



5

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. MAJ 1978 – 78. ÅRGANG

5

Op til en kongres	2
Time- og Dagpenge	3
Cirkulære om time- og dagpenge m. v. .	4
Cirkulære om dyrtidsregulering pr. 1. april 1978	9
Verdens hurtigste dieseltog	16
Den nye arbejdsskadeforsikringslov ...	21
Personalia	22
Lanternen kalder til fest	23
Ansøgning om indstilling til Pleje- centret Jernbanebo	24

Redaktører:

K. B. Knudsen
(ansvarshavende)

G. A. Rasmussen

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.

Telefon Hell. (01 43) 7269.

Kontortid 9–16.

Lørdag lukket.

Frederiksberg Bogtrykkeri

Howitzvej 49.

Vi nærmer os stærkt dagene for afholdelse af foreningens ordinære kongres. Repræsentanter fra de lokale afdelinger mødes for at gøre status over den forløbne kongresperiode og afstikke linierne for den kommende.

Perioden 1974–1978 har i høj grad været præget af de politisk økonomiske forhold, som især kendetegnes ved de såkaldte augustforlig og folketingets indkomspolitik. Det har været mærkbart for tjenestemændene, der i modsætning til andre løngrupper i landet, har måttet holde justering af indkomsten stort set inden for den politisk fastlagte stigningstakt. De kommende overenskomstforhandlinger bliver vanskelige, når der skal rettes op på en udtalt skævhed.

Tjenestemændene kan ikke tavs se på, at andre løngrupper ved pression tiltvinger sig indkomstforbedringer udover de politiske forligsrammer, medens de selv skal holde igen. Kongressen kommer til at beskæftige sig med et stort antal forslag. De fleste omhandler arbejdstidsforhold og i den forbindelse – miljø. Det er en af de ting, som har fået større vægt i arbejdsforholdet. Nok har indkomsten betydning, men man tillægger det overordentlig stor vægt, at arbejdspladsen er god, og at det derfor også er et spørgsmål om, hvor mange timer der tilbringes på den. Arbejdstid og -klima er et par af de vigtige spørgsmål, som hovedbestyrelsen allerede har fået igangsat et undersøgelsesarbejde af, og i løbet af eftersommeren foreligger en række oplysninger til behandling med henblik på forandringer, der gør arbejdsmiljøet bedre. Dernæst er vi i færd med forberedelserne til en tilbundsgående undersøgelse af arbejdets påvirkning af den helbredsmæssige tilstand. Der vil i allernærmeste fremtid blive taget endelig beslutning om undersøgelsens iværksættelse, og det antal den bør omfatte. Det ville naturligvis være godt om et resultat kunne foreligge til kongressen. Det lader sig imidlertid ikke gøre. Til gengæld må det konstateres som en positiv ting, at DSB har stillet sig imødekommende overfor disse dybtgående undersøgelser, som gerne skal ende i mærkbare ændringer. Kongressen kan utvivlsomt give disse initiativer sin opbakning.

Time- og Dagpenge

CO-information

I vore medlemmers ansættelsesforhold er der som bekendt pligt til at forrette tjeneste andre steder end på det sted, hvor medlemmet er ansat. De merudgifter, den enkelte herved pådrager sig, godtgøres af staten i henhold til de aftaler, der er indgået med staten og centralorganisationerne om dette forhold.

Den sidste aftale om godtgørelse af merudgifter ved tjenesterejser er indgået med virkning fra 1. oktober 1975.

Allerede ved aftalens indgåelse blev det fra flere sider anført, at de aftalte satser ikke var tilstrækkelige til at dække de merudgifter, som en tjenesterejse påførte tjenestemanden.

Da en aftale må holdes, fastholdt centralorganisationerne overfor medlemmerne den indgåede aftale.

Som sagen senere har udviklet sig, hvor man for det første som følge af loven om indbetaling af overskydende dyrtidsportioner til ATP ikke har mulighed for at dyrtidsregulere satserne, som det var forudsat i aftalen og for det andet som følge af, at både hotelpriser og udgifter til fortæring er steget væsentligt igennem den sidste tid, er situationen efterhånden ved at være uholdbar.

Centralorganisationerne har derfor fundet det nødvendigt at tage spørgsmålet op til forhandling med finansministeriet med henblik på at få foretaget en justering af både hoteldispositionsbeløb og satser.

I oplægget til forhandlingerne har centralorganisationerne ikke lagt sig fast på en bestemt løsning af problemet, men har peget på følgende muligheder:

1. Man ønsker en generel forhøjelse af satserne.
2. Maksimumsbeløbet for nattillæg forhøjes.
3. Der gives tjenestemændene en

øget mulighed for at vælge at rejse efter regning.

4. Man ønsker indført et reguleringsprincip, der kunne basere sig på andre ting end det hidtil anvendte reguleringspristal.

Finansministeriet accepterede, at der skulle indledes forhandlinger med henblik på at justere satserne, idet man fra ministeriets side ikke var ukendt med, at der visse steder var problemer med de nuværende satser.

Ved de forhandlinger, der er ført mellem finansministeriet og centralorganisationerne, har det indtil nu været meget vanskeligt at få imødekommet ønsker fra centralorganisationernes side om forhøjelse af hoteldispositionsbeløbet.

For så vidt angår de øvrige satser, ligger forholdene så tungt, at finansministeriet er af den opfattelse, at de eksisterende satser er tilstrækkelige til at dække de merudgifter, som tjenestemanden har.

Med hensyn til hoteldispositionsbeløbets forhøjelse står centralorganisationerne uforstående over for den modvilje, der udvises fra finansministeriets side til at justere satserne i opadgående retning.

Her er der tale om godtgørelse af dokumenterede udgifter til overnatning, hvor centralorganisationerne må være af den opfattelse, at sådanne udgifter burde dækkes uden større diskussion.

Med den stigning i hotelpriserne, der på det seneste har fundet sted og med den stigning, der forventes at komme, forekommer det os mærkværdigt, at finansministeriet ikke vil justere hoteldispositionsbeløbet således, at almindelige gode hoteller kan benyttes af de tjenestemænd, man fra styrelsens side sender på tjenesterejse.

Finansministeriet er endvidere af

den opfattelse, at de øvrige satser for tiden yder dækning for de omkostninger, man har til morgenmad, frokost, middag og diverse små fornødheder, når man fra satserne trækker det sparede hjemmeforbrug.

Som sagen således stiller sig, ser det meget mørkt ud for, at der kan opnås enighed om forhøjelse af dispositionsbeløb og øvrige satser, som kan accepteres.

Vi undrer os over, at det skal ligge så tungt med at få tilvejebragt aftale, der alene har til formål at sikre, at de tjenestemænd, der foretager tjenesterejser, får dækning for deres udgifter. Vi gør opmærksom på, at der ikke er tale om at indgå aftaler, hvorved der skal inkorporeres andet end dækning af udgifter.

Vi forstår ikke, at finansministeriet, som de øvrige ministeriers og styrelsers repræsentant i denne sag, ikke har samme interesse i at få tilvejebragt et godtgørelsessystem, der giver styrelserne mulighed for at dække medarbejdernes udgifter ved udførelse af tjenesterejser for staten.

Det tidspunkt, hvor centralorganisationerne må forlange hele spørgsmålet om godtgørelse for udgifter i forbindelse med tjenesterejser taget op til principiel revision, nærmer sig stærkt.

Cirkulære om time- og dagpenge m.v.

Som følge af stigningen i reguleringspristallet for januar 1978 til 128,0 er satserne i aftale af 28. april 1975 mellem finansministeren og Statstjenestemændenes Centralorganisation I, Statstjenestemændenes Centralorganisation II, Akademikernes Centralorganisation (tjenestemandsudvalget) og Danmarks Lærerforening om godtgørelse af merudgifter ved tjenesterejser i Danmark (bortset fra Grønland) og på Færøerne (optaget som bilag til dette cirkulære) pr. 1. april 1978 beregnet til følgende beløb:

Dagpenge jfr. § 5, stk.1	Tillæg for 1.-4. dag samme sted jfr. § 5, stk.2	Timepenge jfr. § 5, stk.3	Hoteldispositionsbeløb		Fast godt- gørelse for natophold jfr. § 10
			Hoved- stadsom- rådet og Færøerne jfr. § 9	Øvrige land	
kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.

I. Under tjenesterejser samt for de første 28 dages fravær under udstationering:

Gruppe A	88,95	3,55	4,50	174,00	119,00	69,50
Gruppe B	75,65	3,55	3,80	149,00	102,00	69,50

II. Fra og med den 29. dags fravær under udstationering:

Gruppe A	59,30	-	3,00	116,00	79,00	46,50
Gruppe B	50,45	-	2,55	99,00	68,00	46,50

III. Den i aftalens § 6 angivne godtgørelse udgør indtil 15,10 kr.

IV. I tilfælde, hvor tjenestemanden vederlagsfrit får fuld eller delvis kost (jfr. § 4), udgør fradraget:

	Morgenmad kr.	Frokost kr.	Middag kr.	Fuld kost kr.
1. Hvor tjenestemanden oppebærer dagpenge med tillæg for 1.-4. dag samme sted:				
Gruppe A	13,90	27,75	27,75	69,40
Gruppe B	11,90	23,75	23,75	59,40
2. Hvor tjenestemanden alene oppebærer dagpenge eller timepenge:				
Gruppe A	13,35	26,70	26,70	66,70
Gruppe B	11,35	22,70	22,70	56,75
3. Fra og med den 29. dag under udstationering:				
Gruppe A	8,90	17,80	17,80	44,50
Gruppe B	7,55	15,15	15,15	37,85

L. & P.dep. j.nr. 2.kt. 213/78.

Opmærksomheden henledes på, at der i satserne kun er medtaget reguleringsbeløbet for den ene af januarpristallets dyrtidsportioner, jfr. lov nr. 230 af 2. juni 1977.

Dette cirkulære har virkning fra 1. april 1978. Samtidig ophæves finansministeriets cirkulære nr. 194 af 16. september 1977 om time- og dagpenge m.v.

Aftale
mellem finansministeren og
Statstjenestemændenes Centralorganisation I,
Statstjenestemændenes Centralorganisation II,
Akademikernes Centralorganisation (tjenestemandsudvalget)
og Danmarks Lærerforening
om godtgørelse af merudgifter ved tjenesterejser i Danmark
(bortset fra Grønland) og på Færøerne.

Kapitel I.

Indledning.

§ 1. I forbindelse med tjenesterejser i Danmark (bortset fra Grønland) og på Færøerne godtgøres ud over befordringsudgifter merudgifter til kost m. v. og overnatning efter bestemmelserne i denne aftale. Aftalen gælder ikke for rejser, for hvilke der ydes køre- og sejlpenge, kosttilskud m. v. eller udkommandogodtgørelse i henhold til henholdsvis § 109, § 113 og § 115 i lov nr. 154 af 7. juni 1958 om lønninger og pensioner m. v. til statens tjenestemænd eller aftaler i henhold til tjenestemandslovens § 45, der afløser disse bestemmelser, samt for rejser, for hvilke merudgifter anses for godtgjort gennem andre særlige tillægsordninger.

Stk. 2. Aftalen gælder tillige for tjenesterejser, der medfører kortvarige grænseoverskridelser til nabolande uden at nødvendigvis overnatning i udlandet.

Stk. 3. Endvidere godtgøres eventuelt fornødne udgifter til tjenstlige breve, telegrammer og telefonsamtaler etc. efter regning, ligesom udgiften til indskrivning af tjenstlig bagage og til lokal befordring ved ankomsten til og afrejsen fra bestemmelsesstedet godtgøres særskilt mod fornøden dokumentation, når udgiften af tjenstlige grunde har været nødvendig.

Kapitel II.

Dagpenge og timepenge.

§ 2. Til dækning af merudgifter til måltider, småfornødenheder etc. ydes dagpenge og timepenge med de i § 5 anførte beløb.

Stk. 2. Dagpenge ydes for hver fulde 24 timers fravær fra tjenestestedet. For over-

skydende timer samt for fravær, der ikke varer 24 timer, ydes timepenge pr. påbegyndt time, dog ikke ud over dagpenge.

Stk. 3. For den 1., 2., 3. og 4. dags ophold samme sted ydes et tillæg til dagpengene, herunder til dagpenge konverterede timepenge. Tillægget beregnes således, at der fra en rejses samlede varighed trækkes de tider, hvormed opholdet på hvert enkelt sted måtte have oversteget 96 timer, hvorefter tillægget beregnes for så mange dage, som den resterende fraværelse giver dagpenge.

Stk. 4. Fraværet regnes fra det tidspunkt, da tjenestemanden forlader tjenestestedet eller det andet sted, hvor tjenesterejsen påbegyndes, til det tidspunkt, da tjenestemanden vender tilbage til tjenestestedet eller det andet sted, hvor tjenesterejsen afsluttes.

Foretages rejsen med offentligt befordringsmiddel, regnes fraværet fra befordringsmidlets planmæssige afgangstidspunkt til dets faktiske hjemkomsttidspunkt.

§ 3. Der ydes ikke dagpenge og timepenge i følgende tilfælde:

- a. For rejser, der ikke strækker sig ud over 8 km fra tjenestestedet.
- b. For rejser, der ikke har en varighed af mindst 5 timer.
- c. For rejser inden for et område bestående af Københavns og Frederiksberg kommuner.
- d. Hvor tjenestemanden har mere end ét fast tjenestested, og rejsen mellem tjenestestederne ikke medfører overnatning uden for hjemmet.

- e. Hvor tjenestemanden har et nærmere afgrænset distrikt som tjenestested, og rejsen inden for distriktet ikke medfører overnatning uden for hjemmet.

§ 4. Hvis tjenestemanden får forplejning vederlagsfrit i forbindelse med tjenesterejser, reduceres dagpengene til en fjerdedel til dækning af de øvrige med opholdet forbundne udgifter. Modtager tjenestemanden kun enkelte måltider, skal dagpengene og timepengene reduceres tilsvarende, hvorved morgenmåltid beregnes til 15 pct., frokost til 30 pct. og middag til 30 pct. af dagpengebeløbet.

§ 5. Dagpengenes grundbeløb udgør:

- A. for tjenestemænd i lønrammerne
23-40 73,50 kr.
B. for tjenestemænd i lønrammerne
1-22 62,50 kr.

Stk. 2. Tillægget for 1., 2., 3. og 4. dag samme sted udgør i grundbeløb 2,95 kr. pr. dag for såvel gruppe A som gruppe B.

Stk. 3. Timepengenes grundbeløb udgør:

- A. for tjenestemænd i lønrammerne
23-40 3,70 kr.
B. for tjenestemænd i lønrammerne
1-22 3,15 kr.

Stk. 4. De i stk. 1, 2 og 3 nævnte grundbeløb reguleres som anført i § 20.

§ 6. Til dækning af nødvendige merudgifter til forplejning under tjeneste uden for tjenestestedet i tilfælde, hvor der efter § 3. a, b og c ikke tilkommer tjenestemanden dagpenge eller timepenge, kan der ydes en godtgørelse på indtil 12,50 kr. i grundbeløb pr. dag. Der kan dog ikke ydes et større beløb end timepenge svarende til det antal timer, tjenestemanden har været fraværende fra tjenestestedet. En tilsvarende godtgørelse kan ydes i de i § 3.d og e nævnte tilfælde, såfremt forholdene taler derfor.

Stk. 2. Det i stk. 1 nævnte grundbeløb reguleres som anført i § 20.

Kapitel III.

Nattillæg.

§ 7. Til dækning af udgifter til overnatning uden for hjemmet ydes nattillæg enten

efter dokumentation for afholdte udgifter inden for et maksimumsbeløb, jfr. § 9, eller med et fast beløb, jfr. § 10.

Stk. 2. Nattillæg kan kun ydes, såfremt der er tilbragt mindst 4 timer af tidsrummet mellem kl. 22 og kl. 8 uden for tjenestestedet.

Stk. 3. Til tjenestemænd, der på tjenesterejsen disponerer over det benyttede befordringsmiddel, og som påbegynder eller afslutter rejsen inden for det i stk. 2 nævnte tidsrum, samt til sådanne tjenestemænds eventuelle ledsagere kan nattillæg i forbindelse med henholdsvis udrejsen og hjemrejsen alene ydes efter bestemmelserne i § 9.

§ 8. Nattillæg kan ikke ydes i følgende tilfælde:

- a. Når der af styrelsen stilles soverum til rådighed for tjenestemanden, eller der under rejse med offentligt befordringsmiddel er mulighed for at få dækket udgiften til soveplads i sovevogn eller skibskahyt. Ved soverum forstås værelse med seng (sovesofa el. lign.) og sengeklæder samt adgang til bad og toilet.
- b. Når tjenestemanden er tjenstgørende under hele fraværet fra tjenestestedet — bortset fra en kortere passagerrejse ud og hjem — samt når der vel har været tjenestefri ophold under fraværet, men hvert af disse har været af en varighed af ikke over 2½ time.

Stk. 2. Hvorvidt tjenesten på det fremmede sted skal bestrides ved daglige hen- og tilbagerejser eller ved overnatning på det fremmede sted, afgøres af vedkommende styrelse under hensyntagen til tjenestemandens ønsker.

Overnatning på det fremmede sted bør normalt ikke finde sted, såfremt rejsetiden mellem tjenestestedet og det fremmede sted er under 1 time.

Såfremt tjenesten på det fremmede sted bestrides ved daglige hen- og tilbagerejser, medregnes rejsetiden som tjeneste i overensstemmelse med reglerne herom i de for statens tjenestemænd gældende arbejdstidsregler.

§ 9. Nattillæg til dækning af dokumenterede udgifter til hotelværelse, herunder betjeningsafgift vedrørende værelset og eventuelle sædvanemæssige drikkepenge til

hotelkarl og portier, ydes med følgende grundbeløb som maksimum:

A. Tjenestemænd i lønrammerne 23-40:

I hovedstadsområdet (stedtil-lægsområde VI) samt på Fær-øerne	144 kr.
I den øvrige del af landet	98 kr.

B. Tjenestemænd i lønrammerne 1-22:

I hovedstadsområdet (stedtil-lægsområde VI) samt på Fær-øerne	123 kr.
I den øvrige del af landet	84 kr.

Stk. 2. De i stk. 1 nævnte grundbeløb reguleres som anført i § 20.

Stk. 3. Såfremt der i prisen for værelset er inkluderet betaling for morgenmåltid, reduceres regningsbeløbet for værelset med et hertil svarende beløb. Hvis ikke andet er oplyst af tjenestemanden, ansættes prisen for morgenmåltidet til 15 pct. af det i § 5, jfr. § 20, fastsatte dagpengebeløb.

§ 10. Såfremt en tjenestemand, der har krav på nattillæg, vælger ikke at forelægge den i § 9 nævnte dokumentation for afholdte overnatningsudgifter, ydes et fast nattillæg på 57,50 kr. i grundbeløb.

Stk. 2. Det i stk. 1 nævnte grundbeløb reguleres som anført i § 20.

Kapitel IV.

Udstationering.

§ 11. Ved udstationering forstås i denne aftale:

- at en tjenestemand beordres til at gøre midlertidig tjeneste et andet sted end tjenestestedet,
- at det ved den midlertidige tjenestes påbegyndelse eller senere er tilkendegivet tjenestemanden, at den midlertidige tjeneste vil vare mindst 28 dage samme sted regnet fra den midlertidige tjenestes påbegyndelse eller fra tidspunktet for en senere tilkendegivelse,
- at den midlertidige tjeneste medfører overnatning uden for hjemmet.

§ 12. Under udstationering ydes godtgørelse i henhold til kapitel II og III, idet dog de i §§ 5, 9 og 10 fastsatte takster og

maksimumsbeløb nedsættes med $\frac{1}{3}$ fra og med den 29. dag efter den midlertidige tjenestes påbegyndelse eller det senere tidspunkt, hvor udstationering måtte være konstateret.

Under udstationering på Færøerne nedsættes dog de i §§ 5 og 10 fastsatte takster kun med $\frac{1}{6}$.

Stk. 2. Fraværets længde beregnes på samme måde som anført i § 2, stk. 4.

§ 13. Fravær fra udstationeringsstedet af de i §§ 14 og 15 anførte grunde bevirker ikke, at udstationeringen ophører. For hvert fulde døgn, fraværet varer, udskydes dog det i § 12, stk. 1, anførte tidspunkt for nedsættelse tilsvarende.

§ 14. Såfremt en udstationeret tjenestemand foretager tjenesterejser fra udstationeringsstedet, der medfører overnatning uden for udstationeringsstedet, ydes der ham nattillæg efter reglerne i kapitel III. Hvis tjenestemanden under udstationeringen oppebærer dagpenge samt tillæg for 1.-4. dag samme sted, tilkommer der ham ikke time- og dagpenge for tjenesterejser. I andre tilfælde ydes der som tillæg til dagpengene, herunder dagpenge reduceret i henhold til § 12, stk. 1, timepenge, dog således at der i alt for hvert påbegyndt døgn regnet fra tidspunktet for udstationeringens påbegyndelse højst kan oppebæres dagpenge uden reduktion og med tillæg for 1.-4. dag samme sted.

Kapitel V.

Særlige bestemmelser for tjenesterejser og udstationering.

§ 15. Under tjenesterejser, der medfører overnatning uden for hjemmet, samt under udstationering ydes ingen godtgørelse i følgende tilfælde:

- Under midlertidig tjeneste på tjenestestedet.
- Under ferie samt på sådanne fridage, arbejdsfrie dage og under sådan anden tjenestefrihed, som gives i direkte tilslutning til ferie.
- Under ophold på hospital, rekreativ hjem el. lign. og sygeophold i hjemmet.

8

§ 16. Såfremt en tjenestemand under tjenesterejse fra det midlertidige opholdssted eller i de i § 15 nævnte tilfælde har løbende udgifter til logi m. v. på det midlertidige opholdssted, dækkes disse efter regning, såfremt det må anses for en økonomisk rimelig disposition fortsat at afholde sådanne udgifter.

Stk. 2. Ved tilbagevenden til det midlertidige opholdssted efter fravær af de i §§ 14 og 15 anførte grunde ydes ikke tillæg for 1.-4. dag samme sted.

§ 17. Tjenestemænd, der opretholder husførelse på eller ved tjenestestedet, kan for hver fulde 2 ugers fravær få godtgjort dokumenterede udgifter til offentlige befordringsmidler — dog ikke fly — til en hen- og tilbagerejse til hjemmet under forudsætning af, at rejsen ikke medfører gener for tjeneestens tilrettelæggelse og udførelse.

Stk. 2. Ved de i stk. 1 nævnte hjemrejser ydes ikke godtgørelse for benyttelse af eget motorkøretøj, men der kan ydes godtgørelse for udgifter til færgebilletter for fører og motorkøretøj, forudsat at disse udgifter bliver mindre, end hvis der ved rejsen udelukkende var anvendt offentlige befordringsmidler (ikke fly).

Kapitel VI.

Afvielser fra de almindelige regler.

Godtgørelse efter regning.

§ 18. Tjenestemænd i lønrammerne 37-40 kan vælge at få godtgjort rimelige merudgifter under tjenesterejser og ved udstationering efter regning i stedet for godtgørelse efter bestemmelserne i kapitel II-V.

Stk. 2. Et i medfør af stk. 1 truffet valg er bindende i 5 år. Er der ikke inden udløbet af 5-års perioden fremsat ønske om en ændring, er valget bindende for en ny 5-års periode.

Ledsageregel.

§ 19. I tilfælde, hvor en tjenestemand i satsgruppe B (lønrammerne 1-22) på tjenesterejse i samme tjenstlige anledning ledsager en tjenestemand i satsgruppe A (lønrammerne 23-40), og det som følge af personlig tjenstlig samvirken findes påkrævet, at de bor på samme hotel, kan der ydes tjenestemanden i den lavere satsgruppe nat-tillæg efter de for gruppe A gældende regler.

Stk. 2. Indtager de pågældende tjenestemænd måltider sammen, vil der tillige kunne ydes tjenestemanden i den lavere satsgruppe dagpenge og timepenge efter den højere sats.

Stk. 3. Bestemmelserne i stk. 1 og 2 vil ikke kunne bevirke, at en tjenestemand bliver berettiget til rejsegodtgørelse efter regning, jfr. § 18.

Kapitel VII.

Dyrtidsregulering.

§ 20. For hver fulde tre points udsving i reguleringspristallet udover 100 forhøjes eller nedsættes de i §§ 5, 6, 9 og 10 fastsatte grundbeløb med tre procent. Eventuelle overskydende points henstår til næste regulering.

Stk. 2. Regulering i henhold til stk. 1 sker på grundlag af reguleringspristallet for januar og juli for tidsrummene henholdsvis 1. april-30. september og 1. oktober-31. marts.

Kapitel VIII.

Afsluttende bestemmelser.

§ 21. Nærmere regler for ydelse af godtgørelse efter § 6 fastsættes ved aftale mellem pågældende minister efter bemyndigelse fra finansministeren og vedkommende centralorganisation.

Stk. 2. For grupper af tjenestemænd, for hvem ganske særlige forhold gør sig gældende under tjenesterejser, kan der ved aftale som angivet i stk. 1 fastsættes supplerende regler om ydelse af godtgørelse i henhold til denne aftale.

Stk. 3. I ganske særlige tilfælde, hvor det er åbenbart, at anvendelsen af reglerne i denne aftale medfører ydelse af time- og dagpenge m. v., uden at der er påført tjenestemanden merudgifter, der står i rimeligt forhold hertil, kan reglerne ligeledes fraviges ved aftale som angivet i stk. 1.

§ 22. Aftalen træder i kraft den 1. oktober 1975, således at der for det døgn under tjenesterejsen, henholdsvis udstationeringen, som er påbegyndt inden tidspunktet for ændrede satsers ikrafttræden, ydes godtgørelse efter de tidligere regler og satser.

Stk. 2. Samtidig ophæves aftale af 21. marts 1974 om godtgørelse af merudgifter ved tjenesterejser i Danmark (bortset fra Grønland) og på Færøerne.

Cirkulære om dyrtidsregulering pr. 1. april 1978

Cirkulære
om
dyrtidsregulering pr. 1. april 1978 (for visse overens-
komsters vedkommende pr. 1. marts 1978) af lønninger m.v.,
justering og regulering i øvrigt af tjenestemandslønninger m.m.,
omregning af generelle og særlige tillæg m.v.
samt revision af taktreguleringsordningen.
---oOo---

I. Dyrtidsregulering i almindelighed

Reguleringspristallet for januar 1978 udgør 128,0. Uanset at pristallet således udløser to dyrtidsportioner, vil lønninger m.m. pr. 1. april 1978 (for visse overenskomsters vedkommende pr. 1. marts 1978) alene være at forhøje med én dyrtidsportion som følge af lov nr. 230 af 2. juni 1977 om midlertidig indbetaling fra staten til ATP af visse dyrtidsportioner. Ifølge bemærkningerne til § 1 i lovforslaget omfatter begrænsningen ud over egentlige arbejdsvederlag også ulempevederlag som f.eks. overarbejdsbetaling og rådighedstillæg samt sådanne ydelser som time- og dagpenge, repræsentationstillæg og lignende, f.eks. til ministre og medlemmer af folketinget.

Antallet af udbetalte dyrtidsportioner udgør herefter 7.

II. Særligt om regulering af tjenestemandslønninger

Pr. 1. april 1978 reguleres tjenestemandslønninger i henhold til aftale af 31. maj 1977, jfr. finansministeriets cirkulære af 10. juni 1977 om justering af tjenestemandslønninger, således:

1. Årslønnen i henhold til § 1 samt summen af stedtillæg og almindeligt ikke-pensionsgivende procenttillæg i henhold til §§ 4 og 5 udgør de i aftalens bilag 2.3 fastsatte beløb.

Almindeligt pensionsgivende procenttillæg i henhold til § 7 udgør de i aftalens bilag 4 for tiden 1. april 1978 - 30. september 1978 angivne beløb.

Almindeligt pensionsgivende kronetillæg i henhold til § 8 udgør uændret 5.384 kr.

Det midlertidige tillæg til generelle og særlige tillægs

grundbeløb udgør uændret 70 pct., og gammelt dyrtidstillæg udgør uændret 414,9 pct. For de i aftale af 28. april 1975 om justering af tjenestemandslønninger m.v., § 10, omhandlede tillæg udgør det midlertidige tillæg dog 60 pct., jfr. herved § 15, stk. 2, i aftalen af 31. maj 1977. Se i øvrigt om generelle og særlige tillæg nedenfor under afsnit IV.

2. Dyrtidstillægget i henhold til aftalens § 2 fastsættes pr. 1. april 1978 til 8.736 kr. årlig for tjenestemænd og elever over 18 år og til 4.368 kr. årlig for tjenestemænd og elever under 18 år.

Der sker ingen dyrtidsregulering af generelle tillæg.

Særlige tillæg omfattet af aftalens § 17 dyrtidsreguleres med et årsbeløb svarende til det forudsatte årlige antal timer ganget med 420 øre.

Dyrtidsportionernes størrelse i kroner pr. år for særlige tillæg, der omfattes af aftalens § 18, fastsættes til beløb, der svarer til 7 gange de i aftalens bilag 5 anførte beløb eller - hvis særlig ordning er fastsat i henhold til stk. 4, sidste punktum - til 7 gange det fastsatte beløb.

I øvrigt henvises til aftalens §§ 20 og 21.

3. Med virkning fra 1. april 1978 er den gældende taktreguleringsordning revideret, jfr. nedenfor under afsnit V, hvor der er redegjort for den reviderede ordning og for taktreguleringen i overensstemmelse hermed pr. 1. april 1978.

4. Som følge af de under pkt. 1 og 3 nævnte reguleringer ned sættes personlige tillæg i henhold til § 39, stk. 2, samt §§ 40 og 42 i lønnings- og klassificeringsloven af 18. juni 1969 med virkning fra 1. april 1978 med i alt 1,46 pct. af den for marts 1978 udbetalte bruttoløn.

III. Individuelle lønninger m.m.

Individuelle lønninger, der for heltidsbeskæftigelse er fastsat som grundbeløb med midlertidigt tillæg og dyrtidstillæg, dyrtidsreguleres og taktreguleres efter samme regler som tjenestemandslønninger, hvilket for dyrtidsregulerings vedkommende vil sige med 1.248 kr. årlig pr. dyrtidsportion.

Særskilt vederlæggelse, herunder honorarer, dyrtidsregule-

res og taktreguleres efter samme regler som tjenestemandslønninger, herunder særlige tillæg, hvilket for dyrtidsregulerings vedkommende vil sige med portioner à 60 øre pr. præsteret arbejdstime eller i henhold til lønjusteringsaftalens kapitel 5, jfr. aftalens bilag 5.

IV. Særligt om generelle og særlige tillæg til tjenestemandslønninger og tilsvarende overenskomstmæssigt fastsatte tillæg

I de pr. 1. april 1977 indgåede aftaler og overenskomster blev det fastsat, at der pr. 1. april 1978 skulle foretages en ændret opbygning (omregning) af generelle og særlige tillæg til tjenestemandslønninger og tilsvarende overenskomstmæssigt fastsatte tillæg. Endvidere skulle der pr. denne dato ske en forhøjelse af de tillæg, for hvilke intet andet er bestemt, med gennemsnitlig 1,68 pct., og således at tillæggene afrundes efter retningslinier fastsat efter forhandling mellem parterne.

Forhandlingerne om den nævnte omregning m.v. har endnu ikke kunnet afsluttes, og tillæggene må derfor indtil videre beregnes efter hidtidige regler uden forhøjelse på 1,68 pct. Der vil senere fremkomme meddelelse om resultatet af forhandlingerne.

Opmærksomheden henledes på, at der i henhold til § 15, stk. 1, i lønjusteringsaftalen af 31. maj 1977 skal indgås særskilte aftaler om en række nærmere angivne tillægsordninger. Sådanne aftaler der er forudsat at skulle have virkning fra 1. oktober 1977, er indtil nu alene indgået for de i bestemmelsen sidstnævnte 4 tillægsordninger. Meddelelse om aftale om de resterende tillæg vil senere fremkomme. Tilsvarende vil der senere fremkomme meddelelse om det endelige resultat for så vidt angår fastfrosne tillæg på overenskomstområdet.

V. Taktregulering

Ved de aftaler og overenskomster om løn m.v., der med virkning fra 1. april 1977 er indgået mellem finansministeren og vedkommende organisationer, er det forudsat, at taktreguleringsordningen af 30. december 1975 skulle revideres på visse punkter. Ordningen af 30. december 1975 er omhandlet i finansministeriets cirkulærer af 12. januar 1976 og 27. februar 1976.

Den fremtidige taktreguleringsordning af 21. februar 1978

med tilhørende (under)bilag er optaget som bilag til dette cirkulære. Ordningen, der har virkning fra 1. april 1978, adskiller sig i forhold til den hidtidige ordning først og fremmest ved følgende:

- a) Taktreguleringstillægget beregnes af den på beregningstidspunktet (1. april og 1. oktober) aktuelle løn.
- b) Taktreguleringstillægget beregnes med en samlet (akkumuleret) procent, der omfatter de fra 1. april 1976 til og med det aktuelle beregningstidspunkt beregnede taktreguleringsprocenter.
- c) Tidligere ydede taktreguleringstillæg indgår ikke i den løn, hvoraf taktreguleringstillægget beregnes.

I det følgende uddybes den nye ordning i det væsentlige på grundlag af den hidtidige vejledning af 27. februar 1976, idet det konkret angives, på hvilke punkter den hidtidige ordning er ændret.

1. Den af taktreguleringsordningen omfattede personkreds

Taktreguleringsordningen af 21. februar 1978 gælder for samme personalegrupper som de af den hidtidige ordning omfattede. Hertil kommer personale, for hvilket løn m.v. måtte være fastsat efter ikrafttrædelsen af lov nr. 48 af 11. marts 1975 (forlængelsesloven), og for hvilket der er indgået aftale om taktregulering. Det bemærkes, at for personalegrupper, for hvem overenskomst endnu ikke er fornyet pr. 1. april 1977, sker der ingen forhøjelse af taktreguleringstillægget pr. 1. april 1978, før overenskomst er endeligt indgået.

2. Tidspunkterne og grundlaget for beregning af taktregulerings-tillæg

Taktregulering foretages 2 gange årlig, henholdsvis pr. 1. april og 1. oktober.

Taktreguleringstillægget beregnes på grundlag af den på taktreguleringstidspunktet aktuelle løn. Dette er en ændring i forhold til den hidtidige ordning, hvorefter tillægget beregnedes på grundlag af den umiddelbart forud for taktreguleringstidspunktet gældende løn, d.v.s. lønnen pr. henholdsvis 31. marts og 30. september.

Taktreguleringstillægget er knyttet til lønnen for det enkelte løntrin. Som følge heraf får en ansat, som i løbet af takt-

reguleringsperioden opnår højere løn på grund af alderstillæg, forfremmelse, kvalifikationstillæg el.lign., det til den højere løn knyttede taktreguleringstillæg.

Beregning af taktreguleringstillægget sker inden fradrag for skat, ATP-bidrag og eventuelt sygelighedsbidrag m.v. For så vidt angår spørgsmålet om beregning af taktreguleringstillæg i tilfælde, hvor der i henhold til visse overenskomster sker fradrag i lønnen af pensionsbidrag, henvises til afsnit 7.

3. Taktreguleringsprocenten

Efter taktreguleringsordningen af 21. februar 1978 beregnes en samlet (akkumuleret) taktreguleringsprocent, der indeholder de fra 1. april 1976 til og med det aktuelle lønberegnings-tidspunkt beregnede taktreguleringsprocenter. Dette er en ændring i forhold til den hidtidige ordning, hvorefter der beregnes en taktreguleringsprocent for hver reguleringstermin. Den akkumulerede taktreguleringsprocent er pr. 1. april 1978 opgjort til 4,97 pct.

4. Løndelev, der taktreguleres

De løndelev, der taktreguleres, er som hovedregel de samme løndelev, som taktreguleredes efter den hidtidige ordning. En undtagelse herfra er, at det er en følge af indførelsen af en akkumuleret taktreguleringsprocent, at hidtil ydet taktregulerings-tillæg ikke længere taktreguleres. Endvidere er det en følge af den akkumulerede taktreguleringsprocent, at alle løndelev nu taktreguleres med samme procentsats.

Herefter skal først og fremmest følgende egentlige løndelev taktreguleres:

Skalaløn

Almindeligt ikke-pensionsgivende procenttillæg

Almindeligt pensionsgivende procenttillæg

Almindeligt pensionsgivende kronetillæg

Andre pensionsgivende tillæg

Stedtillæg

Generelle tillæg

Særlige tillæg, der er klassificeringstillæg

Kvalifikationstillæg (herunder overenskomstmæssige § 1, stk. 2-tillæg m.fl.)

Ud over den egentlige faste løn taktreguleres endvidere ydelser såsom rådighedstillæg - jfr. dog om fastfrosne tillæg nedenfor under afsnit 5 - og tillæg, der ydes for særlige arbejdsopgaver, for så vidt disse eller tilsvarende tillæg har været taktreguleret efter den hidtidige ordning.

Specielt vedrørende ydelser, der beregnes på grundlag af den egentlige faste løn, som f.eks. overarbejdsbetaling, bemærkes, at disse ydelser som følge af beregningsmåden allerede er taktreguleret. Der skal derfor ikke ske særskilt taktregulering af sådanne ydelser.

5. Løndelev, der ikke taktreguleres

Følgende løndelev m.v. taktreguleres ikke:

- (a) Dyrtidstillæg ydet enten med 60 øre pr. time (1.248 kr. pr. år) eller i henhold til § 18, stk. 4, i justeringsaftalen af 1977 eller dertil svarende bestemmelser.
- (b) Taktreguleringstillæg.
- (c) Særlige tillæg, som er omfattet af § 15 i den under (a) nævnte aftale eller dertil svarende bestemmelser, og andre ikke-pensionsgivende tillæg, der er omfattet af samme aftales § 16.
- (d) Tillæg, der er nævnt i pkt. I,1 i protokollatet i tilslutning til en række overenskomster vedrørende overenskomstperioden 1977-79, indgået med organisationer tilsluttet Akademikernes Centralorganisation, eller dertil svarende tillæg, som udbetales med de pr. 31. marts 1973 gældende grundbeløb incl. eventuelt midlertidigt tillæg på 60 pct.
- (e) Udgiftsdækkende ydelser som f.eks. time- og dagpenge, befordringsgodtgørelse og flyttegodtgørelse.
- (f) Natpenge og godtgørelse for tjeneste på lørdage, søn- og helligdage, mandage, grundlovsdag og juleaftensdag samt godtgørelse for delt tjeneste ydet efter reglerne i aftale af 28. april 1975 mellem finansministeriet og tjenestemændenes centralorganisationer eller tilsvarende regler.
- (g) Personlige, ikke-pensionsgivende tillæg, der bortfalder helt eller delvis ved opnåelse af lønstigninger.

6. Overgrænse ("loft") for taktreguleringen

Ifølge taktreguleringsordningens pkt. 9, stk. 4, er der fastsat en overgrænse (et "loft") for, hvor stort et taktreguleringstillæg der kan ydes for normal fuldtidsbeskæftigelse. Loftet er fastsat således, at den del af lønnen for fuldtidsbeskæf-

tigelse, der overstiger lønnen i lønramme 36 incl. generelt tillæg på 400 kr. i grundbeløb, men bortset fra dyrtidstillægsportioner ydet med 1.248 kr. pr. år - pr. 1. april 1978 i alt 168.045,32 kr. - ikke taktreguleres. Det er en følge af indførelsen af en akkumuleret taktreguleringsprocent, at hidtil ydede taktreguleringstillæg fremtidig ikke indgår ved beregningen af loftet. Det højeste taktreguleringstillæg, der kan udbetales for fuldtidsbeskæftigelse, udgør pr. 1. april 1978: 8.351,86 kr.

Ved afgørelsen af, om det nævnte loft er overskredet, indgår ikke løndelev m.v., som ikke taktreguleres, f.eks. "fastfrosne" tillæg.

Som nævnt er det lønnen for normal fuldtidsbeskæftigelse, der er afgørende for, om taktreguleringsloftet overskrides. Dette indebærer, at løn eller vederlag, der ydes for deltidsbeskæftigelse, og som omregnet til fuldtidsbeskæftigelse er større end 168.045,32 kr. pr. 1. april 1978, alene taktreguleres med en forholdsmæssig andel af 4,97 pct. af 168.045,32 kr. Betalingsordninger, der er fastsat som arbejdstimelønninger, kan derfor højst taktreguleres med 4,97 pct. af lønnen i lønramme 36 incl. generelt tillæg divideret med 2080.

Løn og vederlag, der ydes for arbejdspræstationer ud over den normale fuldtidsbeskæftigelse, indgår ikke ved afgørelsen af, om loftet er overskredet. Da løn, vederlag o.lign. siden 1. oktober 1975 alene har kunnet dyrtidsreguleres ud over det til den egentlige faste løn gældende dyrtidstillæg på 1.248 kr. pr. portion, såfremt vederlaget ydes for merarbejde, vil som altovervejende hovedregel kunne anvendes den retningslinie, at de vederlag, der dyrtidsreguleres særskilt, ikke indgår ved afgørelsen af, om loftet for taktreguleringstillægget er overskredet. Efter denne retningslinie indgår f.eks. rådighedstillæg, tilsagnstillæg, overarbejdsbetaling samt visse særlige tillæg, der ydes for merarbejde, ikke ved loftsberegningen.

Verdens hurtigste dieseltog

British Rail' nye Inter-city 125

16

Følgende artikel er baseret på studiebesejg ved BRITISH RAIL (Britiske Statsbaner) Forkortet til BR.

Besøgene fandt sted i Nov. 74 og Dec. 77. Alle besøg, kørselstilladelser m.m., blev på bedste måde ordnet med Mr. R.H. Lucas ved BRITISH RAIL hovedkvarter som mellemmand.

Under alle besøg blev der vist stor velvilje, og skal nogen fremhæves er det Chief Inspector N.J. Temple fra BR Western Regions hovedkvarter i London, der var til stor hjælp under besøget i Dec. 77.

Fra køreplansskiftet i Oktober 1976 begyndte BR en ny æra ved at indføre dielelektriske tog med max. hastighed på 125 Miles/t. Det er ca. 200 km/t. HIGH SPEED TRAIN (HST), som de nye tog også kaldes kører fra London (Paddington) til Bristol/Weston-Super-Mare og til Swansea i Wales. Der kører 3 tog i timen i dagtimerne på delvis faste minuttal. BR håber på bevilling til flere togsæt, så HST også kommer til at køre til Penzance på den yderste spids af Vest-england.

Der er leveret 27 togsæt til Western Region, og der er begyndt levering af nye tilsvarende togsæt til Eastern Region til kørsel mellem London (Kings Cross) og Edinburgh/Leeds.

I det følgende skal gives en kort beskrivelse af de til Western Region leverede togsæt, men først et lille tilbageblik over udviklingen af diesellok ved BR:

I 1955 var der kun få diesellok ved BR. til strækningkørsel. (Nogle få prøvelok på ca. 1500-2000 HK) Til rangering fandtes flere hundrede lok på ca. 350 HK. BR vedtog i 1955 et moderniseringsprogram hvori indgik bygningen af et stort antal diesellok. Da

der helst skulle bruges britisk arbejdskraft og materialer blev flere store koncerner sat på opgaven. Fra ca. 1957 til 1963 blev der bygget mange hundrede diesellok fra ca. 800 HK til 3300 HK, fordelt på ca. 25 forskellige typer, de fleste med elektrisk transmission.

Adskillige af disse typer, især af dem under 1500 HK og alle lok med hydraulisk transmission er nu udrangeret. Hovedtyperne er idag:

Adskillige hundrede lok på fra ca. 1200 HK til ca. 2500 HK. Af disse er mange forsynet med generator til el-varme. Ca. 500 lok på 2750 HK. Mange af disse er også forsynet med generator til el-varme, og mange med både damp- og el-varme. (Enkelte er ombygget med vekselstrømshovedgenerator). Denne type er BR' basislok for uddannelse af lkf.

50 lok på 2700 HK kun med el-varme.

22 lok på 3300 HK kun med el-varme.

Disse lok, kaldet »Deltic«, på grund af den specielle motortype, der er anvendt, kører kun ekspres-tog mellem London (Kings Cross St.) og Edinburgh/Leeds. Og under levering er 60 lok på 3520 HK kun til godstog. Disse er også med vekselstrømshovedgenerator.

Mange af disse lok-typer har max.hast. på 85-100 Miles/t. 140-160 km/t.

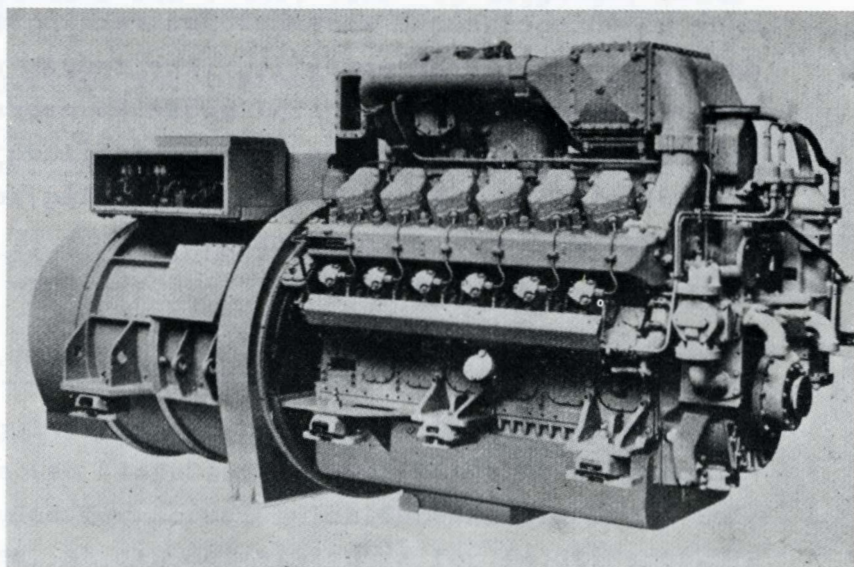
Da der i 1967 blev indført el-drift på linierne fra London (Euston St.) til Manchester/Liverpool og køretiderne stærkt nedskåret steg passagertallet med ca. 50%, så BR ind-så, at det ville være fordelagtigt at øge hastigheden på ikke el-drevne linier.

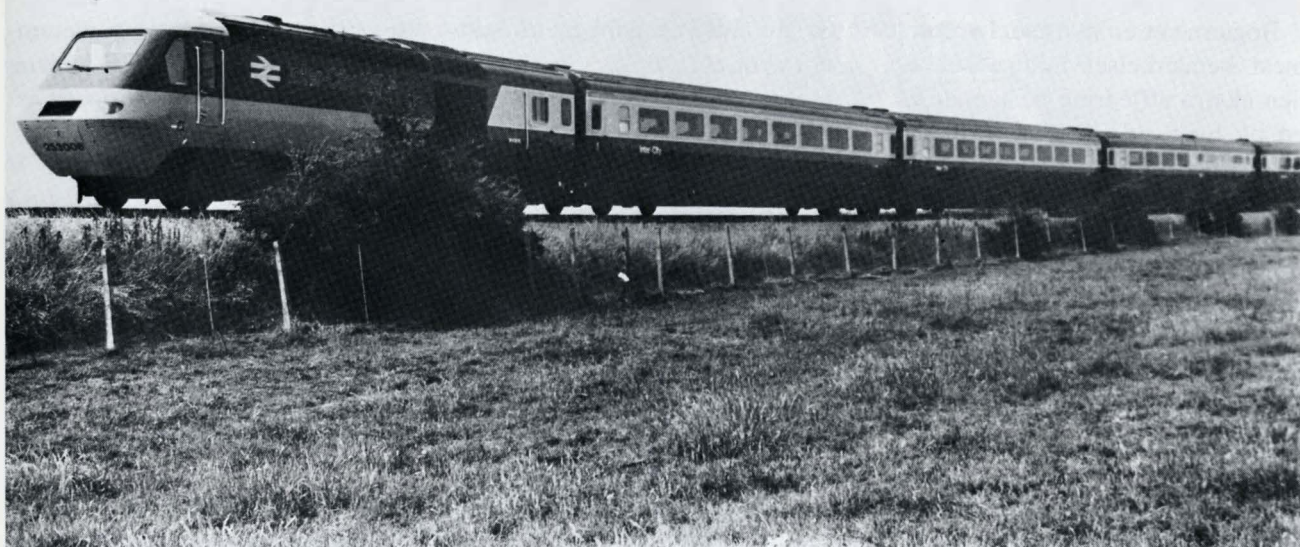
Det kan tilføjes, at i 1974 udvidedes el-driften helt til Glasgow (Central St.) Togene på disse linier er for eksprestogenes vedkommende alle lokomotivtrukne, men det blev vedtaget at nye tog skulle være med faste stammer med motorvogn i hver ende.

I 1970 begyndte bygningen af en

Diselmotoren i HST:

Ruston Paxman »Valenta« model 12 RP 200 L 12 cyl. 4 takts, trykladet volumen: 79 l. 2250 HK ved 1500 omdr/m.





Prototype High Speed Train

prototype, så de erfaringer man kunne få fra dette togsæt kunne overføres til den endelige type High Speed Train (HST). Prototypen blev bygget nærmest på rekordtid, for allerede i 1972 var toget klar til at begynde et meget omfattende testprogram. Der blev kørt ca. 200.000 km, med hastighed op til 230 km/t. Der var mange »børnesygdomme« at overvinde: Bane-motorventilatorerne larmede. (De er nu ventileret med vekselstrømsmotorer). Ladeblæsere brændte af, parkeringsbremsen, der var pneumatisk blev ændret til fjederbremse.

Årsagen til mange af problemerne var, at der blev anvendt nye komponenter, der ikke havde været anvendt i tog før. I løbet af testperioden blev de fleste af fejlene rettet. På en prøvetur fik man utilsigtet prøvet frontrudens kvalitet, da der under kørsel med 200 km/t fløj en sten op på ruden uden at anrette skade, der blev blot en lille stjerne.

Togsættet blev forsynet med skivebremse og under prøvekørsel opnåedes standsning på ca. 2000 m fra 200 km/t. og på ca. 1200 m fra 160 km/t.

På grund af disse resultater blev det ikke nødvendigt at ændre væsentlig på sikringsanlæggene.

På hovedlinierne står mellembloksignalerne med ca. 1200 m mellemrum.

Signalsystemet på BR hovedlinier er i grove træk udført som enten 3 aspekt eller 4 aspekt signaler.

På linier med tæt trafik bruges 4 aspekt systemet: Rødt: Stop. Een gul: Eet interval frit. To gule: To intervaller frit. Een grøn: Tre intervaller frit.

3 aspektsystemet anvendes, hvor trafikken ikke er så tæt: Rødt: Stop. Gul: Et interval frit. Grøn: To intervaller frit.

For at øge sikkerheden anvender BR et ret simpelt system kaldet AWS: Automatisk advarselssystem.

Ca. 180 m foran signalerne er der midt i sporet anbragt en kasse med en permanent- og en el-magnet. På lokomotiverne er der en modtager monteret på den ene bogie. Når der vises rødt eller gult lys i signalet ved lokomotivets passage af kassen med magneterne vil permanentmagneten aktivere et relæ på loket og et alarmhorn lyder, l.kf. skal nu

inden 3 sek. trykke på en tilbagestillingsknap da bremsen ellers træder i funktion. Når knappen er trykket ind standser hornet og på en rund tableauskive fremtræder nu et gul/sort felt.

Lkf. er nu underrettet om at toget nærmer sig et »stop«.

Når signalet viser grønt lys er der spænding på el-magneten. Når loket kører hen over magneterne sker det samme som før, men da magneterne ligger tæt sammen og en kondensator i systemet når at hindre hornet i at lyde og nu modtages impuls fra el-magneten og systemet er nu stillet i normalstilling igen. Som signal ringer en klokke i 2 sek.

De HST togsæt, der kører på Western Region består normalt af: Motorvogn – to stk. 1'kl. vogne – buffet eller spisevogn – fire stk. 2'kl. vogne og motorvogn.

Vognene er næsten identiske med BRs nyeste type Mk 3 vogne, dog er de ikke forsynet med puffer, men med automatkoblinger. Elforsyning til airkondition, lys og batteriladning er 415 V vekselstrøm fra en af motorvognene. De 415 V vekselstrøm omformes til 110 V jævnstrøm til lys og ladning.

Bogierne er en ny type, hvor det mest bemærkelsesværdige vel er den ekstra affjedring bestående af en på hver side anbragt luftfyldt gummipude. Luften tages fra fødeledningen.

Bogierne er forsynet med skivebremser, og hver aksel er forsynet med blokeringsbeskyttere.

Det meste hjælpeudstyr er anbragt under vognen i fire moduler, så skiftning kan foregå uden at tage vognen ud af drift.

- 1: Bremsudstyr og andet luftudstyr, automatisk dørbetjening mm.
- 2: Airkonditionsanlægget.
- 3: Batteriet.
- 4: Ladeaggregat.

De automatiske døre i passagerafdelingerne betjenes ved hjælp af kontakter bygget i gulvet ved dørene.

Når man står og ser på et HST er det mest iøjnefaldende vel nok den strømliniede snude på motorvognene.

Toget er malet med BR's normale farver: Blåt tag og sider med lysegråt vinduesparti. Motorvognene er i bageste halvdel samme farve som mellemvognene, men på forreste halvdel er skørtet malet gult, ligeledes er taget over førerummet gult. I'kl. vognene har den gule stribe over vinduerne, som vi kender det, men buffet og spisevognene har en rød stribe over vinduerne.

Hele snuden på motorvognene er fremstillet i et stykke som en dobbelt skal af en særlig kraftig polyester med et lyd og varmeisolerende stof i mellemrummet. Under frontvinduet er indbygget lanterner og slutlygter. Der anvendes to hvide lys ved siden af hinanden, samt i venstre side en meget kraftig projektor.

Selv om der er indbygget to, anvendes kun eet rødt lys som slutlys.

Motorvognenes indretning:

Dieselmotoren er en Ruston Paxman »Valenta« Mod. 12 RP200 L, 4 takts 12 cyl. trykladet på 2250 HK v 1500 omdr/m. Tomgang er 750 omdr/m, men med strømforsyning til toget 950 omdr/m. Kølesystemet er fra Voith med termostatstyret olie kobling til ventilatoren, der er anbragt i taget.

Hovedgeneratoren er en vekselstrømsgenerator fra Brush. Den laver 3-faset vekselstrøm, der så ensrettes inden den går til banemotorene. Effekten efter ensretteren er ca. 1450 KW, når motoren kører 1500 omdr/m. Sammenbygget med hovedgeneratoren er en hjælpegenerator, der leverer 3-faset vekselstrøm til toget og til hjælpemaskineri på motorvognen.

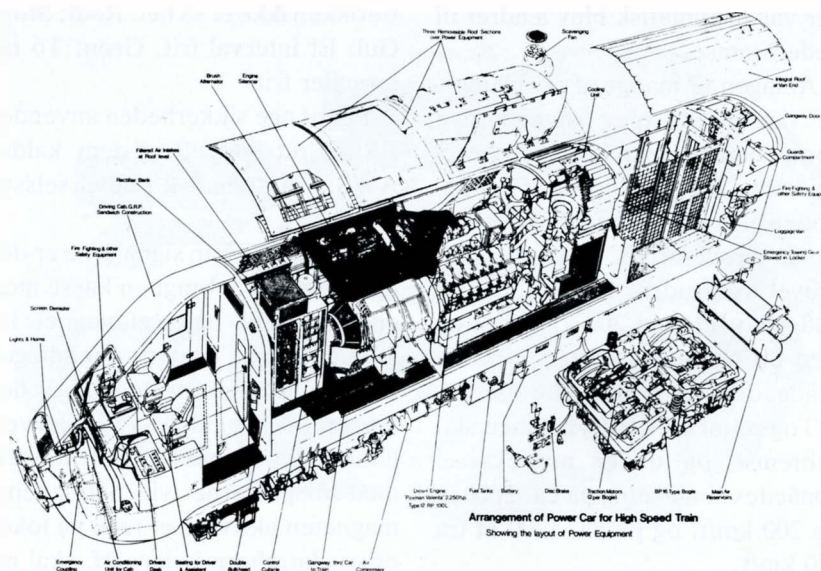
Hver motorvogn er forsynet med 4 banemotorer, der er permanent koblet i serie/parallel 1-2 og 3-4. Der er ingen omkobling eller feltsvækning, da banemotorene er af særlig type, som kan tåle den meget høje spænding, der opstår ved de høje hast. Banemotorene er fra

Brush og er ophængt i bogierammen. Kraften overføres til hjulene via en fleksibel kobling og en på akslen monteret gearkasse.

Hjælpegeneratoren laver 415 V vekselstrøm til airkondition og lys i toget. Det er kun den ene motorvogn, der afgiver strøm til toget, der er altså ingen synkronisering, men det er underordnet, om det er forreste eller bageste motorvogn der er tilsluttet.

415 V vekselstrøm bruges også til:

- Banemotorventilatorer.
- Kompressor.
- Udsugning fra maskinrummet.
- Airkondition på førerpladsen.
- Frontprojektor.
- Varme i togførerrum.
- Batteriladning. Via ensretter.
- Ensrettet 110 V jævnstrøm anvendes til:
- Fortrykspumpe.
- Manøvrestrøm.
- Lanterner og slutlys.
- Belysning.
- EPbremsen. Og AWS systemet.
- Bremssystemet:
- Hver motorvogn er udstyret med et »Davies & Metcalfe« E. 70 mo-





Passagerkomfort.

dul, hvilket bl.a. består af en »tryk-sammenligner« og to magnetventiler, der styrer trykket i bremseledningen. Hver bogie på motorvognen har sin egen styreventil Westinghouse P 4. Da E 70 modulet på begge motorvogne aktiveres samtidig bliver bremseledningstrykket meget hurtigt sænket eller øget.

Der er 2 ledninger gennem toget: Bremsledning 5 bar og fødeledning 7 bar. Fødeledningen er tilsluttet styreventilen så luften til bremsecylindrene tages direkte fra fødeledningen. Da bremseledninger derfor kun skal bruges til at styre systemet med bevirker det en meget hurtig virkende bremsning og løsning. Når lkf bevæger bremsehåndtaget til en bremsestilling sendes et signal til E 70 modulet, der så sammenligner signalet med det tilstedeværende bremseledningstryk. Skal trykket sænkes åbner den ene magnetventil og udlufter bremseledningen til det tryk,

der svarer til det af lkf valgte trin. Modsat åbner den anden magnetventil og sender luft ud i bremseledningen, hvis der ønskes hele eller delvis løsning.

Kortslutning i det elektriske system vil altid medføre farebremsning.

På grund af skivebremsens særlige karakteristika er bremsecylindertrykket ved fuldbremsning 3,6 bar over 90 Miles/t men øges til 4,6 bar under 90 Miles/t.

Førerrummet:

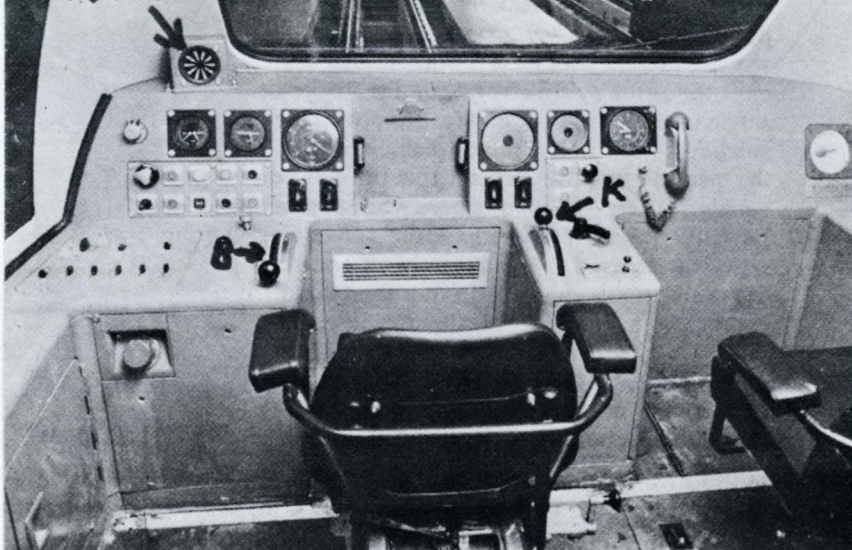
Førerpladsen er indrettet noget anderledes end vi er vant til. HST er tommandsbetjent efter krav fra ASLEF (Lokomotivmandsforeningen). Stolene er ret stive at sidde i, men de kan indstilles i højde, frem og tilbage osv. Lokomotivføreren, der kører sidder jo i venstre side, da der er venstrespørkørsel.

Til højre for sig har lkf. kørekontroller med 6 stillinger: Tomgang og 5 trin. Frem/Baknøglen er også lidt

anderledes end vi plejer at se. Når toget holder stille er håndtaget i stilling: »Engine Only«, dieselmotoren kører i tomgang eller hvis der er strømforsyning til toget 950 omdr/m. Når der skal køres sættes håndtaget i Frem/Bak og dødmansanordningen træder i funktion. Der er altså ikke noget sikkerhedsrelæ. Dødmansanordningen ligner ellers meget vort system med tidsstyring, her er tiderne lidt andre: 60 sek. på den lange periode og 3 sek. på den korte. Til venstre sidder håndtaget for bremsen. Hermed styres magnetventiler i et særlig bremsemodul kaldet E 70 fra Davies og Metcalfe.

I stilling 0 er bremseledningstrykket 5 bar. Stilling 1 = 4,60 bar. Stilling 2-6 sænkes trykket trinvis til 3,35 bar. i stilling 7 udluftes bremseledningen helt = Farebremsning. Farebremsning kan også betjenes med en trykknop, der også udlufter bremseledningen helt.

Førerpladsen i et HST: Foran sig har lkf. amp.meter, hastighedsmåler, manometre, de forskellige afbrydere for lys mm. kontrollamper, og de på billedet mærkede er: AWS: Automatisk advarselsanlæg. B: Bremsenhåndtag. K: Kørekontroller.



Der er en trykknop til overtryk i bremseledningen. Der kan kun gives overtryk op til 5,40 bar. Hvis lkf. bremses inden overtrykket er sivet ud, vil der automatisk komme 0,40 bar overtryk igen efter løsning. Bremsmanometre for beholder, ledning, bremsecylindre er af nogenlunde samme slags som vi har.

Amperemeter for banemotorer er også som vi kender.

Meldelamper for dieselmotor mm er alle med dobbeltlampe. Når der er blåt lys er tiltanden normal. Ved fejl skifter den til rødt lys.

Der er ingen direkte bremse, da der ikke skal rangeres meget med stammen.

Af andre særlige apparater på førerpladsen kan nævnes AWS tableauskiven, der fortæller lkf. at han nærmer sig et signal på stop eller forsigtig kørsel. Til højre for

sig har lkf. knappen for tilbagestilling, eller rettere kvittering for modtagelse af signalet.

Der er også brandalarmklokke styret af detektorer i maskinrum mm. Lkf. kan i tilfælde af brand åbne for kulsyreslukkere der er fast installeret i maskinrummet. Der er telefon, der kan bruges mellem førerrummene eller til togføreren. BR bruger også kortslutningsstroppe, de er blot lidt anderledes at se til.

Bogierne på motorvognene er også udstyret med skivebremser.

Foruden skivebremsen er der også klodsbremse på motorvognene, den bruges til at give »let bremsning« ved hjulslip. Parkeringsbremsen er fjederbremse, der påvirker klodserne.

Under vognene er brændoliebeholdere med plads til 4500 l. Kompressoren er også anbragt under

vognen og drives som nævnt af en vekselstrømsmotor, der kører hele tiden. Trykket varierer mellem 8,5 og 10 bar.

Med disse nye tog har BRITISH RAIL fået gode kort på hånden i konkurrencen om passagererne.

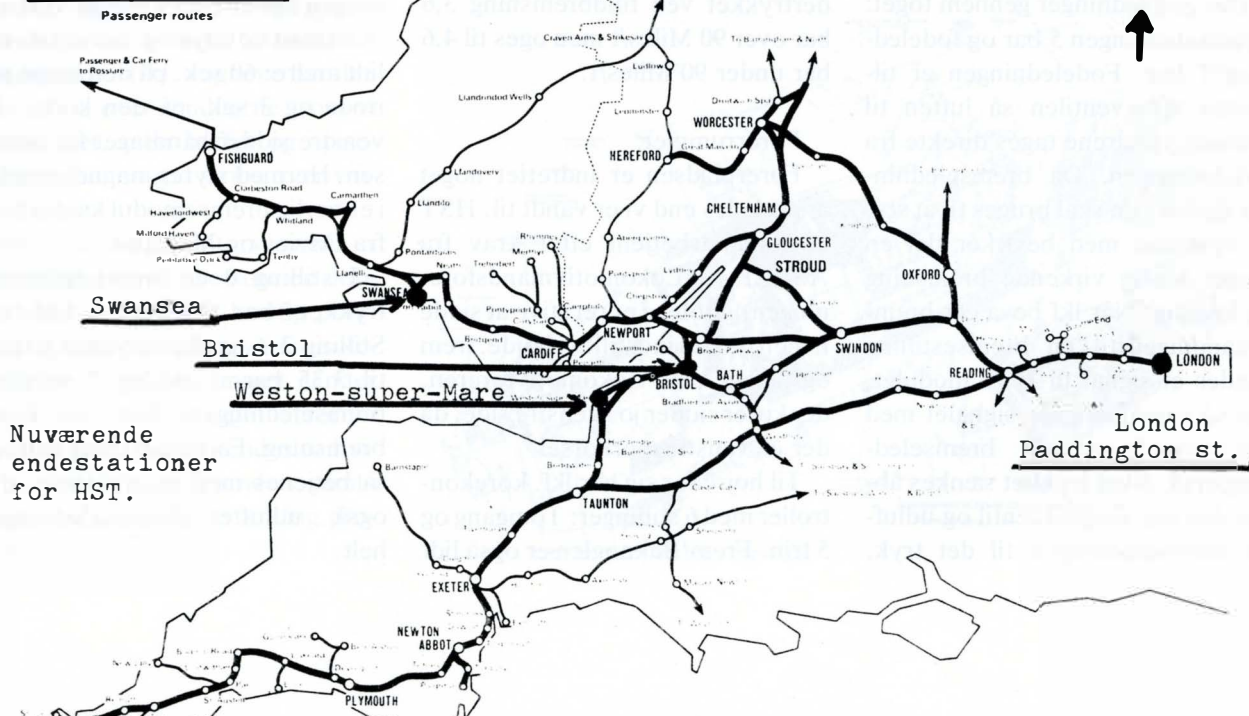
Airkontition, gode siddepladser, lavt støjniveau, god belysning og ikke mindst hurtig og sikker befordring er nogle af de ting, der kan få folk til at lade bilen stå og vælge toget.

Til slut skal nævnes, at lkf der omskoles til HST skal være uddannet til at køre dieselelektriske strækningsslok.

Uddannelsen til HST omfatter 8 dages teori og 7 dages praksis ved strækningsskørsel.

E. Jessen Sørensen.

Lkf ddt Gb





Serveringsvogn i HST.

Den nye arbejdsskadeforsikringslov

Den 3. marts blev den nye lov om arbejdsskader, der afløser den gamle ulykkesforsikringslov, vedtaget i Folketinget. Den nye lov vil få virkning for de arbejdsskader, der sker efter den 1. april 1978, skriver folketingsmedlem *Inge Fischer Møller* i denne artikel. Hensigten med den er at hjælpe de mennesker, der får varige følger af en arbejdsskade, på en langt bedre måde.

Den nye lov betyder, at der sker en omlægning af erstatningen fra en invaliditetserstatning til en erhvervsevnetabs-erstatning. Det betyder, at erstatningen ikke længere skal udmåles efter en medicinsk invaliditetstabel, men derimod efter en samlet vurdering af

den skadelidtes tab af erhvervsevnen. Den medicinske følge af arbejdsskaden bør ikke have nogen selvstændig indflydelse på fastsættelsen af erhvervsevnetabsprocenten. Man foretager en samlet vurdering, – der vil efter den nye lov også blive taget hensyn til de sociale følgevirkninger, en arbejdsskade kan få.

Hvis en skadelidt, til trods for store medicinske varige følger af en arbejdsskade, kan genoptage sit sædvanlige arbejde eller et andet arbejde til samme løn, vil han eller hun ikke være berettiget til erstatning.

Hvis den skadelidte derimod ikke kan genoptage sit tidligere arbejde, og der foreligger et klart og

varigt tab af erhvervsevnen, når man vurderer situationen samlet, vil der efter forslaget blive udbetalt en erstatning for dette tab på mindst 15 pct.

En erstatning på 15 pct. vil også blive udbetalt i de situationer, hvor en person efter den gamle lov ikke blev bedømt til at være invalideret med 5 pct. og derover. Lad os benytte følgende eksempel:

En person kommer til skade, – og lad os forudsætte, det drejer sig om en fingerskade. Men de mange ting, der følger med en ulykke, gør at den pågældende person udover fingerskaden også får en neurose, der slår den skadelidte ud. I en sådan situation vil der blive ydet erstatning for tab af erhvervsevnen med mindst

15 pct. Der vil i et sådant tilfælde principielt heller ikke være noget til hinder for at yde erstatning for tab af erhvervsevnen på 100 pct., hvis neurosen medfører, at den pågældende helt mister evnen til at skaffe sig en indtægt ved arbejde.

Det er en ændring, der har været hårdt tiltrængt, – på denne måde får vi nemlig lejlighed til at tage de sociale følger virkninger med i billedet.

Erstatningsbeløbet, der udbetales i tilfælde af invaliditet, er også blevet ændret. Efter den lov, der var gældende indtil 1. april i år, kunne der maksimalt udbetales et beløb på 51.000 kroner om året. Efter den nye lov vil man maksimalt kunne få udbetalt 81.000 kroner om året. Det skal bemærkes, at det nævnte beløb kun udbetales, når det drejer sig om en invaliditetsgrad på 100 pct.

Efter den nye lov vil der nu også kunne udbetales en erstatning for mén. Ménerstatningen skal udbetales, hvis en arbejdsskade medfører daglige ulemper. Det kan betyde, at der skal ydes dækning for den begrænsning, en skade har medført med hensyn til dyrkning af friluftsliv, hobby og fornøjelser, tab af lugtesans og smagssans, tab af evnen til at få børn, mere teoretiske smertetilstande, vansir med videre. – Når det gøres som ménerstatning, har man fortsat en medicinsk skala at gå efter, – den maksimale ménerstatning, der kan udbetales, udgør 13.000 kroner om året.

Den eneste måde, vi kan få bevis for, om loven fungerer efter hensigten er, at vi får anmeldt alle de arbejdsulykker, der sker, både store og små. Det er også den eneste måde, vil til sin tid kan få et rimeligt vurderingsgrundlag at gå ud fra, når socialministeren til sin tid skal komme med en redegørelse overfor Folketingets socialudvalg.

PERSONALIA

Forfremmet til lokomotivfører (17. Irm.)

pr. 1.4.1978

Lokomotivfører (13. Irm.)

V. Høyer, ddt Str i ddt Ar

Lokomotivfører (15. Irm.)

K. D. Christensen, ddt Ar i ddt Ar

Forfremmet til lokomotivfører (18. Irm.)

pr. 1.4.1978

Lokomotivfører (17. Irm.)

E. A. Furholm, ddt Gb i ddt Gb

Forfremmet til lokomotivfører (15. Irm.)

pr. 1.4.1978

Lokomotivfører (13. Irm.)

J. O. Jensen, ddt Ge i ddt Ge

O. Bruno, ddt Hr i ddt Hr

Forflyttet 1.4.1978 efter ansøgning

Lokomotivfører (17. Irm.)

P. B. Clemmensen, ddt Gb til ddt Hg

C. S. Andersen, ddt Fa til ddt Pa

Omklassificeret til 9. Irm.

pr. 1.10.1977

Lokomotivassistenter (8. Irm.)

K. L. Nielsen, ddt Kh i ddt Kh

O. Lindh, ddt Kh i ddt Kh

C. I. Hansen, ddt Kh i ddt Kh

P.-E. S. Sørensen, ddt Kh i ddt Kh

F. P. Hansen, ddt Kh i ddt Kh

P. Remmer, ddt Kh i ddt Kh

S. T. Høyer, ddt Kh i ddt Kh

N. O. M. Petersen, ddt Kh i ddt Kh

F. Haugen, ddt Kh i ddt Kh

O. A. Petersen, ddt Kh i ddt Kh

S. Mikkelsen, ddt Kh i ddt Kh

I. H. Nielsen, ddt Kh i ddt Kh

G. V. F. Kruse, ddt Kh i ddt Kh

Poul Petersen (Skytte), ddt Kh i ddt Kh

N. Rasmussen, ddt Kh i ddt Kh

G. K. Nielsen, ddt Kh i ddt Kh

B. L. Jensen, ddt Kh i ddt Kh

F. Nielsen (England), ddt Kh i ddt Kh

A. Sørensen, ddt Kh i ddt Kh

W. Trojahn, ddt Kh i ddt Kh

Jørgen Jørgensen, ddt Kh i ddt Kh

L. Højland, ddt Kh i ddt Kh

A. Starlev, ddt Kh i ddt Kh

L. B. Petersen, ddt Kh i ddt Kh

T. M. V. Hansen, ddt Hg i ddt Hg

P. Petersen (Mek), ddt Hg i ddt Hg

Tommy Møller, ddt Kø i ddt Kø

J. T. Nielsen, ddt Kh i ddt Kh

K.-E. Burmester, ddt Kh i ddt Kh

A. B. Knudsen, ddt Kh i ddt Kh

P. G. Jensen, ddt Kh i ddt Kh

Teddy E. B. Petersen, ddt Kh i ddt Kh

J. V. Andreasen, ddt Kh i ddt Kh

N. Kristensen, ddt Kh i ddt Kh

K. Skytte Hansen, ddt Fa i ddt Fa

P. A. Olesen, ddt Fa i ddt Fa

K. Hermansen, ddt Fa i ddt Fa

S. E. Andersen, ddt Gb i ddt Gb

T. H. Vraa, ddt Gb i ddt Gb

A. V. Kamph, ddt Gb i ddt Gb

J. Andersen, ddt Gb i ddt Gb

T. Larsen, ddt Gb i ddt Gb

F. R. Z. Larsen, ddt Gb i ddt Gb

J. Ernstrand, ddt Gb i ddt Gb

G. Segato, ddt Gb i ddt Gb

I. B. Nørrevang, ddt Hg i ddt Hg

S. A. Borum, ddt Hg i ddt Hg

K. C. A. Jensen, ddt Ar i ddt Ar

B. Kildehøj, ddt Ar i ddt Ar

W. Petersen, ddt Rf i ddt Rf

F. S. Petersen, ddt Kø i ddt Kø

G. L. Koch, ddt Kø i ddt Kø

P. H. Jensen, ddt Kø i ddt Kø

D. S. Jørgensen, ddt Fa i ddt Fa

K. E. Fevre, ddt Fa i ddt Fa

P. A. Mortensen, ddt Od i ddt Od

H. O. R. Rasmussen, ddt Od i ddt Od

P. J. Jensen, ddt Rf i ddt Rf

M. B. Jørgensen, ddt Hg i ddt Hg

J. A. Sørensen, ddt Gb i ddt Gb

E. Odgaard, ddt Gb i ddt Gb

P. I. Johansen, ddt Gb i ddt Gb

J. W. Sørensen, ddt Gb i ddt Gb

B. Simonsen, ddt Gb i ddt Gb

H. P. Hansen, ddt Gb i ddt Gb

S. H. Olsen, ddt Gb i ddt Gb

P. Hansen (Skovgaard), ddt Gb i ddt Gb

M. H. Røhl, ddt Gb i ddt Gb

R. I. Olsen, ddt Gb i ddt Gb

J. E. H. Madsen, ddt Gb i ddt Gb

E. Baunsgaard, ddt Gb i ddt Gb

S. Hylsberg, ddt Gb i ddt Gb

C. Trauboth, ddt Gb i ddt Gb

J. H. Larsen, ddt Gb i ddt Gb

B. Hansen (Fanø), ddt Gb i ddt Gb

P. W. Madsen, ddt Gb i ddt Gb

Pauli J. Jørgensen, ddt Gb i ddt Gb

E. Wandahl, ddt Gb i ddt Gb

E. Petersen, ddt Gb i ddt Gb

K. N. Petersen, ddt Gb i ddt Gb

N. J. L. Nielsen, ddt Gb i ddt Gb

K. Nilsson, ddt Gb i ddt Gb

H. A. Petersen, ddt Gb i ddt Gb

C. J. Andersen, ddt Gb i ddt Gb

P. E. Bjerregaard, ddt Gb i ddt Gb

M. I. Revald, ddt Gb i ddt Gb

T. J. Pedersen, ddt Gb i ddt Gb

E. Christiansen, ddt Gb i ddt Gb
 O. T. Larsen, ddt Gb i ddt Gb
 T. B. Rasmussen, ddt Gb i ddt Gb
 K. A. J. Frederiksen, ddt Gb i ddt Gb
 O. E. Petersen, ddt Gb i ddt Gb
 Vagn E. Andersen, ddt Gb i ddt Gb
 B. H. A. Henriksen, ddt Gb i ddt Gb
 E. O. A. Nielsen, ddt Gb i ddt Gb
 A. P. V. Madsen, ddt Gb i ddt Gb
 J. O. Jespersen, ddt Gb i ddt Gb
 P.-E. Bukhave, ddt Gb i ddt Gb
 E. Kettner, ddt Gb i ddt Gb
 E. D. Rasmussen, ddt Gb i ddt Gb

Omklassificeret til 9. Irm.

pr. 1.10.1977

Lokomotivassistenter p. (8. Irm.)
 J. G. Kristensen, ddt Kh i ddt Kh
 L. J. Lindberg, ddt Kh i ddt Kh
 H. M. Aadorf, ddt Kh i ddt Kh
 D. E. M. Pedersen, ddt Kh i ddt Kh
 Bjarne Nielsen, ddt Kh i ddt Kh
 B. J. A. Kelfast, ddt Kh i ddt Kh
 C. Bergholdt, ddt Kh i ddt Kh
 H. C. Christiansen, ddt Kh i ddt Kh
 J. R. Andersen, ddt Kh i ddt Kh
 M. Ø. Madsen, ddt Kh i ddt Kh
 L. Christiansen, ddt Kh i ddt Kh
 I. Madsen, ddt Kh i ddt Kh
 S. Koch, ddt Kh i ddt Kh
 P. K. Rasmussen, ddt Ng i ddt Ng
 J.-E. Hansen, ddt Kh i ddt Kh
 F. S. M. Boldsen, ddt Kh i ddt Kh
 Johnny Jørgensen, ddt Kh i ddt Kh
 O. C. Rossen, ddt Kh i ddt Kh
 J. B. Pedersen, ddt Kh i ddt Kh
 J. O. Johansen, ddt Kh i ddt Kh
 B. O. Larsen, ddt Kh i ddt Kh
 L. Nielsen, ddt Kh i ddt Kh
 O. G. Olsson, ddt Kh i ddt Kh
 W. N. Jensen, ddt Kh i ddt Kh
 P. S. Sparvath, ddt Kh i ddt Kh
 O. A. Meyhoff, ddt Kh i ddt Kh
 J. A. Olesen, ddt Kh i ddt Kh
 O. B. Poulsen, ddt Kh i ddt Kh
 Erik Jakobsen, ddt Kh i ddt Kh
 B. E. Nielsen, ddt Kh i ddt Kh
 H. E. Nygaard-Petersen, ddt Kh i ddt Kh
 T. I. Hansen, ddt Rf i ddt Rf
 E. B. Petersen, ddt Rf i ddt Rf
 H.-H. Husted, ddt Rf i ddt Rf
 N.-J. Christensen, ddt Kh i ddt Kh
 Stiig P. Jensen, ddt Kh i ddt Kh
 P. Maymann, ddt Kh i ddt Kh
 P. A. Jensen, ddt Ng i ddt Ng
 J. J. Holm, ddt Ng i ddt Ng
 B. B. Mogensen, ddt Kh i ddt Kh
 P. R. Andersen, ddt Kh i ddt Kh
 B. F. Jensen, ddt Kh i ddt Kh
 J. V. Sørensen, ddt Kh i ddt Kh

Afskediget pr. 30.6.1978

p.g.a. svagelighed
 Lokomotivfører (17. Irm.)
 C. T. Jensen, ddt Ng
 K. H. Madsen, ddt Gb

Lokomotivfører (15. Irm.)
 A. Lauridsen, ddt Hr
 A. F. Heuck, ddt Pa (Sdb)

Lokomotivfører (18. Irm.)
 O. E. D. Madsen, ddt Str

Lokomotivfører (13. Irm.)
 E. Marienhof, ddt Gb

Dødsfald

Pens. lokomotivfører O. F. Filippen, Randers, død den 16.12.1977.
 Pens. lokomotivfører Leon Hueg, Fredericia, død den 31.3.1978.
 Lokomotivfører E. Kjeldahl, Århus, død den 11.3.1978.

Opmærksomhed frabedes

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. I. N. Jensen, Es.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. E. Jensen (Finn), Gb.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. B. A. Andersen, Gb.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. F. E. Meine, Gb.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. J. Bach, Gb.

Lanternen kalder til fest

Udkald fra Lanternen

Ta' mor med på »Toppen«

Lanternen afholder forårsfest lørdag den 20. maj 1978 på restaurant *Toppen* i Roskilde.

Menu:

Hummercocktail m/flütes

¼ fl. hvidvin

Helstegt højreb m/bearnaise og bordelaise sauce

⅓ fl. rødvin

Chokoladeskal m/is og frugter

2 gl. portvin eller madeira

Mocca

1 gl. cognac eller likør

Natmad

Lune frikadeller m/kartoffelsalat

Musik og dans

Tag toget fra Kh afg. 17.04 ank. Roskilde 17.30 (husk fripas). I Roskilde venter bussen, der skal køre os til *Toppen*.

Hjemturen foregår med bus, som henter os på *Toppen* kl. 2.00 og kører os til Kh. Ank. ca. 2.45.

Prisen for dette arrangement er kr. 125,00 pr. deltager.

Indtegningslister er opsat på depoterne eller ring til Per Brygger, tlf. (03) 38 31 69.

Sidste frist for tilmelding er 12. maj.

Nyt
 telefonnummer
 fra 18.4.78

(01) 62 72 69

A N S Ø G N I N G

til Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg (JFU).

Undertegnede medlem af:

Dansk Jernbaneforbund

Jernbaneforeningen

Dansk Lokomotivmands Forening

Fællesorganisationen DSB

ansøger om indstilling til Plejecentret Jernbanebo i Nyborg

til plejehjemsplads for: mig selv min hustru pårørende

i beskyttet bolig

alene

med ægtefælle

for Navn _____ CPR.nr. _____

Stilling _____

Adresse _____

Bopælskommune _____

Nuværende opholdssted: adressen plejehjem familie
hospital

Begrundelse for ansøgningen:

Giv en kort beskrivelse af helbredstilstanden, som kan begrunde ønsket om indlæggelse på plejehjem eller ophold i beskyttet bolig, f.eks. kronisk sygdom, invaliditet, alderdomssvækkelse eller lignende, samt om der ydes hjemmehjælp eller hjemmesygeplejerske

Dato:

Underskrift:

Såfremt underskriveren ikke er den samme som ovenstående, udbedes CPR.nr., stilling og adresse for underskriveren.
