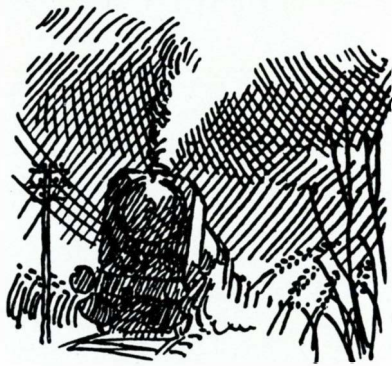




6

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. JUNI 1979 - 79. ÅRGANG

6

Indhold:

Hensynet til den rejsende	2
Det paritetiske nævn har afsluttet sit arbejde	3
Nyt - bane under trafikproppede gader	6
Fra medlemskredsen - Esbjerg Maskindepot - min arbejdsplads	8
En epoke 1935 til K. 79	9
Kapitulationspolitik - II	10
Forslag til bedre løsning af problemerne omkring SU-H og SU-U	12
Efterløn og fritid	13
Legatuddeling	14
Personalia	15
Medlemsskab af Funktionærforbundets A-kasse	15
Bogen »Lokomotivets mænd«	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.

Det er DSB meget magtpåliggende at få rettidig toggang og der føres nøje kontrol med årsager til opståede forsinkelser. Vi må principielt erklære os enige i, at toggangen skal være planmæssig - rettidig. En præcis toggang og komfort er en vigtig forudsætning ved betjening af det rejsende publikum. Der kan imidlertid forekomme forhold, hvor der bør tages mere hensyn til det sidste på bekostning af det første.

Det har to sider. En direkte - hvor foranstaltninger gennemføres i hensynet til de rejsendes bekvemmelighed og indirekte - en arbejdsplads, som giver føreren af toget en bekvemmelighed, der er sikring for arbejdets rette udførelse. Dette er vigtigt - med streg under. Vi kan nævne et konkret eksempel, hvor en lokofører ønskede varmekedlen på et diesellokomotiv påfyldt vand, medens togledelse forlangte, at han skulle fremføre toget uden mulighed for at producere varme til personvognene. Det hensyn prioriterede han højere end forsinkelse ved at tage kedelvand. En forsinkelse som ikke ville blive større, end at den kunne indvindes på kørslen videre; men dertil kom, at der i lokomotivets førerum var ca. 2° varme, og det fandt han tillige var en ubehagelig situation, som indebar konsekvenser for arbejdets rette udførelse. Han havde således gode grunde til at insistere på vandtagning før viderekørsel. Det ville have givet en mindre forsinkelse, som nu i stedet voksede, fordi togledelsen ikke ville tillade vandtagning. Vi finder, at vor kollega havde en fornuftsmæssig stillingtagen i det nævnte eksempel. Vi er overbeviste om, at de rejsende ville foretrække den mindre forsinkelse i stedet for at sidde kulderystende og tænderklappende i vognene.

Det er den side af sagen; men den anden er lige så vigtig. Ingen lokomotivmand skal udføre arbejde i et førerum med 2° varme. Hvad pokker er det for personer der blot vil ekspedere toget videre og giver fanden i arbejdsforholdene for lokoføreren i denne sag - eller andre af lignende karakter. Personalet kan ikke følge virksomhedens målsætning op, hvis det skal afstå fra et arbejdsmiljø, der er rimeligt eller blot tåleligt. Den eller de, som bedømmer denne sag, skal derfor være sig for at gå i for små sko ved sagens behandling. Det er ingen stor sag. Dog er vi af principielle grunde ikke uvillige til at skrue den op i et stort plan.

Det paritetiske nævn for tjenestemænd i staten, folkeskolen og folkekirken har afsluttet sit arbejde

I henhold til loven af 29. marts 1979 om forlængelse af kollektive overenskomster og aftaler m.v. blev der for det offentlige arbejdsmarked oprettet tre paritetiske nævn med den opgave at tage stilling til anvendelsen af en beløbsramme på 1 pct. af lønsummen pr. 1. april 1979 og ¾ pct. pr. 1. april 1980 for ialt 600.000 offentligt ansatte.

De tre nævn har i dag opnået enighed om fordelingen af de fastsatte beløbsrammer.

Cirka halvdelen af de afsatte beløb anvendes til en generel forhøjelse af det geografisk bestemte stedtillægs satser samt en revision af enkelte kommuners placering på disse satser.

Omkring en femtedel af de afsatte beløb anvendes til forbedringer af ulempegodtgørelser såsom natpenge og søn- og helligdagsgodtgørelse, svarende til forhøjelser givet på det private arbejdsmarked.

Herudover er de 145.000 lavestlønnede specielt tilgodeset ved et ureguleret tillæg på 480 kr. pr. år.

Den resterende del af beløbsrammen er anvendt til at rette visse skævheder i den bestående lønstruktur.

Lønsum: 16,2 mia. kr.

Antal ansatte: 150.000 (omregnet til heltidsbeskæftigede)

Rådighedsbeløb pr. 1/4 1979: 162 mill. kr.

Rådighedsbeløb pr. 1/4 1980: 122 mill. kr. + 6 mill. kr. (pers. tillæg)

Forbrug

1. Stedtillæg

	1/4 1979 mill. kr.	1/4 1980 mill. kr.
a) Satsforskellen, 2,5 pct., ændres til 2,65 pct.; kommunernes fordeling på satser ændres	67,0	
b) Stedtillæg af kronetillæg, 5348 kr., og bortfald af sats 0		72,0

2. Særlige ydelser m.v.

	mill. kr.	
Natpenge	20,0	
Lørdag/søndag/mandagsgodtgørelse	13,0	
Søndagsgodtgørelse (1. oktober 1979)	10,0	10,0
Søn- og helligdagsfrihed	2,0	
Overtimer/folkeskolen	11,0	
Ulempeydelse/lærere	9,5	0,5
Fastfrosne tillæg	1,3	1,2
Funktion		7,0
Delt tjeneste	1,0	
	<hr/>	
	678	67,8

3. Garantibetaling

		1,0
4. Ophævelse af taktreguleringsloftet	2,5	2,3

5. Forhøjelse af feriegodtgørelse ved fratræden til henholdsvis 10 og 12½ pct. af løn indtjent efter henholdsvis 1. april og 1. september 1979

	0,4	
6. Diverse		2,9

- Maksimale boligstørrelser
- Personlige tillæg ved fraflytning af tjenesteboliger
- Rejsetid udenlands
- Rejsetid indenlands
- Lønanciennitet i folkeskolen
- Ferie
- Særligt tillæg til gymnasielærere og overlærere

7. Ikke-pensionsgivende ureguleret kronetillæg på 480 kr. årlig til skalatrin 1-10 (fra 1. januar 1980)	1,2	3,6
8. Omklassificeringer (jfr. vedhæftede bilag)	23,1	22,1
9. Restbeløb		5,4
	I alt	162,0 128,0

Oversigt over resultat pr. 1/4 1979 og 1/4 1980 af forhandlingerne i det paritetiske nævn for tjenestemænd i staten, folkeskolen og folkekirken

Det i henhold til lov nr. 129 af 29. marts 1979 om forlængelse af kollektive overenskomster og aftaler m.v., § 10, stk. 1, af finansministeren oprettede paritetiske nævn for tjenestemænd i staten, folkeskolen og folkekirken er den 19. maj 1979 nået til enighed om følgende punkter, hvorved den i nævnte lovs § 5, stk. 1, fastsatte beløbsramme på 1¾ pct. af lønsummen er opbrugt i overensstemmelse med bestemmelsen i § 5, stk. 2.

Stedstillæg

I aftale af 31. maj 1977 mellem finansministeren og tjenestemændenes centralorganisationer om justering af tjenestemandslønninger m.v. fra 1. april 1977 (justeringsaftalen) ændres § 4, stk. 1, til følgende:

»Stedstillægget fastsættes for skalatrin 1-18 til følgende procentdele af den i § 1 omhandlede årsløn excl. dyrtidstillæg:

Sats	Pct.
I	2,65
II	5,30
III	7,95
IV	10,60
V	13,25
VI	15,90»

Med virkning fra 1. april 1979 ændres kommunernes fordeling på stedstillæg i overensstemmelse med vedlagte bilag 1. Til tjenestemænd, der på grund af ændringen vil lide lønnedgang, ydes et personligt ikke-pensionsgivende tillæg til udligning af denne. I tillægget afkortes enhver lønstigning, pågældende får, dog bortset fra udløste dyrtidstillæg.

Med virkning fra 1. april 1980 ændres § 4 i justeringsaftalen til følgende:

»§ 4. Stedstillægget fastsættes for skalatrin 1-18 til følgende procentdele af den i § 1 omhandlede årsløn excl. dyrtidstillæg samt det i § 8 nævnte almindelige pensionsgivende kronetillæg på 5.384 kr.:

Sats	Pct.
I	2,65
II	5,30
III	7,95
IV	10,60
V	13,25
VI	15,90«

Med virkning fra 1. april 1980 henføres alle kommuner, der ikke hidtil har været henført til stedstillægssats, til sats I. Som følge heraf ændres justeringsaftalens § 3, stk. 1, til følgende:

»§ 3. Tjenestemænd på skalatrin 1-39 oppebærer stedstillæg.«

1. Følgende kommuner, hvor der er stationeret lokomotivmænd, henføres ikke til stedstillægssatserne således:

2. Til sats I henføres:
Herning, Nyborg, Struer, Svendborg, Viborg.

3. Til sats II henføres:
Fredericia, Haderslev, Kolding, Randers, Rødby.

4. Til sats III henføres:
Esbjerg, Frederikshavn, Kalundborg, Korsør, Næstved, Odense, Ålborg.

5. Til sats IV henføres:
Roskilde, Århus.

6. Til sats V henføres:
Helsingør.

7. Til sats VI henføres:
København.

Natpenge

I aftale af 28. april 1975 om natpenge, godtgørelse for tjeneste på lørdage, søn- og helligdage, mandage, grundlovsdag og juleaftensdag samt godtgørelse for delt tjeneste (natpengeaftalen) ændres med virkning fra 1. april 1979 satserne i § 1 til følgende:

For tjeneste i tiden
kl. 17-22: 5,29 kr. pr. time
kl. 22- 6: 8,33 kr. pr. time

Lørdag/søndag/mandagsgodtgørelse

Med virkning fra 1. april 1979 ændres satsen i natpengeaftalens § 2, stk. 1, til 10,80 kr.

Der indføres nedennævnte bestemmelse som nyt stk. 2 til natpengeaftalens § 2:

»Stk. 2. Med virkning fra 1. oktober 1979 forhøjes godtgørelsen i

stk. 1 for tjeneste på søn- og helligdage kl. 00–24, grundlovsdag efter kl. 12 samt juleaftensdag efter kl. 14 til 15 kr. i grundbeløb.«

De nuværende stk. 2–4 ændres herefter til stk. 3–5.

Vedrørende de ændrede satser pr. 1. april 1979 for natpenge og godtgørelse for arbejde på søn- og helligdage m.v. bemærkes, at stigningen modsvarer den stigning, der er sket på det private arbejdsmarked, d.v.s. at den bruttosats, der var gældende pr. 1. april 1977 er forhøjet med 20%.

Herudover vil der blive indført en ny sats for arbejde på søn- og helligdage med virkning fra 1. oktober 1979.

Satserne pr. 1. april 1979:

	nyt grund- beløb	nye brutto- sats	stigning
kl. 17–22	5,29	5,92	0,71
kl. 22–06	8,33	9,68	1,01
Søn- og hellig- dagsbetaling	10,80	12,78	1,25

Satserne pr. 1. oktober 1979 for weekends og helligdage:

Lørdag fra kl. 14–24 uændret
(bortset fra evt. dyrtidstillæg)
Mandag fra kl. 00–06 uændret
(bortset fra evt. dyrtidstillæg)

Søn- og helligdage 0–24, grundlovsdag efter kl. 12, samt juleaftensdag efter kl. 14:

	nyt grund- beløb	nye brutto- sats	stigning
	15,00	16,98	4,20

Til den nye bruttosats skal lægges evt. dyrtidsregulering pr. 1. oktober 1979.

Delt tjeneste

Med virkning fra 1. april 1979 ændres satsen i § 3, stk. 1, i natpengecirkulæret til 9,84 kr.

Med virkning fra 1. april 1979 ændres natpengeaftalens § 3, stk. 2, således »12 timer« ændres til »11 timer«.

Med virkning fra 1. april 1979 ændres aftale af 2. maj 1977 om de for statens tjenestemænd gældende arbejdstidsregler m.m. (arbejdstidsaftalen), således at følgende bestemmelse indføres som stk. 2 i § 3:

»3-delt tjeneste indgår i arbejdstidsopgørelsen med den faktisk udførte tjeneste, dog mindst 8 timer.«

Indgreb i på forhånd fastlagte fridage

Med virkning fra 1. april 1979 indføres i natpengeaftalen som ny § 4 følgende:

»Godtgørelse for indgreb i på forhånd fastlagte fridage

§ 4. Såfremt der ved omlægning af tjenesten (i modsætning til tilfældigt overarbejde) op til eller efter en fridag sker afkortning af den på forhånd tilrettelagte frihedsperiode, men således at betingelsen for at betragte fridagen som givet fortsat er opfyldt, ydes der tjenestemanden en godtgørelse på 7,55 kr. i grundbeløb for hver time afkortningen af den på forhånd fastlagte frihedsperiode omfatter. Beløbet dyrtidsreguleres med 15 øre pr. dyrtidsportion.

Stk. 2. Reglen i stk. 1 gælder ikke, såfremt indgrebet er foranlediget af funktion i højere stilling, for hvilken der ydes funktionsvederlag i henhold til aftale indgået i medfør af funktionsaftalens § 2, stk. 2.«

§§ 4–6 ændres herefter til §§ 5–7.

Rejsetid

Med virkning fra 1. april 1980 ændres arbejdstidsaftalens § 6 til følgende:

»§ 6. Ved tjeneste uden for hjemstedet medregnes rejsetiden til og fra arbejdsstedet som arbejdstid.

Stk. 2. Ved rejse til udlandet medregnes dog kun halvdelen af

rejsetiden som arbejdstid, medmindre andet hidtil har været gældende i de enkelte styrelser.

Stk. 3. Rejsetid mellem kl. 22 og kl. 8 medregnes ikke som arbejdstid, såfremt der er stillet soveplads til rådighed for tjenestemanden.«

Søn- og helligdagsfrihed

Med virkning fra 1. april 1979 ændres i arbejdstidsaftalens § 13, stk. 2, »32 timer« til »36 timer« og »kl. 21« til »kl. 17«.

Funktion

Med virkning fra 1. april 1980 ændres § 2, stk. 1 og 2, i aftale af 27. februar 1973 om betaling m.v. til tjenestemænd i staten, folkeskolen og folkekirken under midlertidig tjeneste i højere stilling (funktionsaftalen) til følgende:

»§ 2. Retten til betaling under midlertidig tjeneste i højere stilling indtræder, når tjenestemanden har varetaget sådan stilling i 15 dage i sammenhæng, jfr. § 5.

Stk. 2. Er varetagelsen af højere stilling udelukkende begrundet i feriefrafvær, jfr. cirkulære nr. 139 af 5. juli 1977 om de for statens tjenestemænd gældende ferieregler samt § 13, stk. 3, i aftale af 2. maj 1977 om de for statens tjenestemænd gældende arbejdstidsregler m.m., indtræder retten til betaling først, når tjenestemanden har udført sådan midlertidig tjeneste i 22 dage i sammenhæng.«

Med virkning fra 1. april 1980 ændres funktionsaftalens § 7, stk. 2, således, at »7 dage« erstattes af »15 dage«.

Med virkning fra 1. april 1980 ændres funktionsaftalens § 8 til følgende:

»§ 8. Under fortsat midlertidig tjeneste i højere stilling ud over 1 år oppebærer tjenestemanden betaling under fravær på grund af ferie

Ny t-bane under trafikproppede gader

L

6 Londons t-baner, busser og hovedbanerne kommer hver morgen med 80% af byens trafikanter.

Kun 15% kommer i egen bil.

Disse 15% selvbevægere er årsag til forsinkelser og trafikstop i bus-tjenesten, som sidste år blev opgjort til 3,7 millioner »tabte« rutekilometer.

Det betyder, at på en jævn hverdag med ca. 3.000 busture i London aflyses som følge af sådanne forsinkelser – det svarer til fra 16.000 til 24.000 rute/km. Eller: Hver privatbils gennemsnitlige passagerindhold – 1,4 – spærrer kørebanen for bussens gennemsnit, 48!

Disse tal beskriver de mest elementære trafikerfaringer i Europas største by, London, der har kendt og behandlet overtrafikeringsproblemet længe før Henry Fords første »T«-model (»leveres i alle farver, bare det er sort«) tøffede ud i verden. En by, der er over ti gange større end København med tilsvarende flere trafikerfaringer »på lager«.

Londons trafikplanlæggere har f.eks. aldrig opfattet *fordgængergadeprincippet* som en trafikal løsning, men nærmest som et miljøorienteret indslag.

Hvis londonerne havde indført gågader i samme forhold som København i dag, ville den engelske hovedstad nu have ligget som en spøgelsesby. For man kurerer ikke trægt blodomløb ved at dræne legemet for blodet – det afliver patienten.

London går selvfølgelig fortsat ind for kollektivtrafik under og på jordoverfladen for at holde byens livsblod – trafik – så effektivt flydende som muligt.

Regulering af individuel, pladslugende biltrafik er fast på programmet. Og hver ny t-banelinje

ses som en sejr for moderne storbytrafikplanlægning.

1. maj åbnede Londons hidtil nyeste rute – *Jubilee-linjen* – der forlænger den nordlige Stanmore-rute med 4,6 km ny dobbelttunnel imellem Baker Street via Bond Street og Green Park til Charing Cross.

Dermed aflastes en af de tættest trafikerede strækninger gennem byens centrumbutiksmulder fra Baker Street (selvfølgelig – stationen får syv »Sherlock Holmes«-motiver på væggene!) til Oxford Circus, der dagligt bruges af 20.000 rejsende i timen.

Samtidigt bliver også en anden linje aflastet – imellem Queen's Park og Elephant & Castle (Baker-100-linjen).

Nyheden markeres på usædvanlig vis med helt nye dekorationsformer på de to perronvægge i Cha-

ring Cross' moderniserede t-banestation.

LT har her forladt den måske lidt tørre symbolik i udsmykningen på Victoria-linjen til fordel for et historisk motiv med *mennesket* – det længe forsvundne i kunstens spejlbillede – i fokus!

Her har nu en af Englands kendte frimærkekunstnere, *David Gentleman* (49), der før har lavet tre plakater for LT, fået til opgave at udsmykke buevæggene.

Det er blevet til to 107 m lange billedrækker sort/hvid, der i træsnitlinjer fortæller historien om det første Eleanor kors, som blev rejst for næsten 700 år siden af *Edward I* til minde om hans kone, dronning Eleanor af Castile. Deraf opstod kvarterets – og gadens – navn, *Charing Cross*.

Korset blev ødelagt i 1647 – det

Et stykke af den ene af to 107 m lange sort/hvid udsmykninger i træsnitstil af David Gentleman på perronvæggene i Charing Cross' ny t-banestation, der handler om arbejdet med dronning Eleanors mindekors. Stationens hovedfarver: Perrongulvet, hvide terrazzofliser med sorte marmor-»splinter«. Loftet, appelsinfarvet over perronen, mørk oliven over spor. Der er gule blikfangsfelter over perronudgangsåbninger. Bomærket og stationsnavnet i frisen over billederne er i »firma«-farverne rød, blå, hvid.



stod, hvor rytterstatuen af Charles I i dag står på Trafalgar Square, over for Whitehall-gadens udmunding. Det nuværende Eleanor Cross – foran British Railstationen, Charing Cross – er fra Victoria-tiden.

Gentleman skar over 50 træsnit, hvert kun ca. 10 cm højt (frimærkekunstneren fornægtede sig ikke) til tunnelvægudsmykningerne.

Trykkene heraf blev forstørret til ca. 2,50 m og støbt i buede, plastlakerede Waverite-plader, der følger tunnelmurens krumning. Pladerne blev indfældet i lette fordybninger i væggene (billedet).

Der er god plads over billedrækken til frisen med det gentagne stationsnavn og LT-bomærke, let at få øje på for passagerer i toget. Ledningsrenden i væggen over billedrækken skjuler samtidigt belysningsanlægget.

Dekorationen har »hvide pletter« til opsætning af LT's egne informationsplakater, som således indgår i designhelheden. Denne brydes ellers kun af perronernes udgange, som er gjort yderligere lette at øjne ved hjælp af gule loftsfelter over åbningerne. Selve affaldsbøtternes åbninger (LITTER) er indpasset i billedrækken.

Perrongulvet er blevet fornyet i farver, der passer til dektionen – hvide terrazzofliser med sorte marmor-»splinter«.

Lofterne over perroner er beklædt med appelsinfarvede melamineplader (fraregnet før nævnte vejledende gule partier over udgange), der følger tunnelvægkrumningen, medens loftet over spor og over væggene langs sporet er malet mørk oliven.

Med Charing Cross-udsmykningen viser LT oven i købet kunstmuseumsfolk en ny vej i informationsteknikken: En udmærket for-

klarende tekst ved billedrækken beskriver *baggrunden* for og kunstnerens *hensigt* med dette arbejde – en idé, mange langt mindre let fattelige billedkunstnere kunne komme deres publikum i møde med. Teksten ser således ud:

»Det første Charing Cross blev rejst i 1291–1294 af Edward I til minde om hans kone, dronning Eleanor af Castile. Det var det overdådigste af de 12 zeleanor kors, der blev rejst for at markere de steder, hvor hendes lig hvilede på vejen fra Lincoln til Westminster Abbey og det stod her i nærheden, indtil det blev ødelagt i 1647.

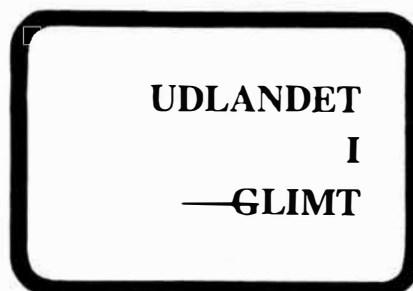
Richard af Crumdale og Roger af Crumdale var stenhuggermestrene. Stenen kom fra Corfe i Dorset og fra Caen i Normandiet. Richard af Corfe og Hohn af Corfe huggede den engelske sten. Alexander af Abingdon og William af Irland udførte statuerne af dronning Eleanor, der stod halvt op ad korset, og Ralph af Chichester skar noget af dektionen. Mange andre, hvis navne er glemt, deltog i arbejdet: Stenbrudsarbejdere, anhuggere, stenhuggere, kalkblandere, læggere, sættere, snedkere, tækkemænd, stilladsbyggere, arbejdere, falkonere eller tranemænd, lærlinge, håndlangere, kuske, ryttere og bådførere. Disse billeder af dem er af David Gentleman«.

Kunstneren blev altså fristet af det pompøse i de 12 kors, som kongen lod ud- og opføre som »milepæle« på dronningens sidste rejse fra katedralen i Lincoln til graven i Londons Westminster Abbey og har villet sætte de ukendte mænd, der lagde hoveder, hænder og rygge til arbejdet, et minde 700 år efter.

Han har også med sit eget ikke helt almindelige navn – Gentleman – sat et lille minde for et gammelt begreb, der netop betød en person

med mange gode menneskelige egenskaber.

Medens tænksomme t-banerejsende funderer over billederne, er *ingen* i tvivl om, at London med Jubilee-linjen atter har fået en kollektiv transportrute, der er fri for trafikforstyrrelser/forsinkelser på alle årstider, yder hurtigste transit efter det uovervindelige korteste-vej-imellem-t-punkter-er-en-retlinje princip og nu også med »en dimension i undergrundsmiljøet«, som LT's formand, *Ralph Bennett*, sagde om Gentlemans billedfortælling ved afsløringen.



● BOMBAY centralstations nye sporskifteamlæg har vitale dele hævet over jordoverfladen til værn imod oversvømmelser i monsunregntiden.

Desværre mangler rullende undervandsmateriel.

● MEXIKO – med sin nyfundne olierigdom – køber passagervogne for millioner af dollars i Kanada. Tre kanadiske banker låner Mexiko pengene.

For banker udlåner vældigt gerne til lånere, der ikke behøver at låne.

● PAKISTAN's statsbaner må spare og bygger cementsvelfabrikker i Kotri, Hundayawali, Sibi og Malakwaal for at spare import af træsveller.

Hårde linjer.



Lokomotivfører Volmer Dörner
født i Sønderborg 15/6 1926
opvokset i Esbjerg
udlært som maskinarbejder på »Jensen og
Olsens Jernstøberi og maskinfabrik« i Es-
bjerg.
Maskinist fra Esbjerg maskinmesterskole
med tilhørende håndværkerprøve fra tek-
nologisk institut i København.
Værnepligten aftjent ved marinen.
Ansæt ved DSB 1/7 1948 som lokomotivfy-
bødsaspirant i Korsør.
Udnævnt til lokomotivfyrbøder i Lunder-
skov 1/7 1950 forflyttet til Esbjerg 1/2 1951.
Udnævnt til motorfører 1/10 1956 i Esbjerg.
Udnævnt til lokomotivfører i 13 lrm 1/1 1959
ved Gb mdt., forflyttet til Esbjerg 1/7 1959.
Udnævnt til lokomotivfører i 17. lrm 1/8 1977
i Esbjerg.

Efter hr. lokomotivfører B.S. Kri-
stensens indlæg i DLT nr. 4, om
forholdene omkring maskindepotet
Struer, har foreningens kontor la-
det bolden rulle videre langs den
jydske vestkyst til maskindepotet
Esbjerg.

Der findes vel ingen anden by i
Danmark, hvor by og jernbane har
haft en så sideløbende udvikling,
som tilfældet er i Esbjerg, og vel
heller ingen egn, hvor jernbanen
har bidraget til en egns udvikling,
som her i det vestjydske.

Den 24-4-1868, blev der ved lov

vedtaget at anlægge en havn ved
flækken Esbjerg, samt anlægge en
vestjydske bane, der skulle gå fra
Holstebro, forbi Ringkøbing og
Varde, til Esbjerg. To år senere,
den 14-5-1870, vedtog regeringen
ligeledes ved lov at anlægge en bane
fra Esbjerg over Gørding, med til-
slutning i Lunderskov til den alle-
rede anlagte bane Fredericia-
Vamdrup, der var åbnet 1-11-1866.

I 1865 var der, hvor Esbjerg nu
ligger, kun 2 gårde i et forblæst
lyngbeklædt landskab. På gårdene
boede der ialt 13 mennesker. I 1870
var indbyggertallet, som en følge af
arbejdet med anlæggelse af banen
og bygning af havnen, steget til 400,
og da banen åbnede i 1874-75, hav-
de byen ca. 1600 indbyggere. Ved
århundredeskiftet var indbygger-
tallet steget til 13500, og idag, godt
100 år efter, har byen ca. 80.000
indbyggere. Ikke mærkeligt, at by-
en fik rygtet som »Danmarks Chi-
cago«, og dens valgsprog blev
»Rask må det gå«.

Den 3-10-1874 blev banen Var-
de-Esbjerg-Lunderskov åbnet med
3 blandede tog dagligt i hver ret-
ning. Året efter den 8-8-1875, åbne-
des banen Esbjerg-Holstebro med
2 tog dagligt i hver retning, og her-
med var muligheden, for at tjene
det daglige brød som lokomotiv-
mand i Esbjerg, til stede.

Der blev i 1875-78 bygget en re-
mise på det kileformede areal, der
ligger mellem banen mod Frederi-
cia og banen mod Struer, dengang
som en halvcirkelformet remise-
bygning forbundet ved to korridor-
er til henholdsvis en hovedbygning
med kontor, tjenstebolig for loko-
motivmesteren, reserve- og op-
holdstuer samt hvileværelser for
lokomotivpersonalet, og en vær-
kstedbygning med vaske- og skabs-
rum for håndværker-, remise- og lo-
komotivpersonale. Remisen kunne

rumme ialt 20 maskiner. Senere i
1920 blev der bygget endnu en 1/4
cirkel til, og nu kunne 30 maskiner
bringes under tag. Denne sidst op-
førte del af remisen blev ombygget i
1955, og fremstår idag som en remi-
se, hvor det på en gang er lykkedes
at ventilere, samtidig med, at var-
meproblemet er løst ved et kalorife-
rer anlæg. Den ældste del af remi-
sen er i 1973 revet ned, og antallet af
henstillingsspor er reduceret til 19.

Opholds- og værkstedsbygning
gennemgik i henholdsvis 1965 og
1975 en indvendig ombygning og
modernisering.

Af maskintyper, der har være
tjenestegørende i Esbjerg, kan
nævnes J. maskinen, der i depotets
første år blev brugt til hurtigtog,
dens maximale hastighed var 90 km
i timen. Den største maskine, der
har gjort tjeneste fra Esbjerg, var
N. maskinen endvidere kan nævnes
Hs.-F.-K.-D.-P.-PR.-R.-H.-ma-
skiner. I dag er det i det væsentlige
MH. MT. Mo, der er de domine-
rende lokomotivtype ved depotet.

^a Normativ ved Esbjerg maskindepot.

år	lkm.	lkf.	lkfb.	hvk.	dtfm.	dtbj.
1953	2	54	24	15	3	54
1963	2	66	11	10	3	33
1973	1	69	0	9	2	19
1979	1	54	0	9	2	15

Gennemsnitsalderen for loko-
motivpersonalet i Esbjerg er i dag
54 år, og alle har forrettet tjeneste
på ovennævnte damplokomotivty-
per, enten som lokomotivfyrbødere
eller lokomotivførere. Da depotet
havde sin storhedstid, var det ud-
dannelsested for kommende loko-
motivmænd og en overgang, i pe-
rioden op til 1925, var der maskin-
sektion i Esbjerg. Indtil 1950 var
der udvikling og stabilitet ved de-
potet, men efter beslutningen om,

ved DSB, at gå fra dampdrift over til diesellokomotiver, er det, fra det første My-lokomotiv viste sig i 1953, gået stødt tilbage for depotet.

I 1974 blev tjenestefordeling for lokomotivpersonalet centraliseret i Fredericia, men værst gik det i 1975, hvor strukturændring ved maskindepoterne, og den dermed sammenkædede optimale turtilrettelæggelse, med et slag fjernede 12 mands arbejde, med det til følge, at veltjente lokomotivmænd i 50 års alderen, der ønskede at køre i fast tur, måtte stemme sig i rangertur samtidig med, at de måtte se på, at langt yngre kolleger, ved de såkaldte centrale depoter, steg op på maskinerne til strækningstjeneste. Det var ikke til at forlige sig med, fordi det var meget svært at få øje på jernbanens gevinst i forhold til de menneskelige problemer, man stillede lokomotivmændene overfor. De der gjorde indvendinger mod denne udvikling, blev kun mødt med svaret »Du kan jo flytte«. Nå – det var nu også før den tid, det var moderne at tale om miljø og trivsel, men det har jo ændret sig – håber vi. Siden har lokomotivmanden i Esbjerg kompenseret fra de forventninger, han havde til, på lige fod med lokomotivførere ved de centrale depoter, at kunne være med, når det nye materiel skulle betjenes. Eller i et avancementsforløb der bare lignede de gennemsnitlige ved at prøve på, at stille sig tilfreds med at få lov til at blive her, hvor han og hans familie ønsker at være, – ved hus, – have, – vennekreds – konens gode arbejde, børnenes skole og uddannelsessted.

De senere års udvikling har også medført, at lokomotivmanden i Esbjerg i den daglige tjenestegøring i stor udstrækning må affinde sig med maskiner og vognmateriel, som ikke mere kan bruges andre

steder, og som alle tilsyneladende har mistet interessen for at holde rene og i orden. Der trækkes i disse år store vekslere på personalets loyalitet. Jeg gad vide om DSBs ledelse egentlig er klar over hvor loyalt personalet, specielt lokopersonalet på yderposterne, er.

Det er ikke ualmindeligt, at udvikling ligner en slingren hen ad vejen med fare for at køre snart i den ene grøft – snart i den anden. Vi føler, at med hensyn til depotet i Esbjerg og DSBs politik i vest og syddjylland, har vi været i grøften, på trods heraf har vi ikke mistet modet, vi tror på en fremtid for lokomotivmændene her. For nylig er der tændt det lille lys, at et kommende kraftværk i Herning skal have tilført 300.000 ton kul om året med banen fra Esbjerg. Vi tror også på, at man en dag i DSBs ledelse får tid til at se på rejseforbindelserne fra byerne langs den vestjydske kyst. Disse er så dårlige, at det ikke kan undre nogen, at det i nogle tog kan knibe med kunder. Vi kunne tænke os at foreslå, at genåbne banen Tønder-Tinglev. At lave kørsel i pendulfart Es-Tds-Te-Sdb. At koordinere denne trafik med busstrafik i et samarbejde med det »Sønderjydske busselskab«.

Fordelen for DSB ved en genåbning af Tds-Tl. banen er, at vi kan tilbyde vore kunder i landsdelen en langt bedre dækning med rejseforbindelser såvel til og fra området, men også til det sydlige udland. Tinglev tænkes brugt som skiftestation ved køreplanlægning. Forslaget vil også gøre det lettere at lave køreplan Es.-Fa-Es og Fa-Pa-Fa med faste minuttal.

Med disse linier sender jeg bolden videre ind over Jylland til hr. lkf. O.H. Hansen Fredericia.

Med venlig hilsen
Volmer Dorner

I 1935 blev det første lyntog sat i drift, de blev DSB's stolthed, daværende generaldirektør P. Knudsen fremhævede at med disse nye tog indledte DSB en ny æra.

Rejsetiden mellem landsdelene blev væsentligt nedsat, og togenes kørsel ville blive så præcis at folk roligt kunne stille deres ure efter dem. DSB repræsenterede endog Danmark ved verdensudstillingen i Paris 1937 med et af disse tog. I udlandet blev lyntogene anset som værende et stort fremskridt for jernbanerne, et bevis på dansk industris høje stadi, og på et prisværdigt initiativ fra ledelsen ved DSB.

Disse tider for industrien som kunne bygge tog eller trækraft til banerne er desværre forlængst forbi, udlandet har udkonkurreret os, og initiativet i DSB's ledelse går i dag i en helt anden retning.

I 1974 startede en sand konkurrence i de forskellige afdelinger hos DSB's ledelse, hvem kunne spare mest? En sparekampagne som staten startede overalt indenfor de offentlige aktiviteter, her var virkeligt noget at tage fat på, politikerne gav jo grønt lys, så lederne hos DSB gik med hård hånd igang.

Hvad blev så resultatet, som i dag kan ses? – jo visse ledere blev udnævnt til direktører (dem som kunne spare mest) maskinparken bliver totalt nedslidt p.g.a. manglende vedligeholdelse, vi kender alle besværlighederne i det daglige, med at holde maskinerne i drift.

Loko personalet bliver stærkt misbrugt med tjenestetider, som ikke tager højde for arbejdets karakter. Vi bliver sammenlignet med kontordamerne i generaldirektoratet, de har ofte over 8 timers arbejdsdag, siges der.

Igennem årene såvel et nedslidt personale som nedslidte loko, hvem tager ansvaret og erkender

fejldisponeringerne – ingen. Alle har vi fået beskåret vores frihed, ferieprocenten nedsat m.m., fordi DSB's personalepolitik eller mangel på samme har slået fejl.

Vor organisation har i flere år peget på disse uheldige forhold, uden at kunne få gehør for sine argumenter hos DSB. – hvorfor?

Årsagerne kan være mange, et eksempel kan nævnes:

I ly af DSB's spareplaner, og i erkendelse af, at Helgoland mdt. og DLF's afd. her skulle nedlægges, og indordnes under Gb. p.g.a. Mo kørslen skulle ophøre, begyndte Hgl. afd. en med alle midler indædt kamp for at disse planer ikke skulle føres ud i livet.

Formanden skulle skaffe så meget kørsel itil Hgl. som muligt, medlemstilgangen måtte ikke stagnere, formanden forstod dette til fulde, han fik udenom DLF's ledelse etableret et samarbejde med ledere i DSB's administration, et samarbejde, hvis form skaffede afdelingen en »næse« fra DLF.

Resultatet er nu, at efter over 40 års kørsel af lyntogene med lokofører fra Århus, har Helgoland afd. tiltaget sig al kørselen ved hjælp af ukollegiale og egoistiske metoder, som aldrig før er set i DLF.

Hgl. afd. har nu skabt præcedens for, at uanset hvor mange km en lkf. skal fremføre tog, så er det OK, hvis det sker indenfor tj.reglerne. Hvordan bliver det den dag togenes hastighed er 160 km/t? Så kan en lkf. køre 1000 km på en arbejdsdag – er der nogen som ønsker det? – ja DSB.

Dette kan nok begrunde DSB's manglende forståelse af DLF's krav om mere rimelige tj.regler og udnyttelse af lkf.

Det er med beklagelse, at man må konstatere, at ledelsen i DLF ikke

har mere indsigt i, hvad der foregår i afdelingerne, især når det drejer sig om sådanne destruktive kræfter, som arbejder her. Ingen anden organisation ville godtage aftaler som går ud over andre medlemmer i samme organisation.

DLF's motto: Enighed–Kundskab–Hjælp gælder det ikke i dag? Man må spørge, hvad står DLF for? Hvad arbejder DLF for? Er det strid og bitterhed blandt medlemmerne? For så er det opnået.

Erik W. Thorsen, Århus.

De mere generelle betragtninger i foranstående læserindlæg giver ikke anledning til kommentarer udover passagen om DSB' ledere. Den er ukorrekt og forfejler ganske målet.

Hvad angår Hgl gør vi opmærksom på, at hovedbestyrelsen ikke har givet afdelingen »en næse«. Ved et brev blev det henstillet til afdelingen, at den skulle arbejde for en ændring af kørselsfordelingen, så denne i enhver henseende var i fuld overensstemmelse med indgåede arbejdstidsaftaler.

Og til slut. Det er ikke hovedbestyrelsens agt at lade enmandsbetjening ved hastigheder på 160 km i timen gå upåtalte hen. Selv med indførelse af ATC er det vor opfattelse, at kørsel med den høje hastighed må føre til reduceret arbejdstid.

Ens bange anelser holdt selvfølgelig stik. Gunnar Rasmussens barrikadetilværelse holdt ikke fra DLT nr. 4 til nr. 5, vel snarere 14 dage.

Gunnar Rasmussen krævede konfrontation med arbejds-, trafik-, finans- og statsminister, hvis ikke der omgående skete ændringer i vilkårene for de minoritetsgrupper, som lokomotivmændene tilhører.

»Konfrontationen« var der allerede i nr. 5, hvor redaktøren af DLT havde gjort fornem plads til et interview med Anker Jørgensen arrangeret af H. Larsen Bjerre, der stiller de ledende spørgsmål, så Anker fik rig mulighed for at sidde og hælde vandet ud af ørerne.

Sikken en omgang bavl, alene overskriften »Enig arbejderbevægelse skabte løsningen« er for at bruge nogle stærke ord en lodret løgn.

I de mange år jeg har fulgt med i fag og landspolitik, har jeg aldrig set så mange drøje og forbitrede udtalelser fra fagforeninger og medlemsmøder som i denne overenskomstperiode, de fyldte den ene side efter den anden i aviserne. Aktuelt opgav fuldstændig at bringe dem alle sammen, så det er mig fuldkommen ufatteligt at et såkaldt fagblad som DLT kan bruge sådan noget nonsens.

Havde der derimod stået »Enig LO's top og regeringen skabte løsningen«, var der ikke brugt nogen falsk varebetegnelse.

Anker Jørgensen finder derefter ud af, at der i virkeligheden er lavet en betydningsfuld reform, en ferieudvidelse, der betyder at danske arbejdere fra 1981 har 5 ugers ferie.

Det har danske arbejdere haft som overenskomstkraft, der er bare den hage ved det, at de ikke har krævet selv at financiere den. De har derimod krævet at få udbetalt de fra dem røvede dyrtidsportio-

ner, der endda kun giver dem 60% dækning for prisstigninger.

I perioden september 1977 til september 1979 har vi alle mistet 5 000,00 kr. Fra september 1979 og så længe vi i tiden fremover er lønmodtagere, koster det os ca. 3 700,00 kr. om året, for at Anker kan skilte med denne betydningsfulde reform!!!

I forholdet til andre og progressive tillidsmænd der med ildhu og dygtighed på deres arbejdspladser har skaffet deres medlemmer 6 ugers ferie for længst, skal det tilføjes, at dem når Anker ikke til anklerne.

Videre fortæller Anker Jørgensen os, at når det gælder selve den økonomiske situation, nytter det ikke at bilde nogen ind, at overenskomstssituationen løser vore økonomiske problemer, men de gør dem ikke værre. Det er statsmandsord. Næsten alle andre ved, at til august eller september skal der laves nye forlig med de borgerlige

med deraf faldende realløn for den arbejdende befolkning, og een ting er bombesikkert, hverken advokat Glistrup eller godsejer Scavenius kommer til at betale.

Anker Jørgensen forstår godt, at tjenestemandsgrupeerne er utilfredse, men de har da trods alt et stabilt arbejde. Dog er han klar over, at en del har en større eller mindre reallønstilbagegang.

Der er vist ingen lokomotivmand, der ikke for længst har fundet ud af, at vi har et stabilt arbejde og vel nok noget af det mest effektive arbejde inden for DSB. Arbejdstiden er tilrettelagt minut for minut, nogle dage så effektivt, at man oplever 8 timer uden pauser til spisning og toiletbesøg. Vi har altid sammenlignet vore lønninger med håndværkeren på remisen, og her må vi konstatere ikke en større, men en meget stor reallønstilbagegang på ca. 20.000,00 kr. for skifteholdsarbejde.

Dersom det skal være normen for

et stabilt arbejde, at være i den grad underbetalt, så må det hurtigst muligt være vor organisations pligt at gøre noget ved det, der er ikke mange, der fortsat vil være til grin for deres egne penge. Er der toporganisationer, der på grund af deres egen mængde kan holde os lænket, så må vi bryde ankerkæden.

Frede Hansen, mdt Od.

Til ovenstående indlæg kun dette, at det er trist, når en så velbevandret mand i organisationsarbejdet som Frede Hansen kan blande begreberne så meget sammen.

Som medredaktør af DLT er det min opfattelse, at tilsendte artikler skal optages, hvis de har almen interesse. Dette uanset mine personlige holdninger til tingenes tilstand.

At Larsen-Bjerrers artikel så gav anledning til »Kapitulationspolitik II« fra Frede Hansen – var i grunden slet ikke så galt.

G.A. Rasmussen.



Folketingsmanden:

Jo – men kære tjenestemænd, vi må jo alle spænde livremmen ind.

Forslag til bedre løsning af problemerne omkring SU-H og SU-U

12

Hermed fremsendes følgende forslag til en bedre løsning af problemerne omkring SU-H og SU-U.

Hvad er det der sker i dag efter Kh afdelingens opfattelse, jo det er såmænd følgende.

- 1) Forsøget på at forstå det problem, der skal besluttes om, er begrænset til en politik, der kun adskiller sig en smule fra den eksisterende politik.
- 2) I stedet for at tilpasse midler til mål, vælges mål som passer til tilgængelige midler.
- 3) Kun et forholdsvis begrænset antal midler tages i betragtning.
- 4) I stedet for alene at sammenligne forskellige midler i forhold til mål, sammenlignes også forskellige mål i lyset af forskellige midler, som man har til rådighed.
- 5) Mål og midler vældes samtidig.
- 6) Problemer løses ikke, men tages op på ny.
- 7) Analyse og udformningen af en politik har mere karakter af en bevægelse bort fra forskellige onder, end af en bevægelse hen mod kendte mål.
- 8) For alle beslutningstagere er analysen af forskellige beslutningers konsekvenser helt ufuldstændig.
Det må slås fast, at når der tages beslutninger på denne måde, er der ingen adskillelse mellem, hvad der er mål, og hvad der er midler.
Beslutningstagerne forsøger ikke at få den bedste løsning på et problem, *men forsøger at bevæge sig bort fra forskellige onder.* Derved bliver problemet ikke endeligt løst, men må til stadighed tages op på ny.

For denne beslutningsproces, vil ofte gælde følgende:

- 1) Der er konflikt mellem beslutningstagerne.

- 2) Der er ikke tilstrækkelig information til rådighed for beslutningstagerne.

- 3) Problemerne er ofte så indviklede, at de er vanskelige at fatte for beslutningstagerne.

- 4) Beslutningstagerne har ikke klarlagt og prioriteret deres mål.

Dette kaldes at rode sig igennem

Den er uheldig af flere grunde, for det første, fordi der hos beslutningstagerne ikke er en klar erkendelse af mål. Alene af den grund bliver man let passiv tilskuer til, hvad der sker omkring en.

For det andet er opstilling af handlemuligheder, vurderinger af konsekvenser og valg rodet sammen. Der vil aldrig, hvor denne metode anvendes, blive tale om fundamentale og grundlæggende ændringer, men kun små ændringer til allerede eksisterende forhold.

De første SU-aftaler (samarbejdsudvalgsaftaler) er spæde forsøg på at opfylde de psykiske behov. Det har været et beskedent forsøg på at styrke selvrespekten og ansvarsfølelsen.

De nuværende SU-aftaler indeholder mange skønne ord. Der er imidlertid ikke dækning for de smukke ord og begreber, og ordene mister deres oprindelige betydning.

Man taler f.eks. meget smukt om samarbejde. Men forudsætningerne for samarbejde er ikke til stede. Det vil kræve, at alle havde virkelig viden om forholdene og lige rettigheder på arbejdspladsen. Det er derfor helt forkert at bruge betegnelsen samarbejdsudvalg.

Det ville være mere korrekt at tale om samtaleudvalg

Ledelsen bestemmer stort set de

forudsætninger, som medarbejderne har for arbejdet i de nuværende samarbejdsudvalg.

Arbejdere og ledelse har ikke det samme billede af virksomheden. Medarbejderens billede er som regel mangelfuldt.

Man har f.eks. ikke kendskab til virksomhedens målsætning, planlægning og politik. Ledelsen derimod har kendskab til planlægning, som eventuelle ændringer af de eksisterende planer.

Medarbejderens vurdering er afhængig af de informationer som ledelsen sidder inde med, så ledelsen bestemmer hele tiden, hvor stor en portion informationer medarbejderen nu også skal have.

Medarbejderens repræsentanter i (samarbejdsudvalgene) befinder sig på denne måde i en uværdig situation.

I samarbejdsudvalgene er vi medbestemmende med hensyn til principperne. Med hvad vil det i grunden sige? I SU-aftalen står helt klart: I samarbejdsudvalget drøftes alene principperne for tilrettelæggelse af de lokale arbejds-sikkerheds- og velfærdsforhold og virksomhedens personalepolitik, derimod ikke de konkrete afgørelser i sådanne spørgsmål.

Det vil sige, at vi kan få lov til at formulere grundsynspunkterne, så er det op til ledelsen at føre disse synspunkter ud i livet: Eller sagt på en anden måde, i stedet for ordet medbestemmelse kunne man sætte ordet medfornemmelse.

Statinstitutionerne er stadig bygget op på en fantastisk autoritær måde. Her hersker et bureaukrati, hvor ganske få ledere styrer gennem en hel række af underordnede, som er anbragt i en pyramide under dem, lag efter lag, de urimelige forhold bliver ikke ændret ved en henstilling.

Efterløn og fritid

af sekretær Jørgen Hansen, AOF

13

Det er ikke nok, at man delegerer dele af deres beføjelser ud til råd og (samarbejdsudvalg) som der står i samarbejdsaftalen for den offentlige sektor.

De fleste i toppen af statsinstitutionerne er stadig gennemsyret af autoritære principper, disse ledere må gennemgå en kraftig omskoling.

FORSLAGET

Ledelsen må decentraliseres

Basisgruppen må være den grundlæggende enhed i virksomhedens ledelse. Den skal have mulighed for at træffe de reelle beslutninger for sit eget område.

Gennem decentralisering skal opnås:

at hver enhed eller basisgruppe selv træffer beslutning, som alene vedrører dens egne forhold (arbejds tilrettelæggelse, samarbejde, arbejdspladsindretning o.s.v.).

Der må være en fast ramme for gruppens beslutninger.

Beslutningsrammen for de enkelte grupper vil være forskellige fra gruppe til gruppe.

På en række områder vil rammen også kunne fastlægges ved, at gruppen, grupperne, får rådighed over et vist budgetbeløb.

Dette beløb kan være tiltænkt til f.eks. vedligeholdelse, velfærdsforanstaltninger m.v.

På denne måde vil det lykkes at skabe menneskelige arbejdspladser, hvor trivsel og velfærd går hånd i hånd sammen.

Kh afdelingen har med dette udkast vist hvilken urimelighed der ligger i (samarbejdsudvalgene).

P.A.V.

Finn Lundgren Nielsen

Efterlønsordningen er et håndslag fra den politiske og faglige arbejderbevægelse til de ældre kammerater på arbejdsmarkedet, som i en menneskealder har tjent det danske samfund. Resultatet af dette har bl.a. medført, at vi fortsat kan forbedre vilkårene for dem, som på en eller anden måde trænger til hjælp både hvad angår det daglige tryk i alderdommen. Det er værdier, som ingenlunde må sættes over styr, selv om der i samfundet er grupper, som mener, at den offentlige sociale bistand har nået sådanne højder, at bremserne må sættes i – eller sagt på en anden måde – ydelserne skal sættes ned. Udtalelser af denne art kommer altid fra grupper, som hører til de mest velbærgede i samfundet, og for dem er der næsten ingen grænser for, hvor lidt man egentlig kan klare sig for.

Når det drejer sig om efterlønsordningen, stiller sagen sig imidlertid noget anderledes, idet hele ordningen betales af såvel arbejdstagere som arbejdsgivere, og som sådan belaster det ikke den sociale forsyning i landet. Samtidig må man ikke være blind for, at det er et forslag, som åbner mulighed for flere arbejdspladser – denne kombination er genial i sig selv.

De, der nu er gået på efterløn, kommer traditionelt fra det, man kalder håndens arbejdere, en blanding af faglærte og ufaglærte i faglig forstand. En række af disse mennesker har gennem årene dygtiggjort sig på mange forskellige områder og har derved tilegnet sig en del livskvaliteter, erfaringer etc. – hvorfor skal vi ikke udnytte disse ressourcer?

På en bred front i den faglige og politiske bevægelse har vi netop brug for denne livskvalitet og erfaring i vort daglige arbejde, og her

tænker jeg først og fremmest på området inden for oplysningsarbejdet på den måde, at man i forskellige sammenhænge kunne bruge nogle af dem, som er gået på efterløn, til bl.a. at være ledere og igangsættere for aktiviteter, som henvender sig til ligestillede, eller man kunne også forestille sig, at man på skole og uddannelsesplan ville henvende sig til netop denne gruppe – her tænker jeg specielt på de samfundsbetonede områder i forbindelse med vores skolekontaktarbejde, indslag af denne karakter vil uden tvivl give et billede af den praktiske hverdag. Hvorfor integrere man ikke flere af de ældre i undervisningen – lad dem fortælle om erfaringer, skuffelser og glæder, som har passeret revy.

Desværre har disse tanker svært ved at slå igennem, idet man fra de højere lag i samfundet har den opfattelse, at kun dem, som har læst og studeret alverdens bøger og tidsskrifter, er mere værd end blot det at man har passet en eller anden dum maskine i hele sit liv. Det faktiske forhold er heldigvis noget anderledes, idet en dialog mellem håndens arbejdere og de med den tekniske/teoretiske viden er en god kombination i samfundsmæssig forstand. Det er derfor på tide, at vi kommer ud over det stadium, som intet forhold har til virkeligheden – vi har brug for hinanden.

Efterlønsordningen er kommet for at blive – i hvert fald i en årrække endnu – måske skal den afløses på anden måde, men en masse mennesker har brug for at udnytte fritiden til noget positivt – til dette har vi som et naturligt led i arbejderbevægelsen – Arbejdernes Oplysningsforbund.

Jørgen Hansen

Fortsat fra side 5

14

eller som følge af sygdom i indtil 28 dage. Betalingen udregnes som forskellen mellem den for tjenestemandens egen stilling gældende løn, jfr. § 3, og den løn han ville opnå ved udnævnelse i den højere stilling, i hvilken han under den fortsatte periode har gjort længst tjeneste.

Stk. 2. En tjenestemand, der ansættes i en højere stilling i direkte forlængelse af midlertidig tjeneste i denne stilling – eller anden højere stilling af samme kategori – og som har varetaget de hermed forbundne arbejdsopgaver gennem en sammenhængende periode på mindst 1 år, får medregnet sådan tjeneste ved fastsættelse af lønancienniteten i den højere stilling, som om samtlige perioder af midlertidig tjeneste var tilbagelagt i den højere stilling, hvori han ansættes.«

Ferie

Med virkning fra 1. april 1980 ændres § 1, stk. 4, i aftale af 5. juli 1977 om de for statens tjenestemænd gældende ferieregler (ferieaftalen) til følgende:

»Stk. 4. Til tjenestemænd, der ved feriens afholdelse har anden arbejdstid end i optjeningsåret, ydes løn under ferie med samme brøkdelt, som tjenesten i optjeningsåret har andraget.«

Med virkning fra 1. april 1980 ændres § 5 i ferieaftalen til følgende:

»§ 5. Tjenestemænd, der indkaldes til aftjening af værnepligt, er berettiget til almindelig feriegodtgørelse, jfr. § 8, stk. 1, for den inden indkaldelsen optjente, ikke-afholdte ferie. Efter genoptagelse af tjenesten efter aftjent værnepligt er tjenestemanden berettiget til at holde den under værnepligtsaftjeningen optjente ferie mod fradrag i lønnen som anført i § 1, stk. 2.«

Med virkning fra 1. april 1979 ændres § 8, stk. 1, i ferieaftalen til følgende:

»§ 8. En tjenestemand, der fratræder sin stilling uden at være omfattet af § 7, er berettiget til feriegodtgørelse med 9½ pct. af lønnen for det tidsrum den på fratrædelsestidspunktet tilgodehavende ferie vedrører. For tidsrummet 1. april–31. august 1979 beregnes feriegodtgørelsen med 10 pct. og for tidsrummet fra 1. september 1979 med 12½ pct. Ved beregningen ses der dog bort fra løn, der er udbetalt under ferie i det tidsrum, der danner grundlag for godtgørelsen.«

Omklassificering

2.1.6. Stillinger, som forudsætter håndværksuddannelse i lra. 9 henføres efter to år på slutløn til lra. 10, såfremt de tjenstlige forhold i enhver henseende har været tilfredsstillende.

Der ydes indtil fire års forhøjet lønanciennitet for arbejde som svend i tiden efter den 1. april 1979.

I juli måned 1979 vil der blive uddelt følgende legatportioner:

1 portion på 800 kr. til hjælp til uddannelse i teknisk, videnskabelig eller kunstnerisk retning af en søn eller datter af en tjenestemand, der i mindst 10 år har været fast ansat ved de banestrækninger, der tidligere har været drevet af Det sydfynske Jernbaneselskab.

2 portioner a 550 kr. til studierejser i ind- eller udland til tjenestemænd, der opfylder ovennævnte ansættelsesbetingelser, og fortrinsvis til rejser med jernbanelæggemæssige formål.

Ansøgning må indgives inden den 15. juli 1979 til DSB, velfærds-kontoret, Kalvebod Brygge 32,4, 1560 København V. Ansøgning om studielegatet vedlægges fornøden dokumentation.

Vkt.

Ny aktietegning i Arbejdernes Landsbank

På et repræsentantskabsmøde i Arbejdernes Landsbank forelagde bankens formand, Henry Hansen, også formand for Snedker- og Tømrerforbundet, et forslag om at bemyndige bestyrelsen til at træffe foranstaltninger til en udvidelse af bankens aktiekapital med et beløb op til 30 millioner kroner, hvorved bankens aktiekapital vil blive på i alt 160 millioner kroner.

Forslaget blev énstemmigt tiltrådt af repræsentantskabet og det videre fornødne til nytægningen vil ske i løbet af sommeren.

**Næste nummer af DLT
kommer 10.8.69.**

**Stof til dette nummer
skal være redaktionen
i hænde 15. juli 1979.**

PERSONALIA

Forfremmet til lokomotivfører (K) 19. Irm.

pr. 1.4.1979 efter ansøgning

Lokomotivfører (17. Irm.)

J. Vestergaard Nielsen, mdt Fa i mdt Fa

Forfremmet til lokomotivfører (17. Irm.)

pr. 1.4.1979 efter ansøgning

Lokomotivfører (13. Irm.)

P. Poulsen, mdt Fa i mdt Fa

H. Christiansen, mdt Fa i mdt Fa

E. Leary, mdt Gb i mdt Fa

Forfremmet til lokomotivfører (17. Irm.)

pr. 1.5.1979 efter ansøgning

Lokomotivfører (15. Irm.)

S. A. A. Hansen, mdt Fh i mdt Ab

Forfremmet til elektrofører (13. Irm.)

pr. 1.5.1979

Elektrofører (10. Irm.)

P. E. R. Krogsgaard, mdt Kh i mdt Kh

J. Kjeldgaard, mdt Kh i mdt Kh

J. C. Larsen, mdt Kh i mdt Kh

P. E. Rasmussen, mdt Kh i mdt Kh

V. Urup, mdt Kh i mdt Kh

E. Christensen, mdt Kh i mdt Kh

S. C. Bertelsen, mdt Kh i mdt Kh

K. E. Jacobsen, mdt Kh i mdt Kh

P. E. Kaa, mdt Kh i mdt Kh

J. P. Dominicussen, mdt Kh i mdt Kh

S. A. Nielsen, mdt Kh i mdt Kh

B. O. Christensen, mdt Kh i mdt Kh

K. Vigsø, mdt Kh i mdt Kh

Overgået til anden stilling

pr. 1.4.1979 efter ansøgning

Lokomotivfører (13. Irm.) til

lokomotivfører (L-afl.) (13. Irm.)

P. E. Randlev, mdt Gb i mdt Hgl

Overgået til anden stilling

pr. 1.5.1979 efter ansøgning

Lokomotivfører (13. Irm.) til

lokomotivfører (L-afl.) (13. Irm.)

A. Madsen, mdt Gb i mdt Hgl

K. H. Kastberg, mdt Gb i mdt Hgl

Lokomotivfører (17. Irm.) til

lokomotivfører (L-afl.) (13. Irm.)

J. Østerberg, mdt Gb i mdt Hgl

Ansæt som lokomotivassistent pr. 1.3.1979

P. H. Olsen, mdt Kh

Ansæt som lokomotivassistent pr. 1.6.1979

G. B. Madsen, mdt Kh

J. O. Johansen, mdt Kh

I. Mathiesen, mdt Kh

B. Østerby, mdt Kh

F. Borresen, mdt Kh

C. Thostrup, mdt Kh

T. W. Johansen, mdt Kh

J. Petersen, mdt Kh

P. O. Sørensen, mdt Kh

J. K. Julsgaard, mdt Kh

K. Dalgaard, mdt Kh

Forflyttet 1.4.1979 efter ansøgning

Lokomotivfører (17. Irm.)

J. L. Mortensen, mdt Kø til mdt Str

Navneændring

Lokomotivassistent (9. Irm.)

John-Erik Hansen, mdt Kø, til John-Erik K.

Hansen

Afskediget pr. 14.4.1979 efter ansøgning

Lokomotivfører (13. Irm.)

P. Christensen, mdt Hg

Afskediget pr. 17.4.1979 efter ansøgning

Lokomotivassistent p. (9. Irm.)

P. Bjørngaard, mdt Kh

Afskediget pr. 30.4.1979 efter ansøgning

Lokomotivassistent (9. Irm.)

B. C. Bengtsen, mdt Kh

F. R. Z. Larsen, mdt Gb

Afskediget pr. 31.5.1979 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (15. Irm.)

K. H. K. Olsen, mdt Kø

Afskediget pr. 31.7.1979 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (15. Irm.)

P. H. Thuesen, mdt Pa

H. Jørgensen, mdt Ng

Lokomotivfører (17. Irm.)

H. C. Rasmussen, mdt Rf

Lokomotivfører (18. Irm.)

B. M. Stokkendahl, mdt Gb

H. Svendsen, mdt Ar

Forflyttelse efter ansøgning 1.5.1979

til mdt Hg af lkas p C. F. Skou, mdt Kh er

efter ansøgning annulleret.

Dødsfald

Lokomotivfører P. R. Andersen, Odense, død den 20.4.1979.

Pens. lokomotivfører C. E. E. Lauritzen, København, død den 19.12.1978.

Pens. lokomotivfører A. K. J. Nielsen, Århus, død den 26.3.1979.

Pens. lokomotivfører A. V. Andersen, Sorø, død den 2.4.1979.

Pens. lokomotivfører A. M. J. Hansen, Middelfart, død den 12.4.1979.

Pens. lokomotivfører M. C. Vestergaard, København, død den 14.4.1979.

Opmærksomhed frabedes

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. B. B. Andersen, Kø.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. P. R. Christensen, Gb.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. I. J. Mortensen, Gb.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. B. E. Østerill, Kb.

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

Bemærk –

Medlemsskab af Funktionærforbundets A-kasse

I DLT nr. 4 bragte vi en artikel om efterløn og medlemsskab af en A-kasse for DLF's medlemmer.

Foreningen har truffet aftale med Dansk Funktionærforbund om en sådan ordning. Aftalens ordlyd samt retningslinier for de praktiske ting i dette sammenhæng er sendt til afdelingerne, og interesserede kan ved henvendelse til denne få de fornødne oplysninger om optagelsesbegæring m.m.

Bogen om Lokomotivets mænd

16

Tanken om at udgive en bog om Lokomotivets mænd opstod i 1977 hos den tidligere formand for vor forening, E. Greve Petersen. Dels var det foreningens 80 års fødselsdag i 1979 og dels var der ikke hidtil givet en mere samlet skriftlig fremstilling af den tekniske »revolution«, der fandt sted for lokomotivmændene, da dieseldriften afløste dampdrift.

Dansk Lokomotivmands Forenings daglige ledelse fandt sammen med hovedbestyrelsen, at ideen var god. Den bad om et oplæg til en publikation af den nævnte art.

E. Greve Petersen anmodede redaktør H. Larsen-Bjerre om at være med ved bogens redaktion for at bidrage med sin journalistiske kunnen ved dens tilrettelæggelse og færdiggørelse.

Der var i redaktionen enighed om at bestræbe sig for at få den størst mulige sagkundskab til at belyse den tekniske problemkreds, bogen skulle behandle. Og det har glædet os meget, at denne linje blev fulgt og virkeliggjort.

I begyndelsen af februar måned 1978 holdtes det første redaktionsmøde, hvor der skitseredes følgende kapitler: 1. Sådan begyndte det. 2. Fra damp til

diesel. 3. De første MYer. 4. Med lokfolk på skolebænk. 5. Den nye DSB-skole. 6. Signalerne. 7. På vej mod eldrift.

Ved et senere redaktionsmøde blev den tanke rejst, at bogen også burde omfatte et kapitel om lokomotivet og dets mænd i litteratur og kunst – et felt, der ikke hidtil havde været behandlet litterært i en samlet enhed.

Denne udvidelse af stofområdet godkendtes, hvorefter den endelige redaktionsplan kunne fastlægges, således som den fremgår af bogens indholdsfortegnelse.

I løbet af sommeren 1978 afleverede forfatterne deres manuskripter. Billedmaterialet blev samlet, hvorefter materialet kunne afleveres med henblik på den grafiske tilrettelægning. Bogtrykkeriet gik i begyndelsen af januar 1979 i gang med bogens færdiggørelse, og denne blev præsenteret for offentligheden 23.5.1979.

Et restoplæg kan købes for 150,- kr. + 8 kr. til porto. Beløbet kan indbetales på giro 5424542 eller i crosset check til foreningens kontor, hvorefter bogen bliver tilsendt.