



1

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. JANUAR 1979 - 79. ÅRGANG

1

Indhold:

Det nye års problemer	2
Lov om private registre m.v.	3
Før startskuddet CO-information	4
I dette tog klares vognkobling fra førerkabinen	6
Udlandet i glimt	6
Lønmodtagernes selvangivelses- fradrag 1978	8
Arbejdernes Landsbank fortæller om opsparinger, der letter på skattebyrden	11
ALKA-forsikringer i 50 og 75 år	12
Den løbske jernhest	13
Fra medlemskredsen	14
Jernhestens sejrsgang	16
Dyrere forsikringer	18
Personalia	18
Meddelelser fra afdelingerne	19
Det tårnhøje helvede	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.

På tærsklen til det nye år er der ikke megen grund til forventning om særlig økonomisk fremgang. Det er så meget mere kedeligt, som vi står foran vigtige overenskomstforhandlinger, der skal give os oprejsning for den tilbageholdenhed, vi har måttet affinde os med i den forløbne 2-årige overenskomstperiode.

Vi har fået en regering, som i hvert fald ikke løser grebet om finanspolitikken og som formentlig begiver sig ud i en helhedsløsning for at afklare overenskomstsituationen, hvor der tilsyneladende hersker kaotiske forhold.

LO's formand har ført sig stærkt frem i oplæget til fornyelse af overenskomsterne og med en meget kritisk indstilling til dannelsen af SV-regeringen. Det første har i hvert fald givet stærkere opbakning bag LO, hvorimod baggrundsbilledet for det andets vedkommende er mere nuanceret. Der er næppe tvivl om, at der hos mange af fagbevægelsens medlemmer er forståelse for denne regering i håb om politisk og økonomisk stabilitet. Et er imidlertid givet. Vi kan ikke passivt se til de forringelser af indkomstforholdene, som tjenestemændene har haft i den nuværende overenskomstperiode. Vi har mindre købekraft og må derfor kræve reallønniveauets fastholdelse, sådan som det har udviklet sig for andre indkomstgrupper. Det er overhovedet et minimum tjenestemændene bør acceptere. Det er utåleligt at se sig distanceret fra en lang række grupper.

Denne generelle side af vor overenskomstsituation har en parallel i vore omklassificeringsønsker. Det er jo ingen hemmelighed, at der er stærke ønsker om ændringer. En bearbejdning af forslag og samordning af disse finder sted i en arbejdsgruppe, hovedbestyrelsen har nedsat. Hensigten er at få et arbejdsgrundlag som hovedbestyrelsen primært kan bruge, såfremt der ved overenskomstfornyelserne i foråret afsættes et beløb til rådighed for omklassificeringer. Gruppens arbejde er ikke afsluttet, så der kan ikke gives nogen oversigt på nuværende tidspunkt. Imidlertid spiller ind, at omklassificering kan finde sted på grundlag af stillingsvurdering. Vi har i den henseende hidtil stillet os afventende for at se virkningerne af vurderingen af andre stillingskategorier. Det er nu aktuelt at tage en mere klar stilling og herunder ikke mindst, hvilken af vore kategorier der bør være udgangspunkt. Det er et meget afgørende spørgsmål. Som sagt - vore forslag er ikke endeligt udformede.

Lov om private registre.

1. Folketinget har ved 3. behandling vedtaget *forslag til lov om private registre m.v. og forslag til lov om offentlige myndigheders registre.*

2. *Loven om private registre m.v.* skal sikre, at oplysninger om personers, foreningers og virksomheders private og økonomiske forhold kun registreres af private i det omfang, denne registrering tjener anerkendelsesværdige interesser, og at de registrerede oplysninger opbevares og anvendes på betryggende måde. Der fastsættes særlige regler om kreditoplysningsbureauer, adresseringsbureauer og edb-servicebureauer. Lovforslaget er udarbejdet på grundlag af registerudvalgets betænkning om private registre, der blev afgivet i 1973 (687/1973).

Loven om offentlige myndigheders registre skal sikre, at det offentliges oprettelse og brug af edb-registre med personoplysninger sker på en sådan måde, at den enkelte borgers retsbeskyttelse og integritet ikke krænkes. Lovforslaget er udarbejdet på grundlag af registerudvalgets betænkning om offentlige registre, der blev afgivet i 1976 (767/1976).

3. De to love træder i kraft den 1. januar 1979. Justitsministeriet vil sørge for, at offentligheden bliver informeret om de to love i forbindelse med deres ikrafttræden.

4. Der oprettes en uafhængig myndighed, registertilsynet, der er fælles for den private og offentlige sektor.

Registertilsynet, der består af et råd og et sekretariat, skal foruden at afgive udtalelser i forbindelse med oprettelse af nye offentlige re-

gistre føre tilsyn med overholdelsen af lovene. Tilsynet skal – eventuelt efter klage fra en registreret – kunne pålægge private virksomheder at foretage ændringer i deres registreringsaktiviteter og påtale eventuelle overtrædelser i den offentlige sektor. Registertilsynet skal endvidere gennem afgivelsen af en årlig beretning til folketinget og ved løbende at offentliggøre udtalelser om register spørgsmål holde folketinget og offentligheden underrettet om udviklingen på disse områder.

5. Efter loven om de *private registre* må edb-registrering af personoplysninger og anden systematisk registrering af oplysning om personers, institutioners, foreningers og virksomheders private eller økonomiske forhold eller i øvrigt oplysninger om personlige forhold, som med rimelighed kan forlanges unddraget offentligheden, kun finde sted i det omfang, det er tilladt efter lovens kapitel 2–3. Uden for loven falder registre, der udelukkende anvendes i videnskabeligt eller statistisk øjemed eller til brug for udgivelsen af almindelige opslagsværker.

Efter lovens kapitel 2 må erhvervsvirksomheder, foreninger m.v. registrere oplysninger og videregive dem til trediemand uden den registreredes samtykke i det omfang, registreringen og videregivelsen er et naturligt led i den normale drift af virksomheder m.v. af den pågældende art. For så vidt angår særligt følsomme oplysninger som f.eks. religiøst og politisk tilhørsforhold, må registrering og videregivelse dog som hovedregel kun finde sted, når den pågældende meddeler sit samtykke hertil, og det endvidere er nødvendigt for at muliggøre en berettiget varetagelse af

virksomhedens eller andres tarv (§§ 3 og 4).

En registreret kan kræve, at der foretages slettelse af urigtige eller ulovligt registrerede oplysninger. Vil en virksomhed ikke foretage slettelse, kan den registrerede indbringe spørgsmålet for registertilsynet, der træffer afgørelsen om slettelse og eventuelt pålægger virksomheden at berigtige oplysningen i forhold til trediemænd, der har modtaget den (§ 5).

Særligt for edb-registre gælder, at virksomheder skal føre kontrol med, at der ikke registreres urigtige eller vildledende oplysninger, og sørge for, at oplysninger, som ikke længere er nødvendige, slettes. Virksomhederne skal endvidere træffe sikkerhedsforanstaltninger imod, at oplysningerne i et edb-register misbruges eller kommer til uvedkommendes kendskab.

Kreditoplysningsbureauer må kun registrere og videregive oplysninger, som efter deres art er af betydning for bedømmelse af økonomisk soliditet og kreditværdighed. Kreditoplysningsbureauer skal oplyse en registreret om optagelsen i registeret, når registreringen omfatter andet end almindelige frit tilgængelige oplysninger. Den registrerede kan kræve at blive gjort bekendt med de oplysninger, der er registreret om ham (egenaces), og kræve, at urigtige eller vildledende oplysninger slettes, samt at bureauet foretager berigtigelse af eventuelt videregivne urigtige oplysninger (kapitel 3).

Adresserings- og kuverteringsbureauer må kun foretage registrering af oplysninger, der danner grundlag for inddeling i alment anerkendte grupper, og enhver kan kræve at blive slettet af bureauets registre (kapitel 4).

Edb-servicebureauer, der be-

handler registre med personoplysninger m.v. skal endvidere sørge for, at der træffes de fornødne foranstaltninger til sikring mod misbrug af oplysningerne (§ 20).

Registre, der indeholder særlig følsomme oplysninger, må kun overlades til elektronisk databehandling i udlandet efter særlig tilladelse, der kun kan meddeles, når overladelsen til udlandet ikke vil medføre en væsentlig forringelse af retsbeskyttelsen (§ 21).

6. Efter loven om de *offentlige myndigheders registre* må registre, der føres for en statslig myndighed, kun *oprettes* efter godkendelse af en minister. Forinden et register tages i brug, skal der være fastsat forskrifter for registerets opbygning og drift, der opfylder lovens bestemmelser (§ 4). Der skal endvidere forinden indhentes en udtalelse fra registertilsynet, der kan udtale sig om, hvorvidt et register bør oprettes, eller om der bør fastsættes yderligere bestemmelser til beskyttelse af de registrerede (§ 5). For registre, der føres for en kommunal myndighed, skal beslutning om oprettelse og forskrifternes fastsættelse som hovedregel træffes af vedkommende kommunalbestyrelse (§§ 6 og 7).

Samkøring af registre, der er arbejdet med henblik på varetagelse af forskellige opgaver bortset fra samkøring med henblik på uddrag i statistisk eller videnskabeligt øjemed, kan kun ske i henhold til særlig godkendelse efter indhentet udtalelse fra registertilsynet (§ 4, stk. 3, § 6, stk. 4, og § 7, stk. 3).

Loven indeholder bestemmelser om, hvilke oplysninger der må registreres i edb-registre. Der må som hovedregel kun registreres oplysninger, der klart er af betydning for varetagelsen af vedkommende for-

valtningsmyndigheds opgaver. Særligt følsomme oplysninger må kun registreres, såfremt det er nødvendigt, og oplysninger om politiske forhold kun, såfremt oplysningerne er offentligt tilgængelige (§ 9). I registre, der anvendes løbende, skal oplysningerne holdes à jour, og oplysninger, der har mistet deres betydning, skal slettes (§ 9). Det kan i forskrifterne for et register bestemmes, at der skal gives underretning til den registrerede om optagelsen i registeret (§ 10). Der skal foretages kontrol til sikring af, at registrerede oplysninger er rigtige, og urigtige oplysninger skal slettes (§ 11). Der skal endvidere træffes sikkerhedsforanstaltninger imod misbrug m.v. herunder foranstaltninger, der muliggør, at særlige typer registre kan bortskaffes eller tilintetgøres i tilfælde af krig o.l. (§ 12).

Registrerede personer har efter lovforslaget som hovedregel adgang til at blive gjort bekendt med de oplysninger, der er registreret

om dem, og for nogle registres vedkommende kan det bestemmes, at den registrerede med mellemrum skal have udskrift af det registrerede. (§§ 13 og 14).

Efter loven kan der som hovedregel kun videregives oplysninger til private, når disse i forvejen er offentligt tilgængelige, eller når den registrerede har meddelt samtykke hertil (§§ 16–18).

Efter loven kan der videregives oplysninger til offentlige myndigheder i samme omfang, som til private. Der må endvidere videregives oplysninger til offentlige myndigheder, såfremt oplysningerne har væsentlig betydning for vedkommende myndigheds virksomhed. Der må dog ikke videregives oplysninger i strid med særlige tavshedsforskrifter, der er fastsat ved lov (§ 21).

7. I begge love er fastsat overgangsregler, der skal sikre, at eksisterende registre får en rimelig tid til at opfylde de fastsatte bestemmelser.

Før startskuddet

Co-information

Tidspunktet for påbegyndelsen af aftaleforhandlingerne 1979 nærmer sig, og forberedelserne hertil i såvel CO I som i CO II, der som bekendt udsender nærværende CO-information i fællesskab, nærmer sig deres afslutning.

CO I holdt den 15. november ordinært repræsentantskabsmøde, hvor man fastlagde sine krav, og CO II har tilsvarende lagt sit oplæg fast ved et hovedbestyrelsesmøde den 20. november.

Vore 2 samarbejdspartnere, Læ-

ernes Centralorganisation og Akademikernes Centralorganisation, er tilsvarende i gang med deres respektive sidste »forberedende øvelser«. Ved møder sidst på måneden i såvel TFU.s forhandlingsudvalg som i selve Fællesudvalget (»repræsentantskabet«) vil man forsøge at koordinere de 4 centralorganisationers krav, således at man så vidt muligt når frem til, at der kan fremsættes eet fælles sæt af krav.

På det private område har der

været kontakt imellem LO og DA, men den blev afbrudt, næsten inden den blev etableret.

Avisforlydender går ud på, at ØD-spørgsmålet skulle være hovedårsag hertil, men det er dog også bemærket, at SID's formand, Erik Bording, har udtalt, at det mere er dyrtidsreguleringens fremtid, der er den reelle baggrund for sammenbruddet.

Centralorganisationerne går selvfølgelig ud fra, at der sker en genoptagelse af dyrtidsreguleringen i fuldt omfang.

Finansministeren gæstede CO Is repræsentantskabsmøde (blandt de øvrige gæster var bl.a. CO II.s formand og sekretariatsleder), og blandt de ting, som ministeren fremførte, fortjener et par stykker at blive trukket frem for en større kreds.

Finansministeren omtalte bl.a. den netop vedtagne efterlønsordning for A-kasse medlemmer og nævnte, at man overvejede »parallelle initiativer« for tjenestemændenes vedkommende. Arten heraf kom ministeren ikke nærmere ind på, men det bør i denne forbindelse nævnes, at centralorganisationerne (TFU) over for finansministeriet skriftligt har stillet forslag om, at der indgås aftale om bortfald af procentfradraget ved ansøgt førtidspensionering.

Skulle ministeren tillige tænke på en lavere pligtig afgangsalder, ligger det nok derimod lidt tungere med TFUs beredvillighed, men det vil i givet fald være ministerens egen skyld, idet han selv på forhånd har afvist, at der vil kunne ske et eller andet med pensionerne, således at det sikres, at ingen tjenestemand lider indtægtstab som en følge af en eventuelt nedsættelse af den pligtige afgangsalder fra 70 til 67 år.

Interessant var det også at høre ministerens udtalelser om de forestående lønforhandlinger med tjenestemændene.

Det ville være en mærkelig finansminister, der ikke indledningsvis beklagede landets alvorlige økonomiske situation, og det manglede da heller ikke her.

Men lidt lyspunkter kunne der måske alligevel skimtes, idet ministeren gav udtryk for, at der i regeringen findes en vilje til at se på urimelige skævheder, som måtte være opstået omkring tjenestemændenes lønforhold. Endvidere at man var indstillet på, at en ligelig udvikling i lønningerne på henholdsvis det private og det offentlige område må tilstræbes. Vi tillader os at udlægge sidstnævnte udtalelse derhen, at man fra regeringens side vil være indstillet på at forbedre vore automatiske reguleringsmekanismer, således at tjenestemændene sikres imod ophobning af efterslæb i aftaleperioden. Og vi kan selvfølgelig ikke være uenige med ministeren i, at man i en tid, da mulighederne for indtægtsstigninger er snævrere, end vi vænnede os til det op igennem tredserne og i første halvdel af halvfjerdsene, nøje må overvåge udviklingen i fordelingen samfundsgrupperne imellem, således at der holdes en rimelig social balance.

I forbindelse med udarbejdelsen af organisationernes oplæg til aftaleforhandlingerne, har der flere gange i dagspressen været fremsat udtalelser om, at såfremt lønforhandlingerne faldt uheldigt ud, burde man overveje at sige farvel til tjenestemandssystemet for igen overenskomstansættelse at opnå aktionsret.

Må det i denne forbindelse være tilladt at henlede opmærksomheden på, at efterslæbsproblematik-

ken ikke specielt er bundet til tjenestemandssystemet, men er et fælles problem for alle grupper, der er omfattet af stive lønsystemer – herunder også indenfor LO-området, og vi er derfor i dette spørgsmål i samme båd som overenskomstansatte i stat, amter og kommuner, og ansatte i koncessionerede selskaber, banker og sparekasser, forsikringsselskaber og realkreditinstitutioner og mange, mange andre, som *har* en strejkeret, som i højere og højere grad er blevet en skueret al den stund, at man tilsyneladende fra folketingets side mener, at landets økonomiske situation er så ringe, at man ikke vil tolerere arbejdsstandsninger i større stil, hvilket turde være fremgået af den omstændighed, at man i 1975 lovgav om overenskomsterne, og i 1977 lagde overenskomstfornyelserne i stramme tøjler.

Resultatet af finansministerens lønforhandlinger har normalt haft en vis afsmittende virkning for personalegrupper uden for statsområdet omfattet af tilsvarende stive lønsystemer.

Dette pålægger efter vor formening finansministeren et stort ansvar for, at tjenestemandskommissionens intention om, at der ved fastlæggelsen af det samlede beløb til justeringer må tages hensyn til lønniveauer, lønudviklingen på det private arbejdsmarked og indkomstudviklingen i den øvrige del af samfundet.

Husk!

Stof til DLT skal være redaktionen i hænde senest d. 15. i måneden forud.

I dette tog klares vognkobling fra førerkabinen

K

obling af vogne med håndkraft er et af de vanskeligere områder af sikkerhedsarbejdet.

For på denne side af indførelsen af et automatisk system i europæisk regie er personalet fortsat nødt til at gå imellem vognene og »hægte« sammen. Et arbejde med en vis reel fare.

Enkelte steder er nødvendigheden dog mindre streng end andre steder. Det skyldes lokale forbedringer.

I jernbanens »føde« land ser vel-skabte, nye »skud« på vognstammen stadig dagens lys: De britiske statsbaner (BR) har således udstyret det nyeste el-materiel – billedet – med automatisk kobling.

Når to vogne bringes imod hinanden, »hægtes« de sammen uden direkte medvirken af menneskehånd – og koblingen kan automatisk udløses fra førerkabinen.

BR anvender »Tightblock« automatiske koblinger fra British Steel Corporation. GEC TRACTION har leveret det elektriske udstyr.

For at værne personale imod strømfare (gnister) og driften imod ulemper fra koblingsprocessen, er der isolationsafbryder ved hver

kobling, hvorved funktionen sker med »døde« kontaktstifter. Sådan er al risiko ved koblingsarbejdet blevet fjernet.

De nye 3-vognstog har endvidere telefonforbindelse imellem de to førerkabiner. Anlægget kan også bruges til at give passagererne meddelelser samt til elektrofører – kontrolpost kommunikation. I sidstnævnte tilfælde skal føreren i et holdende tog »stikke ind« på en ledning langs linjen for at få forbindelse med kontrolposten.

BR satte sig samtidigt for at gøre det ny materiel så behageligt og praktisk som muligt i lette vogntyper beregnet til mange passagerer. Materiellet betjener nyligt elektrificerede forstadsruter til/fra London og er for resten det første i England, der kan aftage strøm både fra overhængende køreledning og fra strømførende 3. skinne.

I myldretiderne er der plads til 74 heldige på sæderne i hver motorvogn, mellemvognen har siddepladser til 84 og i de tre vogne til sammen er der ståplads til 350.

De polyesterstøbte sæder med hynder er arrangeret ryg-til-ryg i rækker med henholdsvis 2 gange 3 sæder og 2 gange 2 sæder vinkelret

på hver sin side af en midterkorridor.

Kupeerne har 4-trins termostatstyret luftrensning/opvarmning. Et varmluftsanlæg under hver vognramme blæser tempereret friskluft ind i kupeen gennem kanaler, der udmunder under sæderne og i vestibulernes skillevægge.

Til at holde fast i under farten (maks. 120 km/t) er der loft-til-gulvrør ved sæder, håndgreb på overkanten af sæderygge og vandrette rør foran bagagehylderne under loftet.

Loftsbelysningen er lysrør, hvoraf enkelte i hver vogn er uafhængige af værkets el-forsyning – ligesom alle førerrumsllys, slutsignaler og el-ruteskilte får strøm fra togets batteri.

Øverste trediedel af kupeens aluminiumrammeindfattede vinduer kan åbnes ind- og nedefter, så de kommer til at hvile i en holder i en vinkel på ca. 60°, altså som aflange låger med akse nederst. Dette princip giver frisk luft i kupeen, men hindrer træk.

I vor tid er rengøringsarbejdet særligt vigtigt – ikke mindst for BR, der har den lidet misundelsesværdige opgave at befordre mange fod-

UDLANDET

I

—GLIMT

● READING, London-forstadsstation, har en fodgængertunnel, der længe har været oversprøjtet med fodboldtilskueres anti- og sympatistlagord samt blandede, flest grovkornede, udgydelser af-

vekslende med nedfaldne eller knuste vægfliser. Lokale beboere, der rejser dagligt, har suppleret »udsmykningen« med kritiske bemærkninger til statsbanerne (BR) om at rengøre og reparere. Tunnelen er bare slet ikke BR's ansvarsområde. Derfor greb BR-folk selv farvesprøjtetåser for nylig og lod deres retfærdige, opstemmede harme sprøjte ud i store bogstaver på flisevæggen: »Klag ikke til os! Sig det til kommunen!« skrev de.

Kommunen så skriften på væggen – og har lovet BR at fjerne den.

● ENGLAND's statsbaner (BR) ved nu så meget om *grafitti*-(u)vannen (se ovenstående GLIMT), at de nok som de første i verden er begyndt at eksperimentere med bekæmpelsesmetoder: BR har forsøgsvis opslået blanke »plakater« på perronvægge nogle steder, så skrivelystne rejsende kan »tjære løs« på fristende, hvide flader, hvis de keder sig, medens de venter på toget. BR håber jo, at de lystne så vil lade flisevægge m.m. uberørte.

Rejsende med lyst til at le eller græde kan fortsat bare gøre det.



BR's nyeste materiel (her prototype) til nyligt elektrificerede forstadsruter har automatisk vognkobling, som kan klares fra førerkabinen.

boldtilskuere. Engelske fodboldvrige har i nogen grad med rette fået ry som ødelæggelseslystne ballademagere med udpræget sjusket opførsel! En helt ny rensahal i *Hornsey* står imidlertid rustet til at modtage vognene.

Hver 3. dag ruller vognene igennem en elektrisk vaskemaskine, der kan indsæbe, skrubbe og skylle et tog på mindre end 5 minutter. Dagligt rengøres kupeerne iberegnet gulvvask og boning, sæderne støvsuges og renses, vinduer pudses.

Hver 9. uge er der grovere rengøring – så udskiftet (de udskiftelige) sædestykker, og loft/vægge med påsiddende dele vaskes og poleres.

- GLASGOW's t-baner skal fuldstændigt moderniseres. Konsulenter udtaler, at undergrundsbanerne virker usunde, præget af fugt og forfald. T-banen blev anlagt i 1891 og er siden kun blevet forbedret med elektrificeringen i 1935.

Se, det er en rigtig skottehistorie.

- AUSTRALIEN's *Westrail* har igen forbedret sit regnskab – navnlig stiger banernes omsætning fra de mere og mere vigtige kultransporter, der afspejler energiproblemet forskellige steder i verden. *Westra-*

Mere sikkerhed og komfort synes umuligt at indbygge i rullende materiel af denne art.

Tilbage bliver »bare« fortsat spørgsmålet om gennemført automatisk kobling i Europa – og så undrer det lidt:

For her er en sag, som enhver europæer uanset sprog- og andre forskelle kan slutte op om at se fornuften i at indføre og betale for land for land – og som enhver europæisk politiker uanset »kulør« kunne gå helhjertet ind for. Altså en af de sager, som netop Europa-politikere burde kunne dyrke med ildhu, fordi den på én gang har praktisk, mellemfolkeligt samlende og rent menneskeligt perspektiv.

ils forudberegnete fragtmængde for 1985 er allerede overskredet.

Det er *deres* problem.

- IRLAND's øverste jernbanechef, bestyrelsesformand, dr. *Liam St. John Devlin*: »Tidligere blev vore forbedringer baseret på kirurgi. Det, der ikke kunne betale sig, blev isoleret og til sidst skåret væk. Nu erkender vi, at behovet er en helt ny holdning baseret på kundeorienteret driftsopfattelse«.

Hvad doktoren egentlig mener, er, at man har fremragende opera-

Men den placeres faktisk langt nede på EF's arbejdsprogram efter toldtariffer, privatbilisters lavalder, fiskekvoter m.m.! For generelt er holdningen i Europa fortsat den, at automatisk kobling kan vente, til der bliver »bedre råd«.

Bortset fra jernbaneforegangslandet, England, der altså ikke absolut deler den generelle europæiske mening, kan det anbefales EF-politikere at læse lidt i deres nationale jernbaneadministrations personaleulykkesrapporter. Det *burde* kunne inspirere de fleste steder til en mindre valen indsats for dette – og andet væsentligt – sikkerhedsarbejde.

tionsplaner for de økonomisk haltende baner og håber, at de vil gavn patienten.

- CHILE's regering vil nedskære al støtte til statsejede virksomheder. Banerne har derfor lukket en række tabgivende passager- og fragtlinjer og har skitseret udviklingsplaner, der skal gøre systemet kommercielt levedygtigt.

Eller som *Søren Kierkegaard* siger: »Hvad der end sker dig i livet – tab aldrig lysten til at gå«.

Lønmodtagernes selvangivelsesfradrag for året 1978

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

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

Den forenklede selvangivelse udsendes i to versioner:

Blanket S 13 skal benyttes af alle mænd, af ugifte kvinder, og af kvinder, der kun har været gift i en del af indkomståret 1978. Hertil hører et skema S 13 A, som kan benyttes, hvor der ikke er plads i selvangivelsens rubrikker. Husejere får tillige ejendomsskema.

Blanket S 14 skal benyttes af kvinder, som har været gift i hele 1978 og har haft særskilt indkomst.

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

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

Kvinder, der har været gift i hele 1978 og som ikke har haft særskilt indkomst, kan nøjes med at indsende en såkaldt hustruerklæring, blanket S 11a, hvori de erklærer ikke at have haft særskilt indkomst i 1978.

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

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

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

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

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

Det beløb, der opføres under selvangivelsernes punkt 1, kan ikke overstige den faktiske udgift ved rejse eller befordring, og det kan ikke overstige den modtagne godtgørelse. Overstiger udgiften den modtagne godtgørelse, kan den dokumenterede merudgift i stedet fradrages under lønmodtagerfradraget efter de almindelige regler, der her gælder.

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

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

dende dag. De nævnte ophold behøver ikke at være forbundet med overnatning.

Specielle regler om fuldt fradragsberettiget rejse- og befordringsgodtgørelse.

A. Udepenge.

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

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

Men hvor arbejdet udføres under sådanne vilkår, at ekstra forplejningsudgifter er en nødvendig følge heraf, kan uden dokumentation under lønmodtagerfradrag B fradrages 12 kr. pr. dag (jvf. nedenfor II.D.6 om fradrag for udearbejde). Ligeledes kan eventuelle befordringsudgifter fratrækkes efter reglerne for skiftende arbejdssteder (jvf. nedenfor II.B.).

B. Dagpenge og diæter til fagforbundenes funktionærer og tillidsmænd.

Dagpenge og diæter til fagforbundenes funktionærer og tillidsmænd m.v. medregnes ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst.

Under hensyn til, at disse ydelser fastsættes til dækning af de pågældendes merudgifter på rejse og ved deltagelse i møder m.v., anses de at medgå til deres formål. Der indrømmes derfor fradrag med samme beløb, som godtgørelsen udgør, dog højst:

Ved rejser, der medfører natophold uden for den pågældendes opholdskommune: Udgiften til natophold samt 92 kr. pr. rejsedag med overnatning. Hvis betalingen for overnatning indbefatter betaling for morgenmåltid, nedsættes fradraget for overnatningsudgifterne med 13 kr.

Ved heldagsmøder: 80 kr.

Ved halvdagsmøder: 40 kr.

Det samlede fradrag for mødedag uden overnatning kan ikke overstige 80 kr.

Det er en forudsætning for fradrag af den angivne størrelse, at udgiften til overnatning kan dokumenteres, og at der i de enkelte tilfælde bliver plads til et efter den pågældendes forhold rimeligt privatforbrug.

Fradrag af større beløb end de nævnte kan alene indrømmes efter dokumentation af samtlige afholdte udgifter.

C. Ydelser der holdes udenfor indkomstopgørelsen.

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

II. Det faste lønmodtagerfradrag eller fradrag for faktiske udgifter i stedet for (Selvangivelsens punkt 5).

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

Såfremt lønmodtageren ønsker at fradrage de faktiske udgifter til befording, udgifter til arbejdstøj, værktøjspenge m.v., samt udgifter til fagforeningskontingent og arbejdsløshedskasse i stedet for det faste lønmodtagerfradrag, fordi det samlede beløb hertil overstiger

2.000 kr., kan dette gøres efter følgende regler, punkterne A–G.

A. Befordringsudgift mellem hjem og arbejdsplads.

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

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

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

Kilometertakster:

Automobiler, motorcykler og Kabinescootere 58 øre pr. km
Knallerter 20 øre pr. km
Alm. cykler 20 øre pr. km
og højst 280 kr. for et år.

c) Endvidere kan en skattepligtig, såfremt han dokumenterer, at han som følge af invaliditet eller kronisk sygdom har særlige udgifter til befordring mellem hjem og arbejdsplads, som er nødvendige for at opretholde indtægtserhvervelsen, fratække den del af den faktiske befordringsudgift, der overstiger normal befordringsudgift.

B. Befordringsudgifter, der er nødvendiggjort ved skiftende arbejdssted eller flere samtidige arbejdssteder, kan fradrages med det faktisk afholdte beløb ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst, såfremt den skattepligtige har haft 2 eller flere arbejdssteder uden for sin bopæl eller dennes umiddelbare nærhed.

C. Fagforeningskontingenter.

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

Dog skilles den del af kontingentet, der går til gruppelevsfor sikring, ud og bringes til fradrag efter 3.000 kr.'s reglen på selvangivelsens punkt 6. D.v.s., at man – uanset man benytter det faste lønmodtagerfradrag og derfor ikke særskilt trækker kontingenter fra – kan gøre fradrag for gruppelev under punkt 6.

Kontingentandelen til foreningen var i 1978, 825 kr. for alle medlemmer.

Dette beløb sammen med kontingent til lokalafdeling kan således fradrages under punkt 5 i stedet for det faste lønmodtagerfradrag.

D. Fortæringsudgifter.

1. Dobbelt husførelse.

Der kan indrømmes skatteydere, som på grund af erhverv midlertidigt opretholder dobbelt husførelse, et fradrag for merudgifter til kost og bolig. Hvor skatteyderen bor ved arbejdsstedet under pensionsforhold eller ved privat indkvartering eller tilsvarende, indrømmes fradraget uden dokumentation med 250 kr. ugentlig.

2. Natarbejde.

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

Der tillades uden dokumentation et fradrag for afholdte udgifter som følge af natarbejde på 12 kr. pr. nat.

For skatteydere, der har natarbejde som fast erhverv, f.eks. nattevægttere, eller fast udfører deres erhverv som natarbejde, kan der dog uden dokumentation kun gives et fradrag på 1.300 kr. årligt.

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

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

3. Natpenge.

Natpenge til tjenestemænd og andre offentligt ansatte medregnes ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst. Da natpengene imidlertid fastsættes af Finansministeriet, således at halvdelen gennemsnitligt kan anses at medgå til dækning af ekstraudgifter som følge af natarbejde, kan et hertil svarende beløb fradrages. Har den pågældende alene fast stationssted, kan fradraget dog ikke overstige 1.800 kr. årligt.

Der er ved Landsskatteretten truffet afgørelse om, at en lokomotivfører der kører på strækningen, kan trække de halve natpenge fra.

4. Overarbejde.

Frdrag kan kun indrømmes, når overarbejdet er i tilslutning til normal arbejdstid og af mindst 3 timers varighed. Det skal endvidere have været nødvendigt at indtage et måltid uden for hjemmet. I sådanne tilfælde ydes uden dokumentation for de med overarbejdet forbundne merudgifter et fradrag på 19 kr. pr. dag.

III. Frdrag for forsikringer, opsparringsordninger m.v.

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

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

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

Under dette punkt fradrages indbetalinger til følgende ordninger i 1978:

1. præmier til livsforsikringer med kapitaludbetaling
2. indskud på børneopsparings- og selvpensioneringskonti
3. kontingent til fortsættelseskasse, præmier til syge- og ulykkesforsikringer, der ejes af den forsikrede

4. præmier til renteforsikring og pensionskasse, hvor der er *valgt* begrænset fradragsret. Selv om ordninger af denne art er led i ansættelsesforhold, og arbejdsgiveren betaler bidrag hertil, betragtes den samlede indbetaling dog som lønindtægt for den pågældende lønmodtager.

Det skal dog bemærkes, at ægtefæller, der har været gift hele indkomståret 1978, *tilsammen* højst kan trække 3.000 kr. fra på disse poster. Hvis de samlede udgifter til sådanne forsikringer m.v. har været større, kan ægtefællerne dele 3.000 kr.s fradraget efter eget ønske. Ingen af dem kan dog trække mere end sine egne udgifter fra.

Ubegrænset frdrag for pensionsordninger m.v. – punkt 7.

Under dette punkt fradrages egne indbetalinger til privat tegnede pensionsordninger med løbende udbetalinger, rateforsikringer i pensionsøjemed *samt* indekskontrakter.





Pas på

- og gør din arbejdsplads mere sikker!



300 kommer årligt til skade med fødder og tæer.

Se i sikkerhedsvognen og den nye sikkerhedsbrochure, hvordan du undgår at komme til skade!

DSB/sikkerhed

Arbejdernes Landsbank fortæller om opsparinger, der letter på skattebyrden

Opsparinger, der letter på skattens byrder i år

Alle kender udtrykket: »Betal din skat med glæde«. Det var daværende finansminister Vilhelm Buhl, den senere statsminister, der først sagde det. Han pegede i samme forbindelse på alle de servicegoder, samfundets borgere fik for deres skattekrone.

Det er naturligvis stadig rigtigt, at man skal betale til samfundets fælles husholdning med tanken rettet frem mod alle de fælles goder, vi får igennem offentlig virksomhed, såsom fri undervisning, ophold på hospitaler, ordentlige veje og fri adgang til en lang række kulturelle institutioner samt meget andet.

Selv med alt dette for øje er det rimeligt for den enkelte at lægge sin økonomi sådan an, at skatterne ikke får en større højde end rimeligt og retfærdigt er. Derfor peger Arbejdernes Landsbank på en række ordninger, som gennem opsparinger kan bidrage til at gøre ligningen af skatten mindre tyngende, end den ville blive, hvis ikke man drog nytte af de skattebegunstigede opsparinger, som lovgivningsmagten har vedtaget at tilbyde den danske befolkning.

Her er mulighederne kort:

1. Børneopsparing

Hvert år kan du sætte op til 3000 kroner ind på en bankbog i barnets eller barnebarnets navn. Der kan højst indsættes 24.000 kroner, som skal være bundet i 7 år fra første indskud. Og de samme penge kan så trækkes fra på selvangivelsen indenfor 3000 kroners grænsen. Barnet må ikke være fyldt 14 år, når ordningen påbegyndes. Begyndes der på opsparingen i barnets første leveår, vil summen vokse til omkring 100.000 kroner, når barnet

bliver 21 år, bare med 100 kroner om måneden. En smuk og værdig fødselsdagsgave.

Sidste frist for indbetaling: Inden årets udgang.

2. Selvpensionering

Alle mellem 18 og 50 år kan få selvpension. Hvert år kan der sættes 3000 kroner til side på en bankbog til der i alt er indbetalt 40.000 kroner. Pengene kan trækkes fra på selvangivelsen indenfor 3000 kroners grænsen. Og pengene kan først hæves ved det fyldte 60. år. Kontoens binding er mindst 15 år fra første indskud. For en 18-årig, der hvert år indbetaler de 3000 kroner, bliver de 40.000 kroner til et par millioner. For en 49-årig, som for eksempel starter med at indbetale 100 kroner om måneden, er resultatet, at der indbetales i alt 18.000 kroner. Men pengene bliver til ca. 50.000 kroner, der kan hæves som 64-årig. Det luner godt oven i folkepensionen.

Sidste frist for indbetaling: Inden årets udgang.

3. Boligopsparing

For dem, som har et ønske om at skaffe en bedre bolig, er der også en udmærket opsparingsordning. Den adskiller sig fra de øvrige ved, at der ikke kan trækkes noget fra på selvangivelsen. Staten lægger imidlertid 4 procent oven i den rente, Landsbanken giver. *Og de 4 procent er skattefri.* Betingelserne er, at man er 18 år, og at der lægges et fast beløb mellem 100 og 500 kroner til side hver måned i mindst 3 og højst 5 år. Pengene skal bruges til boligformål. Det kan dreje sig om udbetaling til eget hus, lejlighed, en grund eller til nyt køkken m.v. Og Arbejdernes Landsbank giver den favør, at der kan lånes dobbelt så meget, som opsparingen viser, helt op til 60.000 kroner.

Denne opsparing kan tegnes hele året.

4. Kapitalpension

For lønmodtagere under 60 år er opsparing i form af en kapitalpension meget fordelagtig. Den er der virkelig mange penge i. Der trækkes et fast beløb fra lønnen, inden skatten bliver trukket. Det kan dreje sig om op til 15 procent, hvis man er under 45 år og op til 20 procent, hvis man er over 45 år. Pengene sættes ind på en bankbog, som eventuelt kan suppleres med en forsikring gennem banken, eller man kan købe værdipapirer.

Her kan der blive tale om udbetaling af millioner til sin tid, alt efter starttidspunktet og indbetalingernes størrelse. Også her er sidste frist for indbetaling inden årets udgang.

Andre ordninger

Hvis du går med tanker om at etablere egen virksomhed, kan der oprettes en *etableringskonto*. Er du under 40 år, kan der indbetales 20 procent af lønnen, og alle pengene kan trækkes fra på selvangivelsen. Det er statens opmuntring til skabelse af nye arbejdspladser.

I en bestående virksomhed kan der henlægges 25 procent af virksomhedens overskud eksklusive renter til nye investeringer på en *investeringskonto*.

Endelig erindrings vi om, at indbetalinger til *indekskontrakter* – nye kan ikke tegnes – for 1977 skal være banken i hænde inden årets udgang.

Ved at vælge en af de ovennævnte ordninger bidrager du også til, at Arbejdernes Landsbank får yderligere midler til rådighed for investeringer ud fra solidariske hensyn.

Hvis Landsbanken ikke har en filial i nærheden af din bopæl, kan du skrive eller ringe banken op.

Alka-forsikringer i 50 og 75 år

12

Den 2. februar 1979 fejrer arbejderbevægelsens eget forsikringselskab, det kooperative *Alka*, jubilæum.

Ved jubilæet for 25 år siden udgav selskabet et festskrift, som fortalte om tiden indtil da. Her skal derfor alene gives nogle facts om udviklingen i de nu forløbne 25 år.

Dog er det nok på sin plads at forklare, hvorfor man for 25 år siden fejrede, hvad man kaldte 25 og 50 års jubilæum, mens man nu i konsekvens deraf fejrer 50 og 75 års jubilæum.

I 1903 oprettedes »Arbejdernes Livsforsikring«. Selskabet tegnede kun forsikringer med ugentlig præmiebetaling og afdækkede dem 100% i Statsanstalten for Livsforsikring. Det forklarer de 75 år.

Den 2. februar 1929 stiftedes »Dansk Kooperativ Assurance« med det formål at tegne skadesforsikringer, derfra 50 års dagen!

Det snævre samarbejde disse to kooperative selskaber imellem førte i 1944 til, at de sammensluttedes under navnet A.L.K.A., helt nøjagtigt »Forsikrings-Aktieselskabet Alka«.

Det er nok på sin plads at genopfriske, at den 1. januar 1950 overgik livsforsikringsafdelingen i Alka til at tegne livsforsikringer for egen regning og ikke længere med den ugentlige præmiebetaling, som var blevet utidssvarende.

Den seneste 25 års periode

I dansk forsikring kom den til at stå i fusionernes og databehandlingens tegn. Vi oplevede en koncentration, som vi ikke havde drømt om, og altsammen i hvert fald for en væsentlig del med det formål at opnå stordriftens fordele gennem udnyttelse bl.a. af dataanlæggenes næsten ubegrænsede kapacitet.

Alka gik en anden vej. Selskabet blev medejer af »Forsikringselskabernes Data Central (FDC). Her samkørtes ikke bare ejerselskabernes, men efterhånden en lang række større og mindre forsikringselskabers data. De deltagende selskaber opnåede ad den vej stordriftens fordele uden at opgive deres identitet og egenart.

En anden tendens kendetegnede femogtyveåret. Nye lovregler tillod ikke oprettelse af nye selskaber, som under een hat drev både livsforsikringsvirksomhed og skadesforsikringsvirksomhed. Selskab efter selskab udskilte i konsekvens heraf livsforsikringsvirksomheden i selvstændigt selskab, og i 1977

fulgte Alka trop. Livsforsikringsafdelingen udskiltes som et selvstændigt selskab under navn af »Forsikrings-Aktieselskabet Alka Liv«.

Aktiekapitalen i Alka Liv på 1 mill. kr., fuldt indbetalt, ejes af Alka. For selskabernes forsikrede har udskillelsen ingen praktisk betydning, og de har fælles ledelse, ligesom medarbejderne landet over som hidtil betjener kunderne på både livsforsikrings- og skadesforsikringsområdet.

Udviklingen i 25 års perioden

Netop de seneste 25 år har betydet en voldsom udvikling, hvad følgende tal allerbedst belyser:

År	PRÆMIEINDTÆGT Skade kr.	LIV kr.	Ialt kr.	Egenkapital og sikkerhedsfonds kr.	Bonus- fond kr.
1952	1.639.026	4.441.716	6.080.742	2.088.708	74.794
1957	2.662.077	4.816.606	7.478.683	2.995.720	481.143
1962	4.673.261	5.393.959	10.067.220	5.384.550	2.759.270
1967	11.105.848	10.752.841	21.858.689	12.179.017	8.560.660
1972	22.554.722	48.862.594	71.417.316	29.681.219	31.529.381
1977	49.085.200	106.256.588	155.341.788	63.410.762	89.724.209

Liv-overskuddet vender via bonusfonden tilbage til forsikringstagerne. Igen belyses udviklingen bedst gennem tallene:

I træåret	udbetales bonus med kr.
66-68	813.981
69-71	7.104.701
72-74	14.313.285
75-77	36.752.657

Næppe nogen i Danmark er i tvivl om, at samarbejdet med fagbevægelsen har sat sin hidtil smukkeste blomst i gruppelivsforsikringen.

Fagforeningsbogen blev et trykbevis. Med fagforbundene som formidler af den kollektive tilmeldelse af samtlige medlemmer under eet opnåedes en hidtil uset billiggørelse af dødsfaldsdækning-

gen og dermed en popularisering af ideen bag kollektive forsikringer.

Praktisk taget alle fagforbund har deres egen gruppelivsordning. De enkelte, som endnu mangler, mærker i stigende grad modvilje mod at lade sig overflytte fra et forbund med en god og betryggende gruppelivsforsikring til et forbund uden en sådan.

Over 800.000 LO-medlemmer er gruppelivsforsikret i Alka Liv. Nogle endnu for beskedne beløb, andre for beløb, som når helt op til vort maksimum på enkelt liv, som i 1979 er 239.000 kr.

Over 4.500 dødsfald behandler Alka Liv om året, og da dette skrives er over 32.500 dødsfaldserstatninger anvist i henhold til gruppe-livaftaler.

Den løbske jernhest

I 1840'erne og i 1850'erne skete der en betydelig forbedring af jernbaneskinnerne. Men selv det nye skinneresystem led af den fejl, at stålet slog sig i kulde, især når der blev kørt hurtigt eller med tunge godsvogne. Først i 1863 fandt man frem til et stykke stål, der var specielt egnet til jernbaner. En anden vanskelighed var bremsesystemet og

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

Dødsfaldene fordelt over alle aldersgrupper

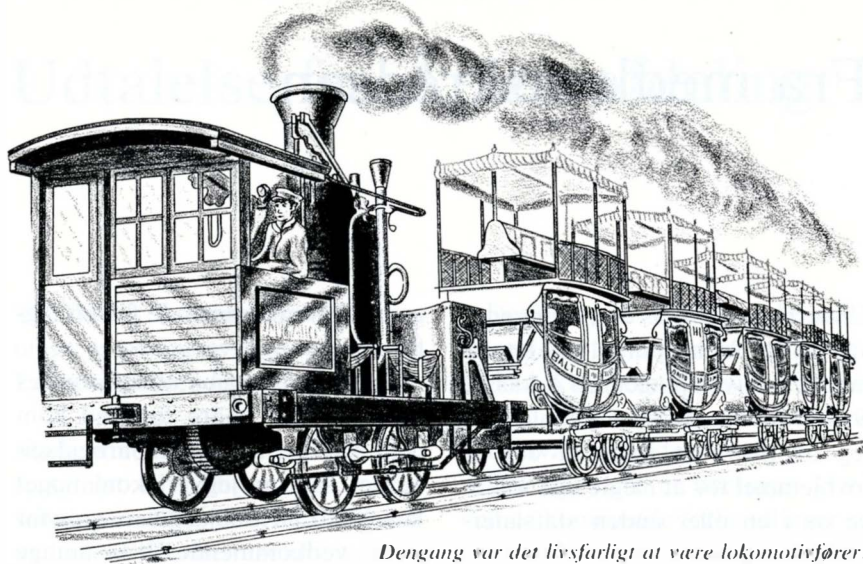
I snit behandler Alka Liv vel en snes dødsfald på en arbejdsdag plus dødsfald i den individuelle afdeling og anvisninger af invalide- og alderssummer. Da det ikke er usædvanligt at møde den antagelse, at der ikke indtræffer mange dødsfald i de unge år, skal vi gengive tallene fra en tilfældig mandag, hvor der ekspederes 41 dødsfaldssager i gruppeliv:

Alder ved død	Antal	Samlet udbetaling
19-25	4	kr. 104.040
26-29	4	kr. 150.640
31-34	3	kr. 123.571
47-55	4	kr. 97.660
57-60	8	kr. 142.851
61-66	10	kr. 95.830
over 67	8	kr. 13.449
<hr/>		
Tilsammen denne mandag	41	kr. 728.041

Af de 41 udbetaltes 21 til ægtefæller, 9 til børn, 7 til forældre og 4 til andre.

Alka Forsikring i dag

På jubilæumsdagen er formanden for bestyrelsen, hovedkasserer i Dansk Metalarbejderforbund, *Eivind Larsen*, og selskabernes adm. direktør er *Egil Jørgensen*.



Dengang var det livsfarligt at være lokomotivfører.

sammenkoblingen af vognene. Koblingen var længe en så vanskelig proces, at mange jernbanemænd mistede fingre eller hele hånden, fordi de var kommet i klemme mellem to vogne. Det var ikke før i 1873, at der blev udtaget patent på en automatisk sammenkobling, og den var så kostbar, at mange jernbaneselskaber foretrak at blive ved det gamle system, uanset at dette betød stadig flere lemlæstede jernbanefolk.

En anden vanskelighed var det at regulere togets fart. Når en lokomotivfører havde sat sin maskine i gang, opstod der en storm, han ikke selv havde nogen indflydelse på. Hvis det pludseligt blev nødvendigt at bremse, var det eneste resultat, at toget ved sin egen vægt gradvist sagtnede farten. Hvis lokomotivføreren og fyrbøderen fik øje på for eksempel et træ, der var styrtet ned over skinnerne, havde de ikke andet at gøre end at hoppe ned fra lokomotivet og lade toget køre videre som det bedst kunne.

I denne jernbanernes barndom blev der gjort store anstrengelser for at forbedre lokomotivernes hastighed og passagerernes bekvemmelighed, men der blev ikke gjort noget for at opfinde bedre bremsere. Det var nemlig ikke indlysende, at disse omgående kunne betale sig. Jernbaneselskaberne brød sig ikke om at sætte penge i noget, hvis renteindtægt ikke på forhånd kunne regnes ud. Der skulle gå flere år og

ske mange jernbaneulykker før denne indstilling blev ændret.

På mange små jernbanestationer kunne man i disse dage opleve, at ved togenes ankomsttid stimlede byens befolkning sammen på peronen og klamrede sig til vognene for at standse deres fart, imens togpersonalet smed træklodser ned imellem vognene, indtil det endelig var opnået at toget holdt stille. Et stort fremskridt var det da man bragte håndbremsere på tenderen.

En bestemt type bremsere viste sig at være alt for effektive. De bremsede nemlig så hårdt op, at lokomotivet i mange tilfælde blev afsporet. Da man forbedrede systemet, så der kom håndbremsere på vognene, skulle bremsemanden klatre fra vogn til vogn og dette betød ikke blot, at mange mistede fingre eller hele hånden, men de mest dristige af dem prøvede at gå toget igennem på taget af vognene, hvilket kostede adskillige af dem livet, når toget kom ind i en kurve. Det mest praktiske bremsesystem blev opfundet i 1869. Opfinderen hed George Westinghouse. Men det var ikke før i 1890'erne, hans opfindelse slog igennem.

På dette tidspunkt slap jernbaneselskabernes sparsommelighed op til fordel for at sikre passagerernes tryghed. Og siden da har det været en af de mest sikre måder at blive transporteret på: at køre med jernbane, sammenlignet med andre befordringsmåder.

Undertegnede Ikas har henvendt sig til DLF for at spørge, om det var muligt at blive optaget i en A-kasse. Svaret var blankt nej. Personlig tror jeg overhovedet ikke, at der er lovhjælp for at nægte og modtage os i en eller anden statsanerkendt A-kasse.

Jeg har bedt Niels Kristensen om at undersøge, om der er en fornuftig forklaring på problemet, det er ca. 1 måned siden, men jeg har intet hørt. Det er ikke et tjenestemandspøblem, da lokomotivm. kan blive det, hvis de ønsker det.

K. B. Knudsen sagde, at da jeg blev antaget, vidste jeg udmærket, at min pension ikke kunne blive særlig stor. Jeg gør samme K. B. Knudsen opmærksom på, at jeg søgte ikke ansættelse for pensionens skyld, men for at opnå fast arbejde til jeg ville træde ud af arbejdsrækken, og efter min ansættelse er loven om efterløn ved det fyldte 60. år vedtaget.

Dette indlæg er indtil nu ført i jeg-sprog, men der er mange, som er i samme båd som undertegnede f.eks. alle de andre »gamle«, men også de unge som måske fortryder ansættelsen og vil holde op. De skal have været medlem af en A-kasse i mindst 26 uger for at være understøttelsesberettiget. Det må give de unge en vis utryghed, men det er måske en form for pression.

K. B. Knudsen var så venlig at fortælle mig, at de havde forelagt problemet for DSB og dermed fået nedsat ansættelsesalderen til 36 år, således at der kunne opnås en hæderlig pension, når man skulle fra-træde. Niels Kristensen sagde, at de 36 år var blevet sat for at højne standarden indenfor vores felt, forstå det hvem der kan.

Jeg mener det er en fagforening, jeg er medlem af, og noget sådant er

ganske uvedkommende for en fagforening.

Tænk hvis man i chaufførernes forbund eller andre forbund kom med samme forslag til arbejdsgiverne, så tror jeg, vi kom noget langt ud. Lad arbejdsgiverne, og for vores vedkommende DSB, antage personer i den alder de finder for godt, og lad os andre kunne sikre os så godt vi kan mod vores alderdom, eller hvis vi vil holde op før tiden. Kort og godt vi skal og må kunne blive medlem af en A-kasse. Selvfølgelig på frivillig basis og ikke kollektivt.

Angående Dansk Lokomotiv Tidende, er det et tidsskrift eller fagforeningsblad? Vi kan læse om storebæltbro, feriehem og mange andre ligegyldige ting, lad os få fagforeningspolitik i bladet. Lad os få at vide, hvad I laver af positive ting ude på Hellerupvej for os medlemmer. Personlig føler jeg, at for de 78,00 kr. om måneden får jeg 11 blade om året og aldeles ikke mere.

Her vil jeg komme med nogle forslag, der er værd at forhandle om, og lad os få noget at vide i bladet om, hvad der sker.

Pkt. I. Rdg f.eks. 18.00–2.00 giver 6 timer i tjeneste og 6½ nat-timer, det skal og må kunne ændres til fuld tjeneste og hele nat-timer.

Pkt. II. Funktion fra hold 14 og opefter skal genindføres.

Pkt. III. Pasrejser ud til tjenestefrit ophold, hvis det er efter 17.00, giver for hver fulde time kun ½ nat-timer, omgående op på hele nat-timer.

Pkt. IV. Der skal overhovedet ikke eksistere begrebet tjenestefrit ophold, fra det øjeblik man skriver sig ind i protokollen, og til man kommer hjem, er det fuld tjeneste og ikke som nu, hvor man har været væk fra hjemmet i f.eks. 21 timer,

så skylder man DSB tid. Væk med de tjenestefrie ophold.

Pkt. V. Personalet ved S-togstjenesten udfører i dag 2 mands arbejde og har sparet DSB for over 20 millioner i løn, hvor blev de penge af. Var det ikke ret og rimeligt, at alle inden for S-togstjenesten var kommet mindst i 13. lrm.

Pkt. VI. Hvad gjorde Hellerupvej for at modvirke at 6 hold blev flyttet i reserven. I dag er vi dårligere stillet end de nyansatte, som omgående kommer i fast tur og dermed får ulempeydelse under sygdom. Har man fuldstændig glemt, at man altid arbejder efter anciennitet indenfor DSB. Nu er vi, der er ældst i tjeneste, blevet betydeligt dårligere stillet under sygdom.

Pkt. VII. Lad os få gjort mdt Kh til åbent depot, så man efter anciennitet også kan søge fast tur her, så er vi ude over mange problemer.

Til slut vil jeg indrømme, at det jeg vil have lavet om står i ordre A, og derefter haver vi os at rette, men love er til for at kunne laves om. Det viste Dansk Sygeplejeråd ved at føre sagen helt til højesteret angående ulempeydelse under sygdom. Selvom jeg er tjenestemand, vil jeg ikke føle mig som en neger i Sydafrika.

Ikas B. H. A. Henriksen

Til ovenstående indlæg skal oplyses at foreningen har skrevet til Metals A-kasseforat få en drøftelse om de ændrede forhold, der er sket bl.a. i henseende til den vedtagne efterlønsordning.

Vi er bekendt med lignende initiativ fra andre tjenestemandsskandinaver og muligheden for en fællesløsning via CO 1 kan ikke udelukkes.

Det må bero på misforståelser hvis aldersgrænsen for antagelse som lokomotivassistent p er udlagt som af indsenderen beskrevet.

Der er intet sammenhæng med denne og lokomotivpersonalets standard. Den er almindelig anerkendt som værende høj.

Med hensyn til arbejdstidsreglerne henvises til DLT no 12-1978 for de generelle reglers vedkommende.

For vore specielle regler kan oplyses at hovedbestyrelsen er i fuld gang med at forhandle disse.

Når resultatet foreligger vil medlemmerne blive underrettet om resultatet heraf. Det meste af det rejste er indgået i udvalgsarbejdet.

Bemærkningerne om DLT modtages med forbehold. Vore medlemmer i Kø, Ng og Od anser bestemt ikke storebæltsbroen som noget ligegyldigt. Men tak for indlægget og den pæne tone dette er holdt i. Stof til bladet er også medlemmernes sag. Indsenderen har ydet sit bidrag hertil.

Til Dansk Lokomotivmandsforenings Hovedbestyrelse og Dansk Lokomotivtidende

Medlemmer af D.L.F. Århus afd. forsamlet til ordinær generalforsamling onsdag den 25.10.78 har vedtaget følgende resolution:

Vi henstiller på det kraftigste at vores forhandlingsberettigede organisationer ved førstkommende overenskomstforhandlinger kræver fuld dækning for lønefterslæbet.

Desuden må vi kræve de inde-frosne dyrtidsportioner udbetalt. Vi kan ikke fremtidig acceptere en fortsat løntilbagegang i forhold til det private arbejdsmarked.

Det må være et ubetinget krav ved de kommende forhandlinger at vor lønplacering sættes i relation til vort ansvarsfulde og psykiske og fysisk nedslidende arbejde.

Vi må samtidig kræve 5 ugers ferie samt det samme antal fridage som det private arbejdsmarked.

Signeret N. K. Jensen, dirigent.



Indbydelse

Oplysningsudvalget i Århus indbyder hermed afdelingens medlemmer og pensionister med damer, til at deltage i følgende arrangementer.

Hvis det skulle ske –

Sygdom – pension – efterløn – død.

Kontorchef Roland Christensen.

At forebygge er bedre end –

Tillidslæge v. DSB, Axel Schleisner.

10.1.79. Kl. 19.00 lokalet godspladsen.

Med damer. – Kaffe kan købes.

Høring

Gentagelse af sidste års høring om daglige problemer i driften.

Ing. K. Nielsen. – Lkm. B. Nielsen. – Lkm. Boesen.

26.1.79. Lokalet godspladsen kl. 14.00.

Besøg på Århus kunstmuseum

Indledning – omvisning – spørgsmål.

7.2.79. Kl. 20.00 v. hovedindgangen Vennelystparken.

Med damer og pensionister, pris 5 kr. pr. deltager.

Sikkerhed – Velfærd – Miljø på arbejdspladsen

Tktl. K. Grønkjær-Nielsen.

21.2.79. Kl. 14.00, lokalet godspladsen.

Staten og tjenestemænd Mennesket bag folketingsmanden

Folketingsmand H. Grünbaum.

14.3.79. Kl. 19.00, lokalet godspladsen.

Med damer og pensionister. Kaffe kan købes.

Afslutning på vinteren

Weekend-kursus på Bønnerup Strand.

Lørd. 31.3.79. Søn. 1.4.79.

Lør. Foredrag v. DLF's formand K. B.

Knudsen.

Kaffe herunder diskussion.

Hyggeaften m. det store kolde bord, dans.

Søn. Morgencomplet.

Film.

Middag.

Pris kun 150 kr. Bus fra remisen kl. 12.30.

24 kr. t/r.

Tilmelding senest 15.1.79.

Med damer og pensionister.

Medlemmer m. damer fra underafdelinger af afd. Århus indbydes også til disse arrangementer.

Tegningslister fremlagt på Lkf stuen Mdt.

Eller tilmelding på tlf. (06) 11 30 19 Ørnstrøm, (06) 14 08 06 Thorsen.

Oplysningsudvalget

D.L.F. Århus Afd.



*Enhver der er ved sin fulde fem,
han forsikrer både hus og hjem
Du skulle også tale med:*

Den gensidige Forsikringsforening for
Tjenestemænd

(Tryk Forsikring)

Parallelvej – 2800 Lyngby

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

Bed om: Tjenestemandsafdelingen, der gerne anviser nærmeste tillidsmand

Nyt fra DSB om pladsreservering

Pladsreservering til tog på de norske statsbaner (NSB) skal nu udføres på DSBs pladsreserveringsanlæg i København, som blev taget i brug i forbindelse med indførelsen af Intercity togene i 1974.

Systemet, der omfatter reservering af sidde- og sovepladser, er udviklet i et samarbejde mellem NSB, DSB og Siemens Data A/S.

Pladsreserveringsterminalerne er placeret på 41 større norske stationer fra Kristiansand i syd til Narvik i nord. Disse terminaler er koblet til DSBs pladsreserveringsanlæg via en kommunikationsdata-mat i Oslo og 2 hurtige data-transmissionslinier mellem Oslo og København.

I løbet af kort tid vil det fælles pladsreserveringssystem blive yderligere udvidet, så der fra norske stationer kan foretages direkte reservering til danske tog og færger, ligesom der fra danske stationer kan reserveres direkte til norske tog.

På længere sigt sammenkobles det fælles dansk-norske system med de øvrige europæiske pladsreserveringssystemer.

Udviklingen af jernbanerne i Amerika fremskyndedes af et regnestykke. Selskabet Baltimore & Ohio Railroad sammenlignede udgifterne ved hestekraft og dampkraft.

Hestene måtte lejes hos deligen-ceselskaberne, og ingen hest kunne holde til at trække vogne på skinnerne mere end elleve kilometer.

Når man regnede med fodring, opstaldning og personalehold kostede et hestetrukket tog 33 dollars om dagen. Da det var hensigten at udvide trafikken helt til Ohiofloden ville det blive nødvendigt for Baltimore & Ohio-selskabet at oprette talrige mellemstationer, hvor der kunne skiftes heste.

Tanken om, hvad dette ville koste, fik selskabet til at overveje muligheden af at erstatte hestene med dampkraft, ikke bolt på en kort forsøgsstrækning, men i hele den udstrækning, selskabets vogntog kørte og ville komme til at køre.

B & O-selskabet udlovede en præmie på 4000 dollars for det bedste damplokomotiv og 3000 dollars for det næstbedste. Der blev indbudt til en konkurrence gennem annoncekampaner i New York, Philadelphia, Baltimore og Pittsburgh.

Det, man efterlyste, var en maskine, som blev drevet med kul eller koksenergi. Den måtte veje mindre end tre og et halvt tons og skulle være i stand til »dag efter dag« at trække en byrde på femten tons, deri iberegnet vognenes vægt. Og det krævedes, at dette tog skulle kunne køre 24 kilometer i timen. Kedlen skulle være forsynet med to sikkerhedsventiler, den ene skulle være således indrettet, at det var umuligt at pille ved den.

Selskabet betingede sig at prøve lokomotiver, der ville med i konkurrencen, i tredive dage, før de

blev godkendt til at konkurrere. Til prøven ville selskabet levere tender, brændstof og vand.

Til konkurrencen blev der anmeldt fem lokomotiver.

Lokomotivet York blev sejrherre. Det var bygget af en urmager, Phineas Davis, i Pennsylvania. Davis var ganske vist urmager, men han havde fattet en altopslugende interesse for lokomotiver og havde læst alt, hvad han kunne få fat i, om hvordan de kunne bygges og hvordan de kunne køre.

Da han hørte om B & O-konkurrencen, gik han i kompagni med en mekaniker, Gartner, og i løbet af et par måneder havde de to bygget lokomotivet York. York opfyldte alle konkurrencens betingelser og udmærkede sig ved at kunne tage selv den skarpeste kurve med en fart på 24 kilometer i timen. På ligeudstrækninger kunne lokomotivet klare 56 kilometer i timen. Yderligere viste det sig, at det kun ville koste 16 dollars om dagen at have York i drift, det var mindre end det halve af omkostningerne ved at have hestetrukne jernbanetog.

Lokomotivet York var ikke slet så langt som Tommeliden, men var dette lokomotiv langt overlegent, ikke mindst, fordi det havde to cylindre, mens Tommeliden kun havde en.

Skaberen af dette vidunder, Phineas Davis, vandt de udlovede 4000 dollars og blev ansat som chefmekaniker i B & O.

I juli 1831 blev York betroet at køre en tur hver dag mellem Baltimore og Ellicots Mills. På disse ture trak den fem passagervogne. Denne imponerende trækraft viste den noget senere på en meget længere strækning, fra Baltimore til Perra Ridge. Det var lidt mere end 60 kilometer.

Men så dygtigt et lokomotiv

York end viste sig at være, så blev det dog snart betragtet som begyndelsen til noget nyt og bedre.

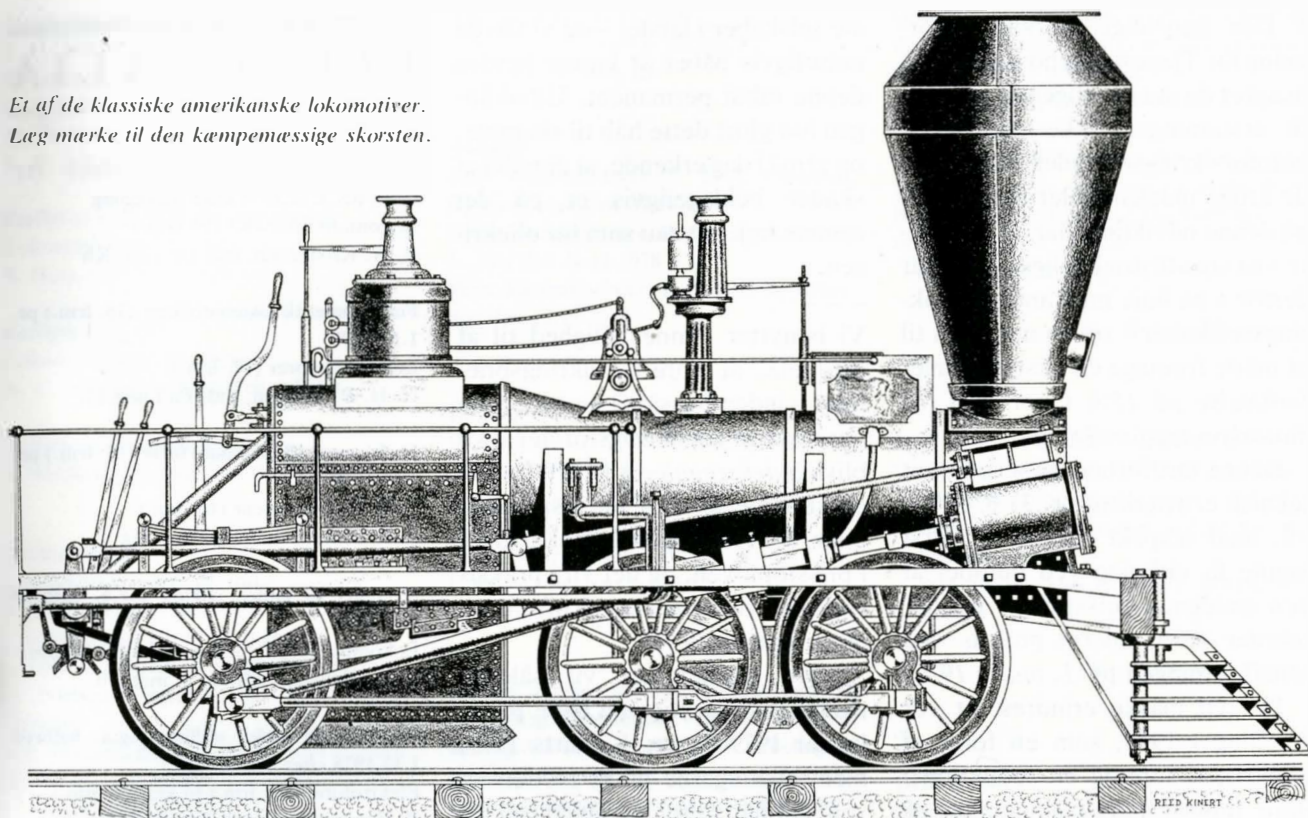
Den opsigt, som Yorks sejr i konkurrencen vakte, førte til, at selskabet B & O vandt ry som »Jernbaneuniversitetet«.

Selskabet gjorde nemlig ingen hemmeligheder af deres eksperimenter med at forbedre lokomotiverne. Det udsendte oven i købet vidt spredt information om de fremskridt, dets egen jernbanedrift gjorde.

Dette har uden tvivl gjort mere end noget som helst andet til at fremskynde, at der blev bygget jernbaner andre steder i USA. Og da der blev planlagt nye jernbaner forøgedes uundgåeligt forbedringen af lokomotiverne. Det blev pludseligt en mode at bygge en jernbane. Alle, som havde råd til det, gav sig i kast med sådan en plan. Det var i og for sig ligeegyldigt, hvad det var for en jernbane blot den kørte et eller andet sted imellem to byer i Amerika. Allerede i 1835 blev der fordelt på elleve stater i USA givet privilegier til mere end 200 private jernbaneselskaber. Men kun nogle få af dem fik virkelig startet en jernbane, og af disse få var der endnu færre, som holdt jernbanetrafikken i live i mere end kort tid.

Året 1830 havde skabt de første to lokomotiver, »Tommeliden« og »Charlestons bedste ven«. Året efter blev der bygget tre lokomotiver i USA. To af de tre blev fremstillet af West Point jernstøberiet og dette fastholdt sin foregangsstilling ved at bygge det kendte West Point lokomotiv til South Carolina & Railroad Company. Senere samme år skabte fabrikken den meget berømte DeWitt Clinton, som blev leveret til det nystartede jernbaneselskab Mohawk & Hudson. Dette

*Et af de klassiske amerikanske lokomotiver.
Læg mærke til den kæmpemæssige skorsten.*



selskab begyndte med hestedrevne jernbanetog på ganske korte strækninger – men det var i hvert fald staten New Yorks første jernbaneselskab.

Lokomotivet Clinton blev 25. juni 1831 sat igang, og lokomotivet skulle køres af en af jernstøberiets mekanikere, David Matthews, som havde konstrueret Clinton. Lige fra begyndelsen gik der kludder i maskineriet. Skorstenen var for stor, og udblæsningsrørene sad for lavt, så der ikke kunne komme den nødvendige træk i maskineriet. Derfor måtte man straks begynde på at bygge lokomotivet om.

Efter ombygningen kom »Clinton« på en ny prøvetur, men denne gang kogte vandet i kedlen over, så det var lige ved at ødelægge hele indmaden. Derfor måtte man bygge et kuppelformet låg over kedlen.

Den 9. august 1831 var »Clinton« omsider færdig til at blive sat ind i

den regelmæssige jernbanetrafik fra Albany til Schenectady. Lokomotivet trak fem passagervogne. Det var vogne, som fuldkomment var »snydt ud af næsen« på fortidens hestediligencer. Den første start af denne jernbane var en offentlig begivenhed af stor betydning. Flere hundrede tapre borgere, som ville have trodset farene ved en så eventyrlig færd fik slet ikke sat deres mod på prøve, fordi alle billetter var udsolgt.

Starten skete med brask og bram. Lokføreren blæste i trompet for at bekendtgøre, at nu gik det på livet løs. Da han lukkede op for dampen, skete det så pludseligt, at han nær havde revet hovedet af alle passagererne. De var alle elegant klædte, og det var meget dyre hatte, der fløj til alle sider. Med hattene fulgte et par passagerer, som blev blæst af toget. Men lidt efter lidt skød toget

en støt fart. Tilskuerne langs jernbanelinien råbte ivrigt hurra.

Men passagererne havde næppe fået foretaget en dyb indånding før de kom ud for nye vanskeligheder. Man havde fået en forkert slags kul ombord. Disse kul ville ikke brænde, før man fik hentet en blæsebælg, men så brændte de til gengæld så hurtigt, at toget måtte standses, indtil der blev skaffet fyrretræ i stedet for kul. Denne måde at fyre på førte til, at forkullede stumper af fyrretræ røg lige i hovedet på passagererne. De prøvede at beskytte sig med paraplyer, men også dem gik der ild i. Omsider gled jernbanetøget dog ind i en jævn fart. De lokale aviser bekendtgjorde derefter med stolthed, at toget havde kørt 45 km/tm. Lokomotivet fik samtidig en ærefuld navneforandring til »Old Ironsides«.

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 forsikringsselskaber – set os nødsaget til at måtte foretage en ekstraordinær *forhøjelse på 15%* i vor tarif for *motorkøretøjsforsikring*.

Denne tarifforhøjelse – 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 allerfør-

ste 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,



pas på

Pas på



- og gør din arbejdsplads mere sikker!

DSB/sikkerhed

PERSONALIA

Forfremmet til lokomotivinstruktør (21. Irm.) pr. 1.12.1978 efter ansøgning
Lokomotivfører (K) (19. Irm.)
B. N. Kristensen, mdt Gb i mo Kh

Forfremmet til lokomotivfører (18. Irm.) pr. 1.12.1978
Lokomotivfører (17. Irm.)
N. H. B. Madsen, mdt Fa i mdt Fa

Forfremmet til lokomotivfører (13. Irm.) pr. 1.12.1978
Lokomotivassistent (10. Irm.)
P. R. Jensen, mdt Hg i mdt Hg

Overgået til anden stilling p.g.a. helbred 1.12.1978
Lokomotivfører (13. Irm.) til stbtj (3. Irm.)
K. L. Hansen, mdt Hg til mdt Gb

Overgået til anden stilling p.g.a. helbred 1.12.1978 efter ansøgning
Elektrofører (10. Irm.) til ktas (3. Irm.)
P. Hemmingsen, mdt Kh til Dtj

Ansæt som lokomotivassistent (9. Irm.) pr. 1.12.1978

Lokomotivassistenter p.
H. E. Nygaard-Petersen, mdt Kh i mdt Kh
J. B. Pedersen, mdt Kh i mdt Kh
P. Hansen (Skjold), mdt Kh i mdt Kh
L. Christiansen, mdt Kh i mdt Kh
Bjarne Nielsen, mdt Fa i mdt Fa
W. K. Lauridsen, mdt Kh i mdt Kh
B. E. Nielsen, mdt Kh i mdt Kh
Johnny Jørgensen, mdt Kh i mdt Kh
J. L. Petersen, mdt Kh i mdt Kh
O. C. Rossen, mdt Kh i mdt Kh
S. Koch, mdt Kh i mdt Kh
E. H. Nielsen, mdt Kh i mdt Kh
D. E. M. Pedersen, mdt Kh i mdt Kh
I. Madsen, mdt Ar i mdt Ar
P. K. Rasmussen, mdt Ng i mdt Ng

Ansæt som lokomotivassistent p. 1.12.1978

B. V. Rasmussen, mdt Fa
B. J. Larsen, mdt Ar
P. R. Pedersen, mdt Ar
T. Lyngsøe, mdt Ar
F. Klyver, mdt Ar
V. N. Mortensen, mdt Ar
P. L. Nielsen, mdt Fa
G. D. Jensen, mdt Fa
S. O. P. Sand, mdt Fa

Ansæt som lokomotivassistent p. 1.1.1979

S. H. Vibest, mdt Kh
 B. Larsen, mdt Kh
 E. Jørgensen, mdt Kh
 M. Petersen, mdt Kh
 B. B. Johansen, mdt Kh

Forflyttet 1.12.1978 efter ansøgning

Lokomotivfører (17. Irm.)
 S. Hein, mdt Kø til mdt Gb

Forflyttet 1.4.1979

Lokomotivfører (15. Irm.)
 A. C. Dinesen, mdt Had til mdt Fa

Lokomotivfører (13. Irm.)
 J. Westergaard, mdt Had til mdt Fa

Navneændring

Lokomotivassistent (9. Irm.)
 K. C. A. Jensen, mdt Ar til K. Aachmann
 J. Jensen, mdt Kh til John Jensen
 J. Jensen, mdt Kh til Jørgen Jensen
 F. Nielsen (Englund), mdt Kh til Finn Nielsen
 J. E. Hansen, mdt Kh til John-Erik Hansen
 T. Larsen, mdt Gb til T. Larsen (Nord)

Lokomotivassistent p. (9. Irm.)
 J. E. Hansen, mdt Kh til Jens E. Hansen
 H. J. Christensen, mdt Kh til H. Johannes Christensen
 H-J. Christensen, mdt Kh til Hans-Jørgen Christensen
 T. Larsen, mdt Kh til T. Larsen (Top)

Afskediget pr. 30.11.1978 efter ansøgning

Lokomotivassistent p. (9. Irm.)
 J. V. Hansen, mdt Kh

Afskediget pr. 31.1.1979 efter ansøgning, alder

Lokomotivfører (15. Irm.)
 F. O. Christensen, mdt Od

Lokomotivfører (18. Irm.)
 E. R. Hansen, mdt Es

Afskediget pr. 28.2.1979 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (18. Irm.)
 E. A. Petersen, mdt Hg

Lokomotivfører (17. Irm.)
 S. E. Kirkegaard, mdt Ar
 K. E. Bruun, mdt Ar

Lokomotivfører (15. Irm.)
 F. J. A. Olsen, mdt Hr

Afskediget pr. 30.11.1978

Lokomotivassistent p. (9. Irm.)
 J. A. Sylvest, mdt Kh

Dødsfald

Pens. lokomotivfører, V. T. A. Johansen, Højbjerg, død den 24.10.1978
 Pens. lokomotivfører, R. G. Laursen, Viby J., død den 22.11.1978
 Pens. lokomotivfører, T. A. Jensen, Struer, død den 13.12.1978

Dødsfald

lokomotivfører S. R. Laursen, Næstved, død den 24.11.1978.
 pens. lokomotivfører S. C. T. Andersen, Struer, død den 19.11.1978.
 pens. lokomotivfører O. Th. Bjurner, København, død den 3.12.1978.

Odense afdeling afholder ordinær generalforsamling i mødelokalet ved maskindepotet søndag den 21. januar kl. 9.45. Afdelingens pensionister indbydes. Nærmere oplysninger om spisningen fås ved maskindepotet.
Afdelingsstyrelsen

Fredericia afdeling afholder ordinær generalforsamling på hotel Landsoldaten torsdag den 25.1.1979 kl. 14.30.

Efter generalforsamlingen afholdes der spisning (50,00 kr. pr. kuvert).

Afdelingen ser gerne at vore pensionister deltager.

Indtegningslisten bliver fremlagt på opholdsstuen.

Pensionister kan indtegne sig på tlf. 92 46 37.

p.b.v.

O. H. Hansen

Fredericia afdeling indbyder sine medlemmer og pensionister med damer til vor årlige afskedsfest. Den afholdes på hotel Landsoldaten lørdag den 24.2.1979 kl. 18.00. Der serveres det store kolde, pris pr. kuvert 42,50 kr.

Efter spisningen bliver der dans og der sluttes af med suppe.

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

p.b.v.

O. H. Hansen

Ordinær generalforsamling afholdes torsdag den 25. januar kl. 15.30 i mødesalen på centralværkstedets marketenderi.

Forslag skal være bestyrelsen i hænde senest 8 dage før.

Efter generalforsamlingen serveres der smørrebrød og de, der ønsker at deltage heri bedes indtegne sig på den fremlagte liste på opholdsstuen på mdt Gb.

Deltagerpris 20,00 kr.

P.b.v.

Regnar Mortensen

DLF Århus afd. afholder ordinær generalforsamling onsdag den 24.1.1979 kl. 19.00 i »Håndværkerforeningen«.

Dagsorden bekendtgøres senere på opholdsstuen.

Pensionister kan overvære generalforsamlingen.

P.a.v.

Vagn Nielsen, sekretær

DLF Helsingør afd. afholder ordinær generalforsamling tirsdag den 30. januar kl. 14.30 i mødelokalet på Helsingør st.

Dagsorden ifølge forretningsordenen og DLF's love.

DLF's hovedkasserer N. Kristensen vil være til stede.

Sammenkomst i Folkets Hus for medlemmer med pårørende kl. 18.30.

Pensionister er hjertelig velkommen.

Tilmelding på ophængt liste på maskindepot eller tlf. (02) 64 67 33 – (03) 21 09 59.

P.b.v.

J. E. Petersen

Nedenstående tegning har vi lånt fra Kh afdelings julehilsen til medlemmerne.

DET TÅRNHØJE HELVEDE



DA FC VAR UDEN
STRØM
18-9-1978