



2

DANSK  
LOKOMOTIV  
TIDENDE



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. FEBRUAR 1980 – 80. ÅRGANG

### 2

#### Indhold:

»Fyret på gråt papir« .....	2
25 år i hovedbestyrelsen .....	3
DSBs behov for mere materiel .....	3
Sydafrika holder på dampen .....	10
Helhedsplanen en samlet afbalanceret helhed .....	12
Omlægning af rentefradraget .....	13
LO-kulturfond .....	14
Nyt om køb af Stjernerejser gennem DJT .....	15
DJA' årsberetning 1978–1979 .....	15
Fra medlemskredsen – En hobby på skinner .....	17
Til Dansk Lokomotivmands Forening .	18
Personalia .....	19
Støtteforeningen Danske Dampvenner .	20

#### Redaktører:

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

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

Frederiksberg Bogtrykkeri  
Howitzvej 49.

Et fællesmøde mellem afsætnings- og produktionsafdelingen og maskinafdelingen besluttede at etablere en arbejdsgruppe, som skulle analysere det gældende system for eftersyn af lokomotiver før udkørsel. Hensigten hermed var fremkaldelse af forslag, der kunne indskrænke mulighederne for fejl på lokomotiverne før udkørsel.

Der kunne henvises til fejl især ved bremsesystemet, men også kontrol med smøreoliebeholdning burde strammes, fordi der var forekommet mangel. Det var imidlertid ikke noget stort antal eksempler, der forelå arbejdsgruppen bekendt, men den fandt alligevel anledning til at foreslå kontrollen af disse ting pålagt lokomotivføreren under hans tiltrædelsestjeneste. Det foresloges derfor, at give denne tjeneste en udvidelse med 5 min. Det ville for hele landet på årsbasis kræve knapt 4 lokomotivførere mere.

Og det er lige det foreningen finder rigtigt, fordi der ligger en dobbelteffekt i ændringen. Bremsesystemet er vigtigt for togets sikkerhed og smøreoliebeholdningen for maskineriets tilstand.

Et nyt fællesmøde, som det i indledningen nævnte, har imidlertid ikke fundet behov for ændringer i det nuværende system, fordi: »dokumentationen for bremsetøj og smøreoliemangel udviser et meget lavt antal tilfælde, hvor der har været driftsmæssige mangler. Det forudsættes, at der sker en styrkelse af kontrolfunktionen ved depotværkstederne.«

Så elegant afviser man et grundigt og seriøst gennemarbejdet projekt. Er baggrunden for dette standpunkt stærke økonomiske hensyn eller en teknisk afdelings vanskelighed ved at pille ved sine synspunkter om lokomotivpersonalets andel i kontroleftersynene – eller måske begge dele? Iblandt er nogen så stædige, at de ikke erkender fornuften i forslag som omhandlede.

Når sagen i det hele taget er blevet bearbejdet, hænger det sammen med lokomotivførerens utryghedsfølelse fremkaldt af eksemplerne på fejl. Lige så vel som færdselsloven overlader det fulde ansvar til føreren af et automobil som lige forlader værkstedet, lige så fuldt føler lokomotivføreren ansvaret for sit tog, og det er ikke antallet af disse fejl som skal tælles. Det er den kendsgerning, at de forekommer, og det kan vi hverken i h.t. jernbanevirksomheden eller os selv affinde os med. Så det kommer vi til at tale nærmere om efter fyringen af arbejdsgruppen.

# 25 år i hovedbestyrelsen

15. februar er det 25 år siden foreningens næstformand og sekretær, G. A. Rasmussen, indtrådte i hovedbestyrelsen. En nærmere præsentation af ham turde være unødvendig, eftersom Gunnar er kendt i vide kredse indenfor fagbevægelsens områder, hvor han gennem årene har beskæftiget sig med tillidsmandsarbejdet. Først og fremmest naturligvis i vor egen forening, men udenfor denne har især den kooperative ide og arbejdsområde haft hans store interesse. Dernæst har hans hverv som censor ved DSB skolen givet indblik i en udvikling, der har kunnet være gavnlige ved udformning af en uddannelse af lokomotivmanden, så han hele tiden, så nær det er muligt, opfylder kravene for en godt uddannet lokomotivmand.

I mange år var Gunnar foreningens hovedkasserer, et hverv udført med stor dygtighed, så han har efterhånden en alsidig skoling i tillidsmandsarbejdet, som kan komme foreningens medlemmer til gode. Vi be-



nytter denne lejlighed til at ønske dig til lykke med jubilæet og udtrykker forhåbning om, at foreningen mange år endnu kan drage nytte af din indsigt og erfaring.

På jubilæumsdagen holdes åbent hus fra kl. 10-12 på foreningens kontor.

## DSBs behov for mere materiel

*»Den kollektive trafik skal udvikles som et stadigt bedre alternativ til den individuelle trafik«.*

*Citat fra statsminister Anker Jørgensens åbningstale i folketinget november 1979.*

Der er flere og flere, der rejser med den kollektive trafik. Sådan har det været i flere år, men netop nu er tilgange større end nogen sinde tidligere i moderne tid.

Hovedårsagen er de høje benzinpriser, men også DSBs forbedrede tilbud har forøget interessen for at rejse kollektivt.

Udviklingen er imidlertid ikke problemfri. Der er efterhånden så mange mennesker i togene, at servicen er på vej ned under det niveau, DSB finder rimeligt.

Skal serviceniveauet holdes, må DSB have flere penge til vogne, lokomotiver og drift. DSB har derfor i længere tid gjort opmærksom på forholdet og har bl.a. indmeldt en række ønsker i beskæftigelsesplan II for 1980.

Samtidig ønsker DSB at gøre opmærksom på, at det vil få mærkbare følger for servicen, såfremt DSB pålægges besparelser som led i regeringens bestræbelser på at spare 2½ milliard kroner på statsbudgettet.

DSB mener, at grobunden er lagt for en udvikling af den kollektive trafik som et stadigt bedre alternativ til den individuelle befordring. Men skal der bygges på den, kræver det politiske beslutninger her og nu.

Denne plan omfatter ikke DSBs S-togstrafik. En plan herfor vil være færdig i marts måned med udgangspunkt i trafiktællingen 8. november 1979, og en række tællinger i spidsbelastningsperioderne.

Den generelle trafikudvikling

### Togtrafikken

I 1978 steg togtrafikken med ca. 10 pct. i forhold til 1977.

De kraftige stigninger i togtrafikken begyndte for alvor omkring juni 1979 og er fortsat siden. I juli kvartal 1979 er trafikken således steget med ca. 20 pct. i forhold til juli kvartal 1978 og den seneste opgørelse af billetsalget viser, at trafikken i oktober 1979 ligger ca. 23 pct. over oktober i 1978.

Der har været tale om stigende trafik over hele landet, men størst har stigningerne været i regionaltrafikken i Jylland og på Fyn.

De foreløbige resultater af trafiktællingen den 8. november 1979 viser, at trafikken i hovedstadsområdet er steget med 36 pct. i forhold til tællingen den 3. november 1977.

### Biltrafik

Den stagnation, som satte ind i 1978, er fortsat de første 6 måneder af 1979. Vejdirektoratets foreløbige opgørelser viser endvidere et fald i biltrafikken i juli og august med 4 pct., i september med 6 pct. og i oktober med 3 pct. i forhold til de tilsvarende måneder i 1978.

Den samme tendens slår igennem på antallet af overførte personbiler mellem Øst- og Vestdanmark, der i perioden januar-oktober 1979 viser et fald på 5 pct. i forhold til 1978.

### Flytrafik

Flytrafikken mellem Kastrup og lufthavnene i Jylland og på Fyn steg med 20 pct. i perioden januar-november 1979 i forhold til samme periode i 1978.

## Mulige årsager til udviklingen

Baggrunden for de store stigninger i togtrafikken specielt efter 1. juli er især de kraftigt stigende benzinpriser.

### Prisudvikling

Langt den største del af denne stigning faldt i perioden maj-juli 1979, hvor en liter 93-oktan benzin steg fra 2,93 kr. til 3,96 kr. Prisen er dog faldet lidt siden.

Siden 01.11.1977 (+ 5 pct. på billetter) har DSB kun haft én takstforhøjelse, nemlig på 6 pct. fra den 29.04.1979. Men da taksterne i hovedstadsområdet samtidigt blev kraftigt nedsat, betød det i realiteten en prisnedsættelse for langt den overvejende del af DSBs passagerer, dvs. dem der rejser inden for og til/fra hovedstadsområdet.

De ordinære flypriser er i perioden januar 1978 til september 1979 steget med ca. 30 pct. Den 1. november 1978 indførte SAS/Danair

»grønne afgang« til 250 kr. tur/retur. Denne pris er nu steget til 324 kr.

Men der er andre årsager til stigningen i togtrafikken end prisudviklingen.

### Køreplanen 1979

Fra køreplansskiftet 27.05.1979 indførte DSB timedrift med nye tog på de regionale strækninger i Jylland og på Fyn. Samtidig blev regionaltrafikken koordineret med Intercitytrafikken.

Det betød en væsentlig forbedring af serviceniveauet for de rejsende.

### Andre forhold

Den økonomiske stramning har fået stigninger i benzinpriserne til at virke endnu kraftigere.

Desuden kan de restriktioner, der er påført biltrafikken i form af hastighedsbegrænsninger, have påvirket udviklingen i trafikken, omend i mindre grad.

## Forventet udvikling

### Prisudvikling

Energipriserne ventes fortsat at stige. Ifølge aktuelle prognoser vil importpriserne på olie stige med ca. 10 pct. årligt mere end andre priser i 80'erne. Det skal dog bemærkes, at denne prognose er behæftet med en vis usikkerhed.

Stigningen i energipriserne vil belaste bil- og flytrafikken væsentlig hårdere end togtrafikken på grund af dennes lavere energiforbrug.

### Amtsordninger

DSB forventer på nuværende tidspunkt, at de fleste amtskommuner gennemfører forbedringer af den lokale og regionale kollektive trafik. Enkelte amter har allerede

etableret fælleskommunale trafikvirksomheder og indført et nyt takstsystem med takster for busser, hvis gennemsnitlige niveau er under DSBs togpriser.

Med udsigten til en reallønsnedgang vil prisudviklingen gøre den kollektive trafik meget attraktiv.

### Trafikudvikling

På baggrund af den konstaterede udvikling forventes antallet af togrejser uden for hovedstadsområdet at stige med 15-20 pct. i 1979 i forhold til 1978 med de største stigninger i Jylland og på Fyn.

Med de forannævnte forudsætninger må det forventes, at togtrafikken vil stige med 25 pct. uden for hovedstadsområdet og 10 pct. inden for hovedstadsområdet fra i dag til udgangen af 1982. Dette forudsætter, at der er den tilstrækkelige kapacitet til rådighed.

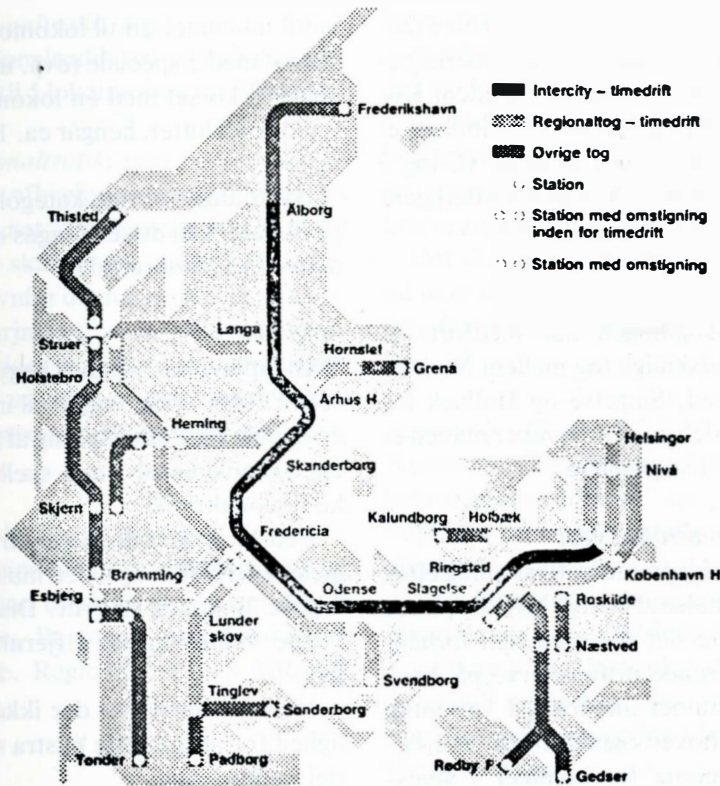
Hvis energipriserne stiger mere end forudsat ovenfor, vil der komme yderligere stigninger i togtrafikken.

## DSBs situation

### Udbud

Det er DSBs mål at »binde landet sammen i én-times valsetakt« ved at tilbyde togafgange mellem de enkelte stationer mindst hver time.

Det første skridt blev taget med indførelse af timedrift i Intercitytrafikken og på visse strækninger i regionaltrafikken på Sjælland i 1974. Senest er der fra sommerkøreplanen i 1979 indført timedrift på væsentlige dele af det regionale net i Jylland og på Fyn. Som det fremgår af det efterfølgende kort, resterer herefter kun en mindre del af regionalnettet i Jylland og enkelte strækninger på Sjælland og Lolland/Falster, før målet er nået.



### Stadig færre ledige pladser i togene

Strækninger 2. klasse	Ugedag				
	ma	to	fr	lø	sø
København-Helsingør		47%	50%	52%	57%
København-Roskilde		67%	81%	60%	71%
Roskilde-Holbæk		49%	67%	43%	60%
Odense-Svendborg		41%	59%	38%	42%
Fredericia-Esbjerg		59%	79%	53%	60%
Odense-Nyborg*	67%	69%	84%	68%	102%
Langå-Ålborg*	69%	51%	73%	42%	56%

\* = i lyn- og Ic-togene

Strækning	Ugedag				
	ma	to	fr	lø	sø
København-Helsingør		4(3%)	10(6%)	1(1%)	4(4%)
København-Roskilde		19(11%)	34(19%)	2	11(5%)
Roskilde-Holbæk		3(6%)	6(12%)	0	2(5%)
Odense-Svendborg		1(3%)	3(8%)	0	0
Fredericia-Esbjerg			2(4%)	11(20%)	0
Odense-Nyborg	2(4%)	0	12(24%)	3(7%)	23(50%)
Langå-Ålborg	4(10%)	2(5%)	8(17%)	1(3%)	7(18%)

Selv om DSB således løbende har udvidet og tilpasset udbuddet, har det kraftigt stigende passagertal givet kapacitetsproblemer, specielt i spidsbelastningsperioderne.

For at danne sig et overblik over, hvorledes belægningen fordeler sig over døgnet og på det enkelte tog, har DSB undersøgt belægningstallene på nogle udvalgte strækninger.

De udvalgte strækninger repræsenterer såvel regionaltrafikken på Sjælland, i Jylland og på Fyn som fjerntrafikken.

Belægningstallene er opgjort på basis af tograpporter, der er togførernes indberetninger om antallet af passagerer i de enkelte tog.

### Belægningsprocenter

I det følgende anvendes begrebet belægningsprocent, der angiver antallet af passagerer i forhold til antallet af pladser i togene. En belægningsprocent på f.eks. 75 betyder således, at 3 ud af fire pladser i toget er optaget af en rejsende. Er belægningsprocenten over 100, må et vist antal passagerer stå op.

På de udvalgte strækninger er den gennemsnitlige belægningsprocent over døgnet i den højst belagte retning på de forskellige ugedage opgjort som vist i skema. Der er tale om meget høje gennemsnitlige belægningsprocenter på de fleste strækninger, idet man skal erindre sig, at antallet af rejser er meget uligt fordelt over døgnet. Dvs. at en væsentlig del af passagertilvæksten er sket på ledige pladser i eksisterende tog.

Næste tabel viser antallet af tog i begge retninger, der har over ét hundrede procents belægning. Procenten i parentes i tabellen angiver, hvor stor en del af disse tog udgør af det totale antal tog på strækningen den pågældende dag.

I adskillige tog er belægningen op mod 150 procent. Det gælder specielt på strækningerne Odense-Nyborg og København-Roskilde.

#### 1. klasse

På de udvalgte strækninger var der de pågældende dage ingen tog, hvor 1. klasse var overbelagt. I flere tog var belægningsprocenten dog på 100 eller tæt derpå.

#### Belægningskriterier

Når DSB skal bestemme det nødvendige antal tog og vogne for at klare en given trafik, sker det ud fra følgende belægningskriterier, som er fastlagt på grund af DSBs stramme økonomi:

- 2. kl. i spidstrafikperioder max. 100 pct.'s belægning - ved rejsetider på højst 25 minutter dog max. 110 pct. Udenfor spidsperioder regnes af hensyn til serviceniveauet i almindelighed med højst 75 pct. belægning
- 1. kl. max. 95 pct. belægning. Spidstrafikken forekommer i følgende tidsrum:
  - mandage-fredage 5-9 og 14.30-19
  - lørdage 5-13
  - søn- og helligdage 16-23.

#### Udvidelser af køreplanen i 1979

Det har med den nuværende materielbeholdning været muligt med mindre udvidelser af køreplansudbuddet i K79 ved bl.a. at nedsætte drifts- og værkstedsreserverne. En sådan nedsættelse har uheldige virkninger på regulariteten og er kun en kortsigtet løsning.

#### Fjerntrafik (lyn- og IC-tog)

Trafikstigningen, der begyndte i 1978, betød, at der ved planlægning

af køreplanen for 1979 blev indsat en vogn mere i nogle stærkt belagte tog, samt at der mellem København og Korsør blev indlagt et dubleringstog. I enkelte IC-tog i weekendtrafikken er der yderligere indsat 1 à 2 vogne mere.

#### Regionaltrafik, øst

Trafikstigningen har medført, at der i adskillige tog mellem Nivå og Næstved, Slagelse og Holbæk fra begyndelsen af november måned er indsat 1 vogn mere.

#### Regionaltrafik, vest

Den voldsomme trafikstigning efter indsættelse af de nye MR-tog på det primære net har med den forhandenværende driftsreserve på 2 tog ikke kunnet imødegås i væsentlig grad; hovedsagelig fordi overbelægningerne forekommer i spidsbelastningsperioder mandag-fredag og inden for vidt adskilte geografiske områder.

På Århus nærbane er der i hver af spidsbelastningsperioderne mandag-fredag 1 tog med meget stor overbelægning (ca. 35%), men her hindrer perronlængden på visse stationer, at togene består af mere end et togsæt.

På det sekundære net forekommer få overbelægninger. Der er foretaget afhjælpende foranstaltninger ved at indsætte 3 MO og 3 vogne mere.

#### DSBs muligheder på kort sigt

##### Personale

En af forudsætningerne for at den nuværende kapacitet kan udvides på kort sigt er, at det fornødne personale, bl.a. lokomotivførere, kan skaffes til veje.

Fra det tidspunkt, hvor beslutning om rekruttering foreligger, og

indtil uddannelsen til lokomotivasistent med 1 speciale (dvs. uddannelse til kørsel med én lokomotivtype) er afsluttet, hengår ca. 11 måneder.

Hvad angår øvrige kategorier af personale, kan disse antages og uddannes på kortere tid.

##### Materiel

DSB får leveret 7 vogne i begyndelsen af 1980. Disse vogne vil indgå i en øjeblikkelig afhjælpning af kapacitetsproblemerne i den sjællandske regionaltrafik.

Ved bl.a. at indkøbe ekstra bogiereserver skønnes det muligt at frigøre 20 vogne til drift. Disse 20 vogne ventes indsat i fjerntrafikken.

Men derudover er der ikke mulighed for at indsætte ekstra materiel på kort sigt.

Leveringstiderne for lokomotiver og vogne ligger mellem 14 og 18 måneder.

#### Materielbehov på kort sigt

De afhjælpende foranstaltninger, der med det nuværende materiel allerede er foretaget i køreplanen i år og som forventes gennemført i 1980, er ikke tilstrækkelige til at sikre et acceptabelt serviceniveau.

Desuden er der tog, som af køreplanmæssige årsager ikke kan medgives flere vogne. I disse tilfælde er det nødvendigt at indsætte flere tog, hvilket stiller krav om flere lokomotiver og vogne.

En opgørelse af behovet i den øjeblikkelige situation er vist i efterfølgende.

#### Fjerntrafikken

Afhjælpning af alle overbelægninger i fjerntrafikken skønnes at kræve anskaffelse af 9 vogne.

*Regionaltrafik, øst*

I regionaltrafik øst er behovet opgjort til 5 lokomotiver og 18 vogne.

*Regionaltrafik, vest*

For at afhjælpe overbelægningen på dette net – varierende fra 25 til 60 pct. – skal der anvendes 8 MR-tog.

Jævnfør det forannævnte skal det dog erindres, at de gældende leveringstider på materiel ikke muliggør disse udvidelser, ligesom der ikke er personale til øjeblikkelig udvidelse.

*Konklusion på kort sigt*

Det samlede materielbehov på kort sigt kan opgøres til: Fjerntrafik: 9 vogne. Regional, øst: 5 loko, 18 vogne. Regional, vest: 8 MR-togsæt.

**Yderligere materielbehov til udgangen af 1981***Trafikale forudsætninger*

Det fremtidige materielbehov er beregnet ud fra den forventede trafikudvikling i perioden 1980–82 på: + 25 pct. uden for hovedstadsområdet + 10 pct. inden for hovedstadsområdet.

Hvis energipriserne stiger mere end forudsat, vil der komme yderligere stigninger i togtrafikken.

*Fjerntrafik*

Uden for myldretiderne kan det nuværende udbud »opfange« en trafikstigning, som den forventede.

For at afhjælpe de overbelægninger, der må forventes i myldretiderne, skønnes der et merforbrug på følgende strækninger på København–Korsør: 17 vogne  
Nyborg–Århus: 20 vogne  
Nyborg–Esbjerg: 6 vogne  
Nyborg–Struer: 6 vogne

Nyborg–Padborg: 6 vogne.

Merforbruget er skønnet ud fra den nu kendte køreplansstruktur.

En del af disse udvidelser kan kun udføres, hvis der indlægges aflastningstog, som må skønnes at kræve anskaffelse af 8 lokomotiver.

Det skønnede materielforbrug er ud over de 9 vogne, der er nødvendige for at klare situationen på kort sigt.

*Regionaltrafik, øst*

Kystbanen skønnes uden for spidsbelastningsperioderne at kunne »optage« den forventede trafikstigning.

I myldretiderne mandag–fredag bliver der behov for både indsættelse af flere tog og forøgelse af vognantallet i nogle tog. Der skønnes hertil at skulle anvendes 1 lokomotiv og 11 vogne.

Som et led i besparelsesforanstaltningerne blev antallet af tog indskrænket på lørdage og søndage og i aftentimerne i 1977 og 78. Ved at retablere enkelte af disse tog kan udbuddet mellem København og Helsingør forøges.

*Øvrige strækninger*

De øvrige regionale strækninger i øst kan med det nuværende udbud ikke »optage« den forventede trafikstigning i spidstrafikken.

Udbuddet må – ud over de 5 lokomotiver og 18 vogne der er nødvendige for at klare trafikken på kort sigt – forøges med et tog i spidstrafikken morgen og eftermiddag mellem København og hver af stationerne Næstved, Slagelse og Holbæk, samt 2 tog mellem Roskilde og København.

Dertil kommer et merudbud gennem indsættelse af flere vogne i en række tog.

Merforbruget skønnes at være 5 lokomotiver og 30 vogne.

*Regionaltrafik, vest*

På det primære net skønnes en trafikstigning på 25 pct. at betyde et behov for 10 MR-tog ud over de 8, der skal til for at klare dagens trafik.

*Konklusion på yderligere materielbehov*

Det samlede yderligere materielbehov, der er nødvendigt for at klare den forventede trafikstigning til udgangen af 1982, kan opgøres til:

Fjerntrafik: 8 loko, 55 vogne.  
Regional, øst: 6 loko, 41 vogne.  
Regional, vest: 10 MR-togsæt.

**Oversigt over det samlede materielbehov**

Det samlede materielbehov i perioden frem til udgangen af 1982 kan herefter opgøres til:

Fjerntrafik: 8 loko, 64 vogne.  
Regional, øst: 11 loko, 59 vogne.  
Regional, vest: 18 MR-togsæt.

Til udvidelse af trafikken har DSB i dag følgende materiel i ordre: Fjerntrafikken (prototypelyntog): 2 loko, 4 vogne.

Regional, øst: 4 loko, 15 vogne.

Desuden har DSB af sine ønsker til beskæftigelsesplanerne fået mulighed for at optage følgende materiel:

Regional, øst: 10 vogne.  
Regional, vest: 2 MR-togsæt.

Det samlede materielbehov, ud over det materiel DSB allerede har i ordre samt fået i beskæftigelsesplanerne, kan herefter opgøres til:

Fjerntrafik: 6 loko, 60 vogne.  
Regional, øst: 7 loko, 34 vogne.  
Regional, vest: 16 MR-togsæt.

Herudover har DSB 11 MR-togsæt i ordre til levering i 1982. Dette materiel skal anvendes til delvis ud-rangering af motorvogne af gammel type (MO-vogne) på det sekundære net i Jylland. I DSBs plan er der yderligere afsat midler til 11

MR-togsæt til levering i 1984. Hertil kommer 17 nye nærtrafikvogne til regionaltrafik øst, som er planlagt leveret i slutningen af 1982 og i begyndelsen af 1983.

### Nødvendige følgeinvesteringer

En sådan udvidelse af DSBs materielbeholdning vil nødvendiggøre investeringer på andre områder inden for DSB.

#### Depotspor

Efterhånden som beholdningen af personvognsmateriel stiger, opstår der større behov for sporplads til klargøring og til opbevaring, når vognene ikke er i drift. Det er derfor nødvendigt, at der etableres depotspor anlæg på Østerport station til ibrugtagning i 1981/82, samt at depotsporene i Københavnsområdet i øvrigt suppleres.

#### 2. spor Vipperød-Holbæk

Når passagertrafikken stiger, og toggangen intensiveres, bliver der behov for at ombygge enkeltsporede baner til dobbeltspor. I de gældende planer er der påregnet at bygge 2. spor mellem Vipperød og Holbæk til færdiggørelse i 1986. Imidlertid vil det såvel i lyset af nuværende regularitetsproblemer som ud fra de foreslåede trafikudvidelser være nødvendigt med en fremrykning til 1983.

#### Værkstedsfaciliteter

Den nødvendige vedligeholdelse og reparation af de ekstra lokomotiver og vogne vil kunne klares med de nuværende værkstedsfaciliteter ved indførelse af 2 holdsdrift samt ved udvidelse af depotværkstedet for lokomotiver på godsbanegården i København.

Desuden vil der blive behov for at udvide værkstedsfaciliteterne for MR-tog.

### De samlede investeringer, driftsomkostninger og beskæftigelseeffekter

De behov, der i denne plan er opgjort til nødvendig mertrafik, forudsætter en række investeringer i rullende materiel og faste anlæg.

Der vil blive arbejdet videre med en yderligere konkretisering af køreplansoplæg gennem en samordning med de eksisterende køreplaner og dette vil formentlig kunne nedsætte behovet for materiel noget. Der vil ligeledes blive arbejdet videre med overslagene over driftsomkostningerne og omfanget af de supplerende nødvendige faste anlæg.

Oversigt over investeringer, driftsomkostninger og beskæftigelseeffekt (foreløbigt skøn):

emne	investering (mio kr.)	beskæftigelse ved investeringen i mandår	drifts- omkostninger (mio kr. pr. år)	personale- behov i DSB
materiel	582	1500	50	200
depotspor	33	133		
værksted	30	125		
sporanlæg	28	130		
i alt	673	1888	50	200

Prisniveau 01.01.1979

For så vidt angår beskæftigelseeffekten skal det bemærkes, at det rullende materiel forudsættes indkøbt hos vognfabrikken Scandia i Randers. Den takt, hvori materiellet i givet fald kan leveres vil utvivlsomt være noget langsommere, end hvad der ud fra trafikbehovene må anses for ønskeligt.

Til beskæftigelsen på de faste anlæg der er nævnt i oversigten, kan oplyses, at den vil optræde dels hos DSB dels ved andre danske virksomheder gennem udbydelse af en række entrepriser.

Udvidelsen vil endvidere betyde 200 fuldtidsbeskæftigede pr. år i DSB.

### Samfundsøkonomiske konsekvenser

#### Energibesparelser

#### Totale energiforbrug

Energistyrelsens energibalance for 1977 viser følgende fordeling i Danmark:

#### Energiintensitet

Sættes de enkelte transportmidlers energiforbrug i forhold til deres transportarbejde fås et mål for, hvor energiintensive de forskellige transportmidler er. Ved sådanne opgørelser er kapacitetsudnyttelsen af afgørende betydning.

På nuværende tidspunkt skønnes energiintensiteten ved bilkørsel dobbelt så høj som ved dieseltog. (I gennemsnit ca. 1,6 MJ/pkm for bil mod ca. 0,8 MJ/pkm for tog).

De gennemsnitlige tal for energiintensiteterne viser således, at en overflytning fra bil til tog har en energibesparende virkning.



Det totale energiforbrug i Danmark:		774 PJ*
Heraf transportsektoren:		107 PJ
Forbrug i vejsektoren:		94,6 PJ
Persontransport:		69,8 PJ
heraf personbiler:	63,2 PJ	
busser:	2,4 PJ	
hyrevogne:	2,1 PJ	
to-hjulere:	2,1 PJ	
Godstransport:		24,8 PJ
Banetransport:		4,2 PJ
heraf person:	2,9 PJ	
gods:	1,3 PJ	
Færgedrift (indenrigs)		5,9 PJ
Indenrigsflyvning		1,7 PJ

\*) 1 PJ =  $10^{15}$  Joule  
 1 MJ =  $10^6$  Joule  
 1 J = 0,2389 cal

### Benzinsalget

Benzinsalget udgjorde i 1978 i alt 1.228 mio m<sup>3</sup>, eller 10,5% mere end i 1972. I 1979 har benzinsalget vist samme stagnation som trafikken, idet det samlede benzinsalg i årets første 6 måneder kun har været 0,3% højere end i samme periode i 1978. I juli faldt benzinsalget til forhandlerne derimod 21% i forhold til juli 1978. Faldet skyldes formodentlig til dels lagerforskydninger og dels en vis chockeffekt efter forhøjelser i statsafgiften på 60 øre pr. liter benzin pr. 1. juli.

I de foreløbige oplysninger ligger benzinsalget i august og september ca. 10% under de tilsvarende måneder i 1978.

Tabellen over det totale energiforbrug i Danmark viser også at en besparelse i personbilernes energiforbrug på 5% er nok til at dække hele årsforbruget til persontransport med bane.

### DSBs indtægter

DSBs passagerindtægter er steget i takt med stigningerne i trafikken.

DSBs indtægter på finansloven 1979 var budgetteret til 622.3 mio kr. inkl. rutebiltrafik (134 mio kr.) men ekskl. lokaltrafik i hovedstadsområdet.

Indtægtsstigningen for indenlandske togrejser fra 2. halvår 1978 til 2. halvår 1979 har været ca. 18% (groft skøn).

Der forventes nu i 1980 indtægter på 703 mio kr., altså en stigning på ca. 80 mio kr., hvoraf 13 mio kr. vedrører rutebiltrafikken.

### Afslutning

DSB har oplevet en kraftig stigning i passagertrafikken. På årsbasis er der tale om en stigning på ca. 20%. Som følge af primært prisudvikling på benzin ventes togtrafikken fortsat at ville stige.

En stor del af denne stigning har kunnet rummes inden for DSBs nuværende udbud, men især i spidsbelastningsperioderne har trafikstigningen skabt problemer i form af overfyldte tog.

DSB har søgt at afhjælpe kapacitetsproblemerne ved bl.a. at indskrænke drifts- og værkstedsreserverne og indsætte ekstra vogne i de hårdest belastede tog. Men mulighederne er nu udtømte, og på kort sigt sætter rekruttering og oplæring af personale samt leveringstid på nyt materiel grænserne.

Det samlede materielbehov til udgangen af 1982, udover det materiel DSB allerede har i ordre samt fået beskæftigelsespenge til, kan opgøres til:

Fjertrafik: 6-loko, 60 vogne.

Regional, øst: 7-loko, 34 vogne.

Regional, vest: 16 MR-togsæt.

Investeringer, driftsomkostninger og beskæftigelseseffekt heraf samt til de nødvendige følgeinvesteringer i depotspor, værksteder og sporanlæg er foreløbig opgjort til:

Investeringer: 673 mio kr.

Beskæftigelse ved investeringen: 1888 mandår

Driftsomkostninger pr. år: 50 mio kr.

Personalebehov i DSB: 200 personer.

Skal DSB have mulighed for at tilbyde det forventede stigende antal passagerer en rimelig service i 1981 og 1982 må beslutning om køb af mere materiel og udvidelser af DSBs bevillinger til drift tages allerede nu.

Der tales i disse dage om stigninger i energi- og dermed benzinpriserne, der er større end hidtil forventet. Med de store prisstigninger, der er nævnt, må togtrafikken forventes at stige udover hvad der er forudsat i dette notat.

# Sydafrika holder på dampen

P

å godt ti år har en sydafrikansk forretningsmand, Kobus Loubser, rekonstrueret Sydafrikas statsbaner (SAR): det gamle upålidelige system er blevet rationelt moderniseret.

Som chef for SAR har Loubser skabt respekt om banerne.

Ændringer er blevet indført efter forretningsmæssige principper, men i forståelse med de faglige organisationer, hvis medlemmer endog har vist »korpssånd« nok til at godtage lønstigninger *under* inflationsindekset.

Hvor meget af »korpssånden« der så er reel og hvor meget, der skyldes indfødte, farvede arbejders nærmest traditionelle svaghed over for en hvid ledelse, kan man sætte spørgsmålstegn ved.

SAR's smalsporede net (1065 mm), der bevares, var i så slet stand, da Loubser kom til, at rekonstruktionen stort set kun kunne resultere i noget bedre.

Alligevel bør det retfærdigvis noteres, at resultatet er blevet en af verdens få statsbaner, der for tiden kører med overskud. SAR får kun kr. 210 millioner i statstilskud årligt til tabgivende passagerlinjer.

Netop passagersiden giver et karakteristisk billede af Loubseres »stil«: den meget hårde konkurrence fra landets luftfart i et jernbaneanområde med store afstande og navnlig mange bugtede strækninger har SAR ganske enkelt bøjet af for. Banerne opfordrer passagerer til at bruge luftvejene.

Tilsvarende har SAR nedskåret investeringer i rullende passagermateriel til et nødvendigt minimum og vil anskaffe færre og færre passagervogne i kommende år.

Container- og anden fragttrafik er dominerende – den, der har skaffet SAR særlig respekt hos

konkurrenterne, de velkørende bilfragtvirksomheder.

Sydafrika er kendt for store kul-, jern- og kromfragter og har desuden guld og (verdens største) diamantforekomster i undergrunden. Landets eneste væsentlige naturfattigdom er olie – som der nu bores efter.

Over en trediedel – 1700 lokomotiver – af SAR's trækraft er damplokoer, som vil fortsætte i driften i al fald til efter 1990.

Loubseres kontante ledelse ses igen på trækraftfeltet: stigende el-priser er nemlig hovedgrund til, at SAR holder igen med total virkeliggørelse af foreliggende elektrificeringsplaner. Stor hastighed er ikke afgørende for fragttrafikken, siger Loubser. 60 km/t på de smalle spor er god økonomi.

Nogle af elektrificeringsplanerne er allerede lagt på hylden.

Resten af trækraften består af elektriske og dieseldrevne lokoer – i alt 4.650 enheder.

Blandt de vigtigste nyskabelser i Loubseres tid er to nye linjer til kul- og malmtransporterne: den ene til Richards Bay (kulhavn), den anden til Saldanha Bay (malnhavn).

På Richards Bay strækningen – bygget til en kapacitet på 22 millioner tons årligt – præsterer SAR tog med 160 vogne med fem diesellokoer foran plus seks efter de første 100 vogne. Der er radiokontakt imellem lokogrupperne.

Selv om fragttrafik er hovedsagen, har SAR-ledelsen ikke kunnet holde strengt på principperne. Dels er konkurrence fra bilfragtsektoren for ulige – iberegnet underbydende priser over for SAR's offentlige, politisk fastlåste takster – dels er systemets sociale værdi i tiltagende.

For at kunne fungere effektivt i fremtiden anmoder ledelsen derfor

nu politikerne om at udvise forståelse for takstforhøjelser, infrastrukturomkostningernes konkurrenceforvridende byrde og kontant erstatning for de samfundsfaciliteter, banerne stiller til rådighed.

Sidstnævnte er specielt interessant i Sydafrika, hvor 8-dages besøgende udenlandske diplomater og FN-delegationer ofte har udtalt sig om forholdene med stor fasthed og lille indsigt. Baggrunden er selvfølgelig *apartheid*, raceadskillelsespolitikken, som griber ind alle vegne og har »pletet« Sydafrikas verdensomdømme.

Hvad er de vigtigste kendsgerninger om apartheidproblematikken i landet med 4 millioner hvide, 19 millioner farvede?

To forhold:

For det første de farvede afrikaneres egne apartheidtraditioner.

F.eks. må sydafrikanske firmaer være rede til at indrette en kantine for hver stamme, der er repræsenteret i virksomhedens personale. Indfødte fra forskellige stammer vil ikke spise i samme kantine.

Ligeledes – især hos de stolte, karakterfaste zuluer, der har de bedste arbejdssegenskaber – taler indfødte fra forskellige stammer heller ikke gerne sammen.

Farvede vil heller ikke modtage ordrer fra andre farvede – ordrer respekteres kun fra hvide.

Sådan virker de indfødtes egen *apartheid*, som republikken har videreført i *apartheid*politikken.

Det andet forhold: den veluddannede minoritet af farvede sydafrikanere – så som læger, advokater, skribenter, navnlig bosat i USA, England og Frankrig – har skylden for meget af »slagsiden« i den internationale *apartheid*debat.

De udrejste opfordrer hjemmeboende landsmænd til at kræve selvstyre nu og gør sig i udlandet til



*Indfødte fra hver sin stamme taler ikke med hinanden.*

talsmænd for kravet, hvilket ikke er til Sydafrikas fordel.

Nøgterne, erfarne iagttagere af dagens Sydafrika hævder, at den indfødte befolkning endnu ikke er rede til at lede og videreføre det moderne, civiliserede samfundsmaskineri, de hvide har opbygget.

Hvis den nuværende, hvide befolkning f.eks. trak sig ud nu, ville andre hvide rykke ind – gjorde de ikke det, ville det moderne Sydafrika gå i opløsning.

Det er selvfølgelig et spørgsmål om tid, før et moderne *sort* Sydafrika etableres. En dansker, som i 30 år har arbejdet i republikken, siger til DLT's korrespondent:

– De veluddannede, farvede sydafrikanere i udlandet er lidt af en ulykke for landet.

Disse privilegerede folk burde i stedet for at splid være de første til at pege på sociale goder, som hvide foruden unægtelige overgreb også har sået i deres hjemland: ugentligt flyvende lægehjælp til af-sides egne, som aldrig før har kendt

til moderne medicin, socialhjælps-, folke- og enkepensionsordninger og skolevæsen.

Der er indført love for indfødtes boligforhold – f.eks. skal et værelse til en indfødt hushjælp nu have bestemte minimumsdimensioner og bekvemmeligheder, som ved arbejdsforholdets begyndelse kontrolleres af opsøgende sundhedsmyndigheder.

Endeligt kunne det også bare en gang imellem nævnes i udenlandske rapporter, at i almindelighed har den farvede sydafrikaner stadig en ubekymret natur. F.eks. hvis en farvet medarbejder har tjent en ugeløn, er det ikke givet, at vedkommende viser sig på arbejdspladsen igen, før pengene er sluppet op!

Danskeren fortsætter:

– Uvidenhed og manglende forståelse mange steder i udlandet om forholdene kan give pudsige udslag. Et europæisk firma leverede et slagteri og et mejeri på u-lands-hjælpbasis til et område, hvor der

aldrig har været en ko! Al mælk må indføres syd fra. Hverken slagteriet eller mejeriet er startet!

For slagteriets vedkommende gør det specielle sig også gældende, at køer er »omvandrende penge« for de farvede indfødte. Ejeren er utilbøjelig til at slagte – køerne er opsparing og statussymbol, som han praler med til naboen!

Derimod er det hændt, at avlsdyr også skænket af udenlandske givere er blevet slagtet og spidstegt! Langtidsplanlagte oksestege er altså allerede endt i nutidige vomme!

Den slags træk er ikke nær nok fremme til at gøre Sydafrika-debatten i udlandet lødig, men trækene tegner dog billedet af forholdene, som de reelt er i et ellers dejligt land med herligt klima, slutter den danske immigrant.

## UDLANDET I —GLIMT

- USSR-videnskabsmænd eksperimenterer med en konkurrent til fragtrafik på skinner: et vandfyldt, trykfrit rørsystem – 1,5 m diameter – til transport af vandtætte containere. Systemet er allerede patenteret i USA, England og Canada.

For man kan godt have vand i hovedet uden at have det.

- JAPAN's statsbaneledelse modtog sidste år kr. 4 milliarder 938 millioner 390 tusind i tilskud fra staten.

Det lusede.

# Helhedsplanen en samlet afbalanceret helhed

skriver finansminister Svend Jacobsen

12

Styrken ved den helhedsplan, der blev gennemført i december, er, at den på en gang forbedrer betalingsbalancen og fremmer produktion og beskæftigelse på længere sigt.

Selv om virkningerne af den gennemførte helhedsplan er svagere end det, regeringen oprindeligt havde foreslået, betyder den dog 10.000 flere i arbejde i 1980 og at 40.000 flere vil være bragt i beskæftigelse i 1983. Betalingsbalancen vil blive forbedret med ½ milliard kroner i 1980, stigende til 5 milliarder kroner i 1983.

Den gennemførte løsning udgør en samlet afbalanceret helhed og består af 18 love:

## *Prisstop*

Prisstoppet gælder i den resterende del af overenskomstperioden. Dog må overenskomstmæssige lønstigninger indregnes, ligesom stigninger i råvarer og hjælpstoffer. Omkostningstigningerne skal kunne dokumenteres overfor Monopoltilsynet.

## *Udbytter, tantiemer, vederlag m.v.*

Indtil 31. marts 1981 må der ikke udbetales større udbytte i kroner og øre end det beløb, der blev i det regnskabsår, der sluttede inden 1. januar 1980. Der kan i stedet udbetales 5 procent af egenkapitalen eller indtil 6 procent af den indskudte aktie- eller indskudskapital i udbytte.

Tantiemer og vederlag m.v. til bestyrelsesmedlemmer underkastes tilsvarende begrænsninger.

## *Priser og avancer*

Der må ikke opnås avancer, der strider mod prisstoploven. For banker og sparekasser m.v. må rentemarginaler, rentesatser o.s.v. heller ikke overstige prisstoplovens målsætning.

## *Dyrtidsregulering*

Lønreguleringerne på grundlag af pristallet for januar 1980 bortfalder. Den første dyrtidsportion, der bliver udløst efter julipristallet i 1980, vil udgøre 60 øre pr. time, dog 30 øre for personer under 18 år. For de efterfølgende dyrtidsportioner forhøjes satsen til henholdsvis 90 og 45 øre.

## *Beregning af pristallet*

Brændsels- og energiposterne tages ud af beregningsgrundlaget for pristallet inklusive de stigninger, der er sket siden 1. januar 1979.

## *Sygesikringens overenskomster*

Lægeoverenskomsterne dyrtidsreguleres fremover på samme måde som det øvrige arbejdsmarked.

## *Regulering af lejen i visse lejemål*

I de kommuner, der ikke er omfattet af den omkostningsbestemte leje, kan der ikke gennemføres lejestigninger udover, hvad der er betinget af stigninger i priser, skatter, afgifter og lønninger.

## *Formuebeskatningen*

Formueskatten forhøjes til 22 promille af den del af formuen, der overstiger 1 million kroner. Pensionister kan opnå henstand med den del af formueskatten, der vedrører ejerboligen.

## *Lønmodtagernes Dyrtidsfond*

De indefrosne dyrtidsportioner i ATP udskilles i Lønmodtagernes Dyrtidsfond. De indefrosne dyrtidsportioner med tillæg af renter udbetales til hver enkelt lønmodtager, når vedkommende går på pension, efterløn el. lign.

## *Pensionsbeskatningsloven*

Afgiften på kapitalpensioner forhøjes fra 25 til 40 procent for de

beløb, der indbetales efter den 1. januar 1980. Udbetalinger fra Lønmodtagernes Dyrtidsfond beskattes tilsvarende med 40 procent.

*Selskabsskatten forhøjes fra 37 til 40 procent.*

## *Investeringsforeninger*

Investeringsforeninger, der ikke udlodder renter og udbytter, beskattes pr. 1. januar 1980 på lige fod med aktieselskaber. Tidligere har disse foreninger ikke betalt selskabsskat.

## *Kommanditanparter og udbyttekontrakter*

Retten til forlods afskrivning af anparter ved investering på kommanditbasis er blevet ophævet.

## *Midlertidigt investeringsfradrag*

Det midlertidige investeringsfradrag på 10 procent for maskiner, inventar o.lign. er ophævet.

## *Statsgrundskyld*

Der ophæves en særlig statslig grundskyld på 7 promille på landbrugsejendomme i 1980. Det sikrer, at landbruget i 1980 ikke får en indtægtsfremgang som følge af devalueringen, der overstiger de øvrige erhvervs.

## *Udskrivningsprocent og personfradrag for 1980*

Udskrivningsprocenten for statskatten er for 1980 fastsat uændret til 90 procent. Den midlertidige forhøjelse af personfradraget på 500 kroner, der har været gældende de foregående år, bliver videreført for pensionisternes vedkommende.

## *Omlægning af rentefradraget*

Fradraget for private renteudgifter skal omlægges fra at være et

fradrag i indkomsten til at være et fradrag i skatten. Omlægningen skal starte i 1981 og ske over 10 år.

#### *Medbestemmelse for lønmodtagerne*

Medarbejderrepræsentationen i aktie- og anpartselskabers bestyrelser skal øges, ligesom der skal gennemføres en øget offentlig indsigt i selskabernes ejerforhold og økonomi.

#### *Socialdemokratiet havde viljen*

Et flertal i Folketinget havde viljen til at tage et ansvar for landets økonomiske politik, selv om det ikke udgjorde den faste stamme, som Socialdemokratiet havde ønsket.

Den gennemførte løsning blev ikke, som Socialdemokratiet helst havde set den. Kun Socialdemokratiet havde viljen til at gennemføre en obligatorisk overskudsdeling. Dertil rakte de øvrige partiers ansvar ikke. Viljen alene er ikke nok. Det kræver tid og øget styrke til Socialdemokratiet at gennemføre økonomisk demokrati som et led i en ændring af samfundet. Det vil kræve en øget indsats i 80'erne.

## Omlægning af rentefradraget giver større fordele end ulemper

**En helhedsplan, som har til formål at rette op på ubalancen i dansk økonomi, skal nødvendigvis indeholde elementer, der fjerner nogle af ubalancens årsager, skriver Socialdemokratiets skattepolitiske ordfører, Børge Bakholt i denne artikel, hvor han understreger nødvendigheden af, at der sker ændringer i retten til at fradrage renteudgifter.**

En af årsagerne til ubalancen findes i skattesystemet. Som det er indrettet, frister den ubegrænsede ret til at trække renter af privat gæld fra i indkomsten folk til at påtage sig en gældsforpligtelse, som de i vidt omfang ellers ikke ville have påtaget sig. Systemet betyder, at man lader det offentlige betale en stor del af rentebyrden.

En anden uheldig virkning er, at de forpligtelser, vi alle er pålagt overfor det offentlige, bliver fordelt på en måde, som ikke er rimelig. De seneste års skattetænkning har til fulde vist, at det er på tide, at der tages skridt til en ændring af de nuværende forhold. Det skridt blev taget med Folketingets beslutning den 21. december om, at der skal ske en omlægning af de private rentefradrag fra at være et fradrag i indkomsten til at være et fradrag i skatten.

Omlægningen skal efter forslaget ske over en tiårig periode, således at de private renteudgifter gradvis omlægges fra et fradrag i indkomsten til et fradrag i de beregnede skatter på samme måde, som det sker for personfradraget. Når omlægningen er fuldført, vil fradragsretten blive den samme uanset indkomstens størrelse og ikke som det er tilfældet nu, hvor den gældende fradragsret giver en skattefordel på 65-70 pct. for de høje indtægter mod 40-45 pct. for de lave.

Ved en tiårig overgangsperiode bliver virkningen af omlægningen minimal, så de som f.eks. har købt hus i de senere år med en høj rente selvfølgelig ikke bringes i uoverskuelige økonomiske vanskeligheder. Forslaget vil, med en uændret udskrivningsregel give et merprovenu til staten på 3 milliarder kroner i overgangsperiodens udløb regnet i 1980-kroner. Det er tanken,

at dette merprovenu fuldt ud skal anvendes til en gradvis forlængelse af det såkaldte proportionalsskattestræk.

I 1980 er overgrænsen for proportionalsskattestrækket 81.900 kroner. Den kan ved rentefradragsomlægning forlænges med 18.100 kroner, således at den vil kunne fastsættes til 100.000, når omlægningen er fuldført.

Da det kun er de private renteudgifter, der skal omlægges til et fradrag i de beregnede skatter, mens renter af erhvervsmæssig gæld stadigvæk skal kunne fradrages indkomsten, er det nødvendigt med en adskillelse fra private og erhvervsmæssige renter i de tilfælde, hvor der drives erhvervsmæssig virksomhed. Generelt er princippet, at en persons renteudgifter anses for private, medmindre den skattepligtige godtgør overfor skattemyndighederne, at udgifterne er erhvervsmæssige.

Opdelingen er uden betydning for det store flertal af lønmodtagere, da der ikke ved siden af lønindtægten er indkomst ved selvstændig erhvervsvirksomhed. Deres renteudgifter vil således altid være privat og dermed kun give grundlag for et fradrag i skatten.

Det skal ikke skjules, at det i en række tilfælde vil kunne give vanskeligheder for både den skattepligtige og ligningsmyndighederne at foretage denne sondring mellem privat og erhvervsmæssige renteudgifter. Navnlig må det forudses, at der vil opstå problemer det første indkomstår efter omlægningen, når der skal tages stilling til, hvad provenuet af de optagne lån er anvendt til. Mange indvendinger vil kunne rejses og vil blive rejst mod forslaget. Men fordelene ved en omlægning af rentefradraget er langt større end de ulemper, der kan påvises.

Vi opnår med forslaget en mere retfærdig fordeling af skattebyrden samtidig med, at fordelene ved gældsstiftelsen vil blive reduceret. Derved vil den tilskyndelse til at foretage investeringer, som man ellers ikke ville have foretaget uden en stor skatterabat, blive mindsket væsentligt.

De borgerlige partiers indvendinger kan vi se stort på. De har altid skræppet op, når der skulle gennemføres ændringer i skatte-lovgivningen til fordel for folk med mindre indtægter. Det vil de såmænd fortsætte med, men det gør ikke forslaget ringere af den grund. Vi har nu længe nok set på, hvordan folk med store indtægter har kunnet unddrage eller i væsentlig grad mindske deres bidrag til den fælles husholdning. Tiden må nu være inde til at alle må bidrage efter evne.

## LO' kulturfond

LO's kulturfonds bedømmelseskomité har ved et møde på LO's fødselsdag, den 3. januar, drøftet den årlige uddeling af midler fra kulturfonden.

I mødet, hvori også deltog LO's formand, Thomas Nielsen, var der enighed om at bede LO's 1,2 mill. medlemmer om forslag til, hvilke kulturarbejdere- og organisationer, der i henhold til fondens fundats, skal have del i fondens midler.

Fonden har til formål »at påskønne og animere kulturarbejdere og organisationer, der gennem en særlig indsats har beskæftiget sig med arbejderbevægelsen og dens medlemmers forhold, herunder også de menneskelige relationer«.

Man vil nu opfordre fagbevægelsens medlemmer til senest 1. marts at indsende forslag til LO, Rosen-

ørns Allé 12, København V., med forslag til emner og begrundelser herfor.

Bedømmelseskomiteen vil derefter ved et nyt møde ved fristens udløb inddrage medlemmernes forslag i den endelige vurdering af, hvilke personer og organisationer, der skal nyde godt af denne årlige fondsuddeling.

### Ingen grænser

I en kommentar til denne spændende nyskabelse i forbindelse med den årlige uddeling af midler fra kulturfonden, siger LO-formand Thomas Nielsen: – Vi har fundet det helt naturligt at bruge denne fremgangsmåde for at få bred fornemmelse af, hvad LO's medlemmer mener om disse ting. Der er ingen grænser for, hvilke personer eller organisationer, der kan foreslås, men selvfølgelig må der tages hensyn til fondens formål, som beskrevet ovenfor.

– Der er i lønmodtagerkredse meget stor interesse for de kulturelle spørgsmål, men der findes naturligvis mange forskellige opfattelser, og medlemmerne benytter selv kulturtilbuddene på en lang række områder.

– Jeg tror således ikke på snakken om en speciel arbejderkultur, ligeså lidt som for andre samfundsgrupper. Det må være de menneskelige værdier, og den måde disse praktiseres på i samklang med andre, der er afgørende for, om en indsats har en kulturel karakter, fortsætter Thomas Nielsen.

– Men vi er naturligvis i denne forbindelse særskilt opmærksomme på personer og organisationer, der særligt har beskæftiget sig med arbejderbevægelsens og lønmodtagernes problemer, og det lægger vi heller ikke skjul på, slutter LO-formanden.

## Komiteen

Kulturfonds-komiteen består af LO's nye hovedkasserer Max Harvøe som formand, forbundsformændene Aage Andersen, Dansk Postforbund, Georg Poulsen, Dansk Metalarbejderforbund, Erik Toxværd Nielsen, Dansk Slakteriarbejderforbund, forretningsfører Ole Vernerlund, AOF, forfatterne Ole Hyltoft og Hans Hansen, billedkunstner Henning Damgård-Sørensen, Sekretær Inga Olsen, LO, og redaktør Preben Sørensen, LO, som sekretær for komiteen.

Når komiteen samles til nyt møde omkring 1. marts, når fristen for indsendelse af forslag er nået, bliver der tale om en fordeling af et samlet beløb fra fonden denne gang på kr. 100.000.

p.s.

## Erhvervsvejledningsserie udgivet af Politiken: Mit job som lokomotivfører

Denne bog indgår i en serie, der omhandler en række forskellige job-områder i samfundet.

I erhvervskartoteket, håndbogen »Hvad kan jeg blive?« og andre steder kan man hente præcise oplysninger om et bestemt arbejde, uddannelsen til det m.v., men det kan være vanskeligt at danne sig et realistisk indtryk af, hvordan arbejdsdagen former sig for og opleves af den, der faktisk har jobbet.

Hovedvægten er derfor her lagt på at følge personen igennem en arbejdsdag og lade ham/hende selv fortælle om arbejdet.

Bag i bøgerne findes endvidere oplysninger om uddannelsen, lønforholdene, fremtidsmulighederne m.m.

Redaktionen.

# DJA's Årsberetningen 1978-1979

15

Til tidligere modstandsfolk, sømænd i allieret tjeneste og KZ fanger

Nu snart 35 år efter krigens afslutning findes der en befolkningsgruppe, der stadig lider af følgerne af ophold i tyske KZ-lejre, ligesom de der har deltaget i fysisk og psykisk belastende modstandsarbejde i Danmark og søfart i allieret tjeneste.

I den anledning vil vi gerne gøre opmærksom på *Landssammenlutningen af erhvervshæmmede fra Frihedskampen*, der har til opgave at være ovennævnte behjælpelig med at rejse erstatningssager via Frihedsfonden til Sikringsstyrelsen-direktoratet.

I lovens § 1a står følgende: Danske statsborgere, der har været deporteret til fængsel eller koncentrationslejr – har sejlet for de allierede på danske eller udenlandske skibe i krigsfarvand i mindst 6 måneder, aktivt engageret i mindst et år i organiseret modstandsarbejde, der har medført særligt hårdt fysisk eller psykisk belastning, såsom sabotage, efterretningstjeneste, opbevaring af sprængstof og lignende fysisk og psykisk belastende arbejde.

Vi gør opmærksom på, at loven åbner mulighed for, at der kan ydes erstatning til enker.

Som det fremgår af foreningens navn, er den landsdækkende med lokalafdelinger i København, tlf. (01) 19 67 91, Esbjerg (05) 14 27 58, Fredericia (05) 92 17 47, Odense (09) 13 88 45, Sydfyn (09) 25 18 29, Sjællands afd. (03) 18 30 46, Ålborg (08) 12 16 19, Århus (06) 16 63 18.

Ovennævnte foreninger står til rådighed med bistand til at fremskaffe de nødvendige dokumentationer for modstandsarbejdet.

Vi gør samtidig opmærksom på,

at loven giver ret til at blive registreret i sikringsstyrelsen med henblik på evt. senere rejsning af erstatningssag, såfremt helbredet skulle blive forværret.

Flere og flere modstandsfolk som kan dokumentere modstandsarbejde, falder fra og det er derfor af betydning, at vi snarest får henvendelse fra tidligere modstandsfolk, således at man, om ikke rejsar erstatningssag så dog bliver registreret i sikringsstyrelsen, ikke mindst af hensyn til evt. enkesager.

Med venlig hilsen

På landsforeningens vegne  
*Alfred Bertelsen.*

## Ændret aftale om køb af Stjernerejser/Fritidsrejser gennem DJT

Alle danske jernbanemænd/-kvinder med ægtefælle/samlever samt hjemmeboende børn under 18 år kan nu gennem DJT rejse med *Stjernerejser/Fritidsrejser* og opnå en rabat i de programmerede priser på 150 kr. pr. person.

Er personprisen for en voksen på 2400 kr. og derover ydes der dog en rabat pr. person på 200 kr.

Hvordan bærer jeg mig så ad for at opnå denne rabat?

Få fat i et program for *Stjernerejser/Fritidsrejser* og bestil den udfundne rejse på nedenstående adresse.

Så let er det – og det lønner sig.

*Bemærk* endvidere vort tilbud på grupperejse med tog/bus til *Mur-mansk* og den nordiske natur 16.08-23.08.80.

Forlang specialprogram for denne rejse.

Med venlig hilsen

Danske jernbanemænds turistorganisation, DSB rejsebureau, Hovedbanegården, Banegårdspladsen, 1570 København V, tlf. 8-1-3572 (Olson)

Ved sidste landsmøde på Esbjerg Højskole blev DJA's 75-års virke festligholdt ved aftenunderholdningen om lørdagen, hvor Esbjerg Jernbaneorkester medvirkede og borgmester Henning Rasmussen bød velkommen til byen. Der bragtes hilsener og vi fik gaver fra DSB, Jernbaneorganisationerne, Samvirkende Afholdsselskaber i Esbjerg samt fra NJA, JHF og DJA's kvindeforening m.fl. Endvidere fik vi en del skriftlige hilsener fra ind- og udland. Vi bringer her en hjertelig tak for opmærksomhed og gaver.

På baggrund af kritiske bemærkninger fra dagspressen, folketingsmedlemmer og utilfredse passagerer samt ikke mindst fra togpersonalet angående drikkeri i togene, har DJA's hovedbestyrelse også rettet en henvendelse til generaldirektoratet for DSB. I svaret fra DSB skrives der, at problemet følges meget nøje, og at spørgsmålet om at lukke for salg af øl og spiritus i togene vil blive overvejet igen, såfremt problemet udvikler sig i uheldig retning.

En ny brochure er nu fremstillet i nogle tusinde eksemplarer og er i første række bestemt for nyansatte, idet velfærdskontoret har givet tilsagn om, at fremlægge dem på jernbaneskolen. Desuden skal de naturligtvis også anvendes rundt omkring i landet på centrale steder.

Faner fra 3 tidligere kredse er nu tilsendt Jernbanemuseet i Odense, der også opbevarer andre gamle faner fra DJA til senere udstilling, når pladsforholdene tillader det.

Der har i foråret været korresponderet med Varde Bank samt det sagførerfirma, som har foretaget aflysning af pantebrev i Esbjergafdelingens tidligere feriehjem på Sædding Strand. Restbeløbet er nu udbetalt, og vi siger Esbjerg-af-

delingen hjertelig tak for tilsendte beløb til DJA's hovedkasse og kvindeforeningen.

Vi har været inviteret til NJA's landsmøde i Narvik 21.-23. september 1978 og JHF's kongres i Østersund den 14.-17. juni 1979, men kunne desværre ikke sende repræsentanter fra DJA. Der blev sendt skriftlige hilsener til vore to broderorganisationer.

IEAV har afholdt kursus i Appeldorn, Holland i dagene: 22.28. april, hvor Inger og Walther Thannel har deltaget fra DJA. Det var et interessant og lærerigt arrangement med hovedemnet »Trafik«, og dertil kom, at værtsorganisationen ANDO også havde arrangeret udflugter i omegnen og til Arnhem i »Tulipanernes Land«. IEAV-kongressen er fastlagt til 8.-14. juni 1980 i Svejs, og det forventes, at kongressen i 1982 vil blive holdt i Sverige, hvor JHF samme år kan fejre 75-års jubilæum.

På nordisk plan har vi haft en god aktivitet. NJAU har haft arbejds-møde i Oslo den 6. november 1978, hvor man blandt andet diskuterede program for et nordisk kursus, som var fastlagt til: 12.-18. august 1979, ligesom kommende aktiviteter og rapporter fra respektive landsgrupper blev forelagt af repræsentanterne fra de enkelte lande.

NJAU's årsmøde afholdtes i København den 17. marts i Afholds-selskabernes Landsforbunds lokaler i Frederiksborggade. 20 deltagere var mødt, og medlemmer i Trafik-Unionen havde sørget for tilrettelæggelsen af de praktiske ting samt sørget for underholdning om aftenen i form af et teaterbesøg, hvor man opførte »Hans Egede«.

Walther Thannel forelagde regnskabet, der fremviste en kasse- og bankbeholdning på kr. 2201,10, og der blev som sædvanligt forelagt

rapporter fra de enkelte landsgrupper. Endvidere foresloges det at fremstille en ny nordisk plakat.

Styrelsen blev fortsat: Ordførende: Henry Friberg, J.H.F. Sekretær: Peik Løfhjelm, R.R.L. Kasserer: Walther Thannel, D.J.A. Viceordførende: Guttorm Stien, N.J.A.

Henry Friberg takkede DJA for værtskabet og understregede vigtigheden af samarbejdet med Trafik-Unionen.

NJAU-kursuset afholdtes i dagene: 12.-18. august (jfr. program, der har været i Grønt Lys), og her har man i styrelsen diskuteret en væsentlig forhøjelse af kontingentet, samt set på udkast til en ny nordisk plakat. Walther Thannel har deltaget som DJA's repræsentant i de 3 arrangementer.

Den 26.-27. maj havde vi arrangeret en DJA-JHF-sammenkomst, hvor ca. 30 deltog i byrundturen i Århus og omegn og en underholdning på Missionshotellet Ansgar lørdag aften – arrangeret af Henning Fibiger Jensen. Søndagen var der udflugt til Djursland med ophold på Rosenholm Slot og middag på Hotel Vigen, Ebeltoft. Vi var heldige med vejret, idet det først på tilbageturen til Århus blev vedvarende regn.

Siden sidste repræsentantskabsmøde har vi haft følgende jubilarer:

15-10-78 – 50 år – p. overbanefmd. Arne Pedersen, Hovedgård.

24-01-79 – 25 år – fru Inger Thannel, Struer.

24-01-79 – 25 år – baneingeniør Walther Thannel, Struer.

28-02-79 – 65 år – fru A. C. Hartzberg, Odense.

13-04-79 – 25 år – o.banebetj. Svend Christensen, Aalborg.

28-05-79 – 65 år – p.pakhusfmd. Johs. Thomsen, Aalborg.

03-06-79 – 60 år – Jens Søndergaard, Esbjerg.

Vi bringer her i beretningen en hjertelig tak til disse jubilarer samt til vore to æresmedlemmer – G. C. Heimann, Esbjerg og Chr. Veje, Odense, som har ydet så stor en indsats i de mange år.

En speciel tak til medlemmer i Norden, som fortsat sender frimærker, der omsættes til kroner og ører takket være 3 frimærkeinteresserede medlemmer. Til DSB's velfærdskontor samt jernbaneorganisationer indenfor såvel statsbaner som privatbanerne bringes også en hjertelig tak for imødekommethed, der er vist os på forskellig vis og ligeledes for kontante tilskud til arbejdet.

DJA-NYT er udsendt 3 gange og NJAU-NYT 4 gange i årets løb, og der er afholdt 2 hovedbestyrelsesmøder.

En oprigtig tak til *alle* vore medlemmer, der har fulgt vore arrangementer i årets løb, og endvidere til øvrige medlemmer, der af forskellige grunde ikke kan deltage i vore aktiviteter. Til disse medlemmer vil vi gerne bringe en hilsen med tak, fordi I fortsat støtter vort selskab til gavn for en sag, der er den mest aktuelle i nutidens Danmark.

*Karl Zederkof.*

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

*Når røret det springer, så vandet det fosser,  
og ød'lægger tæppet og ungerne klosser  
så har man jo sin forsikring i:*

Den gensidige Forsikringsforening for  
*Tjenestemænd*  
(Tryk Forsikring)  
Parallelvej – 2800 Lyngby  
Telefon (02) 87 88 11 eller (02) 87 11 88



# Fra medlemskredsen – En hobby på skinner

Blandt dette blads læsere skal der nok være nogen som har undret sig over et større halbyggeri ved det gamle maskindepot i Lunderskov.

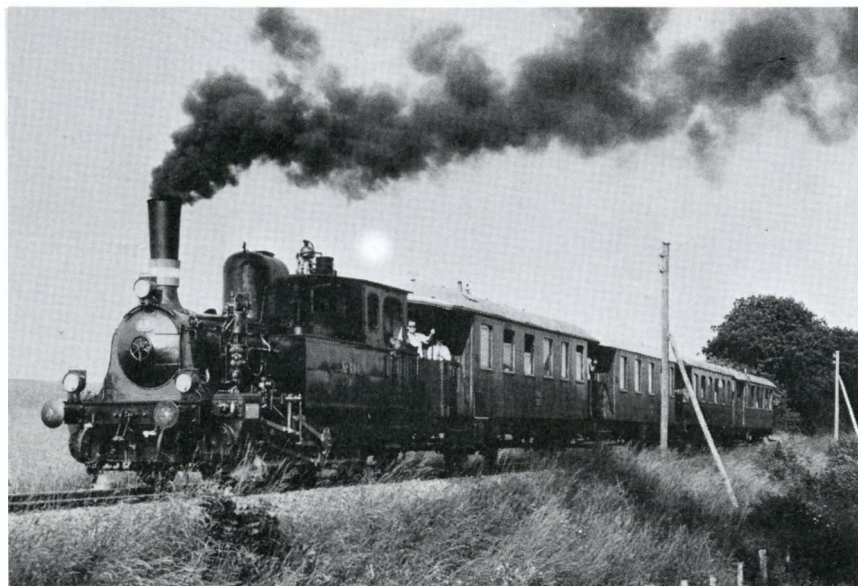
Bygherren er såmænd en af »disse veteranklubber«, som af og til futter rundt med noget gammelt materiel i en sky af røg og damp.

Kolding Lokomotiv Klub eller Lokomotivklubben, som den også kaldes, blev stiftet d. 16. juni 1962 og var den anden jernbaneklub her i landet. Året før var landets første jernbaneklub stiftet, men den havde i flere år hovedsageligt sit virke øst for Storebælt, og KLK opstod således på grund af et lokalt behov. Fra en start på 4 medlemmer er tallet steget støt til snart 400 fordelt over hele landet.

Medlemsskaren består af alle slags mennesker fra alle grupper i samfundet og med alle grader af »jernbanedille«. Hermed være sagt, at det ikke er alle, som er rødglødende fanatiske entusiaster med romantiske forestillinger om »de gode gamle dage«.

En del medlemmer bruger en stor del af fritiden på at restaurere klubbens rullende materiel så det er bevaret for eftertiden i så god stand, at det også kan køre, og på den måde vises frem og derved tjene penge til den fortsatte vedligeholdelse som er meget kostbar.

Af køreklart materiel råder klubben i øjeblikket over en F-maskine



(Nr. 694), et dieselelektrisk lokomotiv fra 1932 (Varde-Nr. Nebel-Jernbane Nr. 11) samt 8 personvogne og nogle godsvogne.

Klubben har også en E-maskine (Nr. 996) som henstår med nyrevideret kedel og afventer et eventuelt behov for kørsel med så store veteranlokomotiver.

I 1978 overtoges D857, det er den sidste af de gamle D<sub>111</sub>-maskiner med det lille førerhus og skulle efter sigende være et godt lokomotiv, men der forestår en S-revision, før det kommer ud at køre igen.

I øjeblikket er vi i gang med at S-revidere et lokomotiv fra Troldhede-Kolding-Vejen-Jernbane.

Denne maskine er nu løftet, for at

hjulene kan blive drejet af, og når dette læses, er vi sikkert i gang med kedelrevisionen. Maskinen er lidt mindre end en D-maskine, men har et behageligt stort førehus, så den skal nok blive populær blandt vort lokopersonale.

Det er vort håb at den er køreklar senest i 1982. Derefter bliver det D-maskinens tur, så der er nok at rive i.

Når materiellet ikke kører, henstår det i Lunderskov remise og tilstødende sporarealer som er lejet af DSB.

Det er også her vi er i gang med at bygge en tresporet vognhal med plads til personvogne. Den vil spare os for mange penge og meget arbejde ved vedligeholdelse af de gamle trævogne.

Pengene til hallen er tjent ved veteranogskørsel samt diverse gaver og bidrag, således at det ikke har været nødvendigt at låne.

Hallen er under tag nu og det ene spor er brugbart, endelig færdiggørelse er forventet i 1980.

Klubben har ikke selv nogen bane, men kører næsten altid på DSB-strækninger, f.eks. har vi si-





den 1977 hvert år kørt alle Lø-Sø i juli måned imellem Vejle og Jelling, en smuk tur i den kønne Grejsdal.

Endvidere køres juletræstog, ved byjubilæer, for private firmaudflugter osv. i hele Mo.Fa. som er meget velvillige over for vort virke.

Flere gange har vort tog dog også været lejet af DSB. Loko- og togpersonale er også frivillig og ulønnet, og kører fordi det er sjovt og hyggeligt.

Loko- og togførere skal for øvrigt være professionelt DSB-personale med fornødne attester, strækningskendskab osv.

I den forbindelse skal det nævnes, at klubben nyder megen stor velvilje fra lokomotivførere i Mo.Fa.

En stor del af disse er ikke medlem af klubben, men ofrer alligevel én eller flere dage for at støtte klubbens arbejde og for at hygge sig lidt i varmen på en gammel »dampmaskine«.

Uden disse lokomotivmænds hjælp kunne vi ikke drive klubben i dens nuværende form, og da dette er lokomotivmændenes blad, skal der hermed lyde en tak for hidtil udvist velvilje, og vi håber på fortsat godt samarbejde fremover.

Som man kan se, er der nok at gøre, og vi kan sagtens bruge flere aktive, både medlemmer og ikke-medlemmer.

Har du lyst til at give et nap med som lokomotivfører, fyrbøder eller håndværker én eller flere dage, så er du velkommen til at rette henvendelse til vort medlem:

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

Aage kører også som lokomotivfører for klubben, og er samtidig vor »kontaktmand« som prøver at finde loko-personale til vore kørsler, og det kan jo godt være et puslespil, da der jo skal være den normale »overgang« imellem tjenesterne, også når det er hobby.

Vel mødt!

P.P.

Til Dansk Lokomotivmands Forening

*Forvirring eller frækhed*

Undertegnede ønsker hermed at bistå P. J. Jensens harme udtalt i D.L.T. nr. 1, vedrørende: MY-skole, anciennitet, m.m.

Red. svarer at anciennitetsproblemet udgår p.g.a. ekstraordinær stærk rekruttering af Lkas. til My-skole i alt 10 hold i 80/81 svarende til ca. 200 mand, og derved er lønproblemerne også løst.

Hvilken garanti har D.L.F. for rigtigheden af denne massive videreuddannelse og hurtigheden af dens afvikling, og er der skolekapa-

citert nok, og er der personale til erstatning.

Aflønningsproblemerne på My-skolen, er de afklaret inden igangsættelse af 10% af medlemmernes videreuddannelse.

Skal 10% af medlemmerne nu gå i 80/81 med permissionsproblemer herunder placering af familiefester m.m.

Tidligere My-skole hold har under og evt. lige før prøve måttet se sig påført at skulle (til belastning for nerver eller familie) forrette tjeneste, og det endda også på diverse helligdage.

Mange af de nævnte problemer kan uden bekostning for personale eller for DSB ændres i positiv retning med en bedre planlægning og skal derfor udbedres straks og i hvert fald inden og ikke efter at personalebehovet er udlignet.

Herefter skulle man måske påpege at lkas. er utroligt dårligt repræsenteret i hovedbestyrelsen for derved at få rettet fejl af lignende karakter i uddannelsesforløbet.

med venlig hilsen

Lkas. *Sven Erik Warrer*  
mdt. hg.

NB. I samme nummer som P. J. Jensens indlæg, omtales et kursus på Lo-skolen, hvor man bl.a. kan lære lidt medieteknik, mon DLF ikke burde overveje at sende en repræsentant.

## Frimærkebytning

*Vil du bytte frimærker?*

En norsk kollega, lokomotivfører Alf Næsset vil gerne bytte frimærker. Det gjelder særlig danske og norske merker. Er du interessert så skriv.

*Alf Næsset,*

2770 Jaren, Norge.

---

# PERSONALIA

---

## **Ansæt som lokomotivassistent (9. lrm.)**

**1.1.1980**

S. E. Hanssen lkas p mdt Kh i mdt Kh  
fhv. lkas T. Larsen mdt Gb i mdt Gb

## **Antaget som lokomotivassistent p 1.1.1980**

F. E. Hansen mdt Kh  
J. G. Jørgensen mdt Kh  
B. Bondesen mdt Kh  
B. Hørbye mdt Kh  
H. B. Eriksen mdt Kh  
B. H. Christensen mdt Kh  
H. Schultz mdt Kh  
P. Nielsen mdt Kh  
H. Andersen mdt Kh  
F. T. Nemler mdt Kh  
J. F. Møller mdt Kh  
L. B. M. Petersen mdt Kh  
E. K. S. Laursen mdt Kh  
V. L. Walther mdt Kh  
J. V. Bräuner mdt Kh  
P. H. Nielsen mdt Kh

## **Forflyttet pr. 1.10.1979 efter ansøgning**

lkas p J. M. Hansen mdt Kh til mdt Gb  
lkas p K. Klich mdt Kh til mdt Gb  
lkas p N. Paulsen mdt Kh til mdt Gb  
lkas p K. R. Jepsen mdt Kh til mdt Gb  
lkas p M. Ekelund-Jørgensen mdt Kh til mdt Gb  
lkas John Jensen mdt Kh til mdt Gb  
lkas Johnny Rasmussen mdt Kh til mdt Gb  
lkas K. R. Hansen mdt Kh til mdt Gb  
lkas K. Løwen mdt Kh til mdt Gb  
lkas L. J. Lindberg mdt Kh til mdt Gb

## **Forflyttet 1.4.1980 efter ansøgning**

lkas F. S. M. Boldsen mdt Kh til mdt Ar  
lkas p J. K. Jensen mdt Ar til mdt Str  
lkas p O. Sørensen mdt Ar til mdt Str  
lkas p S. E. Rasmussen mdt Kh til mdt Rf  
lkas p T. H. Jørgensen mdt Gb til mdt Hg  
lkas H. E. Sloth mdt Hg til mdt Str  
lkas B. Svendsen mdt Kh til mdt Str

## **Forflyttet 1.12.1979 efter ansøgning**

lkas p V. S. Christiansen mdt Kh til mdt Fa

## **Forflyttet 1.2.1980 efter ansøgning**

lkas p B. J. Larsen mdt Ar til mdt Ab  
lkas F. H. Pedersen mdt Gb til Mdt Str  
lkas J. Hyre-Jensen mdt Rf til mdt Str  
lkas I. B. Nørrevang mdt Hg til mdt Ar  
lkas N. P. Pedersen mdt Od til mdt Fa  
lkas P. P. D. Poulsen mdt Kh til mdt Ab

## **Forfremmet til lokomotivfører (17. lrm) pr.**

**1.1.1980 efter ansøgning**

Lokomotivfører L-afn. (13. lrm.)  
M. Frandsen mdt. Hgl i mdt Hgl

## **Lokomotivfører (13. lrm.)**

M. Hansen mdt Ar i mdt Ar  
K. S. Larsen mdt Ar i mdt Ar  
H. Strunk mdt Ar i mdt Ar

## **Forflyttet 1.10.1979 efter ansøgning**

lkas H. M. Aadorf mdt Kh til mdt Gb  
lkas S. Hylsberg mdt Gb til mdt Kh  
lkas O. Edholm Petersen mdt Gb til mdt Kh  
lkas P. I. Johansen mdt Gb til mdt Kh  
lkas J. W. Sørensen mdt Gb til mdt Kh  
lkas T. J. Pedersen mdt Gb til mdt Kh  
lkas E. Odgaard mdt Gb til mdt Kh  
lkas J. Ernstrand mdt Gb til mdt Kh  
lkas N. J. L. Nielsen mdt Gb til mdt Kh  
lkas B. Simonsen mdt Gb til mdt Kh  
lkas H. J. Petersen mdt Gb til mdt Kh  
lkas Per Hansne (Skovgaard) mdt Gb til mdt Kh

## **Afskediget pr. 31.12.1979 efter ansøgning**

lkas B. J. A. Kelfast mdt Kh

## **Afskediget pr. 31.1.1980 efter ansøgning**

lkas J. B. Pedersen mdt Kh

## **Afskediget pr. 29.2.1980 efter ansøgning, alder**

Lokomotivfører (13. lrm.)  
A. L. Hansen mdt Str

## **Afskediget pr. 31.3.1980 p.g.a. svagelighed**

Lokomotivfører (18. lrm.)  
S. G. Jensen mdt Gb

## **Lokomotivfører (17. lrm.)**

E. Crone Larsen mdt Ng  
W. A. S. Andersen mdt Fa

## **Afskediget pr. 30.4.1980 p.g.a. svagelighed**

Lokomotivfører (18. lrm.)  
H. E. Jensen (Østenskov) mdt Gb

## **Lokomotivfører (17. lrm.)**

A. F. Mikkelsen mdt Str

## **Overgået til anden stilling 1.12.1979**

lkas B. H. Andersen mdt Ar til lkm p (17. lrm) mdr Ar  
lkas O. Gertsen mdt Ar til lkm p (17. lrm.) mdt Ar

## **Overgået til anden stilling 1.1.1980**

lkas F. Haugen mdt Kh ktas (3. lrm.) Tpkt  
lkas p Arne Sørensen mdt Kh til lkm p (17. lrm.) mdt Gb  
lkas F. L. Nielsen mdt Kh til lkm p (17. lrm.) mdt Gb  
lkas Bent Hansen mdt Kh til lkm p (17. lrm.) mdt Gb  
lkas J. J. Holm mdt Fa til lkm p (17. lrm.) mdt Fa

## **Dødsfald**

Pens. lkf. P. A. Malmros, Nyborg, død den 12.1.1980.

## **Opmærksomhed frabedes**

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Elf. K. V. Clausen, Kh.

## **Ændring til adressefortegnelse**

Århus: Lokomotivfører G. E. Nielsen, Skanderborgvej 229, st.th., 8260 Viby J. Tlf. (06) 14 20 87.

Kasserer: Lkas. M. Hansen, Bispehavevej 25, 8210 Århus V. Tlf. (06) 15 93 17.

## **Fest i Fredericia**

Fredericia afdelingen indbyder sine medlemmer og pensionister med damer til vor årlige forårs-, afskeds- og velkomstfest.

Den afholdes på restaurant Hannerup lørdag den 23-2-80. Kl. 18.00.

Der serveres Muslingeskal m/ dampet og stegt rødspættefilet.

Gammeldags oksesteg m/ glaserede løg, tyttebær, salat Waldorff.

Husets desserter.

Kaffe. Suppe til natmad. Til middagen 4 glas vin og 1 til desserten.

Der bliver dans efter spisningen til kl.?

Tilmelding kan ske på tegningslisten der er ophængt på stuen, eller tlf. 92 46 37.

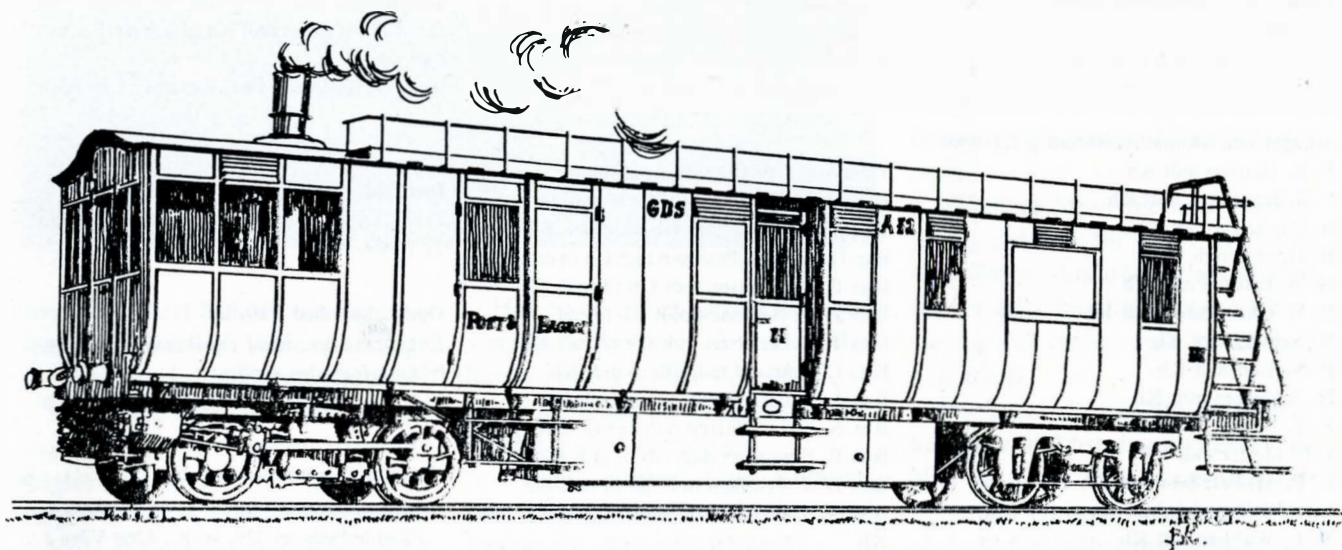
Fa. afdelingen.

---

## **HUSK-**

det er senest den 15. februar ske-maet til miljøundersøgelsen skal være indsendt.

---



Støtteforeningen Danske Dampvenner udsender hermed platte nr. 2 i serien *Nordsjællandske jernbaner*.

Denne platte, der udsendes specielt i anledning af *Gribskovbanens 100 års jubilæum* viser banens berømte og særprægede dampvogn i oprindelig udgave, med stige til taget, men uden langsgående sæder og åbent tag over disse særdeles luftige siddepladser, som de 2 vogne normalt var udstyret med om sommeren. Disse ret enestående vogne fik ikke nogen lang levetid ved banen – endte som personvogne – men udgør et yderst interessant kapitel i vor jernbanehistorie.

Tegningen til platten er denne gang vist i ca. dobbelt størrelse, og ikke som sædvanlig omringet af plattens diameter på 19 cm og med dennes tekst. Vi har gjort dette for at vise hvor smukt og detaljeret tegningen er udført!

Tegningen er som vanlig udført af vor dygtige kunstnerinde *Bertina Kærager*.

Hver platte er individuelt nummereret og der er kun fremstillet 175 platter i alt.

Tegningen fremtræder i sort streg på hvidt porcelæn.

På plattens bagside findes oplysninger om dampvognens historie og her er plattens nummer anbragt.

NB: De bør sikre Dem denne smukke platte inden den bliver udsolgt.

NBB: Desværre – vi beklager det meget – er det grundet gentagne prisforhøjelser nødvendigt for os at foretage en prisforhøjelse til 110 kr., dog incl. forsendelse, såfremt beløbet betales forud på vedlagte girokort eller i check.

Undertegnede \_\_\_\_\_

adr.: \_\_\_\_\_

postnr.: \_\_\_\_\_

bestiller herved \_\_\_\_\_ stk. platter med Gribskovbanens dampvogn.

Beløbet 110 kr. incl. forsendelse fremsendes pr. giro  i check.

Ønskes platten tilsendt pr. postopkrævning tilkommer PO-gebyr.

NB: Jeg ønsker abonnement på kommende platter .

S. Jørgensen, Esrumvej 47, 3000 Helsingør. Tlf. (03) 21 81 46. Giro 8 29 47 63.