

A blue-toned photograph of a railway track receding into the distance. The tracks are flanked by gravel and cross-ties. In the upper right corner, there is a large, bold, black number '8'.

8

DANSK  
LOKOMOTIV  
TIDENDE



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. SEPTEMBER 1979 - 79. ÅRGANG

### 8

#### Indhold:

Det nordiske samarbejde .....	2
Stedstillægsrevision .....	3
Hvorledes formidles lønoverførsler ....	5
DSB-nyt .....	5
»Varme« russere på ny sibirien-linje ..	6
Udlandet i glimt .....	7
Lønoversigt pr. 1. april 1979 .....	8
Ikke rimeligt med krav om overskud hos DSB .....	10
Finsk-russisk tilbud til DSB om el-drift .....	11
Offentlig service og erhvervsliv .....	11
Fredericia maskindepot - min arbejdsplads .....	12
Fra medlemskredsen .....	13
Lanternen .....	15
Jubilæumsforeningen .....	15
Personalialia .....	15

#### 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.

Samtidig med afholdelse af et nordisk kursus, denne gang i Danmark, havde Nordisk Jernbanemands Union lagt sit ordinære sekretariatsmøde sammen - LO skolen i Helsingør.

Der er 8 deltagere fra hvert af de fire nordiske lande i disse årlige NJU-kursus. Indlæring i løn- og arbejdstidsregler gennem gruppearbejde kombineret med foredrag af f.eks. trafikmæssig karakter udbygger de fælles relationer og styrker samarbejdet, som manifesteres i sekretariatsmøderne, hvori deltager 3 repræsentanter fra hvert land. Der rapporteres ved disse møder om udviklingen i det respektive land, en udvikling som kan have stor betydning i andre nordiske lande, idet ændring i eller udbygning af mange forhold kan give idegrundlag for tilsvarende eller lignende ændringer i eget land. - Men NJU er ikke en sekterisk organisation afgrænsende det nordiske samarbejde. Der tilstræbes i høj grad en fælles holdning i internationale spørgsmål, ikke mindst i forholdet til ITF - Internationalt Transportarbejder Forbund.

I erkendelse af, at det ikke bare drejer sig om at skaffe kroner og øre i lønningsposen, men også at skabe gode arbejdsforhold, bedre arbejdsklima eller med et samlende udtryk for udviklingen af dette - et godt arbejdsmiljø, vil de fire lande holde hinanden underrettet om bestræbelserne i denne henseende. I første række ved tilsendelse til sekretariatet af materiale af igangværende eller afsluttede miljøundersøgelser.

Nordisk Jernbanemands Union er ingen årsunge. Den kunne fejre 60 årsdagen for sin stiftelse i august 1978. Unionen har gennem det lange spænd af år haft stor betydning for de nordiske jernbanemænd, og mange af de ledere, som har deltaget her, er på et eller andet tidspunkt, politisk aktive, blevet forlenet med de højeste faglige og eller politiske poster i sit land. Den daglige ledelse af NJU forestås af et præsidium på tre. Det går på skift mellem landene og varetages for en 3-årig periode ad gangen. For tiden er det Norge, der har præsidiets ansvar.

Det gælder nu, som nogensinde, at underbygge fællesskabet til styrkelse af ide og handling på den hjemlige front, men også udover det nordiske. Hver for sig er vi for ubetydelige i international forstand, men samlede en faktor der må regnes med.

# Stedtil lægsrevision

Af sekretariatsleder Niels Juul  
Statstjenestemændenes Centralorganisation I

Efter opfordring fra flere organisationer/fagblade i CO Is medlemsområde skal der i det efterfølgende gives et kortfattet resume om stedtil lægsrevisionen, der var et af resultaterne af de paritetiske nævns afgørelser i maj måned.

Sagen tog i COI sin begyndelse ved formandskonferencen i august måned 1978, idet det forud herfor ved kurser og medlemsmøder etc. var konstateret, at der var et udbredt medlemsønske om, at der blev set på en revision ved aftaleforhandlingerne i 1979.

Formandskonferencen anbefalede, at CO I medtog en stedtil lægsrevision i sine krav til aftaleforhandlingerne. Efter at sagen havde været drøftet i hovedbestyrelsen, blev den behandlet ved repræsentantskabsmødet den 15. november 1978.

Repræsentantskabet besluttede enstemmigt, at kravet skulle fremsættes i TFU (Tjenestemændenes Fællesudvalg) med følgende tekst:

»Der foretages stedtil lægsjustering på det hidtil anvendte grundlag, men dog således, at tjenestemænd henført til stedtil lægs sats 0 med virkning fra den 1. april 1979 henføres til sats I. Lønde, der ikke hidtil har været stedtil lægsreguleret, reguleres fremtidigt«.

Det viste sig, at også LC (Lærernes Centralorganisation) blandt sine krav havde medtaget stedtil lægsordningen. Forslag om revision indgik derimod ikke i CO IIs og ACs (Akademikernes Centralorganisation) krav, men ved drøftelserne i TFU tiltrådte man, at revisionsforslaget blev fremsat som et fælles TFU-krav, der fik følgende formulering:

»Forbedring af stedtil lægsordningen«.

Under forhandlingernes forløb

fornemmedes det, at arbejdsgiversiden ikke var ganske uinteresseret i stedtil lægsspørgsmålet, hvilket vel bl.a. havde baggrund i, at der til visse stillinger havde vist sig rekrutteringsvanskeligheder, navnlig i det storkøbenhavnske område og i de større byer i provinsen.

Arbejdsgivernes interesse kunne senere ses på tryk i bemærkningerne til forlængelseslovens § 5, idet man her sagde, at man også skulle kunne afhjælpe skævheder, der skyldes geografiske forskelle i lønning og priser.

Det paritetiske nævn for TFUs område fastsatte ved sin kendelse af 18. maj 1979, at der skulle ske en revision af stedtil lægsordningen.

For skalatrin 1-18 fastsattes følgende procentdele af årslønnen excl. dyrtidstillæg:

Sats	Pct.	(Gl. pct.)
I	2,65	(2,5)
II	5,30	(5,0)
III	7,95	(7,5)
IV	10,60	(10,0)
V	13,25	(12,5)
VI	15,90	(15,0)

Med virkning fra den 1. april 1979 ændredes kommunernes fordeling på stedtil lægssatserne. Til tjenestemænd, der på grund af ændringen vil lide lønnedgang ydes et personligt ikke-pensionsgivende tillæg til udligning af nedgangen. I tillægget afkortes enhver lønstigning, dog bortset fra udløste dyrtidstillæg. Merudgift 67 millioner kroner.

Med virkning fra den 1. april 1980 vil der ske stedtil lægsberegning også af det uregulerede almindelige pensionsgivende tillæg på 5.384 kr. Fra samme dato henføres alle sats 0-kommuner (30) til sats I. Merudgift 72 millioner kroner.

Ændringer af kommunernes fordeling på stedtil lægssatserne indebærer oprykning med ét skalatrin af

23.700 tjenestemænd pr. 1. april 1979 og af 4.600 (fra sats 0 til I) pr. 1. april 1980, hvorved 21% af samtlige tjenestemænd, der oppebærer stedtil læg, vil have fået en oprykning.

Tjenestemænd, der ikke oprykkes vil få en omend beskeden forbedring ved de ændrede procentsatser for de enkelte satsområder.

Og kommet så langt kan vel siges, at revisionen har været meget positiv, og CO Is oprindelige krav om bortfald af sats 0 og om indregning af tidligere ikke-regulerede lønde var sluppet med igennem »nåleøjlet«, men der findes ingen medalje uden bagside – og bagsiden af »vor medalje« så 4.900 tjenestemænd (3,7%), som måtte nedrykkes med én sats, og det er bestemt ikke uforståeligt, at disse tjenestemænd mener, at stedtil lægsrevision ikke lige netop er sagen.

Det er imidlertid umuligt at forestille sig en stedtil lægsrevision alene indeholdende oprykninger – der vil uvægerligt også ske bevægelser i den modsatte retning, men sådanne betragtninger er selvfølgelig til liden trøst for de tjenestemænd, der må se sig nedrykket.

Når sats 0 pr. 1. april 1980 er bortfaldet – der var økonomiske grunde til, at det ikke kunne ske tidligere – vil der være sket en væsentlig »sammentrykning« af stedtil lægssystemet. Afstanden mellem bunden og toppen af systemet vil have nærmet sig hinanden, hvilket yderligere forstærkes af oprykningen af de 23.700 førnævnte tjenestemænd pr. 1. april 1979.

At der igennem de seneste år er sket en tilsvarende udvikling på det private arbejdsmarked, kan læses af DAs lønstatistikker. En af de tendenser der tydeligt kan ses på det private område er, at der er sket en indskrænkning i afstanden

imellem lønningerne i hovedstaden og i provinsen:

Stedtil­lægs- område	1969/70	1973/74	1977
0	74,5	76,2	84,2
I	78,1	82,2	85,6
II	83,3	83,7	89,1
III	86,8	88,5	91,4
IV	90,6	91,6	93,0
V	93,9	92,1	94,1
VI	101,0	100,8	99,9

Det er naturligvis af stor betydning at tjenestemændenes lønninger holdes i balance med det private arbejdsmarked også på det lokale plan, og derfor måtte der ske en ændring af den hidtidige vægtning af priser og lønninger, således at lønningerne fik en større vægt.

Man kunne naturligvis have revideret uden at ændre i systemets indretning og altså alene registreret forandringerne i priser og lønninger, men dette ville ikke have opfanget den skete forskydning på det private arbejdsmarked og ville tillige have betydet, at der skulle have været nedrykket flere kommuner, end der skulle oprykkes – og derved ville der være fremmet en modsat rettet tendens i den offentlige sektor.

Indtil den 1. april i år har stedtil­lægsindekset været sammensat af pris og løn, der hver indgik med 50%, men således at det beregnede indeks korrigeredes for forskelle i den kommunale (herunder også amtskommunale) beskatning, idet der for hvert procentpoints afvigelse fra landsgennemsnittet blev foretaget en korrektion på ½ point i det beregnede stedtil­lægsindeks.

De foretagne ændringer er, at priser og lønninger fremtidigt indgår i stedtil­lægsindekset med henholdsvis 30% og 70%, og skattekorrige­tionen er ændret til 1/4 point. Forskydningen over mod en større

vægt for lønnen er begrundet tidligere. Begrundelsen for ændringen i skattekorrige­tionen er bl.a. den siden 1973 skete ændring i byrdefor­delingsreglerne.

Omlægningerne betød som tidligere antyd­et, at resultatet af ændringerne af kommunernes fordeling på stedtil­lægs­satserne blev gunstigere, end det ellers ville have været tilfældet.

Om prisindekset bemærkes, at Danmarks Statistik ved flere lejligheder har foretaget forbrugsundersøgelser, der bl.a. har vist at boligudgiften har andraget en stedse stigende andel af forbrugeres samlede forbrug:

	1966	1971	1976
Priser etc. ....	82	76	69
Bolig .....	13	18	24
Transport .....	5	6	7

Dette forhold har formentlig spillet en ikke ganske uvæsentlig rolle for prisindeksets »opbremsning« af stedtil­lægsindeksets evne til at registrere de ellers nok så markante ændringer i lønindekset for det private arbejdsmarked.

Udviklingen i lønningerne på det private arbejdsmarked har bevirket, at der er sket en sammenpresning af stedtil­lægsindekset. Indeks­ets spændvidde var således i 1973 ca. 27, i 1977 ca. 25 og i 1979 ca. 23, og afstanden imellem satserne er som en logisk konsekvens heraf justeret tilsvarende, således at der imellem hver af satserne er 3 point, der tælles tilbage fra 119,71 for stedtil­lægs­sat VI (uændret i forhold til tidligere) til 104,70 for sats 0, der uændret skulle indeholde ca. 10% af kommunerne, men dette sidste vil selvfølgelig være uden betydning efter 1. april 1980.

Ikke i alle kommuner udføres der

et tilstrækkeligt antal arbejdstimer til, at det ville være forsvarligt at anvende den pågældende kommunes lønindeks alene. Lukning eller oprettelse af blot en enkelt privat virksomhed ville da kunne medføre helt urimelige og undertiden nærmest omvæltende virkninger for kommunens stedtil­lægs­sat. For at hindre sådanne tilfældige udsving er der beregnet vejede fællesindeks for grupper af kommuner, der har ligheder i geografisk placering, struktur m.v., således at der kun er beregnet selvstændige pris- og lønindeks for kommuner henholdsvis grupper af kommuner, hvis antal af arbejdstimer har udgjort mindst 1/2 million. Der er intet nyt heri, da det er en videreførelse af den hidtidige ordning, men det har betydet, at nogle ganske få kommuner har skiftet gruppe.

Af andre »gamle« regler skal nævnes, at ingen kommune kan rykke op eller ned med mere end én sats, og at op- eller nedrykning er betinget af, at dette ved to på hinanden følgende revisioner har vist sig berettiget. Den førstnævnte regel har denne gang været uden betydning, medens »bremsereglen« har hindret nogle nedrykninger og oprykninger.

Da den sidste revision ligger så langt tilbage som i 1973, fandtes det ikke rimeligt at bruge tallene derfra ved anvendelse af bremsereglen, og der er derfor benyttet en tænkt revision på grundlag af de tal, der skulle have været anvendt ved den revision i 1977, som ikke blev foretaget.

Tidligere i artiklen vistes, at der var sket en ændring af procenttil­lægget for den enkelte stedtil­lægs­sat, hvorefter der nu er 2,65% imellem satserne mod før 2,50%.

Grundene hertil er flere. Dels er det fra arbejdsgiverside fremhævet,

at ændringen vil tilgodese rekrutteringssynspunkter, da den har størst effekt i de områder af landet, hvor man har rekrutteringsvanskeligheder, og fra organisationside har det ikke været uvelkomment, at det ad denne vej var muligt – omend beskedent – at tilgodese en stor del af medlemskredsen og herunder navnlig den midterste og lavere del af lønrammerne.

Der er ikke hidtil forekommet en stedtillægsrevision, uden at den har givet anledning til kritik i medlemskredsen, og denne gør da heller ingen undtagelse i så hensende, men det bør fremhæves, at der er gjort det mulige for at skabe forbedringer for flest muligt, og at de foretagne ændringer eller justeringer af ordningens opbygning for CO I har til sigtet dette formål.

Sluttelig skal nævnes, at stedtillægsrevisionen blev besluttet i alle de 3 paritetiske nævn for det offentlige område, hvorfor der fortsat vil være et fælles stedtillægssystem for staten, amterne og kommunerne.

## Hvorledes formidles lønoverførsler?

*Arbejdernes Landsbank orienterer*

Det er snart en hel del år siden, at begrebet *lønkonti* blev indført, og man kan vist nu – uden at overdrive – sige, at det blev en succes.

I dag er det en meget stor procentdel af det samlede antal lønudbetalinger her i landet, der bliver overført til modtagernes konti i pengeinstitutterne. Dette gælder fra såvel private som offentlige arbejdsgivere samt pensioner, ATP-udbetalinger og sociale ydelser af forskellig art.

I begyndelsen udfyldte arbejdsgiverne nogle specielle lønoverførselsbilag som indeholdt lønmodtagernes navne og kontonumre, nettolønnen samt en arbejdsgiverbetegnelse. Disse bilag blev indleveret i arbejdsgiverens pengeinstitut, som derefter fremsendte beløbene til lønmodtagernes pengeinstitutter for indsættelse på lønkontiene. Denne fremgangsmåde benyttes stadig af mange arbejdsgivere, men i forbindelse med kildeskattens indførelse i 1970 etableredes en del servicebureauer som tilbød arbejdsgiverne via EDB at udføre en del af arbejdet med beregning af løn, kildeskat med videre samt udskrivning af lønafregning til lønmodtagerne og lønoverførselsbilag til pengeinstituttet.

Blandt disse servicebureauer var *Multi-Data*, som var blevet startet med de fleste danske pengeinstitutter – herunder også *Arbejdernes Landsbank* – som baggrund.

*Multi-Data* har flere EDB-produkter, hvoraf det væsentligste er *Data-løn*, som har tilslutning fra over 34.000 arbejdsgivere – heraf mange indenfor fagbevægelsen – med ca. 360.000 lønmodtagere, og hvor den overførte nettoløn i 1978 var over 16 mia. kroner.

I *Data-løn*, som omfatter både 14-dages lønnede og månedslønnede, udfylder arbejdsgiveren lønskemaer med bruttoløn samt eventuelle fradrag og tillæg, hvorefter skemaerne afleveres i dennes pengeinstitut. Pengeinstituttet videresender dem til *Multi-Data*, der udregner kildeskat, ATP, pensionsbidrag, feriepenge og søgne-helligdagsbetaling samt udskriver lønseddel i to eksemplarer. Nettolønningerne bliver derefter via EDB-anlæg overført til de forskellige pengeinstitutters EDB-anlæg for indsætning på lønmodtagernes konti.

Ydermere afregner *Multi-Data* den tilbageholdte kildeskat til Statsskattedirektoratet hver måned samt bidraget til ATP hvert kvartal, ligesom der til nytår udarbejdes årsopgørelser med tilhørende oplysningssedler til skattemyndighederne over alle, der i årets løb har fået overført løn via systemet.

Nogle store arbejdsgivere – især indenfor den offentlige sektor – har selv EDB-anlæg med tilsvarende lønprogrammer. De kan på lignende måde få fordelt nettolønningerne til lønmodtagernes pengeinstitutter ved med eget pengeinstitut som mellemlidende at tilslutte sig Bankers og Sparekassers overførselsservice, som administreres af Pengeinstitutternes Betalingsformidlingscenter (PBC).

## DSB-nyt

Den planlagte udvidelse af regionaltrafikken på Sjælland betyder, at DSB må anskaffe mere materiel. Der er netop indgået kontrakt med vognfabrikken Scandia-Randers A/S om levering af i alt 15 personvogne litra Bn. De leveres fra foråret til efteråret 1980 med henblik på forøgelsen af regionaltrafikken øst for Storebælt i perioden 1981–83.

Desuden er der indgået kontrakt med Scandia-Randers om levering af 50 nye containerbærevogne, litra Lgjs, i løbet af 1980, heraf de første 5 i marts 1980. Det drejer sig om en ny type 2-akslede vogne, der er beregnet til transport af containere og udstyret med stødabsorberende anordning, der beskytter godset mod skader under rangering. De nye bærevogne vil blive anvendt i DSBs stykgodsbefordring i forbindelse med indførelsen af det nye godssystem.

# »Varme« russere på ny Sibiri-en-linje

V

estlandes iagttagere af Sovjetunionens jernbaneadministration ser forbeholdent på oplysninger i banernes rapporter – af åbenlyse grunde.

Hvis de sovjetiske statsbaner (SZD) rapporterer – f. eks. – stigende kæmpeindtægter, så store, at indtægterne ifølge rapporterne rigeligt dækker banernes investeringsbehov, medfølger ingen relevante oplysninger om udgifter, driftsproblemer (der *er* store) eller antydning af det fundamentale – at Sovjetrepublikernes jernbaner har monopol på fragttransport i dette verdens største jernbaneområde (138.000 rute/km, 2 millioner ansatte).

SZD's rapporter mangler også oplysninger om komfort- og miljøforbedringer, som først i de allerse-neste år er begyndt at komme med i beretningerne. Der var ikke noget at prale med før, kommenterer SZD.

Ligeledes ventes fremtidens top-hastighed i Sovjetunionen ikke noget sted på noget tidspunkt at blive over 200 km/t. SZD deltager altså ikke i prestigekapløbene om flyhastigheder på skinneveje. Foreløbig er målet 160 km/t, det nyeste passagermateriel bygges dog allerede nu til 200 km/t.

Siden 1950'erne er SZD's totale ton/km-resultat imidlertid blevet 5-doblet! Det betyder, at russerne i dag transporterer næsten halvdelen af Klodens samlede jernbanefragtmængde.

Passager/km-tallet i samme tidsrum er gået op med 350%!

De blotte tal virker umiddelbart imponerende på vestlige jernbaneadministratorer, der tilsyneladende efter fælles aftale kører fra den ene rationaliserings(hoved)pine til den næste i forsøg på at geare beskæftigelsesmulighederne til driftsresultat.

tater.

Det egentlige imponerende ved Sovjets jernbaneudvikling skal dog søges på et andet, sjældent iagttaget felt: I *ansporingen*, som selve det store jernbaneland giver indbyggerne nu i sidste fjerdedel af 20. århundrede.

De fleste andre jernbanesystemer på globussen er udbyggede – ja, de præges i vis grad af ledelsernes stadige »kig« på at *nedlægge* linjer, hvor det er socialt forsvarligt.

I Sovjet bygges ikke blot nye jernbaner – hvilket SZD regner med at blive ved med i 20 år til. Enkelte projekter er så spændende, at de får ungdommens eventyrlyst til at »gløde«.

Typisk er en ny, trans-sibirisk bane, som for tiden bygges i så vidtstrakt, barsk natur, at det moderne menneskes slumrende pionérånd her har fået et kraftigt, lokalt »spark«!

I tusindtal har unge russere – begge køn – meldt sig som frivillige til arbejdet med at virkeliggøre projektet, der har reel nybyggerkarakter: Linjen skal først og fremmest bruges til at sikre transporten fra nye, rige minerallejer i Sydøst-sibirien.

Blandt strabadserne »bydes på« permanent bundfrosne strækninger (*permafrost*), som ingeniørerne regner med at bygge linjen på – altså *bevare* frosten som byggefundament.

Andre steder kan metoder anvendes, der sigter på optøning og fjernelse af frosten under de faste anlæg. Begge metoder skaber ny anlægsproblemer.

Vintertemperaturer omkring minus 60°C er ikke usædvanligt i nogle af disse egne, hvor det mekaniske udstyr må kunne fungere i indtil ÷70°C.

Andre steder er jordskred hovedfaren.

Projektet omfatter 3.145 km ny linje med 65 kg/m skinner på skærveballast imellem *Oust-Kout* ved *Baikal*-søens nordlige del og *Komsomolsk* i den frugtbare *Amur*-provins i øst, næsten parallelt med den eksisterende, berømte trans-sibiriske bane, 500 km sydligere.

Den nye linje skal gennemløbe en »skattekasse« af naturrigdomme, hvis størrelse geologerne stadig får svedperler på panden af at regne på. Et af områderne – *Neryungrinskoye* – er færdigvurderet og rummer 40.000 *millioner* tons kokskul, som kan brydes i åbne lejer.

Andre steder skærer linjen igennem landsdele med olie-, tin-, kobber-, aluminiumsilikat-, jernforekomster samt ædelmetaller. Store skovarealer figurerer i planerne som kommende – automatiserede – savværker og træindustri anlæg.

Ny trækraft, på tungeste stræk i seks afdelinger, bliver et 10.000 hk el-loko, type VL-80, som nu produceres i SZD's lokofabrik i *Novocherkassk*. Det bliver verdens kraftigste maskine, der kommer til at trække Sovjets tungeste – ca. 10.000 t – tog, nogle steder op i 1500 m over havet.

Samtidig med bygningen af *Oust-Komsomolsk* banen bliver den gamle trans-sibiriske jernbane udvidet til dobbeltspor over 700 km imellem *Taishet* og *Lena*-områderne.

Veje er der kun få eller ingen af i denne del af Rusland, som også præges af sumpe, bjergpas og -kæder. Over 3000 konstruktioner – broer, støbte passager, tunneler, længste tunnel bliver 15,3 km igennem en bjergryg – skal indgå i den nye linje, der officielt kaldes »århundredets sovjetiske jernbane-projekt«.

Der skal lægges 3.145 km spor til den ny trans-sibiriske bane, her igennem Baikal-området.



Meget af anlægsarbejdet må udføres med håndkraft på grund af terræn- og klimavanskeligheder, men alle anvendelige grave- og skinnelægningsmaskiner er selvfølgelig bragt frem.

Helikoptere bringer mandskab til og fra arbejdspladserne. Kvinder er mest beskæftiget med opmålings- og beregningsarbejde »i marken«.

Et Klondyke-agtigt nybyggerliv er opstået for arbejdsholdene i hyttelejlige hovedsageligt i begge ender af den projekterede linje samt midtvejs i en hastigt voksende landsby, *Tinda*. Holdene arbejder på samme tid fra vest og fra øst imod midten. Hele linjen skal være færdig i 1982.

Før arbejdet startede havde *Tinda* et par hundrede indbyggere, der levede en fredfyldt landsbytilværelse. Nu er ca. 10.000 mennesker dumpet ned på stedet, der er planlagt som knudepunkt på linjen med sydlig forbindelse til den eksisterende trans-sibiriske bane og en nordlig sidelinje til vigtige jern- og kuldistrikter.

*Tinda* er blevet et bemærkelsesværdigt tegn på, at det ikke kun er en *kold* linje, der bygges her!

Dels kan sommertemperaturerne i nogle af ruteområderne nå op omkring 35°C, dels giver det arbejderne tilfredsstillelse at vide, at de med dette i Sovjetunionen meget omtalte projekt er med til at civilisere egne, som ikke tidligere har været udsat for moderne civilisation.

De unge jernbanenybyggere giver ofte selv udtryk for, at de her tilfredsstiller noget ur-menneskeligt – nemlig trangen til at bane vej for eksisterende og kommende generationer.

Mest interessant er dog en stærk miljøbevidsthed, som spirer frem hos russerne som direkte følge af projektet. Bevaringsønsker fremføres mange steder langs ruten, ikke mindst efter *Tinda*-omvæltningen.

Miljøbevidstheden har yderligere bredt sig til andre grene af SZD's virksomhed, idet den synes at rive en udvidet kritisk sans med sig: Indlæg, der kritiserer russiske jernbaneforhold i almindelighed, dukker op i Sovjetpressen og resulterer i en offentlig meningsdannelse, Sovjetborgeren ikke før har kunnet få (ud)trykt – omend redigeret som altid efter statens »bliv-på-partimåtten« instruktioner til al russisk presse, medregnet satirebladet, »Krokodil«.

Så SZD's ny Sibirien-linje bringer den moderne russer videre end »blot« de 3.145 geografiske km imellem Oust-Kout og Komsomolsk.

## UDLANDET I —GLIMT

- MEXIKO's jernbaner kører fede tider i møde energimæssigt med landets nyfundne olieklæder, der er mindst lige så store som Saudi Arabiens. Mexikanerne har i øvrigt besluttet *ikke* at slutte sig til OPEC-»banden« (Olieproducerende

og Eksporterende lande), men vil »køre deres eget løb«. Allerede har Frankrig og Japan truffet aftale med Mexiko, som forpligter sig til at levere olie til disse to lande. Mexikanerne arbejder på at gøre deres produktionsapparat stort nok.

Hurra for enhver minister, der rejser på Mexiko-besøg i olietanker.

- ENGLAND's statsbaner (BR) snydes årligt for kr. 20 millioner af gratister. Nu får BR's uniformerede billetinspektører hjælp af inspektører i almindeligt jakkesæt,

bowlerhatte og med typiske forretningsmænds flade mini-kuffert i hånden. De skal foreløbig »skygge« den mindre gruppe af kendte, »hårde« gratister, men bliver mere udbredt, hvis metoden giver udbytte. Når en civilklædt inspektør antaster en mistænkelig rejsende, tager han BR-kasketten op af tasken og fremviser legitimation, der også giver ham ret til at anholde.

Vil gratister hugge ideen og forklæde sig i BR-uniformer? Læs videre her en anden gang.

# Lønoversigt pr. 1. april 1979

## Skalatrin 1-39

### OVERSIGT 1: Skalatrin 1-39: Løn 1. april 1979

Skala- la- trin	Grund- sats	A.P. tillæg						Stedstillæg m.v. efter sats						S.P. tillæg						Taktreguleringstillæg efter sats					
		VI	V	IV	III	II	I	0	VI	V	IV	III	II	I	0	VI	V	IV	III	II	I	0			
1	39.012,00	5.384,00	6.788,00	7.754,00	8.720,00	9.687,00	10.653,00	11.619,00	12.585,00	13.551,00	14.517,00	15.483,00	16.449,00	17.415,00	18.381,00	19.347,00	20.313,00	21.279,00	22.245,00	23.211,00	24.177,00	25.143,00			
2	40.085,00	5.384,00	6.975,00	8.566,00	10.157,00	11.748,00	13.339,00	14.930,00	16.521,00	18.112,00	19.703,00	21.294,00	22.885,00	24.476,00	26.067,00	27.658,00	29.249,00	30.840,00	32.431,00	34.022,00	35.613,00	37.204,00			
3	41.187,00	5.384,00	7.167,00	8.758,00	10.349,00	11.940,00	13.531,00	15.122,00	16.713,00	18.304,00	19.895,00	21.486,00	23.077,00	24.668,00	26.259,00	27.850,00	29.441,00	31.032,00	32.623,00	34.214,00	35.805,00	37.396,00			
4	42.320,00	5.384,00	7.364,00	8.955,00	10.546,00	12.137,00	13.728,00	15.319,00	16.910,00	18.501,00	20.092,00	21.683,00	23.274,00	24.865,00	26.456,00	28.047,00	29.638,00	31.229,00	32.820,00	34.411,00	36.002,00	37.593,00			
5	43.484,00	5.384,00	7.566,00	9.157,00	10.748,00	12.339,00	13.930,00	15.521,00	17.112,00	18.703,00	20.294,00	21.885,00	23.476,00	25.067,00	26.658,00	28.249,00	29.840,00	31.431,00	33.022,00	34.613,00	36.204,00	37.795,00			
6	44.679,00	5.384,00	7.774,00	9.364,00	10.956,00	12.547,00	14.148,00	15.739,00	17.330,00	18.921,00	20.512,00	22.103,00	23.694,00	25.285,00	26.876,00	28.467,00	30.058,00	31.649,00	33.240,00	34.831,00	36.422,00	38.013,00			
7	45.908,00	5.384,00	7.988,00	9.580,00	11.171,00	12.762,00	14.359,00	15.950,00	17.541,00	19.132,00	20.723,00	22.314,00	23.905,00	25.496,00	27.087,00	28.678,00	30.269,00	31.860,00	33.451,00	35.042,00	36.633,00	38.224,00			
8	47.171,00	5.384,00	8.208,00	9.808,00	11.391,00	12.982,00	14.580,00	16.171,00	17.762,00	19.353,00	20.944,00	22.535,00	24.126,00	25.717,00	27.308,00	28.899,00	30.490,00	32.081,00	33.672,00	35.263,00	36.854,00	38.445,00			
9	48.468,00	5.384,00	8.433,00	10.033,00	11.616,00	13.207,00	14.797,00	16.388,00	17.979,00	19.570,00	21.161,00	22.752,00	24.343,00	25.934,00	27.525,00	29.116,00	30.707,00	32.298,00	33.889,00	35.484,00	37.075,00	38.666,00			
10	49.801,00	5.384,00	8.665,00	10.265,00	11.848,00	13.439,00	15.028,00	16.619,00	18.210,00	19.801,00	21.392,00	22.983,00	24.574,00	26.165,00	27.756,00	29.347,00	30.938,00	32.529,00	34.120,00	35.711,00	37.302,00	38.887,00			
11	51.170,00	5.384,00	8.904,00	10.504,00	12.084,00	13.674,00	15.263,00	16.854,00	18.445,00	20.036,00	21.627,00	23.218,00	24.809,00	26.400,00	27.991,00	29.582,00	31.173,00	32.764,00	34.355,00	35.946,00	37.537,00	39.128,00			
12	52.577,00	5.384,00	9.148,00	10.755,00	12.335,00	13.925,00	15.514,00	17.105,00	18.696,00	20.287,00	21.878,00	23.469,00	25.060,00	26.651,00	28.242,00	29.833,00	31.424,00	33.015,00	34.606,00	36.197,00	37.788,00	39.369,00			
13	54.023,00	5.384,00	9.400,00	11.007,00	12.586,00	14.176,00	15.765,00	17.356,00	18.947,00	20.538,00	22.129,00	23.720,00	25.311,00	26.902,00	28.493,00	30.084,00	31.675,00	33.266,00	34.857,00	36.448,00	38.039,00	39.610,00			
14	55.509,00	5.384,00	9.659,00	11.266,00	12.847,00	14.437,00	16.016,00	17.607,00	19.198,00	20.789,00	22.380,00	23.971,00	25.562,00	27.153,00	28.744,00	30.335,00	31.926,00	33.517,00	35.108,00	36.699,00	38.290,00	39.861,00			
15	57.035,00	5.384,00	9.924,00	11.531,00	13.108,00	14.698,00	16.267,00	17.858,00	19.449,00	21.040,00	22.631,00	24.222,00	25.813,00	27.404,00	28.995,00	30.586,00	32.177,00	33.768,00	35.359,00	36.950,00	38.541,00	40.122,00			
16	58.604,00	5.384,00	10.197,00	11.800,00	13.369,00	14.959,00	16.518,00	18.109,00	19.700,00	21.291,00	22.882,00	24.473,00	26.064,00	27.655,00	29.246,00	30.837,00	32.428,00	34.019,00	35.610,00	37.201,00	38.792,00	40.383,00			
17	60.215,00	5.384,00	10.477,00	12.080,00	13.630,00	15.220,00	16.811,00	18.402,00	19.993,00	21.584,00	23.175,00	24.766,00	26.357,00	27.948,00	29.539,00	31.130,00	32.721,00	34.312,00	35.903,00	37.493,00	39.083,00	40.644,00			
18	61.871,00	5.384,00	10.766,00	12.369,00	13.911,00	15.481,00	17.072,00	18.663,00	20.254,00	21.845,00	23.436,00	25.027,00	26.618,00	28.209,00	29.800,00	31.391,00	32.982,00	34.573,00	36.164,00	37.754,00	39.344,00	40.905,00			
19	63.573,00	5.384,00	10.559,00	12.658,00	14.192,00	15.782,00	17.373,00	18.964,00	20.555,00	22.146,00	23.737,00	25.328,00	26.919,00	28.510,00	30.101,00	31.692,00	33.283,00	34.874,00	36.465,00	38.055,00	39.645,00	41.166,00			
20	65.321,00	5.384,00	10.332,00	12.947,00	14.481,00	16.043,00	17.634,00	19.225,00	20.816,00	22.407,00	23.998,00	25.589,00	27.180,00	28.771,00	30.362,00	31.953,00	33.544,00	35.135,00	36.726,00	38.317,00	39.906,00	41.427,00			
21	67.117,00	5.384,00	10.086,00	13.236,00	14.772,00	16.304,00	17.895,00	19.486,00	21.077,00	22.668,00	24.259,00	25.850,00	27.441,00	29.032,00	30.623,00	32.214,00	33.805,00	35.396,00	36.987,00	38.578,00	40.168,00	41.688,00			
22	68.963,00	5.384,00	9.818,00	13.525,00	15.063,00	16.565,00	18.156,00	19.747,00	21.338,00	22.929,00	24.520,00	26.111,00	27.702,00	29.293,00	30.884,00	32.475,00	34.066,00	35.657,00	37.248,00	38.839,00	40.429,00	41.949,00			
23	70.860,00	5.384,00	9.527,00	13.814,00	15.354,00	16.826,00	18.417,00	20.008,00	21.599,00	23.190,00	24.781,00	26.372,00	27.963,00	29.554,00	31.145,00	32.736,00	34.327,00	35.918,00	37.509,00	39.090,00	40.690,00	42.210,00			
24	72.808,00	5.384,00	9.213,00	14.103,00	15.645,00	17.087,00	18.678,00	20.269,00	21.860,00	23.451,00	25.042,00	26.633,00	28.224,00	29.815,00	31.406,00	33.007,00	34.598,00	36.189,00	37.780,00	39.371,00	40.951,00	42.471,00			
25	74.810,00	5.384,00	8.875,00	14.392,00	15.936,00	17.378,00	18.969,00	20.560,00	22.151,00	23.742,00	25.333,00	26.924,00	28.515,00	30.106,00	31.697,00	33.288,00	34.879,00	36.470,00	38.061,00	39.652,00	41.212,00	42.732,00			
26	76.868,00	5.384,00	8.511,00	14.681,00	16.227,00	17.820,00	19.411,00	21.002,00	22.593,00	24.184,00	25.775,00	27.366,00	28.957,00	30.548,00	32.139,00	33.730,00	35.321,00	36.912,00	38.503,00	40.093,00	41.684,00	42.993,00			
27	78.982,00	5.384,00	8.120,00	14.970,00	16.518,00	18.111,00	19.702,00	21.293,00	22.884,00	24.475,00	26.066,00	27.657,00	29.248,00	30.839,00	32.430,00	34.021,00	35.612,00	37.203,00	38.794,00	40.385,00	41.975,00	43.254,00			
28	81.154,00	5.384,00	7.702,00	15.259,00	16.809,00	18.392,00	20.003,00	21.614,00	23.225,00	24.836,00	26.447,00	28.058,00	29.669,00	31.280,00	32.891,00	34.502,00	36.113,00	37.724,00	39.335,00	40.946,00	42.556,00	43.515,00			
29	83.385,00	5.384,00	7.254,00	15.548,00	17.100,00	18.685,00	20.294,00	21.905,00	23.516,00	25.127,00	26.738,00	28.349,00	29.960,00	31.571,00	33.182,00	34.793,00	36.404,00	38.015,00	39.626,00	41.237,00	42.847,00	43.776,00			
30	85.678,00	5.384,00	6.775,00	15.837,00	17.391,00	19.076,00	20.685,00	22.296,00	23.907,00	25.518,00	27.129,00	28.740,00	30.351,00	31.962,00	33.573,00	35.184,00	36.795,00	38.406,00	40.017,00	41.628,00	43.238,00	44.036,00			
31	88.035,00	5.384,00	6.265,00	16.126,00	17.682,00	19.367,00	21.006,00	22.617,00	24.228,00	25.839,00	27.450,00	29.061,00	30.672,00	32.283,00	33.894,00	35.505,00	37.116,00	38.727,00	40.338,00	41.949,00	43.559,00	44.397,00			
32	90.455,00	5.384,00	5.722,00	16.415,00	17.973,00	19.658,00	21.297,00	22.908,00	24.519,00	26.130,00	27.741,00	29.352,00	30.963,00	32.574,00	34.185,00	35.796,00	37.407,00	39.018,00	40.629,00	42.240,00	43.850,00	44.656,00			
33	92.943,00	5.384,00	5.144,00	16.704,00	18.264,00	19.949,00	21.588,00	23.209,00	24.820,00	26.431,00	28.042,00	29.653,00	31.264,00	32.875,00	34.486,00	36.097,00	37.708,00	39.319,00	40.930,00	42.541,00	44.141,00	44.917,00			
34	95.499,00	5.384,00	4.530,00	16.993,00	18.555,00	20.240,00	21.879,00	23.490,00	25.101,00	26.712,00	28.323,00	29.934,00	31.545,00	33.156,00	34.767,00	36.378,00	37.989,00	39.600,00	41.211,00	42.822,00	44.432,00	45.178,00			
35	98.125,00	5.384,00	3.879,00	17.282,00	18.846,00	20.531,00	22.170,00	23.781,00	25.392,00	27.003,00	28.614,00	30.225,00	31.836,00	33.447,00	35.058,00	36.669,00	38.280,00	39.891,00	41.502,00	43.113,00	44.723,00	45.439,00			
36	100.824,00	5.384,00	3.188,00	17.571,00	19.137,00	20.822,00	22.461,00	24.072,00	25.683,00	27.294,00	28.905,00	30.516,00	32.127,00	33.738,00	35.349,00	36.960,00	38.571,00	40.182,00	41.793,00	43.404,00	45.014,00	45.700,00			
37	103.596,00	5.384,00	2.456,00	17.860,00	19.428,00	21.113,00	22.752,00	24.363,00	26.004,00	27.615,00	29.226,00	30.837,00	32.448,00	34.059,00	35.670,00	37.281,00	38.892,00	40.503,00	42.114,00	43.725,00	45.335,00	45.961,00			
38	106.445,00	5.384,00	1.682,00	18.149,00	19.719,00	21.404,00	23.043,00	24.654,00	26.295,00	27.906,00															



Dyrtids- tillæg	Arsløn ialt efter sats												Månedsløn ialt efter sats												Skala- trin
	VI	V	IV	III	II	I	0	VI	V	IV	III	II	I	0	VI	V	IV	III	II	I	0				
	67.512,94	66.401,39	65.289,84	64.179,37	63.067,82	61.956,27	60.844,72	5.626,09	5.533,46	5.440,83	5.348,29	5.255,67	5.163,03	5.070,40	5.741,86	5.646,72	5.551,49	5.456,36	5.361,22	5.266,08	5.170,86	5.075,64			
1	68.902,05	67.760,40	66.617,67	65.476,02	64.334,37	63.192,72	62.050,00	5.741,86	5.646,72	5.551,49	5.456,36	5.361,22	5.266,08	5.170,86	5.860,73	5.762,91	5.665,18	5.567,35	5.469,61	5.371,79	5.274,05	2			
2	70.328,64	69.154,74	67.981,91	66.808,01	65.635,19	64.461,29	63.288,46	5.860,73	5.762,91	5.665,18	5.567,35	5.469,61	5.371,79	5.274,05	5.982,92	5.882,41	5.781,99	5.681,47	5.581,06	5.480,54	5.380,12	3			
3	71.794,92	70.588,77	69.383,70	68.177,55	66.972,47	65.766,32	64.561,25	5.982,92	5.882,41	5.781,99	5.681,47	5.581,06	5.480,54	5.380,12	6.108,42	6.005,22	5.902,02	5.798,73	5.695,53	5.592,33	5.489,05	4			
4	73.300,91	72.062,51	70.824,11	69.584,64	68.346,24	67.107,84	65.868,36	6.108,42	6.005,22	5.902,02	5.798,73	5.695,53	5.592,33	5.489,05	6.237,32	6.131,25	6.025,18	5.919,12	5.813,05	5.706,98	5.600,92	5			
5	74.847,68	73.574,88	72.302,08	71.029,28	69.756,48	68.483,68	67.210,88	6.237,32	6.131,25	6.025,18	5.919,12	5.813,05	5.706,98	5.600,92	6.369,89	6.260,87	6.151,94	6.042,91	5.933,98	5.824,95	5.716,02	6			
6	76.430,54	75.130,26	73.823,06	72.514,79	71.207,59	69.899,31	68.592,11	6.369,89	6.260,87	6.151,94	6.042,91	5.933,98	5.824,95	5.716,02	6.506,14	6.394,17	6.282,18	6.170,20	6.058,23	5.946,25	5.834,26	7			
7	78.073,44	76.729,74	75.385,99	74.042,24	72.698,49	71.354,74	70.010,99	6.506,14	6.394,17	6.282,18	6.170,20	6.058,23	5.946,25	5.834,26	6.645,96	6.530,94	6.415,91	6.300,80	6.185,78	6.070,67	5.955,64	8			
8	79.751,47	78.371,17	76.990,87	75.609,50	74.229,20	72.847,82	71.467,52	6.645,96	6.530,94	6.415,91	6.300,80	6.185,78	6.070,67	5.955,64	6.789,77	6.671,60	6.553,35	6.435,10	6.316,85	6.198,69	6.080,44	9			
9	81.476,84	80.058,91	78.639,91	77.220,91	75.801,91	74.383,99	72.964,99	6.789,77	6.671,60	6.553,35	6.435,10	6.316,85	6.198,69	6.080,44	6.937,48	6.816,01	6.694,53	6.573,06	6.451,58	6.330,11	6.208,63	10			
10	83.249,59	81.791,89	80.334,19	78.876,49	77.418,79	75.961,09	74.503,39	6.937,48	6.816,01	6.694,53	6.573,06	6.451,58	6.330,11	6.208,63	7.089,17	6.964,38	6.839,59	6.714,81	6.589,92	6.465,14	6.340,34	11			
11	85.072,37	83.572,31	82.074,84	80.577,36	79.079,81	77.581,34	76.083,86	7.089,17	6.964,38	6.839,59	6.714,81	6.589,92	6.465,14	6.340,34	7.245,17	7.116,88	6.988,68	6.860,40	6.732,21	6.603,93	6.475,64	12			
12	86.941,77	85.402,37	83.864,05	82.324,65	80.786,32	79.246,92	77.707,52	7.245,17	7.116,88	6.988,68	6.860,40	6.732,21	6.603,93	6.475,64	7.405,48	7.273,71	7.141,93	7.010,15	6.878,38	6.746,59	6.614,82	13			
13	88.865,57	87.284,25	85.702,92	84.121,60	82.540,27	80.958,95	79.377,62	7.405,48	7.273,71	7.141,93	7.010,15	6.878,38	6.746,59	6.614,82	7.570,02	7.434,67	7.299,22	7.163,86	7.028,41	6.893,04	6.757,69	14			
14	90.840,11	89.215,78	87.590,38	85.966,06	84.340,66	82.716,33	81.092,01	7.570,02	7.434,67	7.299,22	7.163,86	7.028,41	6.893,04	6.757,69	7.739,25	7.600,13	7.461,01	7.321,88	7.182,76	7.043,64	6.904,51	15			
15	92.870,86	91.201,38	89.531,91	87.862,43	86.192,96	84.523,48	82.854,01	7.739,25	7.600,13	7.461,01	7.321,88	7.182,76	7.043,64	6.904,51	7.912,99	7.770,10	7.627,13	7.484,15	7.341,26	7.198,29	7.055,31	16			
16	94.955,64	93.241,01	91.525,31	89.809,61	88.094,99	86.379,29	84.663,59	7.912,99	7.770,10	7.627,13	7.484,15	7.341,26	7.198,29	7.055,31	8.091,68	7.944,76	7.797,85	7.651,01	7.504,10	7.357,27	7.210,36	17			
17	97.099,92	95.336,92	93.573,92	91.811,99	90.048,99	88.287,07	86.524,07	8.091,68	7.944,76	7.797,85	7.651,01	7.504,10	7.357,27	7.210,36	8.272,43	8.124,38	7.976,33	7.828,28	7.680,23	7.532,18	7.384,13	18			
18	99.302,39	97.499,39	95.696,39	93.893,39	92.090,39	90.287,39	88.484,39	8.272,43	8.124,38	7.976,33	7.828,28	7.680,23	7.532,18	7.384,13	8.459,29	8.306,94	8.154,59	8.002,24	7.849,89	7.697,54	7.545,19	19			
19	101.566,99	99.668,99	97.770,99	95.872,99	93.974,99	92.076,99	90.178,99	8.459,29	8.306,94	8.154,59	8.002,24	7.849,89	7.697,54	7.545,19	8.652,78	8.495,94	8.339,09	8.182,24	8.025,39	7.868,54	7.711,69	20			
20	103.891,18	101.891,18	99.891,18	97.891,18	95.891,18	93.891,18	91.891,18	8.652,78	8.495,94	8.339,09	8.182,24	8.025,39	7.868,54	7.711,69	8.852,78	8.691,94	8.530,09	8.368,24	8.206,39	8.044,54	7.882,69	21			
21	106.270,77	104.170,77	102.070,77	100.070,77	98.070,77	96.070,77	94.070,77	8.852,78	8.691,94	8.530,09	8.368,24	8.206,39	8.044,54	7.882,69	9.059,59	8.894,75	8.729,91	8.565,07	8.400,23	8.235,39	8.070,55	22			
22	108.705,14	106.505,14	104.305,14	102.105,14	100.005,14	97.905,14	95.805,14	9.059,59	8.894,75	8.729,91	8.565,07	8.400,23	8.235,39	8.070,55	9.273,35	9.104,51	8.935,67	8.766,83	8.597,99	8.429,15	8.260,31	23			
23	111.200,08	108.900,08	106.600,08	104.400,08	102.300,08	100.200,08	98.100,08	9.273,35	9.104,51	8.935,67	8.766,83	8.597,99	8.429,15	8.260,31	9.497,11	9.324,27	9.151,43	8.978,59	8.805,75	8.632,91	8.460,07	24			
24	113.755,09	111.455,09	109.155,09	106.855,09	104.555,09	102.255,09	100.055,09	9.497,11	9.324,27	9.151,43	8.978,59	8.805,75	8.632,91	8.460,07	9.727,72	9.550,88	9.374,04	9.197,20	9.020,36	8.843,52	8.666,68	25			
25	116.370,20	114.070,20	111.770,20	109.470,20	107.170,20	104.870,20	102.570,20	9.727,72	9.550,88	9.374,04	9.197,20	9.020,36	8.843,52	8.666,68	9.968,93	9.788,09	9.607,25	9.426,41	9.245,57	9.064,73	8.883,89	26			
26	119.045,31	116.745,31	114.445,31	112.145,31	109.845,31	107.545,31	105.245,31	9.968,93	9.788,09	9.607,25	9.426,41	9.245,57	9.064,73	8.883,89	10.221,44	10.036,60	9.851,76	9.666,92	9.482,08	9.297,24	9.112,40	27			
27	121.770,42	119.470,42	117.170,42	114.870,42	112.570,42	110.270,42	107.970,42	10.221,44	10.036,60	9.851,76	9.666,92	9.482,08	9.297,24	9.112,40	10.485,44	10.296,60	10.107,76	9.918,92	9.730,08	9.541,24	9.352,40	28			
28	124.555,53	122.255,53	119.955,53	117.655,53	115.355,53	113.055,53	110.755,53	10.485,44	10.296,60	10.107,76	9.918,92	9.730,08	9.541,24	9.352,40	10.759,90	10.566,06	10.372,22	10.178,38	10.000,54	9.812,70	9.624,86	29			
29	127.390,64	125.090,64	122.790,64	120.490,64	118.190,64	115.890,64	113.590,64	10.759,90	10.566,06	10.372,22	10.178,38	10.000,54	9.812,70	9.624,86	11.044,94	10.846,10	10.647,26	10.448,42	10.249,58	10.050,74	9.851,90	30			
30	130.275,75	127.975,75	125.675,75	123.375,75	121.075,75	118.775,75	116.475,75	11.044,94	10.846,10	10.647,26	10.448,42	10.249,58	10.050,74	9.851,90	11.340,94	11.137,10	10.933,26	10.729,42	10.528,58	10.327,74	10.126,90	31			
31	133.210,86	130.910,86	128.610,86	126.310,86	124.010,86	121.710,86	119.410,86	11.340,94	11.137,10	10.933,26	10.729,42	10.528,58	10.327,74	10.126,90	11.647,94	11.439,10	11.230,26	11.021,42	10.812,58	10.603,74	10.394,90	32			
32	136.200,97	133.900,97	131.600,97	129.300,97	127.000,97	124.700,97	122.400,97	11.647,94	11.439,10	11.230,26	11.021,42	10.812,58	10.603,74	10.394,90	11.964,94	11.751,10	11.537,26	11.323,42	11.109,58	10.895,74	10.681,90	33			
33	139.245,08	136.945,08	134.645,08	132.345,08	130.045,08	127.745,08	125.445,08	11.964,94	11.751,10	11.537,26	11.323,42	11.109,58	10.895,74	10.681,90	12.292,94	12.074,10	11.855,26	11.641,42	11.427,58	11.213,74	11.000,90	34			
34	142.345,19	140.045,19	137.745,19	135.445,19	133.145,19	130.845,19	128.545,19	12.292,94	12.074,10	11.855,26	11.641,42	11.427,58	11.213,74	11.000,90	12.631,94	12.411,10	12.190,26	11.976,42	11.762,58	11.548,74	11.334,90	35			
35	145.500,30	143.200,30	140.900,30	138.600,30	136.300,30	134.000,30	131.700,30	12.581,94	12.357,10	12.136,26	11.922,42	11.708,58	11.494,74	11.280,90	12.981,94	12.757,10	12.532,26	12.317,42	12.102,58	11.887,74	11.673,90	36			
36	148.710,41	146.410,41	144.110,41	141.810,41	139.510,41	137.210,41	134.910,41	12.870,94	12.646,10	12.421,26	12.206,42	11.991,58	11.776,74	11.561,90	13.342,94	13.114,10	12.885,26	12.670,42	12.455,58	12.240,74	12.025,90	37			
37	152.075,52	149.775,52	147.475,52	145.175,52	142.875,52	140.575,52	138.275,52	13.127,94	12.901,26	12.676,42	12.461,58	12.246,74	12.031,90	11.817,06	13.719,94	13.487,10	13.252,26	13.037,42	12.822,58	12.607,74	12.392,90	38			
38	155.500,63	153.200,63	150.900,63	148.600,63	146.300,63	144.000,63	141.700,63	13.394,94	13.164,10	12.939,26	12.724,42	12.509,58	12.294,74	12.079,90	14.104,94	13.867,10	13.629,26	13.414							

# Ikke rimeligt med krav om overskud hos DSB

Minikronik i Erhvervsbladet af generaldirektør Povl Hjelt

10

DSB offentliggør om få dage sit årsregnskab for 1978, og så skal vi nok igen få at høre, DSB giver underskud. Men er det nu også en holdbar påstand?

Man skal huske på, at DSB er en samfundsejet virksomhed, og at vi som sådan skal påtage os de opgaver der efter samfundets mening løses bedst af DSB.

Det må derfor vurderes, om DSBs ydelser til samfundet står i rimeligt forhold til de beløb, brugen af DSB koster samfundet. Herunder om forholdet mellem, hvad der opkræves hos brugerne, og hvad der belastes skatteyderne, er rimeligt. Ved en sådan vurdering skal en række forhold tages i betragtning.

Der er på væsentlige områder ikke altid fri konkurrence på lige vilkår mellem de transportmidler, der skal løse den samme opgave. Det gælder bl. a. transportmidlernes betaling for den infrastruktur, de benytter. Her bliver vejsiden ikke forfordelt.

De samfundsmæssige gener er

ikke de samme for alle trafikmidler. Det drejer sig bl. a. om ulykkesfrekvens, arealforbrug, energiforbrug og andre miljøkrav.

Det skal også tages i betragtning, at man fra politisk side ønsker at opretholde et kollektivt trafikapparat over hele landet herunder banestrækninger, som ud fra en nøgen forretningsmæssig synsvinkel altid vil koste penge.

For dele af DSBs passagertrafik er der desuden tale om en social nødvendighed, idet en betydelig del af befolkningen ikke har og aldrig får rådighed over bil. Denne del af befolkningen må have et rimeligt kollektivt trafikudbud.

Endelig og ikke mindst ønsker samfundet af mange gode grunde mere af den individuelle trafik overflyttet til kollektiv trafik.

Disse forhold indebærer, at der ikke med rimelighed kan stilles krav til DSB om overskud eller balance i regnskabsresultatet. Af nogle så alligevel gør det, – og enkelte med begejstring – må tages

som udtryk for en politisk indstilling til offentlig virksomhed.

DSB kan på flere måder sammenlignes med bl. a. skolevæsen og forsvar, der også løser de opgaver, samfundet pålægger dem. De får ligesom DSB hvert år bevilget en sum penge til drift, og holder de sig inden for denne beløbsramme, er der naturligvis ingen, der taler om, at de har underskud. Det samme bør gælde DSB.

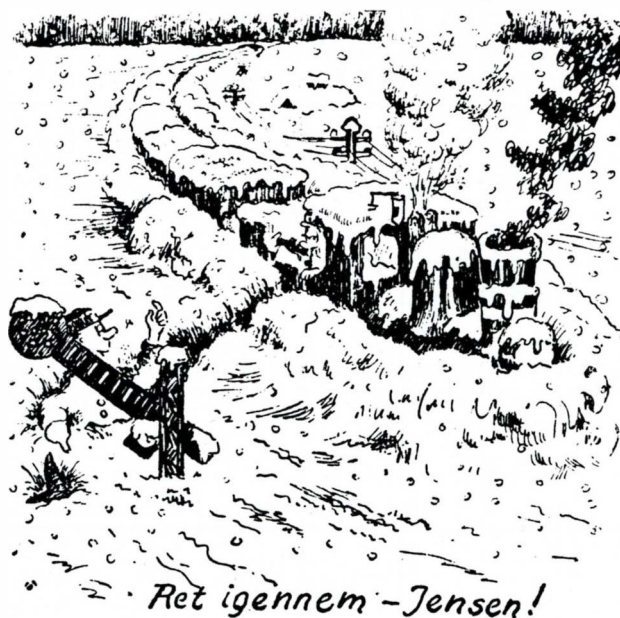
På den anden side skal DSB naturligvis til stadighed drives effektivt og løbende forbedre sin produktion.

Det nye årsregnskab (9 måneder) vil vise, at DSB er i stand til at leve op til dette krav.

Karakteristisk for de seneste års udvikling har nemlig været, at DSB på en og samme tid har kunnet øge sin drift og samtidig reducere sit resourceforbrug. På den baggrund klinger det dér med underskud noget hult i vore ører.

---

## Til ledelsens orientering – det kan ske igen



Ret igennem – Jensen!

# Finsk-russisk tilbud til DSB om el-drift

Gennem det danske firma Montana a/s har lokomotivfabrikken Energomachexport USSR nu afleveret et teknisk oplæg til DSB med henblik på at komme i betragtning ved leverancer af elloko til DSBs kommende elektrificering. De tekniske oplæg er baseret på et samarbejde mellem den russiske lokomotivindustri og det finske firma OY Strömberg, et samarbejde, der allerede med held er i kraft ved leverancer af moderne elloko til de finske statsbaner.

Såfremt der fra dansk side bliver interesse for de nu i russisk-finsk samarbejde tilbudte lokomotivtyper, og der samtidig er ønske om produktion her i landet, ligger det i oplægget, at samarbejdet uden videre kan udvides til et russisk-finsk-dansk samarbejde.

## 150.000 km net erfaring

Det russisk-finske samarbejde bevirker, at de tilbudte lokomotivtyper kan baseres på det meget store forsknings- og erfaringsmateriale, der indvindes på det 150.000 km store jernbanenet i USSR med halvdelen af verdens jernbanegodstrafik og en enorm passagertrafik. Endvidere vil der være forskningsgrundlag og resultater til rådighed der er opnået af et førende skandinavisk firma i elektronikbranchen ved dets deltagelse i leverancer af moderne elektrisk trækraft, såvel med thyristorstyring som med trefasede asynkronbanemotorer.

## Højspændt vekselstrøm

Elektrificering af jernbanestrækninger i USSR er gennem længere tid sket med højspændt vekselstrøm (25 kV, 50 Hz), som også påregnes anvendt, når DSB skal indføre elektrisk drift.

I USSR elektrificeres for tiden 700 km jernbane pr. år, og den del af USSR's jernbanesystem der allerede er elektrificeret, omfatter i alt 43.000 km. 62 pct. af jernbanegodstrafikken afvikles på disse strækninger.

Der er meget tæt trafik på nettet med elektrisk drift, og der bygges for tiden ca. 400 elloko om året i Novocherkassk for at klare nytillkomsten af elektrificerede strækninger og den stigende trafik.

## 170 km/t

Omfanget af den jernbaneanlektrificering, der er i gang i USSR forstås måske bedst, når der sammenlignes med, at de hovedstrækninger ved DSB, der agtes elektrificeret i løbet af 15 år, i alt andrager 1.065 km, medens det antal elloko, der i alt vil kræves til at bestride DSB's nuværende trafik på disse strækninger, kun er ca. 100 – altså 3 måneders produktion i Novocherkassk.

De tekniske oplæg, Energomachexport har overrakt DSB indeholder data for to typer af 4-akslede elektriske bogielokomotiver, en thyristorstyret type med jævnstrømsbanemotor og en type med vekselstrømsbanemotor udført som trefasede asynkronmotorer. Maksimalhastigheden er 170 km/t.

# Offentlig service og erhvervsliv

*Fra grosserer-societets blad  
Handel*

I sin beretning til »guldsnorenes« repræsentantskabsmøde forleden formulerede formanden, Hans Strunge, et nyt slogan i den gængse, overforenklede og lettilgængelige genre. »Uden offentlig service – intet erhvervsliv« lød budskabet.

Ved at vælge en kamp mod vingeløse vejrmøller, har formanden for tjenestemændenes Centralorganisation 2 sikret sig en overlegen sejr. Da ingen har hævdet, at al offentlig service kan eller bør afskaffes, er Hans Strunge sikker på ikke at blive imødegået, – og samtidig har han med sit slogan opnået at bortlede opmærksomheden fra et påtrængende problem, som regeringen meget snart må finde en løsning på.

Det brændende spørgsmål er ikke, om al offentlig service skal væk, selvfølgelig ikke. Retssikkerhed, uddannelse og fysisk kommunikation er som talrige andre, offentlige opgaver af vital betydning for erhvervene såvel som for det øvrige samfund. Det relevante og uafviselige spørgsmål er, hvor hurtigt samfundet kan tåle, at den offentlige service knopskyder sig selv i en situation, som er kendetegnet ved katastrofale betalingsbalanceudsigter.

Af den nye nationalregnskabsstatistik fremgår det, at privatforbruget i årene 1977–78 faldt med 0,4 procent, udtrykt i faste værdier, medens det offentlige forbrug voksede med 7 pct. På denne baggrund må alle, der har et ansvar, naturligvis beskæftige sig med den offentlige service og dens udvikling, når der om kort tid skal sættes ind for at begrænse vor udenlandske gældssætning. Det offentlige forbrug er intet tabuemne og kan ikke være det, hvis skatteyderne også i fremtiden skal have lov til at disponere over en del af deres inkomster.

# Fredericia Maskindepot – min arbejdsplads

12

Heri synes guldsnorenes formand da heller ikke uenig. I hvert fald udtrykte han i sin beretning tjenestemændenes stærke foruroiligelse over rygterne om højere skatter og afgifter. Men han afsporede endnu engang debatten, da han i den samme beretning hævdede, at betalingsbalancehensyn ikke med rimelighed kan gennemføres under lønforhandlinger med tjenestemænd. Det er en asocial strudsepolitik.

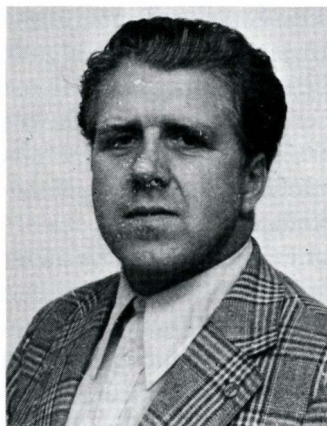
Tjenestemænd kan naturligvis ikke fraskrive sig et medansvar for samfundsøkonomien. Guldsnorenes formand ved, at selve forudsætningen for opretholdelsen af offentlig service falder væk, såfremt erhvervene berøves muligheden for – i et samfund i økonomisk balance – at skabe de værdier, som politikerne i et eksplosivt voksende omfang har anvendt til finansiering af offentlig service.

Tjenestemænd må derfor indse, at også omfanget af og prisen for offentlig service må tilpasses samfundets formåen. Ellers sætter de sig udenfor det samfund, de har valgt at tjene ved alle de goder, som er forbundet med en tjenestemandstatus.

---

## Obs!

Ved en beklagelig fejl var en overskrift faldet ud på side 7 i nr. 7. Den skulle være: Undersøgelse af lokomotivpersonalets arbejdsmiljø ved DSB og artiklen var af Peter Laursen – Bo Netterstrøm og Lisbeth Shore Paludan, Institut for social medicin ved Københavns universitet.



Lokomotivfører O. H. Hansen

Født 22.09.30 i Fåborg  
I folkeskolen 1937 til 1944.  
I lære 1945 til 1950.  
Værnepligtig ved dyrlægekorps i København 11.05.50 til 11.05.51.  
Antaget som lokomotivfyrbøderaspirant i Padborg 01.06.52.  
Ansæt som lokomotivfyrbøder i Roskilde, til Assens 01.09.54.  
Forflyttet til Fredericia 01.10.59.  
Udnævnt til lkf. i Fredericia 01.01.67.  
Udnævnt i 17. lrm. i Fredericia 01.07.76.  
I afdelingsstyrelsen siden 1962 fmd. fra 1976.  
I hovedbestyrelsen siden 1978.

Så længe der ikke er bygget en fast forbindelse over Storebælt samt en jernbane fra Snoghøj til Taulov, må man nok stadig regne med Fredericia som et af de største jernbaneknudepunkter her i landet.

Samtidig med at Lillebæltsbroen blev taget i brug i 1935, blev banegården og maskindepotet flyttet fra havneområdet. De blev placeret ret langt fra hinanden, så når personalet har afløsning på stationen, er der indlagt 20 min. spadseretid i tjenesten.

I 1977–78 gennemførtes en ombygning af depotet. Før var der en skydebro, og O.S.V.-forsyningen var anbragt uden for.

Under den gamle arbejdsform kørte vi på skydebroen, og derfra blev maskinen placeret på det spor, hvor den skulle henstå til næste ud-

kørsel, hvor det så igen var skydebroen, der sørgede for, at maskinen blev kørt til udkørselssporet.

Efter ombygningen blev skydebroen nedlagt, og graven den kørte i fyldt op. Sporene fra remisen blev ført igennem til nord, hvor der blev lavet en udfletning, så man nu kan køre ind og ud på de forskellige spor, der er i remisen. Der blev samtidig anlagt 2 rep.spor til MR, og olieforsyningen blev placeret i remisens indkørselsende.

I flere år har depotet i Fredericia ikke været anvendt som uddannelsessted for vordende lokomotivmænd, men 1.9.1978 begyndte et hold lkas. p.p. deres uddannelse i Fredericia, og siden er 3 hold kommet til.

Hvordan er DSB som arbejdsplads set fra en tillidsmands synspunkt?

Ikke særlig opmuntrende. Der synes ikke at være forståelse for det store sikkerhedsmæssige ansvar, der ligger i at fremføre tog i dag.

Hvor man kunne forvente dette tilgodeset ved lettelser i turene, forsøges disse strammet på grund af personalemangel.

Navnlig for »reserven«, hvor alle kneb bruges for at udnytte arbejdstidsreglerne, er presser meget stort.

Placeringen af hvileperioderne er et væsentligt faktum, og da vore arbejdstidsregler skulle fungere som en beskyttelse for os, virker dagligdagen nærmest grotesk.

Nu er det centrale kørselsfordelingsudvalg en ret ny funktion i dette sammenhæng, men det er mit håb, at virkningerne af dette må blive til snarlig gavn for vore medlemmer.

Jeg kunne godt tænke mig at høre noget om maskindepot Padborg, hvorfor jeg giver bolden videre til lkf. J. A. R. Eriksen.

Lkf. Oskar Hansen

»Ved fælles arbejde af foreningens medlemmer at virke for opnåelse af lønnings-, tjenestetids-, uddannelses-, rets og pensionsvilkår, som svarer til de krav, lokomotivmandsgerningen stiller til sine udøvere«.

Således skrevet i DLF's love § 2 stk. a. Formålparagraffen.

Interessant er det, at foreningens første vigtige opgave var et andragende om midlertidigt lønforhøjelse, der indsendtes til Rigsdagen 31. januar 1900, det nåede ikke at komme til behandling.

Tragikomisk kan det siges, at vi i dag står som for små 80 år siden dog med den forskel, at det nåede til behandling hos de – den politiske ansvarlige myndighed i 1979, men alvoren bag vore ønsker, om forbedrede arbejds- lønforhold, nåede ikke ind hos »de små grå munke« i cellerne.

Skyldes denne fuldstændige politiske negligering troen på tjenestemandens totale statsautoritære underkastelse, samt en manglende bevidsthed med dertil hørende aktiviteter.

De politiske topposter er ikke baseret på fejlurderinger og klaviaturets skala er altdækkende. Derfor er det måske ikke ukorrekt at give ovenstående som årsag til de opnåede resultater.

Ved nærmere selvansagelse må vi vist erkende, at det kniber med at leve op til vores formålparagraf, indeholdende »Ved fælles arbejde o.s.v.«. Det er letkøbt at give kun foreningens ledelse, hovedbestyrelsen, samt de enkelte afdelingsstyrelser skylden for de manglende resultater og aktiviteter. Det også selvom det er en af deres væsentligste opgaver. Roden må ligge i de respektive generalforsamlinger. Fremmødet er under al kritik.

Dette kan skyldes forskellige år-

sager. En af disse kan f. eks. være at mange af de nyskolede tillidsmænd enten har misforstået eller ikke evnet at bruge den tillærte viden.

Dette kan opleves på medlemsmøder, generalforsamlinger og kongresser. Den skolede anvender sin lærdom mod de medlemmer, der virker kritiske overfor deres gerning. Dette oplevedes bl. a. under den sidste kongres, hvor K. B. Knudsen fik totalt jordet, jeg tror det var, Kalundborg afd.'s forslag vedr. forholdet til LO. Ligeledes gik det med Århus afd.'s forslag vedr. dobbelte fridage. Ja man kunne blive ved. Vi kender jo alle G. Rasmussens evner. Men dette ses jo også længere nede i organisationsrækken. Forskellen er bare – desværre – jo mere skolet jo større kanon.

Nej jeg har intet mod skolen – tværtimod – men det er anvendelsesområdet jeg har antisympati for.

Dette er måske en af årsagerne til mødekvantiteten. Det er jo den samme lille klike og i de fleste tilfælde marionetdukker, der er den dygtige manipulators legetøj.

At ikke alle kan møde frem skyldes vore arbejdsform, men det er trods alt kun de færreste. Den dag det indses, at en generalforsamling er en fridag værdig, og der virkelig sker en meningsudveksling på et respektfuldt grundlag, kan være dagen, hvor den politiske opfattelse angående vores faglige bevidsthed ændrer sig i en for vores vedkommende positiv retning.

Det kunne være interessant med en række debatmøder i de forskellige afdelinger, hvor man efter alm. gruppeprincip debatterede f. eks.:

Hvad forstås ved en levende aktiv DLF-afdeling?

Hvad forstås ved tilfredsstillende lokomotivmandsarbejde?

Hvad med tjenestemandsbegrebet?

Hvad med deltagelse i beslutningsprocessen?

Hvad forstås ved velfærdsforanstaltninger?

At få en DSB-definition på begrebet fritid.

Oplægget skal ses på baggrund af ønsket om forbedringer både såvel i forholdet arbejdstager som de organisatoriske, idet jeg finder, at vores svaghed også ligger i kommunikationen samt i de såkaldte »goder« på det anciennitets- lønmæssige forhold.

At initiativet fra det menige medlem også kan bære frugt ses af det arbejde Børge Henriksen lagde i problematikken ang. førtidspensionering af tjenestemænd.

Til slut skal jeg indrømme, at jeg har valgt dette job af flere årsager.

Jeg er ikke 7–16 mand, jeg kan lide de skiftende tider med de fordele og bagdele det giver – jeg har også engang imellem fri, når andre arbejder. Jeg har det for mig selv i mit førerrum, ingen foresat rendende i rumpen, altså til dels min egen herre.

Men dermed ikke sagt, at jeg ikke ønsker det samlede antal dobbelte og alm. fridage – på årsbasis – som andre, at jeg ikke kan sige til fru Olesen, jeg er hjemme kl. det og det, og når jeg kommer hjem, ønsker jeg afgjort ikke at se ud som og ligne noget katten har slæbt med ind.

*Lkas. J. A. Olesen, mdt Kh.*  
Jeg tror den 11.8 afsendte jeg indlægget til DLT nr. 8.

Den 15.8 modtog jeg nedenstående brev fra DLT sign. G. Rasmussen.

14.8.7979.

Vi har modtaget din artikel, som naturligvis optages i næste nummer af DLT.

Den skal endog komme med uden kommentarer.

Med artiklen fulgte en lille lap med ønsket om en – måske under private-frie former-faglig diskussion.

Hvordan mon din artikel ville blive modtaget, hvis jeg som kommentar lod dette trykke?

Men sådan er jeg ikke.

Du slår med den ene hånd og kæler med den anden, en moral der ikke tiltaler mig.

Lad os derfor blot nøjes med at sige goddag, når vi mødes. Det andet spil for galleriet troede jeg, du var for klog til.

*Med venlig hilsen  
G. Rasmussen*

Den omtalte lille lap papir havde jeg vedlagt. Der stod sådan noget som »Jeg havde ringet til Hellerupvej, men du havde ferie, og jeg kunne finde det interessant ved en faglig diskussion – gerne under private frie former. PS. Håber du havde en god ferie. Venlig hilsen J.A.O.«

Åbent brev til G. Rasmussen, DLF, Hellerupvej.

En af forskellighederne mellem os er, at du er professionel. Du behersker sproget i alle dets afskyninger. Du kan med korte velovervejede sætninger forklare dig i skrift og tale. Du behersker kunsten ved udtalelser både at sige ja og nej, ved at kunne henføre »ja men jeg sagde også«. Men du har jo også siddet mange år på Hellerupvej og suget megen viden til dig, ja så megen viden at du har glemt, hvad det vil sige at være amatør og bare et menigt medlem af den forening, hvor du er næstformand.

At jeg som amatør skriver i mit sprog og på min måde om det, som jeg finder uretfærdigt og uforståeligt, at jeg lader mine tanker overfø-

re ved et direkte ordvalg, burde du som professionel vise respekt og forståelse for. At når jeg et stykke tid efter et medlemsmøde – generalforsamling – kongres – har følt mig manipuleret med, burde du prøve at finde årsagen i, hvis du da ikke er bekendt med den. Når du læser alle de indlæg i DLT om de kritiske røster burde du, selv om du er professionel, vise amatørens interesse. Hvordan tror du, at jeg kan forstå det indlæg i DLT om overenskomstresultatet. Hvordan tror du, at jeg reagerer overfor de manglende resultater og informationer i forholdet til kongresbeslutningerne. Hvorfor skal det være så indviklet? Hvorfor kan du ikke sige direkte »vi kan ikke komme igennem med de ønskeforslag, vil I slås, og vil I i givet fald betale«.

Kære Gunnar, og jeg mener »kære«, uanset hvad du synes, det var det, jeg ville diskutere med dig om, simpelthen fordi det interesserer mig som menneske og som medlem af DLF.

Så det med at spille for galleriet er noget gas, hvorfor i alverden skulle jeg det? Det har så afgjort ingen interesse. Jeg skal aldrig på Hellerupvej eller modtage/tilkæmpe mig nogen faglig tillidspost. De ønsker overlader jeg til andre, ikke fordi jeg ikke vil påtage mig et ansvar/arbejde, men fordi mine diplomatiske og ambitiøse forhold ikke slår til. Dette vil dog ikke faholde mig fra meningstilkendegivelser om, hvad jeg finder som rimelig-, urimeligheder. Jeg har mit sprogbrug og andre deres. Ikke ment jeg er tilfreds med mit, hvis det interesserer dig har jeg meldt mig til danskursus 4 timer om ugen med en forhåbentlig forbedring for øje.

Angående min moralkodeks kan

den stå for en sammenligning med noget du, kære Gunnar, kun kan drømme om.

Som du ved stemte jeg imod din opstilling på kongressen, hvis jeg i dag stod i samme situation, ville jeg give dig min fulde opbakning – underligt ikke – men jeg har heller ikke mødt dit alternativ. Dette er sikkert uinteressant for dig, men ikke for mig, idet jeg har den største respekt for dig.

*Venlig hilsen*

*Lkas. J. A. Olesen, mdt Kh.*

## Landslotteri

Gennem de senere år har man gennemført et stadigt voksende salg og stadig flere kredse lægger mærke til dette lotteri, der i kraft af sit gode formål og gennem sine gode gevinster vinder respekt overalt.

Pensionisternes Landslotteri lægger i år ud med salget den 15. september og fortsætter til den 15. november, hvis der ikke er udsolgt inden da.

Pensionisternes Samvirke efterlyser sælgere overalt i Danmark.

- Har De en stor vennekreds?
- Har De kontakt med mange mennesker?
- Har De eventuelt. forretning, hvorfra der kan sælges lodsedler?
- Har De overskud af kræfter, således at De vil påtage Dem at sælge fra demonstrationsbil eller lignende?
- Eller ønsker De blot at hjælpe i det beskedne?

Under alle omstændigheder vil lotteriets arrangører gerne i kontakt med Dem.

Ring eller skriv til:

Pensionisternes Samvirke  
Åboulevarden 56, 2200 N.  
Tlf. (01) 37 24 22

## Lanternen

Lanternen bygger på traditionerne, derfor holder vi fest Mortens aften – lørdag den 10. november 1979 i Tåstrup Stationscenters selskabslokaler.

### Menu:

Aspargesuppe

Andesteg m/rødkål og waldorffsalat

Rubinsteinkage

Vine ad libitum

Kaffe

### Musik og dans

Gå ikke glip af denne oplevelse – reserver allerede nu denne aften.

Mødested: Udfør Tåstrup Center Pub kl. 17.00.

Festen slutter ca. 0.30. Sidste tog 0.47 mod Kh.

Prisen for dette arrangement er kr. 125,- pr. deltager.

*Med venlig hilsen*

*B. Stiller*

*Sekretær i Lanternen*

## Jubilæumsforeningen

Lokomotivmændenes Jubilæumsforening, afholder årsfest onsdag den 3. oktober 1979 kl. 12.30 på Dan Hotel i Rødby Havn.

Traditionen tro serveres det store kolde bord, og ved en hyggelig og kammeratlig sammenkomst får vi lejlighed til at hilse på årets jubilare, samt gode venner fra andre depoter. Pris for deltagelse er kr. 160.-.

Indtegnning sker på de fremlagte lister eller til lkf. E. Profft på telefon (02) 95 17 69, senest den 26. september.

*På gensyn*

*Jørn Thillemann*

## PERSONALIA

### Forfremmet til lokomotivfører (17. lrm.) pr. 1.8.1979 efter ansøgning

Lokomotivfører (13. lrm.)

L. Dagsberg, mdt Gb i mdt Gb

N. K. Ravnborg, mdt Gb i mdt Fa

Lokomotivfører (L-af) (13. lrm.)

P. I. Randlev, mdt Hgl i mdt Gb

J. Østerberg, mdt Hgl i mdt Gb

### Forfremmet til lokomotivfører (15. lrm.) pr. 1.8.1979

Lokomotivfører (13. lrm.)

R. K. Andersen, mdt Od i mdt Od

J. V. Eland, mdt Ar i mdt Ar

### Forfremmet til lokomotivfører (18. lrm.) pr. 1.8.1979

Lokomotivfører (17. lrm.)

A. H. Pedersen, mdt Fa i mdt Fa

A. K. Poulsen, mdt Es i mdt Es

### Ansæt som lokomotivassistent (9. lrm.) pr. 1.8.1979

Lokomotivassistenter p.

N.-J. Christensen, mdt Kh i mdt Kh

G. T. Koch, mdt Kh i mdt Kh

B. B. Mogensen, mdt Kh i mdt Kh

H. Dambo, mdt Kh i mdt Kh

B. F. Jensen, mdt Kh i mdt Kh

P. S. Sparvath, mdt Kh i mdt Kh

O. G. Olsson, mdt Kh i mdt Kh

P. R. Andersen, mdt Kh i mdt Kh

L. Nielsen (Syd), mdt Kh i mdt Kh

W. N. Jensen, mdt Kh i mdt Kh

P. Maymann, mdt Hg i mdt Hg

R. E. Christensen, mdt Hg i mdt Hg

P. C. Jørgensen, mdt Rf i mdt Rf

### Ansæt som lokomotivassistent p. 1.9.1979

P. E. Nielsen, mdt Kh

J. Rytter, mdt Kh

E. V. Johansen, mdt Kh

K. Krause, mdt Kh

### Forflyttet 1.8.1979 efter ansøgning

Lokomotivfører (17. lrm.)

V. P. Zachariassen, mdt Str til mdt Ar

Lokomotivassistent p. (9. lrm.)

G. B. Madsen, mdt Kh til mdt Kø

### Forflyttet 1.9.1979 efter ansøgning

Lokomotivassistent (9. lrm.)

G. L. Koch, mdt Kø til mdt Od

Lokomotivassistent p. (9. lrm.)

S. O. P. Sand, mdt Fa til mdt Od

P. Henriksen, mdt Fa til mdt Od

S. G. G. Andersen, mdt Fa til mdt Od

### Afskediget pr. 31.7.1979 efter ansøgning

Lokomotivassistent (9. lrm.)

H. P. T. Wachter, mdt Kh

### Afskediget pr. 31.10.1979 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (18. lrm.)

E. W. Jespersen, mdt Gb

E. C. Madsen, mdt Fa

H. A. Thomassen, mdt Fa

H. V. Hansen, mdt Gb

Lokomotivfører (17. lrm.)

W. F. T. Ackermann, mdt Fa

J. B. Jensen, mdt Ar

N. P. Junker, mdt Fa

Lokomotivfører (15. lrm.)

G. V. Brügge, mdt Od

E. L. B. Wedeby, mdt Gb

V. Kirkegaard, mdt Ar

### Afskediget pr. 31.12.1979 efter ansøgning alder

Lokomotivinstruktør (21. lrm.)

K. E. Frandsen, mo Ar

### Ansættelsen den 1.6.1979 er annulleret

Lokomotivassistent p. (9. lrm.)

P. E. Nielsen, mdt Kh

### Opmærksomhed frabedes

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. P. Berg, Næ.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

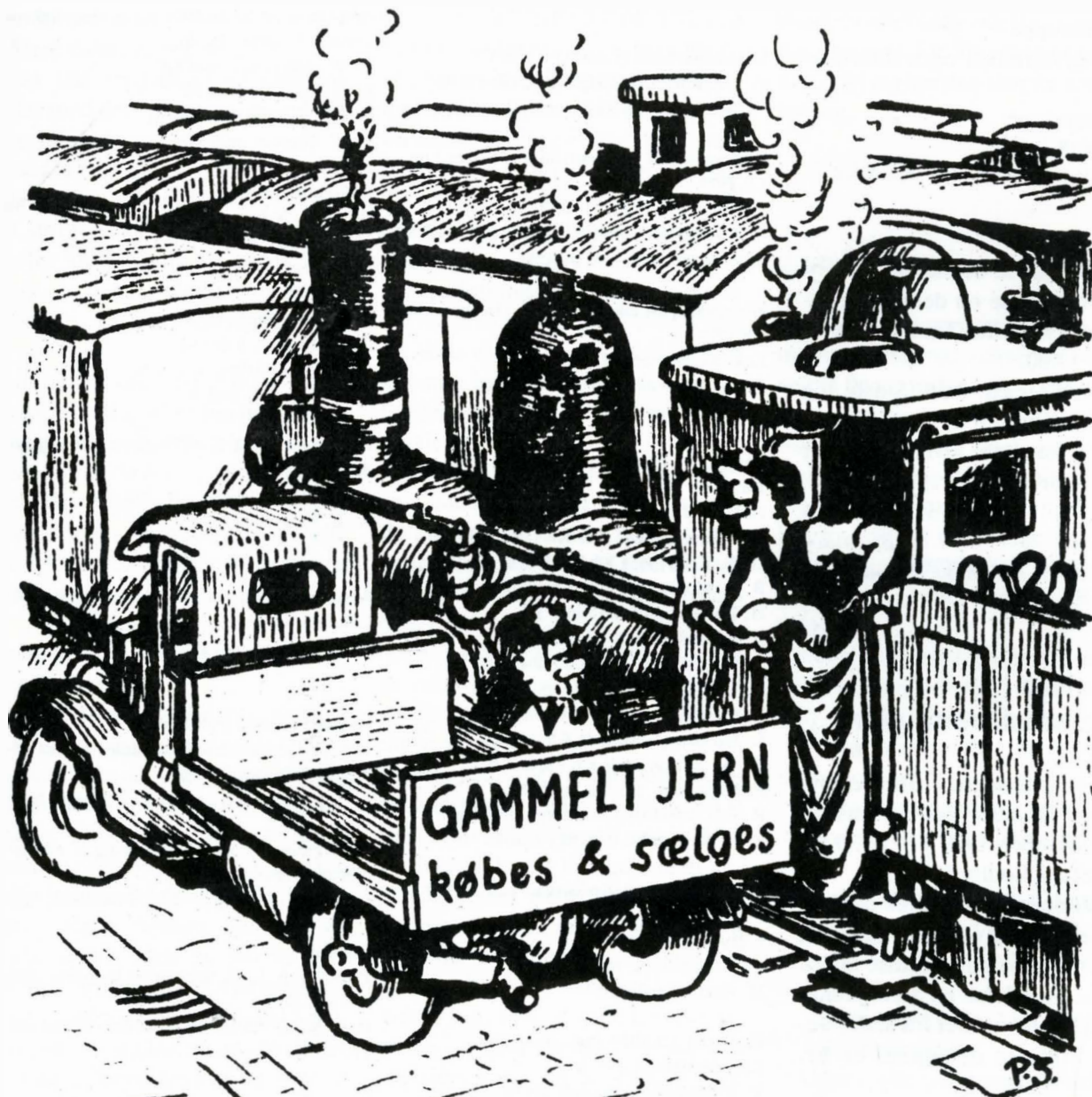
Lkf. J. Nielsen, Gb.

### Dødsfald

Pens. lkf. A. C. H. Schneider, Roskilde, død den 6.7.1979.

Pens. lkf. D. Vallentin, København, død den 11.7.1979.

Også for 25 år siden



- Måske det er en ren tilfældighed,  
at han har sat den lige netop her-