



3

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. MARTS 1980 - 80. ÅRGANG

3

Indhold:

Tålmodigheden slut	2
Den kollektive trafik skal fredes for besparelser	3
Det er nu vi skal bruge vor indflydelse på BST	6
Boligsikringen skal gøres endnu mere hensigtsmæssig	7
For pensionister og efterlønsfolk	8
Søvnkvalitet - en del af arbejdsmiljøet	9
Brasiliens bønner og de andre	10
Fra sidste vinters snekaos	12
Lavindkomstkommisionens arbejdsnotat om arbejdsmiljøproblemer	14
Bedre fordeling af eksisterende arbejdsområde	16
Maskinbestyrer Rambush og hustrus Legat	18
Personalialia	19
Adressefortegnelse	20

Redaktører:

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

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

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

I erkendelse af landets vanskelige økonomiske situation har lokomotivmændene prøvet på at have en afbalanceret holdning til problemerne. Imidlertid er udviklingen forløbet på en måde, der foranlediger foreningens hovedbestyrelse til på det kraftigste at pege på stærke forringelser af vort lønniveau.

Disse lønmæssige forringelser tvinger os til at opgive den afbalancerede tilbageholdenhed og i første omgang gennem dette at gøre opmærksom på nødvendigheden af en ændring af den helt urimelige behandling, vi føler os udsat for.

Som forudsætning for at blive lokomotivmand skal vi inden antagelse have håndværksmæssig uddannelse. I en 2-årig prøvetid gennemgår vi en intern uddannelse ved DSB af en varighed på 8 måneder. Derefter arbejdes ved ranger- eller S-togstjeneste. Nye teoretiske og praktiske uddannelser gennemgås på senere tidspunkter, når der skal arbejdes på øvrige trækkræfter ved DSB. D.v.s., at der gives en grundig skoling af lokomotivpersonalet, før det indgår i et ansvarsfyldt, sikkerhedsbetonet arbejdsområde.

Med denne baggrund er et »normalt« lønforløb for en lokomotivmand således:

Ved antagelsen årsløn 92.000 (København).

Efter 2 års forløb 94.000.

Efter 5 års forløb 104.000.

Og efter opslag af ledig stilling oprykning til 17. lrm., årsløn 109.000. Lønniveauet er lavere i provinsen. Der er variation i antallet af år, det varer inden oprykning kan finde sted, men ca. 15 år er et gennemsnit.

På dette tidspunkt vil vi have nået et lønniveau, som svarer til det, vi havde ved overgang fra maskinarbejderfaget i privatindustrien til lokomotivmand ved DSB.

Og dette forhold udsættes for stadige forringelser med den politik staten og folkettingen fører. Hvad er den umiddelbare virkning? Dette, sammen med utilfredsstillende arbejdsforhold, bevirker, at den ældre generation af lokomotivmænd lader sig afskedige længe før højeste aldersgrænse, og blandt vore kolleger i den yngste generation er der stigende lyst til at søge væk fra statens tjeneste, fordi der i en række tilfælde kan opnås langt bedre lønmæssige forhold uden for den offentlige sektor. Dette er i høj grad uheldigt for DSB, der i forvejen har vældige problemer med at rekruttere. Derved får virksomheden svært ved at lave et godt servi-

ceniveau for DSB's kunder og yderligere følge den udvikling, som energiproblemerne accellererer til større benyttelse af kollektiv trafik.

Virksomheden DSB har grund til at føle bekymring over dette problem, men den har ikke egen økonomisk mulighed for at sætte ind overfor områder, hvor man egentlig er klar over, at der tiltrænges lønmæssig forbedring.

På den anden side er der mulighed for overfor finansministeren at understrege nødvendigheden af ændringer i de lønpolitiske relationer, og det må vi som andre påregne også finder sted.

Det er med skepsis – ja måske endda frygt – at vi venter på nye sparepolitiske udspil fra regering og folketing.

Selvfølgelig kræver situationen indgreb af den ene eller anden art, men det er ligesom om overblikket svigter, og at man bare i bredeste forstand inddrager alle områder i spareplanerne – også sådanne som DSB, hvor indtægterne kan øges.

Lokomotivmændene må derfor følge andre tjenestemænd i krav til de lønmæssige relationer. Vi kan ikke roligt se til, at andre samfundsgrupper får indtægtsforbedringer, og selv skulle vise tilbageholdenhed. Men det er ikke blot lønnen, der er utilfredshed med.

Også arbejdsforholdene trænger til ændring. Arbejdstidsbestemmelserne har været under behandling gennem et par år nu. Og det, der har kunnet opnås tilslutning til ændring i, kan ikke sættes i kraft, fordi der simpelt hen ikke er personale nok til at dække disse ændringer. Vi må derfor se i øjnene, at der først skal rekrutteres flere til jobbet, inden der reelt kan gennemføres noget.

I det hele taget har manglen på lokomotivpersonale gennem en årrække givet os en lang række vanskeligheder på arbejdsområdet. De ulemper vi har været udsat for og stadig udsættes for har ikke befordret en solidarisk holdning med virksomheden i øvrigt.

Det vil også være naivt at forvente det. På mange måder gribes ind i vore hjemlede rettigheder, og dertil kommer appetitten til at integrere andre i vort arbejdsområde. Det sidste er så meget mere frustrerende, eftersom vi ikke er årsag til disse personalevanskeligheder. Vi har i tide gjort opmærksom på nødvendigheden af et omfattende rekrutteringsprogram, og vi har stadigt understreget, at uddannelsen også måtte lægges ud i vestområdet, for at forøge kapaciteten. Der har været en vis træghed i beslutningen om at følge dette op, men det er da lykkedes, selv om vi mener, dette kunne forstærkes yderligere.

Udviklingen har vist, at vore synspunkter har ligget virkeligheden nærmest.

Det er alt i alt en overmåde presset situation, vi befinder os i. Det er i dagligdagen i arbejdet, og det er i hjemmet med alle de problemer, der flyder af politikernes sammenrod af foranstaltninger til at dæmpe forbrug af enhver art – også den sunde fornuft. Vi har hidtil troet på, at der var en vis mening i galskaben og derfor prøvet på at afbalancere vor holdning til det omgivende samfund, selv om vi i vore egne snævre cirkler har nogle meget store problemer, som bør og skal løses.

Vi erkender nu, at tilbageholdenhed ikke hjælper en døjt, hvorfor vi som sagt må melde os i det kor, der kræver ændringer i de arbejds- og lønforhold, som for en lokomotivmand er ringere, end de han forlod på det private arbejdsmarked for at gå ind i et arbejdsområde, som krævede mere uddannelse, ubekvemme arbejdstider, stort ansvar og beskærede muligheder for et godt familieliv og fritidsinteresser.

Et godt spørgsmål. Hvem er det dog, der er så naiv at søge ind til så dårlige forhold? Ja, vejene er uransagelige. Tjenestemænd i staten bliver vi imidlertid, med vedvarende og forstærket udsigt til ringere forhold. Politikerne skal tage sig i agt, inden det hele ender med et brag.

Den kollektive trafik skal fredes for besparelser

siger trafikminister Jens Risgaard Knudsen. Trafikministeren erkender også, at staten har et lønproblem, og han går ind for større medarbejderindflydelse

4 Af journalist Lennart Weber

Jens Risgaard Knudsen, der efter valget 23. oktober 1979 blev minister for offentlige arbejder, har siddet i folketinget siden 1964. Han er valgt i Nordjyllands amt. Kort efter at han første gang blev indvalgt i folketinget blev han udnævnt til fiskeriminister. En post han bestred indtil 1968. Han har haft mange vigtige formandsposter i folketingets udvalg og i to perioder har han været formand for den socialdemokratiske folketingsgruppe. Senest fra 1975 og indtil SV regeringen blev dannet.

Jens Risgaard Knudsen er oprindelig udlært som gartner. Efter en periode som gartner i Thisted blev han i 1949 ansat som sekretær i Dansk Gartnerforbund. Det job bestred han i ti år. Fra 1959-64 var han sekretær i LO. I 1975 vendte han tilbage til LO, hvor han indtrådte i forretningsudvalget som socialdemokratiets repræsentant. Han har i en periode været medlem af forretningsudvalget for Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, og for A-pressen.

DSB's økonomi

Alene af energimæssige årsager er det vigtigt, at samfundet sikrer et rimeligt udbud af kollektive transportmidler. Det mener trafikminister Jens Risgaard Knudsen. Han vil arbejde på at skaffe øgede bevilninger til kollektiv trafik. Han peger specielt på, at DSB har brug for »betydelige yderligere midler«, samt at en række privatbaner lider katastrofalt under mangel på nyt materiel.



Trafikminister Jens Risgaard Knudsen

Jens Risgaard Knudsen mener, at disse områder skal »fredes« når regeringen går i gang med sine besparelser på statsbudgettet.

– I indeværende år er det besluttet, at gennemføre besparelser på ialt 2,5 mia. kr. siger Jens Risgaard Knudsen. Af dette beløb skal ca. 0,5 mia. kr. effektueres i form af en begrænsning i den sædvanlige adgang til at optage pris- og lønstigninger på tillægsbevillingsloven. Hertil skal Ministeriet for Offentlige Arbejder bidrage med ca. 240 mill. kr. Disse penge er endnu ikke fundet. Men konkretiseringen skal også først finde sted sidst på året.

– Der skal imidlertid ikke være tvivl om, at vi er stærkt optaget af hvorledes denne besparelse mest hensigtsmæssig kan ske. I den forbindelse er der flere grunde til endnu engang at minde om, at DSB har behov for betydelige yderligere midler til såvel anlæg som drift, såfremt det nuværende serviceniveau skal opretholdes. Vi må i denne tid være stærkt optaget af at sikre et rimeligt kollektivt trafikudbud som

alternativ til den mere energikrævende individuelle trafik, der i betragtning af de stigende energipriser bliver en stadig mere belastende del af de enkelte husstandes budgetter.

– Når vi taler om behovet for yderligere midler til den kollektive trafik, må vi heller ikke glemme den situation, som privatbanerne er i. For flere af dem er det virkelig katastrofalt, hvis de ikke snart får noget nyt materiel.

– *DSB har fået ekstra beskæftigelsesmidler til nyt materiel. Bliver der også ekstra penge til selve driften?*

– Ved omdisponering af ledige midler fra beskæftigelsesplan 2 fra 1977 – det drejer sig ialt om 1,3 mia. kr. – fik DSB bevilget 83,6 mill. kr. på 1980 budgettet, fordelt med 73,6 mill. kr. til anlæg, og 10 mill. kr. til driftsomkostningsbudgettet. Mere konkret kan jeg oplyse, at pengene anvendes til indkøb af 10 stk. Bl-vogne til forstærkning af eksisterende tog på den sjællandske regionaltrafik og 2 sæt MR-tog til ind-

sættelse i den jyske regionaltrafik samt modernisering af DSB-færger. Udvidelsen af driftsomkostningsbudgettet giver mulighed for en forbedring af rengøringen i togene.

– *Hvilket økonomisk resultat mener ministeren DSB skal give?*

– En virksomheds økonomiske resultat kan både opgøres driftsøkonomisk og samfundsøkonomisk. Hvis man blot betragter virksomhedens eget regnskab får man det driftsøkonomiske resultat. Hvis man inddrager de effekter, virksomheden har på resten af samfundet, får man det samfundsøkonomiske resultat, som desværre er umuligt at beregne præcist. Med de opgaver af samfundsmæssig karakter, som DSB er pålagt, stilles der ikke noget krav om, at DSB giver et positivt driftsøkonomisk resultat. Men der stilles til gengæld krav om, at DSB skal handle driftsøkonomisk fornuftigt.

– DSB skal også opfylde de metodekrav, som stilles til en forretningsmæssig og økonomisk veldrevet virksomhed. Resultatkravet til DSB er udtrykt ved størrelsen af det statslige tilskud, som kan ses i finansloven.

Samarbejde med amter

– *Med etablering af de amtskommunale trafikselskaber sker der en sænkning af prisniveauet for den kollektive trafik. Skal DSB have kompensation for indtægtstab?*

– Jeg vil gerne slå fast, at vi endnu ikke kender alle amters fremtidige takstniveau, og at vi altså heller ikke ved, om alle amters takster kommer til at ligge under DSBs. Nogle amter vil måske lægge sig på bussernes nuværende prisniveau, og det er i en række tilfælde højere end DSBs. Noget tyder dog på, at i hvert fald de to sjællandske amter vil følge hovedstadsrådets takstni-

veau og altså ligge lavere end DSB.

Loven siger, at DSB skal have sit indtægtstab dækket, hvis et amt foreslår et fælles takstsystem, der giver DSB tab. Men endnu har intet amt stillet forslag om noget sådant, og så må staten, det vil sige DSB, nok spille ud. Det går jo ikke an, at begge parter blot sidder og venter på den anden.

Hvis forslag om overgang til et fælles takstsystem, som giver DSB tab, stilles af DSB, er vi uden for lovens ordlyd. Det gør spørgsmålet kompliceret, og jeg har derfor bedt om, at der foretages nogle yderligere undersøgelser, inden der kan tages stilling.

Men jeg vil gerne tilføje, at der jo da er opnået en positiv ordening indenfor hovedstadsområdet, så jeg regner med, at vi finder en løsning for forholdet mellem DSB og de øvrige amtskommuner.

Der eksisterer et udmærket samarbejde mellem amterne og DSB. Det kan forhåbentlig yderligere udbygges, således at der bliver udarbejdet takstsystemer, som er lette at arbejde med for kunder og medarbejdere.

DSBs personalesituation

– *Personalesituationen ved DSB er på flere måder anstrengt. I sommermånederne udføres overarbejde svarende til 4–500 mands arbejde, og tog må aflyses på grund af manglende personale. Hvordan stiller ministeren sig til forbud mod overarbejde?*

– Forslaget om begrænsning af overarbejde har min sympati. Det har jeg aldrig lagt skjul på. Som hovedregel bør overarbejde undgås eller i hvert fald begrænses mest muligt. Præsteret overarbejde bør i størst mulig omfang afspadseres. Det skaber grundlag for øget beskæftigelse. Det må imidlertid nok

erkendes, at det i en virksomhed som DSB vil være vanskeligt, for ikke at sige umuligt, fuldstændig at undgå overarbejde. De forhold som har givet anledning til overarbejde, er i mange tilfælde pludselig opståede situationer, som f.eks. sygdom, driftsforstyrrelser, snefald og lignende, som må og skal løses straks, af hensyn til opretholdelse af driften. Derfor kan vi i DSB ikke leve med et totalt forbud. Men der må stræbes mod at vise vilje til at få fjernet »fast« overarbejde, som opstår på grund af for få medarbejdere.

Staten har lønproblemer

– *I de kommende år skal der ske en stor rekruttering til DSB. Med det hidtidige lønniveau ved staten har det været svært at skaffe ansøgere. Tror ministeren, at det vil være muligt at rekruttere 1000–2000 mand pr. år?*

– Der er i det sidste halve år ansat ca. 100 tjenestemænd pr. måned ved DSB. Det er således muligt at rekruttere tjenestemænd i den ønskede størrelsesorden. Derimod er det vanskeligt – og det skyldes uden tvivl i væsentlig grad lønningerne – at fastholde alle de nyansatte. Her ligger der virkelig et stort problem for DSB. Åbent og ærligt må vi erkende, at dette problem er affødt af lønniveauet. Alle andre forklaringer kan betegnes som søforklaringer.

– *Vil ministeren tage initiativer overfor lønningsministeren så det problem kan løses?*

– Jeg er ikke i tvivl om, at lønningsministeren forlængst er bekendt med dette problem. Det er ikke alene i DSB dette problem trænger sig på. Vi møder det f.eks. også indenfor Post- og Telegrafvæsenet og flere andre steder i den offentlige sektor.

– Skal de DSB-ansatte stadig hovedsagelig være tjenestemænd?

– I øjeblikket er 66 procent tjenestemænd, 14 procent er overenskomstansatte på månedsløn, 11 procent overenskomstansatte på timeløn og 9 procent er timelønnede fastansatte.

– Traditionelt betragtet har det været virksomhedens politik – af hensyn til driftens afvikling – at medarbejdere, der er beskæftiget i sikkerhedsbetonet arbejde eller dermed beslægtet arbejde, eller som på andre områder har strategisk indflydelse på driftens afvikling, har været tilknyttet DSB som tjenestemænd. For de fleste kategorier gælder endvidere, at disse medarbejdere – forud for at kunne varetage et selvstændigt arbejde – må gennemgå en omfattende intern uddannelse. Ovennævnte politik er stadig gældende ved DSB.

– Folketinget har vedtaget lov om elektrificering af DSB. Skal bevillingerne trækkes i langdrag, eller bliver den planlagte opbygnings-takt fastholdt?

– I beskæftigelsesplanerne søges elektrificering af banestrækningerne øst for Storebælt fremskyndet med et år. Men selv for så betydningsfuldt et projekt som dette gælder, at bevillingerne er undergivet samme finanspolitiske vilkår som alle andre statsbevillinger.

Storebælt

– Hvad er ministerens indstilling til en Storebæltsbro?

– Den nuværende situation vedrørende Storebæltsbroen er bestemt af SV-regeringens beslutning fra efteråret 1978 om udskydelse af igangsætning af anlæggelse af en Storebæltsbro. Den beslutning blev truffet på baggrund af landets økonomiske situation. Det må skønnes, at de nødvendige forudsætnin-

ger for at genoptage broprojektet først vil være til stede i slutningen af 1982 eller i begyndelsen af 1983. Jeg må understrege, at der alene er tale om en udsættelse af broprojektet. Loven om anlæg af en bro over Storebælt er fortsat gældende.

– Beslutningen om at udsætte Storebæltsbroen medfører derfor ikke nogen ændring i den prioritering, som skiftende regeringer har haft, hvorefter en fast forbindelse over Storebælt ubetinget kommer forud for andre faste forbindelser. Dette gælder såvel når man betragter de øvrige forbindelser mellem Øst- og Vest-Danmark, som når man ser på forbindelser over Øresund og Østersøen. I de kommende år er der som følge af udsættelsen af Storebæltsbroprojektet og på baggrund af de problemer, der på det seneste har vist sig vedrørende færgetrafikken på Kattegat, behov for at iværksætte en række undersøgelser af trafikforbindelserne mellem Øst- og Vest-Danmark i forlængelse af de hidtil foretagne undersøgelser.

For så vidt angår broprojektet vil formålet med en sådan undersøgelse være at holde de relevante tekniske trafikale forhold af betydning for projektet under løbende observation. Vedrørende færgetrafikken tilsigter undersøgelsen at vurdere konsekvenserne på færgområdet af udskydelsen af broprojektet. Derudover har undersøgelsen til formål generelt at vurdere statens nuværende indseende med færgetrafikken, bl.a. set i lyset af de seneste problemer med færgetrafikken på Kattegat. Ministeriet vil udarbejde et samlet program for disse supplerende undersøgelser af trafikforbindelserne mellem Øst- og Vest-Danmark.

– Programmet er i øjeblikket under drøftelse i regeringen og vil i

løbet af kort tid blive oversendt til folketingets trafikudvalg.

– Skal vi have en fælles jernbane- og bilfærgeforbindelse mellem Halsskov og Knudshoved?

– Jeg skal ikke skjule, at der er tale om et meget kontroversielt projekt, som det vil tage en årrække at gennemføre. Dette langsigtede færgeprojekt er ikke aktuelt i den nuværende situation, hvor broforbindelsen alene er udskudt og således fastholdt. Dermed være ikke sagt, at en videregående analyse af en fælles jernbane- og bilfærge ikke vil indgå i de supplerende undersøgelser.

Øget medarbejderindflydelse

– Hvordan stiller ministeren sig til en øget medarbejderindflydelse ved DSB?

– Det er et spørgsmål, som vi må være opmærksomme på. Når det er sagt, vil jeg gerne føje til, at jeg finder, at der for medarbejderne er gode muligheder for medindflydelse i DSB. I virksomheden findes et stort antal samarbejdsudvalg, hvis fornemste opgave er at medvirke til, at den enkelte medarbejder – eller grupper af medarbejdere – får større ansvar og flere beføjelser. Samarbejdsaftalen siger direkte, at ledelsesformen må indebære den videst mulige uddelegering af ansvaret, og herigennem får medarbejderne mulighed for at være medbestemmende med hensyn til deres egen arbejdssituation.

For at medvirke til en bedre udnyttelse af samarbejdsaftalen er den nylig revideret og skrevet på en mere direkte og forståelig måde. I DSB arbejdes der med etablering af en ny uddannelse for medlemmer af samarbejdsudvalg. Disse aktiviteter er led i bestræbelserne for at sikre medarbejderne øget medindflydelse.

Fra sidste vinters snekaos Falster januar 1979



Det er nu vi skal bruge vor indflydelse på BST

8

– Ligesom der er mange arbejdsgivere, som endnu ikke har fundet ud af, at de er omfattet af loven om bedriftssundhedstjenesten (BST), er der også blandt de arbejdsgivere, som deltager i de stiftende generalforsamlinger for BST-centrene en del interne problemer, der skal løses.

Dette siger lederen af Landsorganisationens arbejdsmiljøafdeling, LO-sekretær Bent Nielsen.

– Arbejdsgivernes interne problemer drejer sig især om indskud og betaling til centrene. Det er en diskussion, vi helt naturligt har tilrådet arbejdstager-siden at holde sig udenfor. Det er arbejdsgiverne, der skal betale, og det er i BST-bekendtgørelsen gjort klart, at der skal ydes bedriftssundhedstjeneste i mindst 1,3 time pr. ansat årligt.

Aktiviteter

Bent Nielsen oplyser, at der i øjeblikket foregår store aktiviteter omkring etableringen af de bedriftssundhedscentre, der skal være oppe at stå 1. juli i år. LO har haft henvendelse vedrørende 10 generalforsamlinger og fået tilsendt 15 vedtægter for BST-centre, der står umiddelbart over for stiftelse. Det betyder, at Landsorganisationen har kendskab til omkring en snes centre, som er ved at være etableret. Derudover kan man være i etableringsfasen med en række andre centre, som LO ikke har fået melding om, fordi der ikke har været problemer med opstarten.

APS'er

– Der har været en følelsesladet debat omkring opbygningen af BST-centre. Debatten har drejet sig om den konstruktion, hvor man som grundlag for centret stifter en forening med et anpartsselskab (ApS), som overbygning. Debatten

er efterhånden ved at være døet hen. Og det hænger vel sammen med den indstilling, vi også havde, da bekendtgørelsen om BST blev lavet – nemlig, at det var vigtigere at få BST-centrene op at stå end at tage en debat om ApS'er i almindelighed.

– Vi har ikke anbefalet etablering af anpartsselskaber i forbindelse med opbygning af BST-centre. Men vi har sagt, at ApS'er kan være en hensigtsmæssig løsning, idet beslutningsprocesserne forbliver i center-bestyrelsen, og idet ApS'erne er en kendt konstruktion for arbejdsgiverne, som skal betale start og drift af centrene.

– Vore medlemmer af centerbestyrelserne skal – uanset om der er ApS eller ej – have 50 pct. indflydelse. Og da den løsning, der er lavet omkring ApS'erne er juridisk gennemprøvet og ikke ændres ved arbejdernes indflydelse, så har vi ment, at det ikke var betimeligt yderligere at forhale BST-centrene med en debat om ApS'er. Og selv om man kan have sympati for en generel debat om ApS'er, så må det høre hjemme i andet forum.

– Der var på et tidspunkt en del problemer om, hvorvidt formandens stemme i tilfælde af stemmelighed skulle tælle dobbelt. Det er vores opfattelse, at det problem helt er afklaret gennem den aftale, som er indgået mellem LO og Dansk Arbejdsgiverforening om, at formandens stemme kun kan tælle dobbelt, hvis et flertal af arbejderne går ind for det. Alternativet ved stemmelighed er så – og det anbefaler vi – at forslaget bortfalder med henblik på fornyet behandling, siger Bent Nielsen.

Når der kunne blive problemer om formandens stemme, hænger det sammen med, at arbejdsgiverne skal udpege formanden, medmindre

parterne bliver enige om andet.

Det ser nu ud til, at der ikke er synderlige problemer, efter at LO og Dansk Arbejdsgiverforening i en aftale fik afklaret nogle dunkle punkter i bekendtgørelsen.

150.000 arbejdere

Det var meningen, at 75.000 arbejdere allerede skulle være omfattet af etableret bedriftssundhedstjeneste 1. juli 1979. Men på grund af de problemer, der skulle afklares i bekendtgørelsen og Arbejdstilsynets vejledning om BST, blev den første fase udskudt et år. Det betyder til gengæld, at to faser, der er dimensioneret til 150.000 arbejdere, skal være oppe at stå 1. juli i år.

I bekendtgørelsen for BST blev det slået fast, at man i 1983 skal have etableret bedriftssundhedstjeneste for fem faser, hver bestående af ca. 75.000 arbejdere. Dette mål skal holdes.

Bent Nielsen: – Der er lagt op til, at fase nr. tre, som skal være etableret 1. juli 1981, bl.a. skal omfatte tekstil-industrien, arbejdere beskæftiget i autobranchen og på arbejdspladser, som har med akkumulatorer og tørbatterier at gøre. Ind i fasen skal også gå fiskeindustrien, stenhuggerier og hermed beslægtede arbejdsområder.

Høring

Forslaget til fase tre er lagt ud til høring i de respektive branche-sikkerhedsråd. Vi har beregnet, at fase tre vil komme til at omfatte godt 80.000 arbejdere – altså mere end den kvote, der er afsat. Til gengæld bliver hele kvoten i fase et og to ikke helt udnyttet, idet der er sket strukturændringer inden for de områder, som er omfattet af disse faser. Den uudnyttede del af kvoten herfra kan derfor komme fase tre til gode.

Svært at udvælge

Det er altid svært at udvælge, hvilke områder, der først skal med i BST. Ved udvælgelsen må man se på forskellige statistikker, som siger noget om dødelighed, helbredsrisici, lungelidelser, psykiske lidelser, lidelser i bevæge-apparatet inden for de forskellige områder. Man må også i prioriteringen se på, hvilke stoffer og materialer, de forskellige områder arbejder med.

Nogle områder kan nok mene, at de burde være omfattet af BST på et tidligere tidspunkt. Men vi håber, at prioriteringen har været så rimelig som mulig, når man nu tager i betragtning, at der i alt kun er en årlig kvote på 75.000.

Det offentlige område har ikke

hidtil været inddraget særligt meget i BST-ombygningen. I de to første faser står det offentlige stort set kun for BST, hvad renovation og kloakvæsen angår. Men i hospitals- og plejehjemssektoren er der mange, som har et svært belastende arbejde. Vi har derfor i Arbejdsmiljørådets planlægningsudvalg drøftet, om man ikke skulle anbefale hospitals- og plejehjemssektoren om snart at indgå i en frivillig BST-ordning.

Denne sektor omfatter ca. 165.000 ansatte, og vil på et tidspunkt blive omfattet af en obligatorisk BST-ordning, men det ville være rimeligt, at man ad frivillighedsvej kunne fremskynde etableringsfasen. Det er noget, som må

indgå i forhandlinger mellem Arbejdsministeriet og øvrige ministerier, der vil blive berørt.

BST skal omfatte alle lønmodtagere. 1. juli i år er 6.000 virksomheder direkte med i etablerede BST-centre.

Faserne fire og fem, der skal omfatte bygge- og anlægsområdet, er slået sammen i en. Det er forudsat, at BST for denne fase skal være oppe at stå 1. juli 1983.

Planerne for dette er til høring i branchesikkerhedsrådet for bygge- og anlæg. I de første beregninger fra 1977 omfattede dette område ca. 210.000 ansatte, men også her er der sket strukturændringer, og tallet er i dag omkring 173.000.

Boligsikringen skal gøres endnu mere hensigtsmæssigt

I denne samtale med vort blad fortæller boligminister Erling Olsen om et nyt lovforslag, der vil udbygge boligsikringen yderligere

Den 1. januar i år trådte ændringerne i boligsikringsloven, som Folketinget vedtog i maj måned 1979, i kraft. De nye ændringer betyder væsentlige forbedringer af boligsikringen for familier med børn. Næsten 100.000 familier vil i fremtiden få en højere boligsikring end før – en god social landvinding i en i øvrigt økonomisk stram tid.

Grænsen for de indkomster, en familie må have, når de skal modtage boligsikring, er blevet forhøjet med 40.000 kroner til 150.000 kroner.

Efter de nye regler er maksimumsbeløbet for den årlige bolig-

sikring 3360 kroner for en familie uden børn. Er der fra et til tre børn, kan der ydes ialt 13.560 kroner. Og er der fire eller flere børn, kommer maksimumsbeløbet op på 17.040 kroner. Maksimumsbeløbet for den samlede årlige leje udgør 25.700 kroner for en familie uden børn, medens den for familier med et barn er 27.300 kroner. Med to børn må lejen være 30.000 kroner. Er der tre børn stiger maksimumsbeløbet til 30.500 kroner. Er der tre børn stiger maksimumsbeløbet til 30.500 kroner for at nå maksimum på 32.500 kroner, hvor en familie har fire børn.

Boligsikringen skal korrigeres

Selv om boligsikringen er blevet betydeligt forbedret, har der alligevel vist sig enkelte områder, hvor boligminister Erling Olsen har foretaget skridt til nogle korrektioner. Hvilke områder drejer det sig om, spørger vort blad boligministeren.

– Da riget fattes penge næsten mere end nogensinde tidligere i vor historie, er det nødvendigt, at vi bruger de penge, vi har til rådighed på den rigtige måde. Og det mener vi, at vi gør, hvis vi skaber lidt bedre boligsikring for de bevægelseshæmmede. Hvis man er bevægelse-

seshæmmet, er det meget vigtigt, at man ikke er låst fast i et enkelt værelse. I den gældende lov står der, at bevægelseshæmmede kun kan få boligsikring, hvis lejligheden er indrettet netop til at modtage bevægelseshæmmede. Det vil vi gerne have ændret, således at der bare kommer til at stå, at lejligheden er egnet for bevægelseshæmmede. De gældende regler er for stramme.

Det andet spørgsmål drejer sig om de lejligheder, hvor der er el-varme og gasvarme, hvilket bidrager til, at beboerne i sådanne lejligheder får en forholdsvis stor udgift til varme. Her vil vi foreslå, at man tager en part af udgifterne til el og gas med ind i det beløb, hvoraf boligydelsen bliver beregnet. Vi har bestemmelsen i selve boligsikringsloven – men vil også gerne have den indføjet i boligydelsesloven for pensionister.

Også vigtigt med ændringer for lejligheder med små rum

Der er et andet stort problem, som jeg mener, vi skal have rettet op. Efter de gældende regler kan der ydes boligsikring til selv meget store 2-værelses lejligheder, mens der ikke kan gives boligsikring til meget små 3-værelses lejligheder. Her skal der foretages ændringer, således at dem med de små lejligheder, delt op i tre eller flere rum, kan få boligsikring og for pensionisters vedkommende boligydelse.

I forbindelse med byfornyelsen har vi også nogle spørgsmål, der skal klares. Efter den gældende lov kan man, hvis der sker en udflytning til anden lejlighed på grund af sanering, få huslejestigningen fordelt over en fem-årig periode. Og det er meget rimeligt – men hvis der sker det, at man bliver boende i sin egen lejlighed, efter at denne er blevet moderniseret, ja, så har man

ikke nogen ret til en sådan fordeling af huslejestigningen. Vi har hidtil søgt at løse vore boligproblemer ved at bygge nye boliger, og det har været udmærket for de mennesker, som er flyttet ind i det nye byggeri. De fik deres boligproblem løst. Dem, som blev boende eller flyttede ind i det gamle byggeri, fik ikke deres problem løst. Deres boliger blev dårligere og dårligere. Det indebærer, at vi forøger afstanden mellem dem, der bor godt, og dem, som har en dårlig boligkvalitet. I dag må vi konstatere, at 20 procent eller ialt 400.000 boliger ikke er tidssvarende. Der må sættes konsekvent ind på at forbedre vilkårene i den ældre boligmasse. Vi skal naturligvis fortsætte med at bygge nyt, men må nok i de kommende år lægge hovedvægten på at gøre noget for den del af befolkningen, der bor for dårligt. Hele dette problem har i øvrigt nøje sammenhæng med byfornyelsespolitikken.

Nær kontakt med fagbevægelsen

– Hvornår kommer lovforslagene til disse ændringer?

– Forhåbentlig omkring det tidspunkt, hvor denne samtale bliver trykt. I alle tilfælde forelægges lovforslagene i denne folketings-samling med henblik på vedtagelse før sommerferien. Vi skal have alle problemerne i forbindelse med denne lovgivning drøftet igennem med mange af de kredse, den berører, fordi vi gerne vil have den bredest mulige tilslutning til forslaget. Jeg har også været i kontakt med »Hvidbogsudvalget«, som er nedsat af Landsorganisationen, Boligselskabernes Landsforening og Kooperationen. Fra alle sider har jeg fået tilslutning. Derfor håber jeg, at lovforslaget om ændringerne vil få en god modtagelse i Folketinget.

For pensionister og efterlønsfolk

Har du lyst til at komme lidt hjemmefra, ud blandt andre mennesker, ud hvor der virkelig sker noget – noget du kan glæde dig over under dit ophold og lang tid bagefter, du får nye venner, du kan hygge dig med fremover – du burde skrive, ringe eller besøge Pensionisternes kooperative Støtteforening i deres nye lokaler Enghavevej 40 (Folkets Hus), 1674 København V. – Telefon (01) 22 02 55 – kontortid mellem kl. 10.00–14.00.

Igen i år kan du komme på 14 dages kursus på pensionisthøjskolen i Tønder (Tønder Landbrugsskole) i tiden mellem 16. juni og 7. september. Skolen ligger 2 km fra den tyske grænse. Du vil opleve en rigtig bondegårdsferie, med rigelig og god mad. Du vil komme på ture til Rømø, Dannevirke, Slesvig, Gottorp Slot, Møgeltønder, Rudbøl, Aventoft m.m.

I år kan du også opleve Løkken i det nordlige Jylland, du kan komme på pensionisthøjskole – et 14 dages kursus som bliver afholdt på det dejlige Løkken Badehotel. – Da højskolevirksomheden for pensionister og efterlønsfolk er en ny ting man starter op derovre, og man ønsker at pensionisterne skal lære skolen at kende, har man arrangeret det første kursus i marts som et introduktionskursus, hvor man opnår en rabat på 500 kr., d.v.s. hvis man samtidig her ret til og kan opnå kommunalt tilskud, kan prisen komme helt ned på 435 kr. for 14 dage.

Løkken Badehotel ligger midt i byen på gågaden, hvor man kan tage sig nogle hyggelige spadserture – ellers vil deltagerne komme på forskellige udflugter, bl.a. til Store Vildmose, Skagen, Børglumkloster, besøge et plejehjem, komme på virksomhedsbesøg. Svømme-

hallen står også åben for deltagerne.

Du kan komme 8 dage på påskeferie til Sofia, hovedstaden i Bulgarien, med afrejse fra København d. 31. marts til en pris af kr. 1495,00 – eller 14 dage til Sortehavet (Sonny Beach) med fuld forplejning for kun 1570 kr. Ønsker du ikke at flyve, kan du komme på 6 dages påskeferie til Rhinen-Rüdesheim med langtursbus, vi kører over Sjælland, Fyn, Jylland torsdag d. 3. april og ankommer om aftenen til Hotel Krone i Rüdesheim – skønne udflugter under opholdet – med halvpension for 945 kr. – Du kan komme 7 dage til Hinterglemm i

Østrig i juni måned med langtursbus incl. halvpension for 695 kr., med afgang hver uge.

Dette er blot nogle af de arrangementer som Pensionisternes kooperative Støtteforening har at tilbyde, har du lyst til noget helt andet, så kontakt os, måske har vi også et godt tilbud til dig.

Juleaften påtænker vi et arrangement for ensomme pensionister, der ikke har andre steder at være på denne aften. Juleaften foregår på Københavns Rådhus, alle aftaler er truffet – kendte kræfter har meldt sig til underholdning og musik – en af de københavnske skoler har meldt sig med et luciaoptog – alt er

lagt op til en festlig aften, hvor der bliver serveret flæskesteg m/ rødkål, ris ala mante, vin, kaffe m.m. – den enlige pensionist kommer ikke til at kede sig på denne aften, som til og med er gratis for deltagerne.

Pensionisternes kooperative Støtteforening har også oprettet en Støtteforening med medlemstegning, d.v.s for et bidrag af 10 kr. årlig, kan man blive medlem, med de fordele det indebærer. Halvdelen d.v.s. 5 kr. bliver indsat i et fond til fordel for pensionisterne, den anden halvdel går bl.a. til en præmiekonkurrence hvert år, skovture m.m.

Du skulle kontakte os.

Søvnkvalitet – en del af arbejdsmiljøet

Lige før jul præsenteredes et større forskningsresultat vedrørende arbejdstider og søvn hos lokomotivpersonalet ved Svenske Jernbaner.

850 lokomotivmænd er interviewet om deres arbejde.

En snes stykker har også deltaget i en søvnundersøgelse som har haft til formål at kortlægge søvnvaner hos skifteholdsarbejdere. Bl.a. ønskes undersøgt hvordan søvnkvaliteten varierer under forskellige ydre omstændigheder og over alle døgnets timer.

Ved at vide mere om dette fås

bedre forudsætninger for at forbedre arbejdsforholdene for lokomotivpersonalet på længere sigt.

Skifteholdsarbejde og uregelmæssige arbejdstider er ikke naturligt for mennesker som biologisk vurdering. Det nedsætter visse vitale kropsfunktioner ved nattetid. Formodentlig har mennesket en underliggende døgnrytme som regulerer kroppen. Det gør at kroppen er »mest vaks« formiddag og eftermiddag.

De fleste enkeltbesvarelser af spørgsmål viser at lokomotivper-

sonalet helst kun vil have een nat-tjeneste pr. uge.

Kjell Mild, der står for turtilrettelægningen, mener at man kommer til at tage større hensyn til hvileperioderne mellem turene.

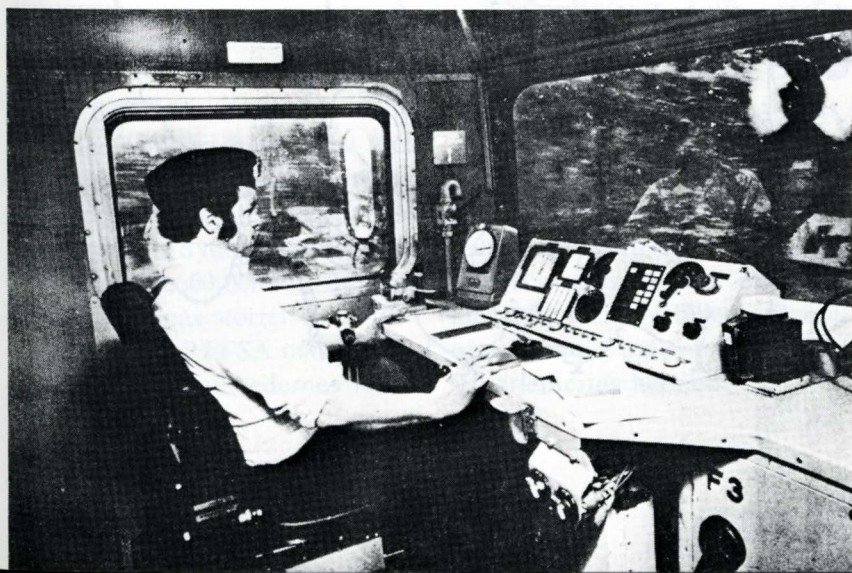
Nogle hvileperioder som findes i dag er ikke meningsfyldte og at fritiden ikke står i relation til foregående og efterfølgende tjeneste.

På spørgsmålet om løsningen kunne være at gå tilbage til tomandsbetjening siger Milde, at det er vigtigt at sætte ressourcerne ind på at mindske natarbejdet. Dette er bedre end at to mand skal lide under det nuværende.

Siden 1975 er der gjort meget for at bedre arbejdsmiljøet for lokomotivpersonalet, f.eks. førerrummene, et nyt sikkerhedssystem (ATC) og trafikradio som tages i brug i 1980.

SJ er villige til at ofre penge, når man ved, at det leder til reelle forbedringer, og det er det der søges opnået.

G. A. R.



Brasiliens bønner og de andres

B

ønner var rede penge for flere af Amerikas oprindelige befolkninger.

Aztekerne i Mexiko regnede ikke guld for noget: ville de give en virkelig værdifuld gave, fik modtageren en kurvfuld kakaobønner. Talemåden, »jeg har ikke en bønne«, har altså rod i historien.

Hvad kakaobønnerne var for aztekerne i Nordamerika, er kaffe-bønner for 1980'ernes brasilianere i Sydamerika. Vist er papirpenge stadig byttemiddel i landet, men med en årlig inflation på 80-90% (rekorden står fra 1964: 91,9%) er Brasilien blevet landet, hvor penge som sådan nærmer sig det værdiløse. I en tiårig periode blev møntenheden devalueret 42 gange.

Cruzeiros, som den hårdt prøvede brasilianske mønt hedder, er måske noget man har, men ikke noget man samler på ret længe. Ingen katastrofe, åbenbart:

Udenlandske bankfolk står nærmest i kø for at komme til at overtale Brasiliens regering til at optage lån.

For verdens *kaffedrikning* ser ikke ud til at blive mindre.

En gentagelse af oktober-krisen i 1928, da Rio de Janeiros kaffebørs lukkede, fordi kaffeproduktionen i forhold til afsætningsmulighederne var blevet for stor i dette verdens (stadig) største kaffeproducerende land, et forvarsel om 1930'ernes verdenskrise, er slet ikke sandsynlig i dag. Siger eksperterne.

Dels drikker verden mere kaffe – selv hos de te»opflaskede« briter flankerer kolbe og kande nu tepotten – dels er verden ved at lære noget om teknologiens fordele og ulemper i sammenhæng. *Dengang* kom de lavere produktionsomkostninger som resultat af de opdukende nye, mere effektive produk-

tionsmetoder bag på samfundsøkonomierne.

Men Brasilien har også noget andet *under* sin agerjord: jernmalm.

Brasiliens statsbaner (RFFSA) har karakteristisk for den økonomiske helhed modtaget det største lån – kr. 1050 millioner – som Verdensbanken hidtil har ydet noget land til jernbanebygning og – forbedringer.

Følgeligt vokser Brasiliens betalingsbalanceunderskud med en friskhed, som ikke står i skyggen af kaffeplantagerne – dvs. med ca. kr. 35 milliarder årligt.

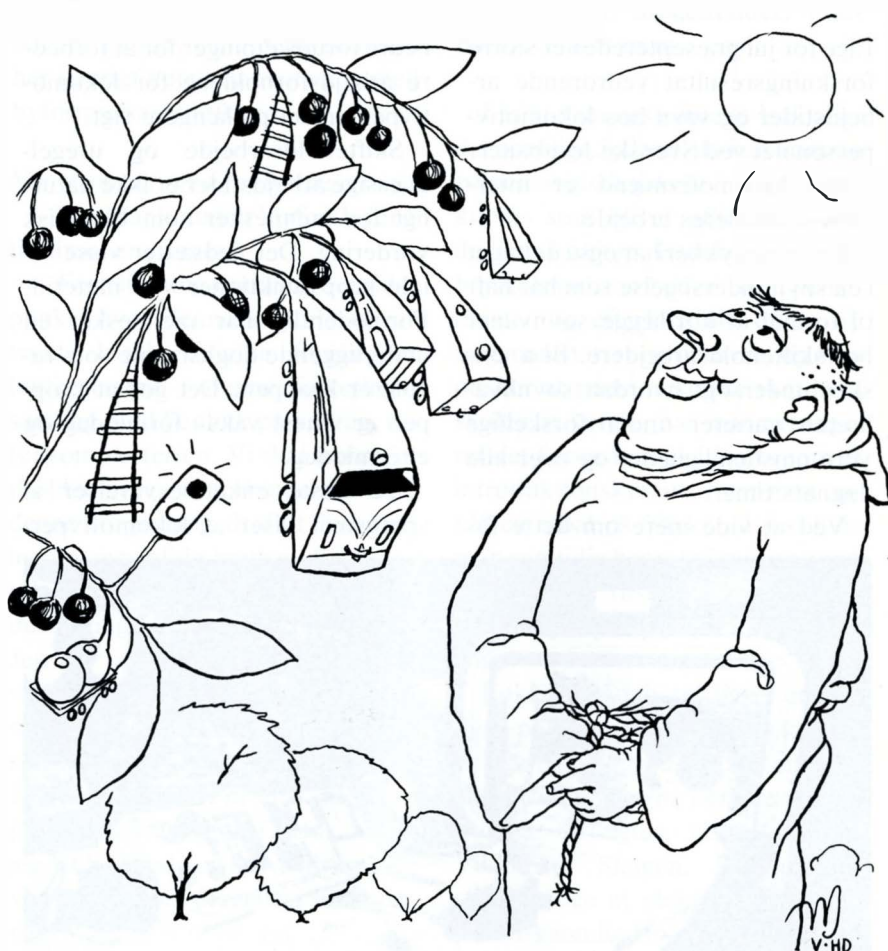
Alt, hvad der kan fremme landets

eksport gennem nye og bedre jernbaneprojekter, sættes derfor højt på regeringens program.

Beskæringer af RFFSA's budgetter hører dog til dagens orden på grund af den økonomiske tilstand. Selv kaffebuske vokser ikke ind i himlen, selv om det *var* en munk, som i 1770 plantede Brasiliens første kaffebusk i en klosterhave i Rio.

I dag kan munkens efterfølgere konstatere, at de små træers kirsebærlignende frugter med de to bønnekerner inden i er lige så gode som jernbaneudstyr for milliardbeløb.

En munk plantede (1770) den første kaffebusk i Brasilien. I dag kan hans efterfølgere konstatere, at de små træers kirsebærlignende frugter med bønnekerner er lige så gode som jernbaneudstyr for milliardbeløb.



Den anden vigtige grund til beskæringerne er, at Brasilien lige som en af naboerne mod nord, Venezuela, har et fortræffeligt motorvejnet – måske Sydamerikas bedste. Navnlig malmtransporter ad motorvejene er både dyrt og ueffektivt. Skinnevejsprojekter, der sigter på de tungeste laster, har derfor stor betydning.

Et af dette århundredes vigtigste jernbaneprojekter er netop RFFSA's ny malmrute fra Carajas-bjergene til en splinterny havn ved Sao Luis.

Linjen skal være færdig i 1982, forsinkelser må imidlertid påregnes som følge af det økonomiske.

Linjens betydning for Brasiliens økonomi på længere sigt er dog heller ikke undgået udenlandske finansfolks opmærksomhed, så RFFSA regner med at fuldføre projektet efter planen.

Linjen bliver 877 km lang og skærer igennem hidtil ubeboede egne af Amazon-dalen. Den får bred sporvidde og fjernstyring. RFFSA regner med 112 vogne pr. tog, hver vogn til 92 tons.

Maksimumstigning bliver 1%, maksimumfald 0,4%. Aflæsningsanlæg ved den nye havn bygges til en kapacitet på 6000 ton/t.

RFFSA har også udregnet, at malmlasterne vil nå op på ca. 50 millioner tons årligt i 1987 i tog med 160 vogne.

Fra RFFSA's mindre lovende afdeling: konkurrencen med det store lands busnet, såvel intercitysom langdistanceruter. Forbundsrepublikken er Sydamerikas største land – med 8.600.000 km² næsten dobbelt Europas størrelse.

I årevis har RFFSA måttet bøj sig for busvirksomhedernes frem-

gang og som følge nedlægge linjer og småstationer.

Karakteristisk for passagertrafikken er en hurtigbusrute imellem Rio og Sao Paulo med afgang hver 20. minut. RFFSA bevarer dog *sin* Rio-S. Paulo-rute »af public relations grunde«, forklares det.

RFFSA's driftsomkostninger er omkring dobbelt så store som indtægterne. Rationaliseringsbehovet indses – dermed begynder udsigten for udlånerne ganske småt at blive mindre storslået.

Karakteristisk er trækraftomrødet: RFFSA har hidtil købt alle lokover i udlandet. »Parken« består af 2000 hk og 2250 hk overvejende amerikanske diesel-elektriske og 3780 hk japanske maskiner, i alt ca. 3000 enheder.

For at spare fremmed valuta bygges nu materiefabrikker i Brasilien i samarbejde med hidtidige leverandører i USA, England, Frankrig, Italien, såvel loko- og vogn- som signalfabrikker.

Af RFFSA's nyeste tilvækst i fragtafdelingen, 11000 vogne sidste år, blev 8700 vogne bygget på brasilianske fabrikker.

Men Brasilien er også begyndt at sælge over grænserne til andre sydamerikanske stater. Og ikke nok dermed. Brasilianerne har solgt de første hjemmebyggede lokover til – Europa!

Så jo stærkere kaffe, verden brygger, des bedre kører RFFSA og Brasilien.

Vi retter:

I artiklen om Spanien (DLT nr. 1, '80) havde sætteren være så gavmild at give *Hemingway* et »m« for meget og *Picassos* billede, *Guernica*, en landlig tone – »Buernica«. Til orientering hermed.

UDLANDET I —GLIMT

● RHODESIA's fragttakster sættes 5% op, passagertakster 10% op og visse cafeteria priser stiger 15%. Det fremhæves, at priser ikke blev forhøjet i en 11-års periode. Sæt det blev en vane.

● ELFENBENSKYSTEN's jernbaner har købt otte 450 hk diesel-hydrauliske lokover i Tyskland til Elfenbenskysten – Volta ruten. Maksimumshastighed: 50 km/t.

Det er vigtigt at kunne holde balancen i teknikkens tidsalder.

● NEW ZEALAND's transportministerium har ladet udføre en rapport om landets transportmidler, der fastslår, at jernbanerne er »rygraden i nationens transportsystem«. Rapporten, der er på 5000 sider, har kostet over kr. 1 million og er New Zealands hidtil største af den art. Den bliver studeret nærmere af regeringens transportrådgivende råd.

Folk lægger jo det utroligste imellem siderne i en bog.

● Canada's regering har udtrykt ønske om at kunne assistere med transporterne fra prærieområdets korndistrikter og har købt 4000 specialbyggede kornbeholderjernbanevogne med henblik på eventuel vognmangel i fremtiden.

4000 specialbyggede kornbeholder jernbanevogne er altid rare at have stående.

Lavindkomstkommissionens arbejdsnotat om arbejdsmiljøproblemer

En lang række undersøgelser har i de senere år vist, at forskellige befolkningsgrupper er udsat for en række problemer i arbejdsmiljøet. I det arbejdsnotat 3 som udsendes af Lavindkomstkommissionens sekretariat, er der foretaget en samlet gennemgang af de nyeste større undersøgelser om arbejdsvilkår og sundhedsforhold. Endvidere er der foretaget en ny bearbejdning af foreliggende data. Magister i sociologi, Paul Holt har i arbejdsnotatet: Fordelingen af arbejdsvilkår og sundhedsforhold for lønmodtagere, bearbejdet de foreliggende undersøgelser således, at arbejdsvilkårene og sundhedsforholdene kan sammenlignes mellem arbejdsmarkedets lønmodtagergrupper.

Det hovedbillede der tegnes i arbejdsnotatet viser, at de ikkefaglærte arbejdere både har de laveste indkomster, de dårligste arbejdsvilkår og de ringeste sundhedsforhold. Det gælder både for mænd og kvinder. Arbejdsnotatet viser endvidere, at i den udstrækning visse undergrupper blandt de ikke-faglærte og de faglærte arbejdere har opnået lidt højere indkomster end de øvrige arbejdere, så er det ofte sket på bekostning af både arbejdsvilkårene og sundhedsforholdene. Prisen for en forbedring af indkomsten er for disse undergrupper meget ofte i sidste ende et dårligere helbred – og, som det vises i tidligere arbejdsnotater fra Lavindkomstkommissionens sekretariat, en stor udstødning fra arbejdsmarkedet.

I den anden ende af fordelingen ligger funktionærgrupperne. Især de overordnede funktionærer har høje indkomster, gode arbejdsvilkår og færre helbredsproblemer end andre grupper.

Det generelle billede som efterhånden begynder at tegne sig i La-

vindkomstkommissionens samlede arbejde er således ret entydigt. De ikke-faglærte arbejdere er på så godt som alle områder af levevilkårene dårligst stillet. Og mulighederne for den enkelte til at »bryde ud« af denne situation kan ofte på lidt længere sigt vise sig særdeles somkostningsfyldt. Arbejdsnotatet peger således på nødvendigheden af mere generelle ændringer i fordelingen af samfundets produktionsresultat.

Arbejdsvilkårenes fordeling

I arbejdsnotatet opgøres arbejdsvilkårene ved hjælp af oplysninger om: fysisk-kemiske gener, risiko for arbejdsulykker, lønform og arbejdstempo, arbejdets indhold og karakter, arbejdstidens længde og placering, samt endelig arbejdsløshedserfaringer. Opgørelsen gennemføres for arbejdsmarkedets hovedgrupper opdelt efter erhverv, arbejdsstilling og køn.

Blandt arbejdere berører *belastninger og sundhedsfarlige påvirkninger* fra det fysisk-kemiske arbejdsmiljø forholdsvis lige så mange, eller flere, faglærte som ikke-faglærte arbejdere. På væsentlige områder er det dog de ikke-faglærte industriarbejdere som har flest udsatte. Over 40 pct. i denne gruppe (både mænd og kvinder) var således altid udsat for kraftig støj i arbejdet.

De ikke-faglærte arbejdere har de fleste *arbejdsulykker*.

Næsten 60 pct. af alle anmeldte arbejdsulykker vedrørte denne gruppe, skønt dens andel af den samlede arbejdsstyrke kun er på godt 30 pct.

Hvad angår *for hurtigt arbejdstempo* viser sig, at det hyppigst forekommer blandt de ikke-faglærte industriarbejdere. Gruppen er da også den, der har forholdsvis flest

som arbejder på tidsstuderet akkorder.

Som et vigtigt element i arbejdsvilkårene er arbejdets indhold og karakter også gjort op. Helt centralt er spørgsmålet om *arbejdets grad af ensformighed* med mange gentagelser af de samme bevægelser og en ensidig udnyttelse af kroppen. Igen er det de ikke-faglærte arbejdere, især i industrien, som er dårligst stillet. 40 pct. af mændene og 43 pct. af kvinderne havde ofte ensformigt arbejde i denne gruppe, mod et samlet gennemsnit for alle lønmodtagere under et på 17 pct. Blandt de underordnede funktionærer var procenterne på gennemsnittet, mens kun 5 pct. af de overordnede funktionærer ofte havde et ensformigt arbejde.

Næsten samme fordeling viser sig, når de forskellige gruppers opførelse af egen *indflydelse på arbejdets tilrettelæggelse* gøres op. Godt 60 pct. af de ikke-faglærte mandlige og kvindelige arbejdere i industrien havde ingen indflydelse på tilrettelæggelsen af deres daglige arbejde, mens det samme kun var tilfældet for omkring 10 pct. af de overordnede funktionærer.

Fordelingen af lang og ubekvem arbejdstid er mindre socialt skæv end de øvrige arbejdsvilkår, men det er dog stadig blandt de ikke-faglærte arbejdere, at de mest belastede undergrupper findes. Især indenfor transport forekommer ubekvemme arbejdstider.

Alt i alt viser det sig, at arbejderne indenfor industri, håndværk og transport har de dårligste arbejdsvilkår, og at funktionærerne har de bedste.

Sundhedsforholdenes fordeling

Sundhedsforholdenes fordeling beskrives ud fra de samme ar-

bejdsmarkedsgrupper, som anvendes i arbejdsnotatets øvrige kapitler. Det betyder dog ikke, at fordelingen af godt og dårligt helbred alene ses som betinget af den enkeltes placering på arbejdsmarkedet. Mange forhold udenfor selve arbejdssituationen har betydning for sundhedsforholdene. Endvidere kan selve placeringen på arbejdsmarkedet være påvirket af netop den enkeltes helbred. Fx kan det meget vel være tilfældet, at de aller mest belastende job forudsætter, at den enkelte må være absolut rask og stærk for overhovedet at kunne udføre jobbet. Og omvendt, at blot de første symptomer på et dårligt helbred bevirker, at den enkelte arbejdstager må søge over i mindre belastende job.

Det er derfor indlysende, at forskelle i sundhedsforholdene i grupper opdelt efter erhverv og arbejdsstilling, må tolkes med varsomhed. Men omvendt er der dog også meget der tyder på, at enhver opgørelse som kun foretages på et enkelt tidspunkt, vil underrapportere sundhedsbelastningen i visse »hårde« job, og muligvis overrapportere den i de mindre belastede job. Med andre ord: fordelingen af helbredsproblemer mellem arbejdsmarkedets hovedgrupper er snarere mere skæv end gengivet i arbejdsnotatet.

På trods af den sandsynlige underrapportering om helbredsproblemerne i de mest belastede job, er det bemærkelsesværdigt, at helbredstilstanden gennemgående er dårligst blandt de samme grupper, som viste sig at have dårlige arbejdsvilkår. Blandt lønmodtagerne viste det sig, at de dårligst stillede var ikkefaglærte arbejdere, såvel mænd som kvinder.

Udover helbredsproblemer og funktionsnedsættelse, brug af

sundhedsvæsenet, sygelighed og sygefravær, sammenfatter arbejdsnotatet også en række undersøgelser vedrørende invalidepensionisternes erhvervsbaggrund, ligesom de nyeste resultater vedrørende dødelighedens fordeling efter erhverv er gengivet i et afsnit.

I dele af materialet har det været muligt at foretage en aldersopdeling af de undersøgte grupper på arbejdsmarkedet. Det viser sig med denne opdeling, at de ikke-faglærte kvindelige arbejdere specielt i aldersgruppen 20–39 år, er en meget helbredsmæssigt belastet gruppe. Mellem 30 og 40 pct. angiver, at de ofte har *ryg- eller lændesmerter, hovedpine og længerevarende træthed*. Også *pilleforbruget* er større i denne gruppe end i de øvrige. For alle de øvrige grupper gælder, at helbredsproblemerne kun blandt de ældre nærmer sig dette niveau, uden dog at nå det.

Helbredsproblemerne kan også aflæses af fordelingen af *langvarigt (over 5 uger) sygefravær*. Det samme billede viser sig her igen. De mandlige og kvindelige funktionærer har tilsammen 23 pct. af dagpengesagerne vedrørende fravær på mere end 5 uger, mens de udgør 45 pct. af den samlede arbejdsstyrke. De ikke-faglærte mandlige arbejdere udgør 26 pct. af den mandlige arbejdsstyrke, men har 43 pct. af mændenes dagpengesager. Tilsvarende udgør de ikke-faglærte kvindelige arbejdere 31 pct. af kvindelige arbejdsstyrke, men har ikke mindre end 63 pct. af kvindens dagpengesager vedrørende fravær på mere end 5 uger.

Både hvad angår invalidepensionisternes tidligere erhvervs- og arbejdsstillingsplacering, og hvad angår dødelighedens fordeling viser det sig, at de ikke-faglærte arbejdere er en ringere stillet gruppe end

alle andre. Men hvor dødeligheden viser sig også at variere kraftigt med erhvervstilhørsforholdet – med højst dødelighed indenfor hotel og restauration, fiskeri og søfart, og lavest i landbruget – så genfindes denne erhvervsafhængighed ikke i forbindelse med invalidepensioneringen.

Arbejdsmarkedsforholdenes betydning

Både af de gennemgåede fordelinger af arbejdsvilkårenes og sundhedsforholdenes fordeling fremgår det, at ganske bestemte grupper på arbejdsmarkedet har henholdsvis de dårligste og de bedste vilkår. De ikke-faglærte arbejdere ligger i bunden, de overordnede funktionærer i toppen. At det er tilfælde for så vidt angår indkomsterne er tidligere vist, blandt andet i en tidligere udsendt delrapport fra Lavindkomstkommissionen, men at systematikken er så gennemgribende, at den stort set genfindes for alle de behandlede sider af arbejdsvilkårene og sundhedsforholdene, står meget klart efter arbejdsnotatets omhyggelige gennemgang af det statistiske materiale.

I arbejdsnotatet findes en diskussion om nogle af de årsagsmekanismer der ligger bag disse fænomener. Der peges specielt på forholdene på arbejdsmarkedet, som afgørende for fordelingen af velfærd. For det første peges der på, at arbejdsmarkedet er stærkt opdelt, og at der indenfor de forskellige dele af arbejdsmarkedet findes meget forskellige vilkår. Den jobstruktur der dannes er afgørende for, hvorledes den enkelte arbejdstager bliver indplaceret på arbejdsmarkedet og for det udbytte den enkelte får i form af både indkomst, arbejdsvilkår og sundhedsforhold. Udviklingen i job-

strukturen behandles ikke i en større sammenhæng i arbejdsnotatet, men tages op i andre af Lavindkomstkommissionens projekter. Således findes dels et projekt om erhvervsstrukturens og teknologiens udvikling, dels et om den regionale erhvervs- og beskæftigelsesudvikling.

I arbejdsnotatet lægges der også vægt på en gennemgang af spørgsmålet om *rekruttering* af arbejdskraft til ledige stillinger, dvs. udfyldningen af jobpositionerne i den samlede jobstruktur. Forskellige teorier om virksomhedernes overvejelser i denne sammenhæng gennemgås. Endelig behandles mobilitetsspørgsmålet, både for den enkelte arbejdstager og for virksomhederne som arbejdskraftkøbere.

Arbejdsnotatets datamateriale

De vigtigste datamaterialer stammer fra Socialforskningsinstituttet. Der er blandt andet gennemført nye tabelkørsler på Velfærdsundersøgelsen fra 1976, som udgør hovedkilden for arbejdsnotatet. Men også Arbejds miljøundersøgelsen fra 1973 er blevet benyttet, idet forfatteren også på grundlag af dette materiale har foretaget en række nye tabelkørsler. Begge disse undersøgelser giver tilstrækkeligt pålidelige og gyldige informationer til belysning af arbejdsnotatets problemstillinger. De to undersøgelser er derfor gennemgående i notatet. Andre mindre undersøgelser er også blevet anvendt, i den udstrækning de har været i stand til at belyse delproblemstillinger indenfor notatets rammer. Arbejdsnotatets detailrigdom gør det således velegnet også som opslagsværk.

Det foreliggende arbejdsnotat 3: *Fordelingen af arbejdsvilkår og*

sundhedsforhold for lønmodtagere, kan, ligesom de tidligere offentliggjorte arbejdsnotater og delrapporter, købes i boghandelen eller hos Direktoratet for Statens Indkøb, Bredgade 20, 1260 Kbh. K. Pris kr. 20,00 inkl. moms.

Yderligere oplysninger kan fås fra:

Kommissionens formand, chefredaktør Bent Hansen, arbejds-telefon: 03 - 25 24 24, privattelefon: 01 - 60 55 62.

Lavindkomstkommissionens sekretariat, telefon: 01 - 11 35 44.

Bedre fordeling af den eksisterende arbejdsmængde

Ud fra et fælles ønske om at forbedre beskæftigelsessituationen og arbejdsvilkårene for lønmodtagerne i de ni EF-lande, har EF's arbejdsministre truffet beslutninger, der på en række punkter støtter krav fra europæisk fagbevægelse om en bedre fordeling af den eksisterende arbejdsmængde.

Arbejdsministrene henstiller således til medlemslandene og arbejdsmarkedets parter, at der sker en begrænsning af mulighederne for systematisk overarbejde, og overarbejde bør i alle tilfælde kun være af ekstraordinær karakter.

På baggrund af den forskelligartede situation i de ni lande, anerkender ministrene, at der nødvendigvis må regnes med en gradvis gennemførelse af dette princip. Som bekendt er den danske regering indstillet på en snarlig gennemførelse af en lovgivning om overarbejdsbegrænsning - og afspadsering heraf.

Ministrene er i den forbindelse enig med det danske forslag om, at arbejdsmarkedets overenskomster i fællesskab skal medvirke ved en overarbejdsbegrænsnings gennemførelse og drøfte under hvilke omstændigheder, det vil være nødvendigt at udføre overarbejde.

Pensionsalder

Arbejdsministrene peger på, at der ved siden af den indsats, der allerede gøres på EF-plan inden for førtidspensionsområdet, må lægges stor vægt på, at kommissionen fortsætter sit arbejde med en mere fleksibel pensionsalder.

Ministrene mener, at problemet vedrørende den fleksible pensionsalder - der bør være et frivilligt anliggende - bør løses sammen med problemet vedrørende deltidsbeskæftigelse og forlængelse af ældre arbejdstagers ferieperioder, med henblik på at arbejde hen imod en gradvis nedsættelse af arbejdstiden i den ansattes sidste arbejdsår.

Arbejde på deltid

Arbejdsministrene konstaterer, at deltidsbeskæftigelse nu er en realitet på arbejdsmarkedet, men at det er nødvendigt at fastsætte betingelserne for gennemførelsen heraf. Man er enige om følgende principper herfor:

- Deltidsarbejde bør være frivilligt og tilgængeligt for både mænd og kvinder. Det bør ikke udvikle sig på bekostning af de bestående stillinger,

- Deltidsarbejde bør ikke udelukkende omfatte kvinder eller personer på et lavere uddannelsesniveau,

- Det bør undersøges, i hvilken udstrækning deltidsarbejde kan gø-

res lettere tilgængeligt for visse arbejdsgrupper, især forældre med småbørn samt ældre arbejdstagere,

– Arbejdstagere på deltid bør have samme rettigheder og sociale forpligtelser som fuldtidsbeskæftigede, dog med særlig hensyntagen til arbejdets særlige karakter,

– Deltidsarbejde bør ikke være halvdagsarbejde, men udformes ud fra en daglig, ugentlig eller månedlig arbejdsrytme, tilpasset de enkelte arbejdstagergrupper og virksomheders behov.

Mere kontrol

EF-landenes arbejdsministre beskæftiger sig også med det voksende vikarbejde i landene og opfordrer medlemslandene til at sikre kontrollen med vikarbureauernes aktivitet, AF-kontorerens anvisning af midlertidig arbejdskraft bør styrkes, og der må skabes snævrere kontakt mellem bureauerne og arbejdsformidlingen.

Der peges også på skifteholdsarbejdet, men tages ikke afstand herfra på grund af de enkelte branchers behov og konkurrenceevne.

Arbejdsministrene opfordrer derimod EF-kommissionen til sammen med arbejdsmarkedets parter at undersøge under hvilke betingelser, der i forbindelse med en nedsættelse af arbejdstiden på årsbasis, kan tages et fælles skridt til at etablere en EF-ramme herfor, der kan indeholde visse aftaler på »tværfagligt eller sektormæssigt niveau«.

Man anmoder samtidig om, at kommissionen ved et sådant skridt overvejer problemerne omkring forbedringer af arbejdsvilkårene og nødvendigheden af at forebygge afskedigelser samt fremme nyan sættelser. Heri bør også indgå alle de initiativer, der iøvrigt kan tages

vedrørende en bedre tilrettelæggelse af arbejdstiden.

Forhandlinger

De ni landes arbejdsministre anmoder slutteligt EF-kommissionen om at forelægge EF-landenes regeringschefer særlige forslag om fleksibel pensionsalder, deltidarbejde og vikarbejde samt at meddele Ministerrådet de forslag til begrænsning af overarbejde og en nedsættelse af den effektive arbejdstid på årsbasis, som kommissionen måtte fremkomme med.

I denne forbindelse opfordrer arbejdsministrene EF-kommissionen til at indlede konstruktive forhandlinger med arbejdsmarkedets parter, for at nå frem til fælles retningslinier eller forslag på disse områder.

Gennem den europæiske samarbejdsorganisation, EFS, har der været arbejdet energisk med at fremme en bedre fordeling af arbejdsmængden og arbejdstiden, efter EFS-kongressens vedtagelser herom i München i foråret. Der har været ført flere forhandlinger med den tilsvarende arbejdsgiverorganisation inden for EF-området, UNICE, men først på det seneste synes der at være kommet gang i disse forhandlinger, efter at arbejdsgivernes holdning hidtil havde været afvisende.

Forskere er glade.



81% har tilbagesendt undersøgelseskemaerne til miljøundersøgelsen.

De offentligt ansatte går en barsk fremtid i møde

– Lønmæssigt går de offentligt ansatte en barsk fremtid i møde. Jeg tror, at vi i de kommende år vil se en fortsættelse af tendensen til, at lønninger i de private erhverv relativt vil stige mere end i det offentlige.

Det siger den tidligere »overvismand«, professor, dr. polit. Anders Ølgaard, Københavns Universitet, i en samtale med Sparekassen SDS' kvartalstidsskrift, SDS-Nyt.

– Forudsætningen for at vi kan løse vore problemer med betalingsbalancen er nemlig, at vi får øget beskæftigelse i betalingsbalanceerhvervene. Det vil især sige industrien, men også alle de andre erhverv, som konkurrerer med udlandet.

Løsningen af vore balanceproblemer kræver altså en ændring af lønstrukturen til fordel for de privatansatte, siger Anders Ølgaard.

– Vi må have vendt den udvikling, som i de sidste 10 år har betydet, at størstedelen af tilgangen til arbejdsmarkedet er blevet opsuget af det offentlige. Tænk lige på, at der i den periode er blevet ansat 30.000 personer mere i den offentlige sektor – hvert år, siger professoren og slutter:

– Et af hovedproblemerne i de kommende år vil fortsat være: Hvordan får vi råd til at betale for så stor en offentlig sektor? Og hvis vi ikke får råd, hvordan skal der så skæres ned?

En løsning på dette område vil også være afgørende for, om vi i 80'erne kommer økonomisk på fode igen.

Maskinbestyrer Rambush & hustrus Legat

18

I april måned 1980 vil der kunne uddeles legatportioner blandt maskinpersonale, lokomotivførere, lokomotivfyrbødere, vognopsynsmænd, håndværkere og depotbetjente m.fl. med lokomotivtjeneste ved DSB på Sjælland, Falster og Lolland og ved nuværende og tidligere privatbaner indenfor dette område. Fortrinsberettigede er ansatte, som efter 10 års tjeneste er afskediget på grund af svagelighed eller anden dem utilregnelig årsag og ikke har opnået højeste pension eller på anden måde erhvervet sig økonomisk betryggende forhold.

Det samme gælder sådanne enker.

Ansøgning om tildeling må inden den 31. marts 1980 indsendes til DSB, velfærdskontoret, Kalvebod Brygge 32, 4, 1560 København V, hvorfra ansøgningsblanket kan fås tilsendt (telefon: (01) 12 04 00, lokal 2824).

Vkt.

Nyt fra Nær og fjern

Fra næste køreplans ikrafttræden regner Storstrøms Trafik Selskab med, at også færgeruterne i Smålandshavet samt DSBs togdrift kommer med i ordningen, så der kommer til at gælde ensartede regler for al kollektiv trafik i området.

STS er som Hovedstadens Trafikselskab bygget op efter et zone-system. Storstrømsamtet er opdelt i 52 områder, der danner udgangspunkt for beregning af billetpriserne. Herudover er også tiden indbygget i billetsystemet. I STS' billetsystem er indbygget en lang række rabat-ordninger, som først og fremmest kommer folk med stor rejsebehov til gode, eksempelvis mennesker, der anvender den of-

fentlige transport mellem hjem og arbejdsplads.

Det kollektive trafiksystem på Lolland-Falster og Møn er blevet bedret betydeligt med oprettelsen af Storstrøms Trafik-Selskab (STS) omfattende hele Storstrømsamtet – fra Nakskov i vest til Møens Klint i øst og fra Haslev i nord til Gedser i syd.

Det nye trafikselskab havde premiere 30. september – og trods en vanskelig start betyder det nu først og fremmest udvidede køreplaner og billigere priser for rutebiltrafikken i landsdelen.

Enghavevej

Den 3-sporede jernbanebro over Enghavevej til brug for godstrafikken (ved siden af S-togsporene) blev taget i brug af DSB i april. Den gamle bro fra århundredskiftet ligger endnu i vejen for en færdiggørelse af Enghavevej. Den fjernes i nær fremtid.

Dybbølsbro

Dybbølsbro er lige så gammel som Enghavevejbroen, nemlig 80 år, og den kan heller ikke mere. Akseltrykket blev efter anmodning fra DSB nedsat fra 12 til 3½ tons i april 1978. 2. juni i år blev det nødvendigt helt at spærre broen for kørende trafik, og senere DSB-undersøgelser har godtgjort at det ikke er forsvarligt at genåbne broen. Det er nødvendigt med en helt ny bro. Stadsingeniørens direktorat vil sammen med generalplandirektoratet forhandle med DSB, med henblik på at blive orienteret om banernes syn på hvad der nu skal ske.

Lanternen

»Lanternen« afholder ordinær generalforsamling tirsdag den 15. april 1980 kl. 14.00, Bernstorffsgade 18, Kantinen på Kh.

Dagsorden vil blive ophængt på mdt. Kh, Gb Hgl. Forslag, der ønskes behandlet på generalforsamlingen, skal være bestyrelsen i hænde senest 8. april og sendes til Ulrik Salmonsens, Søparken 24, Svogerslev, 4000 Roskilde. Tlf. (03) 38 41 83.

Efter generalforsamlingen vil der blive serveret 4 stk. luksussmørrebrød + 3 genstande til en pris af 40 kr.

Indtegning senest 11. april 1980.

P.b.v.

B. Stiller.

PERSONALIA

Forfremmet til lokomotivinstruktør (21. Irm.)

pr. 1.2.1980 efter ansøgning

Lokomotivfører (17. Irm.)

A. Petersen (Toft), mdt Fa i mo Fa

Forfremmet til lokomotivfører (18. Irm.)

pr. 1.12.1979

Lokomotivfører (17. Irm.)

K. L. Skjødt, mdt Str i mdt Str

Forfremmet til lokomotivfører (17. Irm.)

pr. 1.2.1980 efter ansøgning

Lokomotivfører (13. Irm.)

E. H. Pedersen, mdt Ar i mdt Ar

F. E. Andersen, mdt Rf i mdt Rf

P. O. Hornbæk, mdt Ar i mdt Ar

A. S. Jensen, mdt Str i mdt Str

W. K. Ohlsen, mdt Gb i mdt Fa

Lokomotivfører (K-S-tog) (13. Irm.)

P. J. Jørgensen, mdt Kh i mdt Kø

Forfremmet til lokomotivfører (17. Irm.)

pr. 1.3.1980 efter ansøgning

Lokomotivfører (13. Irm.)

C. G. Andersen, mdt Str i mdt Str

**Forfremmet til lokomotivfører (15. Irm.)
pr. 1.12.1979**

Lokomotivfører (13. Irm.)

T. Schartau, mdt Ar i mdt Ar

**Forfremmet til lokomotivfører (15. Irm.)
pr. 1.1.1980**

Lokomotivfører (13. Irm.)

E. B. Olsen, mdt Gb i mdt Gb

**Forfremmet til lokomotivassistent (10. Irm.)
pr. 1.12.1979**

Lokomotivassistent (9. Irm.)

P. E. Bjerregaard, mdt Str i mdt Str

D. S. Jørgensen, mdt Fa i mdt Fa

E. Pedersen, mdt Fa i mdt Fa

H. A. Petersen, mdt Fa i mdt Fa

G. L. Koch, mdt Od i mdt Od

H. O. R. Rasmussen, mdt Od i mdt Od

S. Hylsberg, mdt Kh i mdt Kh

Per Hansen (Skovgaard), mdt Kh i mdt Kh

H. J. Petersen, mdt Kh i mdt Kh

E. O. A. Nielsen, mdt Gb i mdt Gb

J. O. Jespersen, mdt Gb i mdt Gb

E. Baunsgaard, mdt Gb i mdt Gb

E. Wandahl, mdt Gb i mdt Gb

J. E. H. Madsen, mdt Gb i mdt Gb

C. J. Andersen, mdt Gb i mdt Gb

R. I. Olsen, mdt Gb i mdt Gb

O. T. Larsen, mdt Gb i mdt Gb

Pauli J. Jørgensen, mdt Gb i mdt Gb

B. H. A. Henriksen, mdt Gb i mdt Gb

J. H. Larsen, mdt Gb i mdt Gb

M. I. Revald, mdt Gb i mdt Gb

A. P. V. Madsen, mdt Gb i mdt Gb

K. Nilsson, mdt Gb i mdt Gb

C. Trauboth, mdt Gb i mdt Gb

H. J. V. Nielsen, mdt Rf i mdt Rf

Ansæt som lokomotivassistent p. 1.12.1979

A. Nielsen, mdt Gb

Ansæt som lokomotivassistent p. 1.8.1980

J. Jensen, mdt Ar

Forflyttet 1.2.1980 efter ansøgning

Lokomotivinstruktør (24. Irm.)

H. B. Henningsen, mo Kh til ptj

Lokomotivassistent (9. Irm.)

J. A. Sørensen, mdt Gb til mdt Næ

E. Odgaard, mdt Kh til mdt Ar

Lokomotivassistent p. (9. Irm.)

E. V. Johansen, mdt Gb til mdt Kø

Lokomotivfører (17. Irm.)

O. Wass, mdt Kø til mdt Gb

V. Poulsen, mdt Gb til mdt Hg

Forflyttet 1.4.1980 efter ansøgning

Lokomotivassistent p. (9. Irm.)

S. P. K. Rasmussen, mdt Gb til mdt Hg

P. Jensen, mdt Gb til mdt Hg

Forslyttet 1.5.1980 efter ansøgning

Lokomotivassistent p. (9. Irm.)

K. Klich, mdt Gb til mdt Rf

P. G. Kranker, mdt Kh til mdt Rf

Forslyttet 1.6.1980 efter ansøgning

Lokomotivassistent (9. Irm.)

K. Hermansen, mdt Fa til mdt Es

Lokomotivassistent p. (9. Irm.)

O. Ulriksen, mdt Fa til mdt Es

Forflyttet 1.7.1980 efter ansøgning

Lokomotivassistent (9. Irm.)

H. Hjortnæs, mdt Gb til mdt Es

Navnændring

Lokomotivfører (17. Irm.)

O. Petersen, mdt Ar til Orla Petersen

O. Petersen, mdt Ar til O. Petersen (Bisgaard)

Lokomotivassistent (9. Irm.)

K. L. Nielsen, mdt Kh til K. L. Holbech

Afskediget pr. 31.1.1980 efter ansøgning

Lokomotivassistent (9. Irm.)

L. Nielsen (Syd), mdt Kh

Afskediget pr. 31.1.1980 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (13. Irm.)

F. L. Ovesen, mdt Ar

Afskediget pr. 30.4.1980 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (15. Irm.)

Henry Andersen, mdt Od

A. K. J. Hansen, mdt Od

Lokomotivfører (17. Irm.)

M. S. Jeppesen, mdt Ng

H. Jørgensen, mdt Ar

Lokomotivfører (18. Irm.)

S. P. Christiansen, mdt Gb

Forflyttelse efter ansøgning 1.2.1980

af lkas P. D. Poulsen, mdt Kh til mdt Ab er efter ansøgning annulleret.

**For nedennævnte lkas p. ansat mdt Kh
1.9.1979 skal tjenestestedet rettelig være mdt Gb**

E. V. Johansen

K. Krause

J. Rytter

P. E. Nielsen

N. V. J. Pedersen

K. N. Nielsen

F. Kongsmar

B. Felmer

H. Petersen

O. E. Jensen

J. P. Jensen

B. Pedersen

L. S. Petersen

K. D. Nielsen

J. Thufason

S. R. Andersen

J. B. Beranzino

P. E. Rasmussen

O. B. Christiansen

J. F. R. Nielsen

J. O. Brandt

A. E. Pedersen

Dødsfald

Pens. lkf. L. M. A. Larsen, Odense, død den 23.11.1979

Pens. lkf. H. K. Schrøder, Højbjerg, død den 24.11.1979

Pens. lkf. J. C. M. Rasmussen, Glumsø, død den 11.12.1979

Pens. lkf. A. C. Knudsen, Skern, død den 20.1.1980

Pens. lkf. A. M. Mortensen, Fredericia, død den 4.2.1980

Lkf. V. P. Graversen, Århus, død den 8.2.1980.

Opmærksomhed frabedes

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. B. Sørensen, Gb.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. E. V. Andersen, Gb.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. H. Nielsen, Str.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. Tage P. Nielsen, Gb.

Adressefortegnelse

20

Københavns Godsbanegård: Lokomotivfører R. Mortensen, Vestervej 33, Vejleby, 4050 Skibby. Tlf. (03) 32 94 40.

Kasserer: Lokomotivfører Bent Christoffersen, Åparken 28, 2600 Glostrup. Tlf. (02) 96 31 46.

Helgoland: Lokomotivfører Albert Larsen, Hedeparken 95, 1, 2750 Ballerup. Tlf. (02) 65 65 42.

Kasserer: Lokomotivfører A. Schmidt, Kildeholm 1, 2600 Glostrup. Tlf. (02) 45 08 67.

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

Kasserer: Lokomotivassistent Allan Gerlach, Vorgodsvej 7, 2770 Kastrup. Tlf. (01) 51 89 15.

Helsingør: Lokomotivfører M. B. Rasmussen, Margeritten 2 F, 2620 Albertslund. Tlf. (02) 64 67 33.

Kasserer: Lokomotivfører R. G. Holm, Ydunsvej 12 D, 3000 Helsingør. Tlf. (03) 21 07 38.

Næstved: Lokomotivfører Jørgen Jensen, Mariedalsvej 45, 4700 Næstved. Tlf. (03) 73 13 56.

Kasserer: Lokomotivassistent Erik W. Nielsen, Herman Bangsvej 6, 4700 Næstved. Tlf. (03) 73 25 61.

Gedser: Lokomotivfører J. O. Jensen. Ø. Alle 7. 4874.

Rødby Færge: Lokomotivfører F. E. Andersen, Vestergade 39, 4970 Rødby.

Kasserer: Lokomotivfører P. H. Hansen, Strandagervej 50, 4970 Rødby. Tlf. (03) 90 55 45.

Kalundborg: Lokomotivfører E. J. V. Høtoft, Bredekildevej 77. 4400. Tlf. (03) 51 44 09.

Kasserer: Lokomotivfører K. O. Jensen, Stationsvej 3B, 4400. Tlf. (03) 51 17 16.

Korsør: Lokomotivfører K. H. Christiansen, Dyrehovedgårds Alle 57, 4220 Korsør. Tlf. (03) 57 37 31.

Kasserer: Lokomotivfører E. G. Tranders, Æblehaven 19, 4220 Korsør. Tlf. (03) 57 33 19.

Nyborg: Lokomotivfører A.K. Johansen, Egernvænget 118 Skovparken. 5800 Nyborg. Tlf. (09) 31 27 70.

Kasserer: Lokomotivassistent O. Husted Andersen, Hovmarken 4, Skellerup, 5540 Ullerslev. Tlf. (09) 35 23 64.

Odense: Lokomotivfører P. A. L. Jørgensen, Poul Møllersvej 13, 5230 Odense M. Tlf. (09) 11 59 09.

Kasserer: Lokomotivfører N. E. K. Larsen, Prs. Benediktes Allé 4. 5250 Fruens Bøge. Tlf. (09) 13 63 28.

Fredericia: Lokomotivfører O. H. Hansen, Danmarksgade 65, 2. 7000 Fredericia. Tlf. (05) 92 46 36.

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

Padborg: Lokomotivfører J. A. R. Eriksen, Bøgevænget 6. 6400 Sønderborg. Tlf. (04) 42 40 39.

Kasserer: C. P. Buchwaldt, Frøslevvej 67, 6330 Padborg. Tlf. (04) 67 34 90.

Haderslev: Lokomotivfører A. C. Dinesen, Næsvej 42. Nr. Vilstrup 6100. Tlf. (04) 58 24 12.

Tønder: Lokomotivfører E. Jensen, Fri-landsvej 11. 6270 Tønder. Tlf. (04) 72 16 05.

Esbjerg: Lokomotivfører V. Dorner, N. J. Poulsensvej 4. st., 6700. Tlf. (05) 12 49 56.

Kasserer: Lokomotivfører H. M. Barlo, Strandbygade 58. 3. th., 6700. Tlf. (05) 12 90 58.

Struer: Lokomotivfører B. S. Kristensen, Hjernvej 58. 7600. Tlf. (07) 85 06 12.

Kasserer: Lokomotivfører K. R. Christensen, Danmarksgade 50, 7600. Tlf. (07) 85 35 45.

Frederikshavn: Lokomotivfører H. Lund, Lindegårdsvej 53, st., 9900 Frederikshavn.

Ålborg: Lokomotivfører Finn C. Christensen, Købkesvej 14. 9000. Tlf. (08) 12 16 91.

Kasserer: Lokomotivfører V. D. Bach, Hyllemorvej 8, Dall Villaby, 9230 Svendstrup. Tlf. (08) 38 18 27.

Randers: F. V. P. Hvam, Mariagervej 36A. 1. 8900 Randers.

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

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

Viborg: Lokomotivfører Aage Thomsen, B. S. Ingemannsvej 20 2, 8800 Viborg. Tlf. (06) 62 47 86.

Herning: Lokomotivfører O. Bruno, Håkongsgade 29, 7400. Tlf. (07) 12 20 05.

Flytning

Husk i god tid at melde flytning til postvæsenet. Hvis medlemsbladet udebliver, meld det da til postvæsenet. Hjælper dette ikke, skriv så til bladets ekspedition.

Artiklers indsendelse

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

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