



10

DANSK  
LOKOMOTIV  
TIDENDE



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. OKTOBER 1978 – 78. ÅRGANG

### 10

Indhold:

Mere i lønposen .....	2
Europæiske jernbaneforbunds aktions- dag .....	3
Jernhest og tomahawk .....	4
Ny vejledning om regionalplanerne uden for hovedstadsområdet .....	5
Verdens blodigste krig og jernbanerne ..	6
Værelse uden udsigt – og dog .....	8
Udlandet i glimt .....	9
Uddannelse i MR .....	10
Jernbanenyt .....	11
Godt ferietilbud fra Norge .....	11
Svend og båndsavnen .....	12
Tanker op til en overenskomst .....	14
Lønoversigt oktober 1978 .....	16
CO 1-konference .....	18
Fra medlemskredsen .....	18
Personalialia .....	19
DSB personalefortegnelse 1978 .....	20

Redaktører:

K. B. Knudsen  
(ansvarshavende)  
G. A. Rasmussen

Redaktion og ekspedition:  
Hellerupvej 44, Hellerup.  
Telefon (01) 62 72 69.  
Kontortid 9–16.  
Lørdag lukket.

Frederiksberg Bogtrykkeri  
Howitzvej 49.

Vi står på tærsklen til lønforhandlinger med forventning om en ajourføring af vore indkomstforhold, så vi i det mindste kompenseres for den almindelige indkomstudvikling, der har fundet sted på arbejdsmarkedet. Den er i aftaleperioden forløbet på en måde, så tjenestemændene har haft mindre lønfremgang end øvrige lønmodtagere. Vi har stort set ikke fået mere, end indkomstrammen tillod for den toårige aftaleperiode, der udløber til foråret 1979. Vi har praktisk taget holdt os på det niveau, regeringens indkomspolitik sigtede på – i modsætning til øvrige lønmodtagere, og nu ser vi hen til en opretning af den påløbne skævhed; men hvilken baggrund vore forhandlere dog vil få ved forhandlingerne. Med udgangspunkt i dagens aktuelle politiske situation er der al mulig baggrund for at nære skepsis til mulighederne for at nå til resultater, som tilnærmelsesvis tilgodeser de berettigede krav, centralorganisationernes forhandlingsudvalg TFU vil føre i front. SV-regeringen har ganske vist tilkendegivet, at det først og fremmest er arbejdsmarkedets egne parter, der skal forhandle sig frem til en aftale, men det står samtidig klart, at regeringen ikke vil akceptere en indkomstudvikling, der bevæger sig udenfor ret snævre rammer. Det er givet en stærk udgangsposition for arbejdsgiversiden og vil ikke mindst i forholdet til tjenestemændene være så temmelig udtalt, eftersom vor arbejdsgiver er regeringen. Det kan nok stemme forventningerne ned. Landets finansielle situation indbyder ikke til større offentlige udgifter. Af disse udgør jo lønandelen den langt overvejende del; men det er bittert at se til udviklingen på det private arbejdsmarked, der har fået procentvise lønfremgange langt ud over det, man forudså efter indkomstrammen, medens tjenestemændene så nogenlunde har holdt sig inden for rammen. Det er at føje spot til skade, hvis vi nu for det første ikke får ajourført vort efterslæb og for det andet skal imødesee skrappe restriktioner for den kommende aftaleperiode, fordi man ikke skal påregne at den nuværende regering vil give mere end nogle få procenter, som ikke vil udtrykke nogen reallønfremgang – tværtimod. Vore forhandlere får brug for mere end den moralske støtte, vi kan give dem.

# Europæiske jernbaneforbunds aktionsdag følges nu op ved forhandlinger med EF-kommissionen

Europas jernbanefolk kræver, at EF nu fører en trafikpolitik med større vægt på miljø, sikkerhed og energiforbrug. Derfor må jernbanerne i forgrunden. Vi har anlæggene. De kan udnyttes langt bedre end i dag, men én af betingelserne er, at der i EF træffes beslutning om en fælles trafikpolitik, som i højere grad tager hensyn til skinnetraffikens fordele.

Dette var ordlyden af en udtalelse, som de europæiske jernbanemedarbejderes fagforbund afleverede til EF-kommissionen og trafikministrene i de ni EF-lande på en fælles europæisk »jernbanedag« den 11. maj i år. Dagen blev desuden markeret med en fælles demonstration foran EF-hovedkvarteret i Bruxelles, med uddeling af løbesedler samt afholdelse af pressemøder i de ni lande.

Herhjemme deltog Dansk Lokomotivmands Forening, Jernbaneforeningen og Dansk Jernbaneforbund i aktionsdagen, og repræsentanter for de tre organisationer overrakte trafikminister Kjeld Olesen en udførlig redegørelse om organisationernes syn på EF's kommende trafikpolitik.

## Møde i oktober

– Sagen er nu fulgt positivt op fra EF-hold, idet samtlige europæiske jernbaneorganisationer i de ni lande, bl.a. de tre danske forbund, er indkaldt til møde med EF-kommissionen i Bruxelles den 17. oktober, oplyser Dansk Jernbaneforbunds formand, Børge Aanæs.

– Hele spørgsmålet om transportpolitik inden for jernbaneområdet har været forhandlet med de implicerede parter siden 1974. Der blev således den gang lavet udkast til fremtidige arbejdsbetingelser for samtlige jernbanearbejdere i de ni lande, og vel at mærke et forslag,

som også de pågældende virksomhedsledelser, for Danmark's vedkommende DSB, var enige i.

– Dette udkast, som vi ønsker vedtaget i EF og udsendt til de ni landes regeringer til vedtagelse af de enkelte landes lovgivende forsamlinger, har vi siden 1974 forsøgt gradvis at gennemføre i de enkelte lande.

– Her i landet er vi på langt de fleste områder på højde med eller foran EF-forslaget. Det gælder aldersbestemmelser, hviletidsregler og arbejdstidens længde. Men det gælder ikke i alle EF-lande, og det er naturligvis uholdbart af bl.a. konkurrencemæssige grunde, siger Aanæs videre.

## Må tage fat

– Vi har indtryk af, at EF-kommissionen er opmærksom på vore problemer, men har ønsket at få øvrige problemer klaret i forhold til en fælles transportpolitik – det gælder således arbejdsregler inden for vejtransportområdet. Vi mener, at nu må der tages fat på jernbaneom-

rådet i EF-regi, slutter jernbaneforbundets formand. I den fælles henvendelse til regeringerne og EF-kommissionen understregede jernbaneorganisationerne også de særlig dårlige betingelser, der er opstået for de befolkningsgrupper, der alene er henvist til den kollektive trafik ved, at det kollektive trafiktilbud stadig forringes.

På samme måde vil jernbanefolkene tilkendegive deres utilfredshed med den stigende miljøforurening og energispildet samt påpege, at disse misforhold i sidste ende må føres tilbage til regeringernes forøvelser og EF-politikens utilstrækkelighed på det trafikpolitiske område.

– Offentligheden vil uden tvivl støtte enhver forholdsregel, der vil medføre en aflastning af vejene, som fremmer de europæiske jernbaners integration og som gennem øgede indtægter fra godstrafikken tilgodeser en finansiell aflastning af persontrafikken, slutter udtalelsen.

*Preben Sørensen.*



Jernbaneforeningens formand K. K. Jensen, DLF-formand K. B. Knudsen, sekretær i DJ Nygård Jespersen og fhv. trafikminister Kjeld Olesen.

# Jernhest og tomahawk

4

En skyggeside ved jernbanerne var, at de førte til, at Nordamerikas »nationaldyr«, bisonoksen, meget nær var blevet udryddet, og at dette også afstedkom blodige indianerkrige, som efterhånden udartede til, hvad man kun kan kalde menneskejagt.

Da jernbanerne blev ført fra Atlanterhavet til Stillehavet, var det ikke blot de hvide småfarmere, det gik ud over. Lokomotiverne skulle også dampe igennem indianernes jagtgrunde.

Til at begynde med havde indianerne ikke noget imod det. Det berettes, at da det første lokomotiv kørte over en stammes grund, lagde indianerne et rødt tæppe for fødderne af det for at byde det velkommen, som om det var en kongelig person.

Men så begyndte nedskydningen af bisonokserne, som gav indianerne både føde og klæder, og som de ikke kunne undvære, hvorfor de selv havde indført og håndhævede en streng fredningsordning, således at antallet af bisonokser altid ville være nogenlunde det samme.

Da den ene gren af Stillehavs-jernbanen blev bygget, sluttede baneselskabet en kontrakt med en af militærets regeringsspejdere ved navn William F. Cody. Han erhvervede sig på grund af denne kontrakt navnet Buffalo Bill. Han påtog sig nemlig opgaven at skaffe føden til de mange arbejdere, som var med til at bygge jernbanen. Og denne proviant, som var en del af arbejdernes løn, bestod udelukkende af bisonkød.

Og da han og hans medhjælpere fandt ud af, at jernbanearbejderne var ved at blive trætte af kogt eller stegt oksekød, men stadig godt kunne spise oksetunger, leverede Buffalo Bill kun tungerne. Resten af oksekroppene lå og rådne op,

ligesom skindet gik tabt. Dette irriterede indianerne, der som sagt selv overholdt fredningslove for at beskytte bestanden af bisonokser.

Bedre blev det ikke, da togtrafikken kom i gang, og passagererne, som kedede sig på den lang rejse, ud af kupevinduerne skød bisonokser, som gik og græssede langs banelinien.

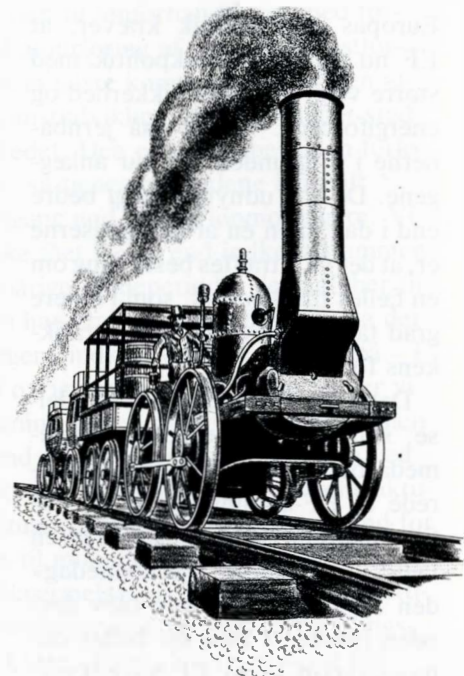
Det første uvejr trak op, da der blev truffet en aftale med Cheyenne-indianernes sydlige afdeling om anlæggelse af en jernbane gennem deres land. I aftalen var kun nævnt, at en jernbane måtte bygges. Men jernbaneselskabet opførte også stationer, som hurtigt voksede til små byer, og tilvandrere undså sig ikke for at stikke ild på skove og på præriegræs for at kunne opdyrke jorden.

Så erklærede indianerne, at kontrakten ikke blev overholdt, og at den iøvrigt ikke var gyldig, fordi den var undertegnet af nogle få høvdinge, som ikke havde fuldmagt fra hele stammen.

Så gik det, som man kunne vente. Jernbaneselskabet tilkaldte amerikanske regeringstropper, som overfaldt en indianerlandsby og slog indbyggerne ned for fod, mænd, kvinder og børn.

Noget anderledes gik det til længere mod nord, hvor det også var planlagt at bygge en jernbanelinie helt ud til stillehavskysten.

Denne jernbane skulle gå igennem land, som ejedes af en af Nordamerikas både militært og diplomatisk stærkeste sammenlutning af stammer, Dakotaerne, hvilket betyder de syv rådslagningsbål. Forbundets høvding var på dette tidspunkt Røde Sky. Han blev senere af en amerikansk forfatter betegnet som »en fremragende patriot, en glimrende feltherre og en stor statsmand«.



*Et af tidens berømteste lokomotiver: De-Witt Clinton. Det er fra 1830*

Han var selv af Oglalastammen, men evnede at holde sammen på syv stammer i forbundet.

For at fremme bygningen af jernbanen rejste den amerikanske regering et fort, Phil Kearney.

Røde Sky sammenkaldte de syv stammers høvdinge og indgav en protest til regeringen i Washington.

Fæstningsbyggeriet fortsatte imidlertid. En general, som var ingeniøruddannet, men ikke nogen erfaren krigsmand, blev sendt ud på prærien for at lede arbejdet. Fort Phil Kearney blev færdigt og udstyret med kanoner, så indianerne ikke vovede at angribe selve fortet.

Men de afskar alle dets forbindelseslinier og det begyndte at knibe for garnisonen.

Omsider foreslog to majorer generalen, at de ville drive de belejrende indianere bort. De fik 60 kavallerister med sig og red ud for med deres rifler, rytterpistoler og sabler at sprede skræk og rædsel blandt rødhuderne, som efter deres

overbevisning kun var bevæbnet med buer og pil.

Til alt uheld havde Røde Sky i Canada af englænderne købt rifler, som var bedre end de karabiner, det amerikanske rytteri var udstyret med.

Hele udfaldsstyrken omkom. De to majorer skød sig selv for ikke at falde levende i indianernes hænder.

Den ene majors kone opholdt sig i fæstningen. Hun var højgravid, og da hun hørte om sin mands død, skød hun sig.

Regeringen sendte omgående forstærkninger til fortet, og denne gang var soldaterne udstyret med de allermest moderne rifler, endnu bedre end indianernes.

Soldaterne kom med vogne, forspændt med trækokser. Indianere til hest red rundt om vogntoget og skød på det. Der blev kæmpet i tolv timer, men så måtte indianerne give op.

Ikke desto mindre endte denne krig med en indiansk sejr. Regeringen i Washington måtte slutte fred med Røde Sky på de betingelser, at soldaterne blev trukket ud af de syv stammers land, fort Phil Kearney og et andet fort, man lige var begyndt at bygge på, blev af de hvide soldater selv stukket ild på og nedbrændte totalt.

Nogen jernbane kom der altså ikke ud af det i denne omgang.

Men Røde Sky viste sig at være,

hvad den amerikanske forfatter kaldte ham, en betydelig statsmand, for han holdt sig og sin stamme ude af de følgende indianerkrige, selv når det en overgang kunne se ud til, at indianerne stod sig. Som da i 1876 hele general Custers armé blev udslettet af høvdingen Siddende Tyr, der også var krigshøvding for de syv stammer, altså Røde Skys efterfølger. Røde Sky afslog enhver opfordring til at forstærke Siddende Tyr's hær, idet han erklærede, at nu var United States-hæren blevet så stærk og moderne udrustet at det i det lange løb var udelukket, at indianerne kunne besejre den.

## Ny vejledning om regionplanerne uden for hovedstadsområdet

Miljøministeriet har nu udsendt en vejledning om udarbejdelse af regionplaner uden for hovedstadsområdet.

De fleste amtsråd er – efter at den offentlige debat om de alternative regionplanskitser er sluttet – nu i gang med at udarbejde regionplanforslag. Amtsrådene skal inden udgangen af 1979 indsende de vedtagne forslag til miljøministerens godkendelse.

Regionplanerne skal fremover spille en vigtig rolle. Den afgæede miljøminister, Niels Matthiasen siger i forordet:

»Regionplanerne skal være udtryk for de folkevalgte råds og befolkningens ønsker om udviklingen i regionen, og planernes hovedopgaver er, at

- koordinere udviklingen i amtskommunerne og i kommunerne på de områder, hvor dispositionerne har national og regional betydning,
- konkretisere regeringens og folketingets landsplanssynspunkter og
- samordne den del af den statslige, amtskommunale og de koncessionerede selskabers planlægning, som har national og regional betydning«.

Det betyder, at regionplanerne blandt andet skal behandle fordelingen af nye boliger, erhvervsområder og overordnet service, placeringen af overordnede veje og anvendelsen af det åbne land.

Regionplanerne er en ny plantype: En konsekvens af planlovsre-

formens bestræbelser på at flytte så mange afgørelser som muligt ud til amtsråd og kommunalbestyrelser. De forhold, der kræver statslig stillingtagen, skal derfor behandles i regionplanerne.

Inden for de rammer, regionplanen fastlægger, kan kommunalbestyrelserne frit vedtage kommune- og lokalplaner.

Hovedvægten i vejledningen er lagt på en præcisering af kravene til de første regionplaner. Desuden peges der på andre emner, der kan gives retningslinier for. På denne måde er der sket en klarlæggelse af amtsrådenes kompetence i forhold til kommune- og landsplanlægningen.

# Verdens blodigste krig og jernbanerne

6

Den nordamerikanske borgerkrig mellem Nord- og Sydstaterne er blevet kaldt den mest blodige krig, verden havde oplevet, før de to verdenskrige i det 20. århundrede. Den var bemærkelsesværdig ved udviklingen af skydevåben, krigsskibe, men også ved den betydelige rolle jernbanerne kom til at spille. Krigsskuepladsen var meget udstrakt, og begge de krigsførende parter fik brug for hurtige tilførsler af ammunition, proviant og forstærkninger.

Det viste sig tilmed, at kavalleriet, som stadig var en af de vigtigste våbenarter, hurtigst kunne nå frem til et afgørende punkt, når heste og mænd blev kørt dertil med jernbane.

Men dette var alligevel ikke så ligetil, som man kunne tro. Jernbanelinierne løb jo nemlig tværs igennem, fra nord til syd. Følgelig vekslede også befolkningens sindelag på de strækninger, togene kørte. Et tog med forsyninger til nordstaternes tropper kunne således blive nødt til at få fyldt vand på i en by, hvis indbyggere var gløden- de tilhængere af sydstaterne.

Og da skiftevis nord- og sydstaterne sejrede i enkelte slag, måtte ved en hastig tilbagetrækning jernbanetog lades i stikken. Den vigen- de part gjorde sig umage for at tilintetgøre toget, så modparten ikke kunne få glæde af det. På den måde forsvandt en mængde lokomotiver og jernbanevogne. Andre togstammer forsvandt i krisesituationer, når de måtte køre mere hurtigt end teknikken i de dage tillod, så lokomotivet simpelthen brændte sammen.

I denne krig var nordstaterne industrilandet, i modsætning til sydstaterne, der var bomuldsplan- tagernes og negerslaveriets land. Det var derfor ikke mærkeligt, at

nordstaterne kunne fabrikere langt flere lokomotiver end sydstaterne.

Men sydstaterne brugte heste til at erobre jernheste fra nordstaterne. En afdeling rytteri overfaldt en dag en jernbanestation i Martinsburgh og stjal fjorten lokomotiver fra nordstaterne. De spændte fyrretyve heste for hvert lokomotiv og trak dem til Straburg i Virginia, hvor der fandtes en skinnestrækning, lokomotiverne kunne sættes ind på.

1863 var for jernbanerne et feberhøjt år. Krigen nærmede sig så hastigt sin afslutning, at nordstaterne gjorde en ekstra kraftanstrengelse for at fremskynde troppe- transporterne. På lokomotivfabrikkerne i Mount Clare arbejdes der 24 timer i døgnet.

Ud af dette kom der en forbedring af den civile jernbanetrafik. Ingeniøren Thatcher Perkins fremstillede en ny type lokomotiver, med ti hjul, som efter krigen blev brugt i hverdagstrafikken.

Paradoksalt nok blev det bedste af disse nye lokomotiver sat i skammekrogen, fordi det – uanset, at det blev rost for sit elegante udseende og sin store trækraft – var så tungt, at det sled for meget på skinnerne, som i forvejen var medtaget af krigstidens rovdrift. Men efter nogen tids forløb fandt man ud af, at i stedet for at lade fortrinlige lokomotiver stå og ruste op, fordi de ikke passede til skinnerne, kunne man bygge nye skinner, som passede til lokomotiverne.

Samtidig blev lokomotivernes udstyr lidt efter lidt forbedret, de blev også mere smukke at se på. Men konkurrencen mellem de private jernbaneselskaber i USA kaldte på en stadig større hurtighed og trækraft. Dette førte til et kapløb mellem nye typer af lokomotiver.

Og så kom guldfeberen i Californien. Denne nye stat, som USA havde erobret fra det spanske Meksiko, blev til at begynde med anset for en nytteløs ørken. Ingen drømte om den betydning, dette solbagte område senere skulle få for filmindustrien og for avlen af sydfrugter.

Indtil en dag et par landstrygere, som vaskede deres stegepande i en flod i Californien, fandt guldstøv i panden. Så fik mennesker i Amerikas øststater bisselæder i sålerne for at komme til Californien.

Mange håndværkere, kontorister, bankfunktionærer, sagførere, læger og tandlæger, sagde deres stillinger op og drog den lange vej til Californien.

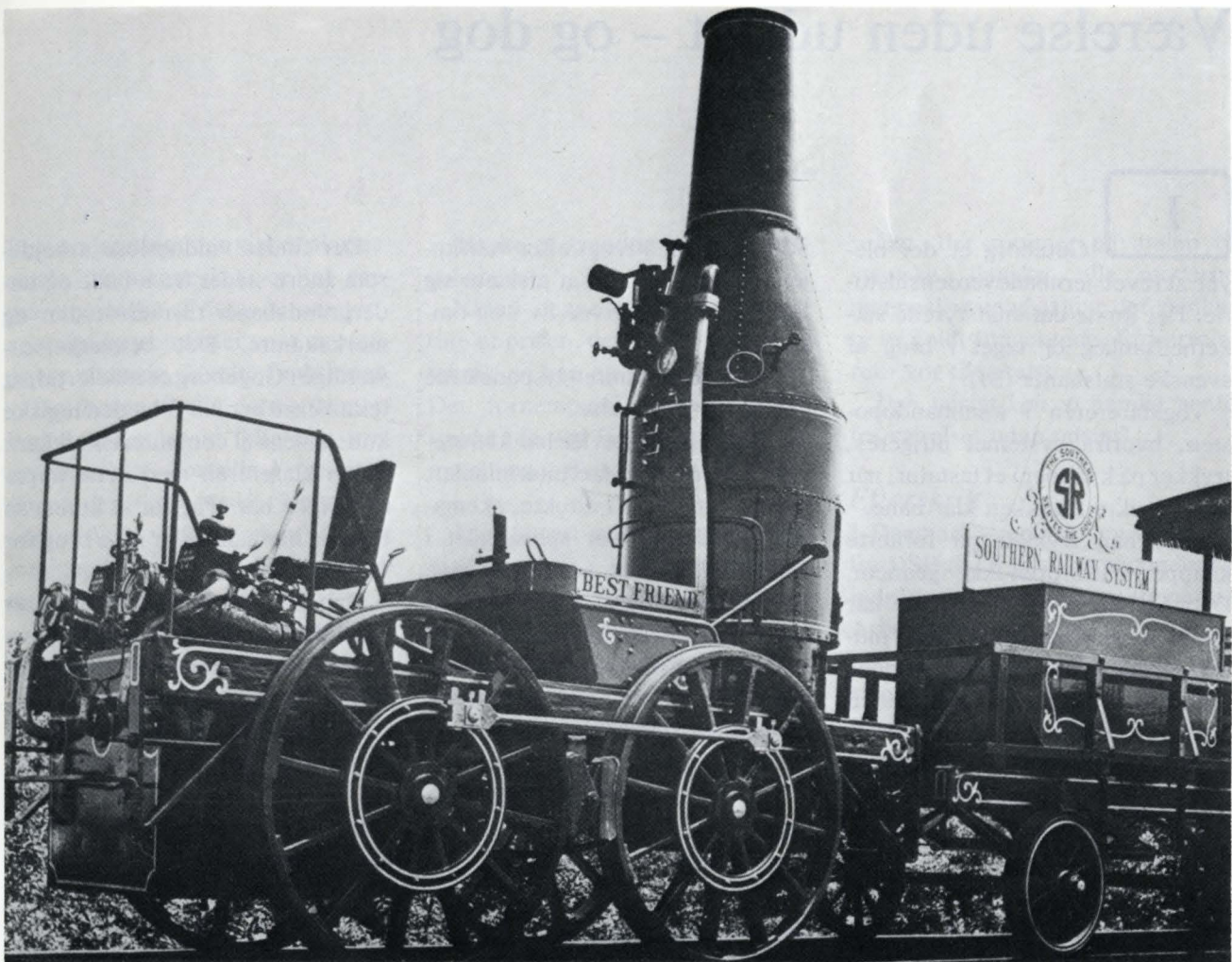
Og vejen var sandelig lang. Guldtørstende eventyrere fra f.eks. Boston måtte sejle rundt om Sydamerikas spids, Kap Horn, for at komme til Californien.

Dette undgik naturligvis ikke de eksisterende jernbaneselskabers opmærksomhed. Ej heller regeringen i Washington, som ikke uden grund var nervøs for, at de mange spaniere og halvblods spaniere i Californien kunne finde på at gøre oprør for at komme tilbage til Meksiko, eller oprette deres egen selvstændige stat, hvilket der også var tegn til.

Så måtte jernbanelinjerne åbenbart forlænges, og med de umådelige strækninger, der dermed blev tale om, måtte også kørehastigheden forøges, så det forslog noget.

Rent æstetisk betød det noget, at man fandt ud af, at de meget høje skorstene på et lokomotiv var unødvendige. De tjente i virkeligheden mest til at puste røg i øjnene på passagererne.

Mens der tidligere havde været en vis konkurrence om at bygge de største lokomotiver, gik man nu over til at bygge dem mindre og me-



Det berømte lokomotiv, hvis skorsten blev sammenlignet med en portvinsflaske

re elegante. Dette var en følge af, at der på strækningen fra øststaterne til Californien var mange floder, som der skulle bygges jernbanebroer over. Og jo mindre et lokomotiv med sin togstamme vejede, jo mere billigt kunne man slippe afsted med at bygge broen.

Samtidig skete der en standardisering af lokomotiver. Der var gennem – ofte bitter – erfaring fundet frem til det mest praktiske udstyr, og det kunne ikke længere betale sig for de enkelte selskaber at konkurrere om at overraske hinanden ved at bygge et lokomotiv, som ikke lignede noget andet.

Desuden fik man i denne periode øjnene op for at der var forskel på persontrafik og godstrafik. Passagerer krævede en hurtig og forholdsvis magelig befordring. Godstrafikken skulle befordre større mængder vægt, men farten var underordnet. Efterhånden kom

man til den erkendelse, at persontogene behøvede en mere kraftig dampkedel end godstogene.

Efter krigen bevilgede USAs regering en stor pengesum til to private jernbaneselskaber for at de skulle bygge jernbaner mellem øst- og vestkysten af USA. Dette var uheldigt, fordi det førte til en usund konkurrence mellem de to selskaber om, hvem der hurtigst kunne få trafikken i gang.

Ved den samme regeringsbeslutning fik de to selskaber indrømmet ret til at ekspropriere jord fra privatpersoner, når det skønnedes nødvendigt for anlæggelsen af jernbanen.

Dette blev i høj grad misbrugt af selskaberne, som beslaglagde langt mere landbrugsjord, end det var nødvendigt, og selv udnyttede denne jord til gartnerier, hvis produkter jernbanen førte til storbyernes grønttorve til en nedsat fragtpri-

således at de lokale gartnerier gik fallit.

Det kom i den anledning til blodige sammenstød mellem farmere og jernbanens lejede folk, såkaldte privatdetektiver, som med pistol i hånden tvang farmere til at sælge deres jord til jernbanen for den pris, jernbaneselskabet fandt passende.

På denne måde opstod togrøverromantikken om brødrene James. De ville ikke sælge deres lille farm, men jernbaneselskabets agenter stak ild på deres hus, og deres mor indebrændte.

Derpå gjorde brødrene sig berømte som togrøvere, de entrede jernbanetog og truede passagererne til at udlevere tegnebøger og smykker.

Indtil det lykkedes jernbaneselskabets privatdetektiver at bestikke nogle naboer til at snigmyrde Jesse James, som var sine brøders anfører.

# Værelse uden udsigt – og dog

I

Gøteborg er der blevet skrevet jernbaneverdenshistorie: Det første datamatstyrede sikkerhedsanlæg er taget i brug af svenske statsbaner (SJ).

Togklareren i kommandoposten, hvorfra systemet dirigeres, trykker på knapper i et tastatur, når han vil sikre trafikken klar bane.

Hvis han trykker på forkerte knapper, går ordren ikke igennem. Datamaskinens program(mør) har »lært« maskinen alle de rigtige muligheder og kombinationer, så dens mekaniske »hjerne« simpelthen »nægter« at udføre forkerte ordrer.

Klareren kan altså ikke komme til at begå fejl. Nærmere kan man ikke komme idealet for et sikkerhedsanlæg.

Oprigtigt til lykke med *det*, SJ. Men noget alarmerer *mennesket!* To ting – for at være nøjagtig: Den ene er, at der mangler vinduer i kontrolrummet.

Vi kender andre kommandoposters udseende med kontrollårnets store, reflektsfri vinduer, der giver klarererne panoramaudsyn over sporterræn og banegård – og tilmed udsigt til resten af universet.

Lyspaneler med mange smålamper, der kræver klarernes årvågenhed, er iøjnefaldende træk i disse kontrollårnets indre. På panelerne følges trafiksituationerne indgående, ikke mindst på selve banegårdsterrænet. Der er faktisk ikke afsat tid på skemaet til at kigge ud af vinduerne. Men klareren *kan* gøre det.

Deri ligger et ureglementeret supplement til sikkerheden, for det har både praktisk og psykologisk betydning, udtaler en dansk togklarere, at man med egne øjne kan overse sporterrænet.

Man kan derved også følge universets egne »signaler« – sne, regn, blæst o.s.v. Mennesket har altså

ikke føjet sig strengt efter værktøjets muligheder ved at afskære sig lidt fra det Gud-givne liv i og omkring os.

I Gøteborg glimrer lyspanelerne ved deres fraværelse.

I stedet for lystavler har klareren fået to farveskærmterminaler, hvoraf den ene – i direkte, skematisk billede – viser sporarealet i dets helhed, den anden kan give nærbilleder – også skematisk – af ethvert delafsnit, klareren er interesseret i for at kunne konstatere om sporet er frit, om en bestemt sporskifter står rigtigt, om et lys-signal er korrekt o.s.v.

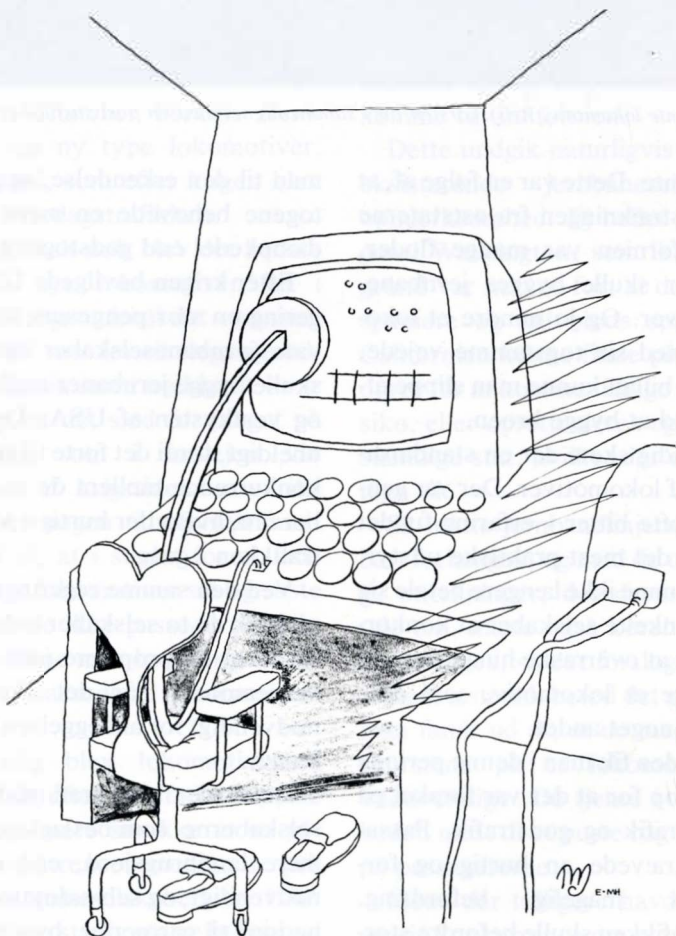
Men han kan ikke se togene fra rummets vinduer, for der *er* altså ingen vinduer at se ud af!

Der findes vinduesløse arbejdsrum andre steder fra u-både og undergrundsbaner til radiostudier og mørkekamre. Det bemærkelsesværdige i Gøteborg er imidlertid, at teknikerne her har fulgt den logiske konsekvens af computerteknikken: Siden klareren med dette apparatur ikke har brug for at kunne se togene, har han heller ikke brug for vinduer.

Han har derfor fået plads i et rum, der lige så godt kunne have ligget hundrede meter under det dejlige Sveriges overflade.

Et moderne –levende, sundt – menneske i dets moderne arbejdsrum?

Eller – en forlængelse af det elektroniske anlæg?



Et moderne menneske i sit arbejdsrum – eller en forlængelse af elektroniske anlæg – ?



Den anden ting, der virker alarmende på mennesket, er, at programmeringen af data»automaten« selvsagt kun omfatter spor og stationers normale, kendte funktioner.

Det hører til alle datasystemers begrænsning, at vi ikke kan programmere (= »fortælle«) maskinen noget, den skal »huske«/behandle, som vi ikke ved eller kan forudsæ muligheder for og således kan »fodre« den med i forvejen.

Det ukendte er ikke desto mindre en del af menneskets tilværelse.

Lige som alt, hvad et menneske behøver – så at sige mennesket selv – kommer ud af jorden, lige så kommer alt det ukendte i vor tilværelse ud af verdensrummet det er i alle fald det nærmeste, vi rent »geografisk« kan bestemme oprindelsen af alt, der ligger over menneskelig fatteevne.

Hvis vi med overlæg afskærer os fra verdensrummet – selv om det »bare« er på et enkelt, begrænset område som en kommandopost – afskærer vi os fra vor samhørighed med Altet, med det ukendte, med en del af vor – den – sande Natur.

Det kunne indlede den farlige tendens.

Spørgsmålet, det moderne menneske stiller, er jo, om Gøteborgs ny kommandopost, den første i et muligvis landsdækkende system (Malmø er ifølge planen nr. 2, der får datamatstyring), ikke lige nøjagtigt rummer et farligt tendentiøst eksempel på det »lumske« i meget af vor værktøjsudvikling?

Vi skriver og siger skam tit nok, at det moderne menneske er tilbøjeligt til at lade sin tekniske opfindssomhed kvæle rene menneskelige behov – f.eks. bare det at ville se ud af vinduet nu og da.

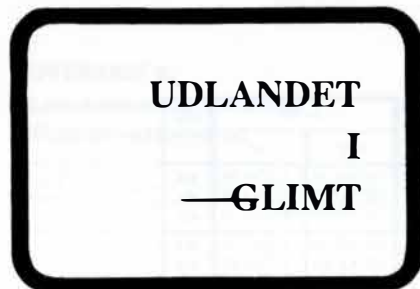
Men det kniber mere med at pege på de konkrete kvælningstilfælde, når de foreligger!

Måske er grunden hertil forfølgelighed – ?

Netop denne tekniske dominerer prisen, der er for høj for den teknik, vi kan og vil betjene os af. Det fornemmes virkeligt tankevækkende ved Gøteborgs ny data-matanlæg – så tvivlen melder sig:

Var det nu ganske unødvendigt med vinduer i togklarernes arbejdsværelse – ganske unødvendigt, at en klarer i ny og næ kan fange på øjets nethinde et glimt af efterårsskyernes flugt... eller f.eks. af brand i en forbigående jernbanevogn?

Ser alle »signalet«?



● ENGELSKE 15-års skoledrenge sprang en nat på 2 af britiske statsbaners (BR) nyeste og mest komplicerede lokoer, type 56, på et ledigt godsspor ved Coalville, Leicestershire og kørte dem 10 km til byen, Moira. Lokoførere, der normalt får specialkursus, før de kører 56'erne, udtalte til en engelsk avis forbløffelse over, at drengene havde kunnet finde ud af håndtagene. »Røverne« blev afsløret, fordi de besluttede at prøve maskinernes sirener til slut – lyden tilkaldte politi, »der overlod drengene til BR til videre behandling«.

For drengene havde ikke kunnet finde ud af det hele, navnlig ikke det 8. Bud.

Det, der rummer advarslen til svenske, danske, alle moderne mennesker imod at give det, der bare er goldt fungerende, forkørselsret i vor tilværelse.

Den udsigt kan vi nemlig hente fra værelset uden udsigt!

### Efterskrift:

I Danmark – oplyser en talsmand for DSB til DLT's korrespondent – indgår vinduesarealets nytteværdi i Arbejdstilsynets krav til arbejdsmiljøet. Danske togklarere ville således ikke få lov til at arbejde i vinduesløse rum. Mon ikke det er grund til at ønske også os selv lidt til lykke – ?

● FRANKRIGS nyeste passagervogne mystificerer ingeniører under prøveturene: Kupeernes dobbeltruder revner hver gang et tog med de nye vogne passerer et andet tog i fart i modsat retning.

Så fik vi passagermateriellet med indbygget vandalisme.

● AUSTRALIENS Westrail bruger solenergi på en strækning imellem Eneabba og Dongara, 325 km nord for Perth: 2 rækker siliciumceller monteret på en mandshøj rørmast genererer el fra sollyset. Strømmen akkumuleres separat og bruges af den sædvanlige type advarselsblyksignal på begge sider af en overskæring samt til to sæt sporsignaler.

Teknikkens poesi – signalsystemer baseret på solskin.

**OVERSIGT 1: Skalatrín 1–39: Løn 1. oktober 1978**

Skala-trin	Grund-sats	A P tillæg	Stedstillæg m.v. efter sats								S.P. tillæg	Taktreguleringstillæg efter sats					
			VI	V	IV	III	II	I	0	VI		V	IV	III	II	I	
1	39.012,00	5.384,00	6.437,00	5.462,00	4.486,00	3.511,00	2.536,00	1.560,00	585,00	1.170,36	3.151,41	3.092,32	3.033,18	2.974,09	2.915,01	2.855,86	
2	40.085,00	5.384,00	6.614,00	5.612,00	4.610,00	3.608,00	2.606,00	1.603,00	601,00	1.202,55	3.229,11	3.168,39	3.107,67	3.046,95	2.986,22	2.925,44	
3	41.187,00	5.384,00	6.796,00	5.766,00	4.737,00	3.707,00	2.677,00	1.647,00	618,00	1.235,61	3.308,92	3.246,51	3.184,15	3.121,73	3.059,31	2.996,89	
4	42.320,00	5.384,00	6.983,00	5.925,00	4.867,00	3.809,00	2.751,00	1.693,00	635,00	1.269,60	3.390,97	3.326,86	3.262,75	3.198,63	3.134,52	3.070,40	
5	43.484,00	5.384,00	7.175,00	6.088,00	5.001,00	3.914,00	2.826,00	1.739,00	652,00	1.304,52	3.475,26	3.409,39	3.343,52	3.277,65	3.211,72	3.145,84	
6	44.679,00	5.384,00	7.372,00	6.255,00	5.138,00	4.021,00	2.904,00	1.787,00	670,00	1.340,37	3.561,79	3.494,10	3.426,41	3.358,72	3.291,03	3.223,34	
7	45.908,00	5.384,00	7.575,00	6.427,00	5.279,00	4.132,00	2.984,00	1.836,00	689,00	1.377,24	3.650,81	3.581,24	3.511,67	3.442,16	3.372,59	3.303,02	
8	47.171,00	5.384,00	7.783,00	6.604,00	5.425,00	4.245,00	3.066,00	1.887,00	708,00	1.415,13	3.742,24	3.670,80	3.599,35	3.527,84	3.456,39	3.384,95	
9	48.468,00	5.384,00	7.997,00	6.786,00	5.574,00	4.362,00	3.150,00	1.939,00	727,00	1.454,04	3.836,17	3.762,78	3.689,34	3.615,89	3.542,44	3.469,05	
10	49.801,00	5.384,00	8.217,00	6.972,00	5.727,00	4.482,00	3.237,00	1.992,00	747,00	1.494,03	3.932,70	3.857,26	3.781,81	3.706,36	3.630,92	3.555,47	
11	51.170,00	5.384,00	8.443,00	7.164,00	5.885,00	4.605,00	3.326,00	2.047,00	768,00	1.535,10	4.031,85	3.954,34	3.876,84	3.799,27	3.721,76	3.644,25	
12	52.577,00	5.384,00	8.675,00	7.361,00	6.046,00	4.732,00	3.418,00	2.103,00	789,00	1.577,31	4.133,73	4.054,10	3.974,41	3.894,79	3.815,16	3.735,47	
13	54.023,00	5.384,00	8.914,00	7.563,00	6.213,00	4.862,00	3.511,00	2.161,00	810,00	1.620,69	4.238,47	4.156,60	4.074,79	3.992,92	3.911,05	3.829,24	
14	55.509,00	5.384,00	9.159,00	7.771,00	6.384,00	4.996,00	3.608,00	2.220,00	833,00	1.665,27	4.346,07	4.261,96	4.177,91	4.093,79	4.009,68	3.925,57	
15	57.035,00	5.384,00	9.411,00	7.985,00	6.559,00	5.133,00	3.707,00	2.281,00	856,00	1.711,05	4.456,59	4.370,18	4.283,76	4.197,35	4.110,93	4.024,51	
16	58.604,00	5.384,00	9.670,00	8.205,00	6.739,00	5.274,00	3.809,00	2.344,00	879,00	1.758,12	4.570,22	4.481,44	4.392,60	4.303,82	4.215,05	4.126,27	
17	60.215,00	5.384,00	9.935,00	8.430,00	6.925,00	5.419,00	3.914,00	2.409,00	903,00	1.806,45	4.686,84	4.595,63	4.504,43	4.413,17	4.321,96	4.230,76	
18	61.871,00	5.384,00	10.209,00	8.662,00	7.115,00	5.568,00	4.022,00	2.475,00	928,00	1.856,13	4.806,80	4.713,06	4.619,31	4.525,56	4.431,87	4.338,12	
19	63.573,00	5.384,00	10.013,00	8.493,00	6.974,00	5.458,00	3.942,00	2.425,00	909,00	1.820,73	4.895,92	4.803,81	4.711,76	4.619,89	4.528,02	4.436,09	
20	65.321,00	5.384,00	9.798,00	8.309,00	6.820,00	5.337,00	3.854,00	2.371,00	888,00	1.781,96	4.986,47	4.896,24	4.806,01	4.716,14	4.626,27	4.536,40	
21	67.117,00	5.384,00	9.564,00	8.108,00	6.651,00	5.205,00	3.759,00	2.312,00	866,00	1.739,67	5.078,57	4.990,33	4.902,04	4.814,41	4.726,78	4.639,10	
22	68.963,00	5.384,00	9.310,00	7.889,00	6.469,00	5.062,00	3.655,00	2.248,00	841,00	1.693,73	5.172,26	5.086,15	5.000,09	4.914,83	4.829,57	4.744,30	
23	70.860,00	5.384,00	9.035,00	7.653,00	6.271,00	4.907,00	3.543,00	2.179,00	815,00	1.643,95	5.267,54	5.183,79	5.100,04	5.017,38	4.934,72	4.852,06	
24	72.808,00	5.384,00	8.737,00	7.397,00	6.058,00	4.740,00	3.422,00	2.104,00	786,00	1.590,13	5.364,26	5.283,06	5.201,92	5.122,05	5.042,18	4.962,30	
25	74.810,00	5.384,00	8.416,00	7.122,00	5.828,00	4.560,00	3.292,00	2.024,00	756,00	1.532,11	5.462,62	5.384,20	5.305,78	5.228,94	5.152,10	5.075,26	
26	76.868,00	5.384,00	8.071,00	6.826,00	5.581,00	4.366,00	3.152,00	1.937,00	723,00	1.469,72	5.562,64	5.487,20	5.411,75	5.338,12	5.264,55	5.190,92	
27	78.982,00	5.384,00	7.701,00	6.508,00	5.315,00	4.158,00	3.001,00	1.844,00	687,00	1.402,72	5.664,27	5.591,97	5.519,68	5.449,56	5.379,45	5.309,34	
28	81.154,00	5.384,00	7.304,00	6.168,00	5.032,00	3.936,00	2.840,00	1.745,00	649,00	1.330,93	5.767,48	5.698,64	5.629,80	5.563,38	5.496,97	5.430,61	
29	83.385,00	5.384,00	6.879,00	5.804,00	4.728,00	3.698,00	2.668,00	1.639,00	609,00	1.254,11	5.872,27	5.807,13	5.741,92	5.679,50	5.617,09	5.554,73	
30	85.678,00	5.384,00	6.426,00	5.415,00	4.404,00	3.444,00	2.485,00	1.525,00	565,00	1.172,08	5.978,81	5.917,54	5.856,27	5.798,10	5.739,98	5.681,81	
31	88.035,00	5.384,00	5.942,00	5.000,00	4.058,00	3.174,00	2.289,00	1.404,00	519,00	1.084,59	6.087,01	6.029,92	5.972,84	5.919,27	5.865,64	5.812,00	
32	90.455,00	5.384,00	5.427,00	4.559,00	3.691,00	2.886,00	2.080,00	1.275,00	470,00	991,39	6.196,80	6.144,20	6.091,60	6.042,82	5.993,97	5.945,19	
33	92.943,00	5.384,00	4.880,00	4.089,00	3.299,00	2.579,00	1.859,00	1.139,00	418,00	892,25	6.308,42	6.260,48	6.212,61	6.168,98	6.125,35	6.081,71	
34	95.499,00	5.384,00	4.297,00	3.591,00	2.884,00	2.254,00	1.623,00	993,00	363,00	786,91	6.421,60	6.378,82	6.335,97	6.297,79	6.259,56	6.221,38	
35	98.125,00	5.384,00	3.680,00	3.062,00	2.443,00	1.909,00	1.374,00	839,00	304,00	675,10	6.536,57	6.499,12	6.461,61	6.429,25	6.396,83	6.364,40	
36	100.824,00	5.384,00	3.025,00	2.500,00	1.976,00	1.543,00	1.109,00	676,00	242,00	556,55	6.653,25	6.621,44	6.589,68	6.563,44	6.537,14	6.510,90	
37	103.596,00	5.384,00	2.331,00	1.906,00	1.481,00	1.155,00	829,00	502,00	176,00	430,96	6.771,57	6.745,81	6.720,06	6.700,30	6.680,55	6.660,73	
38	106.445,00	5.384,00	1.597,00	1.277,00	958,00	745,00	532,00	319,00	106,00	298,05	6.891,68	6.872,29	6.852,96	6.840,05	6.827,14	6.814,24	
39	109.372,00	5.384,00	820,00	612,00	405,00	312,00	219,00	126,00	33,00	157,50	7.013,46	7.000,85	6.988,31	6.982,67	6.977,03	6.971,40	

**OVERSIGT 2: Skalatrín 40–53: Løn 1. oktober 1978**

Skala-trin	Grund-sats	A P tillæg	Generelt till. <sup>1)</sup>		Taktregulerings-tillæg <sup>2)</sup>	Dyrtdids-tillæg	Løn ialt		Skala-trin
			Gl. grundb.	Nyt grundb.			arlig	mdl	
40	112.380,00	5.384,00			7.136,50	9.984,00	134.884,50	11.240,38	40
41	115.471,00	5.384,00			7.323,82	9.984,00	138.162,82	11.513,58	41
42	118.646,00	5.384,00			7.516,22	9.984,00	141.530,22	11.794,20	42
43	121.909,00	5.384,00			7.713,96	9.984,00	144.990,96	12.082,59	43
44	125.261,00	5.384,00			7.917,09	9.984,00	148.546,09	12.378,85	44
45	128.706,00	5.384,00			8.125,86	9.984,00	152.199,86	12.683,33	45
46	132.245,00	5.384,00			8.340,32	9.984,00	155.953,32	12.996,12	46
47	139.619,00	5.384,00			8.787,19	9.984,00	163.774,19	13.647,86	47
48	147.404,00	5.384,00	400,00	3.560,00	9.474,69	9.984,00	175.806,69	14.650,57	48
49	159.902,00	5.384,00	400,00	3.560,00	10.232,07	9.984,00	189.062,07	15.755,19	49
50	178.230,00	5.384,00	600,00	5.340,00	10.232,07	9.984,00	209.170,07	17.430,85	50
51	198.659,00	5.384,00	1.100,00	9.790,00	10.232,07	9.984,00	234.049,07	19.504,11	51
52	215.503,00	5.384,00	1.600,00	14.240,00	10.232,07	9.984,00	255.343,07	21.278,61	52
53	240.204,00	5.384,00	2.100,00	18.700,00	10.232,07	9.984,00	284.504,07	23.708,69	53

<sup>1)</sup> I henhold til aftale om justering af tjenestemandslønninger m.v. (jvnl. finansministeriets cirkulære af 10.6.1977 herom) skal ... Med virkning fra 1. april 1978 sammenlægges de generelle og særlige tillægs grundbeløb med de til disse tillæg ydede midlertidige tillæg og dyrtidstillæg, der er beregnet som 414,9 pct. til et samlet beløb.  
 For så vidt angår generelle tillæg og særlige tillæg, for hvilke det midlertidige tillæg udgør 70 pct., forhøjes det i stk. 1 nævnte samlede beløb med 1,68 pct., hvorefter der sker afrunding af beløbet efter nærmere regler fastsat i fællesskab af aftalens parter, og således at den gennemsnitlige forhøjelse bliver i alt 1,68 pct.  
 De aftalte ændringer er indarbejdet i dette lønkort.  
<sup>2)</sup> Det samlede taktreguleringsbeløbtill den foren stilling (hvers) fastsatte samlede udbetalte faste løn kan maksimalt andrage 10.232,07 kr.

**OVERSIGT 3:**

Løntekniske specifikationer 1. oktober 1978		
1	Grund-sats	39.012 kr.
2	Alm. pensionsgivende kronetillæg (A.P.-tillæg)	5.384 kr.
3a	Stedstillæg	15%—0% } 16,5%—0% <sup>1)</sup>
3b	Alm. ikke-pensionsgivende procenttillæg	1,5%
4	Særligt pensionsgivende procenttillæg	3% <sup>1)</sup>
5	Periodevis taktreguleringsprocent	1,06%
6	Akkumuleret taktreguleringsprocent	6,06%
7	Dyrtdidstillæg (excl. indestående portioner)	8 × 1248 = 9.984 kr.
8	Indestående portioner i ATP	2 × 1248 = 2.496 kr.
9	Taktregulering, samlet maksimumbeløb	10.232,07 kr.
10	Garantibetaling	30,80 × 2080 = 64.064 kr.

Note 1): Beløbene nedtrappes efter særlige regler.

**OVERSIGT 4: Specielle tillæg til lønnen 1. oktober 1978<sup>1)</sup>**

Gammelt grund-beløb	Nyt grund-beløb	Taktregulerings-tillæg <sup>2)</sup>	Ialt	
			arlig	mdl
600	5.340	323,61	5.663,61	471,97
900	8.010	485,41	8.495,41	707,96
1.000	8.900	539,34	9.439,34	786,62
1.200	10.680	647,21	11.327,21	943,94
1.500	13.350	809,01	14.159,01	1.179,92
1.800	16.020	970,82	16.990,82	1.415,91
1.900	16.910	1.024,75	17.934,75	1.494,57
2.1				

O	Dyrtids-tillæg	Årsløn ialt efter sats								Månedsløn ialt efter sats								Skala-trin
		VI	V	IV	III	II	I	0	VI	V	IV	III	II	I	0			
2.796,78	9.984,00	65.138,77	64.104,68	63.069,54	62.035,45	61.001,37	59.966,22	58.932,14	5.428,24	5.342,07	5.255,81	5.169,64	5.083,46	4.997,19	4.911,02	1		
2.864,72	9.984,00	66.498,66	65.435,94	64.373,22	63.310,50	62.247,77	61.183,99	60.121,27	5.541,58	5.453,02	5.364,46	5.275,90	5.187,34	5.098,69	5.010,13	2		
2.934,54	9.984,00	67.895,53	66.803,12	65.711,76	64.619,34	63.526,92	62.434,50	61.343,15	5.657,98	5.566,94	5.475,99	5.384,96	5.293,93	5.202,89	5.111,94	3		
3.006,29	9.984,00	69.331,57	68.209,46	67.087,35	65.965,23	64.843,12	63.721,00	62.598,89	5.777,65	5.684,13	5.590,63	5.497,12	5.403,60	5.310,10	5.216,59	4		
3.079,97	9.984,00	70.806,78	69.653,91	68.501,04	67.348,17	66.194,24	65.041,36	63.888,49	5.900,58	5.804,51	5.708,43	5.612,36	5.516,20	5.420,13	5.324,06	5		
3.155,65	9.984,00	72.321,16	71.136,47	69.951,78	68.767,09	67.582,40	66.397,71	65.213,02	6.026,78	5.928,05	5.829,33	5.730,61	5.631,88	5.533,16	5.434,44	6		
3.233,51	9.984,00	73.879,05	72.661,48	71.443,91	70.227,40	69.009,83	67.792,26	66.575,75	6.156,60	6.055,14	5.953,67	5.852,30	5.750,83	5.649,37	5.547,99	7		
3.313,50	9.984,00	75.479,37	74.228,93	72.978,48	71.726,97	70.476,52	69.226,08	67.975,63	6.289,97	6.185,76	6.081,56	5.977,26	5.873,06	5.768,85	5.664,65	8		
3.395,61	9.984,00	77.123,21	75.838,82	74.553,38	73.267,93	71.982,48	70.698,09	69.412,65	6.426,95	6.319,91	6.212,79	6.105,67	5.998,55	5.891,52	5.784,40	9		
3.480,02	9.984,00	78.812,73	77.492,29	76.171,84	74.851,39	73.530,95	72.210,50	70.890,05	6.567,75	6.457,71	6.347,68	6.237,64	6.127,60	6.017,56	5.907,53	10		
3.566,75	9.984,00	80.547,95	79.191,44	77.834,94	76.477,37	75.120,86	73.764,35	72.407,85	6.712,35	6.599,30	6.486,26	6.373,13	6.260,09	6.147,05	6.034,00	11		
3.655,84	9.984,00	82.331,04	80.937,41	79.542,72	78.149,10	76.755,47	75.360,78	73.967,15	6.860,94	6.744,81	6.628,59	6.512,45	6.396,31	6.280,08	6.163,95	12		
3.747,37	9.984,00	84.164,16	82.731,29	81.299,48	79.866,61	78.433,74	77.001,93	75.569,06	7.013,70	6.894,29	6.774,97	6.655,57	6.536,17	6.416,85	6.297,44	13		
3.841,52	9.984,00	86.047,34	84.575,23	83.104,18	81.632,06	80.159,95	78.687,84	77.216,79	7.170,63	7.047,96	6.925,36	6.802,69	6.680,01	6.557,34	6.434,75	14		
3.938,16	9.984,00	87.981,64	86.469,23	84.956,81	83.444,40	81.931,98	80.419,56	78.908,21	7.331,82	7.205,79	7.079,75	6.953,71	6.827,68	6.701,65	6.575,70	15		
4.037,49	9.984,00	89.970,34	88.416,56	86.861,72	85.307,94	83.754,17	82.200,39	80.646,61	7.497,55	7.368,06	7.238,49	7.109,01	6.979,53	6.850,05	6.720,56	16		
4.139,50	9.984,00	92.011,29	90.415,08	88.818,88	87.221,62	85.625,41	84.029,21	82.433,05	7.667,62	7.534,60	7.401,59	7.268,49	7.135,47	7.002,45	6.869,34	17		
4.244,38	9.984,00	94.110,93	92.470,19	90.829,44	89.188,69	87.549,00	85.908,25	84.267,51	7.842,59	7.705,87	7.569,14	7.432,40	7.295,77	7.159,03	7.022,31	18		
4.344,22	9.984,00	95.670,65	94.058,54	92.447,49	90.839,62	89.231,75	87.622,82	86.014,95	7.972,57	7.838,22	7.703,97	7.569,99	7.435,99	7.301,92	7.167,92	19		
4.446,53	9.984,00	97.255,43	95.676,20	94.096,97	92.524,10	90.951,23	89.378,36	87.805,49	8.104,63	7.973,03	7.841,44	7.710,36	7.579,29	7.448,22	7.317,14	20		
4.551,47	9.984,00	98.867,24	97.323,00	95.777,71	94.244,08	92.710,45	91.175,77	89.642,14	8.238,96	8.110,28	7.981,50	7.853,70	7.725,89	7.598,01	7.470,20	21		
4.659,04	9.984,00	100.506,99	98.999,88	97.493,82	96.001,56	94.509,30	93.017,03	91.524,77	8.375,61	8.250,01	8.124,51	8.000,15	7.875,80	7.751,44	7.627,09	22		
4.769,40	9.984,00	102.174,49	100.708,74	99.242,99	97.796,33	96.349,67	94.903,01	93.456,35	8.514,56	8.392,41	8.270,27	8.149,71	8.029,15	7.908,60	7.788,04	23		
4.882,43	9.984,00	103.867,39	102.446,19	101.026,05	99.628,18	98.230,31	96.832,43	95.434,56	8.655,65	8.537,21	8.418,87	8.302,37	8.185,89	8.069,40	7.952,90	24		
4.998,42	9.984,00	105.588,73	104.216,31	102.843,89	101.499,05	100.154,21	98.809,37	97.464,53	8.799,08	8.684,71	8.570,34	8.458,27	8.346,21	8.234,13	8.122,06	25		
5.117,35	9.984,00	107.339,36	106.018,92	104.698,47	103.409,84	102.122,27	100.833,64	99.546,07	8.944,97	8.834,93	8.724,89	8.617,51	8.503,21	8.402,82	8.295,52	26		
5.239,22	9.984,00	109.117,99	107.852,69	106.587,40	105.360,28	104.133,17	102.906,06	101.678,94	9.093,19	8.987,75	8.882,31	8.780,04	8.677,79	8.575,53	8.473,27	27		
5.364,19	9.984,00	110.924,41	109.719,57	108.514,73	107.352,31	106.189,90	105.028,54	103.866,12	9.243,73	9.143,32	9.042,92	8.946,05	8.849,19	8.752,41	8.655,54	28		
5.492,31	9.984,00	112.758,38	111.618,24	110.477,03	109.384,61	108.292,20	107.200,84	106.108,42	9.396,54	9.301,53	9.206,43	9.115,40	9.024,37	8.933,42	8.842,38	29		
5.623,63	9.984,00	114.622,89	113.550,62	112.478,35	111.460,18	110.443,06	109.424,89	108.406,71	9.551,93	9.462,57	9.373,22	9.288,37	9.203,62	9.118,77	9.033,92	30		
5.758,37	9.984,00	116.516,60	115.517,51	114.518,43	113.580,86	112.642,23	111.703,59	110.764,96	9.709,74	9.626,48	9.543,22	9.465,09	9.386,87	9.308,65	9.230,43	31		
5.896,41	9.984,00	118.438,19	117.517,59	116.596,99	115.743,21	114.888,36	114.034,58	113.180,80	9.869,86	9.793,15	9.716,44	9.645,28	9.574,05	9.502,90	9.431,75	32		
6.038,02	9.984,00	120.391,67	119.552,73	118.714,86	117.951,23	117.187,60	116.423,96	115.659,27	10.032,66	9.962,74	9.892,92	9.829,29	9.765,65	9.702,01	9.638,29	33		
6.183,20	9.984,00	122.372,51	121.623,73	120.873,88	120.205,70	119.536,47	118.868,29	118.200,11	10.197,73	10.135,32	10.072,84	10.010,16	9.961,38	9.905,70	9.850,02	34		
6.331,98	9.984,00	124.384,67	123.729,22	123.072,71	122.506,35	121.938,93	121.371,50	120.804,08	10.365,41	10.310,79	10.256,08	10.208,89	10.161,59	10.114,31	10.067,03	35		
6.484,60	9.984,00	126.426,80	125.869,99	125.314,23	124.854,99	124.394,69	123.935,45	123.475,15	10.535,58	10.489,18	10.442,86	10.404,60	10.366,24	10.327,97	10.289,61	36		
6.640,97	9.984,00	128.497,53	128.046,77	127.596,02	127.250,26	126.904,51	126.557,69	126.211,93	10.708,14	10.670,59	10.633,02	10.604,20	10.575,40	10.546,50	10.517,68	37		
6.801,33	9.984,00	130.599,73	130.260,34	129.922,01	129.696,10	129.470,19	129.244,29	129.018,38	10.883,33	10.855,05	10.826,85	10.808,03	10.789,20	10.770,38	10.751,55	38		
6.965,76	9.984,00	132.730,96	132.510,35	132.290,81	132.192,17	132.093,53	131.994,90	131.896,26	11.060,94	11.042,55	11.024,25	11.016,03	11.007,81	11.009,59	11.001,37	39		

Note 1: Husk ny bestemmelse om GARANTIBETALING:  
Mindste løn = 30,80 kr./time = 64.064,00 kr./årlig = 5.338,67 kr./mdl

### OVERSIGT 5: Reguleringspristallet

Ar	Maned	Maneds-indeks	Regu-lerings-pristal	Dyrtidstillæg til tjenestemænd pr måned
1976	januar	109,4	109,1	1.4.1976: 312 kr.
	februar	110,3		
	marts	111,0		
	april	111,3	110,9	
	maj	113,1		
	juni	112,6		
	juli	112,4	112,7	1.10.1976: 416 kr.
	august	113,2		
	september	114,7		
	oktober	115,6	114,5	
	november	117,5		
	december	117,6		
1977	januar	117,5	117,5	1.4.1977: 520 kr.
	februar	117,5		
	marts	119,0		
	april	119,8	118,8	
	maj	122,4		
	juni	122,9		
	juli	123,5	122,9	1.10.1977: 624 kr.
	august	124,5		
	september	125,5		
	oktober	126,6	125,5	
	november	127,9		
	december	128,0		
1978	januar	128,2	128,0	1.4.1978: 728 kr.
	februar	128,9		
	marts	129,6		
	april	130,1	129,5	
	maj	132,0		
	juni	132,3		
	juli	132,4	132,2	1.10.1978: 832 kr.

### OVERSIGT 6: Lønrammer og skaltrin: Statstjenestemænd

Lønramme	Lønrammen omfatter følgende skalatrin												Lønramme	Lønrammen omfatter følgende skalatrin											
1	1	2	3	4	5	6	21	26	28	30	32	2	2	3	4	5	6	22	27	29	31	33			
2	7	8	9	10	11	12	23	29	31	33	35	3	7	8	9	10	11	24	30	32	34	36			
3	12	13	14	15	16	25	31	33	35	37	4	12	13	14	15	16	26	32	34	36	38				
4	17	18	19	20	2																				

# Uddannelse i MR

12

Som det vil være bekendt for størsteparten af lokomotivpersonalet, har DSB modtaget de første MR-togsæt.

Der er pr. 15/9 1978 modtaget 12 togsæt, heraf et leveret fra Scandia i Randers, og leveringen af de resterende togsæt forløber planmæssigt.

Nu er togsættenes levering jo ikke den eneste betingelse for at få togene sat i drift.

En forudsætning for ibrugtagning af togsættene er blandt andet også, at det fornødne antal lokomotivførere har fået den uddannelse, som er betingelsen for korrekt betjening med deraf følgende forhåbninger til, at trafikken med MR-tog kan afvikles planmæssigt uden forsinkelser, som evt. kan tilskrives manglende kendskab til togsættet.

Det er beregnet, at for at have et tilstrækkeligt antal uddannede MR-lokomotivførere, er det i den kommende vinterperiode nødvendigt at uddanne ca. 250 mand (et antal som evt. må forhøjes).

Det er aftalt med DLF, at uddannelsen i indeværende periode afvikles på følgende måde:

Hver 14. dag påbegyndes den teoretiske del af uddannelsen, som tænkes afviklet således:

1. uge mandag. Systematisk gennemgang på MR-togsæt.

Ti-fre. Teori.

2. uge ma-ti. Teori.

ti. Afsluttende prøve.

on-fre. Afvikles strækningsradiouddannelse med max 8 mand/hold. Varighed 1 dag.

Umiddelbart efter den teoretiske uddannelse følger den praktiske indøvelseskørsel, som strækker sig over 5 dage.

I løbet af de 5 dage, er der afsat passende tid til gennemgang af MR-togsættet ved værksted.

Den praktiske indøvelseskørsel

afvikles i en speciel »kørelærertur« og afsluttes med en attestkørsel.

Afvikling af en så stor »uddannelsespukkel«, samt løbende indsættelse af MR-tog efterhånden som de leveres, vil nødvendiggøre ændringer i tjenesterne på strækninger, hvor MR indsættes; men hvor uddannelsen af personalet endnu ikke er tilendebragt.

Vi skal bestræbe os på at gøre ulemperne så beskedne som muligt, og vil så samtidigt håbe på forståelse og langmodighed fra det berørte personales side.

Uddannelsen af personalet vil fordele sig således:

Mdt Fa ca 85 mand

Mdt Ar ca. 105 mand

Mdt Str ca. 60 mand

hvilket betyder, at alt lokomotivpersonale ved mdt Struer vil blive uddannet til MR.

I Århus uddannes primært tur 86 (MO-tur) samt de MT ture hvor MR kan forventes indsat.

Desuden uddannes en passende del af reserven.

Uddannelsesrækkefølgen for lokomotivpersonalet aftales med de lokale afdelinger.

Sideløbende med indsættelse af MR-tog udstyres strækningerne Langå-Struer, Skanderborg-Herning og Vejle-Herning med strækningsradio.

Det er derfor nødvendigt at få det lokomotivpersonale, som betjener de pågældende strækninger uddannet i betjening af strækningsradio.

Som tidligere nævnt, vil denne uddannelse blive kædet sammen med MR-uddannelsen for det personale, som får denne uddannelse; men da også andet personale skal have uddannelse i strækningsradio, vil det muligvis være nødvendigt i visse tilfælde at give uddannelsen separat.

For fuldstændighedens skyld må

lige nævnes, at der ligeledes i vinterperioden skal afvikles Efteruddannelse i SR, så selv om uddannelsen afvikles i vinterperioden, kan det såmænd hænde, at perioden går hen og bliver »varm« nok.

Ingeniør *J. Sindberg*  
Maskinområde Århus

## Juleunderstøttelse

### Lokomotivpersonalets Hjælpefond

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

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

Ansøgningsskemaer kan fås på foreningens kontor og må senest den 1. december være tilbagesendt til Lokomotivpersonalets Hjælpefond, Hellerupvej 44, 2900 Hellerup. Ansøgere, hvem understøttelse bevilges, vil modtage underretning herom i december.

### Lokomotivfører A. Henriksen og Hustrus Legat

Renterne af legatkapitalen uddeles efter ansøgning til trængende lokomotivmænd, som er eller ved deres afsked var stationeret ved Fredericia driftsdepot, eller trængende enker efter sådanne.

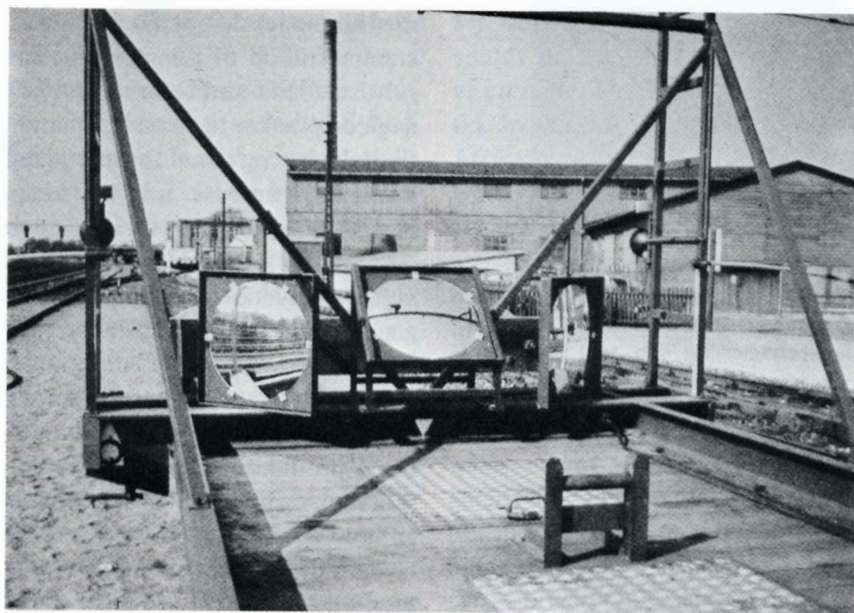
Der uddeles indtil 3 portioner à 50 kr. årligt af renterne fra ca. 3.000,- kr. legatkapitalen andrager, og ansøgning herom indsendes til Dansk Lokomotivmands Forening, Hellerupvej 44, 2900 Hellerup, senest den 1. december.

## Opmåling af faste genstande op til sporet

I forbindelse med befordring af usædvanlige transportere vil det være nødvendigt at kende den nøjagtige beliggenhed af signaler, peronner, broer og lignende.

Inden for DSB er udviklet og med godt resultat ibrugtaget en opmålingsmetode baseret på et monofotogrammetrisk system.

Såfremt der ønskes yderligere oplysninger om systemet, kan disse fås ved henvendelse til DSB, baneafdelingen, hvorunder det danske kontor for usædvanlige transportere henhører. Det er dette kontor, der har udviklet systemet og som anvender det i det daglige arbejde.



## Atter veterantog som led i museumsbesøg

Også i år kan DSB Jernbanemuseum Odense tilbyde de besøgende kørsel med veterantog. Det sker på baggrund af den store interesse for denne kørsel, da et tilsvarende arrangement blev gennemført i efteråret 1977.

Veterantoget er indsat på strækningen mellem Odense og Fruens Bøge. Materiellet kommer fra Kolding Lokomotiv Klub og består af et tidligere DSB damplokomotiv litra F samt vogne fra privatbaner, heriblandt nogle af de nu nedlagte på Fyn.

Veterantoget kører første gang søndag den 17. september og derefter hver søndag til og med 22. oktober. Der er afgang fra Odense kl. 13.20, 14.30 og 15.40 og fra Fruens Bøge kl. 13.52, 15.10 og 16.05.

Billetter gyldige både til vete-

rantoget og til Jernbanemuseet koster 10 kr. for voksne og 6 kr. for børn. Toget fører både 1., 2. og 3. klasse, men til samme pris. Billetter kan købes såvel på museet som i toget.

På søndage med veterantogskørsel har museet åbent fra kl. 10.00 til 17.30, mens der ellers her i vintersæsonen er adgang hver søndag fra kl. 10.00 til 15.00, i skolernes efterårsferie endvidere på hverdage kl. 10.00 til 16.00. Også når der ikke er veterantog, kan museet byde på et »levende« lokomotiv, idet hjul og gangtøj på en A-maskine kan sættes i bevægelse ved tryk på en knap. Det har vist sig at være en stor attraktion.

Yderligere oplysninger kan fås ved henvendelse til museumsleder Ingrid Jönsson, DSB, Sølvgade 40, 1349 København K, telefon 01-14 04 00, lokal 2036.

## Vinterferie Rapham 1979

Det norske Jernbanepersonalets Feriehjem ønsker danske jernbaneansatte velkommen til vinterferie i Norge.

Feriehjemmet ligger i Rondane/Gudbrandsdalen 1000 meter over havet. Alle værelser med dusj/toalett.

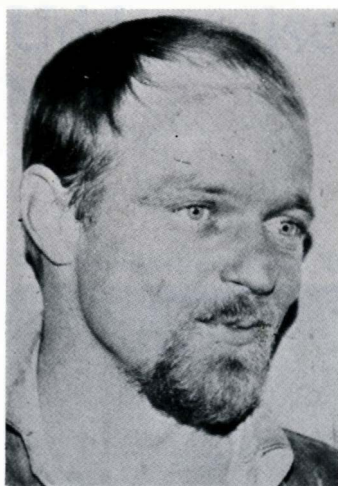
Innendørs svømmehall og badstuer.

Pris full pensjon n.kr. 145 pr. person. Barn under 18 år som deler værelse med foreldre n.kr. 65 pr. person.

Gode togforbindelser til Otta. Derfra rutebuss 10 km.

Adresse: Rapham, boks 57, 2671 Otta

Telefon 359 – 1707.



John Max Pedersen

får sin skønlitterære debut med denne novelle. Han er havne- og skibsfærtsarbejder. En del vil kende ham fra artikler i Aktuelt. Han betragter sig selv som kommunist, mens han sætter »kommunisterne« i DKP i gåseøjne. Både DKP og de andre venstrefløjpartier mener han har et alt for abstrakt forhold til arbejderklassen. Og det har de for lettere at kunne manipulere med arbejderne. Litterært synes John Max Pedersen han har hentet lige så meget hos Dostojevski og Kafka som hos Nexø og Kirk. Og han synes ikke man forstår Marx og Mao Tsetung ordentligt, hvis man ikke også har læst Pascal og Kierkegaard.

Det var et snottet lille værft. Sammenlignet med andre skibsproduktionsanstalter kunne man overhovedet ikke kalde det et værft. På det tidspunkt, der her er tale om, havde jeg imidlertid slet intet kendskab til andre arbejdspladser af den art, og derfor var det ikke alene et værft, det var VÆRFTET.

Alle fagområder sammenlagt beskæftigede værftet 60 eller måske 70 arbejdere, hvoraf en snes stykker var lærlinge, der også dengang var den billigste form for arbejdskraft.

Værftet havde en bedding, hvorfra der som regel blev søsat en kutter eller to om året, men desuden blev der foretaget reparationsarbejde, dels i en lille dok og dels på ophalerbeddingen.

Arbejdspladsen var, hvad der i værftsarbejderslang kaldes et cykelværksted; på mere alment dansk betyder det »en åndsvag lille rodebutik«. Dette til trods var produktionsprocessen mere nuanceret end de fleste steder, for når man bygge-

# Svend og båndsave

af John Max Pedersen

de en båd, så lavede man selv alt, og med alt menes der, at man selv skar stammerne op til tømmer; at man selv smedede stubboltene, de for-naglede planker til spanter, spanter til kølsvin, og som for og agter samlede spanterne om båndene. Klædningstømmer, fundamenter og master var selvfølgelig også »hjemmelavede«, ligesom apteringen var det næsten til mindste detalje.

Tidspunktet er begyndelsen til en højkonjunktur, hvor en gammel-dags produktionsmåde stadig er rentabel, og hvor industridisciplinen endnu ikke har kvalt de sidste rester af halvfeudale tilhørsforhold til værftet.

I værftets savværk residerede Svend. Svend var en lille, vissen fyr, der havde overskredet pensionsalderen med nogle år, men da der ikke var megen arbejdsløshed, var der ingen, der havde noget at bemærke desangående. Han havde været enkemand i en snes år, og siden konens død havde han kastet al sin kærlighed på pullimutflasken.

Og dog! At sige, han kun elskede sin flaske, er at gøre ham uret, for Svend havde også en række dyder, hvortil hørte, at han var meget øm over de få, forældede snedkerimaskiner værftet rådede over, og som det var hans opgave at holde i funktionsdygtig stand. Maskinparken bestod af en bloksav, to båndsave, nogle oldnordiske afrettere, fræse-re og tykkelseshøvle med livsfarlige, firkantede kuttere, en Storm Psk kehlemaskine samt en maskine til filing af båndsavsklingerne.

De fleste af disse maskiner var anbragt i det ladelignende savværk. Der var altid dunkelt i savværket, for dagslyset trængte kun dårligt gennem de spindelvævsdækkede ruder, og den elektriske belysning bestod kun i enkelte uafskærmede

pærer over maskinerne. Savværket var åbent for gennemtræk, så savsmuld og høvlspåner var i stadig, hvirvlende bevægelse og fyldte atmosfæren med næsekrildrende støv. Ingen kunne opfholde sig herinde ret længe, uden de blev forsynet med samme karakteristisk løbende næse og tilhørende snøf-telyde, som var kronisk hos Svend.

Herinde var den ene båndsav stationeret, og denne sav var Svends yndling. Der var ingen, der vidste, hvorfor lige netop dette gamle monstrum var blevet hans kæledægge, men det er rimeligt at antage, at det var fordi, den var lige så rystende bedaget som ham selv, og på sin vis supplerede de hinanden udmærket, for uden Svends nænsomme omsorg ville vraget snart bryde sammen – og uden saven ville Svend ikke mere være uundværlig for værftet, som formodentlig var det eneste sted, hvor man kendte noget til hans eksistens.

Måske burde man undlade sådanne prosaiske betragtninger, når et så ømt forhold er på tale, for de holdt virkelig af hinanden, de to gamle, og de havde kendt hinandens mest intime følelser i en mængde år.

Af ydre var han bestemt ikke imponerende, Svend. Han var utrolig mager og utrolig rynket; ikke meget over 150 cm høj, og med en tilbøjelighed til at skrumpe yderligere ind fra dag til dag. Hans tynde håndled og ankler var omviklede med tykke blå årer, der hang, som var de slængt løst og tilfældigt på ham. Håndleddene stak i øvrigt uden for en gammel tweed-jakke, og anklerne var blottede under de møgbeskidte holmensbukser. Både jakkeærmerne og buksebenene var alt for korte, og det var en stadig kilde til andren, at noget kunne være for

kort til dette lille menneske – men for kort var det nu.

Hans hovede forsvandt næsten helt i kasketten, men under den, i skyggen fra skyggen, kunne man med lidt held finde hans furede, blåtonede ansigt med et par grå hårtjavsner ovenover, og kom man en smule nærmere, blev man mødt af den stank af billig frugtvin, der var ham særegen.

Pullimutten var det Svend holdt varmen på, trods manglen på kropsligt huld, for varm mad fik han aldrig, og ingen havde nogensinde set ham spise andet end en enkelt rundtenom, som en eller anden havde haft i overskud. Tilsyneladende var han skrøbelig, men det var også kun tilsyneladende; thi indvendig var han hårdfør, barket og beslutsom. Det beslutsomme rettede han beskyttende mod bånd-saven og pullimutflasken. Det hårdføre og barkede var hans indvolde, der var hærkede af hans særprægede nydelsesmidler. Til nydelsesmidlerne regnede han, som nævnt, pullimutten, og den drøjede han ikke sjældent på med stærkere sager. Ikke brændevin, eller kun når han blev budt i hvert fald, men i en snæver vending kunne han klare alt, fra kogesprit til møbelpolitur, blot tilsat en skvat hvidtøl.

Bemærkede man, at det var skrappe sager, så blinkede han blot og sagde: »Leveres til det kongelige danske hof, så må det sgu' da være den rene luksus for småfolk. Sku' ikke undre mig en døjt, om ham Fre'rik osse spæder med knastelak – han ku' sgu' godt se ud til det!« Men pullimutten var nu nummer ét – hvis man havde det. Og så spiste han snus! Ikke noget med at sutte kraften af det, som andre gjorde. Næh, næh – ned skulle det, og et par æsker Göteborg gik der gerne med

til hans daglige forbrug.

Man skulle nok endnu engang understrege, at vi befinder os i Danmark i slutningen af halvtredserne, for kigger man ind til Svend føler man, at her har man et ægte eksempel på Tolstojs livegne bønder eller Gorkijs udpinte barfødder. Han er som en litterær åbenbaring fra det 19. århundredes Rusland, eller en lyslevende studie af Repin, ikke mindst om morgenen når han vågner til live i spåndyngen, hvor han som regel tilbringer natten.

Stiv i lemmerne tumler han på benene, snøfter og rækker ud efter flasken med »Grøn Special«, snupper en lang slurk, kaster derefter et anerkendende blik på etikettens hestehoved og siger: »Du er en ædel gangster, min ven. Ikke noget bovlamt øg. Der er kurd i dig«. Og dette gentager sig med lovbunden regelmæssighed hver morgen, hvorpå han dapper udenfor, medens snesjappet om vinteren gennembløder »overlæderet« på hans kludesko. Kludeskoene er hans eneste fodbeklædning året rundt. Ikke sjældent er han blevet tilbudt et par udrangerede lædersko, men han afslår hovedrystende: Kludeskoene er de bedste. Vandet trænger ind i dem, og enhver idiot ved da, at kolde og våde fødder gør det lettere at komme af med vandet. Og at komme af med vandet er nu det eneste problem her i verden, der ifølge Svend kan betragtes som et virkeligt problem.

Hele formiddagen kan man høre ham brumme og småsnakke med maskinerne, mens han pusler om dem, og med mellemrum lyder så hans gurglende sang, efterfulgt af et par kraftige snøft.

Over middag ligger han i spånstakken ved afretteren. Kasketten er trukket helt ned over øjnene, og han snorker let, selv om han ikke

sover. Munden står åben, og gebisset, der er ødelagt af anodynum og smuds, minder mest om et stålstick af en nedbrændt Zulukraal fra den tid, hvor kristendommen erobrede Afrika.

En sådan middag gør mester sin entre i savværket. Mester er selv ejer af værftet. Ganske vist ymtes der om, at han ikke mere er enejer, men ingen ved noget med sikkerhed.

Mester bliver ikke overrasket over at finde Svend med sin pullimutflaske i høvlspånerne, for mester er opvokset på værftet, der vist nok er grundlagt af hans far, og han har set Svend så ofte i denne siesta-time, at han næppe kan forestille sig det anderledes.

Nu er det imidlertid, at mester har en uvane. Når han bliver arrig, og det sker ikke sjældent, så afreagerer han ved at hugge brænde på bånd-saven. Og HUGGE brænde er netop udtrykket, for han snupper en af de skunke, som bloksaven har skilt fra kævlerne, og så maser han skunken ind mod klingens uden at give denne en ærlig chance til at save. Gnisterne flyger fra kontakten mellem klinge og styrehjul, såvel som fra tændernes bid i barkens sand og småsten, og dette giver ham åbenbart atter ro i sindet.

Som regel er mester så hensynsfuld – eller forsigtig – at han benytter bånd-saven i værftets anden ende til sine terapeutiske øvelser, men denne dag har han altså, med desperat og dødsforagtende beslutsomhed, udset sig Svends kælebarn, selv om han burde vide bedre end at voldtage saven, mens den gamle befinder sig i savværket.

Og med et rasende brøl farer Svend op ved de første mislyde fra saven. Ude af sig selv griber han en skarøkse og farer over mester, mens han med snusfarvet fråde om

mundten skrigr: Kan han komme ud! Kan han så forfanden se at komme ud!

Og mester har ganske opbrugt sin dristighed. Rædselsslagen smider han træstumperne fra sig og flygter, forfulgt af den rasende mandsling med skarøksen.

Svend er virkelig vred, og mester har ganske tabt sin sædvanlige værdighed. Fortvivlet prøver han at afværge det morderiske anfald med verbale forsvar for privatejendomsretten: Jamen det er da vores sav, Svend! Det er da vores sav! (Han omtaler altid sig selv i flertal som en anden feudalherre!)

Men Svend er ikke modtagelig for argumenter, og kun mesters forspring og bedre kondition får ham til at opgive forfølgelsen. Bistert mumlende kommer han med sin egen fortolkning af den hellige og ukrænelige privatejendomsret, mens han igen lunter tilbage til savværket: »Kan nok være det er vores sav, men det er d'ondegalemig Svend der ska' file hinner«.

Mester søger midlertidigt asyl i smedien, for der kommer Svend aldrig, og der går adskillige dage inden han igen vover sig i nærheden af savværket.

Men Svend er atter hos sin elske-

de sav, og resten af dagen viger han ikke fra den. Troligt står han vagt over den, pimper af pullimutflasken og småsludrer med den om verdens fortrædeligheder, i særdeleshed mesters sjofle overgreb mod »hinner« dyd.

Drister man sig hen til bloksavsåbningen i væggen – for ingen vover sig ind i savværket den dag – så kan man høre ham bande med storslået fantasi, og som stadigt omkvæd lyder det: »Fandens knejt (Midt i halvtredserne!) Han blir sgu' da osse mere og mere obsternassig for hver dag. Det er sgu' snart ikke te å være her mer«.

## Tanker op til en overenskomst

*Når redaktionen bringer dette læserindlæg fra Posthornet i DLT er det fordi indholdet næsten er identisk med det foreningens formand har fremført ved forhandlinger og møder.*

### Tjenestemanden: En realitet eller skrøne?

Lad os lige se på, hvorfor man egentlig har noget, man kalder en tjenestemand.

Et moderne samfund skal fungere tilfredsstillende under alle forhold. Derfor har det, ivertfald op til nu, været ganske naturligt, at staten påtog sig alle for samfundet nødvendige livsvigtige funktioner.

For at kunne leve op til denne målsætning, stiller samfundet derfor nogle krav til de mennesker, der skal udføre arbejdsopgaverne, herunder bl.a.:

*Tjenestemanden skal samvittighedsfuldt overholde de regler, der gælder for hans stilling, og såvel i som uden for tjenesten vise sig værdig til den agtelse og tillid, som stillingen kræver.*

En sådan lovfæstet pligt er ikke til at komme uden om. Tjenestemanden skal udføre sit arbejde under alle forhold, og det er derfor en tvivlsom sag, om han/hun overhovedet kan aktionere for at få forbedret sit løn- eller ansættelsesforhold.

Staten har dog været klar over, at tjenestemanden kunne komme i konfliktsituationer under udførelsen af sit hverv. Her tænkes på pression fra grupper eller enkeltpersoner i samfundet.

Man har derfor fundet det nødvendigt, at sikre tjenestemanden i sin ansættelse, samt sikre ham/hende en rimelig god pension.

I de senere år, har jeg, og sikkert også andre næret en stor tvivl om, hvorvidt staten fortsat ønsker sine arbejdsopgaver udført af tjenestemænd, med den sikkerhed, der er forbundet hermed.

Der bliver »trådt« på os

Efter at det er blevet moderne at være skattenægter, er det ene an-

greb efter det andet fremført mod selve tjenestemandsbegrebet.

Stemningen mod offentlige ansatte oppiskes, og der er efterhånden en helt klar fornemmelse i befolkningen om, at vi »skummer fløden«.

Først angreb man vore dyrtidsportioner. Lad være at der heri var helt klare uretfærdigheder. Ingen tvivl om det; men det man satte i stedet, var en ensartet dyrtidsregulering for alle lønmodtagere, samt et taktreguleringssystem der hverken kan følge helt eller halvt med.

Vi ser nu resultatet af denne ordning. Tjenestemændene sakker længere og længere bagud i forhold til det private arbejdsmarked.

Dernæst gik man igang med at se på tjenestemændenes pensionsretigheder. Kvæles skal, hvad kvæles kan. Uden at se på hvorfor tjenestemanden egentlig har denne specielle form for pension, nemlig at gøre han/hende uafhængig af ydre pressionsgrupper, diskuterer man, om det ikke kan være rimeligt, at



gøre pensionerne mere ensartede mellem tjenestemænd og ikke tjenestemænd.

Heri ligger underforstået, at tjenestemandens pension er alt for stor. Lad der ikke være tvivl om, at også jeg mener, at den almindelige folkepension er ganske utilstrækkelig, men at løse problemet ved at sænke tjenstemændens pensionsbeløb, blot for at gøre pensionerne ensartede, det er helt galt.

Jeg er godt nok klar over, at man samtidig ønsker at hæve den almindelige folkepension; men hvem tror på, at man, med den sammensætning folkettinget i dag har, kan opnå, at den almindelige folkepension hæves til det niveau tjenstemændens pension ligger på i dag.

Er der noget at sige til, at vore medlemmer anser deres ellers så sikre pensionsrettigheder, som en temmelig tvivlsom affære. I manges øjne anses den nærmest som »solgt« i en politisk studehandel.

### Loyalitet: efterhånden et tvivlsomt begreb???

Tiden er ved at være inde, hvor staten må spørge sig selv, om den fortsat ønsker sine arbejdsopgaver udført af loyale tjenestemænd, d.v.s., have en sikkerhed for, at samfundsfunktionerne altid virker uanset ydre påvirkninger.

Vil den det, må staten også sikre sine tjenestemænd rimelige løn og ansættelsesvilkår, herunder pensionsrettigheder.

Det nytter ikke at tro, at man kan opnå loyalitet uden at betale for den. Selvfølgelig skal staten ikke være lønførende, men den skal heller ikke udnytte sine tjenestemænd på den urimelige og grove måde, man ser i dag.

Vi er også mennesker, med de fejl og mangler dette indebærer. Vi har et lige så stort behov for som

andre, at blive anerkendt og respekteret for det arbejde vi udfører.

Derfor kan vi heller ikke med sindsro se på, at vore lønforhold bliver dårligere og dårligere, og at vi langsomt men sikkert sakker bagud i lønudvikling, set i forhold til det private arbejdsmarked.

Staten kan ikke forlange loyalitet fra vores side, samtidig med at den underbetaler os.

### Dårlig undskyldning

Når vi påpeger lønforskelle for sammenlignelige arbejdsområder, på helt op til 25% mellem overenskomstanterne i staten og tjenestemænd, får vi blot at vide, at vi må regne med et fradrag i lønnen på 20% p.g.a. vor pensionsordning.

Når vi sammenligner os med det private arbejdsmarked, og kan påpege til tider endnu større lønforskel, får vi blot at vide, at staten ikke må være lønførende.

Disse undskyldninger er for dårlige, og vi kan ikke leve med dem mere.

### Man vender tingene på hovedet

Hvis staten fortsat vil have sine arbejdsopgaver udført af tjenestemænd, med den sikkerhed der ligger heri, må den også betale for det. Man kan ikke forlange, at tjenestemanden skal afskrive sin ret til at aktionere for bedre løn- og ansættelsesforhold, uden at give en kompensation for dette.

Denne kompensation har gennem tiderne været en tryk ansættelsesform, og en rimelig pension. Det er derfor ligesom at vende tingene på hovedet, når man nu forlanger af os, at vi skal acceptere en lønforskel på grund af denne kompensation.

Vore krav må derfor være, at vor løn svarer til gennemsnittet for

sammenlignelige arbejdsområder i det private erhverv, og at vi samtidig sikres samme lønudvikling som i det øvrige samfund. Ligeledes skal vore pensionsrettigheder fastholdes.

### Fremtiden

Som fællestillidsmand ved radioingeniørtjenesten har jeg en helt klar fornemmelse af, at tålmodigheden blandt vore medlemmer, er ved at være slut.

Hvis ikke der snart sker en radikal ændring af vore lønforhold, er jeg bange for, at det i fremtiden vil blive særdeles vanskeligt at rekruttere og fastholde montør- og mekanikerpersonalet.

Så sent som for få dage siden, fik jeg en opfordring fra et tjenestested, til at være dem behjælpelig med overgang fra tjenestemandsansættelse til overenskomstan-sættelse.

Dette måtte jeg naturligvis afvise, men det forhindrer mig ikke i at forstå deres problem. Disse mekanikere, elektroteknikere, føler sig ydmyget og trådt på. De ser, hvorledes lønforskellen mellem deres arbejdsområde, og sammenlignelige arbejdsområder i det private erhverv uddybes. De ved også, at havde de været overenskomstan-satte på samme tjenestested, ville de have fået mellem 1000 og 2000 kroner mere i løn om måneden.

Jeg må konkludere, at det er på tide, staten finder sine egne ben, og gør sig klart, hvorvidt de fortsat ønsker et tjenestemandsbegreb.

Hvis ikke det sker inden for en overskuelig fremtid, må man være forberedt på, at tjenestemandsbegrebet snart vil være en illusion hvad angår loyaliteten over for samfundet.

*Chr. Thode  
Ing.R.*

Statstjenestemændenes Centralorganisation I (CO I) afholdt i dagene 28.-30. august 1978 konference på LO-skolen i Helsingør, hvor man bl.a. drøftede oplægget til de kommende overenskomstforhandlinger.

Konferencen konstaterer, at der for offentligt ansatte er sket et væsentligt fald i reallønnen i indeværende aftaleperiode, og at kun de offentligt ansatte grundet de stive lønsystemer har overholdt augustforligets henstilling om at holde sig inden for en bestemt ramme.

CO I må derfor vende sig imod en fremtidig indkomspolitik, såfremt denne ikke omfatter alle indkomstgrupper i samfundet samt indeholder en sikkerhed for, at der ikke pålægges offentligt ansatte en større løntilbageholdenhed end andre lønmodtagere.

På denne baggrund er det med stor betænkelighed, det erfares, at det er den nye regerings hensigt at pålægge befolkningen yderligere afgifts- og momsforhøjelser, samtidig med at man ønsker at fortsætte begrænsningen i lønmodtagernes indkomstudvikling. Disse forhold vil i høj grad vanskeliggøre aftalefornyelserne.

Offentligt ansattes efterslæb har bl.a. baggrund i taktreguleringsordningens bestemmelse om, at 50% af lønglidningen henstår til forhandling. »Forhandlingsdelen« (efterslæbet) kan opgøres til ca. 4%, og såfremt offentligt ansatte skal kunne opretholde tilliden til forhandlingsmodparten, er det nødvendigt, at dette efterslæb udbetales uden for en eventuel fastsat lønpulje for den kommende aftaleperiode.

## Søvn contra sikkerhed

Man forbavses mere og mere, jo dybere man kommer ind på dette emne og man må spørge sig selv, følger DSBs ledelse da ikke med i hvad der foregår. Andre som gider læse disse rapporter ved dette er rigtigt.

Det var derfor en fornøjelse at man i Berlingske Tidende den 5. juli kunne læse følgende.

### Uddrag

Korte arbejdstider på skiftehold anbefales af stressforskningslaboratoriet ved det svenske Karolinska Institut.

Det samme resultat nåede den danske arbejdsmiljøgruppe til i en rapport, der kom for 3 år siden, den anbefalede fireholdsskift på hver 6 timer, hvis det ikke kunne være anderledes.

Vedvarende natarbejde er bedre end skiftende dag og natarbejde, hedder det i den svenske rapport, der bygger på 3 års undersøgelsen »Skiftarbejdet og velbefindendet« men skal man arbejde forskudt er korte tider på hvert skift den bedste løsning.

Kroppen når aldrig at falde ind i den naturlige døgnrytme, ved skiftende arbejdstider, fra dag til nat.

Skifteholdsarbejdere har svært ved at sove om dagen og omvendt er præstationsevnen nedsat om natten, organismens ur tikker videre i den normale rytme, selv om man prøver at gøre nat til dag og omvendt, der er en stor fare for at komme i konstant søvnunderskud siger forskerne.

Vi andre må sande dette på vores krop, mange kolleger må bruge deres fridag til at sove ud i når de kommer hjem, og det kan ikke være meningen.

Men det der mest falder i øjnene er præstationsevnen, den er nedsat om natten, dette vækker til eftertanke sammen med det konstante søvnunderskud som bliver opbygget gennem hele ugen.

Her kommer sikkerheden ind i billedet, med alt det arbejde som er blevet pålagt el/lokoførere i form af stramning af tur-tjenestetid og merarbejde.

Det forekommer ufatteligt at DSBs ledelse intet ved om disse rapporter (men det gør de måske) hvis det er tilfældet, så skal sikkerhedsreglerne laves om, var det frisk og udhvilet vi skal møde på vort arbejde?

Så giv os i det mindste en chance for at gøre det.

*Finn Lundgren Nielsen.*

Lkas. Mdt. Kh.

## Lanternen kalder til fest

Lanternen kalder til fest lørdag den 18.11.1978 kl. ca. 18.00, opslag vil komme på Kh, Gb, Hgl depoterne og i november-bladet.

Bestyrelsen vil hermed gerne takke Inge og John Olesen for de få men velmente ord i DLT, og samtlige som deltog i festen på Toppen.

Lanternen er skabt for sammenhold, og det er det vi mangler indenfor vore rækker. Derfor meld dig ind i i lanternen og deltag i de festligheder og det sammenhold der er her, det vil forhåbentlig også give os styrke udadtil. Vi er nu blevet dobbelt så mange medlemmer som år, ialt 115 medlemmer.

Venlig hilsen og velkommen  
p.b.v.

Per Brygger.

# PERSONALIA

## Forfremmet til lokomotivfører (17. Irm.) pr. 1.9.1978 efter ansøgning

Lokomotivfører (13. Irm.)  
W. L. Jensen, mdt Ab i mdt Ar  
V. Jensen, mdt Ab i mdt Ar  
Kurt Nielsen, mdt Ar i mdt Ar  
V. Skeldrup, mdt Ar i mdt Ar  
J. Andresen, mdt Ar i mdt Ar

## Forfremmet til lokomotivfører (17. Irm.) pr. 1.10.1978 efter ansøgning

Lokomotivfører (13. Irm.)  
P. A. Jensen, mdt Ar i mdt Ar

## Forfremmet til lokomotivfører (15. Irm.) pr. 1.9.1978

Lokomotivfører (13. Irm.)  
E. V. Marcher, mdt Næ i mdt Næ  
P. A. Andersen, mdt Fa i mdt Fa  
K. O. Suderbo, mdt Gb i mdt Gb

## Forfremmet til lokomotivfører (18. Irm.) pr. 1.9.1978

Lokomotivfører (17. Irm.)  
P. G. Odgaard, mdt Ar i mdt Ar

## Ansæt som lokomotivassistent 1.9.1978

P. Henriksen, mdt Fa  
K. F. Dalgaard, mdt Ar  
B. C. Naver, mdt Fa  
G. Kristensen, mdt Fa  
T. E. Kristiansen, mdt Ar  
K. Larsen, mdt Ar  
S. E. Rasmussen, mdt Kh  
C. Hedegaard, mdt Kh  
K. H. Paulsen, mdt Ar  
P. Schou, mdt Ar  
K. A. Jensen, mdt Fa  
K. Nilsson, mdt Ar  
H. Lorenzen, mdt Fa  
E. L. Laursen, mdt Ar  
C. F. Skou, mdt Kh  
A. R. Knudsen, mdt Ar  
C. C. Christoffersen, mdt Kh

## Forflyttet efter ansøgning 1.8.1978

Lokomotivfører (13. Irm.)  
P. O. Hornbæk, mdt Gb til mdt Ar  
H. Busk, mdt Ng til mdt Fa  
P. Bang, mdt Gb til mdt Fa  
T. K. Christensen, mdt Hg til mdt Str

## Elektrofører (13. Irm.)

A. L. Hansen, mdt Kh til mdt Str

Lokomotivassistent (9. Irm.)  
O. B. Poulsen, mdt Kh til mdt Ar  
F. Huniche, mdt Kh til mdt Ar  
N. Rasmussen, mdt Kh til mdt Ar  
P. E. Bjerregaard, mdt Gb til mdt Ar  
Erik Jakobsen, mdt Kh til mdt Ar  
J. Rosing, mdt Kh til mdt Ar  
J-O. S. Rasmussen, mdt Od til mdt Fa  
H. A. Petersen, mdt Gb til mdt Fa  
G. L. Koch, mdt Kø til mdt Fa  
B. K. Riis, mdt Kh til mdt Fa  
K. E. Christensen, mdt Kh til mdt Str

Lokomotivassistent (10. Irm.)  
J. Lindholm, mdt Rf til mdt Str

Lokomotivassistent p. (9. Irm.)  
A. P. Mølgaard, mdt Kh til mdt Ar  
P. A. Jensen, mdt Ng til mdt Ar  
I. Madsen, mdt Kh til mdt Ar  
H-H. Christensen, mdt Kh til mdt Ar  
F. S. M. Boldsen, mdt Kh til mdt Ar  
H. M. Madsen, mdt Kh til mdt Ar  
J. A. Pedersen, mdt Kh til mdt Ar  
J. J. Holm, mdt Ng til mdt Fa  
Bjarne Nielsen, mdt Kh til mdt Fa  
H-H. Husted, mdt Rf til mdt Str

## Afskediget pr. 30.11.1978 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (18. Irm.)  
S. R. Laursen, mdt Næ  
Lokomotivfører (17. Irm.)  
E. Kjærgaard, mdt Es

## Navneændring

Lokomotivassistent p. (9. Irm.)  
T. B. Rasmussen, mdt Kh til Tonny B. Rasmussen  
L. Nielsen, mdt Kh til L. Nielsen (Gus)  
L. Nielsen, mdt Kh til L. Nielsen (Syd)  
A. Sørensen, mdt Kh til Arne Sørensen

Lokomotivassistent (9. Irm.)  
T. B. Rasmussen, mdt Gb til Torben B. Rasmussen  
A. Sørensen, mdt Kh til Alex Sørensen

## Tjenestefrihed uden løn 1.10.78-30.9.79

Lokomotivfører (13. Irm.)  
P. E. Brygger, mdt Gb

## Opmærksomhed frabedes

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.  
Ikf. I. Petersen, Gb

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Ikf. F. V. Hansen, Kh

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.  
Ikf. Otto Beck, Gb

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.  
Ikf. A. G. V. Olsen, Gb

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.  
Ikf. H. A. Thomassen, Fa.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.  
Ikf. J. Sten Jensen, Gb.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.  
Ikf. O. Hansen, Gb.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.  
Ikf. E. B. Larsen, Ng.

## Dødsfald

Lokomotivfører J. A. M. Andersen, Korsør, død den 12.7.1978.  
Pens. lokomotivfører A. M. Tønning, Ålborg, død den 19.4.1978.  
Pens. lokomotivfører E. T. Nielsen, Åbenrå, død den 2.6.1978.  
Pens. elektrofører L. J. C. F. Schophuus, København, død den 9.7.1978.  
Pens. lokomotivfører I. B. V. Jørgensen, København, død den 6.7.1978.  
Pens. lokomotivfører A. Pedersen, Silkeborg, død den 3.6.1978.

## D.L.F. Århus afdeling

Efterårs og afskedsfest afholdes lørdag den 4. november 1978 kl. 18.15 på hotel Atlantic's tagrestaurant, Europaplads.

Efter at afdelingen har ydet tilskud, er prisen pr. person 100 kr.

Enker og pensionister indbydes venligst. Tegningsliste fremlægges på opholdsstuen, og tilmelding kan iøvrigt ske på tlf. (06) 16 92 52 eller (06) 89 17 42.

Festudvalget

## Personalefortegnelse 1978

En ny udgave af DSB personalefortegnelse kan ventes udgivet i løbet af oktober måned 1978.

Personalefortegnelsen, der udsendes i samme design som 1976 – udgaven, indeholder bl.a.:

1. Skematisk oversigt over DSB organisation
2. Skematisk oversigt over generaldirektoratets afdelinger og kontorer. Chefernes navne og telefonnumre samt de enkelte tjenesters sagområder.
3. Anciennitetsrækker for samtlige tjenestemænd.
4. Anciennitetsrækker for samtlige månedslønnede overenskomstansatte medarbejdere.
5. Alfabetisk navnerregister.

Fremstillingen af personalefortegnelsen er i større udstrækning end sidst foretaget inden for DSBs egne rækker. Dette har bevirket, at prisen for et uindbundet eksemplar har kunnet nedsættes 5 kr.

Personalefortegnelsen udsendes i to udførelser til følgende priser:

indbunden kr. 35                      kartonomslag kr. 25

Har De lyst til at anskaffe Dem et eksemplar af personalefortegnelsen 1978, da benyt venligst nedenstående kupon. Det vil dog være en lettelse, om flere bestillinger fra samme tjenestested – om muligt – samles på en enkelt kupon.

Bestillingskupon vil endvidere blive optaget i DSB Bladet.

(klip her)

---

## DSB personalefortegnelse 1978

Undertegnede

navn: \_\_\_\_\_

stilling: \_\_\_\_\_

CPR-nr.: \_\_\_\_\_

tjenestested: \_\_\_\_\_

ønsker \_\_\_\_\_ stk personalefortegnelse (indbunden) á kr. 35

\_\_\_\_\_ stk personalefortegnelse (kartonomslag) á kr. 25

dato \_\_\_\_\_ underskrift \_\_\_\_\_

Giroindbetalingskort udsendes sammen med de bestilte eksemplarer.

Denne kupon indsendes til Redaktionen af personalefortegnelsen, personaletjenesten, DSB, Sølvgade 40, 1349 København K.