



4

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE

10. APRIL 1979 - 79. ÅRGANG

4

Indhold:

Lovindgrebets konsekvenser	2
Efterløn + pension	3
Dyrtidsregulering m.v. 1.4.1979	4
Vedrørende aftaleforhandlingerne	4
LO-nyt Børge Aanæs udtaler sig	5
Tjenestemandssystemet-sammenbrud ..	6
EL-tog overalt i landet	6
Maskindepotet Struer - min arbejdsplads	8
DLF' regnskabsoversigt 1978	10
Kursus i Norge på Rapham	10
Demokratisk pension	12
For 10 år siden	13
Jernbaneprojekt til 382 mill.	14
En tier løser ikke alle problemer	15
Grosserer A. Collstrops Legat	15
Gør-det-selv byggesæt - for jernbaner ..	16
Slap af ferie i Sverige	18
Fra medlemskredsen	18
Personalia	19

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.

Med folketingets vedtagelse af »Lov om forlængelse af kollektive overenskomster og aftaler m.v.« er det tredje aftale i træk som gennemføres ved tingets indgriben. Om der derved er sket begrænsninger i indkomst eller mere ville være nået ved en aftale efter en opslidende arbejdskamp er ikke let at bedømme, det kan kun gøres efter et usikkert skøn. Men i dag ville en arbejdskamp have fået umådelige økonomiske konsekvenser.

Situationsbilledet viser, at det er »uladsiggørligt« for parterne at nå til enighed i økonomiske kriseperioder, som den vi har gennemlevet siden begyndelsen af 70'erne. Det er til gengæld frustrerende for fagbevægelsen at skulle underkastes disse lovmæssige indgreb i fri forhandlingsret, selvom det i den aktuelle situation må erkendes, at det ud fra helhedens vurdering blev til mere end der forventeligt kunne være opnået med åben konflikt. Imidlertid er den offentlige sektors medarbejdere blevet trykket på næsen, så det kan mærkes.

Disse havde et tilgodehavende som forventedes udbetalt, og der er derfor intet mærkeligt i, at reaktionerne over det ringe tilbud fra regeringens side blev så voldsomme, at faglige møder og demonstrationer blandt offentligt ansatte blev et markant billede i dagens Danmark. Øjeblikkelig genklang har det ikke givet i politiske kredse, når man vurderer behandlingen af lovforslaget, men der må for disse være alvorlig grund til at analysere situationen omkring denne overenskomstløsning, idet der ud over al tvivl er sat noget i værk blandt offentligt ansatte, som kan gå i skred i aftale- (lov-) perioden. På politisk hold bør man tage sig i agt for en tendens, der kan blive til noget generelt.

Samfundets funktioner opretholdes med de offentligt ansattes deltagelse. Og de har, som set, ikke mere samme trofasthed overfor systemet og ikke tålmodighed til at affinde sig med vage løfter for en usikker fremtid. De vil ikke sættes til side. Det må ikke blot hos en regering, men også hos den enkelte politiker føre til indre ransagning, idet et tilvænnet system er ved at smuldre. Det bliver aldrig som før. Vær vis på det.

Efterløn + pension

Som bekendt er der ved den nye lov om pension og efterløn skabt mulighed for at opnå førtidspension med efterløn.

Forudsætningerne herfor er, at man:

1. ansøger om efterløn
2. er fyldt 60 år, men ikke 67 år
3. har været medlem af en statsanerkendt arbejdsløshedskasse i 5 år inden for de sidste 10 år
4. er berettiget til at modtage dagpenge i tilfælde af ledighed
5. fraskriver sig retten til at udføre erhvervsarbejde i mere end 200 timer pr. år
6. har fast bopæl i Danmark.

En række indtægter medfører ikke fradrag i efterlønnen. Som eksempel kan nævnes:

1. Kapitalpensionen, der udbetales som engangsbeløb.
2. Livsforsikringer m.m. som ikke har forbindelse med ansættelsesforhold.
3. Ægtefællepension – herunder ægtefællepension fra ATP.
4. Underholdsbidrag.
5. Erstatning for arbejdsskader, ulykke m.m.
6. Indtægter ved salg af erhvervsvirksomhed eller fast ejendom.
7. Forpagtningsafgifter.
8. Indtægter ved udlejning.
9. Overskud af egen bolig.
10. Renteindtægter, aktieudbytte, indtægter ved salg af pantebrev m.v.
11. Arv, gaver, erstatninger, hædersgaver m.v.
Honorarer for borgerligt ombud.
Feriegodtgørelse optjent før overgang til efterløn medfører – ved udbetalingen – som hovedregel fradrag i efterlønnen i forhold til antallet af optjente feriedage.

Som tidligere omtalt i DLT er en tjenestemand berettiget til at søge afsked (med pension) på grund af alder fra udgangen af den måned, hvori han fylder 60 år. Der foretages et fradrag på ½% pr. år under 67 år – uanset pensionsalder.

Der er således nu to muligheder, nemlig enten den her omtalte eller blot at lade sig pensionere evt. med ½% fradrag pr. år som før nævnt, men uden efterløn og de deraf følgende begrænsninger med højst 200 erhvervsarbejdstimer pr. år.

Foreningen har rettet henvendelse til Dansk Funktionærforbunds A-kasse for at få en aftale for vore medlemmer. Vi har endnu ikke, da dette skrives, fået et endeligt svar, men der menes ikke at være hindringer for indgåelse af en aftale herom.

Hvad indebærer så det vedtagne om samordning af efterløn og førtidspension?

Først og fremmest et medlemskab af en A-kasse i fem år inden for de sidste 10 år før efterløn og pension søges. Det vil sige et vilkårligt tidsrum mellem 60 og 67 år.

A-kassekontingent er for heltdsforsikrede 84,50 kr. og for deltdsforsikrede 63,25 kr. pr. måned.

I en femårig periode er det henholdsvis 5.070,00 kr. og 3.795,00 kr. Dette kontingent skal også betales i efterlønsperioden.

Selve udregningsformen foregår som opstilling på følgende brøk:

$$\frac{\text{pension pr. uge}}{\text{A-kassens omregningssats}} \times \text{timetal}$$

Ved udregning af pensionen pr. uge tages 3 mdrs. pension, der divideres med 13.

A-kassens omregningssats er, hvis aftalen med Funktionærforbundet bliver en realitet, den gennemsnitlige timeløn inden for for-

bundets faglige afgrænsning. Dette tal ændres 2 gange om året.

Det beregnede timetal fradrages timetallet for en fuldtidsforsikret = 40 timer og efterløn kan udbetales for antallet af differencetimer.

Satserne for efterløn pr. 40 timer er de første 2½ år = 1.434,00 kr. (max. arbejdsløshedsunderstøttelse).

Næste 2 år (80%) 1.146,00 kr. og derefter (60%) 858,00 kr.

Følgende eksempel på beregning af pension + efterløn giver et grundlag af det totale resultat i kroner og ører.

Beregningsgrundlag skalatrin 26 stedtillægssats VI = 107.339,64 kr.

$$\text{Timeløn} = \frac{107.339}{2080} = 51,61 \text{ kr.}$$

35 pensionsår og 60 år = 65.650,00 kr. i pension.

$$\text{Ugentlig pension} = \frac{65.650}{52} = 1.268,25 \text{ kr.}$$

$$\text{Timetal} = \frac{1.268,25}{51,61} = 24,57 \text{ forhøjes til } 25$$

Højeste efterløn = 1.434,00 kr. pr. uge.

Frdraget beregnes med = 1434 × 24,57 : 40 = 896,25 kr.

1.434,- kr. ÷ 896,25 = 537,75 kr. som er det beløb pågældende kan få pr. uge.

$$\begin{array}{r} 537,75 \times 52 = 27.963,00 \text{ kr.} \\ \text{Pension} = 65.650,00 \text{ kr.} \end{array}$$

$$\text{I alt} = 93.913,00 \text{ kr.}$$

Når der foreligger en endelig afklaring af problemerne, vil orientering om retningslinierne for A-kasse-medlemskab blive meddelt.

Dyrtidsregulering og taktregulering af tjenestemandslønninger m.v. pr. 1. april 1979

4

1. Som følge af stigningen i reguleringstilslaget for januar 1979 til 135,4 fastsættes *dyrtidstillægget* i medfør af § 2 i aftalen af 31. maj 1977 mellem finansministeren og tjenestemændenes centralorganisationer, jfr. finansministeriets cirkulære af 10. juni 1977, med virkning fra 1. april 1979 til 11.232 kr. årlig for tjenestemænd og elever under 18 år. Tilsvarende dyrtidsregulering ydes til individuelle lønninger, der for heltidsbeskæftigelse er fastsat som grundbeløb med dyrtidstillæg og taktreguleringstillæg.

Der sker ingen dyrtidsregulering af generelle tillæg.

Særlige tillæg omfattet af aftalens § 17 dyrtidsreguleres med et årsbeløb svarende til det forudsatte årlige antal timer ganget med 540 øre.

Dyrtidsportionernes størrelse i

kroner pr. år for særlige tillæg, der omfattes af aftalens § 18, fastsættes til beløb, der svarer til 9 gange de i aftalens bilag 5 anførte beløb eller – hvis særlig ordning er fastsat i henhold til stk. 4, sidste punktum – til 9 gange det fastsatte beløb. Særskilt vederlæggelse, herunder honorarer, dyrtidsreguleres og taktreguleres efter samme regler som tjenestemandslønninger, jfr. finansministeriets cirkulære af 1. juni 1978.

I øvrigt henvises til aftalens §§ 20 og 21.

2. Den akkumulerede *taktreguleringsprocent* er pr. 1. april 1979 opgjort til 7,50. Det maksimale taktreguleringstillæg (taktreguleringen i lønramme 36 incl. generelt tillæg) pr. 1. april 1979 udgør herefter 12.663,45 kr. Det bemærkes, at taktreguleringsprocenten er midlertidig.

Endvidere bemærkes, at for personalegrupper, for hvem overenskomst endnu ikke er fornyet pr. 1. april 1977, sker der ingen forhøjelse af taktreguleringstillægget pr. 1. april 1979, før overenskomst er endeligt indgået, jfr. i øvrigt punkt V.1 i finansministeriets cirkulære af 20. marts 1978.

3. Som følge af den under 2 nævnte taktregulering nedsættes *personlige tillæg* i henhold til § 39, stk. 2, samt §§ 40 og 42 i lønnings- og klassificeringsloven af 18. juni 1969 med virkning fra 1. april 1979 med 0,80 pct. af den for marts 1979 udbetalte bruttoløn.

4. Med hensyn til forhøjelsen pr. 1. april 1979 af dyrtids- og taktreguleringstillæg til pensioner, understøttelser, ventepenge, rådigheds-løn og efterindtægt vil der fremkomme særskilt meddelelse.

Aftaleforhandlingerne

Skrivelse fra CO I.

Til orientering skal meddeles, at aftaleforhandlingerne ved et møde med finansminister Knud Heinesen søndag den 18. marts 1979 endte i et endeligt sammenbrud.

Ministeren havde til mødet lovet at ville overveje visse spørgsmål omkring taktreguleringsordningen. Endvidere skulle der ske en fortsat forhandling om udlodning af taktreguleringens forhandlingsdel (efterslæbet).

Ministeren meddelte ved mødets start, at hans overvejelser var resulteret i, at han ville tilbyde, at forhøjelsen af taktreguleringsprocenten til 75 kunne træde i kraft pr. 1. oktober 1979 i stedet for pr. 1. april 1980, der ellers efter hans mening var den korrekte ikrafttræ-

delsesdato. Til gengæld for dette tilbud ønskede han datoen for udmøntningen af 75 mill. kr. til forbedringer af speciel karakter udskudt til den 1. oktober, således at der skete samtidig udmøntning af dette beløb, og beløbet på 75 mill. kr., som han tidligere havde tilbudt til opretning af »urimelige og uomgængelige skævheder«.

Fra CO Is side fremførtes, at vi under ingen omstændigheder ville acceptere en udskydelse af bl.a. en forhøjelse af de særlige ydelser (natpenge og søn- og helligdagsgodtgørelse), da dette ville betyde en væsentlig forsinkelse i forhold til de tilsvarende forhøjelser på LO-området.

Efter at mødet havde været af-

brudt meddelte ministeren, at han kunne tilbyde, at man flyttede datoen for udmøntningen af begge »puljer« på 75 mill. kr. til den 1. april 1979 og med fortsat forhøjelse af taktreguleringsprocenten pr. 1. oktober 1979.

Efter en ny mødeafbrydelse meddelte TFUs forhandlere, at centralorganisationerne ikke kunne acceptere tilbuddet, der ikke indeholdt en imødekommelse af vort krav om udmøntning af det konstaterede efterslæb, men at forhandlingsmulighederne ikke fandtes at være udtømte, idet ministeren måtte have mulighed for at overveje at forbedre sit tilbud.

Ministeren meddelte hertil, at han ikke havde mulighed for at for-

bedre sit samlede tilbud, hvorfor han måtte konstatere, at aftale ikke kunne indgås, hvilket måtte have til følge, at han måtte anse forhandlingerne for afsluttede efter hovedaftalens regler.

Det bemærkes, at det således er ministeren og ikke centralorganisationerne, der har ønsket den endelige afgørelse henlagt til folketinget.

LO-nyt

Til LO's blad udtaler Børge Aanæs: Det er ikke fede tider for statstjenestemændene, og billedet af den nye aftaleperiode forestiller to magre år.

Børge Aanæs, formand for Dansk Jernbaneforbund samt for Statstjenestemændenes Centralorganisation I og Tjenestemændenes Fællesudvalg, er langt fra begejstret for perspektiverne. Det skyldes ikke mindst, at man i forvejen har reelle lavtlønsproblemer inden for statstjenestemændenes område. Hovedparten har nemlig en årsløn, der ligger mellem 65.000 og 100.000 kr.

Tjenestemændenes Fællesudvalg (TFU) består af Statstjenestemændenes Centralorganisation I («sølvsnorene»), Statstjenestemændenes Centralorganisation II («guldsnorene»), Lærernes Centralorganisation og Akademikernes Centralorganisation. TFU har på de ca. 145.000 statstjenestemænds vegne forhandlet aftalefornyelse med lønningministeren – Knud Heinesen. Han repræsenterer altså staten som arbejdsgiver.

– Hvilket udgangspunkt havde I for forhandlingerne med lønningministeren?

Børge Aanæs: – De fire centralorganisationer i TFU samlede fra deres medlemsgrupper forslagene

til aftalefornyelse. Derefter udarbejdede vi i fællesskab en kravliste. Her koncentrerede vi os om 12 punkter, der udgjorde de generelle krav. Dernæst lavede vi en uprioriteret kravliste med 37 forslag.

– Hvad havde de højeste prioriteter blandt de 12 generelle punkter?

– Situationen var, at vi i forhold til arbejdere og funktionærer på det private arbejdsmarked stod med et lønefterslæb på 4,26 pct. Det ville vi have dækket ind.

Taktregulering

For os er det jo sådan, at vi har en halvårlig taktregulering, hvor vi får halvdelen af den løngliding der er sket for arbejdere og funktionærer på det private arbejdsmarked. Den anden halvdel – FORHANDLINGSDELEN ELLER EFTERSLÆBET – er det hensigten, at vi ved aftalefornyelsen skal forhandle fordelingen af.

Det var en førsteprioritet for os at få forhandlingsdelen udloddet – det vil sige at få efterslæbet dækket ind.

En bedre dækning i taktreguleringen – **ALTSÅ EN REGULERING PÅ MERE END 50 PCT.** – havde ligeledes en høj prioritet. Bedre dækning i dyrtidsreguleringen havde en lignende prioritering.

– Hvad kunne ministeren byde på i første omgang?

– Han var straks parat til at forhandle en bedre dækning i taktreguleringen. Men først på et sent tidspunkt var han parat til at gå op på de 75 pct., hvor vi endte. En dækning på 75 pct. i taktreguleringen betyder, at forhandlingsdelen fremover vil blive halveret.

Hvis dækningen i taktreguleringen forud for denne aftaleperiode havde været 75 pct., ville forhandlingsdelen (efterslæbet) kun have været halvt så stort som nu. Ud-

gangspunktet denne gang var som nævnt et efterslæb på 4,26 pct. Havde dækningen i taktreguleringen været 75 pct., ville efterslæbet kun have været 2,13 pct. Det ville uden tvivl have gjort forhandlingsproceduren lettere.

Udover en bedre dækning i taktreguleringen var ministeren parat til at rette visse urimelige skævheder.

Skævheder

– Hvad forstod I ved urimelige skævheder?

– For os var efterslæbet på de 4,6 pct. ganske enkelt en urimelig skævhed, men ministeren afviste straks at udlodde forhandlingsdelen som sådan. Derimod sagde han, at grupper, der var at sammenligne med det private arbejdsmarked kunne omklassificeres – dvs. rykkes op i en højere lønramme. Ministeren var heller ikke uvillig til at forhandle f.eks. forbedring ved særtjeneste og forbedring af stedtillæg.

Sammenbrud

– Men det endte med forhandlings-sammenbrud?

– Ja, ved forhandlingssammenbruddet søndag den 18. marts stod vi med følgende: Taktreguleringen sættes til 75 pct. Til de specielle krav (søndagsgodtgørelse o. lign.) afsættes 75 millioner kr. – svarende til en halv procent af lønpuljen for statstjenestemændene, der er på 15 milliarder. Til oprettelse af urimelige skævheder afsættes ligeledes 75 millioner.

– Vi må sige, at dette tilbud var utilstrækkeligt. Ministerens konklusion var derpå, at når han ikke kunne give mere, var der ikke mere at forhandle om. Forhandlingerne måtte derfor anses for sammenbrudte. Nu bliver der lovgivet om

det – hvilket er i overensstemmelse med tjenestemandreglerne i tilfælde, hvor man ikke kan blive enige.

Til efterretning

– Hvad var den største hurdle?

– Simplethen at ministeren af politiske årsager ikke kunne give os hele forhandlingsdelen. Vi må se i øjnene, at vi kun får en og trekvart procent af efterslæbet dækket, og at vi ved den nye aftaleperiodes udløb i 1981 sandsynligvis vil stå med et endnu større efterslæb. Men det er min opfattelse, at vi må tage lovgivningsmagtens udspil til efterretning, siger Børge Aanæs.

Tjenestemandssystemets sammenbrud

Statstjenestemændene, hvoraf hovedparten er særdeles beskedent lønnet, har netop gennemlevet drøje aftaleforhandlinger, som var fjernt fra at imødekomme deres forventninger. Formanden for Tjenestemændenes Fællesudvalg, Børge Aanæs, siger, at der på den baggrund er en nærliggende risiko for tjenestemandssystemets sammenbrud.

– Hvordan skulle dette sammenbrud kunne ske?

Børge Aanæs: – Ved at folk ikke ønsker at lade sig ansætte på tjenestemandsvilkår.

– Tjenestemandssystemet indebærer, at staten har en loyal medarbejderskare, der er garant for, at samfundets funktioner kan oprettholdes. Til gengæld mener jeg, at staten har en forpligtelse til at give sine tjenestemænd rimelige vilkår.

– Og det mener du ikke staten har gjort i forbindelse med de netop afviklede forhandlinger?

Nej, for eksempel ikk. Det er mildt talt ikke den store imødekommenhed, vi har oplevet.

– Har tjenestemændene ikke en række goder, som andre lønmodtagergrupper ikke har?

– De gode er i alle tilfælde svære at få øje på. Vi har haft særlige goder i form af ferie og løn under sygdom. Men tilsvarende har de øvrige lønmodtagergrupper jo også opnået. Vores pension afgiver vi selv økonomi til, og på overenskomstområdet findes der pensionsordninger, som er betydeligt bedre end vores.

– Kunne det hjælpe jer, hvis I fik strejkeret?

– Strejkeret er for mig at se uforenelig med tjenestemandssystemet. Jeg tror ikke på den for vores vedkommende. Det, der kan befordre ordentlige forhold, er rimelig forståelse og imødekommenhed fra vores arbejdsgiver, siger Børge Aanæs.

HT-chauffører får egen pensionskasse

Omkring 800 SID-chauffører i Hovedstadens Trafikselskab, distrikterne 2, 3 og 4 har fået deres egen selvstændige pensionskasse, der finansieres med en præmie på 12% af grundlønnen fra overenskomstmodparten, Amtsrådsforeningen i Danmark. Den nye pensionskasse skal yde medlemmerne alders-, invalide-, ægtefælle- og børnepension aktuarberegnet efter en anciennitets-skala. Indtræder en chauffør i ordningen som 20-årig, han han således udsigt til en pension på 80% af grundlønnen. HT-chaufførerne er den første SID-gruppe, der får en pensionsordning med arbejdsgiverne, og man håber den bliver startskud for lignende ordninger for flere medlemsgrupper. Foreløbig arbejdes der for pension til andre chauffør-grupper rundt i landet.

Folketinget fik den 23. januar af ministeren for offentlige arbejder, Ivar Hansen (V), forelagt lovforslag om indførelse af elektrisk drift på fjerntrafikstrækningerne ved DSB. Gennemførelsen af dette lovforslag vil give beskæftigelse til mange – også til medlemmer af Dansk Metalarbejderforbund. Og lovforslagets 1. behandling i tinget gav sikkerhed for dets gennemførelse allerede i denne folketings-samling.

10.000 mandår i anlægsperioden

Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår det, at udgifterne til elektrificeringen vil andrage omtrent 1 milliard kroner. Den direkte og den indirekte beskæftigelse i Danmark som følge af anlægsarbejder og anskaffelser er vurderet til mellem 6.000 og 10.000 mandår. Bruttoinvesteringerne til de faste anlæg vil ialt andrage 1.600 millioner kroner. Fra dette beløb skal fradrages nogle hundrede millioner kroner, der spares ved anlæg, som var forudset i forbindelse med fortsat dieseldrift, men alligevel vil de omfattende investeringer give beskæftigelse til mange hundrede ledige.

El-nettet bliver 1.065 kilometer

Elektrificeringen vil forudsætte, at mange hovedstrækninger samt enkelte andre strækninger i DSBs jernbanenet inddrages under det nye system. Det elektrificerede net bliver derved ialt 1.065 kilometer langt, hvilket svarer til omkring halvdelen af strækningssynet for DSB. Ikke mindre end 90 procent af set samlede transportarbejde for statsbanerne vil komme til at foregå på el-strækningerne, når anlægsarbejderne er forbi, og ibrugtagningen er sket.

Bliver der tale om jerngittermaster på den over 1.000 kilometer lange jernbanestrækning, vil det give beskæftigelse til mange metalarbejdere.

Påbegyndelse i 1979

Ved 1. behandlingen af lovforslaget fremhævede Socialdemokratiets trafikpolitiske ordfører, *Otto Mørch*, at den elektriske drift ville medføre så store fordele, at det var hensigtsmæssigt at komme i gang med arbejdet så hurtigt som muligt.

Planen regner da også med, at projekteringen skal påbegyndes allerede i indeværende år. Arbejdet skal derefter successivt gennemføres over årene frem til 1990 eller til midten af dette årti for at opnå størst mulig uafhængighed af olietilførslerne i løbet af denne periode.

Der er forudsat elektrificering på alle personstrækninger over hele Sjælland, Lolland-Falster samt på strækningerne Nyborg-Esbjerg og Frederikshavn-Padborg.

Påbegyndelsen vil ske øst for Storebælt, fordi strækningerne har den mest intensive drift. Af enkeltstrækninger forudser DSB det mest sandsynligt at begynde elektrificeringen på Kystbanen mellem København og Helsingør. Man forudser, at en udskiftning af diesellokomotiverne hurtigst kan ske ved påbegyndelse af anlægsarbejderne på Sjælland.

Anskaffelsen af materiellet til anlægsarbejderne skal ske i 1980, hvorefter de første strækninger vil blive påbegyndt i 1981-82. Der er forudset en meget koncentreret indsats frem til 1988.

El-drift giver bedre miljø

Det nye el-system vil komme til at arbejde med en spænding på 25 kV og samme periodetal som de offentlige el-forsyninger. Man vil derved få et mindre antal forsyningsstationer, som kan omsætte strømmen fra de offentlige forsy-

ningsnet via transformatorer til brug for banedriften.

I bemærkningerne til lovforslaget bliver der også peget på de miljømæssige fordele ved eldriften. Forureningen af luften på og omkring stationer og banestrækninger, som diesellokomotiverne har givet anledning til, vil forsvinde. Desuden vil støjen fra holdende tog, og tog som sætter i gang, blive betydeligt formindsket. Der opnås også et renere og mere støjfrit niveau i de byområder, som gennemskæres af banestrækninger. De nye elledninger vil ikke komme til at skæmme i landskabet, idet de vil følge de allerede accepterede linjer i terrænet.

Når elektrificeringen er gennemført, vil det være muligt at forøge trafikken gennem hurtigere fart og flere togafgange. En sådan publikumsservice ville ikke føre til udvidelse af det øjeblikkelige personel ved DSB, fordi eldriften også vil åbne for en mere rationel fordeling af den samlede arbejdsstyrke.

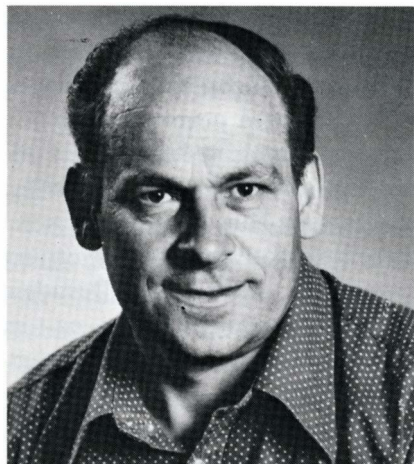


- De får lokomotiverne til at køre i næste måned - siger de.



Maskindepotet i Struer – min arbejdsplads

8



Lokomotivfører B. S. Kristensen.

Født 1. marts 1931 i Struer.

I folkeskolen 1. april 1938 til 31. marts 1945.

I lære som maskinarbejder på radiofabrikken B&O, 1. november 1946 til 31. oktober 1950.

Værnepligtig ved marinen i København, 2. oktober 1950 til 31. juli 1951.

Antaget som lokomotivfyrbøderaspirant i Struer den 15. september 1951.

Ansæt som lokomotivfyrbøder i Roskilde den 1. oktober, til Fredericia 1. november 1953 til 1. april 1954 derefter Struer.

Udnævnt til lokomotivfører i København Gb den 1. januar 1963, til Struer den 1. oktober 1963.

Udnævnt i 17. lrm. i Struer den 1. juni 1977.

Formand i smedenes lærlingeklub i Struer i perioden januar 1947 til oktober 1950, tillidsmand for smedelærlingene på B&O i samme tidsrum.

I afdelingsbestyrelsen for lokomotivfyrbøderne i Struer i 1959, i afdelingsbestyrelsen i 1960 (enhedsafd.) og formand siden 1967.

I hovedbestyrelsen siden 1974.

Efter at have læst en artikel i DSB bladet nr. 9 af november 1978 »Struer som jernbaneby« hvor der omtales forskellige ting om Struer i fortid og nutid og lidt fra maskindepotet Struer og i tillid til, at der er kollegaer, der er interesseret i at læse mere om Struer, arbejdspladsen maskindepotet Struer, vil jeg fortælle om forholdene her, naturligvis i grove træk.

Remisebygningerne, der dækker

et forholdsvis stort areal, har som midtpunkt 2 halvrunde remiser med en drejeskive for hver bygning. De benævnes henholdsvis den gamle og den nye remise, den gamle er fra ca. 1880 og den nye fra ca. 1920. Omkring disse bygninger eller tilbygninger, en bygning, hvor der tidligere var motorremise bruges nu til at foretage truckeftersyn m.m. på personvogne, denne bygning er den første man kommer til fra stationsiden, derefter kommer den gl. remise, hvor der er vognværksted for vognopsynet til rep. af godsvogne med et tømmerværksted, 3 spor bruges af baneafdelingen til troljer m.m., de øvrige spor bruges til henstilling af reservetraktorer og udvendig rengøring af traktorer, Køf, Ardel, Mh og Mt. Smedeværkstedet og mdt. centralvarmeanlæg er også i denne bygning. I to sidebygninger er der skabs-, vaske- og opholdsrum for depotbetjente, magasin og kontor for remiseformand. Midt mellem de to remiser ligger en bygning, hvor der er lokomotivmesterkontor og lkf-reservestue, overfor denne, sammenbygget med den ny remise er lokomotivpersonalets opholdsbygning som er den nyeste og er fra ca. 1946 og rummer i stueetagen toiletter og vaskerum, skrivestue og en opholdsstue med fjernsyn for såvel det stedlige som udenbys personale, et skabsrum og et mødelokale, hvor der kan være ca. 30 til 40 mennesker, alt afhængig af hvad der afholdes. Det er det tidligere skabsrum for lokomotivfyrbødere, der her har fået en god anvendelse. Der har bl.a. været afholdt studiekreds, SR kursus, § 9 kursus, SU møder for såvel Mo Aarhus som Do Holstebro og meget andet. På første sal er der toilet og vaskerum, køkken og spiseværelse, og 9 ret gode overnatningsværelser, hvoraf 4 har

udsigt udover Limfjorden, etagen er til udenbys personale.

Fra denne bygning er der adgang til den nye remise, lige ved denne adgang til remisen hænger maskinlister med nr. på lok. der skal bruges til togene eller rangering, det er denne remise, der er den egentlige motorremise i dag. Denne remise består af 14 spor, hvoraf de 2 spor var beregnet til Pr-maskiner og derfor lange, disse spor plus 2 korte indgår i selve værkstedet, så der er sat en væg op som adskillelse til de øvrige spor, som bruges til hensætning af traktorer i brug og Mo-vogne, som dog må holde med M I udenfor remisen. I værkstedet kan der repareres lok af alle typer, Mr-tog må dog skilles ad for eftersyn.

I en tilbygning er der vaskerum, skabs- og spiserum for håndværkere.

Når en maskine ankommer til mdt. kører den ad indkørselssporet, hvor olie- og vandforsyningen er beliggende. Efter forsyning kører den videre og passerer en selvskifter, der efter på drejeskiven og placeres på henstillingspladsen. Er det lokomotiver, der ikke skal repareres eller have eftersyn placeres de altid ude, maskiner der skal ud, kører ad udkørselssporet og evt. sandforsynes, da det ligger i udkørselssporet.

Det er klart at disse remiser der er bygget til dampmaskiner ikke er helt ideelle til dieseldrift, selv om der fra de forskellige lokomotivmesters side og maskinområde Aarhus er gjort en meget stor indsats for at tilpasse dem efter de nye forhold. Trods bygningernes høje alder, er det lykkedes temmelig godt, men udgifterne har og vil være store fremover. Derfor har SU ved maskinområde Aarhus nedsat en arbejdsgruppe, bestående af



Struer maskindepot set fra luften.

lkm., Vm. og tillidsmænd ved mdt. Struer til at se på hele forholdet og komme med et forslag til en ny remisebygning, så alle bygninger kan saneres evt. med undtagelse af lokomotivpersonalets opholdsbygning, for derved at spare store vedligeholdelsesudgifter og få et mere samlet område og derved en mere rationel arbejdsang.

Hvor mange er der stationeret ved mdt. I dag 1 lokomotivmester, 1 kontorassistent, 63 lokomotivførere, 4 lokomotivassistenter, 16 remisehåndværkere, 2 remiseformænd, 17 depotbetjente og 3 jernbanearbejdere i alt 107 personer.

Af de 63 lokomotivførere er de 53 i 17/18 lrm., ved mdt. er der 2 My-ture på henholdsvis 24 og 18 lkf., en Mo-tur på 4 lkf. og en Rg-tur på 5 lkf. Rg-turen er for tiden besat med 5 lkf., som grundet sygdom desværre ikke må forrette strækningstjeneste på enmandsbetjente trækraftenheder. Strækningsturene har som yderpunkter kørsel til Esbjerg,

Thisted, Fredericia, Randers og til Aarhus over såvel Langå som Silkeborg, som det ses af ovennævnte er det et stort område der køres over, så turene kan varieres også på dette felt.

Iøvrigt vil K 79 ændre en stor del i vort hidtidige turmønster ved indsættelse af Mr-tog og i timedrift på strækningerne Struer-Langå, Struer-Fredericia og Aarhus-Herning, så alt lokomotivpersonale i Struer skal uddannes i betjeningen af disse tog, en uddannelse som forøvrigt er i fuld gang og som forventes afsluttet i midten af maj måned.

Hvordan bruges fritiden i Struer for lokomotivpersonalet, den er jo spredt over alle døgnets timer, som alt øvrigt lokomotivpersonale i dette land. En meget stor del har deres eget parcelhus med ret store haver til, eller man har lejet en have af DSB, som råder over et ret stort antal kolonihaver, der er beliggende lige op ad mdt's område, så haveinteressen er meget høj og det er

virkelig fine haver der kan fremvises.

Med et depot liggende lige op ad Limfjorden er det jo helt naturligt at en del udnytter dette område i fritiden, med en lille båd og et par fiskegarn, så der kan fanges lidt til madpakken og til tider også til kollegaens. Kaproning og kapsejllads dyrkes også, endda med en broncemedalje i kajakroning ved OL i Rom i 1960 til en lokomotivmand. Det kan også nævnes at flere har erobret jyske mesterskaber i boksning, som nævnt er det i grene, hvor det er enkeltmandspræstationer, som falder helt naturlig ind i lokomotivmandsgerningens skiftende tider, så der kan trænes på andre tider og alene.

Afdelingen har ikke tilknytning til andre foreninger i byen mere, har dog haft det i forbindelse med forsamlingsbygningen »Folkets Hus« som blev bygget i 30'erne af fagforeningerne og enkelte andre foreninger, hvor DLF Struer afd. havde en lille andel. Bygningen blev solgt i 1973.

I en by som Struer med ca. 11.000 indbyggere og ca. 18.000 i hele storkommunen og med ca. 300 mennesker beskæftiget ved DSB i dag mod ca. 450 tidligere, har DSB og dets personale altid sat sit præg på byen, da det i flere år var den største arbejdsplads, så der i de fleste foreninger, boligselskaber og byråd, har været og er folk fra DSB indvalgt, men Struer har i de senere år fået nogle store arbejdspladser bl.a. radiofabrikken B&O, vinduesfabrikken Centrum og andelssvineslagteriet med en samlet medarbejderstab på ca. 4000.

Dette var lidt om Struer, mdt. Struer. Hvordan er det i din by og på din arbejdsplads.

Med venlig hilsen
B. S. Kristensen

Dansk Lokomotivmands Forening
Regnskab for perioden 1/1-31/12 1978

Kursus i Norge
på jernbanemæn-
denes feriehjem
Rapham

10

		1977 (1.000)
<i>Hovedkassen</i>		
Indtægter:		
Ordinært kontingent	990.047,65	889
Kontingent fra ekstraordinære medlemmer	12.882,00	12
Renter	4.750,06	1
Renter m.v. overført fra kampfonden	33.346,06	32
Salg af lommebøger	0,00	1
	1.041.025,77	935
÷ Udgifter:		
Administrationsudgifter	859.463,60	662
Kontingentandel, afdelingerne	225.113,70	203
Dansk Lokomotiv Tidende	148.086,60	136
Fremstilling af lommebog	38.211,60	11
	1.270.875,50	1.012
Underskud	÷229.849,73	÷77
 <i>Reservefonden</i>		
Indtægter:		
Kontingent	186.636,30	183
Renter, bank	878,02	1
	187.514,32	184
÷ Udgifter:		
Kongresudgifter	224.659,75	0
Formandsmøder	0,00	34
Bog om lokomotivmænd	13.432,00	1
	238.091,75	35
Underskud	÷50.577,43	+149
 <i>Kampfonden</i>		
Indtægter:		
Kontingent	19.343,00	20
Renter, obligationer m.v.	8.373,65	8
Renter, bank	21.991,21	21
Kursavance	421,20	1
Aktieudbytte	2.560,00	2
	33.346,06	
÷ Overf. til hovedkassen	33.346,06	0,00
	0,00	÷32
 <i>Kampfonden</i>		
÷ Udgifter:		
Udbetalte kampfondsandele	5.487,00	6
Depotgebyr	529,60	
	6.016,60	7
Overskud	13.326,40	13

Fra den 28. januar 1979 til den 2. februar 1979 afholdt Norsk Lokomotivmannsforbund tillidsmandskursus på feriehjemmet Rapham. Som led i et nærmere samarbejde blandt lokomotivmændene på nordisk plan var vi to mand der var inviteret med fra D.L.F.

Vi ankom til Oslo øst søndag den 28. januar kl. 9.00, hvor vi blev modtaget af næstformanden i N.L.F. Hans J. Olausen. Efter et kort ophold startede vi sammen med en del af de øvrige kursusedtagere mod Otta.

Efter en pragtfuld rejse gennem det norske vinterlandskab ankom vi til Otta kl. 14.30 i strålende solskin. Da vi kom ud af toget konstaterede vi at temperaturen var ÷28°, selv med vore unormalt lave temperaturer taget i betragtning kunne det mærkes om næsen.

Efter yderligere en 1/2 times kørsel med bus af snoede bjergveje ankom vi til Rapham som er beliggende ca. 1000 m over havet. Heroppefra var der den mest vidunderlige udsigt. Otta som vi lige var kommet fra virkede i den højde som den yndigste miniatureby.

Efter indkvartering og åbning af kursus var der lejlighed til at hilse på de øvrige kursusedtagere.

Mandag morgen tog vi hul på kursusprogrammet som var sammensat virkelig varieret og berørte mange forskellige interessante problemer.

Jeg kan bl.a. nævne:

Medbestemmelse for statsansatte.

Arbejdervern og Miljø ved N.S.B.

Dannelse af et fælles forbund for alle statsansatte LO-medlemmer i Norge.

Endvidere var der på programmet: Generaldirektør Norden der havde et indlæg over: »Aktuelle problemer ved N.S.B.«

<i>Nordisk Reservefond</i>			
(Udgifter/indtægter, overført til hovedkassen)		÷22	
<i>Studiefonden</i>			
Indtægter:			
Kontingent	117.336,80	39	
÷ Udgifter:			
Oplysningsarbejde	8.308,75	7	
Overskud	109.028,05	32	
<i>Investeringsfonden</i>			
Indtægter:			
Obligationsrenter m.v. vedrørende feriehjemsmidler	84.979,10	94	
Beregnet husleje	12.000,00	12	
Kursavance, obligationer	9.509,00	3	
Reservefondsudlodning	51,00	0	
	106.539,10	109	
÷ Udgifter:			
Nedskrivning svarende til prioritetsafdrag og udlodning	526,67	1	
Depotgebyr, feriehjemsmidler ...	1.000,00	1	
Inventar, anskaffelse og vedligeholdelse	54.985,39	49	
Driftsudgifter i øvrigt	11.696,06	10	
	68.208,12	61	
Overskud	38.330,98	48	
<i>Hjælpefonden</i>			
Indtægter:			
Kontingent	14.507,25	15	
Renter, obligationer	573,00	1	
Renter, bank	3.918,90	3	
		1977	
		(1.000)	
<i>Hjælpefonden</i>			
÷ Udgifter:			
Juleunderstøttelse	1.900,00	2	
Refunderede bøder	2.900,00	2	
Depotgebyr	30,00	0	
	4.830,00	4	
Overskud	14.169,15	15	
<i>Jubilæumsfonden</i>			
Indtægter:			
Renter, bank	3.022,90	3	
Overskud	3.022,90	3	
Resultat	÷102.549,68	161	

Forbundsformand Gunnar Tøn-
der der indledte over emnet:
»Aktuelle Forbundssager«.

I gruppearbejdet der var i forbin-
delse med kurset var der to emner
der især blev genstand for diskussi-
on:

– Hvilke miljømæssige foranstalt-
ninger bør løses før ATC kan
tages i brug på norske lokomotiv-
ver/strækninger.

– Hvordan stiller grupperne sig til
at tage datateknik i brug ved op-
stilling af turlister?

Gruppernes indstilling for indfø-
relse af ATC var, at man ikke
kendte nok til systemet i enkelthe-
der, men man håber det bliver et
system der vil støtte lokomotivfø-
reren i hans daglige arbejde, og ikke
som det også kan frygtes kun bliver
et apparat der overvåger og dermed
bliver et moment der kan virke
streesfremkaldende.

Med hensyn til datamatisk be-
handling af turlister var man også
kritisk indstillet, men hvis perso-
nalet fik medindflydelse på pro-
grammeringen kunne det også in-
debære visse fordele.

Det der vel nok på dette kursus
var set hen til med størst spænding
blandt vore norske venner var uden
tvivl kartelformand Alberg Uglems
indlæg omkring emnet: Dannelse af
et fællesforbund for statsansatte.

Der skete imidlertid det, at dagen
før Uglem skulle indlede over em-
net, var spændingen udløst, idet re-
sultatet blev offentliggjort og det
var, at der ikke i denne omgang
kunne opnås enighed om sammen-
slutning. Der blev alligevel en livlig
og god diskussion efter Uglems
indlæg.

Efter en uge som fløj af sted var
vi nået til slut på kursus. Den 2.
februar kl. 11 var vi klar til at forla-
de Rapham for at påbegynde rejsen
hjemover. Det var en uge der gav os

Balance pr. 31/12 1978			
<i>Omsætningsformue</i>			
Kasse- og girobeholdning	8.754,60		
Checkkonto	62.045,97		
Forudbetalte omkostninger	20.615,43		
Tilgodehavende vedrørende kurser	11.800,00		
Tilgodehavende for afløsning	1.465,00	104.681,00	
<hr/>			
÷ <i>Kortfristet fremmedkapital</i>			
Kildeskat	36.684,00		
Omkostningskreditorer m.v.	93.682,78	130.366,78	
<hr/>			
<i>Egenkapital, investeret i omsætningsformue</i>			÷25.685,78
<i>Anlægsformue</i>			
Bankbeholdning på opsigelse	875.909,85		
Værdipapirer (nom. kr. 998.627,50, kursværdi pr. 31/12 1978 kr. 629.195,75)	799.144,16		
Ejendommen, Hellerupvej 44 (ejendoms- værdi pr. 1/4 1977 kr. 500.000,00)	7.164,14		
Inventar	1,00	1.682.219,15	
<hr/>			
÷ <i>Langfristet fremmedkapital</i>			
Prioritetsgæld		7.164,14	
<hr/>			
<i>Egenkapital, investeret i anlægsformue</i>			1.675.055,01
<hr/>			
<i>Egenkapital i alt</i>			1.649.369,23
<hr/>			
der sammensætter sig således:	<i>Hovedkassen</i>		
Saldo pr. 1/1 1978		1,00	
+ Formue pr. 1/1 1978, overført fra Nordisk Reservefond	8.626,46		
÷ Underskud	229.849,73		
<hr/>			
	221.223,27		
÷ Overført fra reservefonden	221.223,27	0,00	1,00
<hr/>			
<i>Reservefonden</i>			
Saldo pr. 1/1 1978		301.213,20	
÷ Underskud	50.577,43		
Overført til hovedkassen	221.223,27	÷271.800,70	29.412,50
<hr/>			
<i>Kampfonden</i>			
Saldo pr. 1/1 1978		527.107,21	
+ Overskud		13.326,40	540.433,61
<hr/>			
<i>Nordisk Reservefond</i>			
Saldo pr. 1/1 1978		8.626,46	
÷ Formue, overført til hovedkassen		8.626,46	0,00
<hr/>			
<i>Studiefonden</i>			
Saldo pr. 1/1 1978		75.864,20	
+ Overskud		109.028,05	184.892,25
<hr/>			
<i>Investeringsfonden</i>			
Saldo pr. 1/1 1978		709.893,34	
+ Andelskapital feriehjemmet, overført	23.303,00		
Overskud	38.330,98	61.633,98	771.527,32
<hr/>			

mange nye indtryk og impulser og det var med vemod vi tog afsked med vore mange nye venner blandt de norske kolleger.

Som nævnt i indledningen var vores deltagelse et led i et nærmere samarbejde med vore norske kolleger og det er vores håb at det må blive fortsat og evt. udvidet til også at omfatte andre nordiske kolleger. Vores oplevelse af kursus var bl.a. den at mange af problemerne er de samme og at det derfor er nyttigt at diskutere dem i fællesskab.

Til slut vil vi gerne rette en særlig tak til kursuslederen Hans J. Olausen for den modtagelse og storslåede behandling vi fik i ugens løb. Det var en uge vi sent vil glemme.

Preben og Finn

Demokratisk pension

Må man bede Metal starte en undersøgelse blandt sine medlemmer, om der er tilslutning til en demokratisk pensionsordning for alle danske statsborgere med ensartede pensioner i kroner og øre til alle for offentlige midler fra stat og kommune. Derudover kan folk godt have en selvpensionering – pensionsforskellen på en minister og en landarbejder bør afskaffes.

Folkepension er i dag godt to tusinde kroner til enlige. Den bør hæves til et beløb, så pensionister ikke skal løbe tiggengang på socialkontor og tigge bistand til medicin, husleje o.l.

Kan Metal ikke undersøge, hvor store bidrag det offentlige må give i tilskud til pensionering af politikere, embedsmænd og tjenestemænd.

<i>Hjælpefonden</i>		
Saldo pr. 1/1 1978	77.519,09	
+ Overskud	14.169,15	91.688,24
<hr/>		
<i>Jubilæumsfonden</i>		
Saldo pr. 1/1 1978	28.391,41	
+ Overskud	3.022,90	31.414,31
<hr/>		
		1.649.369,23
<hr/>		

Lokomotivfører A. Henriksen og hustrus mindelegat
Kasseregnskab for perioden 1/1-31/12 1978

<i>Indtægter</i>		
Beholdning pr. 1/1 1978		3.621,03
Indvundne renter		301,01
<hr/>		
		3.922,04
<i>÷ Udgifter</i>		
Juleunderstøttelse		600,00
<hr/>		
		3.322,04
<hr/>		
Formue pr. 31/12 1978		
Indestående i bank	864,61	
Kr. 2.000,00, 5% Østifternes Kreditforenings obligationer, 16/3	1.633,74	
Kr. 1.000,00, 7% Byggeriets Realkreditfonds obligationer, 6. s.	793,69	
(Kursværdi i alt pr. 31/12 1978 kr. 1.100,00)		
<hr/>		
		3.322,04
<hr/>		

Og hvor stor formuen er i de private pensionskasser, hvor meget der indbetales årligt, og hvor meget der udbetales.

Håber Metal vil medvirke til at skabe en demokratisk pensionsordning i Danmark ved at lave en frivillig Gallup-undersøgelse blandt Metals medlemmer.

Erik Seerup
 Metal Helsingør

Når vi låner dette læserindlæg fra Metal's februarnummer, er det for at pege på den kendsgerning, at en lokomotivfører i 17. lrm. efter den gamle lønningslov betalte 1.337,00 kr. om året til sin pension ved siden af bidraget til folkepensionen.

Ved indplaceringen i det nuværende lønsystem blev denne foretaget ved at fratække pensionsbidraget i lønsummen og den reducerede løn var herefter grundlaget for placeringen. Tjenestemændene betaler således fortsat indirekte til pensionen.

Når man derfor på det private arbejdsmarked ønsker samme pension til alle, må det også være på lige vilkår. Virkningen af samme pensionsydelse vil altså være, at man ved en lønindtægt f.eks. på 100.000,00 kr. betaler 4.000,00 kr. om året eller at tjenestemanden får den rette løn, hvis der sker en ligestilling. Det glemmer man at fremføre, når tjenestemændenes pension bliver brugt som motivering for selv at få mere.

For 10 år siden

Indrammet hænger følgende skrivelse fra generaldirektoratet på en væg i mit hjem:

»Af en foreliggende erklæring fremgår, at De har vedgået at have deltaget i lokomotivpersonalets ulovlige arbejdsnedlæggelse den 27.-28.3.1969.

De har samtidig erkendt, at De derved har gjort Dem skyldig i en tjenesteforseelse, og at De som medlem af Dansk Lokomotivmands Forenings hovedbestyrelse har deltaget i opfordring til samtlige medlemmer af nævnte organisation om ikke at udføre nogen form for tjeneste i 24 timer regnet fra kl. 2.00 den 27. marts 1969.

Da Deres forhold ved omhandlede lejlighed således foreligger fuldt oplyst og erkendt, har en egentlig auditørbehandling kunnet undlades. Der tildeles Dem herefter i sagens anledning en alvorlig misbilligelse ledsaget af en bøde på 250,- kr., som vil blive indeholdt i Deres løn og taget til indtægt på statsbanernes driftsregnskab«.

Handlingen, som gav anledning til skrivelsen, medførte bl.a. at enkelte mere eller mindre »Højtstående« indenfor etaten reagerede ved ikke oftere at ville tage DLT i hånden, mens andre nægtede at være i stue med en lokomotivmand. Begrundelsen var, at vi havde været onde ved DSB.

Hvad mon samme tænker i dag? En uretfærdighed bliver jo ikke mere retfærdig, fordi den begås mod flere på et senere tidspunkt.

Mønstret er stort set det samme i dag, blot med finansministeren som

vor arbejdsgiver – statens – repræsentant i hovedrollen. Arbejdsministeren udråbes til at være denne overenskomstforhandlings store sejrherre som forhandler og strateg. Trafikministerens rolle er i denne sammenhæng ikke særlig fremtrædende, og hvorfor så nævne ham?

Når lokomotivpersonalets uacceptable forhold gøres op, må man tilbage til K 74, som var et skelsættende år for DSB med indførelse af bl.a. regionaltrafikken.

Det var sikkert en stolt og glad trafikminister, der i 1974 gav grønt lys for dette ambitiøse projekt. Men hvilke overvejelser har været inde i billedet, når personalestyrken blev sat op mod udvidelsesplanerne? Det har uden tvivl været let, da dette område jo ikke er trafikministerens men finansministerens. Keine Hexerei.

Finansministeren kan klare sagen ligeså let – han skal jo kun se på den økonomiske side. At beskæftige sig med mennesker af kød og blod – næh, det er ikke hans bord. Nur Behendigkeit.

Ja, men arbejdsministeren da. Mon han kan forklare os, hvorfor lokomotivpersonalet skal køres helt i sæk – som andre minoritetsgrupper – når der er 200.000 arbejdsløse«

Hvordan kan samme minister være stolt af en miljølov og fremføre dette som en enorm landvinding, vel vidende at han i dette sammenhæng som minister er medansvarlig for de helt urimelige arbejdsvilkår, der bydes os.

Statsministeren har ansvaret for det hele, men han er samtidig formand for Socialdemokratiet. For mig har det været uendelig svært at overtale en organisationsformand til ikke at melde sig ud af partiet.

Men statsministeren, som for-

mand for Socialdemokratiet, må gøre sig klart, at det vil være meget, meget svært for en tillidsmand at opfordre til at stemme på dette parti, hvis ikke der omgående sker ændringer i vilkårene for de minoritetsgrupper, som lokomotivmændene tilhører.

Der bør kræves en konfrontation med nævnte ministre på samme tidspunkt, så deres muligheder for dette spil bliver standset. Men der ligger også et medansvar hos hver enkelt politisk organiseret, der lider under de urimelige arbejdsvilkår. Et ansvar som bør udmøntes i en stadig jagt på den lokale folketingsmand. Lad ikke den pågældende i fred. Vær ustandselig i benene på den pågældende med krav om indsats for at bedre vore kår. Husk på det er medansvarlige med en årsindtægt på mellem 175.000 kr. og 500.000 kr.

Husk på hvad der kræves af dig for den løn du får, og stil det op mod det folketingsmænd og ministre får. Husk det er dem, der bærer ansvaret for den meningsløse, sure tilværelse du har.

Mød op på vælgerforeningernes møder og konfronter dem med din utilfredshed. Som det fremgår af »jubilæumsskriftet«, der indleder dette, er hverken jeg eller nogen anden lokomotivmand bange for trusler og bøder i kampen for en tålelig tilværelse. Men vi skal nok selv bestemme, hvornår vi i givet fald skal aktionere og hvordan.

Man skal ikke brænde krudtet af, før fjenden er på skudhold. Ingen general har vundet en kamp, når styrkerne farer planløst og udisciplineret rundt på slagmarken. Lokomotivmændene har mange lidelsesfælder og dermed allierede. Det er op til generalerne at udnytte denne styrke rigtigt.

G. A. Rasmussen

Jernbane-projekt til 382 mio. kr.

EF's Investeringsbank har bevilget et lån på små 382 millioner kroner til et jernbaneprojekt, eller snarere et jernbaneeksperiment, i Storbritannien. Pengene skal bruges til bygning af 32 hurtige dieseltog, der skal kunne nå hastigheder på 200 km/time med de bestående skinnelægere og signalanlæg. Dette kan lade sig gøre på grund af et fordelagtigt kraft/vægt forhold og togene strømlinieform.

Klar i 1979

Hvert tog kommer til at bestå af to motorvogne og otte passagervogne med ialt 443 eller 473 siddepladser og serveringsfaciliteter. Efter planen skal de alle være i brug i løbet af næste år.

Togene skal sættes ind på hovedlinien, som langs østkysten går fra London til Doncaster – med en sidelinie til Leeds – samt videre nordpå gennem York, Newcastle, Edinburgh og Dundee til Aberdeen. På den længste strækning, London-Aberdeen, vil de nye tog betyde en besparelse i rejsetiden på omkring to timer, nemlig fra lidt over ni timer i øjeblikket til syv timer og tyve minutter.

De forbedrede nord-syd togforbindelser vil fremme regionaludviklingsbestrebelse.

Andre faktorer har dog også spillet ind, nemlig mere konkurrencedygtige jernbaner, som overtager transportopgaver fra landevejstrafikken og luftfarten, sikrer en effektiv anvendelse af energiresourcerne m.m. Endelig er det vigtigt at fremme udviklingen af transportteknologi i EF-landene i det hele taget.

En tier i timen løser ikke alle problemer

Fra Jernbaneforeningens blad »Vor Stand« har vi lånt følgende læserindlæg.

Det siges, at alle er lige i dette land. Jeg tillader mig at spørge, lige for hvad? Nogen er mere lige end andre. Dog er den, der er mindst lige overfor noget, den lønmodtager, som går på to- eller tre-holds skift.

Alle politiske partier, selv det mest reaktionære, påstår, at de vil gøre noget for den nævnte samfundsgruppe. Hvad er sandheden? For at dulme sin dårlige samvittighed, giver man de pågældende nogle mønter mere i timen efter et bestemt klokkeslet eller på bestemte dage. Det plaster, som denne betaling skulle være, kan ikke engang dække såret. På trods af mange års viden, har LO først for nylig begyndt at tænke på denne minoritetsgruppe, som er blevet større og større. Dette er måske også grunden til, at de politiske partier er begyndt at tage sig noget af denne gruppe. Denne gruppe som må bære sin del af samfundets byrder i kraft af fysisk og psykisk nedbrydelse af familie, liv og helbred.

For længe siden, har læger påvist, at folk på to- eller tre-holds skift havde en kortere levetid end andre af samfundets deltagere, der går på arbejde på normale og regelmæssige tidspunkter. Hvad har man gjort ved dette? Stukket dem en ti'er mere i timen. De penge kunne så passende bruges til en livsforsikring for de efterladte.

Alle råber op om fritid og tid til familie og fritidssysler. Et ganske naturligt krav i vor fremskredne teknologiske tidsalder. Til gengæld har man atter engang glemt gruppen, som må arbejde, når de andre skal have fri, og have familien med i skoven. Ja, man har godt nok givet en ti'er mere i timen. Skatten tager så de fem kroner og resten kan familien så tage med til is, når den nu drager af uden skifteholdsarbejderen.

Betaler denne mand/kvinde ikke nok til samfundshusholdningen? Hvis de gør, hvorfor da f.eks. alle disse fortløbende serier i TV, som skifteholdsarbejderen kun kan se 50 procent af. Man kan ikke engang tage så megen hensyn, at disse udsendelser kommer med genudsendelser på andre tidspunkter. Det koster penge, siges det. Hvad med at bruge pengene fra sendetiden kl. 18-19 til f.eks. genudsendelser midt på dagen. Hvorfor denne uretfærdighed overfor skifteholdsarbejderen. Vedkommende betaler måske kun halv licens?

Flere politiske partier går ind for voksenundervisningen. Det skal jo være læren for livet. Hvorfor skal skifteholdsarbejderen holdes udenfor. Han/hun må forsømme op til 50 procent, hvorfor de ikke kan følge med. Så kan de jo tage brevkursus. Der er bare den hage ved det, at enten er der ikke det kursus, de mener at have brug for, f.eks. et kompetancegivende kursus, eller også afskrækker kurset på grund af udgifterne til det. Hvorfor skal skifteholdsarbejderen f.eks. betale 1000 kr. for et kursus, som han eller hun, hvis de nu havde været så heldige, at arbejde på rene daghold, kunne have på aftenskole til 250 kr.

Mange politiske partier, bl.a. mit eget, erkender denne tingenes tilstand, men ingen gør noget ved denne uretfærdighed.

Endog deltagelse i organisatorisk arbejde er besværliggjort. Nogle organisatoriske organer prøver at tage hensyn, mens andre, f.eks. Amnesty International (jeg har selv været med i en gruppe) ikke mente, at argumentet om arbejde på skiftehold, var så vægtigt, at man kunne tage hensyn hertil.

Sådan kunne jeg fortsætte. Jeg håber, at denne samfundsgruppe, som lider under disse urimelige for-

hold, vil tage emnet op. Nu er det snart på tide, at man gør op med systemet, så der i det mindste bliver taget bare lidt hensyn og ikke bare fejrer det til side med en ti'er i timen.

V. Bechmann
overtrafikassistent
Driftstjenesten

Grosserer A. Collstrop's Rejselegat

I juni måned 1979 vil der kunne uddeles legatportioner af Grosserer A. Collstrop's Rejselegat, hvis bestyrelse er:

Generaldirektør Povl Hjelt,
DSB, Sølvgade 40, 1349 København K,

Direktør Poul Hjortkjær, Danske Privatbaners Fælleskontor, Kronprinsensgade 2, Postboks 189, 1006 København K,

Telefondirektør Johs. Rosbæk,
Nørregade 21, 1199 København K og

Direktør Sv. Albrechtsen, SEAS,
4690 Haslev.

Legatportionerne kan i henhold til fundatsen kun tilstås ansatte ved DSB, Danske Privatbaner, Danske Telefonselskaber og Danske Elektricitetsselskaber til anvendelse til *studierejser til dygtiggørelse i deres tjeneste*, og portionernes størrelse vil i hvert enkelt tilfælde blive fastsat af bestyrelsen.

Beløbet, der er til rådighed, er på 25.800 kr.

Ansøgninger må indgives *inden den 15. maj 1979* til DSB, velfærds-kontoret, Kalvebod Brygge 32, IV, 1560 København V, hvor også ansøgningsblanketter kan fås. (Tlf. (01) 14 04 00, lokal 2824).

16 rationalisering – meto- disk/spildfri udnyttelse af menne- skelig arbejdskraft og maskiner – har længe skygget for det meget nærliggende spørgsmål: Hvornår indtræder det stadium i en rationa- liseringsproces, hvor yderligere rationalisering er umulig uden samtidig at starte en kvalitetsforrin- gelsesproces for såvel varer/tjene- ster som for arbejdspladsmulighe- derne?

Det er sidstnævnte, der først og fremmest interesserer os i det føl- gende.

Ganske vist har lønnen for an- satte medarbejdere på transport- og andre områder vist opadgående kurve nogenlunde parallelt med indførte rationaliseringsmetoder. Men ikke blot er lønstigning efter- hånden blevet mest iøjnefaldende i selve talstørrelserne, nu høres også netop på løn»fronten« et nyt »felt«- råb: Industrisamfundene »kon- fronteres« (stilles ansigt-til-ansigt i fjendtlig forstand) med den største enkeltpost på regnskaberne ud- giftside – arbejds lønnen!

Relevante tal for de nordiske jernbaneadministrationers ved- kommende oplyser, at ca. 70% af to- talomkostningerne er lønninger og sociale udgifter – eksempelvis op- giver Sverige i sit nyeste årsregns- kab, at SJ's løn- og sociale udgifter er 72% af virksomhedens totale om- kostninger.

Procenter »siger« selvsagt intet om hverken indtægter eller den kendsgerning, at skatter, afgifter, priser er »rejst« med som en tre- hornet djævel! Til gengæld kender lønmodtagere på begge sider af Sundet en hel del til det.

Og nu har »den største enkelt- post« på regnskaberne givet anled- ning til en tankevækkende nyhed i industrisamfundene – foreløbigt hos amerikanerne, hvor nævnte

løn»konfrontationstendens« også gør sig gældende, dog i mindre grad end i Europa.

I U.S.A. har nemlig en af de be- tydeligste fabrikker for rullende materiel – *Budd* – lanceret verdens første gør-det-selv passagervogn- byggesæt.

Vogne af rustfri stål fremstilles i samlesæt, der pakkes i specialbyg- gede kasser, afskibes og samles hos den oversøiske køber. Samlearbej- det kræver ikke erfarne folk.

Firmaets reklamebureau gør endvidere opmærksom på, at »gør-det-selv byggesættet for jern- baner kan bruges som grundlag for køberens egen fabrikation af rul- lende materiel«. En smutvej til in- dustrinationstatus!

Fabrikken fjerner altså nogle led i sin produktions»kæde« og »eks- porterer« derved noget af arbejds- lønnen til kunden!

Optimisten (og marketingfolke- ne) ser måske nyheden som en smart form for internationalt sam- arbejde: Kun noget af fabrikations- processen udføres i U.S.A., resten i køberlandet, så der eksporteres arbejde til ledige hænder i andre lande!

Man skal dog ikke være ligefrem *pessimist* for at få hele perspektivet i øjet:

Er det i grunden en *god* ting, et frem- eller tilbageskridt for medar- bejderen på arbejdspladsen – der- med for samfundet – at en sådan tendens begynder at aftegne sig?

De folk, der har samlet Budds vogne i U.S.A. – og som kan und- væres fremover – skal bruge stærke briller for at skimte det gode i ideen!

For *dem* kan det *kun* se ud til, at industrisamfundet virkelig har nå- et punktet, hvor det med al mulig metodisk viden, omhu, flid og eks- pertise *overflødig*gør medarbej- dere alene for at kunne opnå en

»rentabilitetsforbedring« på regn- skabet! Det må kunne få begge hjernehalvdele til at boble lidt hos de berørte folk.

For hvis *det* punkt er nået, som nyheden bekræfter, hvor menne- skelig arbejdskraft anses for at væ- re »for kostbar« for arbejdsplad- serne – så kostbar, at omkostningen søges *eksporteret* – mon så ikke ti- den er moden for (industri)samfun- dens øverste ledere, politikere, til at begynde at tænke i retninger, der meget nærmer sig de fagorientere- de?

Samtidigt må konstateres på et mere alment menneskeligt plan, at et eller andet sted i udviklingen sy- nes menneskets opfattelse af nogle af livets største værdier – så som arbejdsglæde – at være faret vild i rationaliseringseksperterers skema- og vende-over-plancheverden!

Man kan så spørge:

Skyldes den »for kostbare ar- bejdskraft« i grunden *politikere*, som motiveret af mere eller mindre fikse ideer tvinger – via stadig stør- re skatter/afgifter – virksomheder til at bruge mere og mere rationali- sering i virksomhedernes stræben for at undgå dårlige regnskabsre- sultater?

Eller: Skyldes det utilfredsstil- lende forhold *virksomhedsejere*, som motiveret af simpelt pengebe- gær ansporer – via pris-/lønudvik- lingen – politikere til at konfiskere stadig mere pengemateriale gen- nem skatter/afgifter i politikernes stræben for at undgå inflatoriske følger?

Eller: Skyldes det lidt af begge dele?

Forsøg på at svare på spørgs- målet ligger udenfor denne artikels ramme – politikere har *stadig* chan- cen for at komme med svaret. Det er *deres* job!

– JEG HAR DET! Min nye rationaliseringsmetodegørmennesketkomplet overflødigt på HELE Jorden!!

Vi kan begrænse os til at konstatere faktum for arbejdspladsmulighederne – den for enhver nu krystalklare tendens, som personalefri, fuldautomatiske virksomheder (automatmarkederne, møntvaske- rier/-renserier, selvbetjeningsbenzintanke o.l.) allerede er håndgribelige eksempler på.

Gør-det-selv vognbyggesættet er lige så klart eksempel på jernbanefeltet. Og tendensen er specielt *ikke* til gavn for mennesket i en (industri)verden, der præges af arbejdsløshed og/eller overbefolkning!

Men heller ikke på vare-/tjenestekvalitetsområdet kan tendensen tolkes i god retning.

Budd fremhæver således i en brochure (ordret citeret), at »frynser er blevet udeladt« i vognene. Faktisk er udstyret komfortmæssigt ringere end det, bl.a. vesteuropæiske baner kender og er blevet vant til at bruge som en selvfølge. Derfor nævner fabrikken også, at dens nye produkt i høj grad sigter på udviklingslande – dog er lande med eksisterende jernbanenet skam med i sigtet!

Der er heller ikke hemmelighedskræmmeri om det væsentlige – fabrikken egen motivering for at lancere gør-det-selv byggesættet: Man vil spare på brugen af egne lønnede medarbejdere.

En annonce til mulige internationale kunder »siger« således (ordret citeret): »Vi vil sende Dem alt, hvad De har brug for til at samle« (vognene) »undtaget én ting. Arbejdskraften«.

Politikere mange steder er ved at få øje på – eller kan ikke længere blive fri for at se? – samfundsudviklingens længe manglende kritiske »filter«, teknologivurdering (hvilket ikke, som rationaliseringsfolk og teknokrater helst vil foregive, at de fryger, betyder en



»Tilbage til stenalderen«-bevægelse).

Sådanne politikere kan føre be- grebet teknologivurdering *à jour*

med den her bragte melding om rationaliseringens fremmarch på lavpris-passagermateriellets område.

UDLANDET I —GLIMT

● ENGLAND har mange radio/tv-komikere, eks-operasangeren, Alfred Marks, er velkendt. Han fortalte i en udsendelse om sin tur med en London-bus. En dame klos op ad den kendte mand i billetkøen på busforperronen famlede og fumlede febrilsk så længe efter sin pung i taske- og frakkelommer – forgæves – at Alfred til sidst udbrød: – Søg ikke mere, frue – jeg

betaler med glæde Deres billet! Kvinden så henrevet på ham: – Ih, hvor sødt af Dem! henådede hun. – Egentligt ikke, lød Marks' bas, for nu har De fire gange åbnet lynlåsen i mine bukser!

Gad vist, hvad han ville have fundet på, hvis hun havde fundet pungen.

● LONDON TRANSPORT's første kvindelige t-bane-elektrofører, Ann Dadds (37), giver sin begrundelse for at søge uddannelsen og jobbet efter ni år hos LT: – Min mand er i politihundepatruljen og arbejder også i skift – nu ser vi mere til hinanden, end da jeg var billetkontrollør.

Ægteskab er lutter udfordringer.

Björkliden turiststation

Björkliden ligger 250 km nord for polarcirklen på sydsiden af den 70 km lange fjeldsø Torneträsk.

Her i Europas sidste vildmark, driver de svenske jernbanemænd to hoteller med plads til ca. 150 gæster og en hytteby med 80 hytter. – Hytterne har to soverum med i alt 5 sovepladser, WC, bad m.m. Radio forefindes og TV-apparat kan lejes. – Ønsker man ikke at tage sengelinned og håndklæder med kan man også leje dette.

Högfjällen omkranser Björkliden. Om vinteren er der et udmærket skiterræn, både lettere og sværere ruter. Om sommeren er Högfjällen dækket af de skønneste fjeldblomster og grønt græs. – Luften er ren og klar, og sommernatten er lys. *Midnatsolen* skinner fra den 1. juni til den 15. juli.

I Björkliden findes mange udflugtsmål – trave op i de høje fjelde eller hen over de store fjelde eller traveturen kan enten foregå på egen hånd eller sammen med en turleder. Masser af søer og bække giver også rige muligheder for at fiske.

Låktatjåkkostugan, et af udflugtsmålene, ligger ca. ni km fra Björkliden og det er Sveriges højeste beliggende »rast-hytte«, den ligger 1228 m over havet. I »rast-hytten« kan man indtage måltider, drikke kaffe m.m., og man kan også sidde og spise sin egen madpakke. – Der er også mulighed for at overnatte i »rast-hytten«.

I Tornehamn ligger en fredfyldt kirkegård, *Rallarkyrkogården*, her har mange af dem som byggede malm-banen ved århundredskiftet fået deres sidste hvilested. Til kirkegården fører en lille spadseresti.

Der findes gode jernbaneforbindelser op til Björkliden.

De svenske jernbanemænd ejer

yderligere fem ejendomme i Sverige, alle med jernbaneforbindelser.

– Blandt disse ejendomme kan nævnes *Fjällgården i Åre*, som ligger på et plateau ca. 550 m over havet. For at komme op til hotellet skal man med en bjergbane. Om sommeren findes der utallige udflugtsmål i skøn fjeldnatur, som man kan foretage enten på egen hånd eller sammen med en turleder. Kanoture på Åresøen, bade i samme eller i hotellets swimmingpool.

Fredensborg Herrgård

Et herregårds pensionat i det smukke landskab i Småland, ca. 10 km fra Vimmerby. Traveture, bade i søen Gissen, fiske, motionere, spille bordtennis, tennis eller golf.

De svenske jernbanemænd hilser sine danske kollegaer hjertelig velkommen til sine besiddelser. Der ydes en god rabat på opholdspriserne.

For sommerophold må der bestille plads i god tid.

Bestillinger til *Svenske Jernbanemænds* hoteller og hytter modtages af

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 (Frits)

Rødby Færg

Vi har fra DLF modtaget skrivelsen fra TFU, som vi til fulde kan tilslutte os. Skrivelsen fra CO I er simpelthen så intetsigende om situationen og kunne for den sags skyld godt undværes.

DLF udtalelse til pressen er jo kun en konstatering af en betænkelighed, hvilket for os ikke tyder på den helt slagkraftige handle måde.

Vi har her i Rf afd. konstateret at man inden for vore rækker er kommet meget mere bagud end selv de værste forudsigelser har varslet, dette er blevet en konstatering af følgende.

Allerede i 1958 rykkede togpersonalet op i samme lønramme som lokopersonalet.

Lokomotivmestrene bevægede sig også støt opefter.

Oast – Tk1 – Otkl bevægede sig også støt opefter.

I 1976 er så lokomotivpersonalet spredt over 10 lønrammer.

Togpersonalet fortsætter og er i procentvis oprykning over lokopers. Lkm ekspanderer ud over normen, der opnåes normeringer i 25 Lrm.

Oass reduceres ved oprykning til Tk1. Der oprettes stillinger i 19. lrm. for Oass.

Tk1 har nu kun 16 tilbage i 20. Lrm. alle andre er løftet til 21. og 22. lønramme. Otkl rykker op i 25. og 27. lønramme.

I 1969 oprettedes områdechefer og funktionsledere i et så stort antal at de til fulde overgår antallet af nedlagte stationsforstanderstillinger.

Endvidere er der rationaliseret i vore rækker ganske uhørt, og åbenbart til andre gruppers fordel som er ude i en enorm ekspansion som vist nedenfor.

Lkm plus 57%

Tkkl plus 75%

Otlk plus 38%

Hvor lokopersonalet kommer ind med MINUS 14%.

Ydermere er den samlede lønsum for lokopersonalet i forhold til følgende grupper, vokset os over hovedet.

Trafikkens still. 118%

Lkm og Vm 163%

Tgf 66%

Dette meddelt fra Rf afdeling. I har jo sikkert de samme tal og beregninger, men dette kun for at det endnu en gang ikke går skævt for lokopersonalet ved de kommende interne forhandlinger.

P. a. v.

F. E. Andersen

Padborg

Medlemmer af Dansk Lokomotivmands Forening Padborg afdeling samlet til møde vedrørende den aktuelle forhandlingssituation udtaler:

Lokomotivmandsgerningen er i de senere år blevet mere og mere belastende for den enkelte samtidig med, at lønforholdene er blevet dårligere i forhold til den håndværkergruppe lokomotivmændene er udgået fra.

Dette i forbindelse med en arrogant og lige gyldig indstilling overfor vore såvel løn- som arbejdsmiljøforhold, har skabt en alt andet end positiv indstilling hos lokomotivmændene, hvilket giver sig udslag i daglig utilfredshed og negativitet, som ikke før har været til stede i vore rækker.

Afdelingens medlemmer er af den opfattelse, at hvis lokomotivmandsstillingen ikke fremover bliver mere attraktiv på de omtalte områder, må man se i øjnene, at disse stillinger bliver så godt som umulige at besætte med kvalificeret ar-

bejdskraft, et forhold som på nuværende tidspunkt allerede er mere eller mindre aktuelt.

Dansk Lokomotivmands Forening Padborg afdelings medlemmer udtaler fuld støtte til vore forhandlere i bestræbelserne for at løse omtalte problemer, samt udelt utilfredshed med den negative indstilling, der i den foreliggende situation udvises fra finansministerens (regeringens) side.

Underskrevet af de tilstedeværende medlemmer.

J. Aa. Rosenborg Eriksen, C. B.

Iversen, V. D. Jensen, N. K. E.

Stensdal, H. A. Nielsen, A. Ø.

Møller, H. P. D. Henriksen, Th. L.

Hansen, Trazyk, A. C. Veng, Aa.

Rundqvist, M. Kjær-Nielsen, O. M.

J. Jensen og H. C. Thiessen.

For Dansk Lokomotivmands Forening Padborg afdeling.

Aage Rosenborg Eriksen

PERSONALIA

Forfremmet til lokomotivfører (K-S-tog) (16. lrm.) pr. 1.2.1979 efter ansøgning

Lokomotivfører (13. lrm.)

P. J. Jørgensen, mdt Gb i mdt Kh

Forfremmet til lokomotivfører (17. lrm.) pr. 1.2.1979 efter ansøgning

Lokomotivfører (13. lrm.)

H. Kristensen, (Braan), mdt Es i mdt Es

Forfremmet til lokomotivfører (17. lrm.) pr. 1.3.1979 efter ansøgning

Lokomotivfører (13. lrm.)

F. H. W. v. A. Jacobsen, mdt Hg i mdt Kø

Forfremmet til lokomotivfører (18. lrm.) pr. 1.3.1979

Lokomotivfører (17. lrm.)

V. A. F. Hansen, mdt Fa i mdt Fa

Forfremmet til lokomotivfører (15. lrm.) pr. 1.3.1979

Lokomotivfører (13. lrm.)

G. V. A. Sørensen, mdt Gb i mdt Gb

Forflyttet 1.3.1979 efter ansøgning

Lokomotivfører (17. lrm.)

G. Jacobsen, mdt Gb til mdt Hg

K. Meier Jensen, mdt Fa til mdt Ar

Lokomotivassistent (10. lrm.)

J. B. Thomsen, mdt Gb til mdt Næ

Ansæt som lokomotivassistent p. 1.1.1979

P. B. Andersen, mdt Kh

Ansæt som lokomotivassistent p. 1.3.1979

A. B. Stender, mdt Kh

I. Jensen, mdt Kh

E. P. Bay, mdt Kh

P. B. Thomsen, mdt Kh

H. H. Petersen, mdt Kh

K. O. B. B. Jensen, mdt Kh

H. B. M. Bruun, mdt Kh

C. V. Jensen, mdt Kh

F. Winther, mdt Kh

D. Pedersen, mdt Kh

C. O. Rasmussen, mdt Kh

B. F. Hansen, mdt Kh

E. B. Andersen, mdt Kh

Ansæt som lokomotivassistent p. 1.6.1979

R. Hansen, mdt Kh

Afskediget pr. 30.4.1979 efter ansøgning p.g.a. alder

Lokomotivfører (17. lrm.)

K. E. H. F. Nielsen, mdt Hgl

Afskediget pr. 31.5.1979 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (17. lrm.)

E. T. D. Paulsen, mdt Ab

Lokomotivfører (15. lrm.)

A. H. Momme, mdt Rd

Afskediget pr. 28.2.1979 efter ansøgning

Lokomotivassistent (9. lrm.)

P. G. Bjørneboe, mdt Gb

Opmærksomhed frabedes

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. K. E. L. Gustafsen, Hgl.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. H. C. K. Larsen, Gb.

Dødsfald

Pens. lokomotivfører J. K. Lokdam, Viby J., død den 25.1.1979.

Pens. lokomotivfører N. P. Søndergaard, Åbyhøj, død den 11.2.1979.

Pens. lokomotivfører E. S. Sivertsen, Herning, død den 23.2.1979.

Københavns Godsbane: Lokomotivfører R. Mortensen. Vestervej 33, Vejleby. 4050 Skibby. Tlf. (03) 32 94 40.

Kasserer: Lokomotivfører P. E. Svendsen. Vindebyvej 28. 2. tv.. 2730 Herlev. Tlf. (02) 94 59 34.

Helgoland: Lokomotivfører Albert Larsen, Hedeparken 95, 1, 2750 Ballerup. Tlf. (02) 65 65 42.

Kasserer: Lokomotivfører A. Schmidt, Kildeholm 1, 2600 Glostrup. Tlf. (02) 45 08 67.

Enghave: Lokomotivassistent F. L. Nielsen, Dagebøl Alle 12, 2770 Kastrup. Tlf. (01) 51 21 99.

Kasserer: Lokomotivassistent Finn P. Hansen, Kirsebærvangen 136. 2760 Måløv. Tlf. (02) 65 04 41.

Helsingør: Lokomotivfører M. B. Rasmussen, Margeritten 2 F. 2620 Albertslund. Tlf. (02) 64 67 33.

Kasserer: Lokomotivfører R. G. Holm, Ydunsvej 12 D, 3000 Helsingør. Tlf. (03) 21 07 38.

Næstved: Lokomotivfører B. I. Sørensen, Elverdalen 8, 4700 Næstved. Tlf. (03) 72 80 20.

Kasserer: Lokomotivfører J. Ourø Jensen, Præstøvej 177. 4700. Tlf. (03) 72 48 45.

Gedser: Lokomotivfører J. O. Jensen. Ø. Alle 7. 4874.

Kasserer: Lokomotivfører P. O. Fischer, Långade 8 A. 4874. Tlf. (03) 87 91 54.

Rødby Færge: Lokomotivfører F. E. Andersen, Vestergade 39, 4970 Rødby.

Kasserer: Lokomotivfører P. H. Hansen, Strandagervej 50, 4970 Rødby. Tlf. (03) 90 55 45.

Kalundborg: Lokomotivfører E. J. V. Hotoft, Bredekildevej 77, 4400. Tlf. (03) 51 44 09.

Kasserer: Lokomotivfører K. O. Jensen, Nyvangsvej 2, 4400. Tlf. (03) 51 17 16.

Korsør: Lokomotivfører K. H. Christiansen, Dyrehovedgårds Alle 57, 4220 Korsør. Tlf. (03) 57 37 31.

Kasserer: Lokomotivfører E. G. Tranders, Æblehaven 19, 4220 Korsør. Tlf. (03) 57 33 19.

Nyborg: Lokomotivfører A.K. Johansen, Egervænget 118 Skovparken. 5800 Nyborg. Tlf. (09) 31 27 70.

Kasserer: Lokomotivassistent O. Husted Andersen, Hovmarken 4, Skellerup, 5540 Ullerslev. Tlf. (09) 35 23 64.

Odense: Lokomotivfører P. A. L. Jørgensen, Poul Møllersvej 13, 5230 Odense M. Tlf. (09) 11 59 09.

Kasserer: Lokomotivfører N. E. K. Larsen, Prs. Benediktes Allé 4. 5250 Fruens Bøge. Tlf. (09) 13 63 28.

Svendborg: Lokomotivfører E. Larsen, Tvedvej 167 A, Tved pr. 5700 Svendborg.

Fredericia: Lokomotivfører O. H. Hansen, Danmarksgade 65. 2. 7000 Fredericia.. Tlf. (05) 92 46 36.

Kasserer: Lokomotivfører Aage Vilhelmsen, Sjællandsgade 49. 1.. 7000 Fredericia. Tlf. (05) 92 46 37.

Padborg: Lokomotivfører J. A. R. Eriksen, Bøgevænget 6, 6400 Sønderborg. Tlf. (04) 42 40 39.

Kasserer: C. P. Buchwaldt, Frøslevvej 67, 6330 Padborg. Tlf. (04) 67 34 90.

Haderslev: Lokomotivfører A. C. Dinesen, Næsvej 42, Nr. Vilstrup 6100. Tlf. (04) 58 24 12.

Tønder: Lokomotivfører E. Jensen, Fri-landsvej 11, 6270 Tønder. Tlf. (04) 72 16 05.

Esbjerg: Lokomotivfører V. Dorner, N. J. Poulsensvej 4. st.. 6700. Tlf. (05) 12 49 56.

Kasserer: Lokomotivfører H. M. Barlo, Strandbygade 58. 3. th.. 6700. Tlf. (05) 12 90 58.

Struer: Lokomotivfører B. S. Kristensen, Hjernvej 58, 7600. Tlf. (07) 85 06 12.

Kasserer: Lokomotivfører K. R. Christensen, Danmarksgade 50, 7600. Tlf. (07) 85 35 45.

Frederikshavn: S. A. A. Hansen, Lundevej 36, 9900. Tlf. (08) 42 62 24.

Kasserer: Lokomotivfører H. Lund, Lindegårdsvej 53 st.th. 9900.

Ålborg: Lokomotivfører Finn C. Christensen, Kokesvej 14. 9000. Tlf. (08) 12 16 91.

Kasserer: Lokomotivfører V. D. Bach, Hyllemorvej 8, Dall Villaby, 9230 Svensstrup. Tlf. (08) 38 18 27.

Randers: F. V. P. Hvam, Mariagervej 36A. 1. 8900 Randers.

Kasserer: A. Pedersen, Guldregnevvej 16, 8900 Randers. Tlf. (06) 42 93 72.

Århus: Lokomotivfører K. D. Christensen, Cort Adellersgade 15. 2. tv.. 8200 Århus N. Tlf. (06) 16 92 52.

Kasserer: M. B. Pedersen, Kildebakken 38, 8680 Ry. Tlf. (06) 89 17 42.

Viborg: Lokomotivfører Aage Thomsen, B. S. Ingemannsvej 20². 8800 Viborg. Tlf. (06) 62 47 86.

Kasserer: Lokomotivfører C. J. Nissen, Jernbanegade 7, 8800 Viborg. Tlf. (06) 62 10 68.

Herning: Lokomotivfører O. Bruno, Håkonsgade 29, 7400. Tlf. (07) 12 20 05.

Kasserer: Lokomotivfører O. Bruno, Håkonsgade 29, 7400. Tlf. (07) 12 20 05.

Flytning

Husk i god tid at melde flytning til postvæsenet. Hvis medlemsbladet udebliver, meld det da til postvæsenet. Hjælper dette ikke, skriv så til bladets ekspedition.

Artiklers indsendelse

Artikler eller notiser, som ønskes optaget i medlemsbladet, skal foreligge hos redaktionen d. 15. måneden før, medlemsbladet udkommer den 10. i hver måned. Op til højtiderne må regnes med længere frist, for at optagelse kan være sikker.