



12

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. DECEMBER 1978 – 78. ÅRGANG

12

Indhold:

Repræsentantskabsmøde i COI	2
COI overenskomstkrav	4
Udtalelse	5
Georg Larsen fylder 60 år	5
COI's skrivelse til ligningsrådet om beskatning af køre- og sejlpengedydelser	6
Jernbaneliv	7
Jernbaner i Låne»skoven«	10
Gratisbekæmpelse på to måder	12
Det tikker og takker og bimler og bamler i en villakælder i Vanløse	14
Nye støttemuligheder for lønmodtagere ved rekreations- og kurophold	16
Spørgsmål til trafikministeren	17
Fra medlemskredsen	17
Uddeling af legater	18
Indholdsfortegnelse 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.

136 repræsentanter fra tilsluttede organisationer deltog den 15. november 1978 i Centralorganisation I's ordinære repræsentantskabsmøde i København. Interessen for mødet var ikke mindst skærpet af de politisk økonomiske forhold, der præger dagens Danmark, hvor megen utilfredshed hober op fordi der bremses op for løn- og prisudviklingen. Regningen fra de glade tredser og begyndelsen af halvfjerdsernerne skal nu betales, men midlerne, der skal benyttes dertil, kan man ikke blive enige om. Een ting er givet. Vi kan ikke blive ved med at låne os ud af vanskelighederne. Landet er i det stykke nået til grænsen af det forsvarlige, og det betyder, at vore politikere skal finde flertal for en politik, der hjælper os ud af klemmen. Betalingsunderskudet overfor udlandet skal bringes ned – ja helt væk og arbejdsløsheden skal mindskes – for helt afskaffe den når man aldrig til. At finde en fællesnævner der på een gang løser disse to problemer, lader sig ikke gøre.

Det er på denne baggrund, arbejdet i centralorganisationen skal anskues. Det er dagens politikeres forsøg på at løse denne gordiske knude, der sætter CO I's medlemmers krav til indkomstforbedring i relief. Krav, der udover at halte bagefter stigningen i leveomkostninger, også er krav berørt af den højere procentvise lønfremgang, privatindustriens arbejdere har fået, medens tjenestemændene stort set har haft en fremgang holdt inden for den 6 pct. ramme, der var forudset ved sidste overenskomstfornyelse i 1977.

Til trods for at vort samfund er så rigt som aldrig før, står vi med før nævnte problemer ansigt til ansigt med vor modpart regering og folketing med en række krav til overenskomstfornyelse, der er rimelige og berettigede, men som modparten har antydnet må behandles efter et hensyn til helheden i indkomspolitikken. Vore forhandlere vil sandelig ikke få det let.

CO I's krav er først og fremmest at få dækket et konstateret efterslæb på godt 6 pct., at få dyrtidsportionerne udbetalt i fuldt antal, medens størrelsen af den enkelte portion skal forhøjes for at give bedre dækning af dyrtiden.

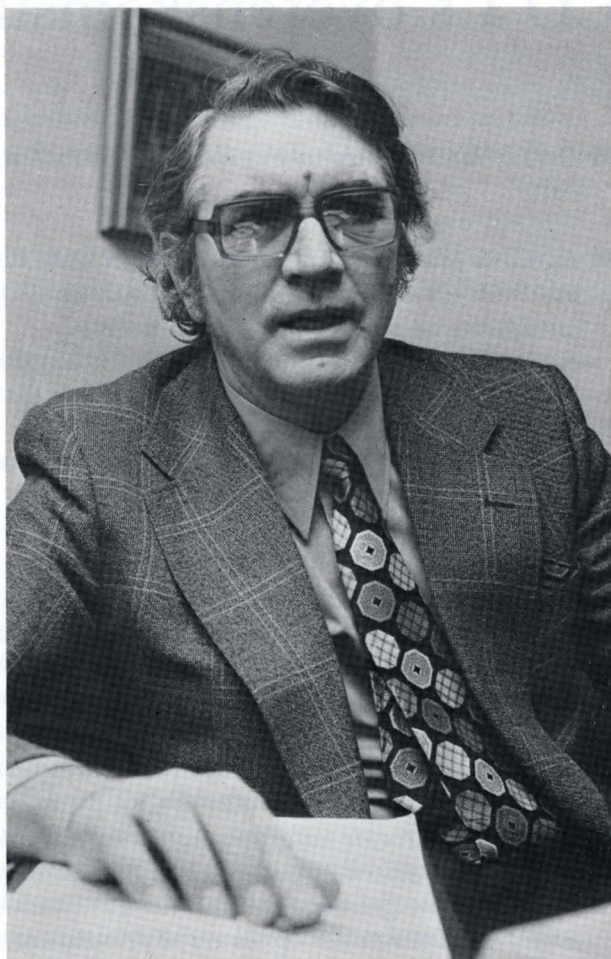
Repræsentantskabet tog stilling til og godkendte et af hovedbestyrelsen udarbejdet 12-punkts program, der ser ud som fremgående af følgende side.

Formandens, Børge Aanæs, mundtlige og skriftlige beretning om centralorganisationens meget omfattende arbejde i den forløbne 2 års periode blev

ensstemmigt godkendt. Tyngden af CO-arbejdet har ligget i aftaleforhandlingerne, dyrtids- og taktregulering, pensionsreform, efterløn, afgangsalder, revision af SU-regler, særlige ydelser, stillingsvurdering og arbejdsmiljølov.

Om de for os så vigtige sager som beskatning af kørepenge og godtgørelse for ulempeydelse under sygdom, sagde formanden, at hovedbestyrelsen havde anbefalet forhandling med Ligningsrådet med henblik på at få beskatningen af kørepengene udskudt for at give mulighed for at forhandle spørgsmålet i forbindelse med overenskomstforhandlingerne. Der vil ligeledes blive rettet henvendelse om godtgørelsen af ulempeydelse, idet centralorganisationen finder finansministeriets fortolkning af hvem der falder ind under reglerne alt for stramme. Det kan videre være af interesse at nævne, at det er foreslået finansministeriet at indgå aftale om bortfald af reglen og fradrag i egenpensionen, hvis man søger sin afsked efter det fyldte 60. år og inden det 67. år. Dette forslag fremsættes i konsekvens af den vedtagne efterlønsordning på arbejdsmarkedet.

Repræsentantskabet genvalgte Børge Aanæs som centralorganisationens formand. Som ny næstformand i stedet for den på grund af alder afgåede, Anton Dalsgaard, Dansk Politiforbund, valgtes formanden for Dansk Postforbund, Aage Andersen. Den øvrige hovedbestyrelse sammensættes ved udpegning gennem de respektive tilsluttede organisation. For DLF's vedkommende dens formand.



Børge Aanæs, der blev genvalgt som COI formand.

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

CO I's overenskomstkrav

- *Det i forbindelse med taktreguleringen konstaterede efterslæb forlanges udbetalt uden for rammebeløbet.*
- *Dyrtidsreguleringen kræves genoptaget med det fulde antal forfaldne portioner som fastsat i de gældende aftaler om løn, tillæg, godtgørelser m.v., herunder udgiftsdækkende ydelser og betaling for nat tjeneste og tjeneste på lørdags/søndage.
Rammebeløbet må ikke belastes af udbetalingen af omhandlede dyrtidsportioner fra den 1. oktober 1979.*
- *Arbejdstiden for tjeneste udført uden for normal arbejdstid (ubekvem arbejdstid) nedsættes til 35 timer pr. uge.
Såfremt arbejdstiden for mere end en tredjedels vedkommende udføres uden for normal arbejdstid, beregnes den højeste arbejdstid som 7 timer pr. dag for alt arbejde, der strækker sig over mindst 6 uger.*
- *Der skal indføres 5 ugers ferie. Personalenormativerne skal justeres i overensstemmelse med den øgede ferie.
Den særlige feriegodtgørelse søges forhøjet.*
- *Dyrtidsportionernes størrelse kræves ændret fra 60 til 90 øre.*
- *Betaling for arbejde udført om natten og på lørdag/søndage kræves forhøjet. Der skal lægges særlig vægt på forhøjelsen af godtgørelsen for lørdag/søndagstjeneste.
Reglen om, at tjenestemænd skal have et mindste antal fridage, der skal falde på søn-/og helligdage ændres, således at der opnås ret til et mindsteantal week-endfriheder.*
- *Der foretages stedtillægsjustering på det hidtil anvendte grundlag, men dog således, at tjenestemænd henført til stedtillægs sats O med virkning fra den 1. april 1979 henføres til sats I. Løndelev, der ikke hidtil har været stedtillægsreguleret, reguleres fremtidigt.*
- *Der foretages omklassificering af et antal stillingsgrupper. Endvidere skal der afsættes et beløb til individuelle omklassificeringer.*
- *Taktreguleringen bør forbedres.*
- *Aftalen om time- og dagpenge ændres således, at der fremtidigt kun findes een sats.*
- *Såvel lønninger, herunder mindstelønninger, som arbejdstiden forudsættes i øvrigt reguleret efter samme retningslinier, som det sker for det private arbejdsmarked i aftaleperioden 1979-81.*
- *Såfremt der gennemføres en ØD-ordning, bør denne omfatte samtlige lønmodtagere, herunder således også offentligt ansatte.*

Udtalelse

Repræsentantskabet for Statstjenestemændenes Centralorganisation I, der omfatter tjenestemandssorganisationer med tilsammen ca. 50.000 medlemmer, har ved det ordinære møde i København den 15. november 1978 vedtaget følgende udtalelse:

Repræsentantskabet beklager den udvikling i de offentligt ansattes lønninger, som er sket i aftaleperioden 1977-79 sammenlignet med andre indkomstgrupper, herunder lønmodtagere, der er omfattet af mindre stive lønsystemer.

Udviklingen har således vist, at den af regeringen tilsigtede indkomstpolitik er blevet til en lønpolitik, der stort set kun har haft virkning for offentligt ansatte, hvilket i aftaleperioden har medført et direkte reallønsfald for alle tjenestemænd.

Repræsentantskabet må forlange, at der sker en opretning af lønningerne, således at det i aftaleperioden konstaterede efterslæb udmøntes uden for rammebeløbet, og dyrtidsreguleringen må genoptages med det fulde antal forfaldne portioner ved »indefrysningens« udløb.

Med baggrund i de erfaringer, der er indvundet i aftaleperioden 1977-79, forlanges dyrtidsportionernes størrelse ændret fra 60 til 90 øre, og der må ske forbedringer af taktreguleringsordningen, således at det sikres, at der ikke sker en udhuling af reallønnen i aftaleperioden.

Repræsentantskabet finder endvidere, at det nu er på tide, at der som i de øvrige nordiske lande indføres en femte ferieuge. Gennemførelse heraf vil have positive beskæftigelsesmæssige virkninger, da personale-normativerne skal justeres i overensstemmelse med ferieudvidelsen.

Repræsentantskabet må tillige forlange gennemført forbedringer for tjenestemænd, der arbejder uden for normal arbejdstid – såvel i form af forhøjelse af betalingen for sådan tjeneste som i form af en nedsættelse af arbejdstiden til 35 timer pr. uge for disse grupper.

Uagtet at repræsentantskabet har forståelse for landets vanskelige økonomiske situation, må vi vende os imod en indkomstpolitisk løsning på overenskomstforhandlingerne i foråret 1979, medmindre det effektivt sikres, at tjenestemændene ikke bliver pålagt større byrder end andre lønmodtagere, og at der tages skridt til effektivt at begrænse indkomstudviklingen tilsvarende for alle andre indkomstgrupper i samfundet, bortset fra pensionisterne.

Georg Larsen fylder 60 år

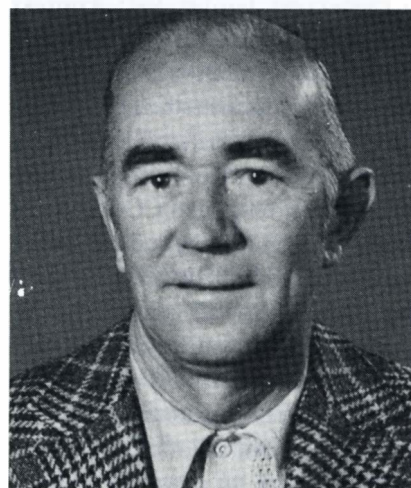
Mandag d. 11. december kan formanden for Dansk Lokomotivmands Forbund, Georg Larsen, fejre sin 60 års fødselsdag.

Sin jernbanekarriere startede Georg som læredreng ved privatbanens værksted i Holbæk, og er nu lokomotivfører ved banen.

Ved siden af sit organisationsarbejde er han stærkt engageret i det politiske og er indvalgt i Vestsjællands Amtsråd fra 1974.

Han blev valgt ind i forbundets hovedbestyrelse i 1952 og blev formand i 1962 og har været formand for privatbaneorganisationernes fællesråd siden 1973.

Det er således en travlt optaget fødselsar vi ønsker hjertelig tillykke med dagen.



CO I's skrivelse til ligningsrådet om beskatning af køre- og sejlpengeydelse

Statstjenestemændenes Centralorganisation I anmoder herved om, at spørgsmålet om den skattemæssige behandling af køre- og sejlpenge fra den 1. januar 1979 må blive gjort til genstand for fornyet behandling i Ligningsrådet med henblik på opretholdelse af den hidtil fulgte praksis, hvorefter de pågældende ydelser anses for omfattet af statsskattelovens § 5 d.

Idet der i øvrigt henvises til tidligere forhandlinger m.v. om emnet kan oplyses, at spørgsmålet om en evt. konvertering af køre- og sejlpengeydelsen til en løndel for en mindre del af det omhandlede personale har været overvejet, men den omstændighed, at den overvejende del af det personale, der p.t. oppebærer køre- eller sejlpenge, fortsat vil kunne kræve udegodtgørelse med tilknyttet skattefradragsordning, jfr. direktoratets udkast herom – har bevirket, at en konvertering må anses for nærmest umulig, idet den ville medføre store lønmæssige uligheder iblandt personalegrupper, der udfører samme arbejde.

Endvidere ville den hindre omflytning af personale fra én trafikategori til en anden (f.eks. fra S-togsdriften til den øvrige togdrift).

Undervejs har vi haft kontakt med finansministeriet, som har vist sig at være ret så træg i spørgsmålet om en evt. konvertering, hvilket efter vor opfattelse skyldes, at lønningedepartementets sagsbehandlere er mest enig med CO I i, at der ikke er nogen rimelighed i at ændre den hidtidige praksis, bl.a. grundet det forhold, at det administrative arbejde efter en omlægning vil være uforholdsmæssigt stort og bestemt ikke billigere. Det bemærkes i øvrigt, at der i statsskattedirektoratet synes at være en overdreven fore-

stilling om det antal personer, der er omfattet af ordningen.

Efter vore beregninger oppebærer ca. 6.000 statstjenestemænd p.t. køre- eller sejlpenge. Den langt overvejende del heraf vil også i fremtiden skulle oppebære skattefradrag af en eller anden størrelse, hvorfor det pengemæssige provenu for staten vil være meget beskedent.

Det bemærkes, at køre- og sejlpenge endvidere oppebæres af visse overenskomstansatte grupper under SID og Sømandenes Forbund. Vi kender ikke antallet, men anslår det til færre end 1000 personer.

Som det vil erindres, har CO I bestandigt hævdet, at køre- og sejlpengene er omfattet af statsskattelovens § 5d, og at en ændring af den skattemæssige behandling derfor kun vil kunne ske efter en lovændring. Påstanden støttes af den omstændighed, at køre- og sejlpenge er afledt af reglerne om godtgørelse for tjenesterejser i indlandet (men fastsat med lavere beløb), og at de indtil for få år siden var indeholdt i samme regelsæt. Påstanden bekræftes yderligere af, at det af time- og dagpengeaftalens § 1 fremgår, at de i aftalen indeholdte regler ikke gælder for rejser, for hvilke der ydes køre- eller sejlpenge.

Der henvises i øvrigt til advokat Peter Dyhrs responsum, der tidligere er fremsendt.

CO I er fortsat af den opfattelse, at køre- og sejlpenge er omfattet af statsskattelovens § 5d, og endvidere finder vi det ikke rimeligt at ændre den skattemæssige behandling af disse ydelser på et tidspunkt, da den tidligere påtænkte større skattereform tilsyneladende er udskudt i det uvisse.

Den tidligere behandling af sagen

er sket under indtryk af en bestemt formodning om, at der ville blive gennemført en større skattereform i 1980, og vi har forståelse for den påstand, der fremføres i medlemskredse om, at man tilsyneladende alligevel forsøger at lave »delreformer« vendt imod lønmodtagerne – i dette tilfælde offentligt ansatte, som i forvejen føler sig klemt af den faldende realløn, som virker stærkest for netop offentligt ansatte.

CO I skal derfor indtrængende henstille, at man frafalder forlangendet om ændringer i den hidtil fulgte praksis vedr. køre- og sejlpenge.

P.h.v.

Med venlig hilsen

Børge Aanes

Niels Juul

DSB-plakater 1978

– DSB føler, at virksomheden har en opgave som landets største galleri for plakatkunst. Derfor udsender vi mange forskellige plakater hvert år, og i vores bygningsprojektering vil plakaten i fremtiden få en langt mere dominerende rolle end i dag, sagde generaldirektør Povl Hjelt ved præsentationen af DSBs plakater 1978.

Plakaterne – der er seks motiver – er i år skabt af maleren Buster Bruun. Han har arbejdet rent male- riske med sine motiver, og i modsætning til tidligere plakatkunstnere har Buster Bruun ikke skildret et jernbanesceneri. Der er derimod tale om seks landskaber oplevet fra toget i forbifarten. Og det er den danske natur i bevægende farveskift, som glider og drejer sig uden for vinduet.

Plakaterne vil bl.a. blive op- hængt på stationer over hele landet.

Som introduktion til en indsamling af erindringer fra ældre jernbanefolk åbner Struer museum 13. oktober en udstilling med titlen »Livet ved jernbanen«.

Udstillingen, der vil være åben resten af året, arrangeres i samarbejde med Jernbanemuseet i København og omfatter dels lokalt billedmateriale, dels en række genstande, almindelige så vel som kurrøse, der alle har været anvendt inden for jernbanen.

Det er museets hensigt med udstillingen at etablere en nærmere kontakt med de mange på egnen, som har arbejdet inden for jernbanen for at få dem til at fortælle om deres jernbanetid. Til det arbejde har museet fået assistent ved DSB, Ole E. Mogensen til at udarbejde en spørgeliste til belysning af en række jernbaneforhold, som det kun vil være muligt at få belyst gennem personlige erindringer.

Spørgelisten skal således være med til at skabe en bred belysning af jernbanen som arbejdsplads. Svarene vil indgå i Struer museums arkiv, hvorfra materialet vil kunne stilles til rådighed for jernbanehistorikere og andre interesserede.

Struer museum er i øvrigt indrettet i en bygning, som har nær tilknytning til jernbanelivet, idet bygningen var bolig og telegrafstation for de ingeniører, som i 1860-erne anlagde banen mellem Skive og Struer. Selve museet er oprettet af jernbaneassistenten Johannes Buchholtz, der senere slog sit navn fast som forfatter.

Jernbaneliv er ikke blot teknik og anlæg – det er også menneskers dagligdag.

Vi lever i en tid, hvor den tekniske udvikling går meget stærkt. Det kan ikke mindst folk, som har arbejdet ved jernbanen tale med om. For blot få år siden anvendtes ma-

teriel, som i dag kun findes på Jernbanemuseet eller museumsbanerne.

Det er imidlertid ikke nok, at man opbevarer tidligere tiders materiel og hjælpemidler. Vil man vide noget om, hvorledes livet ved jernbanen formede sig tidligere, må man have de folk, som har oplevet jernbanen på nærmeste hold til at fortælle – og det er netop det, vi beder Dem om.

Mange jernbaneforhold kan belyses gennem arkivalier og trykt materiale, men på de følgende sider vil De finde en række spørgsmål, med udgangspunkt i den enkeltes arbejdssituation, og det er spørgsmål, som det om få år kan være for sent at få belyst, fordi det kun er noget som findes i erindringen, men det er ikke mindre værdifuldt af den grund.

Vi beder Dem være med til at tegne et billede af livet ved jernbanen, således som De har oplevet det. Deres svar vil være afhængig af hvilken stilling, De har været ansat i, og De vil næppe kunne besvare alle spørgsmål, men prøv at finde de spørgsmål, som har haft særlig forbindelse med Deres arbejdssituation og besvar dem så udførligt som muligt.

1. Tilknytning

- 1.1 Deres navn, adresse, fødeår og fødested.
- 1.2 Har Deres forældre eller andre i familien haft tilknytning til jernbanen?
- 1.3 Hvad har De lavet, før De kom til jernbanen?
- 1.4 Hvornår kom De til jernbanen, og hvordan gik det til?
- 1.5 Hvilket område er det, De her vil fortælle om? (Station, gods-ekspedition, maskindepot, strækning, privatbane el. lign.)
- 1.6 I hvilket tidsrum var De stationeret på det pågældende tje-

nestested og i hvilken stilling?

- 1.7 Hvad var årsagen til Deres stationering på ovennævnte tjenestested? (Er De født der, haft familie der, advancement, uansøgt forflyttelse el. lign.)
- 1.8 Hvordan er De uddannet ved jernbanen? Beskriv både den praktiske og teoretiske uddannelse.

2. Personaleforhold

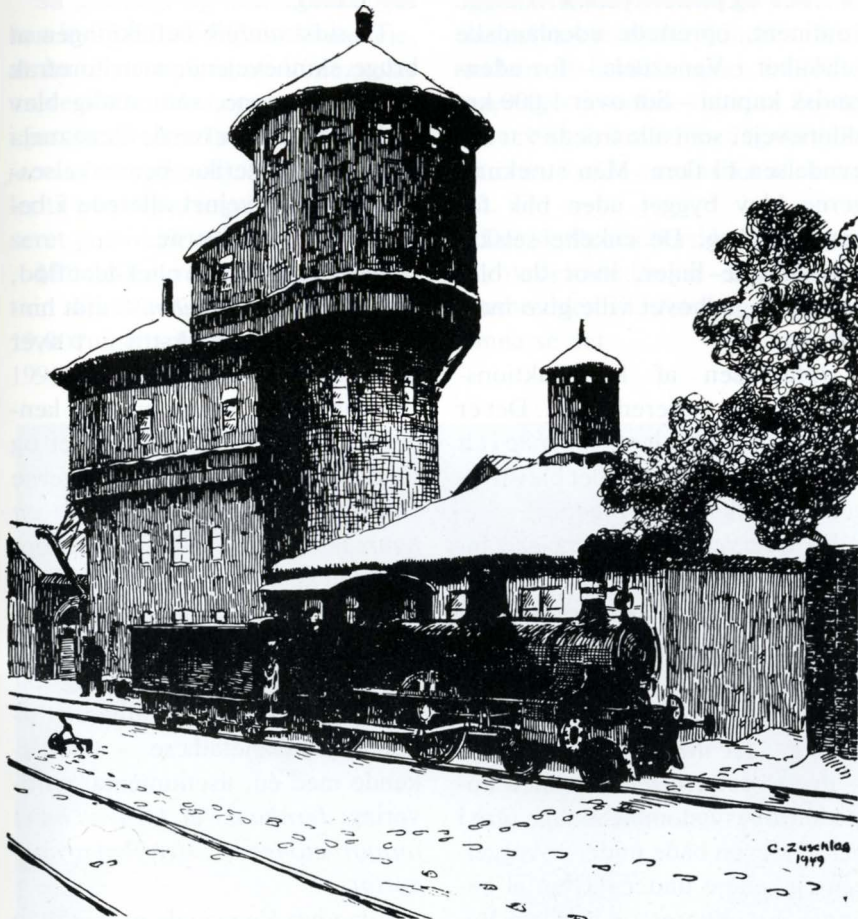
- 2.1 Hvordan var forholdene for personalet, og var der noget, De især var tilfreds eller utilfreds med? (Løn, arbejdstid, ferie, uniform eller andet).
- 2.2 Hvilken faglig organisation stod De i, og hvilke opgaver havde denne organisation? (Forslag til ny tjenestefordeling, forhandling m.v.)
- 2.3 Hvilke arrangementer stod organisationen for? (Møder, generalforsamlinger m.v.)
- 2.4 Hvilke festlige sammenkomster husker De fra Deres faglige organisation? Fortæl evt. om forløbet af en sådan sammenkomst. (Juletræ, udflugt el. lign.)
- 2.5 Fandtes der andre personaleforeninger? Var De selv medlem, og hvilke aktiviteter havde disse foreninger? (Jernbanens Idrætsforening el. lign.)
- 2.6 Var der i byen bestemte steder, hvor jernbanefolkene i almindelighed handlede eller absolut ikke handlede? (Statsfunktionærernes brugsforening og lign.)

3. Dagligdagen

- 3.1 Hvad var Deres arbejdsopgaver på tjenestestedet?
- 3.2 Hvem samarbejdede De umiddelbart med, og hvilket arbejde udførte Deres medarbejdere?
- 3.3 Prøv at give en beskrivelse af

- hvorledes en almindelig arbejdsdag eller vagt forløb. Hvis De havde skiftevagter, så fortæl, hvad der var at gøre på de forskellige vagter.
- 3.4 Prøv for Deres eget vedkommende at give en beskrivelse af, hvilket arbejde, der var at gøre i løbet af et år, således man kan se, hvorledes det daglige arbejde var præget af årstiden.
- 3.5 Brugte man i det daglige arbejde redskaber og hjælpemidler som senere gik af brug? Beskriv disse ting, og fortæl hvad man brugte dem til.
4. *Trafik*
- 4.1 Beskriv hvorledes passagerbefordringen fandt sted. (Billetsalg, billetkontrol, pladsanvisning m.v.)
- 4.2 Var der nogen udpræget bolig-arbejdssted-trafik i forbindelse med stationen? (Omfatter også de daglige rejser til skoler).
- 4.3 Hvorledes fandt skolerejser sted? (De årlige ferierejser og udflugter, ikke at forveksle med de daglige rejser til skole). Skete befordringen med særlige tog?
- 4.4 Kunne man købe særlige billetter til nedsat betaling? (Week-endbilletter, badetog el. lign.)
- 4.5 Kan De huske, der var særlige befordringer af særlige personer? (F.eks. kongehusets rejser).
- 4.6 Hvilken indflydelse havde højtidene og de halvårlige skiftedage på trafikken?
- 4.7 Var der større samlede transporter af samme godsart? (Mergel, grus, brunkul el. lign.) Beskriv hvorledes disse transporter foregik.
- 4.8 Var der i forbindelse med havnen tale om direkte losning og landning af skibe fra jernbanevogne? Fortæl om godsart, afsendelsessted, bestemmelsessted.
- 4.9 Hvad kan De iøvrigt fortælle om befordringen af gods, post og rejsegods.
5. *Faste anlæg*
- 5.1 Prøv at beskrive, hvordan strækningen eller stationsområdet så ud i Deres tid. Hvilke ting var karakteristisk for netop den tid? (træperron, tjæreperron, olielygte m.v.)
- 5.2 Hvordan var telegraf-, signal- og sikringsanlæg indrettet? Fandtes særlige lokale signaler? (F.eks. rangersignaler).
- 5.3 Hvordan var lokaleforholdene i de bygninger, De kom i? (stationsbygning, remise, pakhus el. lign.)
- 5.4 Fandtes der på stationsområdet privatejede bygninger? (Pakhuse, depoter, isværker el. lign.)
- 5.5 Var der i Deres tid større arbejder igang med ombygning eller nyanlæg? Beskriv hvordan arbejdet blev udført, og hvilken betydning arbejdets fuldførelse havde for den daglige arbejdsgang.
6. *Driftsmateriellet*
- 6.1 Hvilke typer rullende materiel anvendtes i den daglige drift?
- 6.2 Hvorledes anvendtes de enkelte typer lokomotiver og vogne? (Til persontog, til eksprestog osv.)
- 6.3 Hvor var der stationeret hjælpemateriel? (Hvilket). Kan De huske tilfælde, hvor det blev brugt?
7. *Toggang*
- 7.1 Beskriv i store træk, hvorledes køreplanen var tilrettelagt. Hvilken forskel var der på sommer- og vinterkøreplan?
- 7.2 Hvorledes foregik togekspeditionen, var der på stationen noget, som var karkteristisk for netop denne station?
- 7.3 Ankom og afgik togene til tiden? Var der bestemte tog, som ofte var forsinket, og kender De årsagen hertil?
- 7.4 Husker De nogle vejmæssige vanskeligheder med gennemførelse af driften? (Sne, løv m.v.) Fortæl om særlige vanskelige episoder – husk ca. årstal.
- 7.5 Var der andre vanskeligheder? (Køer på sporet el. lign.)
- 7.6 Har De kendskab til særlige strækninger, som var særlig berygtede for specielle vanskeligheder? (kurver, stigninger, sidevind osv). Har De evt. selv oplevelser, som knytter sig til den pågældende strækning?
- 7.7 Hvilke ulykker og større uheld har De selv oplevet på nærmeste hold? Fortæl så udførligt som muligt, hvad der skete, og hvilke følger det fik.
8. *Krigstid*
- 8.1 Hvilken særlig betydning havde jernbanen under besættelsen? (Militærtransporter, eneste transportmiddel osv).
- 8.2 Hvordan smittede krigssituationen af på det daglige arbejde ved jernbanen? (Mørklægningsforanstaltninger, indskrænket køreplan m.v.)
- 8.3 Oplevede De eksempler på såvel direkte som stille sabotage? Fortæl hvad der skete, og hvilke følger den fik.
9. *Andre forhold*
- 9.1 Hvordan var forholdet til andre

JERNBANELIV



En spørgeliste om jernbaneforhold
Ved Ole E. Mogensen

SM **Struer
museum**

- instanser? (F.eks. publikum, postvæsenet eller andre baner).
- 9.2 Kan De huske nogle af de andre forretninger, som jernbanen ikke direkte var impliceret i, men som var på en station? (F.eks. restauranter, dragerforening, kiosker eller perronsalg).
- 9.3 Var der tog, som personalet havde givet tilnavne, og hvilke navne var der i så fald tale om? (Avistoget, »Sandblæseren« m.v.).
- 9.4 Hvilke populære stillingsbetegnelser har De kendskab til, og hvad lavede de folk? (»Stander«, »De sorte« osv).
- 9.5 Giv eksempler på kaldenavne, som anvendtes for at skelne folk fra hinanden i omtale. Prøv at gøre rede for, hvorledes disse navne er opstået. (Ringkøbing-Jensen, Skive-Pedersen osv).
- 9.6 Kender De nogle specielle jernbaneudtryk, og er De kendt med deres betydning og oprindelse?

(»Hund«, »ost«, »fløjte af« osv).

- 9.7 Fortæl om nogle episoder og tildragelser fra Deres arbejde ved jernbanen, som gjorde særlig indtryk på Dem.

Vejledning:

Læs spørgelisten igennem for at finde spørgsmål om emner, De har særlig indsigt i.

Besvar spørgsmålene på papir i A4 format (kan evt. rekvireres herfra), som kun beskrives på den ene side, og husk ud for svaret at anføre spørgsmålets nummer.

Skriv så detaljeret som nødvendigt og vær hele tiden opmærksom på tid og sted for det De omtaler. Såfremt De har lettere derved, må De gerne lave en sammenhængende skildring fra Deres jernbanetid.

Hvis De ved besvarelsen kommer i tanke om noget, som spørgelisten ikke omhandler, men som efter Deres opfattelse alligevel kan være af interesse, skal De endelig tage det med.

Har De materiale, billeder o.l., der kan være med til at belyse Deres arbejde ved jernbanen, vil vi meget gerne vide dette og evt. betyde en kopiering af materialet.

Deres besvarelse vil indgå i museets arkiv under Deres navn og i fremtiden blive stillet til rådighed for jernbaneforskere og andre historikere, men Deres besvarelse vil ikke blive offentliggjort i sin helhed uden Deres tilladelse, og skulle der i Deres besvarelse være ting, De ikke ønsker offentliggjort, vil dette naturligvis blive respekteret.

Send Deres besvarelse til:

Struer Museum

Søndergade 23

7600 Struer

eller kontakt os på:

(07) 85 11 08.

Shakespeares »Romeo og Julie« siger den forelskede Romeo: »Der er ingen verden uden for Veronas mure«.

Med de ord fortæller Shakespeare, at Romeos interesser kunne tælles på én finger, nemlig pigen Julie, fra *Verona*, Norditalien, og at verdenen aldrig er i tvivl om Romeos noget defekte overblik.

Med tiden ændrede den lidenskabsløse verden da også replikken/citatet til det stik modsatte, nu ofte brugte, *der er en verden uden for Verona* – underforstået, at mennesker Kloden over kan lære af hverandres handlinger.

Det gælder i det følgende for både privat og statslig virksomhed.

Det er en beretning om, hvorledes i dette tilfælde private igangsættere kan slippe af sted med at låne så meget i udlandet, at det, der lånes til, bliver en for tung byrde, navnlig når det kniber med både igangsætternes og statens overblik.

»Scenen« er den sydamerikanske republik, *Venezuela* – landet, mange af os (kun) forbinder med danske udvandrersfamiliers rugbrødssavn i Venezuela kort før Verdenskrig II.

I dag har Venezuela 12 millioner indbyggere af sort/hvid/indiansk afstamning – en 3-dobling på 40 år – og en betydelig eksport. For landet er eventyrligt rigt:

Guld, kobber, jern, gummi, kul, olie, kaffe, verdens bedste kakao kommer fra Venezuela, sukkerrør, bananer, majs, hvede, byg, tobak, bomuld er Venezuelas *vigtigste* naturrigdomme.

Så der er brug for godsbaner!

Men Venezuelas samlede jernbane»net« er kun på ca. 350 km – til et landområde, der er 24 gange større end Danmark!

Også sammenlignet med andre sydamerikanske staters sporareal

er Venezuelas abnormt lille. Hvorfor?

Svaret er: Da jernbaner begyndte at brede sig på det sydamerikanske kontinent, oprettede udenlandske selskaber i Venezuela – for udenlandsk kapital – lidt over 1,000 km skinneveje, som alle troede var begyndelsen til flere. Men strækningerne blev bygget uden blik for sammenhæng. De enkelte selskaber anlagde linjer, hvor de blot skønnede, behovet ville give mest udbytte.

Opfattelsen af konstruktionsform og drift varierede også. Det er karakteristisk for landets første i alt 1,020 km sporareal, at det blev bygget i 6 – seks – sporbredder!

De overvejende europæiske investorer (og samtidigt konkurrenter) nærede ikke just broderlige følelser indbyrdes. Andre forhold blev bare undervurderet:

Landets politikere rivaliserede kraftigt, det medførte borgerkrige = driftsforstyrrelser. Desuden kostede tropesygdomme mange ofre i befolkningen både under anlæggelsen og senere under dirften af banerne. En grænsestrid imellem Venezuela og *Britisk Guyana* bidrog endvidere til internationale gnidninger i begyndelsen af 1900-tallet, det »smittede af« på forholdet til banernes kreditorer.

Dertil kom den *afgørende* faktor, at betalingen af renter og afdrag til de udenlandske kreditorer gjorde driften mere og mere problematisk for selskaberne.

En ond cirkel opstod: Befolkningens reaktion på stadig dyrere og ringere skinnevejstransport var en voksende uvilje imod banerne. Det lettede jo ikke Venezuelas transportbehov, at landet er rigt på naturgoder, når jernbaneselskaberne slæbte til overmål på deres egne – økonomiske – byrder. Kortest sagt:

Hvert nyt konto-udtog fra selskabernes kreditorer gjorde banerne mere upopulære hos den indfødte befolkning!

Til sidst *undgik* befolkningen at bruge skinnevejene, men foretrak statslandevejene, som stadig blev forbedret. Derfor havde Venezuela et for Sydamerika bemærkelsesværdigt godt vejnet allerede i begyndelsen af 1930'erne.

Og da landets rige oliekluder flød, dermed *benzin* og *bilen* »fandt hinanden«, kom der ekstra fart over Venezuelas motorvejsystem.

Jernbanerne kunne nu ikke længere konkurrere med (last)biler og motorveje. Banestrækningerne skrumpede ind til *mindre end en femtedel* (totalt 173 km) af det oprindeligt anlagte areal i tiden helt op til midten af 1970'erne.

Det er faktisk først i de allersidste to år, at Venezuelas regering har taget alvorligt fat på at udbedre fortidens jernbanefadæse – udelukkende med én, usentimental motivering: *Jernbaner er Jordens mest fornuftbetonede overfladetransportør*.

I dag har Venezuela planer til et moderne, nationalt skinnevejsnet integreret med motorvejene, som passer til det store, hurtigt indbyggervoksende lands behov, dog først og sidst til industri- og anden godstransport.

Chefen for Venezuelas jernbaneadministration heder *Roberto Centeno* (billedet), ingeniør, ansvarlig for den igangværende forbedring og udvidelse af gamle strækninger, som i 1991 ventes at have forgrenet sig til i alt 3,700 km moderne sporanlæg.

Fortidens udenlandske jernbanebyggeres resultater satte bogstaveligt talt så skræmmende spor i landet, at kun hvor det er tvingende nødvendigt indføres i dag udstyr, så

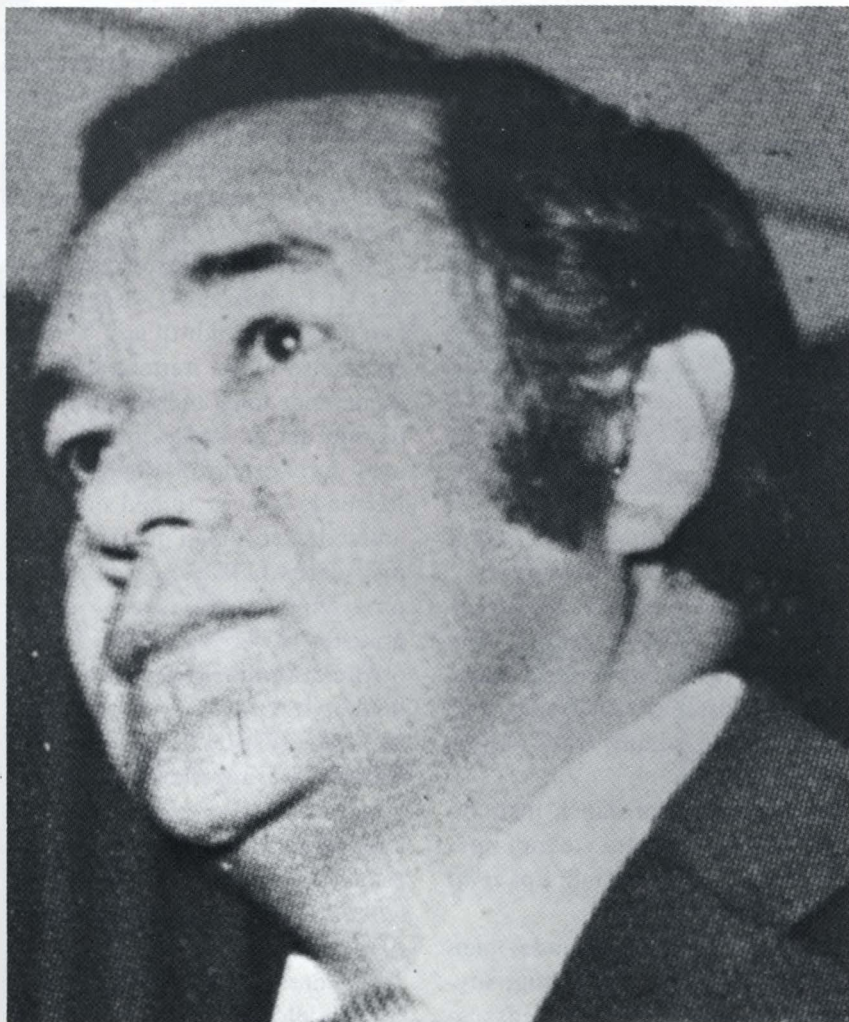
som lokomotiver, fra andre lande. Venezuela vil udnytte sin egen teknologi mest muligt, siger Centeno.

Så grundigt og vidtskuende går han ind for fremtidens skinneveje, at han har opfordret Venezuelas universiteter til at oprette lærestole i jernbaner den første *professor i jernbaner* er på vej. Men også skoler til træning af teknisk og specialiseret personale tager form.

Målet: En velskoleet, 1. generation af indfødte jernbanefolk – ca. 19.000 medarbejdere omkring år 1991.

Det er en stor opgave, indrømmer Centeno. Den ville have været mindre – måske slet ikke have foreligget? – hvis der imellem Venezuelas private jernbanepionerer eller i rækken af landets egne, indfødte regeringer i samme tidsrum havde været blot ét hoved med (over)blik for *samarbejde* og sans for at skabe det.

Der skulle imidlertid alt for mange, byrdefulde lån og – bl.a. – seks sporbredder til, før begge parter kunne se det.



Roberto Centeno, vidtskuende chef for Venezuelas jernbaneadministration, vil have 1. indfødte generation af jernbanefolk uddannet før 1991.

UDLANDET I —GLIMT

- CHICAGO har en – nu 8 år gammel – plan om at bygge t-banelinje imellem en ny universitetsby, centrum og et voksende handelskvarter langs *Michigan-søen*. Senest har folk i regeringskredse anbefalet beskæring af projektet.

Det er nok stadsgartneren.

- JAPANs regering har godkendt en 50% passager- og fragttakstforhøjelse i kampen mod underskud (over yen 400.000 millioner årligt). Dermed er visse 1. kl. statsbanebilletter nu dyrere end indenrigs-flytaksterne. Følge: Fald i togpassager- og fragttrafik.

Logisk idé synes nu at være rullende materiel med vinger.

- AFRIKAs jernbaneunion, U.A.R., afholdt bestyrelsesmøde i *Accra*, Ghana, med delegerede fra 22 afrikanske stater og generaldirektøren for *Nigerias* baner, hr. *T. I. O. Nzewgwu*, som præsident. Mødet valgte nye vice-præsidenter for Nord-, Øst-, Central- og Vestafrikas ruteområder.

107 år efter, at post og proviant til *dr. Livingstone* forsvandt sporløst.

- MOSKVA forbedrer transportmidlerne for gæster til Olympiske Lege 1980 – bl.a. på de travleste t-banestationer sættes rulletrappernes hastighed op med 15 cm/sekundet.

Bliver det verdensrekord?

Mere udland i glimt side 13

Gratistbekæmpelse på to måder

L

12 LONDON TRANSPORT vil indføre 100% effektivt værn imod rejsebedrageri på t-banen. Gratister koster årligt LT ca. kr. 70 millioner.

Flere kontrolapparatyper overvejes. Fællesprincippet i dem er elektroniske gærder/låger, der kan både sælge og kontrollere kodede billetter.

Købte billetter stikkes ind i en åbning i apparatet, der »læser« koden. Er billetten i orden, åbnes lågen til perronerne.

Apparatet returnerer straks billetten til den rejsende, så denne kan medtage billetten og gentage kontrolhandlingen på ankomststationen. Her »læser« maskinen, om passageren har kørt den købte distance/rute – er der kørt for langt, åbnes lågen ikke. Billetten skydes tilbage til den rejsende, der må køre tilbage til rette station.

Et af de mekaniske raffinementer er en opsamlingszone i møntindkastet, hvorved det er muligt for en rejsende at indkaste mønter lige i hælene på en anden rejsende endnu medens denne er på vej igennem lågen og får sin billet udleveret af maskinen.

Hvor gærder af denne type indbygges i mandshøje hegn, vil muligheden for at slippe igennem uden at betale være nærmest nul.

Man kunne tænke sig, at to myndeslanke snydere, der ville prøve at rejse på én billet, kunne klemme sig igennem lågerne samtidigt. Men gærdets fire fotoceller, der følger hver enkelt rejsendes bevægelser igennem lågerne samt andre rejsende og stationspersonale ville se dobbelt»akten«. Så der skal mere end almindelig dristighed – foruden slankheden – til for at gennemføre et sådant nummer!

Man kan altså sige, at systemet repræsenterer »den hårde linje«:

Det bygger på usminket *mistillid* til de rejsende – på den kontante antagelse, at folk snyder, hvis der er mulighed for det.

De første LT-stationer, der har fået gærder opstillet, melder da også om 5%–10% større billetindtægt. LT har planer om at opstille elektroniske gærder på ca. halvdelen af Londons 250 t-banestationer.

I øvrigt er disse apparater en videreudvikling af de elektroniske låger, der allerede findes på nettets *Victoria*-linje, verdens mest automatiserede t-banelinje, »laboratorium« for andre end denne jernbanetekniske landvinding. (Fotografiet her er fra åbningen i 1969 med dronning *Elizabeth II* foran lågerne



på *Green Park* station i færd med at stikke en billet i kontrolværket).

Kontrasten til LT's kontrolapparat er det »åbne system«, som bl.a. DSB og de franske statsbaner bruger: Tidstemplingsmaskiner på perronerne og stikprøvende revisorer i togene.

Systemet passer dansk mentalitet, for det er fjernet fra »teknokrati« og bygger lige så usminket på *tillid* til de rejsende.

Derfor er det nedslående, men næppe uventet, at DSB årligt snydes af ca. 5% rejsende hovedsageligt på S-banen, hvilket er det nærmeste man kan komme en talmæssig vurdering af snyderiets omfang.

Hvor »halter« systemet?

Ikke utænkeligt deri, at kommunikationen til de rejsende ikke er i samme plan som selve apparatet.

Det åbne system »taler« jo til passagerernes ærlighed. Det logiske ville så være, at kommunikationen mindede rejsende om, at det er noget af en *æressag* ikke at bestride transportøren!

Faktisk bruges derimod opslagsmateriale af forbudsarten, »*Adgang kun for passagerer med kort eller tidstemplede billetter*« o.l.

Et mere menneskerettet, psykologisk motiveret budskab ville afrunde systemet. Anskueliggørende idé: Plakat med teksten, »*Rejser DE med »sort streg« i panden?* og tegning af synder med streg i panden på vej forbi stempningsmaskinen, der »indhenter« synderen (tegningen).

Motiveringen for at bruge netop det let karikerede: Hvis gratisten kan gøres bare lidt til grin, dermed en anelse fløv, irttesættes vedkommende langt mere indtrængende end det er muligt udelukkende med girokortet og bødebilletten. Rejsende selv er tilmed ofte gode allierede i en sådan proces – d.v.s. med deres blikke og smil, når de overværer togrevisorer afsløre gratister på fersk gerning i toget!

Midlet rummer også en hidtil ikke udnyttet *public relations* mulighed, idet DSB/HT med et tema af nævnte art appellerer direkte til kundernes *bedre sider* – i stedet for »affyringen« af det næsten udfordrende(!), »*Stå ikke på uden stempellet billet eller gyldigt togkort*« o.s.v.

Nævnte mere personligt rettede henvendelse til publikum er et velprøvet middel. Blot to eksempler:

Under Verdenskrig II blev den psykologiske form brugt bl.a. i kampagner imod medborgere, der

»glemte« at vise samfundssind i krigshverdagens mangelsamfund. Parallellen til rejsebedrageri er klar.

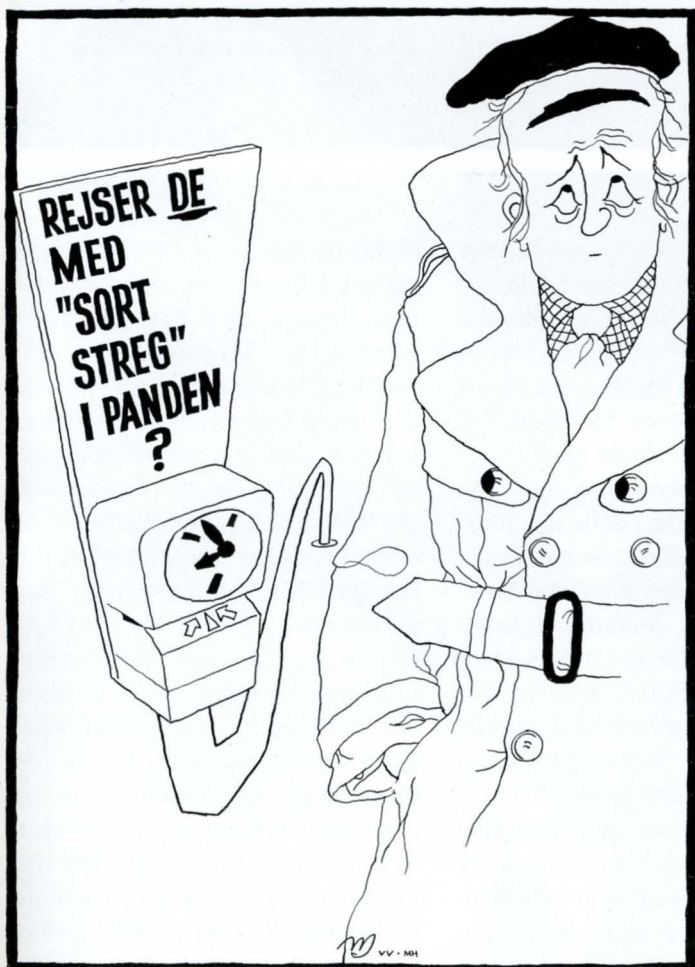
Et andet dobbelteksempel af ældre dato er historien om *M. A. Goldschmidts* vittighedsblad, *Corsaren* (navne»faderen« til det nuværende), der længe og bidende i karikaturer og tekst forfulgte *Søren Kierkegaard*, så selv denne åndslivets gigant følte sig dybt såret.

Men da Kierkegaard fandt på offentligt selv at bede om at blive skældt ud i »Corsaren«, opnåede han at gøre tilstrækkeligt grin med bladet, så Goldschmidts pen miste-

de »brodden«. Faktisk lod Goldschmidt sit offer være derefter.

Når psykologisk »skyts« kunne bidrage til, at krigstidens menneske viste samfundssind, og humor og satire kunne få vor – måske verdens – største tænker, Kierkegaard, til at reagere samt få den yderst næbbede Goldschmidt til at opføre sig ordentligt, så kan midlet også bidrage til at få gratisten til at stikke billetten i stemplingsmaskinen!

Det er i hvert fald til enhver tid forsøgt værd at prøve på at komme på talefod med mennesket...også i gratisten.



S-banens »åbne« billetkontrolsystem bygger på tillid til publikum. Det menneskerettede i systemet indbyder til kommunikation i samme plan, som f.eks. i denne plakatedé – DSB-rødbund, kun »synderens« ansigt, urskiven og teksten i hvid.

UDLANDET I —GLIMT

● **LONDON TRANSPORT** er rigtigt i julegavestemming i år: 25. december – briternes »store dag«, svarende til vores 24. – kører Londons t-baner og busser *gratis!* Sidste år befordrede LT ca. 100,000 passagerer d. 25., gaven skønnes at komme til at koste LT omkring kr. 130,000. Formål: Dels at skabe velvilje hos publikum (altså en typisk public relations indsats), dels at sikre LT-personale mere tid til at holde jul med deres familier. Der bliver altså til publikums fryd ingen billetkontrollører eller inspektører i juledagstog og -busser.

Og *Santa Claus* kommer måske med små portioner af kalkun og plumbudding til elektroførere og buschauffører –?

● **BRASILIENS** planer om at bygge to nye lokomotivfabrikker resulterede straks i tilbudshenvendelser fra firmaer i U.S.A., Canada, Italien, Sverige, Tyskland og Frankrig.

Brasilianerne har jo bønner nok til regningen.

● **JAPANs** faste »Storebælts-forbindelse«, den 53 km lange *Seikan* tunnel imellem hovedøen, *Hokkaido*, er nu mere end halvt færdig. Tunnelen, maksimumdybde under vandspejlet 240 m, får to jernbanespor. Indvielse i 1982, knapt 4 år senere end planlagt.

Sådan er det godt at gå ned om og hjem.

Det tikker og takker og bimler og bamler i en villakælder i Vanløse

14

Lyntogslokomotivfører N. P. Rovark har i 40 år delt sin tilværelse mellem lokomotiver og ure – i dag er han en anerkendt urspecialist og får henvendelser fra hele landet.

Klokkerne slår, og tiden går. Det ubestridelige faktum har lyntogslokomotivfører N. P. Rovark, Fuglagervej 17, Vanløse, helt klart set i øjnene efter et langt liv, hvor tid og præcision har været væsentlige faktorer i hans tilværelse både i erhverv og fritid.

Rovark er 65 år, har haft 40 års jubilæum ved DSB og har – sammenlagt – i mere end 40 år levet et andet liv ved siden af sin DSB-tilværelse, nemlig livet i kælderens i selskab med store ure, små ure, mellem hundreder af gamle ure og nye ure, og studerende og reparerende almindelige ure og sjældne ure samt vurderende billige ure og meget kostbare ure!

Kælderen under villaen på Fuglagervej virker levende, som om der boede skabninger i kroge, på hylder, i skuffer. Der høres lyde alle steder fra: ure går, spiller og slår.

N. P. Rovark begyndte at interessere sig for ure, da han var barn, faktisk fra det tidspunkt, han lærte »klokken at kende«, som man siger. Han blev med tiden for alvor »bidt« af ure. Det er for ham ikke blot spørgsmålet om at få et ur til at fungere præcist i værket. Han studerer hele uret. Dets historie, opbygning, og han bruger hundreder af timer på at restaurere klenodier, fundet tilfældigt i udlandet eller herhjemme eller ure som kolleger og venner er kommet i besiddelse af. Det er hele uret, han beskæftiger sig med, altså også genopbygningen af selve urkassen. Pind for pind og stykke for stykke samles, og mangler der et stykke, er Rovark



manden, som selv producerer stumpen af originale materialer.

N. P. Rovark så første gang dagens lys i Spentrup sogn – i byen mellem Randers og Mariager, hvor digterpræsten Steen Steensen Blicher levede sine sidste år.

Trods en brændende interesse for ure var det ikke i dette fag, unge Rovark blev placeret, da han skulle vælge fremtid. Han kom på et smede- og mekanisk værksted, og senere drog han til Fyn for at blive svejser på Odense Stålskibsværft.

I tredivernes usikre beskæftigelsesperiode drømte mange unge om at blive statsansat og sikret. Disse drømme havde han også. Samtidig havde han siden barndommen og siden første tur med Randers-Hadsund-privatbanen næret en vis interesse for jernbaner, og det var derfor naturligt at søge ind til Statsbanerne – først som fyrbøderaspirant, senere som fyrbøder og lokomotivfører. Det gjorde han så, og

første arbejdsdag ved Statsbanerne var med Fredericia som tjenestested. Senere blev han placeret i Esbjerg, så i Fredericia igen og i 1947 kom han så til at køre lokomotiv fast og flyttede til København.

I perioden fra fyrbøderaspirant til lyntogslokomotivfører i perioden 1937–78 har tilværelsen budt på mange gode og interessante år inden for DSB. Udviklingen har været rivende.

– Og jeg skal ikke nægte, at jeg, hvis det vrøvl, jeg på det seneste har haft med helbredet, ikke viser sig at være forbigående, nu har lyst til at lægge op. Turen herfra og langt op i Jylland og tilbage igen med mange timers fravær fra hjemmet er ikke lykken i en alder af 65 år, siger Rovark en stille lørdag formiddag hjemme i kælderens, hvor det som sædvanlig tikker og takker, bamler, bimler og buldrer fra urene i alle rummene. Pensionisttilværelsen glæder jeg mig til, fordi jeg har

alle disse ure, som jeg skal have sat i stand. Jeg ser også frem til at kunne være noget mere herhjemme sammen med min kone. Vi har ingen børn og føler, at vi har brug for at være sammen mest muligt.

N. P. Rovarks kælderrum i villan på Fuglagervej virker på en eller anden måde som en troldmands studereværelse. Stabled op af væggene på hylder og i reoler står der i hundredvis af fine, små mørke trækasser med sirlige sedler hæftet på endestykket. Kasserne, kasserede cigarkasser, som en bekendt i mange år pligtskyldigt afleverede, når de var tømte, indeholder utallige ure og reservedele til ure.

På hver kvadratcentimeter ledig plads er der anbragt ure, som skal

bygges op eller istandsættes rent mekanisk. Urene kommer fra kolleger, venner og bekendte eller er kasserede eksemplarer, som Rovark har fået og som han sætter i stand for sjov skyld. Han køber reservedele, men tit må han selv lave dem med sit imponerende mini-værktøj og på miniaturredrejebænke indkøbt i udlandet.

– Jeg fremstiller ofte selv kamhjul, aksler og lignende. Det er pillearbejde – man skulle nødtig komme til at lave et hjul med en tand for meget. Det er faktisk sket for mig, griner han.

– Der er mange penge i dette her. Dog ikke til mig. De ting, jeg beskæftiger mig med, er hobbypræget. Det er istandsættelse af ure,

som ingen, absolut ingen professionelle urmagere ville spille tid på. Min timeløn er, hvis den regnes ud, ikke på mange ører, men jeg har det dejligt. Det er spændende, og folk bliver glade, når man kan hjælpe dem.

Nu håber jeg dog ikke, at denne artikel fører til lige så mange henvendelser, som en gang, TV lavede en udsendelse med mig om min hobby. Hold da op, jeg var ved at drukne!

– Erfarer du dig frem til den viden om alle de hundreder af forskellige ure, eller læser du dig frem til kendskabet?

– Både og. Jeg erfarer mig naturligvis frem til en hel del, men grundlaget er dog viden. Jeg har



Nye støttemuligheder for lønmodtagere ved rekreations- og kurophold

16

mere end 50 danske og udenlandske bøger om ure, og jeg rejser rundt i udlandet og studerer ure – først og fremmest har jeg tilbragt mange timer på et af verdens fornemste ur-museer i Wien. Jeg har netop været der i år igen. I Wien har jeg på et loppetorv erhvervet en del af mine uundværlige redskaber, og jeg har fundet spændende ure, som jeg har købt, fx. ure fra 1600-tallet, som kan gå, slå og ringe, sjældne ure, som har været ophængt i kaner eller kareter og de yndigste stenbesatte dameure, som kimer med en spæd klokke, nærmest som når bækken risler!

– Er du den i landet, som ved mest om gamle ure, udenlandske ure osv?

– Nej, det er jeg ikke. Der findes folk på Nationalmuseet, som ved meget mere, men jeg ved da en hel del, og der er da også bekendte til mig fx. antikvitethandlere, som spørger mig til råds, når de står over for sjældne og gamle sager på netop dette område.

– Hvor gamle er de ældste eksisterende ure?

— De første hjul-ure er fra 1200-tallet og de blev fremstillet af italienske munke. I Dover Castle står det ældste eksisterende værk. Det er fra 1350.

– Det kræver en rolig hånd og et sikkert øje ikke alene at sætte reservedele i små ure, men også især at fremstille disse reservedele selv. Hvorlænge tror du, du kan blive ved?

– Det er svært at sige. Endnu har jeg ingen problemer undtagen med de allermindste dameure. Indmaden i dem består af utroligt små dele, og dem holder jeg mig helst fra nu.

Flere tusinde LO-medlemmer får nu mulighed for økonomisk tilskud til kur- og rekreationsophold på godkendt institutioner i ind- og udland.

Disse tilskud vil kunne ydes af »Foreningen til oprettelse og drift af sanatorier og til støtte af sygdomsramte borgere«, hvis formand er fhv. folketingsmand Niels Mørk, Helsingør.

LO er medlem af landsforeningen og LO-sekretær Verner Sørensen er med i foreningens ledelse. Om baggrunden for foreningens virksomhed og støttemuligheder, fortæller Niels Mørk:

– Før sygekasserne blev ophævet ved lov i 1973 gennemførte De danske Sygekassers ledelse en indsamling blandt sygekasser og amtsforeninger for at samle startkapital for støtte til oprettelse af hjerte- og kredsløbssanatorier i Danmark.

– Efter indsamlingens afslutning dannedes »Foreningen til oprettelse og drift af sanatorier og støtte af sygdomsramte borgere. Sygekassernes fond af 31. marts 1973«.

Nye medlemmer

Foreningen ledes af et repræsentantskab og en bestyrelse, hvori de daværende sygekasser, DA, LO, andre organisationer og kommuner er repræsenteret.

– Vi optager meget gerne nye medlemmer bl.a. fagforbund, siger Niels Mørk. Ved optagelsen betales et indskud på 5000 kr. og det årlige kontingent er fastsat til 1000 kr.

– I erkendelse af, at der kan gå mange år, før det bliver muligt at opfylde foreningens primære formål – at oprette og drive sanatorier fortrinsvis for erhvervsmæssig revalidering af borgere, som rammes af hjerte- og kredsløbsslidelse – har repræsentantskabet vedtaget at

bruge ca. halvdelen af formuens afkast som tilskud til individuelle kur- og rekreationsophold i ind- og udland.

Lægehenviisning

Niels Mørk oplyser, at betingelsen for et sådant tilskud er, at henviisning sker af bedriftslæge, den alment praktiserende læge eller hospitalslægen. Foreningens ledelse afgør selv, på baggrund af lægelige oplysninger m.v., hvilke institutioner, der kan anses for at opfylde betingelserne, for at der kan ydes tilskud.

– Tilskuddene bliver variable og afhængige af omstændighederne, herunder om der ydes tilskud fra anden side. Også de lægelige udtalelser og sociale forhold vil spille ind. Repræsentantskabet har foreløbig fastsat et vejledende maksimumtilskud på 3000 kr., oplyser han videre.

– Der vil dog i særlige tilfælde kunne bevilges et særligt tilskud, f.eks. hvor der er tale om særligt langvarige ophold, eller hvor ansøgerens sygdom gør det påkrævet, at ægtefællen kommer med som ledsager.

– Der åbnes således mulighed for at yde støtte til en række medborgere, så de får et tiltrængt rekreations- eller kurophold, uden at deres økonomi behøver at blive ødelagt.

Stor betydning

LO-sekretær Verner Sørensen understreger, at set fra fagbevægelsens side åbner der sig her nye muligheder for fagforeningsmedlemmer, der er blevet ramt af sygdom.

– Dette er givetvis starten på noget, der kan få stor betydning for fagbevægelsen, og jeg kan tilslutte mig formandens ønske om, at flere faglige organisationer støtter arbejdet ved at blive medlemmer af foreningen, slutter Verner Sørensen.

Spørgsmål til trafikministeren

»Vil ministeren udførligt kommentere EF's trafikplaner, herunder en eventuel Østersø-bro?«

Svar:

I begrundelsen for spørgsmålet henvises til en artikel i »Det ny Notat« den 3. november 1978. Jeg har læst den pågældende artikel og kan oplyse, at den danske regering ikke er bekendt med den omtalte investeringsplan fra Kommissionens side, omfattende projekter til et samlet beløb på ialt 200 milliarder kr., som er nævnt i denne artikel. På baggrund heraf kan jeg ikke redegøre for denne plan, og jeg vil som følge heraf også afstå fra at kommentere de i ovennævnte artikel angivne oplysninger.

Hvad angår spørgsmålet om anlæg af en Østersø-bro skal jeg henviser til min redegørelse af 17. oktober 1978 til folketinget angående Store Bælts projektet, hvoraf det fremgår, at ifølge regeringens opfattelse må en fast forbindelse over Store Bælt ubetinget komme forud for en fast forbindelse over Østersøen, og at dette gælder uanset, hvorledes en Østersøforbindelse tænkes bygget og finansieret.

Rettelse vedrørende DSB-skolen 1979

I oversigten for DSB-skolen i DLT no 11 er fejlagtigt angivet at hold, der er antaget i vestområdet skal til uddannelse på S-togene. Fejlen beklages.

Fra medlemskredsen

Hviske-hviske

Hviske – hviske – hviske, hvad er det du siger? Hviske – hviske – hviske, nej nu må du holde op. Jeg kan ikke høre hvad du siger. Sig mig har du mistet talegaverne? Er det nødvendig hele tiden, at sidde der og hviske? Tyss, jeg omtaler forhandlingerne vedr. beskatningen af vores kørepenge. Jamen, kommer det da ikke medlemmerne ved? Det ved jeg nu ikke rigtig, tiske – tiske – tiske.

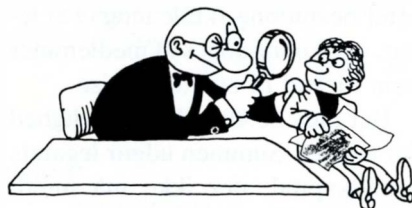
Hviske – hviske – hviske. Hvad er der nu? Tys, det er forhandlingerne om reservens spottlertab i forbindelse med sygdom. Er det også hemmeligt? Ja da, tiske – tiske – tiske.

Hviske – hviske – hviske. Sig mig kan du blive ved, hvad er der så? Jo det er den, på kongressen, nedsatte arbejdstidsgruppe, vedr. arbejdstidsregler, som jeg ved eksisterer. Tiske – tiske – tiske.

Hviske – hviske – hviske. Så er det godt, for sidste gang, hvad er der nu? Nå, det er bare vores overenskomstkrav. Tiske – tiske – tiske.

Sig mig er det et hemmeligt broderskab du er medlem af? Inden jeg svarede så jeg mig tilbage og fortalte at det var det ikke, men derimod Dansk Lokomotivmands Forening.

»den passive«



Dyrere forsikringer

I Den gensidige Forsikringsforening for Tjenestemænd har vi også mærket de stærkt stigende udgifter til erstatninger, ikke mindst på autoforsikringsområdet. Selv om de årlige indeksreguleringer bøder på denne udvikling, har de desværre vist sig utilstrækkelige, og vi har derfor – på linie med andre forsikrings-selskaber – set os nødsaget til at måtte foretage en ekstraordinær *forhøjelse på 15%* i vor tarif for *motorkøretøjsforsikring*.

Denne tarifførhøjelse – som rent teknisk er iværksat pr. 31.8.1978 – vil, med respekt for loven, først kunne få virkning ved udløbet af den gældende prisstoplov pr. 26. februar 1979, eller i praksis ved lønafkortningen pr. 1. marts 1979.

Det vil måske erindres, at vor forening i 1974, som en følge af oliekrisen, foretog en reduktion i vore motorforsikringspræmier på 15% – iøvrigt som et af de allerførste selskaber i landet – og vi havde naturligvis håbet at kunne bevare denne rabat permanent. Udviklingen har gjort dette håb til skamme, og vi må i dag erkende, at antallet af skader beklageligvis er på det samme høje niveau som før oliekrisen.

Vi benytter denne lejlighed til at meddele, at vore forsikringspræmier – inden for såvel motor-, som vore øvrige forsikringsformer – vil blive *indeksreguleret* i 1979 i overensstemmelse med de dispensationer, der i Monopoltilsynet er givet i prisstoploven, og det vil i praksis sige med virkning i lønafkortningen pr. 1. januar 1979.

Vore medlemmer vil således mærke præmiestigning både pr. 1. januar 1979 og pr. 1. marts 1979, men stigningerne er så moderate, som det har været os muligt, ud fra synspunkter om sund økonomi,

lovgivningens bestemmelser, og – sidst men ikke mindst – vort formål: at skaffe medlemmerne *de bedste og billigste forsikringer*

Med venlig hilsen

Den gensidige Forsikringsforening for
Tjenestemænd
20.11.1978

Uddeling af legater

Kong Christian IXs understøttelsesfond, DSBs 2 jubilæumsfunds, fru Isabella Winifred Tougaards legat og trafikinspektør C. J. M. Wieth og hustrus legat.

Den 29. januar 1979 vil der til ansatte, tidligere ansatte og efterladte, der uforskyldt er kommet i trang, kunne uddeles 7.500 kr. i portioner à 500 kr. af Kong Christian IXs understøttelsesfond, 4.000 kr. i portioner à 500 kr. af DSBs Jubilæumsfond af 1. september 1917, 6.200 kr. i portioner på mindst 100 kr. af DSBs Jubilæumsfond af 27. juni 1947, 16.000 kr. i portioner på mindst 100 kr. af fru Isabella Winifred Tougaards legat og 12.500 kr. i portioner på mindst 500 kr. af trafikinspektør C. J. M. Wieth og hustrus legat (ansøgere med tilknytning til Hellerup station i årene 1911–1934 gives en vis fortrinsret til sidstnævnte legat).

Ansøgning om at komme i betragtning ved uddelingen må *inden den 31. december 1978* indgives til et medlem af bestyrelsen for Kong Christian IXs understøttelsesfond eller til velfærdskontoret (lokal 2824), hvor ansøgningsblanketter kan fås.

Blanketterne er gældende til alle fem fonds, hvis ikke andet anføres. Bestyrelsen for Kong Christian IXs

understøttelsesfond, der uddeler beløbene, består for tiden af:

generaldirektøren
forretningsfører B. T. L. Aanæs,
Dansk Jernbaneforbund
sekretær P. J. Larsen (Kamstrup),
Dansk Jernbaneforbund
sekretær S. H. Majlund, Dansk
Jernbaneforbund
overkontorassistent fru K. E. S.
Hagen, rutebiltjenesten
afdelingsarkitekt K. Hjerting, bygningstjenesten
lokomotivinstruktør E. Greve
Petersen, Dansk Lokomotivmands Forening
lokomotivfører P. J. J. Busk, København
Godsbanegård og
overtrafikinspektør E. Svendsen, driftstjenesten.

Stationsforstander P. W. Stybes og hustrus legater

I januar måned 1979 vil der kunne uddeles 1 legatportion, der kan søges af alle tjenestemænd ved DSB eller af enker efter sådanne.

Blanketter til ansøgning fås i velfærdskontoret (lokal 2824), hvortil ansøgning sendes inden den 31. december 1978.

Dansk Lokomotivmands Forenings Rejselegat

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

Der blev 20.000,- kr. til rådighed for legatet. Summen udgør legatets grundkapital, der ikke må mindskes. D.v.s., at renteafkastet er grundlag for legatportionernes antal. Der er nu oparbejdet en kapital, der er grundlag for tildeling af et legat. Legatportionernes størrelse

er fastsat til 1.000,- kr. Der tildeles en ansøger én eller flere portioner af denne størrelse afhængig af studierejsens længde og varighed. Det beror alene på legatbestyrelsens skøn, hvor mange portioner der tildeles.

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

Ansøgning om at komme i betragtning ved uddeling af legatet skal være legatbestyrelsen i hænde senest 15. marts 1979.

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

Ansøgningen sendes til:

Dansk Lokomotivmands Forenings Rejselegat, Hellerupvej 44, 2900 Hellerup.

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

Indbinding af DLT 1978

Ønskes DLT for 1978 indbundet, bedes bestilling indsendt til foreningens kontor senest 31.12.1978 pris kr. 130.–.

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

PERSONALIA

Forfremmet til lokomotivfører (K) (16. lrm.) pr. 1/11 1978 efter ansøgning
Lokomotivfører (13. lrm.)
J. Lentz, mdt Gb i mdt Kh

Forfremmet til lokomotivinstruktør (21. lrm.) pr. 1/11 1978 efter ansøgning
Lokomotivfører (K) (19. lrm.)
B. C. Rasmussen, mdt Fa i mo Fa

Forfremmet til lokomotivfører (17. lrm.) pr. 1/11 1978 efter ansøgning
lokomotivfører (K) (16. lrm.)
V. H. Andersen, mdt Kh i mdt Gb

Forfremmet til lokomotivfører (18. lrm.) pr. 1/11 1978
Lokomotivfører (17. lrm.)
H. T. Rasmussen, mdt Fa i mdt Fa

Forfremmet til lokomotivfører (15. lrm.) pr. 1/11 1978
Lokomotivfører (13. lrm.)
H. F. J. Thielberg, mdt Hg i mdt Hg
S. A. O. Bigum, mdt Hr i mdt Hr

Ansæt som lokomotivassistent (9. lrm.) pr. 1/10 1978
Lokomotivassistenter p.
T. I. Hansen, mdt Rf i mdt Rf
H. C. Christiansen, mdt Kh i mdt Kh

Ansæt som lokomotivassistent p. pr. 1/12 1978
F. Frandsen, mdt Ar
M. G. Hansen, mdt Ar
F. N. Nielsen, mdt Fa
P. A. B. Kristensen, mdt Ar
W. Hansen, mdt Fa
K. P. Gravensen, mdt Ar

Forflyttet 1/12 1978 efter ansøgning
Lokomotivfører (17. lrm.)
M. H. Jakobsen, mdt KØ til mdt Næ

Afskediget pr. 30/9 1978 efter ansøgning
Lokomotivfører (17. lrm.)
F. E. Horn, mdt Gb

Afskediget pr. 28/9 1978 efter ansøgning
Lokomotivassistent p. (9. lrm.)
M. A. Holm, mdt Kh

Afskediget pr. 31/12 1978 efter ansøgning, alder
Lokomotivfører (18. lrm.)
O. A. Sørensen, mdt Ar

Afskediget pr. 31/1 1979 p.g.a. svagelighed
Elektrofører (15. lrm.)
B. E. A. Christensen, mdt Kh

Navneændring
Lokomotivfører (17. lrm.)
E. F. Mikkelsen, mdt Ar, til E. Fjellerad
Lokomotivfører (K) (16. lrm.)
J. Pedersen, mdt Kh, til J. Lentz

Opmærksomhed frabedes
Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.
Ikf. P. V. Dam, Pa.

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

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.
Ikf. E. B. Kristensen, Ab.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.
Ikf. K. S. Jensen, Es.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.
Ikf. P. A. W. Pedersen, Gb.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.
Ikf. V. V. B. Møller, Fa.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.
Ikf. C. G. Hansen, Kø.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.
Ikf. K. E. Nielsen, Rf.

Dødsfald
Pens. lokomotivfører A. C. Henriksen, Odense, død den 30.9.1978.
Lokomotivfører Vagn Laursen, Esbjerg, død den 24.10.1978.
Pens. lokomotivfører C. A. Thomsen, Højbjerg, død den 3.10.1978.

Ansæt som lokomotivassistent p. pr. 1/11 1978
M. S. Sørensen, mdt Ar
B. Lindhardtzen, mdt Ar
K. A. Kaluzne, mdt Ar
F. Bunk, mdt Ar
S. E. Kielstrøm, mdt Fa
K. O. Aurbo, mdt Fa
B. M. Jensen, mdt Fa
P. Christensen, mdt Fa
I. Mikkelsen, mdt Ar
B. Svendsen, mdt Ar
T. J. Soelberg, mdt Ar
B. Westergaard, mdt Fa
P. Kjær, mdt Ar
F. Jensen, mdt Fa
F. B. Rasmussen, mdt Fa
E. O. Christensen, mdt Ar

Rødby færge

Ordinær generalforsamling ved Rødby færge afdeling afholdes lørdag den 20.1.1979 kl. 13.00 i mødelokalet på Rødby færge station.

Efter generalforsamlingen vil foreningen være vært ved en sammenkomst, hvor der serveres en platte for medlemmer med dame.

Dette foregår i stadion-cafeteriet på Rødby stadion kl. 18.30, hvor der senere på aftenen vil være mulighed for en svingom til tonerne fra T.I.H. kendte BIG-BAND sound.

Der kan samtidig købes diverse lækende drikke under/til dansen. Endvidere er der også åbnet mulighed for 600 m løb på cindersbane.

Dette er samtidig en indbydelse til vore pensionister ved depotet.

Lad os alle mødes, unge som ældre, og få en fornøjelig aften.

Tilmeldingsliste findes på opholdsstuen ved Mdt Rf. Denne slutes den 14.1.1979.

Vel mødt og med hilsen
Festoriginalerne

Indholdsfortegnelse

20

	Nr.	Side		
Ledende artikler				
Ved årsskifte	1	2	Lokomotivmænd med fritidsinteresser	
Strukturændring	2	2	der intet har med jobbet at gøre	6 16
Omklassificering	3	2	Skat igen	8 4
Skal vi spares ihjel	4	2	En rimelig fordeling til fordel for de	
Op til en kongres	5	2	laveste og mellemste indkomster	8 5
Kongres 1978	6	2	Stilhed før stormen	8 6
Kongressen	7	2	Jernbaneliv i Mexiko	8 8
Arbejdssituationen i focus	8	2	Ser verden som firkanter	8 10
Repræsentantskabsmøde i NJU	9	2	Amerikas første damplokomotiv	8 12
Mere i lønposen	10	2	Fyrbøderen sprængte lokomotivet i luften	8 13
Om særlige ydelser	11	2	Forskning så arbejderne kan komme	
Repræsentantskabsmøde i CO I	12	2	bedre gennem arbejdslivet	8 15
			Arbejds miljø og tjenestemænd	9 7
Trafik og teknik			Vi skal ikke levere forsvar for	
Styrkelse af den kollektive trafik	2	4	velbjergede privilegerede	9 8
Kollektiv nærtrafik i alle landets regioner	2	11	Atomkraftspørgsmål venter på svar	9 10
Jernbanenyt fra Sovjetunionen	2	15	Krise-forbrug-opsparing	9 12
Første nye motorregionaltog leveret til DSB	4	20	FIU-uddannelsen af tillidsmænd	9 14
Verdens hurtigste dieseltog	5	16	Jernhest og tomahawk	10 4
Storebæltsbroen-afgjort eller ikke?	6	13	Verdens blodigste krig og jernbanerne	10 6
Færgefart imellem øst- og vestdanmark	8	3	Værelse uden udsigt – og dog	10 8
Storebælts- og Kattegats-trafikplanerne	9	4	Uddannelse i MR	10 12
Magnet-tog i drift næste år	9	15	Tanker op til en overenskomst	10 16
Europæiske jernbaneforbunds aktionsdag	10	3	Miljøkonference på DSB's feriehjem	11 10
Ny vejledning for regionplanerne			Samarbejdsorgan fylder 75	11 20
uden for hovedstadsområdet	10	5	CO I overenskomstkrav	12 4
Trafikministerens redogørelse			Udtalelse	12 5
om storebæltsbroen	11	3	CO I's skrivelse til ligningsrådet om beskatning	
Storebæltsforbindelser just nu	11	5	af køre- og sejlpengeydelse	12 6
Spørgsmål til trafikministeren	12	17	Jernbaner i låne »skoven«	12 10
			Gratis bekæmpelse på 2 måder	12 12
Forskellige artikler			Det tikker og takker	12 14
Sikkerhed-sundhed-trivsel	1	3	Nye støttemuligheder for lønmodtagere	
Selvangivelsesfradrag	1	4	ved rekreations- og kurophold	12 16
Fra en studierejse i Norge	1	7	Dyrere forsikringer	12 17
Hvad du ønsker skal du få	1	10		
Oscar-Canadas elektroniske lokomotivlærer	2	8	Fra medlemskredsen	
DSB-skolen fylder 75 år	2	10	Udtalelse fra Odense afd.	1 12
Det skal gå hurtigere	3	3	Nye tjenestetidsregler	1 12
Første skridt på vejen til			Åbent brev til hovedbestyrelsen	1 13
mere retfærdig pension	3	3	Nogle nytårsønsker	1 17
Svenske jernbanemænd byder danske kolleger			Forslag – fodslag	2 17
velkommen til Sverige	3	7	En gammel »dampelsker«	2 18
Hvorfor tunnelbaner	3	8	Miljøvenlig – Miljøsabotør	3 14
Danske Jernbaners Afholdsselskab 75 år	3	15	Et indlæg uden overskrift	4 17
Folkeskolen bør være en folkets skole	3	16	Landsoplysningsudvalgets	
Tjenestemandssystemet og pensionerne	4	3	studierejse til München	8 16
Frie forhandlinger?	4	4	En hyldest til Lanternen	8 17
For 50 år siden	4	10	Den pisare, paradoksale Homo Ludens	8 17
Underdejlige Stockholm	4	13	Velfærd-miljø-sikkerhed	8 18
Jernbanebo	4	15	Søvn contra sikkerhed	10 18
Time- og dagpenge	5	3	Forbundskursus på Roskilde Højskole	11 15
Cirkulære om time- og dagpenge	5	4	Hviske-hviske-hviske	12 17
Cirkulære om dyrtidsregulering	5	9		
Den ny arbejdsskadeforsikringslov	5	21		
Arbejdsløshed og indkomspolitik	6	4		
En uddannelse med store perspektiver	6	5		
London stadig først	6	8		
København- og 1990erne	6	10		