

A blue-toned photograph of railway tracks receding into the distance. The tracks are flanked by gravel and cross-ties, creating a strong sense of perspective. In the upper right corner, there is a large, stylized number '3'.

3

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE

10. MARTS 1979 - 79. ÅRGANG

3

Indhold:

En presset situation	2
Jernbanebo	3
Fordeling af arbejdet	5
Kollektiv transports ikke- kollektive armlæn	6
Udlandet i glimt	7
Fra medlemskredsen: Udtalelse fra Kalundborg afdeling	8
Lyset	8
Dagens debat	9
Pluk fra nær og fjern	10
Midtvejsbetragtninger	11
Lanternens generalforsamling	11
Sommerrejser 1979 - med DJT	12
Ferieophold på Knudshoved	13
Legatuddeling	14
Personalialia	15
Aftale med Co og finansministeriet om førtidspensionering	16

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.

For os har det gennem en række år været klart, at tilbageholdenheden i rekruttering til lokomotivmandsarbejdet ville skabe vanskeligheder for opfyldelsen af vore arbejdstidsregler, især afvikling af fri- og feriedage. Med en erkendelse af nødvendigheden i en hurtig og omfattende rekruttering er derfor igangsat et intensivt uddannelsesprogram i et behjertet forsøg på at komme udviklingen i forkøbet. Det giver et vældigt pres på de til rådighed værende mandskabsressourcer og i det planlæggende arbejde ligger grænsen for gennemførelse så hårfint, at det i alle henseender må forudsættes, at den daglige drift forløber normalt for at planen skal holde. Tingene har imidlertid ikke flasket sig som forventet, bl.a. fordi antallet af rekrutterede ikke hele tiden har holdt til det stillede mål. Det har således været svært at få tilstrækkeligt uddannede, og da der går ca. 8 måneder med at give en uddannelse, der gør den rekrutterede nyttig i driftstjenesten, så har der ikke rigtigt været nogen virkelig effektiv aflastning, og under forudsætning af stadig rekruttering er der endda ikke alt for stor aflastning i vente før slutningen af dette år. Det må stærkt beklages.

Oven i dette blander vejrguderne sig i foretagendet og får det hele til at vakle. En ganske ekstraordinær vintersituation har stukket en kæp i hjulet. Og for at gøre forholdene helt ekstreme er antallet af sygdomsforfald stærkt øget. Vi skal ikke ved denne lejlighed behandle den selvforstærkende virkning på situationen som materiellets beskaffenhed har haft, selv om det har haft urimelige virkninger på vore arbejdsforhold. Det vil imidlertid være en rimelig ting at få analyseret den trafikale situation også fra nytårsskiftet og til nu - fordi de mange driftsforstyrrelser ikke blot er et resultat af en ekstraordinær klimatisk situation, men efter vor opfattelse lige så meget en trafikplanlægning der i sin ambitiøse og stramme tilrettelægning forudsætter en fuldstændig normal trafikal situation, som ikke kan opfyldes så snart den mindste forstyrrelse berører personaleforholdene. Hvis køreplansdækningen til enhver tid skal holde, må der nødvendigvis være en personalereserve at trække på. Den imødeses.

Det hilses derfor med tilfredshed, at generaldirektoratet i konsekvens af den pressede situation har nedsat en arbejdsgruppe, som skal finde en løsning på problemet. Uden overdrivelse er det en hastesag.

Udtalelse fra hovedbestyrelsen

Fra møde afholdt den 27. februar 1978.

På et møde i dag har Dansk Lokomotivmands Forenings hovedbestyrelse overvejet den foreliggende situation, hvor tjenestemændene søger aftale for en ny overenskomstperiode.

Hovedbestyrelsen finder det yderst betænkeligt, at der synes at være meget lidt plads for økono-

misk fremgang i finansministerens stilling til de overenskomstkra-
v, som er opstillet af tjenestemændenes centralorganisationer.

Hovedbestyrelsen peger især på dækning af et beregnet efterslæb og forkortelse af arbejdstiden for grupper i skifteholdsområdet.

Dette anses for vigtige faktorer

for et arbejdsområde som vort, der i forvejen har store vanskeligheder med at skaffe tilstrækkeligt personale. Hvis ikke dette imødegås med opfyldelse af minimumskrav, vil det få alvorlige konsekvenser.

3

Festlig indvielse af »Plejecentret Jernbanebo«

*Den officielle indvielse fandt sted ved en reception fredag den 19. januar 1979.
Vi bringer lidt om baggrunden for plejecentrets tilblivelse.*

Fondens stiftelse

Den 1. april 1963 havde »Vejlekassen« bestået i 90 år og på repræsentantskabsmødet den 26. april s.å. markeredes jubilæet bl.a. ved, at man i fællesskab med de øvrige kooperative forsikringsforeninger stiftede »Jernbanemændenes kooperative forsikringsforeningers fond«.

Formålet skulle være at støtte humanitære opgaver, bl.a. at virke for oprettelse af syge- og plejehjem for jernbanemænd, der har været medlem af jernbaneorganisationerne.

Som startkapital bevilgedes 10.000 kr. af Vejlekassens midler.

Fondens vækst

Fondens oprettelse blev på repræsentantskabsmøder i Uheldsforsikringen og Forsikringsforeningen godkendt, og der blev fra hver af disse foreninger bevilget 10.000 kr. Sammen med enkelte gaver, herunder 1000 kr. fra Statsbanernes Pensionistforening, udgjorde formuen i begyndelsen af 1965 ca. 33.000 kr.

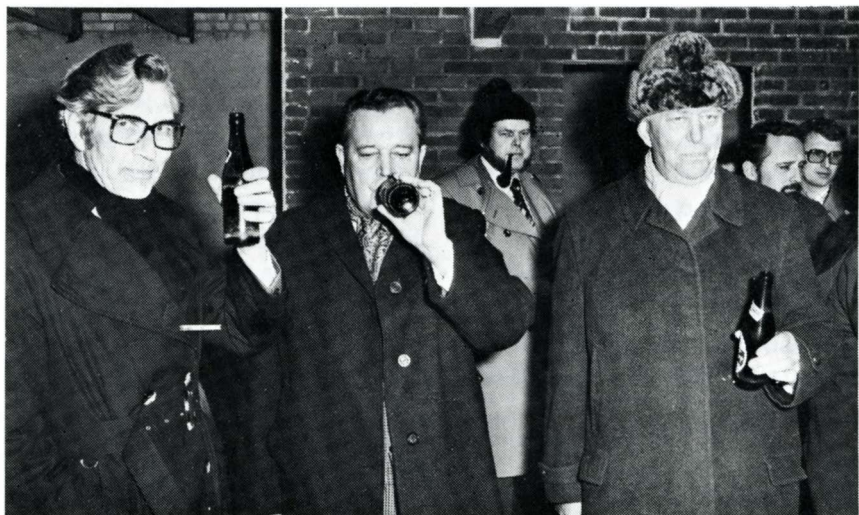
Fondens ledelse havde tiltro til, at der blandt jernbaneorganisationernes medlemmer ville være mange, der var villige til at yde økonomisk støtte til den gode sag, og man traf aftale med DSB om, at eventuelle bidrag kunne indeholdes i månedslønnen.

Ligeledes gav skattedirektoratet tilsagn om, at gaver til fonden kunne fradrages på giverens selvangivelse.

At tanken var rigtig, viser de mange månedlige bidrag der siden er indbetalt fra medlemmerne.

Af de modtagne gaver skal bl.a. nævnes, at DSB skænkede fonden 10.000 kr. som en påskønnelse og tak for den ekstraordinære arbejdsindsats der blev ydet i forbindelse med S-togsulykken ved Østerport fredag den 7. september 1973.

Rejsegildet markeres med servering af »pølser og øl«



Til fonden indgår bl.a. også beløbene fra DSBs bødekaske. Ligeledes er der fra »Helsefonden« modtaget et klækkeligt tilskud.

Gaver fra enkeltpersoner, organisationer og vore kooperative forsikringer har gennem årene udgjort meget store beløb, og dertil kommer et væsentlig renteaftast.

Fondens formue udgør i dag ca. 1,5 million kroner.

Plejhjemmets placering

På det ordinære repræsentantskabsmøde i oktober 1970 traf man beslutning om, at man nu skulle søge frem til forslag om en egnet placering af et plejehjem samt forslag om indretning og opførelse.

Fonden havde på dette tidspunkt en formue på ca. 250.000 kr. og kunne regne med en tilvækst på år på ca. 40.000 kr.

Beslutningen blev truffet efter debat om en ideskitse, der var tilvejebragt i samarbejde med et socialt boligselskab, der havde planer om bebyggelse af et større areal vest for Roskilde.

Af forskellige grunde forlod man dog denne tanke, og på et ekstraordinært repræsentantskabsmøde den 1. november 1971, vedtoges det at modtage et tilbud fra Hobro kommune, der vederlagsfrit stillede en byggemodnet grund til rådighed.

Under forudsætning af opførelse af et plejehjem, ville kommunen stille yderligere 25.000 kr. til rådighed, og en lokal bank meddelte, at man ville yde et tilskud på 50.000 kr.

Der var således megen velvilje tilstede, og et projekt blev herefter udarbejdet i samarbejde med entreprenørfirmaet Jord og Beton samt arkitektfirmaet Friis og Molkte, Århus.

Projektet omfattede 49 plejehjemspladser og 10 beskyttede bo-

liger. Prisen ville blive 9.050.000 kr.

På et repræsentantskabsmøde i november 1974 godkendtes projektet til antagelse, og »Arbejderbo« engageredes som forretningsfører for byggeriet.

De nødvendige ansøgninger blev affattet og sendt til Hobro kommune, der varmt anbefalede byggeriet overfor Nordjyllands amt. Her strandede det hele, idet amtet kun ville godkende 36 plejhjemspladser og senere faldt kommunen fra i spørgsmålet om de 10 beskyttede boliger.

Nyborg

Da det rygtedes, at tanken om byggeri i Hobro måtte skrinlægges, fremkom der flere tilbud om byggegrunde.

Det mest tiltalende kom fra Nyborg kommune, der også stillede grunden vederlagsfrit til rådighed, og desuden havde grunden en sådan størrelse og form, at de udarbejdede tegninger kunne anvendes uden ændringer.

Efter aftale med Nyborg kommune enedes man om i første omgang kun at opføre 28 plejhjemspladser og 10 beskyttede boliger, men køkken-, opholds- og terapilokaler skulle dimensioneres, så man kan udvide til det oprindelige projekt og yderligere anvende plejecentret til dagpleje.

Navnet »Jernbanebo«

I maj 1976 annonceredes i jernbaneorganisationernes fagblade en lille konkurrence om et navn til plejhjemmet, hvis opførelse stod for at skulle påbegyndes. Der indkom 33 forslag, hvoraf fondens bestyrelse udvalgte navnet »Jernbanebo«.

Rejsegilde

Tirsdag den 14. februar, nøjagtigt 8

måneder efter det første spadestik, holdtes der rejsegilde hvori bl.a. deltog Nyborgs daværende borgmester Børge Jensen, embedsmænd fra Nyborg kommune, arkitekter, entreprenører og de ca. 40 beskæftigede ved byggeriet.

Fondens bestyrelse var værter ved et traktement bestående af pølser og øl.

Ibrugtagning og officiel indvielse

Ved den officielle indvielse den 19. januar 1979 var plejhjemmet og de beskyttede boliger fuldt belagt, idet ibrugtagningen påbegyndtes mandag den 2. oktober 1978.

Beboerne var derfor, sammen med mange pårørende, deltagere i den festlige indvielse, der indledtes med musik af Nyborgs dygtige jernbaneorkester.

Fondens formand, Børge Aanæs, kunne byde velkommen til en stor forsamling, der foruden beboere og personale bestod af repræsentanter fra Nyborg by, DSB, jernbaneorganisationerne samt andre, der havde haft lyst til at deltage.

Borgmester Frederik Nørgaard, Nyborg, foretog den officielle indvielse, idet han i sin tale bl.a. kom ind på plejhjemmets betydning for Nyborg by. Han ønskede plejhjemmet al mulig held og lykke.

Frederik Nørgaard blev borgmester efter Børge Jensens død. Han er – ligesom også Børge Jensen var, udgået fra jernbanemændenes kreds.

En lang række talere bragte hilsner og gode ønsker for det nye hjem og dets beboere, og mellem talerne musicerede jernbaneorkestret, medens deltagerne forfriskede sig med pindemad og drinks.

Plejehjemmets leder, fru Solveig Jørck, takkede sluttelig for de mange gaver og hilsner.

Fordeling af arbejdet

CO-information

I tilslutning til regeringens beskæftigelsesplan af august 1977 nedsattes et udvalg, der skulle beskæftige sig med fordeling af arbejde m.v.

Udvalgets kommissorium havde flere led. Det første led angik en efterlønsordning, der skulle gøre det attraktivt for ældre A-kassemedlemmer af forlade arbejdsmarkedet til fordel for yngre medborgere. Resultatet af udvalgets arbejde var den efterlønsordning, der trådte i kraft pr. 1. januar 1979.

Udvalgets næste arbejdsopgave fastlagdes i arbejdsministerens skrivelse af 8. september 1978, hvorefter udvalget skulle udarbejde forslag om begrænsning af det eksisterende overarbejde og indførelse af obligatorisk afspadsering af overarbejde i videst mulig omfang. Det forudsattes, at regler herom skulle fastsættes ved lov, men således at lovgivningen blev subsidier i forhold til evt. overenskomst- eller aftalemæssigt fastsatte ordninger. Det var således ikke hensigten at forbyde alt overarbejde, men at søge det nødvendige overarbejde afspadseret, hvilket skønnedes at have en vis beskæftigelsesmæssig effekt.

CO Information har haft lejlighed til at se udvalgets resultat lidt efter i sømmene, og vi må nok sige straks, at det kniber med at mobilisere den helt store begejstring – ikke fordi vi er uenige i målsætningen, men fordi vi må skønne lovgivning uhenigtsmæssig, idet den kun vanskeligt vil være i stand til at tage hensyn til de mangeartede forhold, der findes på arbejdsmarkedet. Vi tror, at man vil kunne nå længere ad forhandlingens vej.

Lad det være slået fast med syvtommersøm, at COI og COII er helt enige med regeringen i, at overarbejde, så vidt det overhovedet er muligt, skal undgås. Dernæst at

uundgåeligt overarbejde i videst muligt omfang skal afspadseres. Ingen tvivl om det.

Udvalget til fordeling af arbejdet har begået et første udkast til lovforslag, hvori det foreslås:

at den enkelte arbejdstagers overarbejde i intet tilfælde må udgøre mere end 100 timer årligt,

at alt overarbejde skal afspadseres efter nærmere beskrevne regler, men

at loven ikke finder anvendelse i det omfang, der i kollektiv overenskomst eller aftale er bestemmelser om pligt til afspadsering svarende til lovens bestemmelser, og

at arbejdsministeren kan fastsætte regler om, at folk med overordnede ledelsesfunktioner og folk i særligt betroede stillinger kan undtages fra loven, og endelig

at vagt- og rådighedstjeneste og ventetid m.v. skal afspadseres i det omfang, disse forpligtelser gennemsnitlig indebærer effektivt overarbejde.

Om den sidstnævnte bestemmelse har man klogeligt nok tilføjet, at den skal forhandles mellem parterne. Man har nok fornemmet, at man her var ude på den tynde is, for selv ikke »parterne« vil efter vort skøn umiddelbart være i stand til at få noget fornuftigt ud af bestemmelsen, da vagt- og rådighedsordningernes antal og variation inden for vort område er meget stort.

Ser man på det bilagsmateriale, som ledsager udkastet til lovforslag, er det mest iøjnefaldende, at den beskæftigelsesmæssige effekt ikke, eller i hvert fald meget tyndt, er dokumenteret.

Baggrunden herfor kan være den konstatering, man gør om, at en ganske stor del af overarbejdet allerede afspadseres i øjeblikket, da en række overenskomster indeholder

mere eller mindre obligatoriske bestemmelser om afspadsering, hvorfor man skønner, at et regelsæt antagelig vil få størst beskæftigelsesmæssig effekt uden for de overenskomstdækkede områder (og det er vel netop dér, man ikke efterfølgende vil kunne kontrollere effekten?)

Man har udfærdiget et notat om de beskæftigelsesmæssige og samfundsøkonomiske virkninger af begrænsning af overarbejde og tvungen afspadsering, men har ikke kunnet dokumentere nogen beskæftigelsesmæssig virkning.

Efter forslaget må ingen have mere end 100 overarbejdstimer årligt – og disse skal afspadseres. Hvordan vil man kunne holde kontrol med overholdelsen, og hvordan vil man klare de tilfælde, hvor man rent faktisk kan konstatere, at de 100 timer passerer? Skal snerydningsmandskabet stoppe snerydningen, kriminalpolitimanden efterforskningen i mordsagen eller lokomotivføreren stå af toget, når det magiske tal passerer? Vel sagtens ved undtagelsesregler, som vil gøre det hele bygningsværk illusorisk.

Det vil det også kunne blive af andre grunde, f.eks. i de tilfælde, hvor man ikke kan skaffe erstatningspersonale. Der kan således peges på, at DSB i flere måneder ikke har kunnet skaffe folk til ca. 300 stillinger. Endvidere at der fortsat er mangel på såvel sygeplejersker som sygehjælpere. Og det ville undre, om der ikke inden for det private område tilsvarende findes områder, hvor man kun vanskeligt kan skaffe arbejdskraft.

Videre skal vi pege på, at etaternes udvidelsesmuligheder nøje hænger sammen med uddannelseskapaciteten. I forbindelse med ar-

fortsættes side 10

Kollektiv transports ikke-kollektive armlæn

D

en industrielle formgiver (engelsk: *designer*) og arkitekten er begyndt at interessere sig for mere end effektivitet.

Længe har de bare gerne villet lægge folk i praktiske type»forme« – mennesket skulle tilpasses »det nye«, ikke »det nye« tilpasses mennesket. *Typemanien* greb om sig!

Men fra typehuse til stakkestole, fra »cowboy«mode til den industrielt formgivne dybfrostfrikadelle er typemanien ved at afgive lidt plads til mere individuelle mål og hensyn.

Der er mange tegn i den retning nu, men overgange til nye epoker har det med at være »uldede«.

På jernbanefeltet ansporer effektivitetskravet til at bygge vedligeholdelsespraktisk materiel. Komfortkravet ansporer til så behageligt materiel som muligt. Der er imidlertid en væsentlig sammenhæng imellem effektivitets-/komfortkriterierne og samfundslivets øvrige udvikling.

Det er således *ikke* ligefremt udtryk for en fager, ny (teknologisk) luksusverden, at jernbanekonstruktører i dag lydisolerer vogne, luftaffjeder bogier, indbygger luftfornyelses anlæg i kupeer, krængningsstabiliserer vognkasser m.v. Det er ganske enkelt *påkrævet* ved starten til en ømtålelig epoke miljø- og økonomimæssigt.

Epoken afløser »*selvdisciplinens ferie*«, som er den betegnelse, opdragere og politikere i dag giver det foster, de med feberlys i øjnene udklækkede for en snes år siden og døbte, »*hæmningsbefriende opdragelse*«!

Produktet af sidstnævnte vil mange jernbanefolk i dag kunne skrive under på har bidraget fortræffeligt til at belaste deres nervespidser navnlig i weekendtog, når



To-plansarmlæn i London Transports t-banemateriel (Victoria-linjen) er formgivningsidealet: Det sætter individuelle behov først uden at slække på effektivitetskravet. Kollektiv transports ikke-kollektive armlæn.

»fri opdragelse« springer ud i kupeerne i fuldeste flor!

Følgen er, at brudsikre, glatte, renholdelsesbare overflader o.l. nu er på vej ind i materielbilledet. Udstyret skal kunne holde til udviklingen!

Vægge med lakerede finérplader og stole med stofbetrukne sæder afløses i kommende interiører af en række nye, armerede (bl.a. med glas) plastmaterialer, stole formstøbes og monteres med let udskiftelige måtter/puder o.s.v. – så kan materiellet bedre møde maksimal udfoldelse af en generation, der i sine yderligtgående tilfælde betragter netop jernbaneudstyr som tidsfordrivende udfordringer til dens »hæmningsbefriende« instinkter!

Luftfornyelses anlæg ligeledes installeres for at modvirke almindelig luftforurening – så længe folk er kunder i toget!

Krængningsstabiliseringsudstyr skalmuliggøre (flytilnærmende) høj-

hastighedsdrift, så passagererne kan – i al fald få mulighed for at – blive mere *effektive* i det daglige og få mere rekreationstid (!). O.s.v.

Ind imellem ses så de virkelig dejlige detaljer – de lovende, der vidner om konstruktørernes overlevende fornemmelse for menneskets egne behov. Det er dem, det drejer sig om.

Vort billede viser et sådant eksempel: Armlæn i *London Transports t-banemateriel* (Victoria-linjen).

Ud fra betragtningen, at *alle* siddende passagerer kan have brug for at hvile armene, skabte LT-formgivere dette *to-plansarmlæn*. Med det kan ved-siden-af-hinanden-siddende passagerer dele – individuelt – ét og samme armlæn på behagelig måde uden at passagererne behøver at være skabte som *Giacomettis* pindetynde skulpturer!

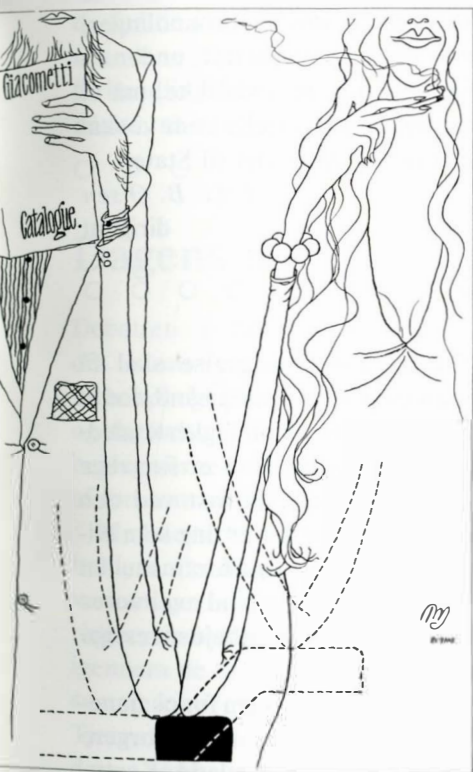
Det ville have krævet to af de sædvanlige armlæn – pladsslugende – side ved side eller ét i dobbelt

normalbredde for at give samme komfort, som to-plansmodellen yder.

Armlænet er en virkeliggørelse af formgivningsidealet: At sætte menneskets egne behov først, men uden at slække effektivitetskravet.

Lad os »køre« tilbage og skitsere processen, der gik forud i formgiverens hoved:

Det nemmeste for ham ville have været at følge den professionelle rutines hårdt trampede »ørkensti« og forsyne sæderne med armlæn af sædvanlig, prøvet type, hvorover



Sædvanlige armlæn har bedst plads til albuer formet som Giacomettis tynde figurer – alligevel kan det knibe! Med to-plansarmlænet gav formgiverne »naboer« hver sit armlænsniveau – afmotiverer albue»fægtning«.

albuer fra hver sin ejermand/-kvinde »fægter« om pladsen. Den løsning var ikke god nok for LT-designeren, selv om han næppe er uvidende om, at den ikke ganske sjældent fører til effektiv KTR – kollektiv transport-romantik.

Formgiveren så altså for sig to albuer med lige stor ret til plads på det fælles armlæn (tegningen).

I sit kreativt inspirerede øjeblik opdelte formgiveren derfor armlænets flade i to lige store arealer, som han *niveauforskød!*

Derved blev afgrænsningen individuelt markeret. Kollektiv transports ikke-kollektive armlæn var kommet til verden – og velpolstret.

Det er summen af den slags kreative detaljer i designarbejdet, der danner den ideelle helhed. Den helhed, der virker – »sælger«!

Da t-banerne indførte en egentlig design (= formgivnings)politik, skrev det kyndige, britiske tidskrift, *Design*, i den forbindelse:

»Formgivning, industriel såvel som grafisk, kan ikke leve isoleret. For at være effektiv må hver detalje være i fornuftsmæssig harmoni med en videre formgivningsopfattelse«.

For LT betød det, at rammende plakater (DLT nr. 2, '79) og menneskerettede armlæn ikke *alene* kunne skabe Londons veldrejede t-banesystem.

Kun ved også at »indbygge« lette skifteforhold imellem bane/vejtransport, fordelagtige rute-/linjeudvidelser, parkeringspladser ved stationer o.l. forbedringer som led i banernes samlede formgivningsprogram, kan den gode helhed gradvis opbygges.

Den fremhævede detalje, to-plansarmlænet, er som skabt til at stå som designprincipforbillede hvor som helst.

UDLANDET I —GLIMT

● PAKISTAN's statsbaner (PR) ombygger sine gamle dieselloker på værkstederne i *Karachi*. Lokkerne ventes derefter at kunne fungere i 15–20 år til for samme pris som nye, ifølge PR.

For de gamle kan man godt komme til at holde af.

● CANADIAN NATIONAL's public relations-afdeling i et brev som svar på forespørgsel om nyt i udviklingen af projektet for en arktisk bane til olietransport: »I grunden er situationen den, at der ingen forandring har fundet sted siden udarbejdelsen af en rapport, der konkluderede, at linjen ikke ville være økonomisk forsvarlig. Rapporten er i seks bind, hvoraf det ene er til rådighed hos *Transport Canada Research & Development Centre ...*«.

Så har et bogtrykkeri da fået lidt glæde af projektet.

● JAPAN's statsbaner har opgivet en plan – efter henstilling fra fagforeningerne – om personalenedskæringer på 65,000 mand inden 1986. Til gengæld ønsker banernes ledelse at nedskære med 15,000 før 1981. O.s.v. –?

● U.S.A. har lanceret en ny kølevogn – 20% billigere at bygge end sædvanlige. Køleluftstrømmen kommer ind fra vognens forstærkede bund i stedet for ovenfra.

Deraf bundprisen, faktisk.

Fra medlemskredsen

Udtalelse fra Kalundborg afdeling.

Til Dansk Lokomotivmandsforenings Hovedbestyrelse og Dansk Lokomotiv Tidende!

D.L.F. Kalundborg Afdeling, forsamlet til ordinær generalforsamling torsdag den 1/2-1979 har vedtaget følgende resolution:

Vi henstiller på det alvorligste at vores forhandlingsberettigede organisationer ved førstkommende overenskomstforhandlinger kræver fuld dækning for lokomotivpersonalets lønefterslæb. Vi kan ikke fremtidig acceptere en løntilbagegang i forhold til det private arbejdsmarked. Det må være et krav ved de kommende forhandlinger, at vor lønplacering sættes i relation til vort ansvarsfulde arbejde, som både er psykisk og fysisk nedslidende.

Bekendtgørelse:

Til orientering for D.L.F. (I 1956 var højeste lkl. 1 og lkf. stod i 7 lkl.)
Lønindplacering i 1956 omregnet til placering i 1978

I 1956 var der 17 lkl. – i 1978 er der 53 løntrin.

Omregning af lønklasser 1956 til løntrin 1978.

Enhed for omregning: $53 : 17 = 3,12$.

$3,12 \times 7 = 22$ trin.

$52 \div 22$ trin = 31 løntrin = 25 lønramme.

MY. LKF. skulle ifølge omregningen stå i 25. lønramme i 1979.

Der er mange ulemper ved, at forrette tjeneste som Lokomotivmand; nogle har vi haft kendskab til i mange år, men flere er kommet til; i det moment, at det frie arbejdsmarked i mange tilfælde, ikke alene har tangeret os, men også passeret os, både hvad goder, løn og fassiliteter angår; for ikke at forglemme, at deres miljø er blevet forbedret, medens vores stadig er blevet ringere.

For det første er lønnen så udhulet, at vor indtægt skal forøges med noget i retning af halvtreds procent, hvis man som lokomotivmand, fortsat skal have råd til, at være gift med en hjemmegående hustru, hvilket faktisk efter vort arbejdes tarv, betinger at der overhovedet er noget ægteskab.

Af andre ulemper, der aldrig er blevet kompenseret for, er sådan noget som: dårlige eller slet ingen opholdslokaler og kantineforhold, og/eller, at man må sige farvel til mange venner og fritidsaktiviteter, samt at der i de sidste årtier, er kommet en masse mere eller mindre gratis underholdnings og undervisningstilbud, som vi ikke kan deltage i, for ikke at forglemme, de mange udmærkede udsendelser og føljetoner, man går glip af i T.V.

Summa summarum! da det

imidlertid, på grund af landets økonomiske situation nok grænser til utopi, at tro at vi kan få hævet lønnen med de ca. halvtreds procent, foreslår vi at vi ud over vort mindstekrav om indplacering i femogtyvende lønramme, for fremtiden får et ulempetilæg, som kompensation, for de ekstreme forhold, der her er draget nogle frem af.

N.B.

Beløbsstørrelse og form kan vurderes og diskuteres; det primære er, at det her omtalte tillæg, kommer med i de forestående lønforhandlinger, og at det bliver oprettet, under en eller anden form; hvis ikke, må vi tage under overvejelse, om vi skal ophæve stavnsbåndet til Staten.

T. G. B. Olsen
dirigent

»Lyset«

Er der rødt eller grønt lys forude for os, eller bliver der fortsat fast gult for lokomotivmandens fremtid.

Kongressen 1978 er forbi, forårsgeneralforsamlingerne 1979 er overstået for alle landets depoters vedkommende, overenskomstforhandlingerne er på sit højeste, hvad kan lokomotivmanden forvente.

På kongressen og til generalforsamlingen blev flere ting forelagt for hovedbestyrelsen, som vi mente, det var rimeligt, for en god ting, til forhandling og en forbedring af vores kår for fremtiden. Jeg vil her i vores fagforeningsblad fremkomme med mit syn på vores situation og fagforeningens behandling af de forskellige fremkomne forslag fra lokomotivmændene.

Vores hovedbestyrelse skal få skeen over i den anden hånd, for at vi skal overleve som faglærte medarbejdere ved DSB. I er for vege ved mange ting, stå fast ved den faglige linie, for der er ting som bliver rationaliseret lige foran snuden af os af DSB, som går ud over vores løn, anciennitet og arbejdsmæssige forhold.

Lønnen er levevejen for os tjene-stemænd, men vi er skatteborgere som alle andre i dette land. Kassereren i den nye hovedbestyrelse har lavet en lønskitse, der tydeligt viser skævheden i lønsystemet for håndværksgruppen i det private – DSB mod lokomotivmandens løn. Vi må og skal have rettet op på dette nu, det har alle depoter forlangt.

En anden ting som næsten har forblændet alle M/, også os, er at/K Kirsten Stallknecht har fået gennemført en forbedring for alle de

deres suverænitet til at forhandle selv når der forhandles kørselsfordeling, de plejer egne særinteresser på bekostning af de kollektive tj.regler som D.L.F. har forhandlet sig til.

Hvis de lokale afd. stadig skal kunne forhandle frit, må D.L.F. forlange at alle indgåede aftaler mellem DSB og D.L.F. overholdes, så de ikke undergraves p.g.a. en afd.'s egne egoistiske særinteresser.

Derfor må sådanne overtrædelser af vore tj.regler stoppes, ser vi os omkring i andre organisationer er medlemmerne her 100% solidariske, det må vi også kunne være i øst som vest.

Med henvisning til lederen i D.L.T. nr. 2, hvor det antydes at der er kræfter, som i ly af rationalisering og besparelser søger at be-(ud)nytte personalet ved nogle depoter på bekostning af personalet ved andre, må jeg spørge – er det meningen at vi selv skal forstærke disse kræfter? – jeg mener NEJ, lad os depoterne imellem tale sammen og komme til forståelse af hinandens problemer.

Hermed de bedste forhåbninger og tiltro til D.L.F.'s ledelse for de forestående forhandlinger, lad os slutte op bag dem.

Erik W. Thorsen
Århus 14/2-79

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

OBS!

I DLT nr. 2 glemte vi adressen på Danske Dampvenner. Den er Støtteforeningen Danske Dampvenner.

Esrumvej 47, 3000 Helsingør.

Giro 829 47 63 – telf. 03-21 81 46.

fortsat fra side 5.

bejdsmiljølovens tilpasning er det således konstateret, at man f.eks. inden for DSB ikke i tilstrækkeligt hurtigt tempo kan uddanne nyt personale, så dispensationer kan undgås. På samme måde er vi bekendt med, at politiets etatsskole igen efterhånden en årrække har kørt med en stærk overbelastning.

Uddannelseskapaciteten kunne naturligvis tænkes forøget, men med vort kendskab til det statslige apparats træghed, tør vi godt spå, at sådanne evt. beslutninger først ad åre ville kunne opnå effekt, og forinden er konjunkturerne måske vendt.

Selv ikke ved lovgivning i arbejdsmarkedsspørgsmål har man for vane at rette forespørgsel til de organisationer, der har forhandlingsretten på statstjenestemandsområdet.

I denne sag synes vi, at det er nødvendigt, at vi giver lyd fra os, selvom det sker uopfordret.

Vi skal gentage, at vi er helt enige i, at overarbejde skal undgås i videst muligt omfang, og at uundgåeligt overarbejde skal afspadseres, og derfor vil vi stille os meget positivt til de forslag, finansministeren har fremsat om fjernelse af bestemmelser, der evt. kan hindre afspadsering, og vi vil – påny – medvirke til begrænsning af overarbejde.

Centralorganisationerne og finansministeren har tidligere i fællesskab henstillet, at man begrænsede overarbejdet. I hvilket omfang henstillingerne har virket, vides ikke, da det ikke er undersøgt, men det er måske en fejl, vi er medskyldige i.

Vi vil derfor stille forslag om, at der iværksættes en undersøgelse af virkningerne af henstillingerne samt foreslå iværksat en undersø-

gelse af i hvilket omfang, der udføres overarbejde, som kan afspadseres, hvis yderligere personale ansættes.

Såfremt finansministeren tilsvarende er rede til at søge sådanne nyansættelser gennemført, er vi helt overbevist om, at der ad denne vej vil kunne opnås en større beskæftigelsesmæssig effekt end ved gennemførelse af udvalgets forslag til lovgivning.

DSB-samarbejde

Den private jernbane, Lollandsbanen, har sluttet sig til DSB. Det drejer sig om samarbejde på stykgods-fronten.

Lollandsbanen får nu sit stykgods kørt ud fra DSB-godsterminalen i Nykøbing Falster. Den overtager også det kontormæssige arbejde, som f.eks. bogføring og reklamation.

Den hidtidige godsterminal i Maribo skal fortsat fungere som indleveringssted i stil med godsekspeditionerne i Nakskov og Sakskøbing.

Kunderne i byer kan nu få godset leveret tre timer tidligere. I landdistrikterne er forbedringerne på op til et helt døgn.

Lollandsbanen er den private jernbane med størst godsmængde, ca. 200.000 tons årligt. Halvdelen kommer fra De Danske Sukkerfabrikker.

En fortsættelse med egen godsterminal ville betyde investering i moderne godshåndteringsmateriel.

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

*Når bilen får buler,
og modparten »skuler«*

så er det nu rart at have:

Den gensidige Forsikringsforening for Tjenestemænd

(Tryk Forsikring)

Parallelvej – 2800 Lyngby

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

Midtvejsbetragtninger

CO-information

Midt i de hektiske aftaleforhandlinger er det fundet nærliggende ved udsendelse af denne CO-Information at informere om, hvor langt vi i vore forhandlinger med finansministeren er nået. Altså med andre ord gøre en slags status over det hidtidige forløb. Desværre må vi konstatere, at en sådan status kan gøres meget kort: På centrale punkter i vore generelle krav er vi ikke kommet stort længere med finansministeren, end da vi udvekslede kravene. Med andre ord har vore forhandlinger stort set gået i tomgang. Vi har en kraftig fornemmelse af, at der må findes løsninger på andre områder end vort, før der kan komme realitetsdrøftelser i gang om de mest betydende emner: efterslæbet, en forbedret reguleringsordning, en ferieudvidelse og en sikring af bedre forhold for de af vore medlemmer, der arbejder uden for normal arbejdstid.

En anden form for status kan også foretages, og det er måske nærliggende at foretage den, selv om det så bliver for 27. gang.

Med de stive lønssystemer vi har, og med de reguleringsmekanismer vi har måttet acceptere, er vi gået bag af dansen i lønudviklingen i forhold til andre grupper i samfundet. Bringer vi tillige reallønsbetragtningerne ind i billedet, er situationen endnu værre.

Selv de mere almindelige tjenestemandslønninger har måttet konstatere et langt kraftigere fald i købekraften end sammenlignelige grupper med mindre stive lønssystemer. Derfor er det ikke uden grund, at vi har prioriteret kravet om indhentning af efterslæbet og en sikkerhed for ikke i en ny periode at komme i samme situation meget højt. Disse krav har naturnødvendigt den førsteplads, de skal have.

Vi er udmærket klar over, at det

er urealistisk at kræve den procentuelle automatiske dyrtidsregulering genindført, og det har vi da heller ikke gjort. Da folketinget i 1975 afskaffede denne reguleringsmekanisme, som var et bærende element i hele vort lønssystemets opbygning, fik vi i stedet en taktregulering, der skulle sikre tjenestemændene en nogenlunde tilsvarende lønudvikling som det private arbejdsmarked. Man gav den automatisk virkning for halvdelens vedkommende og beroligede os med, at den anden halvdel skulle henstå til de generelle forhandlinger, bl.a. fordi der kunne være ønske om at anvende pengene på en mere differentieret måde f.eks. til lavtlønsforbedringer.

Vi kan konstatere, at vi på den måde nu har ophobet et stort efterslæb uden på nogen måde fra finansministeren at have fået en tilkendegivelse om, hvorvidt han vil være villig til at rette op på det, vi er bagud. Jo mindre udsigt, der måtte være til, at ministeren bekvemmer sig til at indfri sin moralske forpligtelse til at indfri efterslæbet under en eller anden form, jo stærkere må vi stå fast på kravet om en meget væsentlig forbedring af de reguleringsmekanismer, der tjener til opretholdelse af lønnens købekraft.

Vi er hidtil gået til forhandlingerne med den optimisme, som er nødvendig for at få en forhandlingsløsning hevet i land, og vi afstår ikke fra at videreføre forhandlingerne med finansministeren, men udspillet må snart komme, for centralorganisationerne kan ikke vedvarende finde sig i at skulle forhandle med en modpart, der tilsyneladende kun har fået mandat til at forhale tiden mest muligt.

Centralorganisationerne må holde ministeren fast på hans tidligere udtalelser om, at regeringen vil væ-

re indstillet på at rette urimelige skævheder.

Vi kan nemt få øje på skævheder, som findes helt urimelige. Nogle af dem er nævnt foran, men også på en række andre områder findes de. Og de er anmeldt som krav over for finansministeren.

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

LANTERNEN

Indkaldelse til Generalforsamling

Lanternen afholder ordinær generalforsamling *tirsdag den 3. april 1979 kl. 15.00*, Bernstorffsgade 18 i kantinen på Kh.

Dagsorden:

1. Valg af dirigent
 2. Protokol
 3. Beretning
 4. Regnskab
 5. Forslag fra bestyrelsen
 6. Indkomne forslag
 7. Valg
- A. Formand (ekstraordinært)
B. Bestyrelsesmedlem
C. 2 Bestyrelsessuppleanter
D. Revisor
E. Revisorsuppleant

Forslag, der ønskes behandlet på generalforsamlingen, skal være bestyrelsen i hænde senest den 26. marts 1979 og sendes til Per Brygger, Enghaven 23, Svogerslev, 4000 Roskilde. Tlf. (03) 38 31 69.

Efter generalforsamlingen vil der blive serveret 4 stk. smørrebrød – 3 genstande – for en pris af 35,00 kr.

Indtegningslister til spisning bliver op-
hængt på depoterne.

Indtegning senest 29. marts.

Forårsfest afholdes den 19. maj 1979.

Med venlig hilsen

Bestyrelsen

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

*Det kan blive en gruelig redelighed,
når den dag kommer hvor »lynet slår ned«
og man ikke har sine forsikringer
i orden hos:*

Den gensidige Forsikringsforening for
Tjenestemænd
(Tryk Forsikring)
Parallevej – 2800 Lyngby
Telefon (02) 87 88 11 eller (02) 87 11 88
Bed om: Tjenestemandsafdelingen, der
gerne anviser nærmeste tillidsmand

Danske jernbanemænds Turistorganisation (DJT) tilbyder igen i år at sælge/formidle gode ferierejser for alle danske jernbanemænd/kvinder med eller uden familie.

Heller ikke i år udsender vi et særskilt program, hvorfor denne annonceartikel vil være ret omfattende; *Men tag annoncen ud og gem!*

Skulle der i det efterfølgende ikke være det rejsemål, som netop du/I kunne ønske, ring da blot til os, og vi vil prøve at hjælpe dig/jer.

Nedenfor vil I finde forslag til rejser såvel med fly som med tog. Der er endvidere mulighed for både individuelle rejser og grupperejse. Alle nedennævnte tilbud kan bestilles hos:

Danske jernbanemænds Turistorganisation (DJT)
DSB rejsebureau Hovedbanegården
Banegårdspladsen
1570 København V
tlf. 01-14 04 00, lokal 3572 eller 8-1-3572 (Olson) eller:

Danske jernbanemænds Turistorganisation (DJT)
Frits K. Nielsen
Afregningskontoret
Sølvgade 40
1349 København K
tlf. 01-14 04 00, lokal 2197 eller 8-1-2197.

Flyrejser

Som mange af jer allerede har opdaget og prøvet formidler DJT rejser med fly (Stjernerejser), hvorpå der ydes 15% rabat på de i Stjernerejserens program anførte priser og tillæg.

Få fat i et Stjernerejse-program, og se hvad der kan tilbydes. F.eks.:

Rejsemål	Flyvning fra
Costa del Sol	Kastrup/ Billund
Dubrovnik/Jugoslavien	Kastrup
Rom	Kastrup
Sorrento	Kastrup
Korfu	Kastrup
Ibiza	Kastrup
Rhodos	Kastrup
Israel	Kastrup
Cypern	Kastrup
Kreta	Kastrup
Malta	Kastrup
Mallorca	Kastrup/ Billund

samt mange flere andre spændende rejsemål. Og så er det endda *Kvalitetsrejser med rabat*.

Togrejse

DJT arrangerer i år en grupperejse, der går til verdensbyen *London*. – Denne rejse er på 9 dage og vil koste ca. 1.500 kr.

Afrejse lørdag den 1. september 1979. – Hjemkomst søndag den 9. september 1979.

Prisen omfatter et godt veltilrettelagt program, ophold i dobbeltværelse og tre daglige måltider fra frokost søndag den 2. september til og med aftensmad den 8. september samt rejselederassistance (medarbejdere fra DJT deltager).

Billetpris med FIP-rabatkort udgør ca. 450,00 kr. – Tillæg for sidde- og køjeplads hver vej udgør ca. 100,00 kr.

Har denne rejse jeres interesse forlang da specialprogram.

Da vi tror denne rejse hurtigt bliver udsolgt anbefales hurtig tilmelding. – Tilmeldingsfristen udløber den 30. juni 1979.

Individuelle rejser

Turheim, Utaoset – Norge

Norske jernbanemænds turistorganisations feriested *Turheim på Utaoset* – Bergensbanen – består af 6 gode hytter. Utaoset er et eldorado for alle, som holder af fjeld- og

friluftsliv. – Man kan f.eks. tage sin fiskestang på nakken og/eller vandre ind over de store vidder.

I hytterne »1 – 2 – 3« er der plads til 4 personer, og i hytterne »4 – 5 – 6« er der plads til 6 personer.

Alle hytter er godt udstyret, men lagenpose, pudevær og håndklæder må medbringes hjemmefra. – Et fælles sanitærhus med vand, brusebad og badstue er bygget i området, hvor hytterne er placeret.

Pris pr. uge for hytte »1 – 2 – 3« = ca. 280,- NKr.

Pris pr. uge for hytte »4 – 5 – 6« = ca. 385,- NKr.

Billetpris med FIP-rabatkort Helsingborg – Utaoset – Helsingborg kr. ca. 400,00.

Rapham – Norge

10 km øst for Otta (Guldbrandsdalen ca. 300 km nord for Oslo) ligger Rapham – de norske jernbanemænds feriehjem.

Feriehjemmet er placeret i virkelige pragtfulde omgivelser midt i det naturskønne fjeldområde.

Alle værelser har dusche og WC. Der findes motionsrum, svømmebad og badstue.

Pris pr. person pr. dag med helpension 145 NKr. Børn 2–15 år med helpension 75 NKr.

Billetpris med FIP-rabatkort Helsingborg – Otta – Helsingborg kr. ca. 450,00. Tillæg for sovevogn hver vej kr. ca. 70,00 og bus fra Otta til Rapham eller omvendt kr. ca. 15,00.

Björkliden – Sverige

Björkliden Turiststation omfatter hotel Fjället, hotel Gammelgården, Låktatjåkko rastehytte og en forholdsvis nybygget hytteby med ca. 80 hytter.

Hytterne ligger på en pragtfuld fjeldskråning med udsigt over Torneträsk og Lappporten.

På turiststationen findes en levnedsmiddelbutik for selvhusholdere.

De store vidders land og et paradis for friluftsmennesker både sommer og vinter. Der findes ingen skønnere fjeldverden og ingen renere luft. Ingen bilveje når frem hertil.

På hotellerne er der mulighed for ophold med hel- eller halvpension. Hytterne er indrettet for selvhusholdning, men muligheden for hel- eller halvpension er til stede. Måltiderne skal da indtages på hotel Fjället.

Der ydes danske jernbanemænd med eller uden familie en ganske god rabat i opholdspriserne i Björkliden. – Der kører tog direkte fra Malmö til Björkliden.

Har Björkliden jeres interesse – forlang da et fyldigt specialprogram.

Les Avant ved Montreux – Schweiz
Et ideelt feriested 1200 meter over havet med idylliske bjergstier, herlige granskove som er karakteristiske for den uforlignelige skønne natur i bjerglandet over Montreux.

Hotel Sonloup, hvor næsten alle værelser har balkon, ejes af de schweiziske jernbanemænds turistorganisation.

Fra stationen Les Avant på smalsporbanen Montreux-Oberland-Bernois kommer man med svævebane op til hotellet.

Prisen for en uges ophold med helpension udgør 280 Fr S pr. person. Pris for ekstra dag 40 Fr S. – Der ydes børnerabatter fra 30–50%.

Billetpris med FIP-rabatkort Puttgarden – Montreux – Puttgarden kr. ca. 525,00.

Rimini – Italien

Igen i år kan vi tilbyde ferieophold på gode og prisbillige hoteller ved

den Adriatiske Riviera. – Denne reviera kræver vel ikke nogen egentlig præsentation, men betyder kort og godt badeferie med flad hvid sandstrand, sol og mulighed for mange skønne udflugter.

Alle nedennævnte priser betyder ophold i dobbeltværelse med bad helpension og fri strand. – For børn 0–7 år ydes 30% rabat i prisen for en voksen.

	Periode 29.4–1.7. 2.9.–23.9.	Periode 1.7.–2.9.	Tillæg for enkeltværelse
Hotel REGINA	60.000	84.000	7.000
Hotel MULAZZANI	67.000	91.000	–
Hotel BELSOGGIORNO – RICCIONE	70.000	98.000	–
Hotel APOGEO			
Hotel JUMBO	59.000	–	7.500
Hotel AIGLON			

Sidstnævnte tre hoteller har swimmingpool.

Ferieophold på Knudshoved

Forhenværende medarbejdere ved DSB – som er invaliderede eller svagelige – har sammen med ægtefællen evt. et medlem af deres nærmeste familie i sæsonen 1979 mulighed for at få et gratis rekreationsophold/ferieophold på Knudshoved feriehjem.

Også nuværende medarbejdere, som er invaliderede eller svagelige, har mulighed for at komme i betragtning, hvis der er særlig trang.

Opholdet, der arrangeres af DSB i samarbejde med Jernbaneorganisationenernes Fællesudvalg, finder sted fra mandag den 14. maj til lørdag den 19. maj.

Til ansøgning benyttes skemaet, der sendes til velfærdskontoret senest den 2. april 1979.

Billetpris med FIP-rabatkort Puttgarden–Rimini–Puttgarden kr. ca. 550,00.

Skulle nogen af de nævnte rejse-/ferietilbud have jeres interesse, kontakt da blot DJT.

Og husk nu at tage fotoapparatet med på ferie, så kan I jo også deltage i DJT's fotokonkurrence, se tidligere artikel herom.

Velfærdskontorets postadresse:

DSB velfærdskontoret
Kalvebod Brygge 32, 5
1560 København V

Tildeling af ferieophold vil blive foretaget af DSB og JFU i fællesskab senest den 20. april. Snarest derefter vil alle ansøgere modtage besked om, hvorvidt deres ansøgning er imødekommet.

DSBs feriehjem på Knudshoved modtager i sommersæsonen 1979 gæster i perioden fra lørdag den 19. maj til lørdag den 18. august.

Samtlige DSB-medarbejdere med familie (ægtefælle og hjemmeværende børn) har adgang til 1, 2 eller 3 ugers ophold på feriehjemmet. Endvidere vil der, i det omfang pladsforholdene tillader det og

fortrinsvis uden for skoleferien, blive givet adgang også for pensionister og enker.

Opholdet – også for så vidt angår pensionister og enker – må så vidt muligt tilrettelægges således, at ankomst og afrejse finder sted på lørdage.

Betalingen for opholdet udgør pr. dag pr. person:

Voksne og børn,
som er fyldt 12 år ... 80,00 kr.
Børn i alderen
4–11 år (incl) 40,00 kr.
Børn under 4 år 20,00 kr.

Til ansøgning om ophold benyttes blanket A 849, der kan fås på stationer og andre ekspeditionssteder. Blanketten sendes i udfyldt stand (alle 3 dele) DIREKTE TIL VELFÆRDSKONTORET TELF. NR. (lokal 3552).

Blanket A 849 bedes af stationer og andre ekspeditionssteder rekvireret i nødvendigt omfang i blanketlageret.

Belægningen foretages af velfærdskontoret i den rækkefølge, hvori ansøgningerne indgår. Ansøgninger, som er modtaget inden

2. april, bliver betragtet som indgået samtidig.

For det tilfælde, at der skulle være optaget i det ønskede tidsrum, må det anbefales dem, der i så fald kunne ønske ophold i et andet tidsrum, også at angive dette i ansøgningen.

Svar på alle ansøgninger, som er modtaget inden den 2. april, vil kunne forventes udsendt fra velfærdskontoret den 25. april d.å.

Såfremt opholdstilladelsen ikke benyttes fuldt ud, meddeles dette til velfærdskontoret så tidligt som muligt og senest en uge før ankomstdagen til feriehjemmet, da indtegningen i modsat fald må betragtes som bindende.

ANSØGNING

om gratis ferieophold på Knudshoved feriehjem (udfyldes af ansøgeren)

Ophold ønskes for mig selv
 min hustru, evt.
 et familiemedlem

Navn: _____

Stilling: _____

Tjenestested: _____

Bopæl (postadr.): _____

Cpr. nr.: _____ Telf. nr.: _____

Ansæt den: _____ Afskediget den: _____

Baggrunden for ansøgningen (invaliditet – når og i hvilket omfang tilskadekommet, sygdom – nærmere beskrevet og andre forhold, som kan have betydning ved bedømmelse af ansøgningen):

Har De behov for specialhjælp? Ja Nej
I bekræftende fald hvilken hjælp og på hvilket tidspunkt:

Har De tidligere søgt gratis ferieophold?
 ned ja, evt. hvornår?
Har De tidligere fået tildelt gratis ferieophold?
 nej ja, evt. hvornår?

Sendes senest den 2.4.1979 til Velfærdskontoret.

Legatuddeling

Maskinbestyrer Rambusch & hustru's legat

I april måned 1979 vil der kunne uddeles legatportioner blandt maskinpersonale, lokomotivførere, lokomotivfyrbødere, vognopsynsmænd, håndværkere og depotbetjente m.fl. med lokomotivtjeneste ved DSB på Sjælland, Falster og Lolland og ved nuværende og tidligere privatbaner indenfor dette område. Fortrinsberettigede er ansatte, som efter 10 års tjeneste er afskediget på grund af svagelighed eller anden dem utilregnelig årsag og ikke har opnået højeste pension eller på anden måde erhvervet sig økonomisk betryggende forhold.

Det samme gælder sådannes enker.

Ansøgning om tildeling må inden den 31. marts 1979 indsendes til DSB, velfærdskontoret, Kalvebod Brygge 32, 4, 1560 København V, hvorfra ansøgningsblanket kan fås tilsendt (telefon: (01) 14 04 00, lokal 2824). Vkt.

PERSONALIA

Ved den pr. 29. januar 1979 foretagne uddeling af Kong Christian IX's Understøttelsesfond, DSBs 2 Jubilæumsfonds, Trafikinspektør C. J. M. Wieth og hustrus legat og fru Isabella Winifred Tougaards legat, hvortil var modtaget i alt 65 ansøgninger, blev uddelt 46.200,- kr. i 50 portioner med følgende fordeling:

Enker: 26 à 1000 kr., 5 à 500 kr.

Pensionister:

1 à 2.000 kr., 1 à 1.500 kr., 10 à 1.000 kr., 2 à 500 kr.

Børn: 1 à 700 kr.

Ansatte: 1 à 1.000 kr., 3 à 500 kr.

Af Stationsforstander P. W. Stybes og hustrus legater uddeltes 2.250,- kr. i 4 portioner således:

Enker efter stationsforstandere (livsvarige): 3 à 450 kr.

Enker: 1 à 900 kr.

Vkt

Tak

Efter mange års virke som tillidsmand har jeg følt, at tiden var inde til at trække mig tilbage og lade yngre kræfter komme til og dermed nye visioner.

Igennem disse mange år har jeg været i forbindelse med tillidsmænd ikke alene fra min egen, men også fra mange andre organisationer. Vi har mødtes på kurser og kongresser både her og i udlandet: Dejlige diskussioner og godt kammeratskab, som jeg hermed siger tak for.

Ligeledes tak til D.L.F.s hovedbestyrelse, der har betydet meget for mig og hvor jeg i flere perioder har virket som medlem.

Jeg er også administrationen en tak skyldig, jeg er aldrig gået forgæves, man har altid villet høre på problemerne og der har aldrig været en dør lukket. For der har været mange problemer med lyntogene, men det er mit indtryk, at der altid bliver gjort hvad man kan for stadig at forbedre forholdene for os.

Med venlig hilsen

E. C. L. Christiansen

Mdt, Helgoland

Forflyttet 1.1.1979 efter ansøgning

Lokomotivassistent p. (9. lrm.)

L. Nielsen (Gus), mdt Kh til mdt Rf

F. E. S. Jørgensen, mdt Kh til mdt Rf

Forflyttet 1.2.1979 efter ansøgning

Lokomotivassistent p. (9. lrm.)

P. Maymann, mdt Kh til mdt Hg

Forfremmet til lokomotivfører (17. lrm.) pr.

1.1.1979 efter ansøgning

Lokomotivfører (13. lrm.)

G. S. Poulsen, mdt Fa i mdt Fa

Forfremmet til lokomotivfører (K-S-tog) (16.

lrm.) pr. 1.2.1979 efter ansøgning

Lokomotivfører (13. lrm.)

O. F. Pedersen, mdt Gb i mdt Kh

Forfremmet til lokomotivfører (18. lrm.) pr.

1.2.1979

Lokomotivfører (17. lrm.)

F. I. Nielsen, mdt Ar i mdt Ar

Forfremmet til lokomotivfører (15. lrm.) pr.

1.2.1979

Lokomotivfører (13. lrm.)

P. H. Thuesen, mdt Pa i mdt Pa

C. E. Christiansen, mdt Gb i mdt Gb

J. Westergaard, mdt Had i mdt Had

Ansæt som lokomotivassistent (9. lrm.) pr.

1.2.1979

Lokomotivassistent p.

O. Ø. Boldsen, mdt Hg i mdt Hg

Ansæt som lokomotivassistent p. 1.2.1979

A. Grauslund, mdt Fa

K. R. Jørgensen, mdt Fa

J. L. Pedersen, mdt Ar

S. G. G. Andersen, mdt Fa

F. Lind, mdt Ar

J. Christensen, mdt Ar

J. M. Hald, mdt Ar

Ansæt som lokomotivassistent p. 1.3.1979

K. G. Pedersen, mdt Kh

W. Jørgensen, mdt Kh

B. H. Semberg, mdt Kh

R. M. H. Nielsen, mdt Kh

D. Ritmer, mdt Kh

O. E. Pedersen, mdt Kh

Forflyttet 1.2.1979 efter ansøgning

Lokomotivfører (17. lrm.)

G. Jensen (Riisberg), mdt Fa til mdt Es

H. C. Nielsen, mdt Kø til mdt Næ

P. Berg, mdt Rf til mdt Næ

Lokomotivassistent (9. lrm.)

John-Erik Hansen, mdt Kh til mdt Kø

Lokomotivassistent p. (9. lrm.)

K. O. R. Jensen, mdt Kh til mdt Kø

Forflyttet 1.3.1979 efter ansøgning

Lokomotivassistent (9. lrm.)

B. E. Nielsen, mdt Kh til mdt Kø

Lokomotivassistent p. (9. lrm.)

E. F. Jaller, mdt Kh til mdt Kø

Ansættelsen den 1.2.1979 er annulleret efter ansøgning

Lokomotivassistent p. (9. lrm.)

P. Thøgersen, mdt Ar

Afskediget pr. 31.3.1979 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (15. lrm.)

F. G. Jensen, mdt Ar

Opmærksomhed frabedes

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst, er bortrejst.

Elf. E. Nielsen (Skov), Kh.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. J. Gadegaard Hansen, Gb.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. I. D. Fjellerad, Ab.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. Vagn Nielsen, Ar.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. K. Z. Andersen, Ab.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst. Er bortrejst.

Lkf. V. L. Laursen, Gb.

Dødsfald

Pens. lokomotivfører S. A. Rasmussen, Fredericia, død den 6.2.1979.

Pens. lokomotivfører C. Carlsen, Odense, død den 14.1.1979.

Pens. lokomotivfører H. B. L. Hansen, Korsør, død den 29.12.1978.

Aftale mellem CO og finansministeriet om førtidspensionering

16

Aftale mellem finansministeren og Statstjenestemændenes Centralorganisation I, Statstjenestemændenes Centralorganisation II, Akademikerne Centralorganisation (tjenestemandsudvalget) og Lærernes Centralorganisation om fradrag i egenpension ved afsked på grund af alder i 60-66 års alderen.

Med virkning fra 1. januar 1979 er der ved lov gennemført efterløn til medlemmer af anerkendte arbejdsløshedskasser, der forlader arbejdslivet i alderen 60-66 år. På denne baggrund har finansministeren og Tjenestemændenes Fællesudvalg forhandlet om en ændring af de gældende regler for førtidspensionering inden for tjenestemandsområdet, hvorefter der, når en tjenestemand begærer sig afskediget på grund af alder efter at være fyldt 60 år, men før det fyldte 67. år, sker nedsættelse af tjenestemandspensionen med 1 pct., 2 pct. eller 3 pct., - afhængigt af den opnåede pensionsanciennitet - for hvert år, der står tilbage indtil 67 års alderen.

Ved forhandlingerne er der opnået enighed om, at der for at stimulere interessen for at gå på førtidspension sker en nedsættelse af de nævnte fradragspcenter uafhængigt af pensionsancienniteten til ½ pct. for hvert år, der står tilbage indtil 67 års alderen. Denne nyordning får virkning for tjenestemænd, der fratræder deres stilling med førtidspension på grund af alder fra udgangen af marts måned 1979 eller senere.

Det er et vilkår for at oppebære pension med nedsat førtidspensionsfradrag, at tjenestemanden ikke påtager sig erhvervsarbejde af større omfang end sammenlagt 200 timer pr. kalenderår.

Ordningen vil i den udstrækning, den giver anledning til, at et større antal tjenestemænd går på førtids-

pension, betyde et behov for øget tilgang af arbejdskraft til staten, folkeskolen og folkekirken. Herved reduceres arbejdsløsheden, og ordningen medfører derfor ikke merudgifter for staten.

I henhold til § 6, stk. 2-3, i lov om tjenestemandspension, jfr. § 45, stk. 1, i lov om tjenestemænd i staten, folkeskolen og folkekirken (tjenestemandsløven) fastsættes følgende:

§ 1. Såfremt en tjenestemand i henhold til § 3 i lov om tjenestemandspension begærer sig afskediget med virkning fra 1. april 1979 eller senere efter sit fyldte 60. år, men inden han fylder 67 år eller opnår den lavere alder, ved hvilken han senest skulle have været afskediget, nedsættes egenpensionen (grundpensionen, det almindelige pensionstillæg og det særlige pensionstillæg) med en ½ procent for hvert af de år, herunder dele af et år, der står tilbage.

§ 2. Det er et vilkår for førtidspensionsfradragets beregning efter § 1, at tjenestemanden skriftligt forpligter sig til ikke at påtage sig privat og offentligt erhvervsarbejde, herunder selvstændig virksomhed, af større omfang end sammenlagt 200 timer pr. kalenderår efter pensioneringen, og indtil han fylder 67 år eller opnår den lavere alder, ved hvilken han senest skulle være afskediget. For eventuelle dele af et kalenderår i begyndelsen

og/eller afslutningen af denne periode må erhvervsarbejdet ikke overstige et hertil svarende forholdsmæssigt nedsat timetal.

Stk. 2. Såfremt erhvervsarbejdet alligevel får et større omfang, ændres førtidspensionsfradraget med virkning fra 1. januar i det følgende kalenderår, således at det i stedet beregnes på afskedstidspunktet efter reglerne i § 29 i lov om tjenestemandslønninger m.m. og klassificering af tjenestemandstillinger i staten, folkeskolen og folkekirken (lønnings- og klassificeringsloven).

Stk. 3. Såfremt førtidspensionsfradraget er ændret efter stk. 2, vil det ikke senere på ny kunne beregnes efter § 1.

§ 3. For de før 1. april 1979 i henhold til § 3 i lov om tjenestemandspension fratrådte tjenestemænd beregnes fradraget i egenpensionen fortsat efter § 29 i lønnings- og klassificeringsloven.

§ 4. Aftalen optages til revision, såfremt bestemmelserne om efterløn i lov om arbejdsformidling og arbejdsløshedsforsikring m.v. ophæves eller væsentlig ændres, og aftalen kan i øvrigt opsiges med 3 måneders varsel, dog tidligst til 1. april 1981.

Stk. 2. I det omfang førtidspensionsfradraget kan beregnes efter § 1, ophæves § 29 i lønnings- og klassificeringsloven.

København, den 2. februar 1979
Finansministeriet
Knud Heinesen