



7

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. AUGUST 1979 - 79. ÅRGANG

7

Indhold:

Personalemangel	2
Vi føler ansvar overfor alle lønmottagergrupper	3
Fra Jernbaneforeningens blad »Vor Stand«	4
Vi skal passe på at vort samfund ikke splittes	5
Malbansen Narvik-Kiruna	7
Fra medlemskredsen - Terror mod danske lokomotivførere ...	9
Uden overskrift	10
Lokomotivpersonalets arbejdsvilkår ...	11
Medlemspolitik eller DSB-politik	11
Kan medierne redde menneskeliv	12
Selv mord - Hvad gør du nu	12
Fortsat stærkt vækst i Alka Forsikring .	13
Derfor har Japan fart på	14
Udlandet i glimt	15
Overnatningsbygning i Nyborg	16
Personalia	18
Adressefortegnelse	20

Redaktører:

K. B. Knudsen
(ansvarshavende)
G. A. Rasmussen

Redaktion og ekspedition:
Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon (01) 62 72 69.
Kontortid 9-16.
Lørdag lukket.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

DSB har set sig nødsaget til at aflyse en række S-tog på grund af megen sygdom blandt elektroførerne. Sådan lød det i æteren en morgen fra radioavisen. Det er naturligvis betænkeligt, at det skal blive nødvendigt med aflysning af tog. Det har fundet sted i et vist omfang gennem de seneste par år. Og grunden hertil. Den kender vi - personalemangel. Uden at ville forenkle problematikken i situationen med mangel på lokomotivpersonale - for der er nuancer i den - så kan der angives tre hovedårsager til den knibe, DSB er kommet i. En ledelsen er direkte impliceret i og to hvortil forbindelsen er indirekte.

1. På baggrund af de politisk ansvarliges økonomiske foranstaltninger skulle der på et tidspunkt også begrænses i antagelse til DSB. Samtidig betingede driftsforhold, som nedgang i godsmængde og strukturelle ændringer i virksomheden, at der med udsigt til overtallighed blandt nogle personalekategorier opstod tanken om at omskole disse til lokomotivmandsområdet. Medens dette stod på bremsedes for rekruttering af faglærte til lokomotivmandsområdet til trods for, at vi som forhandlingsberettiget organisation ved gentagne henvendelser opfordrede til at få gang i rekrutteringen, idet vi forudså en situation med mangel. Nu blev den forventede overtallighed imidlertid ikke helt så omfattende som skønnet, og der var iøvrigt anvendelse for den andet steds. Herefter koncentrerede man sig om rekruttering af fagligt uddannede ansøgere, som vi havde ønsket. Der antages i et omfang, som det er muligt at skaffe lærerkræfter m. fl. til at uddanne, men desværre er der på hvert hold for stort frafald. I det mest ekstreme tilfælde er et hold næsten halveret. Grundene hertil? Der kan nævnes flere. Og det skal vi vende tilbage til. Et er imidlertid en kendsgerning. DSB har sin del af »æren« for den akutte situation. Ved at påbegynde rekruttering på et langt tidligere tidspunkt havde man undgået den nuværende situation.

2. Den skiftende arbejdstid gør ikke lokomotivmandsarbejdet særlig attraktivt. Der skal mødes på alle døgnets timer. Og det uden hensyn til om det er hverdag eller søn- og helligdage. Dertil kommer, at mandskabs manglen presser tjenesten mod det maksimum, det rent faktisk er uoverkommeligt at arbejde i. Der har altid været - og det skal der stadig være - en margin fra virkelig tjeneste og til maksimumtjenesten efter reglerne. Den balance er nødvendig for at undgå overarbejde og for vore

medlemmers rette forhold til en forsvarlig, sikkerhedsmæssig udførelse af arbejdet.

3. Lønnen er for dårlig. Ved en ændring i denne vil der blive et umiddelbart incitament til at søge ind i arbejdsområdet. Begyndelseslønnen har hidtil været i København ca. 88.000,00 kr. årligt. Ude i landet noget lavere, helt ned til ca. 80.000,00 kr. Og efter ca. 20 års forløb opnår de fleste en aflønning på ca. 110.000,00 kr. i København og ned til ca. 102.000,00 kr. ude i landet. De sidst nævnte lønstørrelser er det, der svarer til maskinarbejderens i de tilsvarende områder. Det er en løn, den antagne får inden han søger ind til DSB. Der skal han oven i købet gennemgå en uddannelse, der i første omgang strækker sig over 8 måneder, før han kan bruges til noget. Det turde vist stå enhver klart, at der kan blive vanskeligheder med rekruttering. Lønnedgang ved overgang og derefter 20 år til at nå den løn, som svarer til niveauet i det arbejde, han forlod.

Det er de tre hovedårsager til DSB's akutte køreplansvanskeligheder. De to sidstnævnte er medvirkende til frafald af ansøgere, men blandt disse har dog været en del, hvor kundskaberne ikke slog til. Der går også en del unge mennesker med interesse for vort arbejde, men de ønsker ikke at blive stationeret, hvor DSB har til hensigt at gøre det. Så dem får vi ikke fat i.

Store dele af befolkningen har en ide om, at tjeneste som lokomotivfører er attraktiv. Der er noget romantisk og spændende over arbejdet. Drengens drøm om at blive lokomotivfører. Det er kun

drømmefantasterier. Virkeligheden er ganske anderledes. Det var den i dampens tid, og det er den ikke mindre i dieselens. Det er enerverende og stressende arbejde. Og i dag har DSB en styrke af lokomotivmænd, som er godt trætte af at skulle hjælpe over vanskelighederne uden at se det gengældt på kontant vis. Desillusionerende. Hvordan er vilkårene i dagligdagen? Det er et pres for at få udført så meget tjeneste som muligt. Det er idelige konflikter mellem tjenestefordelere og personalestab om tjenestens længde, placering og overgange mellem to tjenester. Det er beskæring af frihed. Og dette modsætningsforhold fører til opslidning af de gode relationer, der måske har været.

Aftaler misforstås og der forløber alt for lang tid inden tingene bringes på plads. DSB-ledelsen har grund til at være glade for, at maskineriet trods alt snurrer videre, men tag ikke for givet, at tilstanden opretholdes, for utilfredsheden er markant. Den er ved at sætte sig dybt i medlemskredsen, og så garanteres ikke for reaktionerne. DLF har altid fundet samarbejdsvej den mest farbare, men det er ikke den eneste. Dens ledelse er først og fremmest til for medlemskredsens skyld, og et uændret forløb af tingenes tilstand vil kunne føre til reaktioner, som kan vække bestyrtelse nogen steder. Der er god grund til, at DSB's ledelse sammen med DLF får aftalt foranstaltninger til at besvære det, som lurer lige om hjørnet. Foranstaltninger med virkning på kort sigt og i fortsættelse sådanne som skal have langsigtet virkning. I første række arbejdstid og arbejdsplads, derefter lønforhold.

Vi føler ansvar overfor alle lønmodtagergrupper

Tendenserne til opsplnitning mellem LO-lønmodtagere på det private område og lønmodtagere på det offentlige område er bestemt ikke befordrende for en samlet, positiv og stærk lønmodtagerpolitik, skriver folketingsmedlem Otto Mørch, formand for Socialdemokratiets funktionær- og tjenestemandsudvalg.

Den 28. februar 1979 udsendte Socialdemokratiets funktionær- og tjenestemandsudvalg følgende udtalelse: »Udvalget har på sit møde den 28. februar 1979 diskuteret for-

handlingssituationen i den offentlige sektor og skal i denne anledning udtale følgende: Det er udvalgets opfattelse, at de offentligt ansatte ikke endnu en gang kan pålægges en

særlig tilbageholdenhed med henblik på deres løn- og ansættelsesforhold. Med baggrund i de konstante reallønsfald for de offentligt ansatte må vi pege på, at der bør sikres en reguleringsordning i den offentlige sektor, der forhindrer, at der opstår efterslæbsproblemer af samme omfang som i de seneste overenskomstssituationer.«

Der var truffet omfattende forberedelser

Som det klart understreges, er udvalget altså af den opfattelse, at det ville være utilfredsstillende, ja

fantastisk uretfærdigt, hvis man påny lod det store offentlige område blive sorteper i overenskomstforhandlingerne.

Der var i alle organisationer, der omfatter beskæftigede i den offentlige sektor, truffet omfattende forberedelser op til denne overenskomstsituation og de bar naturligvis præg af, at organisationerne og medlemmerne efter en forlængelse af de kollektive overenskomster ved lov i 1977 og efter et af folketinget vedtaget augustforlig i 1976 beklageligvis måtte konstatere, at disse indgreb først og fremmest havde haft den tilsigtede virkning i den offentlige sektor, og derfor nu var opslået en række urimelige skævheder i forhold til det øvrige arbejdsmarked. Bl.a. det, af alle parter erkendte lønefterslæb på samtlige skalatrin, særligt lavtlønsproblemet, en stedtillægsordning med utallige lønforskelle fra kommune til kommune og en alt for svag dækkende taktreguleringsordning.

Den såkaldte nødvendige løsning. Nu endte vi påny i en politisk overenskomstløsning, den såkaldte nødvendige løsning, og selv om der her blev taget noget hensyn til at sikre en bedre efterslæbsordning gennem forhøjelsen af taktreguleringsprocenten, så er det alligevel fantastisk urimeligt overfor en lønmodtagergruppe på 800.000 offentligt ansatte, altså dobbelt så mange, som der er beskæftiget på danske arbejdsgiveres virksomheder, at der blot blev dikteret en overenskomstløsning, uden man havde haft reel mulighed for at være ved forhandlingsbordet.

Det er klart, at strukturen med mere end 300 overenskomster indenfor det offentlige område i sig selv giver store vanskeligheder,

derfor bliver et af de vigtigste problemer, der skal løses inden næste overenskomstforhandling, at få diskuteret sig frem til et andet og stærkere forhandlingsmønster, og her er det nok væsentligt at få sagt, at det er jo ikke nok, at Thomas Nielsen og Kirsten Stallknecht kender hinanden, men at man må finde en mere sikker organisatorisk løsning, der giver den samlede lønmodtagerfront ens vilkår for at nå frem til sit lønpolitiske mål. Det kræver tolerance fra både LO-siden og FTF-siden. Ingen tvivl om det.

En ny tjenestemandskommission må nøje overvejes

De tendenser, der er til opsplnitning mellem LO-lønmodtagere på det private område og lønmodtagere på det offentlige område, ja også de tendenser der er til opsplnitning indenfor det offentlige områdes egne organisationer, er bestemt ikke befordrende for en samlet, positiv og stærk lønmodtagerpolitik. Det må i den kommende tid være særdeles vigtigt at få accept til at ændre lønrelationerne indenfor det offentlige område. Bunden må med op, ellers får vi – ja, vi har allerede

et rekrutteringsproblem i den offentlige sektor. Om det kan blive nødvendigt med en ny tjenestemandskommission må nøje overvejes, men det kan være én af mulighederne for at stabilisere og styrke det offentlige arbejdsmarked.

Mon ikke lønmodtagerorganisationernes repræsentanter enten de repræsenterer LO, FTF eller andre lønmodtagerområder, har gjort sig klart, at indkomstpølitik er kommet for at blive. Derfor erkender sikkert også mange organisationsrepræsentanter, at det bestemt ikke er uden betydning at have gode og stærke politiske relationer. Socialdemokratiet står åben for kontakt også til de »nye fagbevægelser«. Derom skal der ikke herske tvivl, og vi erkender klart vort ansvar overfor alle lønmodtagergrupper. Et ansvar vi søger at leve op til gennem vor politiske indsats, ikke mindst på de områder, der direkte har indflydelse på lønmodtagerfamiliens hverdag. Her kommer den generelle økonomiske politik, skattepolitikken, arbejdsmarkedspolitik, uddannelsespolitik og socialpolitikken særlig ind i det politiske arbejde.

Fra Jernbaneforeningens blad

»Vor Stand«

Hans Jørgen Holm – Venstres arbejdsmarkedsordfører skriver:

I nr 7 af Deres blad bringes en omtale af overenskomstindgrebet (side 122–123), som jeg finder, tiltrænger en kommentar.

For det første var der bortset fra S, V og Erhvervspartiet, der stemte for overenskomstindgrebet, yderligere en række partier, Radikale, CD og Kristeligt Folkeparti, som undlod at stemme, og som dermed også har et medansvar. I hvert fald ønskede de ikke indgrebet stoppet.

Så havde de stemt imod.

For det andet finder jeg i artiklen vendingen »At Venstre går imod forbedringer til tjenestemænd kan ikke undre. Det har partiet gjort før bl. a. begrundet i hensyn til økonomi og valuta«. Det er postulater, som det er meget svært at bevise. Hvornår har Venstre gjort det? Der skete rent faktisk forbedringer for tjenestemænd gennem overenskomstindgrebet. Men hvad vigtige-

re er: Ved samtlige tjenestemand-reformer har Venstre stemt for den pågældende lovgivning, i flere tilfælde har Venstre endog været blandt forslagsstillerne.

For det tredje forstår jeg ikke sondringen mellem LO og offentligt ansatte. Mange offentligt ansatte er faktisk tilsluttet LO. Det gælder specielt flertallet af personalet indenfor jernbanerne. Iflg. LO-bladet af 4. maj d. å. er der 8.169 personer i jernbaneforbundet, hvortil kommer enkelte andre, der er medlemmer af andre LO-forbund.

For det fjerde finder vi i Venstre, at vi faktisk har fået en afbalanceret løsning, selvom den er blevet mødt med voldsom kritik, både af offentligt og privat ansatte. Målet var at hindre større indkomststigninger, både for selvstændige, private lønmodtagere og offentligt ansatte. Det havde været bedre, om vor økonomiske situation havde været en sådan, at der var mulighed for en reallønsforbedring. Det var der ik-

ke. Både for privat og offentlig ansatte blev der afsat lønpuljer eller gennemført andre beskedne lønstigninger for de lavtlønnede. Alle fik en ferieforbedring. Hensynet til forbedret beskæftigelse og begrænsning i underskuddet på betalingsbalancen, gjorde den stramme indkomstløsning til en nødvendighed.

Redaktionens kommentarer

Når der i lederen i nr. 7 er anført, at Venstre tidligere er gået imod tjenestemændenes interesser, skyldes det flere forhold.

Første gang partiet medvirkede til et alvorligt overgreb mod tjenestemændene efter vedtagelsen af 1969-loven, var i 1975, hvor Folketinget ved lov ophævede tjenestemændenes automatiske procentuelle dyrtidsregulering.

Allerede i eftersommeren 1975 var partiet imidlertid på krigsstien mod tjenestemændene igen, idet partiets daværende formand, Poul

Hartling, på Venstres landsmøde foreslog tjenestemandspensionen ophævet.

Vor Stand kommenterede Venstres forslag i efteråret 1975 under overskriften »Venstre viser vej i angrebene på tjenestemændene«.

Når vi bringer ovenstående, er det med en stadigt stigende forundring over, at ingen af politikerne, der stemte – eller undlod at stemme – for overenskomstindgrebet åbenbart har mod eller lyst til at forklare de offentligt ansatte, hvorfor man ikke gjorde rent bord, før talen om lønfremgang blev aktuel. Efterslæb er som bekendt noget, man har til gode og ved at berigtige dette efterslæb, havde de offentligt ansatte fået en anstændig behandling.

Når dette var sket, kunne man så have ligestillet samtlige lønmodtagere i henseende til en afdæmpet lønfremgang.

Otto Mørch skriver, at man har rekrutteringsproblemer.

Det må være en opgave for Otto Mørch at undersøge virkninger af dette for bl. a. lokomotivmændene.

Politikerne må simpelt hen blive rystet, hvis de blev klar over virkningen af deres handlinger.

G. A. Rasmussen.

Vi skal passe på at vort samfund ikke splittes

Ingen kan sige, hvor længe det nye kriseforlig vil have effekt. Det er mere end nogensinde svært at spå om fremtiden, men ét er sikkert: De stadige olieprisstigninger gør os fattigere og det er nødvendigt konstant at afbalancere belastningerne på befolkningen. Der er ikke planlagt nye indgreb til efteråret, men omvendt må man se i øjnene, at det vil være nødvendigt med mellemrum at gribe ind, siger Socialdemokratiets formand, statsminister *Anker Jørgensen* i denne samtale.

Ingen er gået fri

– Det var nødvendigt med indgreb, så næsten ingen går fri. Problemerne er så dybtgående, at vi ikke blot kunne sige, at de velbeslåede skulle betale. Men Socialdemokratiet er nu som før garant for, at byrderne fordeles rimeligt.

– *Der tales meget om regeringens interne uenighed?*

– Det er selvfølgelig nemmere at have medvind end modvind, men holder regeringen ikke sammen, vil vi opleve en meget ubehagelig og svær politisk situation – oven i den økonomiske. Og skal vi kunne

håndtere den økonomiske situation rimeligt, er det vigtigt, at det politiske værktøj ikke går i stykker.

– *Er Venstre enig i det?*

– Det mener jeg bestemt.

Lønmodtagernes penge

– *Hvad siger fagbevægelsen, der vil invitere den socialdemokratiske folketingsgruppe til konference senere på sommeren?*

– Der er tradition for, at vi mødes én gang om året til en konference, hvor vi drøfter fælles problemer. I øvrigt har vi jo regelmæssigt kontaktmøder mellem repræsentanter

for LO, forbundene og partiet. Det er derfor klart, vi lytter til fagbevægelsens synspunkter.

– Også når det gælder de indefrosne milliarder i ATP?

– Det er for tidligt at sige noget konkret om disse penge. Jeg har megen forståelse for, at lønmodtagerne må have afgørende indflydelse på den kapital, der her er samlet som lønmodtagernes erstatning for ikke-udbetalte dyrtidsportioner. Det er – som LO's formand siger det – lønmodtagernes egne penge. Staten har betalt dem til ATP-pension, der jo alene er beregnet for lønmodtagere.

Opererer ikke med valgmuligheden

– Man mener, det bliver svært at finde til enighed i regeringen om indholdet af lovkataloget og åbningstalen?

– Man kan ikke se bort fra, det kan blive svært at nå til enighed. Opnås enighed ikke – ja så er der ingen regering.

– Betyder det folketingsvalg?

– Jeg opererer ikke med valgmuligheden. Fordi det giver mere usikkerhed om landets styrelse end godt er – ikke mindst på baggrund af de aktuelle problemer. Om S og V skal jeg blot sige, at det helt oplagt er to partier med forskelligt udgangspunkt, som repræsenterer forskellige interesser. Men jeg tror begge parter er klar over, at tingene kun kan løses ved at man bøjer synspunkter og interesser mod hinanden. Det er klart, jeg forventer, der også lyttes afgørende til de synspunkter, Socialdemokratiet har. Vi er det største parti.

Skuffende

– Det var skuffende, at forliget ikke blev bredere?

– Ja, det var det. Det er bedst med en vis bredde i beslutninger af så

vidtrækkende art. De forhandlinger vi har ført, viser hvor svært det er at nå brede beslutninger i Folketinget. Vi husker det fra den tid, hvor Socialdemokratiet dannede mindretalsregering og SV-regeringen er jo også en mindretalsregering. De forhandlinger vi har ført med radikale og Centrum-Demokraterne minder meget om den situation, vi havde tidligere, da vi også skulle forhandle med konservative og Kristeligt Folkeparti.

– Nu har vi da SV-regeringssamarbejdet som grundlag at falde tilbage på og dette samvirke har jo i praksis vist sig – trods at det er et mindretal – at være tilstrækkeligt til at føre tingene igennem.

– Hvad er med i lovkataloget?

– Det kan jeg ikke sige i enkeltheder. Det skal forhandles, men jeg kan nævne, at Socialdemokratiet gerne ser ændringer i skattesystemet. Udgiftskrævende reformer må man ikke regne med i næste folketingsamling. I den samling, som nu er færdig, vedtog og fik vi iværksat den store reform, som efterlønnsordningen er. Men der skal holdes stærkt igen, når det gælder stigningstakten i kommuner, amter og statens udgifter.

Vi må holde sammen

– Er det ikke de svageste, som kommer til at undgælde?

– Det synes jeg ikke. De, der er henvist til at leve af rene sociale ydelser, er sluppet bedst igennem. Det er nok snarere de højere lønede grupper, som har måttet give afkald og se deres sociale status forringes. Omvendt er det rigtigt, der er grupper, som redder sig godt igennem. F. eks. dem der ejer jord og kan spekulere med den. Vores system er desværre endnu ikke finmasket nok til at komme den slags til livs – enhver politisk mulig-

hed vil blive udnyttet. Men i de senere år har vi trods alt fået gennemført en omfattende stikprøvekontrol og dermed en stadig mere effektiv beskatning på disse områder – selvom der altså fortsat er lang vej igen.

– Er udviklingen gået, som du ventede, siden du overtog Statsministeriet?

– Nej. Jeg troede, krisen i efteråret 1973 var noget midlertidigt – en slags efterkrigsrecession som de kloge kalder det – d.v.s. små tilbagefald, som skulle blive overvundet hurtigt. Nu ved jeg af smertelig erfaring, at man ikke kan sammenligne med, hvad vi oplevede i 30'erne, men at der er tale om den alvorligste udvikling i efterkrigstiden. Det ulykkelige er, at vi hverken herhjemme eller i andre lande kan øjne nogen lysning. Alt beror på, hvor dygtige vi er til at mildne krisens virkninger på det danske samfund. Her gælder det samtidig at være socialt bevidst, så vi beskytter dem, som absolut har behov derfor.

– Det gælder at holde sammen på vores samfund. Det gælder at holde sammen i vores parti. Det er to sider af samme sag. Der skal kun ske små udsving i det politiske system, før vi risikerer, at samfundet splintres. Socialdemokratiet ser denne fare i øjnene. Der er ikke noget alternativ til SV-regeringen. Hvis man synes, at denne kombination ikke er god, vil jeg sige at alt andet – lige nu – er værre. Derfor må vi koncentrere os om at undgå at øde kræfterne i indbyrdes splid. En egentlig løsning af de problemer, der kommer til os udefra, kan vi ikke klare. Men vi kan afbøde virkningerne. De egentlige løsninger ligger imidlertid i internationale konjunkturer, OPEC-møder, råstofsituationen o.s.v. Alt det er vi afhængige af.

Det har længe været Dansk Lokomotivmands Forenings ønske at få foretaget en grundig undersøgelse af lokomotivpersonalets arbejdsmiljø.

En begyndelse fandt sted i 1972, da en mindre del af DLFS MEDLEMMER INDGIK I DEN STORE LO-undersøgelse. Af denne fremgik, at lokomotivpersonalet havde en række sygdomssymptomer og klager, der kunne tilskrives arbejdsmiljøet.

Siden denne undersøgelses offentliggørelse har der været nedsat en særlig arbejdsgruppe bestående af repræsentanter fra både DSB og DLF. Denne gruppe har bl. a. beskæftiget sig med arbejdsmiljøforhold og har fungeret som forhandlingsgruppe overfor Fagbevægelsens forskningsråd, som sidste efterår tilbød Dansk Lokomotivmands Forening en arbejdsmiljøundersøgelse.

Fagbevægelsens forskningsråd er et LO-organ, der bl. a. har støttet en undersøgelse af bybuschaufførernes arbejdsmiljø, som udføres ved Institut for social medicin ved Københavns universitet.

Det var som led i den undersøgelse, at vi i efteråret tog kontakt med Dansk Lokomotivmands Forening, idet vi havde brug for en såkaldt referencegruppe, hvormed vi kunne sammenligne visse resultater fra buschaufførundersøgelsen. Især elektroførerne har mange arbejdsmæssige lighedspunkter med bybuschauffører og egnede sig derfor bedst som referencegruppe. Det blev aftalt, at vi kunne undersøge 50 DLF-medlemmer (fortrinsvis elektroførere) i efteråret 1978. Samtidig tilkendegav DLF overfor os, at man gerne ville have os til at lave den længe ønskede arbejdsmiljøundersøgelse af lokomotivpersonalet.

Vi besluttede derfor, at vi samtidig med at indhente de data vi havde brug for til chaufførundersøgelsen, skulle vi foretage forstudierne til en omfattende undersøgelse af lokomotivpersonalets arbejdsmiljø.

Disse forstudier bestod af dels en lægeundersøgelse, dels en neuropsykologisk undersøgelse og dels et interview om arbejdsmæssige problemer.

På denne baggrund søgte vi Arbejdsmiljøfondet om økonomisk støtte til projektet. Arbejdsmiljøfondet har imødekommet ansøgningen og bevilget ca. 475.000 kroner til formålet.

Undersøgelsen vil komme til at omfatte samtlige medlemmer af Dansk Lokomotivmands Forening med kørende tjeneste.

Arbejdet påbegyndes den 1. august og først på året 1980 udsendes et spørgeskema om helbredsforhold og arbejdsforhold. Spørgeskemaet vil blive udarbejdet i samarbejde med en følgegruppe bestående af DLF's ledelse og med 1 repræsentant for fjerntrafikken, 1 repræsentant for rangerområdet og 1 repræsentant for S-trafikken. Desuden vil erfaringer og resultater fra allerede udførte inden- og udenlandske undersøgelser blive inddraget.

For at få det størst mulige indblik i lokomotivmandens arbejde har vi planlagt en række ture med samtlige typer trækraft og styrevogne. Disse ture finder sted i begyndelsen af august.

Som nævnt bliver der i første omgang tale om en spørgeskemaundersøgelse. Når resultaterne heraf foreligger, skal der træffes beslutning om, hvorvidt der skal foretages yderligere undersøgelser på specifikke felter indenfor lokomotivmandens arbejdsområde.

Vi håber at få så stor en kontaktflade med arbejdspladserne rundt om i landet som muligt. Vort første udspil for at opnå dette bliver, når vi i begyndelsen af august kommer ud og køre.

Med DLF er det endvidere aftalt, at vi i september præsenterer undersøgelsen på tillidsmandskurset i Nyborg.

Malmbanen Narvik-Kiruna

På den 168 km. lange strækning mellem Kiruna og Narvik transporteres 125.000 tons malm hver arbejdsdag af op mod 30 lastede tog og et tilsvarende antal tomme tog den modsatte vej. Hertil kommer så person- og godstog.

Det svarer til ca. 25 mill. tons malm pr. år, der transporteres over fjeldet til udskibningshavnen i Narvik, idet størst tilladte vægt pr. tog er 5.200 tons.

Banen, der ejes af SJ og NSB, blev anlagt omkring århundredeskiftet, og det første tog ankom til Narvik i november 1902. Få måneder efter sejlede det første skib fra havnen med en last på 3.400 tons malm. I 1973 sendte man den største last, den var på 108.161 tons, af sted med M/S »Belinda«.

Men inden banen var klar til indvielse, havde der været mange besværigheder.

Det engelske firma, der havde licens på at bygge banen, var ikke kapitalstærk nok, og det medførte bl. a., at de otte koblede lokomotiver, der var leveret af et engelsk firma, blev taget hjem og solgt til bl. a. Tyskland.

De 18 lokomotiver var den tids største i Europa. Med tender var den tjenestefærdige vægt 74,7 tons.



Vognene var treakslede med bundtømning og lastede 25 tons.

En del af dem gør stadig tjeneste efter 80 år.

Der blev indsat svenske lok med trykluft som erstatning for de engelske, men man betvivlede, at bremsen kunne fungere sikkert under den nordbotniske vinter, hvorfor man de første år håndbremsede malmtogene. Man kan næppe tænke sig nogen anden bane anlagt under så vanskelige forhold som denne.

Streng kulde, voldsomme og vedvarende snestorme, senere heftige tøbrudsfloder.

Dertil kom besværlighederne med forsyninger af levnedsmidler og materiel til de afsides liggende ødemarker.

Befolkningen var et ringe antal samer.

Men de vanskelige arbejdsforhold skabte en fantastisk solidaritet og dermed sammenhold mellem jernbanebyggerne.

37 af dem omkom under bygningen. De fleste ligger begravet på Rallarkirkegården i Tornehamn ved Bjørkliden.

Man måtte sprænge tre tunneler, hvoraf den længste gennem Nuolja er 874,59 m. lang.

Den 14. juli 1903 blev banen indviet af den unge konge Oscar den 2., og »Laplandsekspressen« kunne fremføres fra Stockholm til Narvik, og man kunne således foretage en fjeldbestigning med tog med en fantastisk udsigt over fjeld og fjorde.

En førsteklasses turistattraktion var skabt.

Men det var malmen, der havde

motiveret bygningen, og dens navn er da også blevet »Malmbanen«.

Fra den første ladning malm blev transporteret over fjeldet til i dag, er man nået op på over en halv milliard tons malm.

I 1902 fik man lok litra Ma, der var et kompondlokomotiv, med fire drivaksler og tjenestefærdig vægt 114,3 tons.

Det var et lokomotiv med indbygget førerhus, hvilket var ukendt på de tider.

I 1908 indkøbtes litra R lok med fem drivaksler og vægten var 130 tons.

I 1915 besluttede man at forsøge med eldrift.

I 1923 kørte det første eldrevne tog på banen, og man kunne øge belastningen med 40% og samtidig øge hastigheden. For SJ's del kostede det 50,6 mill. kroner.

I 1940 blev hele det store anlæg i Narvik totalt ødelagt ved krigshandlingerne og først i 1945 kunne man så småt begynde malmtransporten igen.

Først i 1956 var genopbygningsarbejdet færdigt, og tekniske forbedringer gøres fortløbende.

Banen er udrustet med varmløbings- og hjulfladedetektor, som

automatisk registrerer begyndende varmløbning og hjulflader.

Registreringen overføres via en tråd til en skriver, der er installeret i en fjernstyringscentral i Kiruna.

I 1975 indførtes strækningsradio og større og kraftigere lokomotiver er anskaffet af SJ og NSB. SJ har Dm 3, der er et trekoblet ellok på 9.800 Hk. Vægten er 270 tons og med en 10 promille stigning klare en togvægt på 5.000 tons og en tilladt hastighed på 50 km./t..

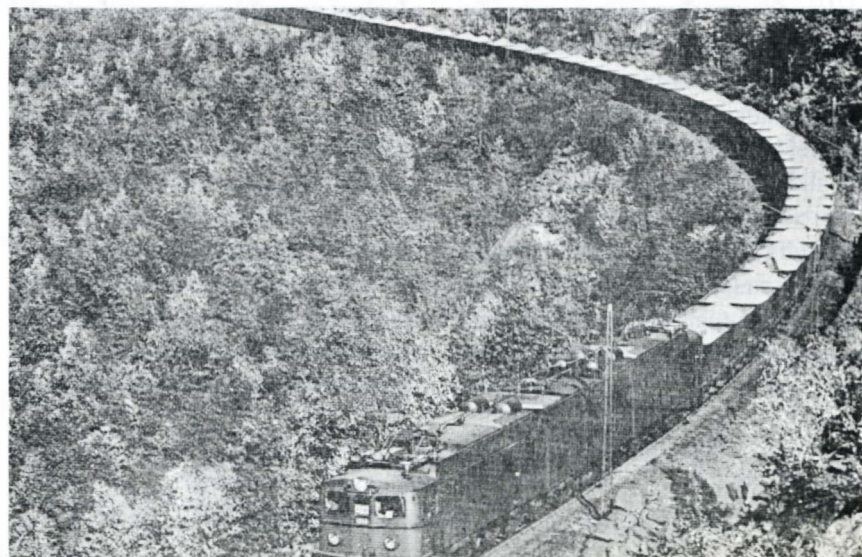
NSB's lok El 12 på 7.400 Hk og disse to loktyper er verdens kraftigste elektriske lokomotiver.

Man har 4.200 malmvogne af forskellig størrelse til rådighed. Lasteevnen er fra 42 til 80 tons. Omløbstiden Kiruna-Narvik-Kiruna er lidt over et døgn.

Malmbanen har været en pionerbane på flere områder.

Her kører og har kørt de kraftigste lok. Man var først i Europa med normal sporjernbane til eldrift, og man havde trykluftbremse et kvart århundrede inden den i øvrigt blev aktuel f. eks. i Sverige. Man var først med automatisk centralkobling af boggemalmvogne og fra 1914 kørte man med rullelejer, der senere blev standard for SJ. Endelig er det den første bane, hvor man prøvede togradio og kan køre med et akseltryk på 25 tons.

G. A. Rasmussen



Fra medlemskredsen

Terror mod danske lokomotivførere

Bliv lokomotivfører og vær sikker på at få et chock.

Sådan er betingelserne for de hårdt prøvede DSB folk. Statsbanerne kan få vanskeligt ved at rekruttere nye folk på grund af de elendige arbejdsforhold. Men nu skal det være slut: Forholdene skal forbedres og derfor starter en omfattende undersøgelse blandt samtlige 1700 medlemmer af Dansk Lokomotivmandsforening. Arbejdsmiljøfondet har bevilget næsten ½ mill. kr. til undersøgelsen, som foretages af instituttet for socialmedicin ved Københavns universitet.

Dette er dejlige ord plukket ud fra en artikel i Aktuelt 24/6 1979. Yderligere udsendes før kongressen 1978, en skrivelse fra DLF's formand K. B. Knudsen, vedrørende den stigende utilfredshed blandt lokomotivpersonalet, med et løfte om at DSB med velvilje ville se på et vist merforbrug af personale, for dermed at give en lettelse.

På kongressen udtalte Hr Rolsted Jensen: »Jeg er ked af at man kalder DSB for en dårlig arbejdsplads, det må der gøres noget ved«.

På samme kongres fremhævede K. B. Knudsen i sin beretning, at en forhandling med DSB havde ført til en aftale, hvorefter der i perioden til midten af august 1978 skulle indhentes en række forslag om arbejdstidsreglernes ændring, og at miljøgruppen om lokopersonalets arbejdsforhold var genetableret. Gruppen skulle gennemgå tidligere fremsatte forslag for at se om disse var fulgt op, og i modsat fald få gang i relevante ting, endvidere tage de øjeblikkeligt aktuelle ind i gruppens arbejde, desuden ville gruppen undersøge arbejdsforholdenes indflydelse på en lokomotivmand i socialmedicinsk henseende, f. eks. ved arbejdstilsynets hjælp.

Foranstående lyder unægteligt som sød og smægtende baggrundsmusik til dagligdagens urimeligheder. Det får de fleste til at tænke rolige tanker og bedøver ethvert tilløb til aggression og initiativ til forbedringer. Det er nok ikke så galt, nu bliver der da gjort noget. Man skulle være rørt til tårer over al den omsorg, hvis man da ikke vidste bedre.

Hvorfor nu denne sidste bemærkning?

Artiklen i Aktuelt taler om terror mod danske lokoførere, de er levende skydeskiver, de udsættes for selvmordere m. m. Terror kan også være andet end vold.

Man kan vist godt kalde det en form for terrorisme, når hovedbestyrelsen, uvist af hvilken grund, ved passivitet og eftergiveness lader samme kategori have arbejdsforhold og arbejdstidsregler, der ikke er meget bedre end dem der fandtes på hovbondens tid.

Når man gennem 25 år har været vidne til hvordan en egenrådig hovedbestyrelse, domineret af 1, 2 eller 3 personer, har formået at føre en nostalgisk og henholdende politik, der kan defineres som gående ud på, at hindre andre i at få indflydelse på det, der vedkommer dem, har set at alvorligt udarbejdede forslag enten er forkastet eller trukket tilbage på grund af en forskrækkelseskampagne eller er henlagt til evig glemsel i hovedbestyrelsen. Kongressen 1978 ingen undtagelse. Man har endog formået at få kongresdeltagerne til at stemme imod eget forslag. Her henvises til kongressen 1978, hvor Rødby, Korsør og Århus afd. havde fremsat samme forslag, omend formuleret forskelligt, gående ud på at give lokopersonalet samme antal fridage som det øvrige samfund.

Med koridorsnak, om hvor fryg-

telige konsekvenser dette ville få, stemte både Rødby, Korsør og et enkelt Århusmedlem med ambitioner imod, da Århus afd. fastholdt at forslaget skulle til afstemning.

At man i udsendte referat fra kongressen, trods aflevering af manuskript til sekretærerne, behændigt har udeladt motiveringen for fridagsforslaget, er vel kun hvad man kunne forvente. Det forandrer dog ikke den kendsgerning at lokopersonalet stadig har 30 fridage mindre end det øvrige samfund, og at det med de pr. 1/1 1978 1621 medlemmer af DLF, udover hvad der er almindeligt giver DSB 48.630 arbejdsdage mere at disponere over pr. år, desuden kan hertil lægges et stort antal fri- og feriedage, som man ikke har kunnet afvikle.

Med vedtagelse af loven 1974, der i fridagsmæssig henseende skulle ligestille tjenestemændene med andre lønmodtagere der har 5 dages uge, var den grevelige og dermed den øvrige hovedbestyrelses motivering herimod, at lokopersonalet ville få en kørselsfordeling med så sammentrængte tjenester, at skjorten ville stå vandret, og at lange fridage ikke ville give den hvile der passer til lokomotivarbejdets intensive og sikkerhedsmæssige karakter. Vi måtte, trods megen udliggende tid og mange nattimer, sikres et moderat ophold i hjemmet mellem tjenesterne.

Efter K 79's ikrafttræden er denne motivering ikke mere anvendelig, da kørselsfordelingen, på grund af en forfejlet personalepolitik, annullering af miljølov, DLF nølen og eftergiveness, er strammet så meget, at det kan kaldes sadistisk. Man skal være Eunuk for at leve under sådanne forhold.

Det må være en menneskeret at kunne møde udhvilet på sit arbejde, altså have et tilstrækkeligt ophold

mellem tjenesterne. Det må også være en menneskeret ikke at være så presset af sin arbejdsgiver at fridagen kun anvendes til hvile. Hvad hjælper alle sikkerhedsforanstaltninger, hvis det er en træt mand der kører toget.

Ved henvendelse til DLF's ledere, om hjælp og forståelse for vore problemer, er reaktionen den samme, som havde man råbt frække ord under en højmesse, forargelse, en løftet pegefinger og ordene, I skader jer selv.

For at gøre DLF til den driftige forening, den kunne have været, må vore ledere gennemgå en holdningsændring om nødvendigt udskiftes. Skulle nogen have skrupler i den anledning, kan jeg berolige, der skal nok vise sig et par ledige stillinger som lokomotivinstruktører på velfærdskontoret, hvad man så ellers der, bruger en sådan til. Senere kan vi som plaster på såret gøre dem til æresmedlemmer.

Kongressen der er foreningens øverste myndighed er en medvirkende årsag til vore elendige forhold. Hvis man her kunne samles om vore fælles problemer og mål, i stedet for at bruge tiden til magtkamp for personlig prestige, ville meget være nået.

Af de godt 100 indkomne forslag til kongressen 1978 blev, udover nogle redaktionelle ændringer, kun 12 mere eller mindre ligegyldige forslag vedtaget, resten blev enten henlagt (63) trukket tilbage eller forkastet. Her ud af har hovedbestyrelsen og den nedsatte arbejdsgruppe efter sigende, udarbejdet et krav med 6 punkter der blev forelagt DSB i november 1978. I den anledning er vore forhandlere blevet lovet en samtale i maj 1979. Ja – kære kollega du læste rigtigt. 5 måneder efter en henvendelse fra en »fagforening« kan DSB afse tid til

en samtale. (oplyst af K. B. Knudsen på et møde med År. afd. 31/3 1979). Jeg tror ikke nogen anden faglig organisation, med interesse for sine medlemmers ve og vel, ville finde sig i en sådan behandling.

Greve Petersen udtalte gerne, når der var noget der knirkede: »Ja, men lokomotivmændene er da mandfolk.« Det er korrekt, men – der må være en grænse for, hvad et mandfolk skal og vil finde sig i.

Nogle vil måske finde dette indlæg sat meget hårdt op. Men skal der skabes en snarlig forbedring af vore arbejdsforhold, og skal vore levevilkår blot nærme sig det øvrige samfunds, må der en vækkelse og en debat i gang, hvis vi da ikke fortsat skal leve efter DLF's egentlige motto: Hellere være martyr end slet ikke være tyr.

Venlig hilsen
Laurits Kjær Jensen
Lkf. Mdt. Århus.

Nu er det ved tiden, der kommer et indlæg angående DSB's overgang til K 79. Det har vist nok aldrig før været så dårligt forberedt som i år. For det første kommer turene så sent ud, at turudvalgene ikke har ordentlig tid til at gennemarbejde turene, så de værste urimeligheder kan blive fjernet. For det andet er de grafiske planer med maskinløb overhovedet ikke delt om i skabene, trods det vi i dag skriver den 17. juni, det er alt for dårligt, og lokomotivmændene har altid været loyale over for sin arbejdsgiver, men det er svært at blive ved med, når vi bliver behandlet dårligt, og det er nok ved tiden, vi begynder ataktionere mod den måde, vi bliver behandlet på. For det tredje er det alle

rettelserne til SR, Sin og Tib, de kommer de sidste 2 dage inden de træder i kraft, så man ikke en gang har den fornødne tid til at sætte sig ind i, hvad der er rettet. Så har vi i vestområdet fået nogle strækninger, hvor sikringsanlægget ikke er bygget til MR-tog, og der skal vi benytte radio og disse instruktioner i radio kom i gang på så sent et tidspunkt, at alle ikke var instrueret til køreplansskifte, det kan da ikke være rigtigt. Desuden bliver vi pålagt at skulle udføre mere og mere arbejde i forbindelse med afviklingen af toggangen, men det viser sig ikke i lønningsposen, og vi er en del unge mennesker, som må se på, at manden i bageste førerrum i MR-tog får noget mere i løn end vi gør, det er ikke videre tilfredsstillende. Vi må forlange ved næste overenskomst at al strækningstjeneste bliver aflønnet efter mindst 17. lønramme. Så er der ordningen med Week-endfrihed, det virker ikke særlig godt, at man i en del af turen kan gå 4-5 week-ends på arbejde uden at have fri, det må være et mindste krav, at man mindst har 1 week-end fri om måneden, alle andre mennesker har mindst 4. Så er der 11-timers reglen, som siger man mindst skal have 11 timer fri mellem to tjenester. Det er blevet sådan, at når blot der er 11 timer, så er alt i orden, og resultatet deraf er, at man er dødtæt når man kommer til sin fridag. Vi må forlange mindst 15 timer fri, når vi kommer hjem om morgenen inden kl. 9.00 og skal møde om aftenen igen. Jeg vil opfordre hovedbestyrelsen til at føre en hårdere kurs overfor DSB-ledelsen, så vi kan få de værste skævheder væk. Vi sidder trods alt på nogle pladser ved DSB, hvor vi har stor magt, hvis vi benytter os af det. Så det kan ikke være rigtigt, at lokomotivmændene skal holde sig tilba-

ge. De fleste andre personalegrupper får lønfremgang og andre goder, mens vi står stille trods større arbejdsbyrde.

*Bent Bargisen,
lkas mdt Fa.*

Lokomotivpersonalets arbejdsvilkår

Nu må toppen være nået, nu kan loko. personalet snart ikke blive mere til grin, end de er blevet denne gang, ja for det der er sket denne gang, er direkte uanstændigt, men lad mig starte fra begyndelsen.

Lørdag d. 12/5 blev turene i Korsør godkendt på nær en dag, og den blev rettet i løbet af et par dage, turene var så færdige d. 15/5. Nu gik man kun og ventede på, at turene skulle blive dupliserede og udsendt. Dette skete, men kun et eksemplar blev det til og det til 90 mand. Tiden gik og mandag d. 28/5, dagen efter at turene var startet, ringede jeg til kørselsfordelingen og spurgte efter turene, men her havde man ikke haft tid til at lave dem endnu, for man var stærkt i gang med pinseplanerne. I stedet blev der indsendt en skrivelse, hvor man gjorde opmærksom på, at man ikke havde haft tid til at lave dem, men de skulle komme hurtigt. Det vil sige at 14 dage ikke er tid nok til at få turene dupliseret i. OK man var i gang med pinseplanerne. Hvad skete så? Jo, de mennesker, ja for det er da mennesker, er det ikke? der gerne ville have at vide, hvad de skulle lave i pinsen, og det er da vel rimeligt, fik det først at vide torsdag-fredag før pinselørdag, se det kalder jeg noget ja dette egner sig ikke til tryk.

Da man efterhånden gik rundt, og følte sig godt og grundigt til grin, ringede jeg til H. K. Kristensen, for at høre hvordan alt dette bare kunne ske, uden der blev gjort noget. Kristensen kunne godt se det urimelige i vores situation, men da vi ville få ture efter pinse, kunne lok. pers. bare skrive turene af. Man må undre sig over den ligealdighed ledelsen lægger for dagen. Nu kan det godt være at jeg sagde nogle forkerte ord, men det er der vel ikke noget at sige til, men det satte da skub i tingene. Telefonen blev lagt på kl. 10.30 og kl. 15.00 var der trykt ture til alle der kørte i fast tur i Korsør. Igen er vi til grin. Det man ikke kunne nå på 14 dage kunne lige laves på et par timer, og når man nu var i gang HVORFOR kunne man så ikke trykke til res. pers. i Korsør, det er da det samme stof, den kan jeg ikke regne ud, men jeg er jo også kun loko. fører.

Jeg vil slutte nu, men man må da håbe at hovedbestyrelsen ikke ved noget om disse forhold, men det ved de nu, og jeg er da helt sikker på at man ikke lader disse forhold gå upåtalte hen. Hvis DSB i dag lavede en rundspørge blandt loko. pers. gående ud på hvordan vores trivsel og arbejdsklima er på vores arbejdsplads, er jeg helt sikker på, at resultatet ikke ville blive skrevet nogen steder, men en sådan undersøgelse, er også kun fri fantasi fra min side.

*Lokomotivfører
K. H. Christiansen
Korsør*

Til ovenstående indlæg kun dette, at de nævnte mangler på hensyn til lokpersonalet blev drøftet og kraftigt påtalt over for rette vedkommende på et møde den 29/5 1979.

Man må stå ganske uforstående overfor en sådan situation, når det betænkes, hvor mange penge DSB har ofret på teknisk udstyr spredt ud over det ganske land.

Om indsenderen har tænkt på – svineri, mangel på hensyn, dårlig planlægning, lemfældighed eller provokation kan naturligvis ikke vides, men man kan kun være enig i den fremsatte kritik.

G. A. Rasmussen

Medlemspolitik eller DSB-politik

Nu da vi endelig har set de nye ture, vil jeg rette en forespørgsel til alle jer på Hellerupvej, er I gået i hi eller er I gået hjem på ventepenge, for ellers må I se at komme op af start-hullerne.?

Mig bekendt har vi turvalg én gang om året, og det er om efteråret, såfremt der ikke sker så store forandringer i turene, at det er berettiget at afholde ekstraordinært turvalg, op til sommerkøreplanen, at der ikke skal det i år, er måske på sin plads, da det kan ødelægge en del ferier, men da vi nu har fået en tildels stiv køreplan, forstår jeg ikke at turene skal endevendes på den måde de er blevet det i år, for de par sommertog må kunne lægges ind andre steder, evt. ved udvidelse af enkelte ture, eller lægges i udenfor tur, da det jo ikke mere er de ture vi har søgt i efteråret, hvis det er beskæftigelsesterapi for administrationsfolkene eller for turvalgsmedlemmerne, vil jeg ihvertfald gerne bede mig fritaget for at være offer på den måde.

Tonen er måske lidt skarp, men det er åbenbart det eneste sprog der forstås her indenfor, da man jo ingen vegne kan komme med et mere diplomatisk sprog.

*G.B. d. 20.5.79
Med venlig hilsen
Lkf. V.P.L. Hansen
Mdt. G.B.*

Essensen af dit indlæg må opfattes som en kritik af større forandringer

i strækningsturene, siden opstillingen heraf i efteråret.

Vi kan overhovedet ikke være uenige heri.

Fra vor side af bordet i kørselsfordelingsudvalget er målsætningen at få opstillet ture på baggrund af de tog der kører hele året, stort set uforandret.

Forudsætningen for denne målsætning ændres desværre uønsket.

Den strenge vinter med de mange maskinnedbrud gav ændringer i maskinløbene og dobbelt traktering med heraf følgende ændringer i personaleturene.

En udløber heraf blev omlægningen den 19 marts med overliggende tog i Nivå for at styrke regulariteten.

Vi havde gerne set at denne ændring havde fundet sted i forbindelse med sommerkøreplanen, således at der havde været mere tid til planlægningen, når der tages hensyn til, at også påske- og pinsetrafik falder i intervallet.

Jeg kan derfor kun sige, at det du giver udtryk for er den målsætning vi arbejder efter.

*Med venlig hilsen
Regnar Mortensen*

Kan medierne redde menneskeliv?

Det at køre tog står for de fleste børn som noget eventyrligt, en stor maskine, som man behersker.

Men det er ikke altid så ligetil. Der er mange faktorer, der er med til at gøre elektro- og lokomotivførere tilværelsen broget.

En af tingene er den skødesløse måde voksne og børn omgås noget så farligt som tog på.

Det at stå med tærne ud over

perronkanten, og det at løbe over sporet fordi det er en kortere vej, er måske meget nemt, tilsyneladende. Risikoen er bare særdeles stor for at vedkommende, der gør det får et hospitalsophold af længere varighed eller værre, men ikke ualmindeligt i disse tilfælde, at de havner i kapellet.

Der er tilfælde af »selvmord«, hvor det kan være vanskeligt at dømme, faldt offeret eller ville vedkommende selv.

Børns leg på skinnerne og perronen er en halsbrækkende sag, for børnene altså. Disse moderne rullebretter, hvor børnene kan stå ovenpå er måske et udmærket stykke legetøj, men absolut ikke på en perron, hvor der kører tog ind til.

Undertegnede har set det tit, uden at de voksne, der stod i nærheden greb ind, selvom der var tog under indkørsel, er disse voksne ligeglade eller er de bare ikke opmærksomme på faren ved leg på en perron?

Jeg vil give et par eksempler på letsindigheden.

Under indkørsel til Farum, med ca 90 km./t., opdager jeg et barn på skinnerne ca. 30 meter foran mig. Jeg fløjtede og til alt held nåede barnet at flytte sig på de 2-3 sekunder der gik inden jeg var over ham. Det var 3 børn, der havde lejt sig på baneskråningen og havde holdt til der i mindst én time, hørte jeg bagefter, af andre elektroførere, der havde set dem. Hver enkelt har vel regnet med at de flyttede sig efter at han var passeret.

En elektrofører fortalte mig at han under indkørsel til Nørreport station nordfra, med ca. 60 km./t. opdagede 2 børn, der sad med benene ud over perronkanten, med en hurtig reaktionsevne og et par gode bremsere nåede han at standse lige foran børnene.

Da han med bankende hjerte spurgte den, der havde barnet med, var svaret at han kunne da bare bremse. Vedkommende var slet ikke klar over at børnene lige havde været i livsfare.

Sådanne situationer, og de der er værre endnu, kan der nævnes mange af. En sådan skødesløs omgang med menneskeliv er ikke rimelig. Befolkningen må gøres opmærksom på dette igennem medierne, således at disse situationer bliver begrænset mest muligt i antal, det er i øjeblikket daglige episoder.

Til illustration kan bruges nogle tal hentet fra arbejdsmiljørapport nr. 2. Jeg ved godt at der indgår andre faktorer i disse tal, men de er alligevel talende for sig selv.

Selvmord – hvad gør du nu . . .

Der er mange der har stillet redaktionen dette spørgsmål, og vi vil på baggrund af samtaler med forskellige personer og brevmateriale, forsøge at besvare dette.

Et af spørgsmålene er gået på politiets afhøring og spiritusprøven.

Betjentene er nok i de fleste tilfælde hensynsfulde, men der er undtagelser. Disse undtagelser, hvor en elektro/lokomotivfører er blevet holdt tilbage til en udvidet spiritusprøve og andre mærkværdigheder, slider hårdt på den ud-sattes nerver og er unødvendig.

Føreren har jo i disse tilfælde ingen chance for at undgå en påkørsel, det er bestemt ikke noget, der er overlagt, og en anden spiritusprøve end den der foregår i toget med en ballon eller en såkaldt al-kotester er en unødvendig forestilling.

Efter nøje undersøgelse, kan oplyses at politiet ingen lov/cirkulæremæssig begrundelse har for at tilbageholde en elektrofører, undtagen ved at sigte ham for noget konkret, og i dette tilfælde får han visse rettigheder, det vil i de fleste tilfælde være derfor at det sker.

(Om dette kan læses i retsplejelovens § 807 stk. 3 og §168,171 stk. 2 pkt. 1-3. Samt betænkning om vidner nr.316 af 1962).

Vi har efter henvendelse til redaktionen, fået den opfattelse at DSB behandler førere, der har været udsat for et gennemført selvmord foran toget usmidigt, - det gør de også!

En ting skal DSB dog have ret i, dette vil fremgå af nedenstående.

Hvordan behandler man bedst et menneske i denne specielle situation????

Dette spørgsmål har vi søgt at få lidt klarhed over, og har derfor skrevet til en sagkyndig på psykologiens område afd. leder cand. psych. Knud Erik Sabroe v. Århus universitet.

Prof. Sabroe stillede sig særdeles velvilligt til sagen og svarede at han efter samtale med forskellige kolleger var kommet til den opfattelse at det var bedst for føreren at komme ud at køre hurtigst muligt efter hændelsen, helst nok samme dag. Begrundelsen er at det skete ikke må få tid at bundfælde sig.

MEN, og dette er vigtigt, citat: »At der hurtigst muligt iværksættes en støtte til vedkommende, af en kvalificeret behandler, der har indsigt i den form for behandling, der mest er kendt under navnet kriseterapi. Det er sigtet med denne behandling at tage hændelsen op og gennearbejde den, således at den bliver set i sin rette sammenhæng, og ikke får lejlighed til at få skyldkarakter eller lignende.« citat slut.

Dette brev bliver nu taget op til drøftelse.

Der er allerede kommet visse tanker ud af det. Ville det f. eks. være en ide at den »uheldige« kom ud at køre med en kollega, her tænkes på kørelærere, der burde være tålmodige mennesker, i stand til at stille sagen i sit rette lys.

Har du selv været ude for selvmord foran toget vil vi meget gerne høre fra dig, din vurdering vil være værdifuld, for en eventuel ændring af forholdene.

O.G.O.

De to sidste indlæg er sendt os af redaktøren af Kh-afdelings lokalblad »Boulevarden«.

Fortsat stærk vækst i Alka Forsikring

Ved udgangen af 1978 var vi i Danmark gruppelivsforsikret for ca. 74,1 milliarder kr.. For første gang var tallet større end den individuelle livsforsikring (ca. 72,1 milliarder kr.). Medtager vi rente- og pensionsforsikringer (kapitaliseret), får vi yderligere ca. 114,4 milliarder.

Tænkes det samlede tal fordelt på Danmarks 5,1 millioner indbyggere, giver det i snit ca. 51.000 kr. pro persona. Tallet i sig selv siger mindre, men det er vigtigt, at det på et år er steget 20%, fordi dette er udtryk for en reelt forbedret dækning af Danmarks befolkning.

Denne opløftende kendsgerning fremhævedes af hovedkasserer Eivind Larsen, Dansk Metal, da han den 15. maj aflagde beretning for 1978 på Alka Forsikrings generalforsamling.

I skade og Liv steg præmieindtægten brutto med godt 23 millioner til 178,9 millioner kr..

Kraftig stigning i bonusfonden i Alka Liv.

I Liv steg overskuddet med over 7 mill. kr. til 44,1 mill. kr.. Heraf vender 43,1 mill. tilbage til de forsikrede via bonusfonden. Denne er efter henlæggelsen pr. 1.1.1979 på 129,7 millioner kr..

Antallet af forsikrede i livsforsikringen steg til 843.690.

Bestanden af individuelle livsforsikringer steg til godt 790 millioner kr. i forsikringssum. I gruppelev steg forsikringssummerne til 26,6 milliarder kr. ved udgangen af 1978.

Ud over invalide- og alderssummer har Alka Liv nu udbetalt ca. 35.000 dødsfaldserstatninger - det svarer nogenlunde til antallet af indbyggere i kommuner som Hjørring eller Køge.

Stigende skadesudgifter, lavere omkostningsprocent

Præmierne i Skade har stadig vanskeligt ved at følge stigningen i skadeudgifter. I en enkelt branche blev skaderne ca. 112% af præmierne, og samlet steg skadesprocenten fra 81,3% i 1977 til 91,4% i 1978. Selv om omkostningsprocenten havde vist en nedadgående tendens, havde udviklingen nødvendiggjort præmieforhøjelser. De ville dog først slå igennem i løbet af 1979.

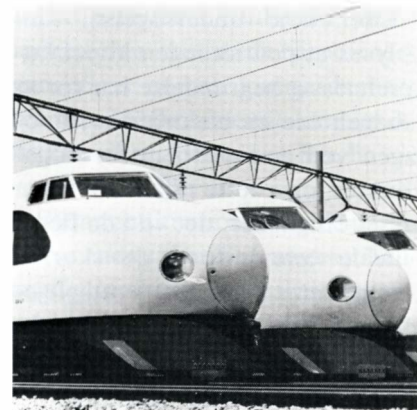
Næsten uændret overskud i skadesforsikringen trods teknisk underskud.

Konsolideringen gennem en årække giver store renteindtægter. De dækker ikke bare det tekniske underskud, men bevirker, at skadesforsikringen slutter året med et overskud på 8,4 millioner kr. (mod 9,6 mill. i 1977).

Derfor har Japan fart på



Med 210 km/t (topfart 260 km/t) skyder »shinkansen«-tog igennem Tokio-forstad. Ballast og sveller bruges nogle steder i stedet for cementstøbt banelegeme for at mindske støjplagen.



»kugler« klar til »affyring« på Tokios Shinagawa rangeringsteræn.

D

a Europa i 1950erne begyndte at virkeliggøre avancerede togprojekter, ville de japanske statsbaner (JNR) ikke stå tilbage med det gamle, langsomme, smalsporede net.

Halvdelen af JNR's linjer er stadig smalsporede.

Så JNR besluttede at supplere med et nyt normalvidde-net samt højhastighedstog på cementstøbte banelegemer.

Ingen af de to sidstnævnte teknologinyheder havde på det tidspunkt givet pionerlande – navnlig England og Frankrig – driftserfaringer nok. Den kendsgerning er JNR kommet til at bøde for.

Det oprindelige »shinkansen« højhastighedsprojekt omfatter i alt 7.000 km nye linjer – en trediedel af JNR's nuværende, totale rutenet – der skulle bygges nærmest parallelt med de gamle baner. »Shinkansen« betyder *kugle* og hentyder til det strømledede lokomotivs projektil-lignende »næse«.

Første »kugle« tog blev »affyret« i 1964 på den ny Tokio – Osaka strækning i forbindelse med olympiaden. Tophastigheden var (og er) 260 km/t, dog er »kuglens« daglige driftsfart 210 km/t.

Indfødte og turister strømmede straks fra de gamle baner til »kuglen«, der er blevet en dundrende publikums- og økonomisk succes, men desværre på bekostning af det gamle net.

Dette driftsmæssige »harakiri« samt meget store anlægsudgifter for »kuglen« og politisk »spændetroje« for taksterne, som ikke har fået lov til at følge landets generelle pristigninger, har medført et statsbaneunderskud, der ligger ikke så lidt over andre landes – omregnet ca. kr. 19.000 millioner årligt. JNR har faktisk for ikke ret længe siden oplevet at være i den situation, at banerne ikke kunne betale leverandørregninger.

Den kendsgerning, at japanerne med »kugle«-projektet selvstændigt begav sig ud ad teknologiens ikke gennemprøvede vej i stedet for blot at følge andres spor fik overraskende konsekvenser i det første ti-år. Stor skinneslitage, mange reparationer på det rullende materiel og for lille værkstedskapasitet dominerede.

Cementstøbte banelegemer begynder først nu at give Europas teknikere pålidelige – og positive – svar på spørgsmål om holdbarhed

på længere sigt – men japanerne måtte på det tidlige tidspunkt løbe en risiko, der viste sig at rumme skuffelser. Cementen slog revner og giver i tilgift enorme støjproblemer, som sætter både spørgsmåls- og udråbstegn ved det »dundrende« i succesen.

For at reducere støj- og vibrationsniveauet anvender JNR ballast og sveller på stationer og på lange broafsnit.

Gennemgående er støjplagen fra den ikke lydabsorberende cementflade under skinnerne, der er fæstnet direkte på cementfladen, blevet så generende, at alene den truer projektets færdiggørelse i planlagt form navnlig hvor det berører tæt befolkede egne, som ruten skal gennemløbe.

Støjplagede japaneres krav om bygning af 2 m høje støjmure tæt på og langs med linjerne er blevet efterkommet og er imellem de kostbare overraskelser i JNR's regnemaskiner.

Støjplagen på strækningerne bliver ikke mindre i forbindelse med den traditionelle japanske husbygningsskik – træhuse med papirvægge!

Og netop her ses »et hjørne« af

den virkelige baggrund for højhastighedsprojektet – nemlig det sjældent betragtede billede af Japan før og nu.

I 2000 år var Japan »lukket af« fra resten af verden.

Først godt ind i 1800-tallet blev lensherresystemet opløst – japaneren kunne begynde at vænne sig til at være sin egen herre.

Lensherren havde været som en »fader« figur. Han beskyttede sine folk og disses familier – og rådede samtidig over alles arbejdskraft hele livet.

Mange generationer af japanere fandt det naturligt at løfte i flok for lensherren. Den, der løftede for lidt – eller for meget – var ikke rigtig velset blandt arbejdsfællerne. *Fællesindsatsen* var det gode og korrekte.

Moderne japanere opfatter også et arbejdsfællesskab som noget af et »familie« fællesskab. Det er denne nedarvede holdning til det daglige job, som er blevet japanernes styrke i en moderne, konkurrencebetonet industriverden. Den får dem til at arbejde nært og godt sammen – og får vestlige industrifolk til at måbe over japanernes produktivitet.

Forklaringen på den berømte japanske flid ligger altså gemt i opdragelse og psyke – arbejdet gavner alle i samfundet, selve det at bestille noget er en af de største menneskedyder i Japanerens øjne.

Opfattelsen er desværre ikke umiddelbart forenelig med industrisamfundets virkelighed, som udviklingen viser:

Hjemmemarkedsmætningsfænomenet er begyndt at nødvendiggøre japanske virksomheders ekspansion til udlandets større markedsområder og har medført noget hidtil ukendt i livsstillingerne Japan – afskedigelser.

Ovre – men altså alligevel kun 100 år tilbage – er lensherretidens »tryghed i ansættelsen«. Ankomsten er nutiden, hvor japaneren er blevet nødt til at værne om sine trivselsmuligheder i arbejdet og privat – kort sagt gennem faglige organisationer gardere sig imod de groveste følger af industrisamfundets udvikling.

Historien fra Europa gentager sig i Japan:

Ligesom Europas politikere i 1800-tallet og fremefter ikke forstod/forstår sammenhængen imellem økonomi-, menneske- og fagorienteret lovgivning, har japanske politikere heller ikke det nødvendige overblik.

Det har naturligvis også i Japan skabt en fagbevægelse, der reelt tager »hånd i hanke« med udviklingens problemer.

Disse og andre lignende grunde er årsagen til, at japanerne har lidt mere travlt end andre industrinationer for at finde deres plads i epoken før det 21. århundrede.

Har japanerne haft for meget fart på? Nogle af dem mener det.

Det illustrerer noget væsentligt i situationen, at regeringen i 1977 indførte en tænkepause med hensyn til færdiggørelsen af »shinkansen« projektet.

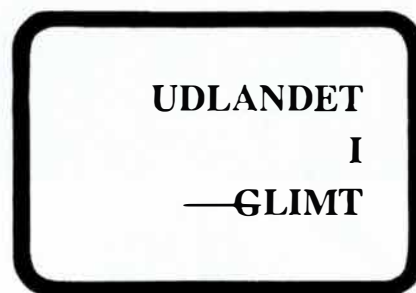
Resultatet blev, at ca. 4.500 km af projektets oprindelige planlagte 7.000 km skal fuldføres. Flere højhastighedslinjer skønnes unødvendige således som Japans trafikbehov og økonomi har udviklet sig.

JNR vil færdigbygge 5 linjer til, der ventes at være i drift senest i 1990: En 170 km nordlig forlængelse til Aomori, en 370 km linje imellem Aomori og Sapporo – medregnet en 54 km lang undervandstunnel imellem Japans to hovedlandsdele, Honshu og Hokkaido – en 590 km linje fra Tokio *via Toy-*

ama til Osaka, en 120 km sydlig forlængelse fra Hakata til Nagasaki og en 270 km forlængelse fra Hakata til Kagoshima.

Behagelige, forholdsvis effektivt støjisolerede »kugle« tog omfatter nu i alt 2.400 rullende enheder, der bruges i 270 tog dagligt og kontrolleres over hele nettet fra et enkelt computerrum på Tokio centralstation.

Med »kuglen« på hovedlinierne har JNR skabt et af verdens mest avancerede passagertog. En bedrift af en nation, der med ualmindelig stor fart kom fra fortiden ind i nutiden.



●BASEL, Svejs, viser næste år fra 16. til 18. september en specialudstilling om tunnelbygning, »Euro-tunnel 80«.

Bedes broplanlæggere notere.

●Jugoslavien har nedlagt 13 tabgivende linjer.

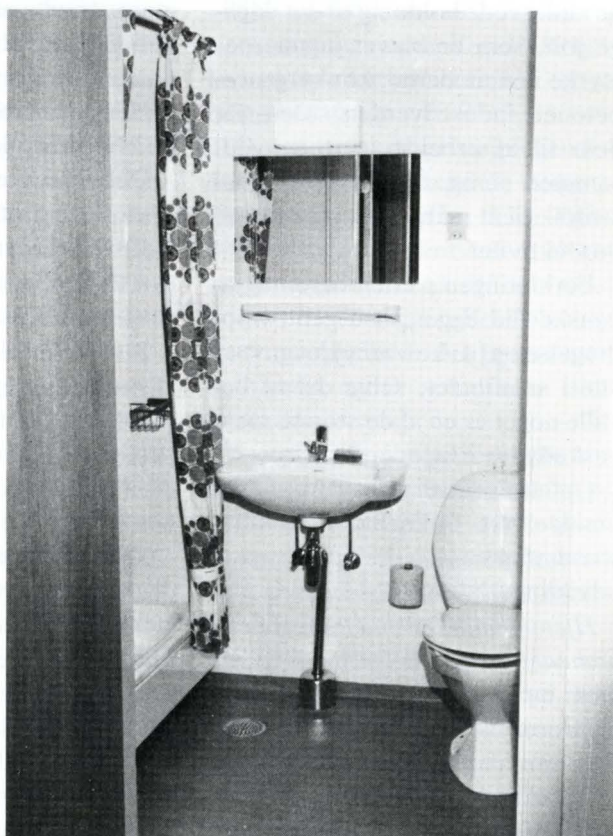
Giver i det mindste overtroiske jugoslaver en vis tilfredsstillelse.

●Canadian PACIFIC har installeret soldrevet radioanlæg i bjergene ved Revelstoke i Silver Creek, British Columbia, til kontakt imellem togklarere og arbejdsfolk på linjen. Strømmen akkumuleres i batterier, så anlægget altid kan bruges – også om natten.

Jo, men hvornår kan vi fylde sollys i glaspærer til feriebrug?

Overnatningsbygning i Nyborg

16



Den 16. juli markeredes ibrugtagningen af en ny overnatningsbygning i Nyborg ved en præsentation for en indbudt kreds.

DSBs indretning af bygningen »Solyst« er blevet tiltalende og goft under de givne omstændigheder, d.v.s. de muligheder en gammel bygnings ydre rammer giver. Vi håber, at vore kolleger må befinde sig godt i de nye og hårdt tiltrængte overnatningslokaler.

Følgende uddrag af Mo-cirkulære beskriver bygningen kort og godt.

»Solyst« er beliggende i nærheden af 5. leje ved md. Nyborg. Der er tilvejebragt en flisebelagt sti fra maskindepotet til bygningen. Stien er markeret med skilte og er i mørke oplyst af parklamper.

Indgangsdøren til »Solyst« er forsynet med en lås, der kan åbnes med en togfører-nogle (EF-nogle) eller en lokofører-nogle (AB-nogle).

I vestibulen er anbragt en værelsesbenyttelsesplan for tog- og lokopersonalets ophold i bygningen samt en planskitese over bygningen med angivelse af værelsesnumrene. Bygningen er indrettet med værelser i stueetagen, på 1. sal og i annekset.

I vestibulen er endvidere anbragt tjenestetelefon og montetelefon til privat brug. Endelig er i vestibulen anbragt et nøgleskab med nøgler til de 20 værelser.

I stueetagen ved trappen er anbragt et linnedskab med lagner, dyne- og pudebetræk indlagt i plastposer til hver overnatning.

Endvidere er anbragt et vasketøjsskab med trådkurve under trappen til brugt sengelinned.

Sengetøjet hentes i linnedskabet før brug og anbringes i vasketøjsskabet efter brug.

I stueetagen findes en opholdsstue og et spidekøkken med køleskab og kogeplade. Alle værelser er udstyret med bad og toilet.

Der er anbragt batteridrevne vækkeure på alle værelser.

Alle 3 udgangsdøre, hoveddør, verandadør og kælderdoor kan åbnes indefra uden brug af nøgle af brandmæssige grunde.

»Solyst« er desuden udstyret med varslingsanlæg i tilfælde af brand efter de gældende regler.

Alle værelser er forsynet med et eksemplar af ordensregler samt en orientering om, hvordan man skal forholde sig i tilfælde af brand.

På et bord i vestibulen er anbragt en klageprotokol til brug i påkommende tilfælde af fejl eller mangler i bygningen.



Nye platter fra støtteforeningen Danske Dampvenner

18

Støtteforeningen Danske Dampvenner udsender hermed to platter i anledning af to danske privatbaners 100 års jubilæer, nemlig d. 1/7 ØSTSJÆLLANDSKE JERNBANESKABS jubilæum og 20/7 VEMB-LEMVIG banens 100 års jubilæum.

Platterne vil indgå som henholdsvis platte nr. 2 i vor serie »Jyske privatbaner« og platte nr. 1 i vor serie »Sjællandske privatbaner«.

Begge platters motiver er som vore øvrige tegnet af den dygtige kunstnerinde Bertina Kærager og fremtræder i sort stregtegning på hvidt porcelæn.

Kun samlerplatterne fra Støtteforeningen Danske Dampvenner er nummererede og påtrykt oplagets størrelse. Samler De på Støtteforeningen Danske Dampvenners porcelænsplatter er De sikker på at Deres investering øger sin værdi.

Ved køb af vore platter er De desuden med til at støtte ALLE kredse der arbejder med at bevare såvel damplokomotiver som andre former for dampmaskineri, samt

lejlighedsvis interessante gamle jernbanevogne.

Støtteforeningen Danske Dampvenner er den eneste organisation i Danmark som årligt uddeler sit overskud til bevaring og restaurering af dampformål, – indtil nu over 50.000 kr.

Ønsker De én eller begge platter, beder vi Dem venligst udfylde nedenstående bestillingskupen.

Er De allerede abonnent vil De automatisk få begge platter tilsendt sidst i juli måned, men De vil spare det dyre postoprævningsgebyr ved forinden at fremsende beløbet, 95 kr. pr. platte + 10 kr. i forsendelse, – der kan sendes indtil 4 platter for 10 kr., – på giroindbetalingskort eller i check.

NB: Vi kan oplyse at der er forudbestilt næsten 250 stk. af vor netop annoncerede platte med den gamle »Postvogn« fra de smalsporede jernbaner på Bornholm, og at denne platte vil blive tilsendt bestiljerne i nærmeste fremtid...

Vor næste platte – i serien »DANSKE DAMPSKIBE« vil fremkomme i oktober måned.

Undertegnede: Navn: _____

Adr. _____ Postnr. _____

Bestiller herved antal _____ stk. af jubilæumsplatten fra ØSJS.

Bestiller herved antal _____ stk af jubilæumsplatten fra Vemb-Lemvig-banen

Såvidt muligt ønskes platte nr. _____

Prisen pr. platte 95 kr. + 10 kr. i forsendelse, dog kan indtil 4 platter sendes for samme 10 kr. – Beløbet bedes indbetalt forud pr. giro eller check.

Ved forsendelse pr. postoprævning er prisen pr. platte ialt 110 kr.

Sendes til: Støtteforeningen, Danske Dampvenner, Esrumvej 47, 3000 Helsingør – giro 8 29 47 63 – tlf. (03) 21 81 46.

PERSONALIA

Forfremmet til elektrofører (13. lrm.) pr. 1.5.1979

Elektrofører (10. lrm.)

H. Hørlyck, mdt Kh i mdt Kh
V. F. Jensen, mdt Kh i mdt Kh
K. Madsen, mdt Kh i mdt Kh
V. Bramming, mdt Kh i mdt Kh
K. E. Møller, mdt Kh i mdt Kh
J. Beck Jensen, mdt Kh i mdt Kh
K. V. Clausen, mdt Kh i mdt Kh
A. S. Henriksen, mdt Kh i mdt Kh
B. Peyk, mdt Kh i mdt Kh
A. B. A. Kehling, mdt Kh i mdt Kh
I. Nørgaard, mdt Kh i mdt Kh
B. L. Andersen, mdt Kh i mdt Kh
J. A. Andersen, mdt Kh i mdt Kh
P. E. Rughave, mdt Kh i mdt Kh
P. Legind-Hansen, mdt Kh i mdt Kh
I. B. Jensen, mdt Kh i mdt Kh
E. P. Hansen, mdt Kh i mdt Kh

Ansæt som lokomotivassistent pr. 1.6.1979

B. Krammager, mdt Kh
P. E. Nielsen, mdt Kh
V. S. Christiansen, mdt Kh

Forflyttet 1.5.1979 efter ansøgning

Lokomotivfører (17. lrm.)
J. Sten Jensen, mdt Gb til mdt Næ
R. W. Kristiansen, mdt Gb til mdt Hgl

Forflyttet 1.6.1979 efter ansøgning

Lokomotivassistent (9. lrm.)
K. N. Petersen, mdt Gb til mdt Hg
P. E. Bjerregaard, mdt Ar til mdt Str
lokomotivassistent p. (9. lrm.)
A. R. Knudsen, mdt Ar til mdt Str
F. Bunk, mdt Ar til mdt Str
B. Lindhardtzen, mdt Ar til mdt Str
G. D. Jensen, mdt Fa til mdt Str
F. Klyver, mdt Ar til mdt Str

Forflyttet 1.7.1979 efter ansøgning

Lokomotivassistent (9. lrm.)
P. F. Jørgensen, mdt Kh til mdt Str

Forfremmet til lokomotivfører (17. lrm.) pr. 1.5.1979 efter ansøgning

Lokomotivfører (13. lrm.)
S-B. Frederiksen, mdt Rf i mdt Rf
M. M. Danielsen, mdt Gb i mdt Gb
H. E. M. Madsen, mdt Kø i mdt Kø

Forfremmet til lokomotivfører (17. lrm.) pr.**1.6.1979 efter ansøgning**

Lokomotivfører (15. lrm.)

A. C. Dinesen, mdt Fa i mdt Fa

J. Westergaard, mdt Fa i mdt Fa

Lokomotivfører (13. lrm.)

F. C. Christensen, mdt Ab i mdt Ab

W. B. Jørgensen, mdt Gb i mdt Gb

Forfremmet til lokomotivfører (17. lrm.) pr.**1.7.1979 efter ansøgning**

Lokomotivfører (13. lrm.)

B. F. Skriver, mdt Gb i mdt Gb

Forfremmet til lokomotivfører (15. lrm.) pr.**1.5.1979**

Lokomotivfører (13. lrm.)

K. E. Larsen, mdt Ng i mdt Ng

Forfremmet til lokomotivfører (15. lrm.) pr.**1.6.1979**

Lokomotivfører (13. lrm.)

B. Johansen, mdt Gb i mdt Gb

J. V. Thrane, mdt Od i mdt Od

Forfremmet til lokomotivfører (17. lrm.) pr.**1.7.1979 efter ansøgning**

Lokomotivfører (13. lrm.)

J. E. Thomsen, mdt Gb i mdt Kø

E. Rasmussen, mdt Fa i mdt Fa

L. B. Andersen, mdt Gb i mdt Rf

E. Paulsen, mdt Gb i mdt Gb

Forfremmet til lokomotivfører (15. lrm.) pr.**1.7.1979**

Lokomotivfører (13. lrm.)

H. J. Pedersen, mdt Kø i mdt Kø

E. Elberg, mdt Gb i mdt Gb

Forflyttet 1.7.1979 efter ansøgning

Lokomotivassistent (9. lrm.)

T. B. Christensen, mdt Kh til mdt Næ

Lokomotivassistent p. (9. lrm.)

B. Jöhnck, mdt Kh til mdt Rf

K. I. Rasmussen, mdt Kh til mdt Kø

Ansæt som lokomotivassistent p. 1.6.1979

B. K. Andersen, mdt Kh

Genoptaget tjenesten 1.5.1979 efter ansøgning

Lokomotivfører (13. lrm.)

P. E. Brygger, mdt Gb

Tjenestefrihed uden løn 13.8.1979–12.8.1980

Lokomotivfører (13. lrm.)

R. Lindberg, mdt Gb

Navneændring

Lokomotivfører (17. lrm.)

H. Jensen, mdt Ar til Hother Jensen

H. Jensen, mdt Ar til Harry Jensen

H. Christensen, mdt Ar til Hother Christensen

sen

Lokomotivassistent (9. lrm.)

F. Christensen, mdt Kh til Freddy Christensen

sen

P. A. Jensen, mdt Ar til P. Amdi Jensen

Lokomotivassistent p. (9. lrm.)

F. Christensen, mdt Kh til Finn Christensen

Afskediget pr. 31.8.1979 p.g.a. svagelighed-

Lokomotivfører (18. lrm.)

R. Lyby, mdt Fa

P. T. O. Christensen, mdt Fa

K. E. D. Kofoed, mdt Gb

Lokomotivfører (17. lrm.)

L. M. H. Jensen, mdt Fa

Afskediget pr. 30. 4.1979 efter ansøgning

Lokomotivassistent p. (9. lrm.)

F. Pedersen, mdt Kh

Afskediget pr. 31. 5. 1979 efter ansøgning

Lokomotivassistent p. (9. lrm.)

H. Hansen, mdt Kh

Afskediget pr. 31.8.1979 efter ansøgning al-

der

Lokomotivinstruktør (21. lrm.)

E. O. Erdland, mo Fa

Afskediget pr. 30.9.1979 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (18. lrm.)

H. Jepsen, mdt Pa

Afskediget pr. 31.10.1979 efter ansøgning al-

der

Lokomotivinstruktør (21. lrm.)

J. Nielsen, mo Ar

Afskediget pr. 8.6.1979 efter ansøgning

Lokomotivassistent p. (9. lrm.)

B. B. Johansen, mdt Kh

Afskediget pr. 30. 6.1979

Lokomotivassistent p. (9. lrm.)

K. N. Jørgensen, mdt Kh

Dødsfald

Pens. lkf. N. C. Plougmann, Århus, død den 1.5.1979

Pens. lkf. A. P. K. Knudsen, Nyborg, død den 10.5.1979.

Pens. lkf. E. Meng, Slagelse, død den 17.5.1979.

Pens. lkf. Th. Lorentzen, Struer, død den 21.6. 1979.

Pens. lkf. N. P. Wejrup, Nyborg, død den 5. 7. 1979.

Lkf. Gunnar Voldum, Struer, død den 6.7.1979.

Pens. lkf. J. W. Jensen, Viborg, død den 30.4.1979.

Pens. lkf. Laurs Jensen, København, død den 11.6.1979.

Pens. lkf. Viggo Jørgensen, Roskilde, død den 8.7.1979.

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

Lkf. K. L. Flink, mdt Gb.

Vedrørende bogen om »Lokomotivets mænd«.

Hovedbestyrelsen har besluttet, at foreningens pensionister kan købe »Lokomotivets mænd« for kr. 75,00 + porto kr. 8,00 ialt kr. 83,00, der kan indbetales til foreningens kontor på postgiro 5 42 45 42 eller crossed check.

Adressefortegnelse

20

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

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. Høtoft, 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, Egernvænget 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, Bøgevangen 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. tb., 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.

Ålborg: Lokomotivfører Finn C. Christensen, Købkesvej 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.

Århus: Lokomotivfører K. D. Christensen, Cort Adelersgade 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.

Herning: 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 notitser, som ønskes optaget i medlemsbladet, skal foreligge hos redaktionen d. 15. måneden før, medlemsbladet udkommer.

Op til højtiderne må regnes med længere frist, for at optagelse kan være sikker.