uddannelse.

For at illustrere vore lønningers tilbagegang år for år, i forhold til det private arbejdsmarked, kan vi påvise det, med et tilbageblik på de sidste 3 år. Hvis vi sammenligner vore lønninger med centralværkstedet København, afdeling 7, hvis vi tager 1 kvartal i årene 1975, 1976 og 1977. De lønninger, vi sammenligner med, er lokomotivassistenter ansat august måned 1974, trods lokomotivassistenternes alderstillæg, dyrtid, taktregulering og pen-

sionsgivende tillæg, er sammenligningen rystende.

Afdeling 7, 1.1.1975 36,10 kr. pr. time

LKAS, 1.1.1975 28,58 kr. pr. time.

Lønforskellen er at lokomotivassistenter skal have 26,38% løntillæg eller 7,52 kr. pr. time for at oppebære samme lønniveau.

Afdeling 7, 1.1.1976 40,09 kr. pr. time

LKAS, 1.1.1976 32,74 kr. pr. time.

Lønforskellen udgør at lokomotivassistenter skal have 22,44% løntillæg eller 7,35 kr. pr. time for at oppebære samme lønniveau.

Afdeling 7, 1.1.1977 44,28 kr. pr. time.

LKAS, 1.1.1977 36,75 kr. pr. time.

Lønforskellen udgør at lokomotivassistenter skal have 20,49% løntillæg eller 7,53 kr. pr. time for at oppebære samme lønniveau.

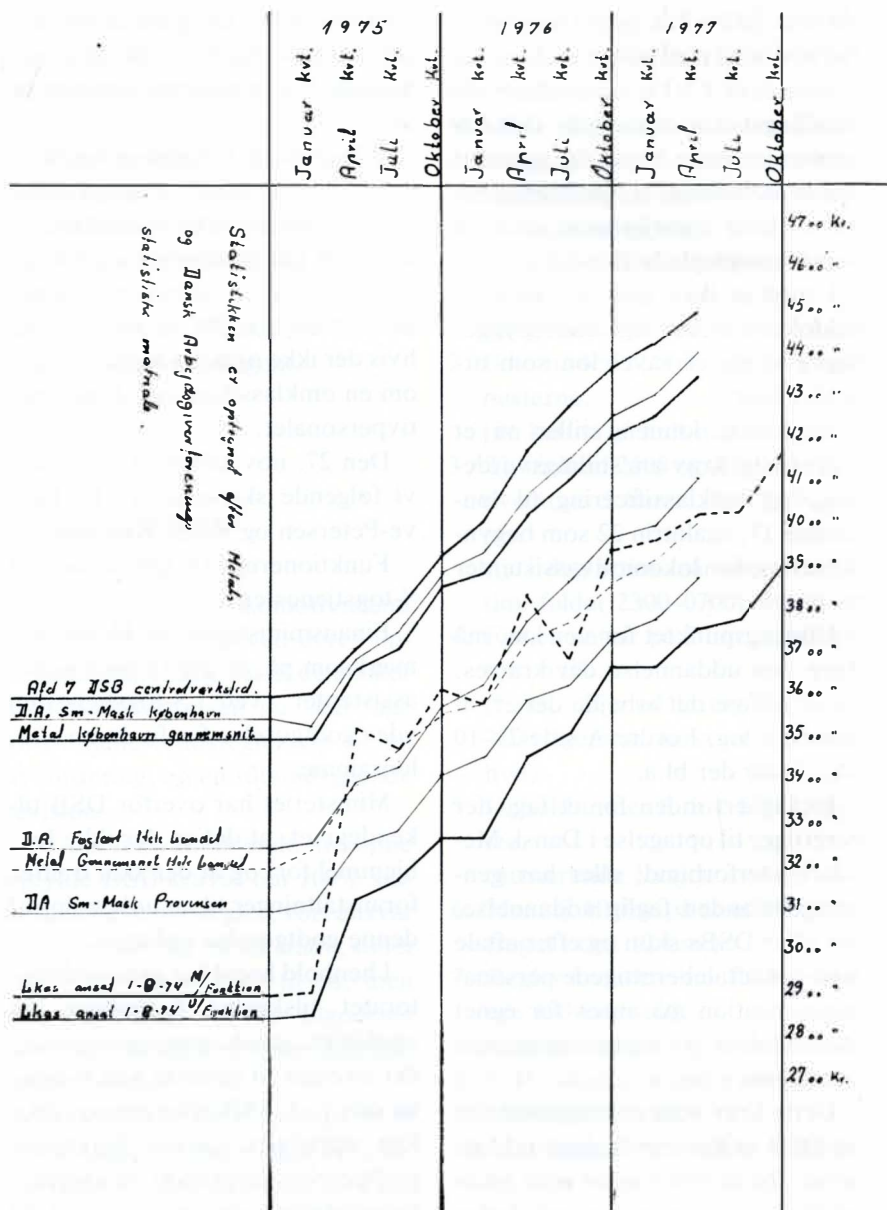
Hvis man regner videre på disse tal, vil man komme frem til at vores kollega på centralværkstedet Kh, vil tjene 47-48.000 kr. mere end lokomotivassistenten på Ddt-Kh i denne 3 årige periode.

Se lønkurver.

Når man tænker på, hvad tjenestemandskommissionen skrev, det der danner grundlag for tjenestemandsskatten af 1969, deri står bl.a.:

Lønfastsættelsen udgør en meget væsentlig del af de samlede ansættelsesvilkår, og det må tillægges stor vægt, at lønningerne så vidt muligt er i balance, såvel indbyrdes som i forhold til det øvrige samfund, og at lønfastsættelser med passende mellemrum justeres.

Justeringerne udebliver og uroen vokser, og den blev ikke mindre da cirkulære nr. 540 af 3. august vedrørende den skattemæssige behandling, af de af offentlige ansatte oppebærende køre- og sejlpenge blev præsenteret for os. Var dette



cirkulære ikke blevet behandlet så hurtigt i CO 1, og var blevet omstødt, var S-togene gået i stå.

Det skal stå helt klart for jer, at lokomotivassistenterne her på Ddt-Kh finder at en reduktion af sportlerne ved beskatning, det gælder såvel køre- og sejlpenge, eller yderligere beskatning af natpenge, ikke kan eller vil blive godtaget.

Vore arbejdstidsregler gør vores

arbejdssituation endnu mere tilspidset og vanskelig at løse, grundet arbejdsmiljøet ikke er blevet forbedret i takt med den stigende effektivitet.

Retten til at lede og fordele arbejdet, og derved placering af arbejdstider ligger stadigvæk hos DSBs ledelse.

Vi er antaget til at fremføre tog, og vi vidste godt ved ansættelsen,

at togene skal fremføres i alle døgnets 24 timer, hverdage og lørdage plus søn- og helligdage af hensyn til samfundet.

Men det skal ikke gøres for enhver pris, samfundet må også gensidig tage hensyn til os. Under henvisning til § 21, ordre A side 86a3-15, kræver vi forhandlinger påbegyndt, da denne paragraf giver muligheder for at fravige de aftaler, om arbejdstidsregler for tjenestemænd, hvis arbejdsvilkår er af særlig karakter.

Vi finder at vore arbejdsvilkår er af særlig karakter, og at vore uregelmæssige arbejdstider har så mange negative sider og følger.

F.eks. med vore familier, venner og samfundet i almindelighed, her tænkes på aftenskoler, kurser, politik, sport med mere.

De uregelmæssige skift går også ud over søvnen, helbredet og trivsel, så vort arbejde må have karakteristisk, særlig karakter, derfor må og skal, § 7-8, ordre A, side 75-18, om arbejdstidsregler slettes, idet vi finder at 40 timers ugen i forvejen er for hård, en arbejdsbelastning med vore skiftende arbejdstider, her kan DSB grundet denne paragraf, forøge vor arbejdstid ved at lægge arbejdsfri ophold ind i turen, efter forgodtbefindende. Den sikkerhed som DSB og vi så gerne vil sætte i højsædet, lider også et alvorligt knæk ved arbejdstidsreglerne, § 10, stk. 2 ordre A, side 78-9, »DEL T JENESTE« idet den giver DSBs ledelse ret til at benytte lokomotivpersonalet i 12 arbejdstimer i træk, hvis de blot giver et tjenestefrit ophold af størrelsesordenen 2-3 timer.

Men den største belastning for sikkerhedener § 11-2, ordre A, side 79-8, den paragraf, der omhandler hviletiden, altså den tid der skal gå mellem to hovedtjenester, skal være mindst 11 timer. Hviletiden kan

dog undtagelsesvis nedsættes til 8 timer.

Vi finder at dette undtagelsesvis, er et så alvorligt brud på sikkerheden, at det skal slettes i paragrafen, vi har oplevet mange gange at DSBs interesser med at få togene ud at køre går langt forud for førens personlige sikkerhed og helbred med mere.

For nogle årtier siden var det almindeligt og selvfølgelig, at folk boede tæt ved deres arbejdsplads, men de nye strukturer i samfundet bl.a. boligforholdene gør, at medarbejdernes bopæl placeres i omegnskommunerne, og tit meget længere væk for at få de faciliteter den enkelte ønsker til sin bolig.

DSB giver gavmildt tilladelse til at bo udenfor Københavns kommune, man skal blot udfylde en bostedstilladelse, men så klapper fælden også i, idet DSB fralægger sig ethvert ansvar for, hvordan disse medarbejdere vil møde eller komme hjem, i det tidsrum hvor de offentlige transportmidler ikke kører, men alligevel ønsker DSBs ledelse, at 8 timers overgangen skal bibeholdes: hvor er så vores helbredsikkerhed henne.

Vi har i frisk erindring, den tur DSB ville pålægge os at køre i, fra den 25.-9. 1977. Den viste med al tydelighed, at vores arbejdstidsregler kun er et sæt regneregler for hvornår næste mødetid kan blive, og disse regler bliver udnyttet til yderste konsekvens og ret så kynisk, uden skelen til, hvor og hvornår på døgnets 24 timer, hvilepauser, tjenestefrit ophold og 11 timers reglen blev her taget i anvendelse. Vi nægtede at køre turen, uden der skete væsentlige forbedringer der kunne sikre os mod det, man i bred formulering kalder »DEN LANGSIGTEDE NEDSLIDNING«.

Derfor er der opstået det krav, her på Ddt-Kh: at der må og skal gennemføres en social og medicinsk undersøgelse, for at få eller afkræftet vore bange anelser, at de ustandselige skiftende arbejdstider, med den stigende effektivitet der bliver pålagt os, år efter år, skal føre til en for hurtig nedslidning, og hermed svigtende helbred eller dødsfald, der igen medfører at vi må forlade erhvervslivets rækker, før den almindelige pensionsalder er nået, og det medfører årlige merudgifter for samfundet til hospitalsophold og førtidspension.

DSBs ledelse er måske ved at finde ud af, at der er noget galt et eller andet sted. For her i efteråret kunne man læse i dagbladet Politiken følgende citat: SUNDERE DSB FOLK.

DSB vil gøre mere for personalets sundhed og trivsel.

Det er besluttet at oprette en bedriftsundhedstjeneste. Sygeligheden inden for DSB er større end normalt. Det kan hænge sammen med at vore ansatte har en højere gennemsnitsalder end tilfældet er andre steder, siger generaldirektør Poul Hjelt. Citat slut.

Vi tror ikke på, at grunden til den høje sygdomsprocent kun skal findes i den omtalte høje gennemsnitsalder, men sygdomsgrundlaget skal søges der, hvor problemerne er og opstår, ved de skiftende arbejdstider og med alle de gener et sådant arbejde kan medføre.

Derfor hilser vi med glæde DSB ledelsesinitiativ med indførelsen af bedriftsundhedstjenesten her ved DSB velkommen.

Her må vor organisation være på vagt, og kontrollere at bedriftsundhedstjenesten ikke glemmer, det forebyggende arbejde til fordel for de behandlingsmæssige opgaver, idet der står skrevet i betænkningen

til arbejdsmiljøloven, at udvalget har lagt stor vægt på at beskrive forebyggende opgaver, ligesom det direkte er fastslået, at de behandlende opgaver højst må tage 20% af bedriftsundhedstjenestens samlede tid. En bedriftsundhedstjeneste skal nemlig først og fremmest behandle arbejdsmiljøet og ikke arbejderne, kun derved sikres at arbejdet bliver forebyggende.

Derfor er det nødvendigt at bedriftsundhedstjenestens personale ansættes på en måde, der sikrer uafhængighed af arbejdsgiveren.

Arbejdstider og arbejdsklima for lokomotivpersonalet er præget af store uregelmæssigheder, det gælder om at få deres arbejdstider til at falde sådan på plads, at deres kapacitet udnyttes mest muligt, samtidig med at arbejds- og hvileperioder afbalanceres bedst muligt med hinanden. En hovedregel for alle uregelmæssige skifteformer bør være, at tilstrækkelig lang fritid skal følge, og man må sørge for, at tider for skiftet bliver så regelmæssig som mulig. Endelig må man sørge for at lokomotivpersonalet der skifter vagt, i de sene nattetimer eller tidlige morgentimer, forinden har haft tilstrækkelig lang hviletid.

Sådan står der i LO-PJECE »PRAKTISK INFORMATION TIL SIKKERHEDSREPRÆSENTANTER, SKIFTEHOLDSARBEJDE«.

Men hvordan står det så til i det pulveriserende liv ved DSB for en lokomotivassistent.

Vi har gennemarbejdet 47 ture for at se hvilke positive og negative ting en tur byder på.

Lokomotivassistenten begynder med 145 dagen den 1.-1. 1978 og slutter 31.-12. 1978 med 173 dagen.

Året byder på følgende:

1 REO, 1 juledag + 283 arbejdsdage + 81 fridage, deraf 18 dobbelt-

fridage, i alt 365 dage, det svarer igen til 2031,01 fuldtjeneste incl. tjenestefri ophold eller 169,15 pr. måned eller 7,10 timer pr. dag.

Timer mellem kl. 17-22 = 513,30 timer svarende til 25,2% af samlet arbejdstid.

Timer mellem kl. 22-06 = 451 timer svarende til 22,2% af samlet arbejdstid.

Hertil skal lægges 18 overnatninger på fremmed depot.

17% af de samlede arbejdsdage, i alt 64 dage, skal lokomotivassistenten møde før kl. 06, dette medfører, at han må svigte familielivet, ved at gå tidligere i seng end normalt af sikkerhedsmæssige grunde, for at kunne møde udhilet på sit arbejde.

21% af samlede arbejdsdage, i alt 87 dage, slutter efter kl. 19.00.

Alt kreativ sysselsætning, aften-skole, fagforeningsarbejde, politik, sport med mere, kan ikke forenes i disse dage.

66% af lørdage-søn-helligdage, hvor den øvrige familie har fri, svarende til 74 dage i 1978, skal lokomotivassistenten møde på sit arbejde.

Sammenligner vi os igen med afdeling 7 får vi følgende resultat.

250½ arbejdsdag, 114½ fridag, hvor påsken giver 5 dage, julen 4 dage, St. Bededag + weekend 3 dage, pinsen 3 dage, 48 dobbelte fridage, 3 enkelte + grundlovsdag ½.

Det svarer igen til 2004 eller 167 timer pr. måned = 8 timer pr. dag.

Det skal stå helt klart for jer, at vi ikke kan udføre vor tillidsmandsgerning som vi skal. Uroen på Ddt-Kh er nu vokset, så det minder mere om en krudttønde, end en velorganiseret arbejdsplads, uroen gælder såvel løn- som arbejdsvilkår, vi her har skitseret for jer.

I må få forhandlinger igang nu.

Om omklassificering samt at få

bedriftsundhedstjenesten, eller en anden uvildig kommission til at kulegrave vore arbejdstidsregler og arbejdsforhold.

Samtidig har vi undersøgt pensionsbegrebet.

Vi har regnet lidt på den såkaldte livsløn, efter oplysninger indhentet fra kommunen, eller guleroden som vi finder er svundet ind til en karotte. Det er ikke urealistisk, at de fleste af os når 17 lrm 26 sluttrin, når vi går på pension. Den er der gået ud fra, vi tager en tjenestemand der maksimalt kan opnå 30 år.

Regnskabet ser således ud: 26 trin = 37 år. (64.671 kr.).

Pr. år ca. 1750 kr.

30 år ca. 52.500 kr.

1977. Folkepension 15.408 kr. Total (67.908 kr.).

Samordningsfradrag 60% af samlet folkepension. 18.489 kr.

Så er vi nede på 49.419 kr.

Skatten udgør ca. 40% = 14.760 kr.

Netto udbetalt af livsløn + pension. (34.659 kr.).

Hvis hustruen lever får hun ca. 14.000 kr.

Tilsammen ca. (48.500 kr.).

Lad os tage hr. og fru Petersen, de er uden formue. Har en lejlighed til 750 kr. mdl. uden varme. Pensionen udgør mdl. 1637 kr. for hver, årlig pension for ægtepar (39.288 kr.).

Skat af den samlede folkepension ca. (5584 kr.).

Netto udbetalt af folkepension. (33.704 kr.).

Så kommer det morsomme, tilskud som tjenestemanden ikke kan få.

Boligsikring: 190 kr. mdl.

Rejse en gang om året: 500 kr. for hver.

Medicin-tilskudsmedicin, gratis.

Speciel medicin betales der 1/3 af.

Briller: 152 kr. årlig for hver.
 Extraforplejning incl. diæt 125 kr. mdl., hvis de bliver syge og får lægeattest.

Fodpleje: 35 kr. mdl. for hver.
 Tandbehandling, regninger over 100 kr. (dog ikke luksus).

Vinduespudsning: 50 kr. hver 3. måned.

Flytteudgifter betales fuldt ud.
 Brændselshjælp-udgifter over 6% af samlet årspension, dog maksimalt 700 kr. årlig.

Lad os se lidt på folkepensionisten og frue, netto pension (33.704 kr.).

Lad os tage nogle af tilskudene.
 Boligsikring: 2280 kr.

Rejse: 1000 kr.
 Beklædningshjælp: 1000 kr.
 Vinduespudsning: 200 kr.

Briller: 304 kr.
 Fodpleje: 420 kr.
 Speciel diæt: 1500 kr.

Brændselshjælp-udgifter: 6% af samlet pension (max 700 kr. årligt).
 Det giver ca. 6.700 kr. – læg det til 33.700 kr. = 40.400 kr.).

Tjenestemanden og frue får til sammen (48.500 kr.).

Det er en forskel på ca. 8.500 kr., og så er det hele endda ikke taget med, og det er i folkepensionistens favør.

8500 kr. i forskel om året, for 30 års tro tjeneste, og så må tjenestemanden selv betale for medicin, briller og alt muligt andet.

8.500 kr. mere om året, hvis han lever til den tid, er han så på Ddt-Kh, og forretter tjeneste er han kommet ca. 15.000 kr. bagud i løn fra 1974 og frem til nu, om året.

(HALLELUJA) kan I se komik-ken.

P.S. Fremtidige dyrtidsreguleringer og taktregulering er ikke medregnet pensionen.

GODT NYTÅR.

afd. bestyrelsen Ddt-Kh.

Nogen lang kommentar giver dette indlæg ikke anledning til. Foreningen kan være enig i nogle af de principielle meningstilkendegivelser, men er blot ikke så optimistisk m.h.t. gennemførelse af dem. Man må huske på, at tjenestemandens lønssystem bygger på et karriereløb, men vi er ikke uenig i, at dette til trods, så bør vort udgangspunkt være højere end det nuværende. Det har hovedbestyrelsen fortsat for øje. Forskellen på begyndelseslønnen, som eksempelvis anført, er ikke faldende. Det fremgår jo af indlægget, at den procentvise forskel er i lkas favør.

En ting er, at en lønningskommission kan nedlægge nogle generelle betragtninger om lønrelationer i et lønningssystem, en anden er, hvad der endeligt opnås ved forhandlingen med ministeren og folketingets akcept. Dertil kommer, at politiske forlig f.eks., underminerer systemet henad vejen.

For adskillige år siden har DLF fremsat ønske om oprettelse af bedriftssundhedstjeneste ved DSB, og foreningen har været repræsenteret i den gruppe, som nu har fremsat forslag til formen for bedriftssundhedstjeneste ved DSB. Foreløbig er der tale om et forsøgsprojekt. Vi ønsker det et godt udfald og stiller forventninger til virkninger også for vore miljøforhold.

Nogle Nytårsønsker

Det er en fornøjelse at se den aktivitet der udfoldes i DLT på det skriftlige område fra medlemmernes side, under mærket »Fra medlem-

skredsen«. Det er bare beskæmmende at læse disse indlæg, for de siger nemlig intet.

Hvem skal vi så give skylden for det? Er det DLTs redaktion, der sorterer stoffet? Man har jo af og til hørt at ikke alt finder nåde for redaktionens øjne, og rygterne taler nok sandt, for artikler og indlæg i DLT er, efter min mening, ganske tandløse og uden bid.

DLT bør, hvis det skal betragtes som fagblad, være et organ hvori medlemmerne kan komme til orde, uden at blive censureret.

Jeg deltog i et møde i Århus kongreshus, hvor generaldirektør P. Hjelt udtalte sig om at man skal »holde storvask inden for egen vaskehusdør«. Hermed mente han vel inden for DSBs egne rammer. Vi i DLF kan jo begynde at »holde storvask« inden for vore egne rækker, med DLT som talerør.

Mon ikke det er ved tiden at DLFs daglige ledelse samt hovedbestyrelse begynder at interessere sig for hvad medlemmerne er utilfredse med og hvorfor de er utilfredse.

Når man, som jeg, er i den situation at man ikke må forette lokoførtjeneste uidskrænket, og derfor må gå i fast »banketur« på driftsdepotet, kan man ikke undgå at høre hvad der bliver talt om. Selv normalt rolige og besindige kolleger er utilfredse i deres daglige virke. Og jeg kan fuldstændig give dem ret. Lokomotivpersonalet savner ordnede forhold såvel organisatoriske som på køretøjer og overnatnings- og opholdsværelser rundt om i landet.

Hvis man henvender sig der hvor man mener er det rigtige sted, får man mange gange dette svar: »Det er en bagatel, der ikke er værd at tage sig af, vi skal arbejde ud fra de store linier«.

Det er mit og mange andre medlemmers ønske, at der i DLFs ledelse må blive arbejdet med både stort og småt. Det er mange gange de små ting, der gnaver og gør det daglige arbejde surt og trist.

Vores konstituerede formand, K. B. Knudsen udtalte på den ekstraordinære kongres i 1976: »Der skal være plads til det følelsesmæssige i forhandlingerne, men det må være det kolde overblik, der sættes i højsædet«.

Det lader imidlertid ikke til, at der har været plads til hverken koldt eller varmt i forhandlingerne i den tid, der er gået siden denne kongres.

Jeg skal nævne nogle af medlemmernes ønsker, for hvis de alle skulle med, ville det kræve en ekstra udgave af DLT. Hovedbestyrelsen behøver ikke at savne noget at forhandle om.

Ønskerne lyder således: Fornuftige tjenestetidsregler der giver os fuld tjeneste fra mødetidspunkt til fratrædelse på hjemstedet, uanset opholdets længde på fremmed depot.

Motivering: Dette kan muligvis give os fornuftige kørselsfordelinger med længere ophold i hjemmet, hvor vi jo hører til, og ikke på et fremmed depot hvor overnatnings- og opholdsværelser er under al kritik.

Der ønskes menneskelige forhold med værelser og lokaler. I øjeblikket bor lokopersonalet i sneringsmodne bygninger når man overnatter eller har en pause på DSBs område.

8 timers overgang bør fjernes fra vore tjenestetidsregler. Der ønskes mindst 16 timer mellem hver hovedtjeneste.

Der ønskes en væsentlig begrænsning af nattimer.

Der ønskes andet tilhørsforhold

for DLF rent forhandlingsvis, således at vi undgår andre tilhørsorganisationers utilfredsstillende indtrængen på vores arbejdsområde, og for at lokomotivpersonalet kan komme i normal betragtning med tildeling rent lønmæssigt.

Det er min og mange andre medlemmers opfattelse, at DSB, blot med et pennestrøg, stryger alt hvad der kaldes opnåede overenskomster og aftaler uden at DLF reagerer.

Det skal derfor være mit og mange andre medlemmers ønske for 1978 og fremover, at den daglige ledelse og hovedbestyrelse i DLF må vågne op og vise sig værdige til medlemmernes tillid, ved at opnå bedre resultater i kommende forhandlinger.

K. D. Christensen
Lkf. Århus.

Ja – det er sandelig beskæmmende at læse et indlæg som foran. For at det ikke skal være tandløst og uden bid, fremsætter indsenderen blot en usandhed. Inden for mange års virke erindres blot et indlæg som ikke er optaget i DLT. Det havde en karakter, der kunne have påført injuriersag. Der kan nævnes eksempler på indlæg, som efter samtale med indsenderne ikke er blevet offentliggjort. Men i øvrigt beskæftiger redaktionen sig aldrig med cencur. Den indskrænker sig til at rette stavfejl og lign.

På foreningens kontor afvises ingen sager behandling, fordi de skulle være bagatelagtige. Her behandles stort og småt uden klassificering.

I øvrigt kan vi ikke blive uenige om, at adskilligt trænger til ændring på vort faglige område. Med hensyn til forholdene under ophold ude tages der initiativ nu af for-

eningens miljøudvalg – det tidligere velfærdsudvalg.

Hovedaftalen med finansministeriet siger, at tjenestemændenes og tjenestemandspensionisternes forhandlingsret udøves gennem de centralorganisationer, med hvilke ministeren for statens lønnings- og pensionsvæsen efter indhentet udtalelse fra lønningsrådet indgår en hovedaftale om fremgangsmåden ved indgåelse af aftaler og om regler for udøvelse af forhandlingsret i øvrigt.

Vi har ingen anden mulighed. Jo – at stå helt alene.

PERSONALIA

Forfremmet til lokomotivfører (18. Irm.)

pr. 1/12 1977

E. G. Appel, ddt Ar i ddt Ar
H. Mikkelsen, ddt Str i ddt Str

Forfremmet til lokomotivfører (17. Irm.)

pr. 1/12 1977

Lokomotivfører (13. Irm.)
S. Hein, ddt Gb i ddt Kø
J. L. Mortensen, ddt Str i ddt Kø
K. O. Jensen, ddt Kb i ddt Kb
K. E. B. Hansen, ddt Rf i ddt Rf
P. H. Hansen, ddt Rf i ddt RF
C. G. Madsen, ddt Gb i ddt Gb
O. Schram, ddt Ar i ddt Ar
V. Andersen, ddt Hgl (L-af) i ddt Hgl

Forfremmet til lokomotivfører (15. Irm.)

pr. 1/12 1977

Lokomotivfører (13. Irm.)
V. E. F. Horn, ddt Gb i ddt Gb

Ansæt som lokomotivassistent 8. Irm.

pr. 1/10 1977

Lokomotivassistent p.
H. S. Hansen, ddt Kh i ddt Kh

Forflyttet 1/12 efter ansøgning

Lokomotivfører (13. Irm.)
H. Busk, ddt Hg til ddt Ng

Afskediget pr. 31/12 1977 efter ansøgning

Lokomotivassistent (8. Irm.)
P. A. S. Hansen, ddt Gb

Afskediget pr. 28/2 1978 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (17. Irm.)
N. P. Søndergaard, ddt Ar

Dødsfald

Pens. lokomotivfører N. P. Thomsen, Struer, død den 21/11 1977.

Pens. lokomotivfører Georg Chr. Christensen, tidl. København, død den 18/10 1977.

Pens. lokomotivfører C. W. Jensen, København, død den 25/10 1977.

Odense afdeling afholder ordinær generalforsamling i mødelokalet ved driftsdepotet søndag den 29. januar kl. 9.45.

Afdelingens pensionister indbydes. Nærmere oplysninger på tlf. 11 59 09 eller på opslaget ved driftsdepotet.

Afdelingsbestyrelsen.

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

Den afholdes på hotel »Landsoldaten« lørdag den 18/2 1978 kl. 18.30.

Tilmelding sker på den fremlagte tegningsliste på opholdsstuen eller tlf. 92 46 36-37.

N.B. Prisen + menu bekendtgøres i februar nr.

P.a.v.

● *H. Hansen.*

DLF Helsingør afdeling afholder ordinær generalforsamling tirsdag den 31. januar 1978 kl. 14.30 i Helsingør St. mødelokale.

Dagsorden ifølge forretningsorden og DLF's love.

Foreningens formand vil være til stede.

Efter generalforsamlingen ca. 18.30 sammenkomst på Hotel Skandia for afdelingens medlemmer med pårørende. Pensionister er hjertelig velkommen. Tilmelding på op-hængt liste på depotet eller på tlf. (02) 64 67 33 og (03) 21 09 59.

P.B.V.

Mogens B. Rasmussen.

Nyborg afdeling afholder ordinær generalforsamling den 25/1 kl. 14.30 på Missionshottellet.

Dagsorden ifølge lovene.

Efter generalforsamlingen spisning, der serveres gule ærter, 1 pilsner og 2 snaps for 40,- kr.

Tilmelding på opslag i lokoførerstuen eller tlf. 31 27 70.

Pensionister indbydes venligst. Indtegningen slutter den 22/1.

P.a.v.

A. K. Johansen.

Jubilare i 1978**40 års jubilæum**

Lokomotivførerne:

P. A. Taklo, København G	2. januar
H. Mikkelsen, Struer	16. januar
P. R. V. Andersen, Helsingør	13. februar
S. A. Andersen, København G	27. februar
S. P. Christiansen, København G	27. februar
A. Peilicke, Helgoland	27. februar
N. J. Andersen, København G	27. februar
E. W. Jespersen, København G	20. marts
A. Søndergaard, Århus H	1. april
C. V. Vang, Struer	1. april
E. B. F. Jørgensen, Nyborg	1. april
H. A. Petersen, Fredericia	1. april
G. J. Jørgensen, København G	5. april
P. E. S. Rasmussen, Padborg	24. april
K. G. Eliassen, Helgoland	7. oktober
V. M. Kantsø, Næstved	24. oktober
C. M. C. Clausen, Esbjerg	1. november
R. Heinel, Esbjerg	1. november
E. B. Larsen, Nyborg	1. november
E. R. Hansen, Esbjerg	1. november
H. A. Thomassen, Fredericia	1. november
P. S. Rasmussen, Århus H	1. november
K. Møller, Århus H	1. november
A. T. Husted, Fredericia	1. november
K. F. Renard, København G	1. december
A. K. Modell, Korsør	1. december
S. E. S. Sørensen, Esbjerg	1. december
E. C. Madsen, Fredericia	1. december
A. Hansen, Fredericia	1. december
J. V. R. Jørgensen, Esbjerg	1. december
E. K. Nielsen, Aalborg	1. december
B. R. Rasmussen, Nyborg	1. december
H. Fønnesbech Hansen, ddo Kh	1. december
E. A. W. Pedersen, Helgoland	1. december
K. H. K. Olsen, Korsør	1. december

Elektrofører:

B. E. A. Christensen, København H	13. marts
-----------------------------------	-----------

25 års jubilæum

Lokomotivførerne:

O. K. Thaarup, København G	1. januar
J. A. Nielsen, Helsingør	1. januar
E. P. Olsen, København G	1. januar
E. H. Sørensen, Helsingør	1. januar
E. Sparre, Korsør	1. januar
N. P. Hermann, Padborg	1. januar
S. A. S. Martinussen, København G	1. marts
B. H. Fischer, Århus H	1. marts
I. Hansen, Struer	1. marts
C. H. B. Kraushaar, Padborg	1. marts

E. Andersen, Helsingør	1. marts
B. K. Larsen, Helgoland	1. marts
P. B. Clemmensen, København G	1. marts
M. W. Pedersen, Esbjerg	1. marts
S. Jensen, Aalborg	1. marts
S. Y. Rasmussen, København G	1. marts
H. Harder, Aalborg	1. marts
B. B. Jensen, Struer	1. marts

B. B. Christensen, Rødby Færge	1. april
K. J. A. Weiss, Rødby Færge	1. april
P. E. Laursen, Helgoland	1. april
I. Møller, Korsør	1. april
E. Marienhof, København G	1. april
B. A. F. Lassen, Kalundborg	1. april

H. Jensen, Århus H	1. maj
I. N. Christensen, København G	1. maj
A. L. E. Hansen, Næstved	1. maj
C. W. Frederiksen, Fredericia	1. maj
B. Pedersen, Århus H	1. maj
O. B. Christoffersen, Århus H	1. maj
J. H. Olsen, Helsingør	1. maj
T. S. J. Hansen, Esbjerg	1. maj
E. Jensen, København G	1. juni
T. Nielsen, Fredericia	1. juni
B. A. Andersen, København G	1. juni
J. Bach, København G	1. juni
F. E. Meine, København G	1. juni
P. K. Larsen, København G	1. juni
E. F. Sørensen, Korsør	1. juni
V. N. Mielec, Århus H	1. juni
M. F. Nielsen, København G	1. juni
V. Poulsen, København G	1. juni
S. O. Sten, Helgoland	1. juni
I. N. Jensen, Esbjerg	1. juni
W. L. Jensen, Aalborg	1. juni
E. A. C. Skov, Fredericia	1. juli
H. P. Frederiksen, København G	1. juli
B. W. Jensen, København G	1. juli
P. Hougaard, Århus H	1. juli
B. L. Jensen, Esbjerg	1. juli

I. H. Deleuran, København G	1. september
K. L. Kristensen, Esbjerg	1. september
E. Paulsen, København G	1. september
M. Frandsen, Helgoland	1. september
E. D. Isaksen, Struer	1. september
S. E. Kristiansen, Århus H	1. september
A. G. V. Olsen, København G	1. november
M. H. Jakobsen, Korsør	1. november
I. Petersen, København G	1. november
O. Hansen, København G	1. november
O. Beck, København G	1. november
J. Sten Jensen, København G	1. november
F. V. Hansen, København H	1. november
O. H. Andersen, København G	1. december

Elektroførere:

H. Hørlyck, København H	1. august
P. Legind-Hansen, København H	1. oktober

Studierejse til Indien

20

Følgende rejse tilbydes af DFDS REJSEBUREAU & SJ Rejsebureau, arrangerer i samarbejde med AIR INDIA og øvrige IATA tilsluttede flyselskaber en rejse til Indien for jernbaneinteresserede. Arrangementet i Indien ordnes af SITA – Indiens største rejsebureaukæde – med bistand fra Indisk Turistbureau i Stockholm.

Rejselederen på turen er SJK-medlemmet Lars Olov Karlsson. Han har i tre år været rejseleder på lignende rejser bl.a. i Schweiz. Alle facts angående de Indiske Jernbaner er udfærdiget af ham.

Rejsens program følger her. Den som efter at have læst dette stadig er interesseret i at følge med på denne spændende rejse, kan få tilsendt et mere udførligt program fra DFDS REJSEBUREAU, Vesterbrogade 4 A, 1620 V, tlf. (01) 15 63 41, kontakt Steen Dyring.

1. dag: Lørdag 11/2
DANMARK – INDIEN

Afrejse fra Danmark om morgenen – skift i Rom til AIR INDIA's store Jumbo-jet.

2. dag: Søndag 12/2
BOMBAY – MADRAS

Ankomst til Bombay om morgenen. Vi hviler os på hotellet inden rejsen ved frokosttid fortsætter til Madras, hvor vi skal bo på hotel »Taj Coromandel«.

3. dag: Mandag 13/2
MADRAS

Sightseeing i Madras og besøg hos vognfabrikken i Perambur.

4. dag: Tirsdag 14/2
MADRAS – CALCUTTA

Studiebesøg på lokomotivstationen og jernbanestationer i Madras. Om aftenen rejser vi til Calcutta med fly. Vi bor på hotel »Hindustan International«.

5. dag: Onsdag 15/2
CALCUTTA

Sightseeing. Sporvognskørsel. Besøg på stationerne Howrah.

6. dag: Torsdag 16/2
CALCUTTA – SILIGURI

Besøger vi Indiens største lokomotivfabrik. Om aftenen med nattoget til Siliguri.

7. dag: Fredag 17/2
HIMALAYA

Vi ankommer til Siliguri om morgenen, hvor vi skifter tog til det berømte 610 mm tog til Darjeeling. Hele dagen kører vi videre op ad Himalayas bjergside og om aftenen er vi fremme i Darjeeling. Overnatning på hotel »Mount Everest«.

8. dag: Lørdag 18/2
DARJEELING

Hele dagen tilbringer vi i Darjeeling. Vi kan f.eks. gå en tur om morgenen og se Mount Everest i solopgang.

9. dag: Søndag 19/2
DARJEELING – LUCKNOW

Toget afgår fra Darjeeling om morgenen. Vi kører ned af Himalayas bjergside mod Siliguri, hvor vi skifter til sovevogn for at fortsætte til Lucknow.

10. dag: Mandag 20/2
LUCKNOW – AGRA

Hele dagen tilbringer vi i toget og ankommer om aftenen til Lucknow. Vi skifter til nattoget til Agra.

11. dag: Tirsdag 21/2
AGRA – DELHI

Vi ankommer til Agra om morgenen og besøger det meget berømte Taj Mahal, og naturligvis også jernbanestationen. Om eftermiddagen fortsætter vi mod Delhi. Overnatning på hotel »Janpath«.

12. dag: Onsdag 22/2
DELHI

Formiddagen fri. Om eftermiddagen sightseeing i Delhi med besøg på bl.a. det nye jernbanemuseum.

13. dag: Torsdag 23/2
DELHI

Studiebesøg på stationen og lokomotivstationen i Delhi.

14. dag: Fredag 24/2
DELHI – AHMEDABAD

Afrejse om morgenen med metereksprestog til Ahmedabad. Rejsen tager hele dagen. Om aftenen redes vore vogne til sovevogne.

15. dag: Lørdag 25/2
AHMEDABAD

Vi ankommer til Ahmedabad om morgenen og indlogeres på hotel »Cama«. Efter frokost besøger vi lokomotivstationen, og den store station i Ahmedabad.

16. dag: Søndag 26/2
AHMEDABAD – BARODA

Denne dag tager vi toget til Baroda, hvor vi med bus skal se det store smalsporsnets (762 mm) station, hovedværkstedet samt lokomotivstationen. Overnatning på hotel »Ut-save«.

17. dag: Mandag 27/2
BARODA – BOMBAY

Afrejse kl. 10.00 med eksprestog til Bombay, hvor vi ankommer om aftenen. Overnatning på »Holiday Inn«.

18. dag: Tirsdag 28/2
BOMBAY

Sightseeing i Bombay. Om eftermiddagen besøger vi stationer.

19. dag: Onsdag 1/3
BOMBAY
Dagen er til fri disposition.

20. dag: Torsdag 2/3
BOMBAY – GENEVE

Dagen fri. Om aftenen begynder vor hjemrejse med AIR INDIA.

21. dag: Fredag 3/3
GENEVE – DANMARK

Vi ankommer til Geneve om morgenen, hvor vi skifter til en SAS maskine for at flyve det sidste stykke hjem.

Priser:

Rejsen koster pr. person fra København kr. 7.950
Eneværelsestillæg kr. 600
Obligatorisk statsafgift kr. 50

Prisen inkluderer:

- Flyrejsen til og fra Indien
- Togbilletter i Indien iflg. hovedprogrammet
- Indkvartering i dobbeltværelse
- Halvpension iflg. hovedprogrammet
- Sovevogn iflg. hovedprogrammet
- Svensk rejseleder
- Serviceafgifter
- Afbestillingsforsikring

Indbinding af DLT

Ønskes Dansk Lokomotiv Tidende årgang 1977 indbundet kan bestilling herpå sendes til foreningens kontor, Hellerupvej 44, 2900 Hellerup. Bestillingen skal være fremme senest 20. januar 1978. Prisen for indbindingen er kr. 120,-.

Den gjensidige Forsikringsforening for Tjenestemænd

(Tryk Forsikring)

Parallelvej – 2800 Lyngby

Telefon (02) 87 88 11 eller (02) 87 11 88.

Bed om Tjenestemandsafdelingen, der gerne anviser nærmeste tillidsmand.