



9

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. OKTOBER 1979 - 79. ÅRGANG

9

Indhold:

Lysning forude	2
Hvordan tackles stress?	3
Økonomiske løsninger skal være solidariske	4
Jernbanedrift i EF forsøges integreret	5
Jernbanereklamens magt	6
Efterløn + pension	8
Britisk APT-tog	9
Lederen må ikke fredes	12
Vinterferie 1980 med DJT	14
Fakta om hukommelsen	15
»Natholdet«	16
LO' ordinære kongres	18
En ide for DSB	19
Lønoversigt	20
Personalía	23
Banegårdsindvielse	24

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.

»Man kan ikke klippe hår af en skaldet«. Denne gammelkendte udtryksform kan måske passende anvendes på virksomheden DSB i relation til de trængsler lokomotivpersonalet er udsat for i tiden og som kræves afhjulpet her og nu. Disse trængsler eller med andre ord – de utilfredsstillende tjenstlige og økonomiske forhold – er indgående drøftet mellem DSB ledelsen og DLFs tillidsmænd. Resultatet er blevet en oplistning af en række forhold som skal ændres og forbedres, men resultatet indebærer omkostninger hvortil dækning skal tilvejebringes. Det er i sig selv ingen ringe opgave, når man tager statsvirksomheders økonomiske bindinger i betragtning.

Imidlertid er lokomotivpersonalets situation så belastet af bl.a. personalemangel, af det for virksomheden som helhed er af største betydning at få en hurtig og effektiv løsning frem. Men DSB kan ikke vedblivende leve med det store antal togaflysninger. Det er tilmed særdeles uheldigt i en tid, hvor energisituationen giver kollektiv trafik medvind, hvorfor kræfterne bør samles om at gå for fulde sejl.

Det er klart, at ledelsen har den største interesse i det stærkest mulige samarbejde med os. Lokomotivpersonalet har også forstået betydningen af dette og strækker sig langt for at få tingene til at køre; men der er en grænse for samarbejdsvilligheden, når arbejdsbetingelserne forringes gennem uopfyldelse af aftalte forhold. Derfor må lokomotivpersonalet vise tilbageholdenhed i samarbejds-spørgsmålet indtil man ser mærkbare ændringer. Udviklingen følges derfor med megen alvor og med forventning om, at mødet med DSB-ledelsen hurtigt må føre til ændringer, der igen får lokomotivpersonalet til helhjertet at gå ind for virksomhedens tarv. Der er jo blandt de mange problemer en lang række, som kan løses ved virksomhedens egen indsats, medens andre skal på politisk plan, men hvor vi påregner DSBs tekniske og moralske støtte ved den videre behandling. Det gælder især vor avancementspolitik.

Det er fristende i denne spændingssituation at slutte med følgende citat fra det righoldige materiale vi behandler i styregruppen for DSBs samarbejdsudviklingsprojekt (SAU):

Personalepolitiske principper baseret på en optimistisk grundholdning

1) de ansatte yder mest

Fortsætter side 20

Hvordan tackles stress?

Stress – vi har alle hørt om det, og de fleste af os kender problemerne. Hvad er stress egentlig? Hvornår bliver vi udsat for stress? Hvordan udvikler det sig? Hvad kan der gøres for at modvirke stress?

Uden at komme nærmere ind på rent lægelige forklaringer og definitioner af stress kan vi sige, at stress forstyrrer vores psykiske og fysiske velbefindende. Endvidere må vi slå fast, at stress er normalt, og at det findes hos alle mennesker på et eller andet niveau. Ja uden stress kunne mennesket vel ikke fungere i vort samfund. Det er stressvirkningen der får os til at blive ved med at lave vort arbejde eller til at give en ekstra indsats og derved forbedre ydelserne.

Mennesket kan klare næsten alt når blot det kommer i små mængder. Det samme med stress. Men konstant stærk stress vil få de fleste til at bryde sammen.

Nogle stresstyper

Rose Mary Rummel og John W. Rader, begge professorer i sundhedsundervisning ved James Madison University Harrisonburg, Virginia, påpeger i det amerikanske tidskrift »Personnel Journal« at der er to typer stress:

1) Daglig stress

- Ansvar for familien
- Personlig økonomi
- Børn
- Forelskelse
- Socialt ansvar
- etc.

2) Leder stress

- Træffe beslutninger og deres konsekvenser
- Samarbejde med overordnede og medarbejdere
- Frygt for dårlige præstationer
- Tidspres
- Frygt for at begå fejl
- etc.

Normalt regner man med at stress optræder i tre niveauer:

- 1) Her kommer alarmreaktionerne: Hovedpine, feber, manglende appetit, ubesindighed etc.

- 2) Nu er modstandsstadiet kommet, hvor organismen prøver at modvirke stresset. Symptomerne forsvinder, men organismen kan kun modstå presset i en periode.

- 3) På tredje trin indtræder alarmreaktionen. Der vil vise sig permanente fysiske ændringer, og i enkelte tilfælde vil det føre til døden.

Omgivelsernes pres

Omgivelserne har en vældig indflydelse på menneskene. Psykologer har sat nogle etiketter på omgivelserne. Man skelner mellem »type A«, hvor der skal ske en masse, gode præstationer, konkurrence, stor fortjeneste etc. eller »type B« hvor atmosfæren er mere rolig og venlig. På samme måde inddeler man menneskene i »type A« og »type B« mennesker.

»Type A« mennesket er aggressiv, konkurrencelysten, ambitiøs, rastløs og arbejdsorienteret. Mens »type B« mennesket er mere afslappet, mindre aggressiv og rolig.

Vores samfund er fortrinsvis type A orienteret, og det vil være vanskeligt at finde type B omgivelser som passer til type B mennesket.

Hvis vi gør os problemet klart, kan der findes metoder som formindsker de negative stresseffekter, som skyldes disse kendsgerninger.

Analyse

For at afdække den konkrete stresssituation kan følgende spørgsmål bruges:

- Giver små problemer og små uoverensstemmelser anledning til ærgrelser?
- Har jeg svært ved at komme overens med folk?
- Frygter jeg mennesker eller si-

tuationer, som ellers aldrig plejer at genere mig?

- Er jeg mistænksom over for mennesker?
- Lider jeg af mindreværdfølelse?
- Er jeg konstant bekymret for min fremtid?
- Udretter jeg mere, men virker mindre tilfreds?
- Er jeg fysisk udmattet, selv om jeg ikke har udført nogle fysiske aktiviteter?

Er svaret ja til disse eller lignende spørgsmål, så er tidspunktet nået hvor der skal gøres noget mod stress.

Her er nogle midler:

- 1) Motion. Den bedste form for motion er en som man kan lide. Hvis man starter på et program der virker kedeligt, hvor lang tid vil man så blive ved?
- 2) Afslapning. Den bedste tid til afslapning er når der ikke er tid til det. Hvis der ikke kan findes nogen ledig tid, så er De stresset, og så er behovet virkeligt stort.
- 3) Snakke om problemet med andre.
- 4) Fleksibilitet. Ved at kunne ændre adfærd og arbejdsmetoder, er der gode muligheder for ikke at hænge fast i et stressmønster.
- 5) Finde frem til ens egne stærke og svage sider. Vi har alle vore stærke og svage sider. Ved at uddelegere de opgaver man er dårligst til at løse og gøre noget mere ud af dem, man er bedst til, er der virkelig muligheder for at undgå for kraftige stressvirkninger.

Økonomiske løsninger skal være solidariske

af finansminister Knud Heinesen

Den politik, vi har ført i de seneste år for at dæmme op for de udefrakommende krisetendenser, har trukket i den rigtige retning. Fra 1976 til 1978 faldt betalingsbalancunderskuddet fra 11 milliarder kroner til 8 milliarder kroner. Det var ikke nogen let opgave, men det lykkedes. Vi kunne have formindsket underskuddet yderligere, hvis ikke nye voldsomme olieprisstigninger var skyllet ind over os i foråret. Og vi kan samtidig se, at indsatsen mod arbejdsløsheden har båret frugt. Vi har for første gang siden krisen satte ind haft en mærkbar nedgang i ledigheden. Den politik, der er ført, har altså virket. Den har ikke været forgæves. Kravene til den økonomiske politik er blevet større.

Ikke panikløsninger

Er disse krav ensbetydende med, at vi nu må forberede os på yderligere skatte- og afgiftsstigninger? Ingen regering kan afskrive disse midler som er nødvendige. Men jeg vil gerne understrege: skatter og afgifter løser ikke vore økonomiske problemer på længere sigt. Der må skabes bedre vilkår for en udvidelse af industri og anden fremstillingsvirksomhed her i landet. Det er en forudsætning for et positivt perspektiv i den økonomiske udvikling. Det er det eneste håb for de arbejdsløse. Det er også betingelsen for, at vi i 80'erne kan gennemføre nye sociale, uddannelsesmæssige og kulturelle fremskridt. Der står altså meget på spil. Danmark kan fortsat arbejde sig ud af den økonomiske krise på en socialt rimelig måde. Der er ikke behov for drastiske nedskæringer – ikke endnu. Der er ikke behov for panikløsninger.

Disse synspunkter gjorde finansminister Knud Heinesen gæl-

dende på Socialdemokratiets årsmøde. Og Knud Heinesen fortsatte: – Vi må føre en målrettet erhvervs politik. Det skal være en erhvervs politik, der øger virksomhedernes evne til at finde og udnytte nye afsætningsmuligheder.

Andel i værdierne

Grundlaget herfor er, at vi kommer videre med et påtrængende politisk spørgsmål. Det er behovet for tilbageholdenhed med indkomststigninger over for hensynet til, at dem, der pålægges en tilbageholdenhed har sikkerhed for, at de får andel i de resultater, der opnås som følge af deres tilbageholdenhed. Socialdemokratiet og fagbevægelsen har peget på lønmodtagernes medejendomsret som en løsningsmulighed på dette problem. Lønmodtagerne må have andel i de værdier, der skabes gennem løntilbageholdenhed. Og det må ske på et solidarisk grundlag. Demokrati i det økonomiske liv er en vej til menneskeliggørelse af produktionen. Indflydelse giver ansvar og større engagement. Arbejdstilværelsen bliver rigere.

Retfærdig skatteligning

Den økonomiske situation er byrdefuld. Jeg tror, at befolkningen forstår og accepterer dette, hvis byrderne fordeles retfærdigt. Derfor er det vigtigt, at vi kommer videre med ændringer i skattelovgivningen. Det oplæg til en samlet reform af bolig- og skattelovgivning, som blev fremlagt i maj 1978, kan ikke gennemføres i sin helhed i det nuværende Folketing. Regeringen har imidlertid aftalt initiativer på vigtige områder. Det gælder værdistigningsafgiften. Det er uholdbart, at vi har en høj beskatning af arbejdsindkomster, medens betydelige værdistigninger på jord og fast ejendom ikke kommer til beskat-

ning. Vi vil presse på for at få lovforslag frem, der også indeholder rimelige overgangsregler fra kapitalvindingsskat til værdistigningsafgift. Spørgsmålet om renter af privat gæld trænger sig også på. Selvangivelsesundersøgelser viser, at hovedårsagen til, at den skattepligtige indkomst stiger langsommere end den personlige bruttoindkomst, er rentefradraget. Det er uholdbart. Både fordi det belaster samfundsøkonomien, og fordi den tilstræbte progression ophæves. Regeringen har derfor aftalt at undersøge mulighederne for en begrænsning af fradragets retten. Vi mener, at muligheden er til stede og vi er forberedt til den drøftelse, vi skal have i regeringen.

Hvis vi ser på statistikken, er det – udover renterne – især pensions- og kapitalforsikringsordninger, der er steget eksplosivt.

Lovgivningen i juni måned fjernede muligheden for utilsigtet anvendelse af engangsindskud. Socialdemokratiet er indstillet på en vurdering af hele området med henblik på at tage yderligere initiativer. Erhvervsrådets udspil på dette område er et godt grundlag for vore overvejelser.

Den økonomiske politik og skattepolitikken hænger nøje sammen. Kravene til en retfærdig indretning af vort skattesystem stiger i takt med de byrder, befolkningen pålægges i den økonomiske politik. Socialdemokratiet er fortsat parat til at medvirke til løsninger. Men vi har en betingelse. Løsningerne skal være solidariske.

Jernbane-drift i EF forsøges integreret

EF-kommissionen er nu gået i gang med at undersøge, hvorledes, jernbandedriften i de ni EF-lande helt eller delvis kan integreres.

Formålet med den hele eller delvise integration skal være at gøre jernbandedrift til en effektiv og økonomisk rentabel forretning på de områder, hvor det er muligt. Det vil sige godsbefordring og personbefordring over længere strækninger.

Kommissionen har udarbejdet en beretning om de muligheder, der i øjeblikket findes for en større eller mindre grad af samordning af jernbandedriften i Europa.

Tanken om en fælles europæisk jernbanevirksomhed uddybes ikke i beretningen. Derimod gør Kommissionen sig til talsmand for tanken om delvis integration, det vil sige fælles forvaltning af visse aktiviteter, der kan bidrage til at forbedre jernbanevirksomhedernes konkurrencedygtighed.

Tre undersøgelser

I sin beretning anviser Kommissionen heller ikke konkrete former for samarbejde, men redegør i stedet for tre væsentlige undersøgelser, den vil gennemføre med det formål at få belyst samarbejds mulighederne inden for konkrete områder af jernbanetransporten.

Det drejer sig om:

1) Intercity-personbefordring: Der skal gøres en betydelig indsats for at jernbanerne i forbindelse med intercity-personbefordringen i Europa kan sikre ensartet, hurtig, komfortabel og økonomisk transport.

Kommissionen er af den opfattelse, at en integration af visse af jernbanernes ressourcer inden for dette område vil kunne give dem mulighed for et mere konkurrencedygtigt udbud i forhold til privatkøretøjer og luftransport. Undersø-

gelsen vil i givet fald blive udvidet til også at omfatte biltog og bileksprestog.

2) Kombineret transport jernbane/landevej: inden for godstransporten forekommer en kombination af jernbane- og vejtransport som en fremtidsløsning, især hvad angår international trafik. Udviklingen af denne transport kræver imidlertid en fuldkommen koordinering af de forskellige former for transportteknik samt den kommercielle drift. Efter Kommissionens mening vil en sammenlægning af jernbanernes ressourcer være en ubestridelig fordel i udviklingen af denne teknik på europæisk plan.

3) Transport af nye motorkøretøjer på særlige jernbanevogne med dobbeltdæk.

Infrastruktur og forskning

På EF-plan foretages der allerede nu undersøgelser inden for en række områder vedrørende jernbanetrafikken.

Det drejer sig blandt andet om infrastrukturplanlægning, der omfatter dels udbygning af de eksisterende infrastrukturer og dels oprettelse af nye.

Desuden udføres der et ret omfattende arbejde indenfor forskning og udvikling af ny teknik.

Når alle disse undersøgelser er overstået og der foreligger brugbare resultater, vil Kommissionen omkring 1985 forelægge Rådet konkrete forslag.

Kommissionens beretning er blevet udarbejdet i et snævert samarbejde med de ni EF-landes jernbanevirksomheder.

Omfattende samarbejde

De europæiske jernbanevirksomheder er i høj grad fortrolige med europæisk samarbejde.

Dette samarbejde, der foruden fælles tilrettelæggelse af køreplaner, også omfatter driftspools og drift af fælles datterselskaber, har forlængst vist sig at være effektivt og tilfredsstillende for de deltagende jernbanevirksomheder.

Hvad angår fælles forvaltning af rullende materiale, er der på europæisk plan med undtagelse af de britiske og irske jernbanenet to pools.

Det er godsvognspoolen, der har hovedsæde i Bern, og som forvalter mere end 300.000 godsvogne, og der er sovevognspoolen.

På det kommercielle og driftsmæssige område har jernbanerne oprettet datterselskaberne INTERFRIGO, der varetager godstransport ved kontrolleret temperatur, blandt andet transport af letfordærlige varer, og INTERCONTAINER, der tager sig af containertransport på specialbyggede vogne.

Disse to selskaber har hovedsæde i Basel og Bruxelles, og 22 jernbaneselskaber deltager i dette samarbejde. Blandt andet alle EF-landenes jernbaner med undtagelse af Irlands jernbaner (CIE) og Nordirlands jernbaner (NIR).

*Husk at meld
flytning til
postvæsenet.
Stof til DLT
skal foreligge
hos redaktionen
senest d. 15. i
måneden forud.*

Jernbanereklamens magt

B

ilister er lige så kvikke som togrejsende, derfor kan velbegrunder salgsarbejde også sælge togbefordring til bilfolk! siger reklamefolk hos de franske statsbaner (SNCF).

Med årlige statstilskud i størrelsesordenen kr. 15.000 millioner har SNCF problemer i lighed med andre EF-baner. Hård konkurrence fra landets bilpark er altså virkelighed også for franskmændene.

Den bemærkelsesværdige forskel: SNCF har gjort noget ved det! Som eneste europæiske system har de kunnet notere 62% stigning i passagertrafikken, som kan henføres direkte til banernes salgsfremmende arbejde.

Og reklamebudgettet er kun godt kr. 2 millioner årligt eller ca. 0,5% af SNCF's samlede indtægter.

Hvordan har franskmændene båret sig ad?

De bruger i udpræget grad »revolvermetoden«, hvor andre er tilbøjelige til at bruge »pistolmetoden«: De koncentrerer arbejdet om det erklærede hovedmål – bilpassagerer – og har i 15 år med »skud« igen og igen mod dette mål fastslået banernes budskab til bilister og ikke-bilister. Trafikpropfri, velforgrenede skinneveje med hyppige, køreplanspålidelige afgang og komfortable kupeer har fordele, som privatbilen er afskåret fra at få – hvis den ikke specialbygges med buffet, toilet, mødeværelse og leveres med fører uden ekstra beregning! De normale små bil»glæder« så som parkeringsbesvær og trafikpropper ville selvfølgelig følge med enhver model.

SNCF har brugt næsten alle reklamepengene til det budskab uden tvivl på bekostning af andre »vare«områder.

Hellere effektiv indsats på én front end »vattet« eller intet resul-

tat ved at sprede budgettet over hele »vare«sortimentet, fremhæver de franske kampagnefolk.

Det startede, som det ofte skal, med grundig markedsundersøgelse. Den indkredsede SNCF's chancer udtrykt i henholdsvis *produktmuligheder* (dvs. hvad banerne kunne forvente at komme til at tilbyde, når alle forbedrende kræfter blev mobiliseret) og *passagerpotential* (dvs. hvor stor andel af passagermarkedet, banerne kunne forvente at få ved en målbevidst markedsindsats).

Derefter gik først produktudviklerne »i krig«, så »varen« faktisk var i orden og forelå, da kampagnen efter beregningerne begyndte at virke (dvs. materiel- og køreplansforbedringer mv. blev gennemført).

Først på *det* (tids)punkt begyndte kreative reklamefolk at »smede kuglerne«, så de passede til målet – bilpassagermarkedet.

»Kuglerne« består af presse-avertering, fjernsynsreklame, plakater – og fingrene er ikke blevet lagt imellem i overbevisende argumenter for togets fordele, for SNCF's konkurrenter er kampagneførere i bilfabrikker og olieselskaber, der ved alt om, hvad angreb og stædighed er værd i kampagnearbejde.

Opgaven var altså at gøre franskmænd mere togbevidste.

Ifølge markedsundersøgelserne aner en stor del af det moderne Frankrigs befolkning *intet* om SNCF's tilbud. Ikke mindre end 50% af indbyggerne kører aldrig med tog. Vigtigste bilistgrund: »Bilen anses for at være billigere, end den reelt er – og toget dyrere, end det reelt er«. Salgsindsatsen har rokket lidt ved opfattelsen.

SNCF lægger nu større vægt på gode 2. kl. tog end på 1. kl., på hyppige afgang med let-at-huske

afgangstider, på hyggeligere stationsforhold, på bagageafhentning og -aflevering o.l. populære lettelser.

Stationshoteller planlægges til bygning før 1990.

Markedsfolkene indrømmer, at franske motorveje er så langt fra verdens bedste, at det bidrager til at lette opgaven (og gør umiddelbar sammenligning med mulighederne for andre, måske bedre motorvejstillede EF-lande vanskelig). Men indsatsens *inspirerende* egenskab har bud til alle.

Typisk forbedring på bilistfeltet er takstændringen for SNCF's såkaldte »Motorail«-befordring.

Motorail-ideen er, at bilisten kan ta' toget og have sin bil med sig – den befordres på specialbygget transportvogn til biler i to lag bagest i toget. Ideen var bare altid en usikker forretning for SNCF.

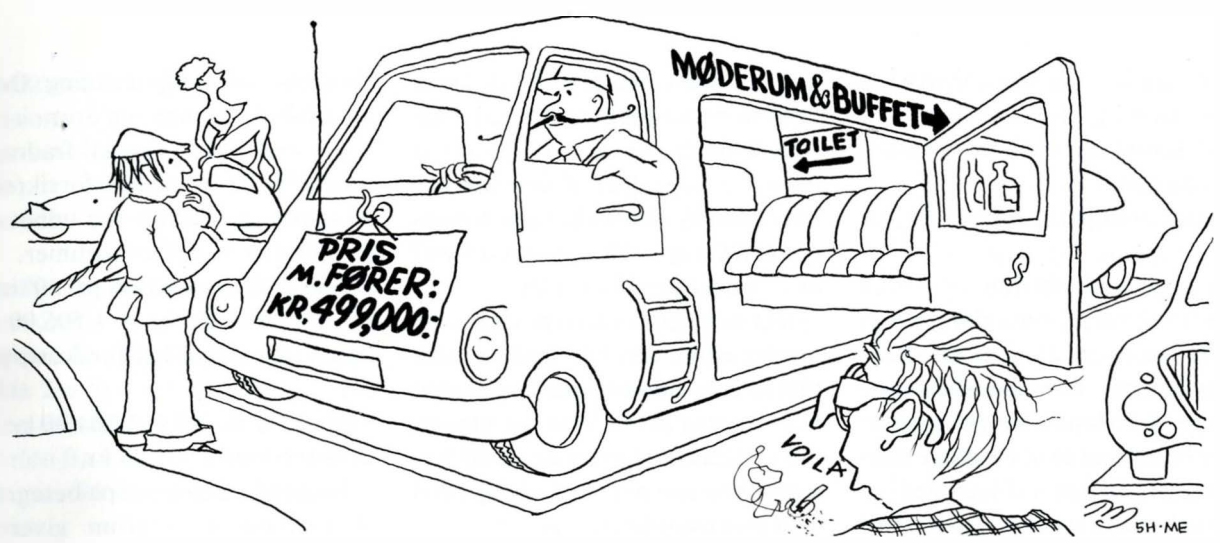
Undersøgelserne på *det* område viste, at biltogrejsende mest benyttede Motorail i ferie- og helligdagsperioder. Markedsfolkene konkluderede imidlertid, at det var et prisspørgsmål.

SNCF opdelte derefter priserne i 3 grupper: En standardtakst og to specialtakster. Den ene specialtakst, »højsæsonprisen«, er 50% højere end standardtaksten, medens den anden, »lavsæsonprisen«, er 50% lavere end standardtaksten.

De trafiksvage perioder har nu fået godt 50% flere Motorail-rejsende, medens de få gode perioder er gået 25% tilbage. Resultat: Bedre driftsøkonomi.

Hele indsatsen viser jernbanereklamens magt – men den afdækker også det pudsige spørgsmål, om staten egentligt har interesse i, at banerne gør indhug i landets rullende beskatningsobjekt, som en bilpark jo er?

For sæt nu, at reklamen ramte så



Eneste privatbil, der kan konkurrere med toget! P-besvær og trafikpropper følger med. Dette er frit »oversat« – budskabet i SNCF's reklamekampagner for at få bilister til at »genopdage« toget.

effektivt, at bilsalget begyndte at gå tilbage, når større dele af befolkningen så den bedre økonomi i at bruge toget navnlig i tilfælde, hvor toget faktisk vil være både mere praktisk og behageligere end bilen?

Under alle omstændigheder har SNCF bevist, at målbevidst, udholdende jernbanereklame virker. Og intet kan stoppe banernes salgsfolk fra at rette »revolveren« imod et andet mål og »fyre løs« med samme stædighed – f.eks. på fragtområdet. Netop det er de nu ved.

Via produktforbedring (bedre

lastnings- og losningsforhold og bedre distribution, men også med konsultative tilbud til kundeemnerne lanceret i aggressive reklameangreb på den konkurrerende langdistancevejtransport) siger SNCF på at få 100.000 millioner ton/km om året før 1990 sammenlignet med godt 68.000 millioner ton/km i øjeblikket.

Med den anslåede årlige nationale vækstrate (3,5%) som basis vil det sige, at SNCF skal holde sin nuværende 38% andel af det eksisterende fragtmarked.

Eksempel på noget af det nye for fragtkunder: Individuelle godsramper, som virksomhederne eventuelt kan specialudstyre – et bryggeri har således fundet det praktisk at indrette aftapningsanlæg på sin rampe.

Hvis SNCF rammer fragtmålet lige så godt som passagermålet, vil der kunne skrives ny (jernbane) revolutionshistorie i Frankrig ved 200-året for fremkomsten af »1789-principperne«.

**UDLANDET
I
—GLIMT**

- USA lancerede i slutningen af 1950'erne en godsvognmodel til kørsel på både skinner og landevej.

Den fik ikke stor udbredelse og blev inddraget i 1969. Nu hævder konstruktørerne, at deres ny »Road-Railer«, der kan bruges som påhængsvogn efter bil på landevej og som godsvogn i tog, med sin mindre vægt og ved at gøre almindelig jernbanegodsvogn overflødig kan spare 44% i fragtomkostninger og 50-75% på trækraftenergisiden.

Når langdistancelastbilsektoren ikke kommer til jernbanerne, kommer jernbanerne til langdistancelastbilsektoren.

- BANGLADESH regeringsudsendinge har forhandlet med et firma i Canada om levering af lokomotiver for kr. 252 millioner. Desuden bliver købet finansieret med lån fra Canadas u-landshjælpkontor.

Bangladesh-udsendingene behøver altså ikke hjælp til at forhandle.

- BERLIN's t-bane har nu en samlet længde på 97 km med den nye forlængelse til Richard-Wagner-Platz. Altså længere end Wagner-operater.

Efterløn + pension

8

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

Forudsætningerne herfor er, at man:

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

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

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

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

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

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

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

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

A-kassekontingent er for heltidsforsikrede 84,50 kr. og for deltidforsikrede 63,25 kr. pr. måned.

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

Selve udregningsformen foregår som opstilling på følgende brøk:

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

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

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

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

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

Satserne for efterløn pr. 40 timer er de første 2½ år = 1.506,00 kr. (max. arbejdsløshedsunderstøttelse).

Næste 2 år (80%) 1.204,00 kr. og derefter (60%) 903,00 kr.

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

Beregningsgrundlag skalatrin 26 stedtillægssats VI = 110.382 kr.

Satserne for efterløn pr. 40 timer er de første 2½ år = 1.506 kr. (max. arbejdsløshedsunderstøttelse).

Næste 2 år (80%) 1.204,80 kr. og derefter (60%) 903,60 kr.

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

Beregningsgrundlag skalatrin 26 stedtillægssats VI = 110.382,00 kr.

$$\text{Timeløn} = \frac{110.382}{2080} = 53,06 \text{ kr.}$$

35 pensionsår og 60 år = 67.924,00 kr. i pension.

$$\text{Ugentlig pension} = \frac{67.924}{52} = 1.306,25 \text{ kr.}$$

$$\text{Timetal} = \frac{1.306,25}{53,06} = 24,69$$

Højeste efterløn = 1.506,00 kr. pr. uge.

Fradraget beregnes med = 1506 × 24,69 : 40 = 925,00 kr.

1.506 kr. ÷ 925,00 = 581,00 kr. som er det beløb pågældende kan få pr. uge.

Britisk APT-tog

581,00 × 52 = 30.212,00 kr.
Pension, = 67.924,00 kr.

I alt = 98.136,00 kr.

Efterløn for A-kassemedlemmer de næste 2 år = 24.169,00 kr.

Efterløn for A-kassemedlemmer de sidste 2½ år = 18.127,00 kr.

Efter det fyldte 67. år bortfalder efterløn fra A-kassen, men retten til folkepensionens fulde grundbeløb opnås.

Denne er, hvis begge ægtefæller er fyldt 67 år = 40.464,00 kr.

÷ samordningsfradrag 28.324,00 kr.

ydelse = 12.140,99 kr.
pension = 67.924,00 kr.

80.064,00 kr.

Er kun den ene ægtefælle fyldt 67 år, samt for enlige, er folkepensionens fulde grund-

beløb 22.152,00 kr.

÷ samordningsfradrag 15.506,00 kr.

ydelse = 6.646,00 kr.
pension = 67.924,00 kr.

74.570,00 kr.

15. lønramme 24. skalatrin
60 til 67 år.

Pension med 35 pensionsår = 67.598,35 kr.

÷ afkortning 3½% = 1.885,46 kr.

65.712,89 kr.

efterløn for A-kassemedlem i 2½ år = 30.212,00 kr.

95.924,89 kr.

Efterløn for A-kassemedlem de næste 2 år = 24.169,00 kr.

Efterløn for A-kassemedlem de sidste 2½ år = 18.127,00 kr.

Efter det fyldte 67. år bortfalder efterløn fra A-kasse, men retten til folkepensionens fulde grundbeløb opnås.

Denne er, hvis begge ægtefæller er fyldt 67 år 40.464,00 kr.

÷ samordningsfradrag 28.324,00 kr.

ydelse = 12.140,00 kr.
pension = 65.712,00 kr.

77.852,00 kr.

Er kun den ene ægtefælle fyldt 67 år, samt for enlige, er folkepensionens fulde grundbeløb

22.152,00 kr.

÷ samordningsfradrag 15.506,00 kr.

ydelse = 6.646,00 kr.
pension = 65.712,00 kr.

72.358,00 kr.

De viste eksempler er udregnet efter gældende satser pr. 1.4.1979.

Kører 250 km/t

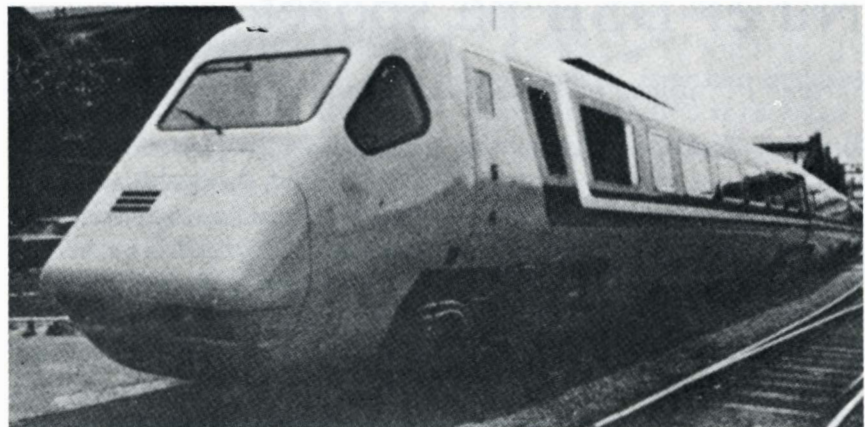
I løbet af 1979 indsætter British Rail et forsøgstog på ruten London-Glasgow. Det nye tog, kaldet APT (Advanced Passenger Train) kører den 647 km tur på 4½ time, gennemsnitlig 152 km/t.

I modsætning til andre hurtigtgående tog kører APT på almindelige skinner. Det betyder, at omkostningerne er væsentligt mindre end eksisterende japanske hurtigtog som kører på kostbare specialskinner.

For at udnytte den høje tophastighed er togene forsynet med hydrauliske cylindre, der krænger toget i kurver. På grund af krængningen kan APT køre 40 procent hurtigere end almindelige tog.

Af sikkerhedshensyn har det været nødvendigt at udvikle en ny type bremses. De er i stand til at stoppe toget fra 250 km/t på samme strækning, som et almindeligt tog bruger til nedbremsning fra 160 km/t.

Vægten i de nye tog holdes nede ved at anvende aluminium i stedet for stål. Der spares også ved at lade tilstødende vogne hvile på samme boogie.



Giv dig selv lønforhøjelse bliv aktiv forbruger

10

Nu mere end nogensinde er der brug for aktive forbrugere. Lovgivningsmæssigt er der en vis forbrugerbeskyttelse, men som forbrugere må vi selv følge den op i hverdagen. Men hvordan gøres det i praksis.

Forbrugerrådet er en forbrugerpolitisk organisation, der arbejder i forbrugernes interesse. Rådssamlingen består af repræsentanter fra en lang række organisationer også fra arbejderbevægelsen. Forbrugerrådet udgiver bladet »Tænk«, der tager en lang række emner op og vejleder i stort omfang læserne. Adskillige emners behandling har bevirket, at situationen er blevet forbedret for forbrugere.

Lokale forbrugergrupper

Som enkeltperson kan man være aktiv i de lokale forbrugergrupper. Mange forbrugergrupper er rådgivende overfor andre, men virker også som kontrollanter eller presionsgrupper overfor erhvervslivet.

Forbrugergrupperne har også deres repræsentanter i Forbrugerrådet. Flere forbrugergrupper udgiver også et lokalt blad, der giver oplysning om deres arbejde.

Det skal også nævnes, at der er mulighed for at være personligt medlem af Forbrugerrådet, hvilket alt for få benytter sig af. Forbrugerrådet deltager også i et internationalt arbejde. Gennem organisationen BEVC samarbejdes med europæiske forbrugerorganisationer i EF's rådgivende forbrugerkomité.

Brugsforeningerne – FDB har vedtaget deres egen forbrugerpolitik

På FDB's kongres i 1978 vedtog man efter et omfattende udvalgsarbejde med efterfølgende debat i medlemskredsen et forbrugerprogram.

Programmet består af en målbeskrivelse og et handlingsprogram. Det gælder på områder som f.eks. forbrugerindflydelse, varer, butikker, kultur, miljø og ressourcer samt uddannelse.

Det er meget vigtigt, at arbejderbevægelsens folk er medlemmer af Brugsen og gør deres indflydelse gældende i den demokratiske organisation. Derfor kan jeg kun anbefale læserne af dette fagblad til dels at være medlem af Brugsen og tillige at være aktiv. I enhver butik er der opslag med navne på de valgte tillidsfolk. Også brugsforeningerne

samarbejder over landegrænserne, både nordisk, europæisk og internationalt i øvrigt.

Fagbevægelsens forbrugerpolitik

Den europæiske faglige samarbejdsorganisation, EFS, er sammensat af 31 nationale fagforbund med et medlemstal på ca. 39 millioner arbejdstagere i 18 europæiske lande.

EFS skriver i sit program, som er udarbejdet i 1978, at produktionen af goder og tjenesteydelser først og fremmest skal kunne dække behovet for en bedre livskvalitet. Programmet konstaterer også, at arbejdstagerne og forbrugere i øjeblikket ikke har ret mange muligheder for at påvirke beslutningerne på produktionsområdet, som navnlig domineres af dem, der kontrollerer produktionsmidlerne.

EFS opfordrer også sine tilsluttede fagforbund til endnu mere end tidligere at tage sig af forbrugerproblemerne. Det er virkelig et fremskridt, at fagbevægelsen også engagerer sig i forbrugerspørgsmål.

Det er bestemt ikke lige meget, hvilken forbrugerpolitik, der føres her i landet. Forbrugerpolitik er også lønmodtagerpolitik.

Nu er DSB på sporet

Skriver P. Søbroe i Berlingske Tidende

Den ny køreplan med tog hver time på Fyn og i Jylland har fået succes – og nu kommer der krav om genåbning af nedlagte jernbaner.

Togene ruller sjældent godt for DSB. Passagererne strømmer til, og i generaldirektoratet i Sølvgade

smedes der nu planer om et lavprisfremstød, der skal give banerne endnu mere succes og endnu flere passagerer.

Samtidig begynder egne, der har mistet deres baner at vejre morgenluft og kræve at få jernbanen tilbage.

I TV vises disse søndage en serie om »Togets historie«, men somme-

rens forløb hos DSB viser, at togene ikke alene har en historie, men også en aktuell fremtid.

Forårets energikrise og stigende benzinpriser kom på et tidspunkt, hvor DSB netop havde forberedt et større fremstød med tog hver time på mange fynske og jyske strækninger – og åbning af en nærbane ved Århus. Her kører nu ofte helt fyldte tog.

På tirsdag kommer 40 interviewere fra Geografisk Institut med nærbanen i Århus for at finde års-

gen til succesen. Lader folk bilen stå? Eller er toget nemmere end bus?

Dobbelt så mange som forud-sagt

Nærbanen mellem Århus og Hornslet på Grenåbanen åbnede 4. august, og hos DSB var det forsigtigt forudsagt, at man ville kunne regne med en halv million passagerer. Tallet blev tilmed sat ned til 350.000. Men den første måned kørte 50.000 med de nye tog, og da tallet holder sig stabilt i september kører Nærbanen mod et årligt passagertal på 700.000, langt over forventning.

På banen Århus-Silkeborg-Herning indførte DSB timedrift fra 27. maj, og siden er indtægten steget med 30 procent.

På Fyn indførtes timedrift Svendborg-Odense og Odense-Fredericia, og her er passagertallet steget med 32 og 16 procent. Der kommer flere faste kunder, idet salget af månedskort er steget med 10 procent. De små næsten øde stationer er nu befolkede med kunder, enkelte melder om 50–60 pct. større indtægt i august i år sammenlignet med august sidste år.

»Det er tydeligt, at vore nye komfortable tog med afgang på faste minuttal hver time har givet mange flere kunder«, udtaler funktionsleder i DSB, Århus, Vagn Moestrup. Han vil dog godt indrømme, at energikrisen kan have hjulpet.

Men energikrisen kom først i foråret, og DSB mærkede øget tilstrømning fra årets start. Trods snevanskeligheder befordredes i januar to millioner (8,5 mill. ialt) flere end året før og alene i årets fem første måneder øgedes antallet rejser med seks millioner til 32,6 mill. Og så kom krisen og sommer-

køreplanen med de store nævnte stigninger på Fyn og i Jylland.

Den optimistiske stemning hos DSB kan også gengives med en bemærkning fra en af de seks afdelingsdirektører, der kom hjem til Sølvgade fra en tur med timetoget mellem Herning og Struer og berettede: »Togpersonalet var i mægtigt humør. Nu var de ikke mere alene i toget«.

Folk strømmer til, og en anden DSB-mand sagde særdeles kontant med glas i hånden, da der var servering i toget under nærbanens åbning i Århus: »Skål for energikrisen«.

Ønsker om flere tog

Succesen har givet byer, der har mistet deres jernbane, lyst til at få tog igen. I Århus er rådmand Axel Haar Nielsen, der har ansvar for nærtrafikken, tilhænger af flere nærbaner. DSB har netop nedlagt stationerne mellem Århus og Skanderborg og til Hadsten, men her er der voksende udflytning fra Århus og om nogle år grundlag for nærbanedrift.

På Fyn drøftes genåbning af banen Assens-Tommerup-Odense, der lukkede for passagertrafik i 1966. Borgmester A.P. Nielsen, Assens: »Vi ønsker persontrafikken genoplivet. Byen er udset til regionalt erhvervsområde, og så må der gøres noget for en afsides placering i køreplanen«.

En afgørelse om tog til Assens og andre byer, der kan få lignende lyster, skal tages af amterne – og betales af lokale midler. Det er konsekvensen af den nye lov om trafik-selskaber i amterne. Og i et debatoplæg for trafikken i Fyns amt betones det, at togene er dyre. Man får flere busser for de samme penge. Og dermed flere forbindelser til de mange småbyer, der ligger fjernt

fra de få byer, der har skinneforbindelse med Odense.

Amternes indflydelse på tog- og bustrafik var oprindelig forudset til at give prisfald i den kollektive trafik. Men afgørelsen trækker ud i flere amter, og DSB, der ellers var forberedt på at vente på amterne, spiller måske ud med lavpris for at fastholde og udbygge den nuværende succes hos passagererne. Generaldirektør Povl Hjelt røbede i sommer, at DSB ligesom svenskerne, der har halveret deres priser på alle rejser med tog på fem af ugens dage, ville undersøge, om man kunne sælge de ubesatte pladser midt på ugen til udsalgspriser.

En arbejdsgruppe i DSB er ved at udarbejde forslag til nedsættelse af taksterne. Endnu vides det ikke om DSB går ind for det svenske system, hvor man løser et årskort til 100 kr., der giver ret til at købe billet til halv pris undtagen fredag og søndag. 200.000 svenskere har sikret sig et sådant kort, og de har kørt så ofte, at de svenske baner ikke har brug for en ekstra bevilling på 80 mill. sv.kr. DSB kan ventes at ville efterprøve adskillige politikeres udtalelser i den senere tid om fordele ved kollektiv trafik i en energikrise – ved også at søge om et økonomisk sikkerhedsnet for prisenedsættelser. Folketinget har det afgørende ord om DSBs priser.

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○
Den britiske jernbanes industrieksportgruppe, Britex, har udgivet en brochure, som beskriver gruppens aktiviteter.

Der har nu været jernbaner i drift i over 150 år, og det var især briterne der stod for pionerarbejdet.

I følgebrevet til brochuren slutter generaldirektøren med at opfordre til at kontakte Britex: – Tøv ikke med at kontakte os, hvis De går med et jernbaneprojekt i tankerne.

*Fra arbejdernes
Landsbank.*

12

Konsulenter er ofte personer, som bliver hentet ind i virksomhederne for at finde ud af hvad der går galt, og hvilke medarbejdere der får det til at gå galt. Der er bare den undtagelse, at konsulenten ikke vil slå den hånd der fodrer ham.

Resultatet er derfor ofte, at ansvaret ikke bliver placeret der hvor det retteligt hører hjemme. Det er måske det der er årsagen til – i en tid hvor der gøres mange energiske tiltag på at forbedre ledelsesmetoderne – at man ikke fokuserer på en af virksomhedernes største svagheder, den manglende lederansvarlighed.

Lederes ansvarlighed er vel nok det mest undervurderede og oversete af alle ledelsesværktøjer. Hvis det lyder som en for kraftig påstand – så husk på – at vore virksomheder har brugt i hundredtusindvis af kroner på at måle og vurdere manden på gulvets arbejdsindsats. Den mand/kvinde der koster 1500 kroner om ugen har vi check på. Vi ved nøjagtigt hvad der skal præsteres for de penge, men ikke et sekund spekulerer vi på at måle hvad en underdirektør som koster 300.000 kroner om året udretter.

Hvorfor indser topledere, som bliver betalt for deres ekspertise i at analysere blandt andet effektivitet ikke, at de ikke til evighed kan leve en beskyttet tilværelse og marchere til lyden af deres egne trommer?

En del af svaret ligger i simpel egoisme påpeger John A. Patton (fremtrædende erhvervsleder i Illinois, USA) i det anerkendte amerikanske tidsskrift »Management Review«.

Det er imidlertid ikke let at opnå en høj standard af lederansvarlighed. Det er traditionelt og nødvendigt for ledelsen at sikre en høj ydelse fra medarbejderne, men en spontan accept af behovet for en

højere ydelse af nøglemedarbejderne er tilsyneladende en pille, der er svær at sluge.

Lederansvarlighed er ikke noget man bare beslutter at man vil forbedre. Processen starter med at nøglemedarbejderne bliver overbevist om at de må opstille deres egne kortsigtede mål, og så indarbejde dem i virksomhedens samlede mål. Uden mål er det umuligt at hænge ansvarligheden op på noget.

Men det skulle ikke være så svært at overbevise de ledende medarbejdere om at det er nødvendigt, at de bliver gjort ansvarlige. En fremtrædende amerikansk virksomhedsleder udtrykte det således: »Gode medarbejdere ikke bare ønsker at få deres præstationer målt, de insisterer på det – middelmådige medarbejdere skal holdes ansvarlige, gode medarbejdere ønsker at blive holdt ansvarlige.«

Nøglepunktet er mål. I et 1001 nats eventyr blev hovedpersonen – en fattig dreng – spurgt om hans mål i livet. Han sagde at han ønskede at blive den rigeste mand i landet, at blive hersker af et stort rige og at blive gift med prinsessen. I historien opnåede han alle tre mål. Det var et eventyr, men det fortæller noget om hvordan vi sætter mål for os selv, ofte alt for høje!

Brugbare mål må være:

- Opnåelige.
- Målbare.
- Til at kontrollere.

Postvæsenet arbejder energisk på en bedre kundeservice. Nu kan det tage op til 6 dage at ekspedere DLT mod tidligere 2-3 dage. Derfor er DLT undertiden forsinket nogle dage.

– Hvad dækker begrebet solskinskonto? Er det en forsikring mod en solfattig sommer, som den vi har oplevet i år? Eller angår det en konto, der sikrer os en opsat solskinsperiode? Konsulenttjenesten i Arbejdernes Landsbank sidder parat med svaret.

Et panel, bestående af fire konsulenter tilknyttet bankens hovedsæde i København, fortæller i det følgende om konsulenttjenestens omfattende virksomhed. Det er konsulenterne Poul Cederholm, Erling Christiansen, Jørgen Andersen og Henning Jensen.

– Konsulenttjenesten begyndte i 1970 i København med én ansat. Der viste sig hurtigt behov for flere. Afdelingen i Århus fik en konsulent 1971. Siden er tjenesten blevet udvidet. I dag er vi 12 i alt.

Det er konsulent Jørgen Andersen, der fortæller, og han fortsætter:

– Konsulenttjenesten består i op-søgende arbejde, hvor vi udbreder kendskab til den lange række af gode tilbud, Arbejdernes Landsbank har til kunderne. Vi besøger fagforeningskontorer, højskoler, arbejdspladser, studiekredse og forskellige kurser.

– Service-jobbet retter sig særligt til lønmodtagerne?

– Ja, vi har et udmærket samarbejde med de faglige organisationer, indskyder konsulent Erling Christiansen. Ved de forskellige arrangementer gør vi rede for bankens ideologi og de mange ting, vor bank kan tilbyde af service.

Solskinskontoen

– Mystikken omkring begrebet solskinskonto hæver konsulent Henning Jensen, der fortæller, at man mellem de mange kontotilbud også har en konto som kan sikre indehaveren en god økonomi under

ferietiden – derfor navnet solskinskonto. Altså havde det noget med opsat solskin at gøre. For opsparede midler åbner adgangen til sydens sol. Kontoen giver en særlig rentefordel. Og der kan hæves på den to gange om året. Der har været et vældigt gehør for denne konto ude på arbejdspladserne. Ud over denne konto tilbyder banken: Børneopsparing, Selvpension, Kapitalpension og meget andet.

– Kongresser bliver også betjent af konsulenterne?

– Vor public relations afdeling lægger naturligvis megen vægt på at yde den bedst mulige service til de mange delegerede på faglige kongresser, oplyser konsulent Poul Cederholm. Når flere hundrede lønmodtagere samles til en sådan kongres, er der mange bankforretninger at tage vare på. Ud over det knytter vi forbindelse til ikke så få ledende fagforeningsfolk – en for-

bindelse vi kan udbyde senere med henblik på orientering om bankens virksomhed.

Orienteringsmøder i banken

– Konsulenttjenesten har også møder i banken?

– Ja, vi inviterer tillidsmænd fra arbejdspladserne ind i banken, hvor vi har et passende mødelokale på 6. sal, svarer konsulent Henning Jensen. Her kan vi vise film og fortælle i enkeltheder om den service, som banken har at byde på. Vi har også møder for pensionister, som har ytret megen glæde over den vejledning, de har fået om betalingsservice og pensionskonto. Ja, vort arbejde for denne del af vor kundekreds prioriterer vi ganske højt, føjer Jørgen Andersen til. Derfor har vi jævnlige møder på pensionisthøjskolerne, hvor der er passende lejlighed til at mødes med mange af vore ældre medborgere.

Over 16.000 til møder

Inden samtalen med konsulentpanelet slutter, er der lejlighed til at kigge i konsulenttjenestens mødestatistik for 1978. Den viser, at der har været ikke færre end 16.870 til møder under enten den ene eller den anden form. Af kontaktmøder har der været 442 med i alt 8.081 deltagere. På dagmøder har konsulenterne haft 212 i tale, medens 4.213 pensionister har været kontaktet på 30 møder.

De fire konsulenter siger som med én stemme: Vi får overalt i fagorganisationerne og øvrige kredse, hvor vi færdes, en meget venlig modtagelse og en positiv holdning til det, vi gerne vil gøre rede for. Uden denne forståelse ville vort arbejde ikke lykkes – denne imødekommenhed er faktisk vor – solskinskonto!

Farvel til DSB

Endnu en af DSBs ældre storebæltsfærger vil nu blive udrangeret. Det er M/F »Nyborg«, bygget i 1931 på Helsingør Værft, der sælges enten til ophugning eller til anden anvendelse.

Siden anskaffelsen af de to Intercityfærger »Dronning Margrethe II« og »Prins Henrik« i 1973–74 har »Nyborg« været meget lidt anvendt og kun som godsfærge. En del af inventaret fra salonerne er fjernet og bl.a. overført til andre færger.

»Nyborg« var den anden af de store tresporede dieselfærger, DSB anskaffede til Korsør-Nyborg overfarten – den første, »Korsør« fra 1927, er stadig i drift. Det var meningen, at »Nyborg« skulle udrangeres i 1981 i forbindelse med leveringen af de tre nye færger,

DSB har bestilt, men det viser sig, at der ikke længere er brug for at have den som reserve. Færgen skal af den kommende køber fjernes fra

Nyborg havn senest den 31. oktober.

Tegningen er fra det amerikanske bilarbejderforbund UWs blad »Solidarity«.



»Motivationssystem – ja – arbejd hurtigere, eller du er fyret«

Vinterferie 1980 med DJT



Hotel Fjället.

DJT – Danske jernbanemænds turistorganisation – tilbyder alle kolleger med eller uden familie vinterophold i det bedste højfjeldsterræn og til kendte sydlige solferiemål – OG TIL RIMELIGE PRISER.

Skiferie

Norge – Høvringen i Gudbrandsdalen

Denne rejse er en grupperejse med rejseleder til Laurgårdseter i Høvringen.

Afrejse: Fredag den 29. februar 1980 med tog fra København kl. 23.00.

Hjemkomst: Søndag den 09. marts 1980 med tog København ankomst kl. 08.53.

Rejsen finder sted i sovevogn København-Oslo-København, såfremt det ønskes.

Prisen – som for en voksen udgør 800 kr. – omfatter ophold i dobbeltværelse med helpension (inkl. aftenkaffe) fra aftensmad den 01. marts til og med frokost den 08. marts, bustransport Otta-Høvringen-Otta, diverse spil, skikonkurrence og afslutningsfest med dans.

Rimelige børnepriser.

Billetpris med FIP-rabat Helsingborg-Otta og retur udgør for tiden 340 kr.

Sovevogn København-Oslo og retur udgør for tiden 126 kr.

Norge – Rapham i Gudbrandsdalen

Denne rejse sælges til individuelle rejsende og kun på bestilling.

Opholdet finder sted på Norske jernbanemenns feriehjem, som har en høj standard med bl.a. swimmingpool, badstue og motionsrum.

Alle værelser har dusche og WC. Godt skiterræn. Ski og støvler må medbringes hjemmefra.

Det kan være svært at få plads på Rapham, men vi forsøger naturlig-

vis alligevel at skaffe plads til interesserede.

Den bedste rejseforbindelse til Rapham er med tog fra København kl. 23.00, hvilket giver mulighed for rejse i sovevogn.

Prisen – som for en voksen for tiden udgør 145 n. kr. pr. døgn – omfatter ophold i dobbeltværelse med helpension.

Tillæg for enkeltværelse udgør for tiden 10 n. kr. pr. døgn. Børn mellem 2–18 år, som deler værelse med forældre betaler for tiden 65 n. kr. pr. døgn.

Ved omregning til danske kroner anvendes den af DSB benyttede omregningskurs.

Billetpris med FIP-rabat Helsingborg-Otta og retur udgør for tiden 340 kr.

Sovevogn København-Oslo og retur udgør for tiden 126 kr.

Norge – Holu i Hallingdalen

Denne rejse sælges til individuelle rejsende og kun på bestilling.

Opholdet finder sted på Norske jernbanemenns feriehjem, som har en jævn og god standard. Godt skiterræn – hovedsageligt i skovområde.

Den bedste rejseforbindelse til Holu er med tog fra København kl. 23.00, hvilket giver mulighed for rejse i sovevogn.

Prisen – som for en voksen for tiden udgør 95 n. kr. pr. døgn – omfatter ophold i dobbeltværelse med helpension.

Børn mellem 5–15 år, som deler værelse med forældre betaler for tiden 48 n. kr. pr. døgn.

Ved omregning til danske kroner

anvendes den af DSB benyttede omregningskurs. Billetpris med FIP-rabat Helsingborg-Ål og retur udgør for tiden 312 kr. Sovevogn København-Oslo og retur udgør for tiden 126 kr.

Sverige – Björkliden turiststation

Björkliden turiststation omfatter hotel Fjället, hotel Gammelgården, Låktatjåkko rastehytte og en forholdsvis nybygget hytteby med velindrettede hytter for selvhusholdning.

Hytterne ligger pragtfuldt op ad en fjeldskråning med udsigt over Torneträsk og Lappporten. På stationen findes en levnedsmiddelbutik for selvhusholdere.

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

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

Der ydes danske jernbanemænd med eller uden familie en god rabat i opholdspriserne i Björkliden.

Der kører direkte tog fra Malmø til Björkliden og retur.

Har Björkliden interesse – forlang da specialprogram.

Billetpris med FIP-rabat Malmö-Björkliden og retur udgør for tiden 307 kr.

Sovevogn Malmö-Björkliden og retur udgør for tiden 116 kr.

Til orientering for tidligt planlæggende kolleger kan det allerede nu oplyses, at rabatten på 15% på STJERNEREJSER også vil gælde for sommeren 1980.

NY DJT-rejse

DJT arrangerer i sommeren 1980 en grupperejse til SKOTLAND og formentlig i tidsrummet 21. august –30. august 1980.

Denne besigtigelsesrejse tænkes at skulle foregå med skib Esbjerg-Newcastle og vil omfatte ophold i værelse med bad/toilet og helpension. Endvidere omfatter programmet bl.a. overværelse af det kendte tattoo på Edinburgh castle, besøg i en whisky-fabrik og naturligvis ture i den skønne og historiske skotske natur.

Herudover vil der i sommeren 1980 i samarbejde med vore norske kolleger – NJT – blive arrangeret et par rejser med tog til et bademål i Jugoslavien (Vodice).

Også på disse ture vil der være dansk rejseleder.

Nærmere om disse grupperejser vil følge i vor sommerannoncering (februar måned), og har arrangementerne interesse, så lad dem indgå i ferieplanerne.

Solferie

Til alle rejsemål i de af STJERNEREJSER udgivne programmer for vinteren 1979/80 ydes der alle medlemmer af DJT – det vil sige alle danske jernbanemænd med eventuel familie – 15% RABAT i de programmerede priser og tillæg.

Hvordan bærer jeg mig ad for at opnå rabatten?

Få fat i et STJERNEREJSER-PROGRAM (f.eks. i et DSB rejsebureau) og bestil den udfundne rejse på vor nedenstående adresse.

Så let er det – og det lønner sig. STJERNEREJSER er kvalitetsrejser til en rigtig pris.

Omkring hukommelse og intelligens eksisterer der et utal af forudfattede meninger.

Ofte påstås det at ledere på fyrrer er færdige. Folk oppe i årene har ikke den fornødne hukommelse og kreativitet. Men er det rigtigt. Resultater mange års arbejde ikke i en erhvervshukommelse, der er højere og stærkere jo længere et menneske arbejder. Lad os for sjov skyld nævne alderen på en række af tidernes store og kendte skabere. 57 år gammel komponerede Händel sit mesterværk, oratoriet »Messias«. Filosofen Kant skrev »Kritik der Urteilkraft«, da han var 66. Victor Hugo skrev fire af sine vigtigste arbejder, da han var mellem 75 og 80. Det samme gælder komponisten Verdi.

Mange anser hukommelse for at være et aktiv i forretningsammenhæng og ofte ensbetydende med effektivitet. Men hverken professionelle hukommelseksperter eller videnskabsmænd ved helt nøjagtigt hvordan den virker. De ved ikke om den er af kemisk eller elektrisk natur, højt struktureret eller ikke, og om den har ubegrænsede lagermuligheder, eller den er som et arkivskab der må tømmes med jævne mellemrum for at skaffe plads til nye informationer.

Videnskabsmænd har udført et utal af forsøg med hjerner af alle slags. Selv om man ikke har fundet frem til en endelig konklusion, har man fundet en række punkter der kan virke opmuntrende for mange erhvervsledere. Det svenske tidskrift »Affärsökonomi Magagement« nævner:

– Ud fra en biologisk synsvinkel har nedsat hukommelse mindre sammenhæng med alderen end man tidligere troede. Når der skal indhentes mere kundskab indtræffer der imidlertid en

komkurrence mellem gammel og ny hukommelse (som f.eks. når man famler efter gearstangen på det sted, hvor den sad i ens tidligere bil).

– Hukommelsen bliver dårligere hvis man er bange for ikke at kunne huske. Undgå derfor panik hvis De ikke kan finde tallene eller navnet i en konkret situation.

– En smule stress kan forbedre hukommelsen ved at kroppen producerer kemisk stimulans til hjernen. For meget stress kan helt forrykke hukommelsen gennem den stærke uro.

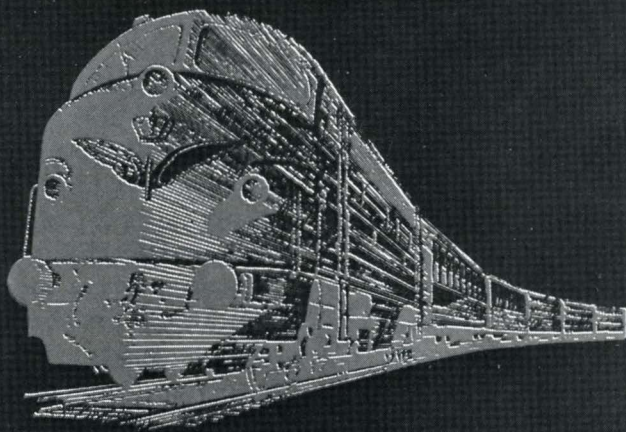
– Det man tror er hukommelsestab kan helt enkelt være resultatet af et miljøsift. Psykologerne taler om sommer- og vinterhukommelse. Det er det samme fænomen der gør at f.eks. en chef ikke kan kende sin egen sekretær når han ser hende på en uvant plads.

De fleste moderne hukommelsesforskere antager at hukommelsen indeholder 10 milliarder nervebaner som opbygger elektrokemiske kredsløb der er forbundet med hinanden. Kredsene kan aktiveres og kombineres på praktisk taget uendelige måder.

Man mener ikke at maden spiller nogen praktisk rolle for hukommelsen, men man ved at kronisk indtagelse af alkohol har en negativ indflydelse på hukommelsen. Man mener simpelthen at hjernen skrumper under indflydelse af alkohol.

Alt i alt har man fundet frem til at depressioner og manglende intellektuel stimulans betyder mere for hukommelsen end alderen. Men til slut må man være opmærksom på, at glemslen kan være en lindring. Hvis man ikke var i stand til at glemme og fortrænge, ville livet være uudholdeligt.

Teatergruppen »NATHOLDET« præsenterer



»DSB« en musical om et land i bevægelse

16

Næst efter kønsdriften er jernbandedriften det, som er vanskeligt at styre. Det mente en jysk rigsdagsmand engang i slutningen af forrige århundrede. Efter »KOM SOM DU ER – EN BILLEDBOG OM SEKSUALITET OG KÆRLIGHED«, som Teatergruppen NATHOLDET med overvældende succes fremførte sidste vinter på Svalegangen i Århus og Husets Teater i København, kommer gruppen nu med et udspil om jernbanerne, »DSB – EN MUSICAL OM ET LAND I BEVÆGELSE«.

Oliekrisen har gjort debatten om udformningen af den kollektive trafik mere påtrængende end den har været i mange år. Den overvejende del af den danske befolkning mener, det er vigtigt, at den kollektive trafik bliver udbygget og især at privatbilismen bliver begrænset. Men der hører enighed stort set også op.

Debatten går bl.a. på spørgs-

målet om, hvorvidt jernbanerne skal styrkes gennem nedsatte billetpriser eller ved øget effektivitet og hurtighed. Landsbybevægelsens folk kritiserer DSB for at have medvirket ved centraliseringen af en række funktioner her i landet ved at nedlægge landstationer og sidebaner og dermed i realiteten har været med til at tvinge folk væk fra landområderne. Givet er det i hvert fald at DSB har gjort trafikken mellem de største bysamfund i Danmark hurtigere og mere effektiv i de seneste år og at det er sket på bekostning af de mindre samfund. I den samme periode har DSB været præget af en række personalemæssige problemer. Omstruktureringer har bl.a. medført tvangsforflytninger af jernbanepersonale. Fra at have været en forholdsvis lukket etatsverden er DSB blevet en moderne strømlinet arbejdsplads med de fordele og ulemper dette fører med sig.

NATHOLDET inviterer med sit stykke til debat om disse emner. Det er vigtigt at understrege ordet »debat« – vi har ingen færdigstrikkede løsninger på problemerne.

Musicalen, der har 13 medvirkende på scenen (8 skuespillere og 5 musikere), og dermed er NATHOLDETS hidtil største satsning, fortæller en banearbejders livshistorie i en række store billeder med danse, sang og musik ligesom der sker en kraftig anvendelse af lysbilleder og lydeffekter.

Banearbejderen nedstammer fra en Vestjysk husmandsfamilie. Der er ikke plads til ham ved landbruget. Han kommer efter forskellige forsøg på andre by-arbejdspladser ind ved statsbanerne i begyndelsen af 40'erne. Han avancerer hurtigt – og flytter et nyt sted hen i landet i forbindelse med hvert nyt avancement.

Men fremdriften og energien bliver sat over styr i forbindelse med en struktur-omlægning, hvorved hans sjak eller kolonne bliver bortrationaliseret. En forholdsvis tilfældig administrativ afgørelse i DSBs generaldirektorat betyder, at hans ellers 100% identifikation med DSB sættes over styr. Han avancerer yderligere et par gange, men gløden er slukket og da der åbner sig en mulighed for at blive førtids-pensioneret slår han til med det samme.

Samtidig fortælles historien om hans kone, som uden at kny følger ham gennem de forskellige avancerement, og bl.a. tager arbejde ved DSB som ledvogterske og rengøringshjælp, men som til sidst gør op med myten om etaten og som 50-årig går igang med sin egen karriere.

Historien kommer vidt omkring i landet. Den starter på en roemark på Østfyn og slutter i et drivhus ved

Esbjerg. Undervejs gør den ophold på Midtfyn, i Kliplev i Sønderjylland, omkring Ringsted, på Lolland, i Midtjylland. Stykket er befolket med alle tænkelige jernbanetyper og dermed også med alle tænkelige passagertyper.

Forestillingen forholder sig forholdsvis nøgternt og kontant til aktuelle trafikfænomener og romantisk-nostalgisk til jernbanebørster og jernbanesabotører og gamle ledvogter-stemninger. Den er kritisk overfor en række DSB-forhold, men det er vigtigt at fastslå, at der er tale om en overordentlig kærlig kritik.

»DSB« er skrevet af Erik Thygesen, som også har været forfatter på NATHOLDETs tidligere forestillinger. I »DSB« medvirker han på scenen i en rolle som sig selv: Han har i en periode været ansat ved DSB, både hans far og mor har været ansat ved Statsbanerne.

Forestillingen instrueres af Jakob Christensen, som det sidste års tid har været redaktør på det meget roste radioprogram »Hvad som helst« og senest har sat Erik Thygesen og Natholdets »bare vi havde det hele« op på Ålborg Teater.

Musikken til musicalen skrives af Bent Hesselmann og Torben Borup-Madsen, der tidligere bl.a. har været med i Søren Kragh-Jacobsens biorytmer.

Forestillingen »DSB« er nok et show om et trafikelskab, men den er samtidig en stribe scenebilleder om intercity-toget Danmarks slingerende kurs i årene efter anden verdenskrig. Det er et poetisk show om menneskeskæbner – om kærlighed, afsavn og forelskelser – og om et firma og et land, hvor de stærke konstant forsøger at komme ovenpå og befæste deres position på bekostning af de mindre stærke.



Minibarer ved nye stationer

Som en yderligere service for de mange rejsende, der dagligt vil passere igennem de nye S-togsstationer i Greve, Karlslunde og Solrød Strand, åbner DSB-restauranter den 29. september en minibar på hver station.

Minibaren er bygningsmæssigt en ny type for DSB restauranter, som har afprøvet ideen og den mere tekniske udformning på Farumbanen i de sidste to år, med stor succes.

Det er en speciel designgruppe indenfor DSB bygningstjeneste, som har udviklet den nye meget moderne minibar som bygningstjenesten iøvrigt selv fremstiller med de nye karakteristiske DSB-farver.

Ved udformningen er der lagt

stor vægt på så god service som muligt. Publikum kan stå »indenfor«, beskyttet mod vejr og vind, og på store og overskuelige skilte vises hvilke retter, der er på menuen.

Til at forestå den daglig ledelse er der ansat 4 medhjælpere og en bestyrer til hver minibar.

I Greve er bestyreren Bent Jacobsen, der er hentet fra minibaren på Buddinge station, i Karlslunde er Kurt Larsen ansat, og på Solrød Strand stationen er Lis Schröter ansat.

Minibarernes åbningstid er kl. 10–22 alle dage.

Åbningen den 29. september markeredes med specieltilbud på grillkyllinger, vin og is.



Fyld helt op – tak.

LO's ordinære kongres i Falkoner Centret i København den 8.-12. oktober, bliver den hidtil største med deltagelse af over 1.100 delegerede fra fagforbund og fællesorganisationer, foruden gæster fra ind- og udland og pressens repræsentanter.

Der hersker altid stor opmærksomhed omkring LO-kongresserne, der er kaldt fagbevægelsens »rigsdag«, fordi de brede retningslinier for fagbevægelsens virksomhed udstikkes ved disse kongresser.

Det bliver også tilfældet denne gang, der foruden afslutningen på en kongresperiode, er afslutningen på et årti, der har skabt mange problemer for lønmodtagerne og deres organisationer. I stedet for de gode 60-ere kom de kriseramte 70-ere, og det har i høj grad præget lønmodtagernes arbejds- og levevilkår netop de forløbne fire år.

LO-kongressen bliver således en lejlighed til at skue tilbage på resultaterne af 70-ernes faglige politik, men samtidig en anledning til at udstikke nye veje for fagbevægelsen i 80-erne.

Strukturændringer

Organisatorisk kan LO konstatere, at medlemsforbundene har nået det hidtil største medlemstal nemlig 1,2 mill. eller en fremgang på over 250.000 i kongresperioden, og alt tyder på at denne udvikling vil fortsætte. Hvad angår den faglige struktur, er der i perioden oprettet LO-amtskontorer over hele landet, og fællesorganisationernes virksomhed på lokalt og regionalt plan har bl.a. af denne årsag, været i kraftig vækst.

På forbundsplan er udviklingen med sammenlægning af beslægtede forbund fortsat i periodens løb fra 44 forbund i 1975 til nu 40 forbund,

og forude venter yderligere ændringer her. Der drøftes bl.a. sammenlægning af Husligt Arbejderforbund og Kommunalarbejderforbundet, sammenlægning af de fire forbund inden for nærings- og nydelsesmiddelindustrien samt sammenlægninger af de fire forbund inden for det grafiske område. Yderligere sammenlægning ventes at ske senest 1985 grundet de nye A-kassebestemmelser om et minimumsmedlemstal på 5.000 i en statsanerkendt A-kasse, fra dette tidspunkt.

Antallet af lokale fagforeninger er i perioden faldet fra 1.812 til 1.581 hovedsaglig på grund af forbundssammenlægninger.

LO's eget strukturforslag, godkendt ved kongressen i 1971, vil foreligge ved kongressen i en ajourført pjecé, og flere forbund har bebudet en debat om den faglige struktur på LO-kongressen denne gang.

Aktuelle emner

Selvom der ikke på dagsordenen for 1979-kongressen er placeret egentlige debatoplæg, som det f.eks. var tilfældet på kongressen i 1975, vil en række aktuelle emner blive drøftet på kongressen, på baggrund af LO-formand *Thomas Nielsens* beretning.

Det gælder spørgsmål som fagbevægelsens holdning til SV-regeringen, fagbevægelsens fremtidige lovgivningskrav på en række centrale punkter som beskæftigelsesfremmende foranstaltninger, demokratisering af erhvervslivets ejendomsret, energipolitik, forslaget om betalt frihed til uddannelse samt kravet om en dybtgående skatte- og boligreform.

De fremtidige forhandlingsformer i forhold til arbejdsgiverne vil også blive drøftet, ligesom indkomstpolitik og overenskomstfor-

handlingerne både i den private og den offentlige sektor vil blive nogle af kongressens debatemner. I relation til LO's fremtidige økonomi vil også den fremtidige støtte til A-pressen blive drøftet.

Kulturstøtte

Blandt de nye punkter på dette års kongres bliver præsentation af en ny LO-informationsfilm »LO-det er mig« og den første uddeling af midler fra LO's nyoprettede kulturfond, til kulturarbejdere og organisationer, der i særlig grad har beskæftiget sig med arbejderbevægelsen og dens medlemmers forhold.

LO-kongressen i 1975, i Ålborg, blev gennemført under mottoet »Den smalle vej må nu betrædes«, i relation til den internationale krise. Der er desværre ikke meget, der tyder på, at der er større grund til optimisme for de kommende år, men LO-kongressen i oktober vil lægge op til nye veje for lønmodtagerne og deres organisationer i 80-erne, så der kan findes udveje for andre løsninger end de kriseramte 70-eres.

Sygdomsrisiko på jobbet

Sygefraværet har direkte sammenhæng med forholdene på arbejdspladsen, siger *Ingemar Lindberg* på svensk LOs socialpolitiske afdeling som en kommentar til en sygeundersøgelse, der er foretaget af det svenske rigsforsikringsværk. Undersøgelsen viser bl.a., at sygefraværet inden for LO-området er betydeligt højere end for funktionærer inden for privatfunktionærernes kartel (PTK). I 1976 havde LO-an-

En idé for DSB

De svenske jernbaner løser snerydningsproblemerne med ombyggede Scania-lastbiler

satte gennemsnitligt 26 sygedage mod 10 for funktionærerne.

Lindberg hævder også, at LO-grupperne udsættes for meget større sundhedsfarer end funktionærerne. Det viser sig også i det lange sygefravær (mere end 30 dage). Her har de LO-ansatte betydeligt højere tal end funktionærerne. I 1976 var 19 af 100 LO-medlemmer syge i længere tid end 30 dage – mod kun 6 af 100 funktionærer. Når det gælder kortvarige sygdommeldinger, er situationen omtrent den samme for både LO-medlemmer og funktionærer.

Undersøgelsen viser også, at LO-arbejdere med skiftarbejde og på store arbejdspladser har højere sygefravær end andre.

Hvad de store arbejdspladser angår, er der sket en hurtig mekanisering og automatisering, som har gjort, at mange job er blevet hårdt styret. Mulighederne for at påvirke arbejdet er små, og der bliver liden plads for arbejdstilfredshed, selvbevidsthed og fællesskab.

Forsinkelserne i DSBs godstransporter sidste vinter der kostede kunderne mange millioner kroner, kunne formentlig være undgået, hvis man havde anskaffet snerydningsmateriel som det, de svenske jernbaner netop har bestilt hos Scania.

Da DSB ikke kunne forcere snemasserne, forklarede man, at investeringen i materiel ville blive for stor i forhold til de korte perioder med måske flere års mellemrum, hvor der er brug for det. Løsningen, som de svenske jernbaner nu er kommet frem til, vil derfor også kunne interessere i Danmark. Der er nemlig tale om køretøjer, der effektivt rydder sne om vinteren, og som uden for sæsonen kan anvendes som servicevogne.

Køretøjstypen kan måske ved første øjekast se noget kluntet ud, men der er ingen tvivl om effektiviteten. I Sverige blev køretøjerne prøvekørt i sidste vinters voldsomme snemasser, og de klarede sig fuldt ud tilfredsstillende. Så til-

fredsstillende, at de svenske jernbaner nu har bestilt 20 eksemplarer til levering i februar næste år.

Snerydningsvognene er bygget op med en ganske almindelig Scania lastbil, model L111S, som basis. Der er monteret snepløve på siderne og i fronten, og gummidækkene er udskiftet med jernbanehjul. Totalvægten er godt 20 tons.

Når forårssolen selv kan få magt med snedriverne, kan køretøjerne bruges som servicevogne. Kabinen er forlænget, så der er plads til seks personer, og vognen er forsynet med en drejeskive, som kan placeres mod skinnerne, så køretøjet kan køre i den modsatte retning i løbet af få minutter. Vognen kan også forsynes med almindelige hjul, så den kan bugseres uden for skinnerne. Det har bl.a. betydning, når den skal til service eller reparation.

Prisen for et sådant køretøj er omkring 600.000 Sv.kr.



FTF's løntabel pr. 1.10. 1979

20

Løn 1. oktober 1979

OVERSIGT 6:

Lønrammer og skalatrin:
Statstjenestemænd

Lønramme	Lønrammen omfatter følgende skalatrin					Lønramme	Lønrammen omfatter følgende skalatrin				
	1	2	3	4	5		6	7	8	9	10
1	1					21	26	28	30	32	
2	6	7	8	9	10	11	22	27	29	31	33
3	7	8	9	10	11	12	23	29	31	33	35
4	8	9	10	11	12	13	24	30	32	34	36
5	9	10	11	12	13	14	25	31	33	35	37
6	11	12	13	14	15		26	32	34	36	38
7	12	13	14	15	16		27	33	35	37	39
8	13	14	15	16	17		28	34	36	38	40
9	14	15	16	17	18		29	35	37	39	41
10	15	16	17	18	19		30	36	38	40	42
11	16	17	18	19	20		31	37	39	41	43
12	17	18	19	20	21		32	38	40	42	44
13	18	19	20	21	22		33	39	41	43	45
14	19	20	21	22	23		34	40	42	44	46
15	20	21	22	23	24		35	41	43	45	47
16	21	22	23	24	25		36	42	44	46	48
17	22	23	24	25	26		37	43	45	47	49
18	23	24	25	26	27		38	44	46	48	50
19	24	25	26	27	28		39	45	47	49	51
20	25	27	29	31			40	46	48	50	52
											53

*1) Stedtillæg ophørt

Til lønramme 35-40 ydes generelle tillæg - se oversigt 2.

OVERSIGT 4: Specielle tillæg til lønnen 1. oktober 1979¹⁾

Grundbeløb	Taktregulerings-tillæg	Ialt	
		årlig	mdl
5.340	491,82	5.831,82	485,99
8.010	737,73	8.747,73	728,98
8.900	819,69	9.719,69	809,98
10.680	983,63	11.663,63	971,97
13.350	1.229,54	14.579,54	1.214,97
16.020	1.475,45	17.495,45	1.457,96
16.910	1.557,42	18.467,42	1.538,96
18.700	1.722,27	20.422,27	1.701,86
21.350	1.966,34	23.316,34	1.943,03
24.025	2.212,71	26.237,71	2.186,48
26.700	2.459,07	29.159,07	2.429,93
29.350	2.703,14	32.053,14	2.671,10
32.050	2.951,81	35.001,81	2.916,82
37.400	3.444,54	40.844,54	3.403,72
40.100	3.693,21	43.793,21	3.649,44
42.700	3.932,67	46.632,67	3.886,06
45.400	4.181,34	49.581,34	4.131,78
48.100	4.430,01	52.530,01	4.377,51
53.400	4.918,14	58.318,14	4.859,85

¹⁾ Jvnt. fodnote 1 i oversigt 2.

Lederen fortsat fra side 2

- når deres arbejde er værd at udføre og udfordrende nok til at vække deres interesse
 - når de får resultater af deres indsats og deres egen indflydelse på gruppens mål
 - når deres arbejde resulterer i forfremmelser, personlig vækst og selvrespekt
- 2) de ansatte handler ansvarligt
- når de er med til at sætte deres egne mål
 - er ansvarlig for deres adfærd og
 - har andel i ansvar og udbytte af opfyldelsen af virksomhedens mål
- 3) de ansatte arbejder bedre
- når der er gensidig tillid, respekt, interesse og ærlighed i samarbejdet.

Dette er ganske vist ikke forfattet af styregruppen, men det indgår altså i udviklingsprogrammet! Det er virkelig noget at leve op til. Det trykte ord koster ikke meget, men virkeliggørelsen af dem gør det. Derfor kan vi fyldes med en naturlig skepsis overfor virkeliggørelsen af et samarbejdes forpligtigelser.

Emolumenter

Ydelsens art		1.-22. lrm.	Fra og med 29. dag
Timepenge		4,00	2,65
Fulde dagpenge		88,25	58,85
Tillæg for 1.-4. dag		3,75	-
Nedsatte dagpenge		-	-
Hotel-dispositionsbeløb	København	177,00	118,00
	Øvrige land	131,00	87,00
Natophold uden dokumentation	Fast godtgørelse	73,00	-
	Nedsat godtgørelse	-	48,50
Kørepenge		3,49	-
Rangergodtgørelse		1,75	-
Natpenge	Kl. 17-22	5,92	-
	Kl. 22-6	9,68	-
For tjeneste på grundlovsdag fra kl. 12, juleaftensdag kl. 14 og lørdag fra kl. 14 til søndag kl. 24 samt skæve helligdage 0-24		18,78	-
For mere end 3-delt tjeneste		10,92	-
For delt tjeneste udov. 11. time		2,98	-

PERSONALIA

Ansæt som lokomotivassistent p. 1.9.1979

N.V. J. Pedersen, mdt Kh
B. Felmer, mdt Kh
J. P. Jensen, mdt Kh
K. D. Nielsen, mdt Kh
J. O. Brandt, mdt Kh
O. E. Jensen, mdt Kh
J. F. R. Nielsen, mdt Kh
J. B. Berantzino, mdt Kh
O. B. Christiansen, mdt Kh
S. R. Andersen, mdt Kh
L. S. Petersen, mdt Kh
F. Kongsmar, mdt Kh
P. E. Rasmussen, mdt Kh
K. N. Nielsen, mdt Kh
H. Petersen, mdt Kh
B. Pedersen, mdt Kh
J. Thufason, mdt Kh

Ansæt som lokomotivassistent p. 1.11.1979

J. B. Nielsen, mdt Kh
S. L. R. Larsen, mdt Kh

Forflyttet 1.10.1979 efter ansøgning

Lokomotivassistent (9. lrm)
L. B. Hedegaard, mdt Kh til mdt Ar
L. W. Jürgensen, mdt Kh til mdt Fa
E. Pedersen, mdt Gb til mdt Fa
P. A. Mortensen, mdt Od til mdt Fa

Lokomotivassistent p. (9. lrm)
B. Krammager, mdt Kh til mdt Fa
A. M. Pedersen, mdt Kh til mdt Fa
V. P. Madsen, mdt Kh til mdt Str

Forflyttet 1.12.1979 efter ansøgning

Lokomotivassistent p. (9. lrm)
I. Mathiesen, mdt Kh til mdt Kø

Navneændring

Lokomotivfører (17. lrm)
K. O. F. Jensen, mdt Gb til K. O. Fleck

Lokomotivassistent (9. lrm)
John-Erik K. Hansen, mdt Kø til J.-E. Krogh Hansen

Tjenestefrihed uden løn 1.9.1979-31.8.1980

Lokomotivassistent (9. lrm)
H. V. Christiansen, mdt Gb

Tjenestefrihed uden løn 1.10.1979-30.9.1980

Elektrofører (13. lrm)
B. Peyk, mdt Kh

Tjenestefrihed uden løn 15.10.1979-14.10.1980

Lokomotivfører (13. lrm)
P. Krogh, mdt Gb

Forfremmet til lokomotivfører (17. lrm)

pr. 1.9.1979 efter ansøgning
Lokomotivfører (13. lrm)
B. Svare, mdt Gb i mdt Gb
F. P. Christensen, mdt Fa i mdt Fa
E. T. Andersen, mdt Fa i mdt Fa
S.-B. Geisler, mdt Fa i mdt Fa

Forfremmet til lokomotivfører (18. lrm)

pr. 1.9.1979
Lokomotivfører (17. lrm)
N. Juel, mdt Fa i mdt Fa
G. A. Rasmussen, mdt Gb i mdt Gb
O. Christoffersen, mdt Gb i mdt Gb

Ansæt som lokomotivassistent (9. lrm)

pr. 1.10.1979
Lokomotivassistent p.
P. K. Haages, mdt Ar
F. Clausen, mdt Ar

Afskediget pr. 31.10.1979 efter ansøgning alder

Lokomotivfører (17. lrm)
B. Berg, mdt Str

Afskediget pr. 30.11.1979 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (17. lrm)
J. H. v d Aa Kühle, mdt Ar
E. B. F. Jørgensen, mdt Ng

Lokomotivfører (15. lrm)
K. M. H. Nielsen, mdt Ng

Opmærksomhed frabedes

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. N. K. Jensen (Lykken), Gb.

Dødsfald

Pens. lkf. W. U. Nielsen, Helsingør, død den 1.8.1979.

Pens. lkf. B. H. I. Madsen, Hvidovre, død den 9.8.1979.

Pens. lkf. K. G. V. Karlsen, Viborg, død den 26.8.1979.

Pens. lkf. E. Kjærgaard, Esbjerg, død den 11.9.1979.

Pens. lkf. A. H. Jensen, Kalundborg, død den 17.9.1979.

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

Pens. lkf. K. A. Nielsen (Hærvig), Kalundborg, død den 20.9.1979.

Generalforsamling

DLF Århus afd. afholder ordinær generalforsamling mandag d. 22. oktober kl. 19.00 i »Håndværkerforeningen« i Klostergade.

Dagsorden bekendtgøres senere på opholdsstuen.

P.a.v.

Vagn Nielsen.

Afskedsfest

DLF Århus afdeling afholder velkomst og afskedsfest lørdag d. 3. november kl. 18.15 på »Løgten Kro«.

Der serveres en anretning, hvortil afdelingen giver et tilskud, så prisen pr. deltager er 35,00 kr. Drikkevarer kan købes til rimelige priser. Enker og pensionister indbydes venligst. Nærbanen afg. Århus H kl. 17.10 kan benyttes. Ekstratog hjem afg. Løgten kl. 1.15.

Tegningsliste på opholdsstuen, eller tilmelding på tlf. (06) 16 92 52 eller (06) 98 91 72.

Festudvalget.

Vinterfest

Helgoland afdeling afholder vinterfest lørdag den 17. november kl. 17.30.

Tilmelding: K. L. Jensen, tlf. (01) 31 79 57 og A. Schmidt, tlf. (02) 45 08 67.

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: Udfor 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.

Banegårdsindvielse i Frederikshavn

24

60 år efter at de første tanker om en flytning af Frederikshavn banegård fremkom, er projektet blevet realiseret. Den nye banegård toges i brug fredag den 28. september samtidig med ankomsten af et indvielsestog, som blev udsendt fra den hidtidige banegård fra 1871.

Den officielle indvielse foretoges af borgmester Villy Christensen efter taler af generaldirektør Povl Hjelt, DSB, og vejdirektør Per Milner, Vejdirektoratet.

DSBs nye anlæg på Kragsholmen i Frederikshavn omfatter hovedbygning, pakhus, velfærdsbygning og bogieværkstedbygning. Banegården har tre perroner til betjening af DSBs og Skagensbanens tog, og der er sporforbindelse til en havneperron. Herfra fører en 550 meter lang gangbro ud til færgerne mod Sverige og Norge. Denne gangbro passerer desuden Europavej 3, så der ligeledes bliver bedre forbindelse mellem færgerne og Frederikshavns centrale bydel.

I sammenhæng med banegårdsflytningen er gennemført en række vejarbejder betalt af henholdsvis



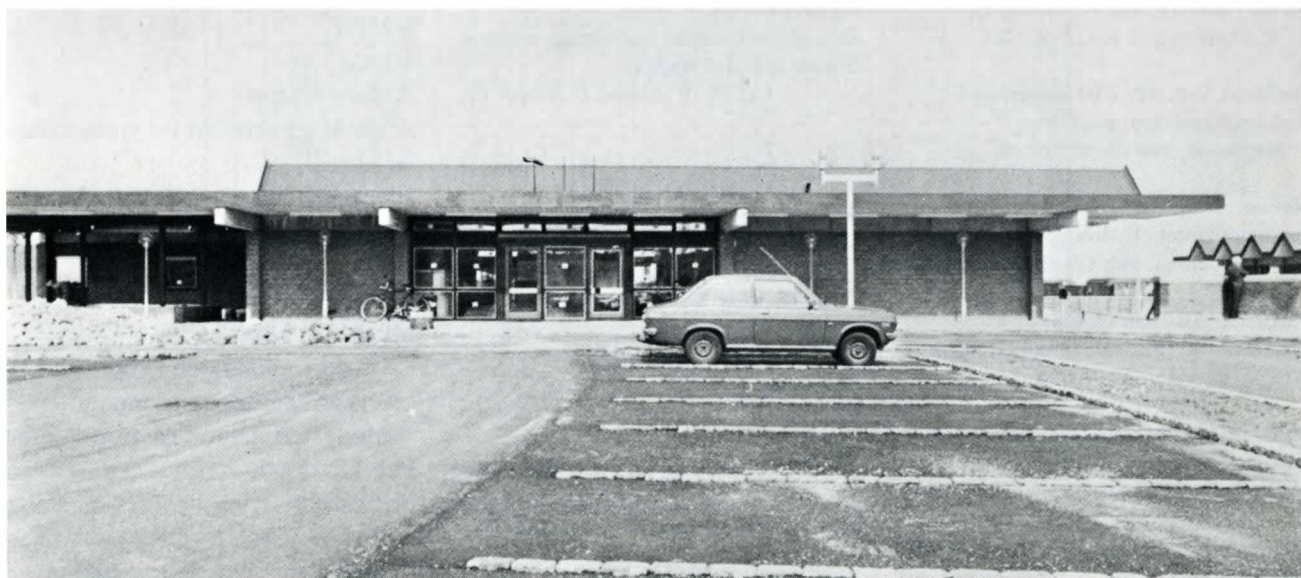
Velfærdsbygningen.

Vejdirektoratet og Frederikshavn kommune. Hertil kommer, at den foreløbig sidste del af Europavej 3 har skulle tilpasses den nye banegård og havnestation.

Med banegårdsflytningen bliver der frigivet et område på ca. 18 hektar, som Frederikshavn kommune vil anvende til en række servicefunktioner, et vist boligbyggeri samt friarealer.

Desuden opnås ved banegårdsflytningen den fordel, at seks overskæringer mellem jernbane og veje i den centrale bydel forsvinder.

Anlægsudgifterne ved banegårdsflytningen har andraget godt 80 mio kr. Heraf betaler DSB og kommunen hver ca. 30 mio kr. og Vejdirektoratet ca. 20 mio kr., mens Skagensbanen yder et beløb på 1 mio kr.



Den nye stationsbygning.