



4

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. APRIL 1980 - 80. ÅRGANG

4

Indhold:

Vor mening	2
Nyt system giver muligheder i uddannelsen	3
Udtalelse fra CO I's hovedbestyrelse ..	5
Kina i japanernes »spor«	6
DLF regnskab 1.1-31.12 1980	8
Orienteringsmøder i afdelingerne	8
Hvad er morarenter	12
Fra medlemskredsen. Kursus i Norge .	13
Underretning til ulykkesramtes familie	14
DSB's personalefortegnelse 1980	14
Dansk Lokomotivmands Forenings Rejselegat	15
Personalia	15
De sorte tog	16

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.

Vi kan ikke befri os for tanken om, at folketingsmedlemmer og endog ministre har den ide, at tjenestemænd er en privilegeret stand, fordi »den står i fast arbejde«. Og det skal være en fordel i den nuværende økonomiske situation efter sammes opfattelse.

Der er så sandelig et afgrundsdybt svælg mellem disses opfattelse og så deres, der har skoen på og ved, hvor den trykker. Der ligger den hensigt at bruge den store arbejdsledighed som et skræmmende billede i forventning om tilbageholdenhed i fremsættelse af krav om forbedring af indkomstmæssige forhold.

Det betegner imidlertid en katastrofal mangel på føling med kendsgerningerne i arbejdslivet. Vi tør uden videre fastslå, at regering og folketing ikke har reel forståelse for det, som rører sig i »manden på gulvet«. De mange konflikter på arbejdsmarkedet – overenskomststridige eller ej – er ikke oprørsk eller bundet alle i afvigende politisk opfattelser.

Nej, det er ægte harmdirrende protester mod bl.a. den hulhed, der er i alle de kriseforanstillinger, de senere år har været så rig på.

Og det er en understregning af, at vi har mistet troen på – om ikke det, som er værre, vor respekt for politikerne. Hele det politiske billede er så speget, at vi ved et eventuelt kommende valg ikke har nogen som helst ide om, hvem man bør stemme på.

Alt er komplet fantasiforladt fra både højre, midt og venstre side, men forhåbentlig kan vi i al vor harmdirrende vrede bevare hovedet koldt.

Nyt system giver mulighed for at tilrettelægge sin egen uddannelse

1. januar i år trådte et nyt og ændret uddannelsessystem inden for Fagbevægelsens Interne Uddannelser (FIU) i kraft.

Det er nu i endnu højere grad end tidligere blevet muligt for den enkelte og forbundene at tilrettelægge uddannelsen efter eget behov.

– I de ca. 6 år, som FIU-systemet har kørt, er der jævnligt sket ajourføringer af kurserne, for at gøre dem så aktuelle og gode som mulig. I denne forbindelse har der jævnligt været en række diskussioner mellem forbundene, uddannelsesstederne og FIU-komiteen. Det er fremgået af erfaringerne, at systemets opbygning var for stift, siger lederen af LO's uddannelsesafdeling og formand for FIU-komiteen, Finn Thorgrimson.

– *På hvilken måde var systemet for stift, og hvordan er det blevet ændret?*

– Erfaringerne viste, at den enkelte kursusdeltager i gennemsnit kun havde mulighed for at kunne deltage i kurser i to uger om året. Det betød, at der samtidig med, at der var en bestemt rækkefølge, kurserne skulle tages i, kunne gå al for lang tid før den pågældende måske nåede frem til det emne, han eller hun netop havde brug for på sin arbejdsplads, og når vedkommende endelig nåede frem, var det måske allerede for sent, siger LO-sekretær, Finn Thorgrimson.

– Med det nye system kan den enkelte væsentligt hurtigere nå frem til de kurser, som omhandler de emner, der for den enkelte ligger som helt konkrete problemer på arbejdspladsen.

– Denne ændring er ikke alene af betydning for de, der allerede er på vej »gennem systemet«. Specielt for nye tillidsrepræsentanter og andre faglige aktive, der påbegynder en uddannelse, betyder det, at de

sammen med deres organisationer får væsentlig større mulighed for selv at sammensætte et uddannelsesforløb, der passer til den enkeltes ønsker og behov.

Ændringerne

– *Ud over mulighederne for selv at tilrettelægge sin uddannelse, hvilke ændringer er der da sket?*

– I grunduddannelsen, der består af to elementer, er der ikke sket de store ændringer, bortset fra en forbedring af kursusindholdet. Men herefter er der lavet to nye kurser, nemlig »Virksomhederne og samfundet« og »Arbejdsmarkedet og samfundet«, hvor faglige/politiske emner med henblik på arbejdsmarkedet og virksomhederne tages op. På disse kurser er grundelementerne i uddannelsen emner som økonomi og statistik, samt den faglige/politiske holdning til aktuelle emner som ØD, skatte- og boligpolitik m.m., siger Finn Thorgrimson.

– Endelig gives der på disse kurser også et bredt grundlag for de videregående uddannelses tilbud inden for FIU-systemet, således at den enkelte bliver i stand til at benytte den brede vifte af muligheder for at dygtiggøre sig.

– Når denne basisuddannelse er overstået, indeholder FIU-systemet i lighed med tidligere fire mere specialiserede uddannelseslinier, nemlig:

Linien for virksomhedsledelse og driftsøkonomi, Linien for arbejdsmarkedsforhold og Miljø- og sikkerhedslinien, men også inden for disse linier er systemet gjort mere fleksibelt, således at det i højere grad er op til deltageren selv at vælge rækkefølgen. Hertil kommer et helt nyt og udbygget system af specialkurser, ligesom vi her i foråret har planlagt 3 helt nye kurser for de lønmodtagerrepræsentanter, der

vælges ind i BST-centerbestyrelserne. Disse 3 kurser er tænkt som forsøgskurser, der måske senere vil indgå som en del af FIU-systemet, siger LO-sekretæren.

Økonomien

En så omfattende kursusvirksomhed, som FIU varetager, koster naturligvis mange penge. Alene i år regner man med, at der ialt anvendes omkring 100 mill. kr. på uddannelser inden for FIU-systemet.

Af disse penge stammer de 40 mill. kr. fra uddannelsesfonden, der får sine midler gennem et overenskomstmæssigt aftalt arbejdsgiverbidrag.

– *Dette bidrag er i dag på 5 øre pr. præsteret arbejdstime. Kan fagbevægelsen fortsat klare sit uddannelsesbehov inden for den ramme?*

– Hvis vi fortsat skal leve op til det stigende uddannelsesbehov, kan det ikke klares inden for dette beløb. Det vil være nødvendigt at satse på en forøgelse af uddannelsesfondens midler, fortsætter Finn Thorgrimson.

– *Hvor stor skal en sådan forøgelse være?*

– Det kommer an på udgangspunktet. Uddannelsesfonden bærer kun 1/3 af de samlede omkostninger, det vil sige, at de resterende 2/3 bæres af de enkelte medlemsforbund. Målet må være, at fondens økonomiske engagement øges og forbundenes mindskes.

– Det bringer mig til at erindre om, at vi ved overenskomstforhandlinger i 1979 stillede krav om, arbejdsgiverbidraget blev øget til 10 øre pr. time. Det vil være sandsynligt, at et tilsvarende krav vil blive stillet ved kommende overenskomstforhandlinger.

Men man kan, afhængigt af de

lingen af den samlede omkostning mellem forbund og fond, også tænke sig kravet bliver større, siger LO-sekretæren.

– *Hvad bliver resultatet, hvis en forøgelse ikke opnås?*

– Stadig med udgangspunkt i valget af omkostningsdelingen kan det betyde, at medlemsforbundene kommer til at bære en stigende del af omkostningerne. Det vil give forbundene to muligheder, enten øgede kontingenter eller dalende kursusaktivitet, begge dele er dårlige løsninger, og det vil yderligere især ramme de mindre forbund som i forvejen har sværest ved at klare de økonomiske belastninger.

– I de ca. 6 år FIU-systemet har kørt, har vi set en stadig stigende aktivitet, og det er fortsat vort ønske at komme op på et sådant niveau, at det ikke er nødvendigt at afvise nogen, der ønsker en uddannelse inden for dette system, og dertil kræves penge, understreger Finn Thorgrimson.

AV-center

– *Uddannelsesfondets budget er nu på 40 mill. kr.?*

– Ja, det er rigtigt, at budgettet i år er større end nogensinde, men det hænger bl.a. sammen med, at aktivitetsniveauet er steget ca. 10 pct., således at vi i år regner med ca. 22.000 deltageruger på FIU-kurserne. Desuden er omkostningerne generelt blevet større, hvorfor fondens refusion til forbundene også er forøget fra 1300 til 1400 kr. pr. kursusdeltager pr. uge.

– Hertil kommer, at der er sket ret store stigninger i materialebudgettet p.g.a. ændringer i FIU-systemet, ajourføring m.m. Vi lægger stadig større vægt på at fremstille vore egne undervisningsmaterialer, tilpasset efter vore specielle behov. I denne forbindelse indgår opbyg-

ningen af et specielt audio-visuelt-center i AOF, som et vigtigt led, siger Finn Thorgrimson.

Yderligere oplysninger

Der er altså tale om et meget omfattende uddannelses tilbud inden for fagbevægelsens egne rækker. Hvis man ønsker nærmere oplys-

ninger om de forskellige kurser, der tilbydes, hele systemets opbygning, muligheder for økonomisk støtte m.m., kan det fås ved at rette henvendelse til sit forbund eller i en lille bog om FIU-systemet, som LO i forbindelse med revisionen af uddannelserne har udsendt. Bogen kan fås ved henvendelse til LO.

Udtalelse fra CO I's hovedbestyrelse

Hovedbestyrelsen i *Statstjenestemændenes Centralorganisation I* (CO I) drøftede på sit møde i dag den økonomiske og politiske situation bl.a. med baggrund i de lønaktioner, der for tiden finder sted på det private arbejdsmarked samt den offentlige omtale af besparelser på det offentlige område af en størrelsesorden op til 13 milliarder kroner.

CO I finder situationen for medlemmernes økonomi mere og mere alvorlig, og det konstateres, at forlængelsesloven, som folketinget i foråret 1979 trak ned over hovedet på arbejdsmarkedets parter, tilsyneladende kun gælder for offentligt ansatte, at bortfaldet af 3 dyrtidsportioner pr. 1. april 1980, der besluttedes af folketinget i december 1979, tilsyneladende vil blive mere end kompenseret via lønledning for andre end offentligt ansatte lønmodtagere, og at den forskellige lønudvikling mellem det private og det offentlige område derved yderligere forstærkes.

At den ringere lønudvikling sammenholdt med et stigende arbejdspress medfører en flugt fra det offentlige område af kvalificeret arbejdskraft kan ikke undre nogen.

At man har meget svært ved at skaffe arbejdskraft til flere samfundsvigtige områder er ligeledes begribeligt. Der er helt enkelt tale om en ganske naturlig konsekvens af de stedse ringere forhold for offentligt ansatte, hvilket vil resultere i, at der i det offentlige område skabes et proletariat, hvis reaktioner kan blive umulige at forudsige, endsige kontrollere.

Regeringen og folketinget er arbejdsgivere for det statslige område, og CO I henstiller på det kraftigste til vore arbejdsgivere, at man meget nøje overvejer holdningen til sine ansatte, herunder særligt spørgsmålet om udmøntning af det konstaterede efterslæb, der er steget kraftigt siden lovindgrebet i foråret 1979.

Disse overvejelser bør også indgå ved tilrettelæggelsen af de forestående besparelser, der ikke må gennemføres på bekostning af de ansattes lønninger og ikke må ske ved afskedigelser, der blot vil øge arbejdsløsheden tilsvarende.

Voldsomme besparelser kan kun ske ved en direkte sænkning af det offentliges serviceniveau over for såvel befolkningen som erhvervslivet, og derfor må politikerne forklare befolkningen konsekvenserne heraf.

Fra sidste vinters snekaos Falster januar 1979

(fortsat fra sidste nr.)



Kina i japanernes »spor«

D

iesel-elektriske, diesel-hydrauliske og elektriske lokoter fremstillet i Kina trækker Kinas Folkerepublik ind i 1990erne.

Den ny trækraft kan måske allerede om 5-6 år udgøre 60% af Kinas lokomotiv»park«, fortsat afskaffelse af dampen sker planmæssigt.

Og planen er inspireret af japanernes princip: lær eller/og indfør det bedste af vestlandenes ny teknik og metoder og stræb efter at gøre begge dele endnu bedre, altid tilpasset stedlige behov.

Lige siden folkerepublikkens etablering (1949) har kineserne derfor omhyggeligt indkøbt en række forskellige lokotyper fra bl.a. Tyskland, Sverige, Rumænien, USSR og Japan.

På grundlag af licensaftaler med de udenlandske leverandører, kopiering af enkeltdele samt udnyttelse af mulighederne for tekniske forbedringer af det indførte teknologiske udstyr har Kina kunnet opbygge landets egen lokoindustri (for tiden 11 fabrikker), der først og fremmest sigter på selvforsyning.

På kinesiske fabrikker bygges bl.a. lokoter af typen, »Kæmpedragen« – en 4000 hk 2-delt diesel-elektrisk maskine, seriefremstillet siden 1960erne (billedet).

For ti år siden rullede det første kinesisk-byggede 4000 hk fragtdieselloko »Østenvinden« – på kinesisk, *Dongfeng* med klassebetegnelsen »4« – ud på rutestrækningerne, som omfatter over 50.000 km. Kinas samlede sporareal er ca. 100.000 km.

Efter »Østenvinden« er navnlig 3000 hk, 5000 hk og 6000 hk diesel-hydrauliske maskiner blevet sat i produktion.

Damplokoer blev sidst bygget i 1965.

I øjeblikket består loko»parken« af ca. 10.000 maskiner, 80% er

dampdrevne, resten er diesel-elektriske, diesel-hydrauliske og elektriske.

Loko- samt fragt- og passagermaterielbygning er noget af det vigtigste, kineserne ønsker at lære af de mere teknisk udviklede lande. Men de har mange andre ønsker.

Briterne har rådgivet bl.a. med indførelse af elektronisk vognkontrol til bedre udnyttelse af rullende materiel, så færre vogne og mindre vedligeholdelsesarbejde behøves.

Moderne signalanlæg er også imellem ønskerne for at opnå større rutekapacitet og højere toghastigheder. I øjeblikket er tophastigheden på kinesiske baner 100 km/t, enkelte lokoter er gearret til største hastighed, 160 km/t.

Sporvedligeholdelse udføres stadig mest med håndkraft. Det kræver en reparatørstyrke på ca. 50.000 arbejdere. I alt beskæftiger de kinesiske baner ca. 2½ million – tallet må ses på baggrund af et indbyggertal på ca. 810 millioner.

Mekanisk sporvedligeholdelsesudstyr er for resten ved at komme i brug, navnlig lettere grej, som fremmer muligheden for at udnytte togintervallerne til sporarbejdet.

På ét felt kan udenlandske teknikere måske lære lidt af deres kinesiske kolleger: jernbanebrobygning.

Kinesiske brobygningsingeniører har nemlig fået særlig stor erfaring specielt i det sydvestlige af landet. Her har de projekteret og kinesisk arbejdskraft udført en fantastisk banelinje gennem provinserne Szechuan og Yunan: 1085 km enkeltspor for det meste over svimlende dybe kløfter, gennem bjergkæder i indtil 1800 m's højde og over rivende floder i et berygtet jordskælvsområde.

Netop dette bjergterræn havde Kinas egne jernbaneteknikere »afskrevet« som håbløst. Men i løbet



Kina-bygget 2-delt 4000 hk diesel-elektrisk loko trækker passagertog igennem kløft på den nybyggede Szechuan – Yunanlinje. Kina sigter på at blive selvforsynende med trækraft.

af en 12-års periode blev det »håbløst« til en linje, der forbinder de to provinserns største byer, CHENG-TU og Kunming, ved nogle steder at »hænge« på klippevæggene som om den var klistret på og for 40% af den samlede strækning vedkommende bestående kun af broer og tunneller – i alt har strækningen 991 broer, 427 tunneller.

Mange broer og tunneler bærer/rummer stationerne.

Adskillige broer er bygget direkte i forlængelse af tunneler – somme steder begynder en bro et stykke inde i en tunnel.

Klippe- og jordskred og usikre jordbundsforhold hørte til anlægsproblemerne. Der var f.eks. områder med over 20 m tykt meget løst jordlag, hvor grundvandet står kun en halv eller to meter under overfladen.

På sådanne og andre strækninger måtte bygges drænings-, forstærknings- og beskyttelseskonstruktioner – fra komplicerede piloteringsopgaver til forholdsvis enkle beton»rytter«anlæg på overfladen forankret i undergrunden, »rytterne« til at bremse skridende bjergsider.

Chengtu – Kunminglinjen blev først vist frem for udenlandske gæster i 1978 – da en japansk delegation af jernbanefolk som de første fremmede fik lov til at køre på strækningen.

Historiske stridigheder imellem Kina og Japan tæller nemlig ikke mere efter Kinas indtagelse af en plads imellem verdens opvoksede industrinationer, den såkaldte »tredie verden«.

Dette er bemærkelsesværdigt, for sin kæmpestore nabo har Japan fra gammel tid betragtet som et naturligt tillokkende markedsmæssigt udvidelsesområde – et synspunkt, der i 1915 endog førte til et japansk ultimatum, som Kina ikke kunne afslå.

Japan fik derefter så stor indflydelse i Kina, at det i forvejen splittede land – sydkinesiske provinser havde dengang egen regering i Canton, nordlige provinser havde deres regering i Peking – kastedes ud i borgerkrigen.

Det eneste, alle kinesere kunne

samles om på den tid, var ønsket om at kunne smide alle fremmede – ikke mindst vestlandes meget betydelige kapital- og handelsposter – ud og skabe et »Kina for kinesere«.

En af tidens mest markante folkeførere, Chiang-kai-shek, arbejdede i sydområdet for at samle et stærkt Kina. Bagefter, påpegede han, kunne fremmede lettere »vises vintervejen«.

Efter hårde, sejrrige kampe imod nordområdets militær kunne Chiang-kai-shek i 1928 erklære stort set, at Kina nu var forenet og kun havde én regeringsby, Nanking.

Kun Manchuriet forblev uden for – og netop i Manchuriet havde japanerne koloniseret og investeret meget!

Nye kinesisk-japanske sværdslag over Manchuriet fulgte. Nanking blev i kampenes løb indtaget af japanerne, der gjorde Peking til Kinas ny hovedstad!

Nu blev fællesmålet for kinesere og japanere: tilintetgørelse af al hvid indflydelse i Kina!

Det er kun 40 år siden.

Historien »rejser« hurtigt og har mærkelig tendens til at vælge cirkelruter.

I dag følger Kina altså det moderne Japans »spor« i retning af (håber det ny Kina) en lige så stærk position imellem verdens industrinationer som Japans. Japan er en af Kinas vigtigste rådgivere.

Kina har åbnet sig igen for fremmede, men nu på mere lige fod og med en kulturrevolution til forskel fra det gamle Kina.

Jernbanemæssigt har Kinas hensigt materialiseret sig så solidt, at landets godt 19,000 km ruter, som folkerepublikken overtog i 1949, i dag er vokset til et rutenet på 54,000 km.

Kulturrevolutionen har tilmed gjort Kina *lidt* mere kinesisk: sted-

navne er ved at få deres kinesiske lydform tilbage! Tilrejsende bør derfor vide om navne på stationskilte m.m., at f.eks. Peking nu staves (med vestens bogstaver) *Beijing*, Nanking er blevet til *Nanjing*, Shantung staves *Shandong* og Canton *Guangzhou*.

Almindelig forbrugerreklame og reklameskiltning, der først i de sidste par år er begyndt at få indpas i Kina, er dog for fremmede gæsters skyld ofte forfattet på engelsk – som ægte englændere fra England hævder kan være lige så umuligt at tyde som ægte kinesiske skrifttegn. Sidstnævnte forbliver det rene kinesisk.

UDLANDET I —GLIMT

● NEDERLANDSKE statsbaner (NS) udfører forsøg med betonspor ved Moerdijk på en ny rute til Schiphol lufthavnen. Systemet består af præfabrikerede 5 m lange betonpæle, der rammes ned i undergrunden og forbindes ved overfladen med præfabrikerede betonbjælper. Bjælkerne understøtter 12 m lange cementbaner, som skal være underlag for skinner på cementblokke. Der lægges gummiplader imellem cementbaner og bjælker og imellem skinner og blokke for at sikre elasticitet. Systemet ventes at kunne spare sporvedligeholdelsesarbejde.

Der er ingen grænser for det arbejde, mennesket vil gøre for at spare arbejde.

Uddrag af resultatopgørelse for perioden 1/1–31/12 1979

		1978 (1.000)
<i>Hovedkassen</i>		
Indtægter:		
Ordinært kontingent	1.139.919,90	990
Kontingent fra ekstraordinære medlemmer	13.056,00	13
Renter	4.606,37	5
Renter m.v. overført fra kampfonden	38.393,21	33
Kursavance	1.100,00	
Salg af lommebøger	985,00	
	1.198.060,48	1.041
÷ Udgifter:		
Administrationsudgifter	906.210,90	860
Kontingentandel, afdelingerne ...	262.194,70	225
Dansk Lokomotiv Tidende	142.823,88	148
Fremstilling af lommebog	48.106,01	38
	1.359.335,49	1.271
Underskud	÷ 161.275,01	÷ 230
<i>Reservefonden</i>		
Indtægter:		
Kontingent	201.982,80	187
Renter, bank	1.427,60	1
Salg af bog om lokomotivmænd	65.507,25	
	268.917,65	188
÷ Udgifter:		
Bog om lokomotivmænd	292.101,34	14
Reception ved udgivelse af bog	13.700,60	
Diverse udgifter ved bog	13.027,00	
Kongresudgifter	0,00	224
Kongresberetninger	29.527,40	
Formandsmøder	1.251,50	
Renter m.v., kassekredit	13.889,38	
	363.497,22	238
Underskud	÷ 94.579,57	÷ 50
<i>Kampfonden</i>		
Indtægter:		
Kontingent	19.659,00	19
Renter, obligationer	7.616,00	8
Renter, bank	26.786,71	22
Kursavance	1.430,50	1
Aktieudbytte	2.560,00	2
	38.393,21	
÷ Overført til hovedkassen	38.393,21	0,00
		÷ 33

Som vedtaget på DLF's ordinære kongres i maj 1978 er den første række af de orienteringsmøder, der skal afholdes 2 gange i en kongresperiode nu afviklet.

Da jeg har deltaget i samtlige møder i område øst, vil det naturligt være på sin plads, at gøre rede for nogle af de tanker og ideer, der hersker i medlemskredsen. Dette vil så i stor udstrækning kunne bruges som arbejdsgrundlag for de af DLF-medlemmerne valgte tillidsmænd.

Da nogle af punkterne naturligvis er kommet fra flere afdelinger, har jeg prøvet at lave en sammenfatning af disse evt. med en kort besvarelse til orientering.

Naturligt nok er det mest kørselsfordelingsarbejdet, der er i focus, da dette punkt jo berører alle på en meget markant måde.

Inden for turoppbygningen er der stillet ønske om at spisepauser markeres i alle ture. Hertil kan oplyses, at pauser vil blive søgt markeret i alle strækningsture af en vis længde fra sommerkøreplanens ikrafttræden i 1980. Den endelige markering er, når dette skrives, ikke vedtaget.

Det ønskes, at flere dobbeltfridage placeres på lø-sø.

Kørselsfordelingsudvalgets arbejde må tilrettelægges så betids, at det ikke kolliderer med dets medlemmers ferie. Der henvises til det totalt manglende arbejde i kørselsfordelingsudvalget i sommeren 1979.

Man ønsker, at midlertidige turændringer (gule ark) kun kan accepteres med personalets samtykke i hvert enkelt tilfælde.

Her kan henvises til en udtalelse på konferencen på Knudshoved, som bl.a. er udarbejdet af repræsentanter for mtj i område øst og er videresendt til mtj.

		1978	
		(1.000)	
÷ Udgifter:			
Udbetalte kampfondsandele	5.542,00	5	
Depotgebyr	0,00	1	
	<u>5.542,00</u>	<u>6</u>	
Overskud		14.117,00	13
<i>Studiefonden</i>			
Indtægter:			
Kontingent	211.812,30		117
Renter, bank	3.399,76		
	<u>215.212,06</u>		<u>117</u>
÷ Udgifter:			
Kurser og rejser	70.571,40		
Møder (diæter)	14.420,00		
Oplysningsarbejde	5.873,07		8
	<u>90.864,47</u>		
Overskud		124.347,59	109
<i>Investeringsfonden</i>			
Indtægter:			
Obligationsrenter m. v. vedrørende			
feriehjemsmidler	56.372,77		62
Renter, bank	14.977,62		23
Kursavance, obligationer	7.126,00		9
Reservefondsudlodning	51,00		
Beregnet husleje	12.000,00		12
	<u>90.527,39</u>		<u>106</u>
÷ Udgifter:			
Nedskrivning svarende til prioritets-			
afdrag og udlodning			1
Depotgebyr, feriehjemsmidler	1.000,00		1
Driftsudgifter i øvrigt	19.441,78		12
Inventar, anskaffelse og vedligeholdelse	2.502,25		54
	<u>22.944,03</u>		<u>68</u>
Overskud		67.583,36	38
<i>Hjælpefonden</i>			
Indtægter:			
Kontingent	14.744,25		14
Renter, obligationer	573,00		1
Renter, bank	5.194,18		4
	<u>20.511,43</u>		<u>19</u>

Den lyder således: (i uddrag).
Vedr. midlertidige maskinfor-
stærkninger (gule ark). Mertjeneste
må ikke pålægges uden personalets
samtykke. Orientering desangåen-
de senest 3 dage før (5).

Mere vedvarende ændringer
(over 1 uge) skal forhandles mellem
KFD og DLF's repræsentanter i
turudvalget. Dette for at forenkle
kommunikationen. Der er meget
stor utilfredshed med den sene
fremkomst af grafer og ændringer
til turene ved højtiderne.

Der ønskes en mere ligelig forde-
ling af tjenesten og tjenestetiderne
og »de gode tog« turene imellem.

Der efterlyses et kursus for nye
turrepræsentanter til en orientering
om de gældende bestemmelser
vedr. turoppbygning m.m.

Der blev stillet en del spørgsmål
angående DLF's advancementspo-
litik. Her vil jeg henvise til det af
DLF udsendte cirkulære fra konfe-
rencen i Nyborg først i september.

Angående en udvidelse af antal-
let af 17. lrm. pladser i forbindelse
med reguleret oprykning er der
bred enighed om, at disse pladser i
første omgang skal tildeles de kol-
leger, der befinder sig i en funk-
tionsituation. Det vil sige, at stil-
lingerne skal normeres til de træk-
kraftenheder, der betegnes som
»tunge maskiner«.

Angående kørelærere kan oply-
ses, at man ønsker en uddannelse
på MH analogt med den, som finder
sted på MY-MZ-MX.

Kørelærerhonoraret ønskes for-
højet væsentligt, da dette slet ikke
står i forhold til det merarbejde, der
pålægges den enkelte kørelærer.

Der er utilfredshed med, at LKI
alt for sjældent viser sig på maski-
nerne.

Der er også ytret ønske om, at
LKI ikke skal have del i den pulje,
som bliver tildelt DLF.

÷ Udgifter:			
Juleunderstøttelse	1.700,00		2
Refunderede bøder	1.900,00		3
Bisidder	290,00		0
	<u>3.890,00</u>		5
Overskud		16.621,43	14
<i>DLF's rejselegat</i>			
Indtægter:			
Renter, bank	3.411,95		3
Overskud		3.411,95	3
Resultat		<u>÷29.773,25</u>	÷103

Balance pr. 31/12 1979

<i>Omsætningsaktiver</i>			
Kasse- og girobeholdning	11.968,86		
Checkkonto	34.847,04		
Diverse tilgodehavender	57.363,17		
Forudbetalte omkostninger	24.076,55	128.255,62	
÷ <i>Kortfristet fremmedkapital</i>			
Kildeskat	40.069,00		
Skyldige omkostninger	82.553,25	122.622,25	
<i>Egenkapital, investeret i omsætningsformue</i>			5.633,37
<i>Anlægsaktiver</i>			
Bankbeholdning på opsigelse	877.650,68		
Værdipapirer (nom. kr. 952.127,50, kurs- værdi pr. 31/12 1979 kr. 606.277,50)	762.300,66		
Ejendommen, Hellerupvej 44: Saldo pr. 1/1 1979	7.164,14		
+ Opskrivning til ejendoms- værdien pr. 1/4 1977 kr. 500.000,00	492.835,86	500.000,00	
Inventar	1,00	2.139.952,34	
÷ <i>Langfristet fremmedkapital</i>			
Kassekredit (maks. pr. 31/12 1979 kr. 75.000,00)	26.537,69		
Prioritetsgæld	6.616,18	33.153,87	
<i>Egenkapital, investeret i anlægsformue</i>			2.106.798,47
Egenkapital i alt			<u>2.112.431,84</u>
der sammensætter sig således:			
<i>Hovedkassen</i>			
Saldo pr. 1/1 1979		1,00	
÷ Underskud	161.275,01		
+ Overført fra reservefonden	161.275,01	0,00	1,00

Der er fremsat ønske om en fast fridag hver sjette dag til reservepersonalet. Denne må kun fraviges med det berørte personales samtykke.

Der blev stillet spørgsmål angående den feriemæssige stilling, når pensionering følger direkte efter en sygdomsperiode. Til dette kan oplyses følgende:

Har tilgodehavende ferie ikke kunnet afvikles, er tjenestemanden for en periode af samme længde, som den tilgodehavende ferie, berettiget til en godtgørelse, der udgør forskellen mellem pensionen og den senest forud for afskedigelse opbebarne lønning.

Ved opgørelse af tilgodehavende ferie medregnes fravær p.g.a. sygdom umiddelbart forud for afskedigelse ikke som tjeneste. Løn og andet vederlag, der er udbetalt under sådan fravær medtages ikke ved beregning af særlig feriegodtgørelse.

Retten til godtgørelse for manglende ferie og særlig feriegodtgørelse frafalder såfremt tjenestemanden umiddelbart forud for afskedigelsen har været fraværende på grund af sygdom i 6 måneder eller derover.

Der ønskes en kompensation for ophold på DSB-skolen for de medlemmer, der ikke får godtgørelse for udstationering. Der er overfor CO I rejst henvendelse desangående.

Der er stillet krav om en omklassificering af lokomotivførerstillingen inden de nye ME lokomotiver betjenes af lokoførerne.

Der ønskes en tilkendegivelse af, hvad DLF vil foretage sig, såfremt de påbegyndte forhandlinger om en omklassificering af lokomotivmandsstillinger ender negativt.

Der er almindelig utilfredshed med lokomotivernes og styrevognenes rengøring. Til dette er bl.a.

<i>Reservefonden</i>				
Saldo pr. 1/1 1979	29.412,50			
÷ Underskud	94.579,57			
Overført til hovedkassen	161.275,01	255.854,58	÷226.442,08	
<i>Kampfonden</i>				
Saldo pr. 1/1 1979	540.433,61			
+ Overskud	14.117,00	554.550,61		
<i>Studiefonden</i>				
Saldo pr. 1/1 1979	184.892,25			
+ Overskud	124.347,59	309.239,84		
<i>Investeringsfonden</i>				
Saldo pr. 1/1 1979	771.527,32			
+ Ejendommen, Hellerupvej 44, opskrevet til ejendomsværdi	492.835,86			
Overskud	67.583,36	560.419,22	1.331.946,54	
<i>Hjælpefonden</i>				
Saldo pr. 1/1 1979	91.688,24			
+ Overskud	16.621,43	108.309,67		
<i>DLF's rejselegat</i>				
Saldo pr. 1/1 1979	31.414,31			
+ Overskud	3.411,95	34.826,26		
			2.112.431,84	

Lokomotivfører A. Henriksen og hustrus mindelegat Kasseregnskab for perioden 1/1-31/12 1979

<i>Indtægter</i>				
Beholdning pr. 1/1 1979			3.322,04	
Indvundne renter			241,15	
			3.563,19	
÷ <i>Udgifter</i>				
Juleunderstøttelse	400,00			
Depotgebyr	30,00	430,00		
			3.133,19	
Formue pr. 31/12 1979				
Indestående i bank		675,76		
Kr. 2.000,00, 5% Østifternes Kreditforenings obligationer, 16/3		1.663,74		
Kr. 1.000,00, 7% Byggeriets Realkreditfonds obligationer, 6. s. (Kursværdi i alt pr. 31/12 1979 kr. 1.122,50)		793,69		
			3.133,19	

kommenteret, at lokomotivførere selv kunne hjælpe lidt til med fjernelse af papirer o.l.

Der ønskes et bedre betræk på førerrumsstolene, f.eks. lammeskind eller frotté.

Man ønsker periodenormerne fjernet, således at turens undertid beregnes pr. måned og ikke pr. turomgang.

Der ønskes givet en bedre orientering overfor nye kolleger angående deres rettigheder i almindelighed. (Tjenestetidsregler m.m.).

Man ønsker en tilbagemelding fra DLF angående de medlemmer, der har ansøgt om optagelse i en arbejdsløshedskasse, om de er blevet optaget eller ej.

Der er stillet spørgsmål vedrørende en stillingsvurdering af lokomotivførerstillingen. Man ønsker at vide, om en sådan er startet. Hertil kan oplyses, at det er den ikke. Der vil først være plads i stillingsvurderingsrådet i slutningen af 1980.

Man ønsker en boykot af SU på baggrund af manglende bevillinger til miljøskabende forbedringer. Der kommer ingen resultater.

Der ønskes billeder af kolleger i forbindelse med visse personalia i DLT, f.eks. nye instruktører, tilidsmænd, dødsfald m.m.

Dette var i korte træk nogle af de mere eller mindre markante ønsker, der fra medlemskredsen er rejst mod DLF og DSB.

Selve møderne gav en klar følelse af, at hovedbestyrelsesmedlemmerne har været savnet i medlemskredsen, da dialogen i det store og hele blev ført på et sagligt grundlag og mere formede sig som en samtale end en konfrontation, som man måske kunne have forventet efter den utilfredshed der helt forståeligt er i medlemskredsen.

Møderne har helt klart vist, at

medlemmerne opfatter fagforeningen som en absolut nødvendighed for at få forbedrede arbejdsforhold, da alenegang og egoisme kun vil forværre forholdene yderligere. Jeg har indtryk af, at medlemskredsen har været positiv overfor møderne og fået »noget med hjem« gennem den orientering, der er givet. Jeg har i hvert fald lært meget af møderne, som jeg naturligvis vil bruge i arbejdet for at forbedre lokomotivmandens løn- og arbejdsforhold.

Til slut: Tak for en god modtagelse og på gensyn.

Verner Nielsen

Hvad er morarenter?

af H. Larsen-Bjerre

Renten, der skal betales, er den til enhver tid fastsatte officielle diskonto med et tillæg på 2% p.a.

Det kan tænkes, at sælgeren forsøger at få kunden til at godtage et krav om både morarente og en løbende provision, således at den samlede betaling bliver højere end diskontoen plus 2% p.a.

Rentelovens regler betyder, at et sådant krav kan tilsidesættes af køberen. Øverste grænse er diskontoen plus 2% p.a. Renteloven tilføjer dog, at såfremt det af en aftale fremgår, at køber for det tidsrum, der ligger forud for forfaldsdagen, skal betale en fast eller variabel rente, der eventuelt med tillæg af en løbende provision er højere end diskontoen plus 2% p.a., bevarer sælgeren retten til den højere rente også efter forfaldsdagen.

Til sidst skal lige nævnes, at aftaler, der indgås med banker, sparekasser, andelskasser samt realkreditinstitutter, ikke falder ind under rentelovens regler. Udlån af penge sidestilles ikke med salg af en vare.

Morarenter er kort sagt straffen for at betale for sent.

Man kan nu spørge: Hvornår er for sent, og hvad er det for en type gæld, der skal være tale om?

Hvis vi tager det sidste først, skal der være indgået en leveringsaftale, hvor den ene part leverer varer og den anden, som betaling herfor, penge. I denne forbindelse er også et hus eller en grund en vare. Når vi skal se på tidspunktet for morarenternes start, er det straks vanskeligere. Der er nemlig tre muligheder.

1. Vi har alle pligt til at overholde indgåede aftaler. Dette betyder, at morarenten begynder at »tikke« fra den dag, køberen og sælgeren har aftalt, at betalingen skal ske.
2. Hvis betalingsdatoen ikke er

aftalt, anvendes »handelsbrug« og »sædvane« inden for pågældende branche. Dette kan for eksempel være »løbende måned plus 30 dage«, hvorefter der skal betales morarente.

3. Står vi uden aftale og uden »handelsbrug« og »sædvane«, skal løsningen søges i den nye rentelov, hvis regler kan bruges på pengekrav, som er forfaldne den 1. juli 1978 eller senere.

Renteloven fastslår, at man ikke skal betale morarenter for tidsrummet indtil forfaldsdagen. Er forfaldsdagen aftalt, betales morarenter fra dette tidspunkt. I andre tilfælde skal der betales morarenter, når der er gået en måned efter den dag, hvor sælgeren har afsendt eller fremsat anmodning om betaling. Anmodningen skal tillige gøre opmærksom på, at manglende rettidig betaling medfører pligt til at betale morarente. Får man en sådan anmodning, skal man dog ikke betale morarente for det tidsrum, der ligger forud for modtagelsen af anmodningen.



Billede fra Nærbo i Stavanger Distrikt efter en snestorm i 1879.

På et hovedbestyrelsesmøde den 11. december 1979 blev lkf. V. Dorner og undertegnede udpegede til, som repræsentanter for Dansk Lokomotivmands Forening, at deltage i Norsk Lokomotivmands Forbunds kursus på feriehjemmet »Rapham« i dagene fra den 27. januar til den 1. februar 1980.

Feriehjemmet »Rapham« ligger ca. 300 km nord for Oslo, øst for Gudbrandsdalen, ved den lille by Otta, ca. 1000 meter oppe i fjeldet, og det drives af jernbaneorganisationerne i fællesskab.

Vel ankomne til Oslo, V. Dorner med rutebåden fra Frederikshavn, jeg med nattog fra København, (jeg hader at sejle og kan lide at køre med tog) blev vi begge modtaget på Oslo Ø banegård af Norsk Lokomotivmands-Forbunds næstformand H. J. Olaussen, som bød os et foreløbigt velkommen til Norge.

Rejsen fra Oslo til Otta foregik selvfølgelig med tog og var et vidunder af naturbilleder som gled forbi kupévinduet for vore øjne, ledsaget af H. J. Olaussens hyggelige stemme som forklarede om stationer, fjelde, elve og hvad vi ellers mødte på vor vej gennem Norges smukke og magtfulde natur.

Efter ankomst til Otta foregik resten af rejsen pr. bus op i fjeldet, ad en vej der snoede i hårnålesving, til feriehjemmet »Rapham« som åbenbarede sig for os i et vinterklædt fjeldlandskab.

Efter at være blevet installeret i vore værelser (med alle moderne bekvemmeligheder) mødte alle kursusedtagerne i mødesalen til kursus, og blev budt hjerteligt velkommen af vore norske kolleger.

I dagene frem til kursusafslutningen den 1. februar fik vi et godt indblik i vore norske kollegers forhold sammenholdt med nogle interessante foredrag som viste os at

norske og danske lokomotivmænd næsten har de samme problemer, både hvad angår miljø, ansættelses- samt lønforhold.

Der var afsat tid på kurset til at vi kunne fortælle om danske lokomotivmænds arbejdstidsregler og lønforhold, hvilket blev modtaget med stor interesse af vore norske kolleger.

Hver dag blev vi mødt med den gæstfrihed som kendetegner den norske befolkning og som vi danske føler meget stærkt.

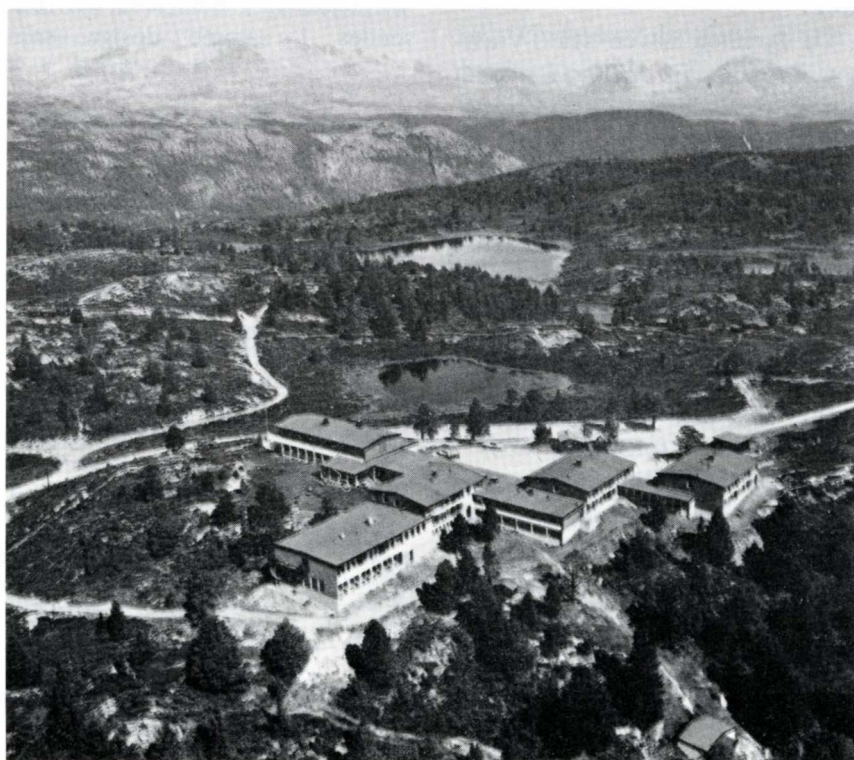
Naturen viste sig fra sin smukkeste side, og sammenholdt med hvad jeg har beskrevet gav det os to danske lokomotivmænd en oplevelse som vi aldrig glemmer, og som vi vil takke Norsk Lokomotivmands Forbund for. En speciel tak skal lyde til næstformand H. J. Olaussen der var en glimrende kursusleder og fungerede som en hyggelig vært.

På hjemrejsedagen fik V. Dorner og jeg lejlighed til at opholde os på et El-drevet lokomotiv på turen mellem Otta og Hamar, hvilket i sig selv var en stor oplevelse, idet vi foruden den tjenstgørende lokomotivfører var ledsaget af en af kursusedtagerne, lokomotivfører Tor Sevaldsen, der forklarede om apparatur og el-drift i det omfang det kunne lade sig gøre.

Vel hjemme igen kan vi nu se tilbage på en uge fuld af berigende oplevelser i gæstfrie og smukke omgivelser.

Vort ønske skal være at disse udvekslinger af norske og danske kolleger ved vore kurser må fortsætte, og muligvis udvides til at omfatte andre nordiske lande, til gavn for det nordiske samarbejde organisationerne imellem.

K. D. Christensen
Lkf. Ar.



Underretning til ulykkes- ramtes pårørende

14

I den procedure der i dag udvises, når vore pårørende skal underrettes ved ulykker, er der så store fejl, at vi øjeblikkelig må kræve, at der bliver fundet frem til en ordning, der tager hensyn til de der er impliceret.

Hvordan underretning finder sted i dag, kan vi se ved den ulykke, der skete den 20.3.80 på Københavns Hovedbanegård, hvor mange mennesker kom til skade. Hvordan andre er blevet underrettet ved jeg ikke, men hvordan det gik Lkf. L. Jensens familie ved vi og det er rystende.

Kl. 16,30 sker ulykken, men der er ikke nogen der finder det påkrævet at underrette hans familie.

På rigshospitalet, bliver navn og adresse opgivet af L. Jensen, til to politifolk, kl. 17,30.

Kl. 18,30 ved man på Gbs lokomotivmesterkontor hvem der har kørt toget.

Hvornår kom så den underretning.

Da familien havde set TV-avisen, hvor man fik en frygt for at det kunne være deres »far-farfur-ægtefælte«, ringede man til Lkm. K. Jensen og bad ham undersøge hvem det var, og først nu fik man den underretning, familien havde krav på. Først efter næsten fire timer og på eget initiativ, kunne denne familie få noget at vide.

Hvor fejlen ligger ved jeg ikke, men vi må kræve, at der sker en undersøgelse af følgende:

Hvorfor har politiet ikke underrettet familien, og det er stadig ikke sket, nu to døgn efter.

Hvis det ikke er politiet der skal underrette, hvem er det så, det vil vi meget gerne vide.

Hvordan kan TV-avisen tillade sig at vise nærbilleder af den forulykkede, så han kunne genkendes,

uden først at sikre sig, at familien er underrettet, hvad de ikke var.

Vi må på det kraftigste opfordre hovedbestyrelsen, at de får undersøgt disse forhold, og at den giver os alle besked om resultatet. Vi må også kræve at der bliver en fast procedure ved sådanne tilfælde, og at underretning skal ske så hurtigt det kan lade sig gøre, i dette tilfælde kl. 17,30.

Man udtaler, at katastrofeplanerne virkede godt og hurtigt. Det er også hurtigt og korrekt, men hvis der ikke i de planer står noget om underretning af pårørende, er det som om der mangler noget.

Lkf. K. H. Christiansen
Kø.

DSB personale- fortegnelse 1980

En ny udgave af DSB personalefortegnelse kan ventes udgivet i løbet af april måned 1980.

Personalefortegnelsen, der udsendes i samme design som

1978-udgaven, indeholder bl.a.:

1. Skematisk oversigt over DSB organisation.
2. Skematisk oversigt over generaldirektoratets afdelinger og kontorer, chefernes navne og telefonnumre samt de enkelte tjenesters og kontorers sagområde.
3. Anciennitetsrækker for samtlige tjenestemænd.
4. Anciennitetsrækker for samtlige månedslønnede overenskomstansatte medarbejdere samt for fastansatte håndværkere og værkstedsarbejdere.
5. Alfabetisk navnerregister.

Personalefortegnelsen udsendes i to udførelser til følgende priser:

Indbunden kr. 40.

Kartonomslag kr. 30.

DSB personalefortegnelse 1980 kan købes ved at benytte nedenstående kupon. Det vil være en lettelse, om flere bestillinger fra samme tjenestested – om muligt – samles på en enkelt kupon. Bestillingskupon vil endvidere blive optaget i DSB bladet.

(klip her)

DSB personalefortegnelse 1980

Undertegnede _____
navn (med samtlige forbogstaver)

stilling: _____

tjenestested: _____

ønsker _____ stk personalefortegnelse (indbunden) à kr. 40

_____ Stk personalefortegnelse (kartonomslag) à kr. 30.

dato _____ underskrift _____

Giroindbetalingskort udsendes sammen med de bestilte eksemplarer.

Denne kupon indsendes til Redaktionen af personalefortegnelsen, personaletjenesten, DSB, Sølvgade 40, 1349 København K.

Dansk Lokomotivmands Forenings Rejselegat

Hermed indkaldes ansøgninger til Dansk Lokomotivmands Forenings Rejselegat, som blev stiftet i forbindelse med foreningens 75-års jubilæum.

Legatportionernes størrelse er fastsat til 1.000,- kr. Der tildeles en ansøger én eller flere portioner af denne størrelse afhængig af studierejsens længde og varighed. Det beror alene på legatbestyrelsens skøn, hvor mange portioner der tildeles.

Det er en udtrykkelig betingelse for at komme i betragtning, at legatmodtageren udfærdiger en rapport om studierejsen, og at den tilstilles legatbestyrelsen. Efter legatfundatsens bestemmelser er rapporten legatets ejendom til fri rådighed.

Ansøgningen om at komme i betragtning ved uddeling af legatet skal være legatbestyrelsen i hænde senest 15. maj 1980.

Ansøgningen skal indeholde oplysning om studierejsens emne, hvortil rejsen foregår og hvor lang tid den varer. Ansøgningen sendes til:

Dansk Lokomotivmands Forenings Rejselegat, Hellerupvej 44, 2900 Hellerup.

PERSONALIA

Forfremmet til lokomotivfører (17. lrm.) pr. 1.3.1980 efter ansøgning

Lokomotivfører (13. lrm.)
B. Jensen (Krucov), mdt Es i mdt Es
H. Busk, mdt Fa i mdt Fa
I. S. Andersen, mdt Es i mdt Es
Lokomotivfører (15. lrm.)
H. Christiansen, mdt Næ i mdt Næ

Lokomotivfører (K-Stog) (16. lrm.)
O. J. Svensson, mdt Kh i mdt Kø

Forfremmet til lokomotivfører (18. lrm.) pr. 1.2.1980

Lokomotivfører (17. lrm.)
M. Hornbæk, mdt Ar i mdt Ar
G. V. Laursen, mdt Ar i mdt Ar

Overgået til anden stilling 1.3.1980 efter ansøgning helbred

Lkf. (17. lrm.) til tg (9. lrm.)
J. M. C. Hansen, mdt Gb til Akv

Ansæt som lokomotivassistent pr. 1.4.1980

E. Hansen, mdt Kh
H. Rølving, mdt Kh
C. T. Knudsen, mdt Kh
J. Månsson, mdt Kh
J. A. Madsen, mdt Kh
L. Nielsen, mdt Kh
J. Ildved, mdt Kh
P. M. Thagaard, mdt Kh
E. H. M. Søgaard, mdt Ar
S. M. Søndergaard, mdt Ar
P. E. J. Rodkær, mdt Ar
S. S. Olsen, mdt Gb
H-K. Rasmussen, mdt Gb
R. P. Belling, mdt Kh
J. Thelin, mdt Kh
F. Nielsen, mdt Kh
I. F. Rasmussen, mdt Gb

Afskediget pr. 31.3.1980 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (17. lrm.)
K. K. Knudsen, mdt Ar

Afskediget pr. 31.5. 1980 efter ansøgning alder

Lokomotivfører (18. lrm.)
G. Lennø, mdt Ab

Afskediget pr. 31.5.1980 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (18. lrm.)
K. F. Renard, mdt Gb
P. R. V. Andersen, mdt Hg
Lokomotivfører (17. lrm.)
H. J. Jørgensen, mdt Rf
P. Meyer, mdt Gb
Lokomotivfører (13. lrm.)
K. V. Jochumsen, mdt Ar

Dødsfald

Lkf. H. S. Hansen, København, død den 12.1.1980.

Tak

Hjertelig tak for udvist deltagelse og venlighed ved min hustrus død og begravelse.

Lkf. Kurt Bargholz, mdt Gb.

Udkald fra Lanternen

Lanternen afholder forårsfest den 10. maj i Tisvildeleje på Pensionist Højskolen.

Menu:

Aspargesuppe
Kalvesteg
Fløderand m. frugter
½ fl. vin + 2 glas dessertvin
Kaffe + 1 cognac eller likør.
Musik og dans.

Mødested: Perron 5 Kh – afgang 16.22 – linie E.

Hjemkomst Kh ca. kl. 2.00 med bus.

Prisen for dette arrangement er kr. 125,00 pr. deltager.

Tilmelding senest den 1.5.1980.

Indtegningslister bliver ophængt på depoterne.

Lanternen

Legatuddeling

Ved den pr. 29. januar 1980 foretagne uddeling af Kong Christian IX's Understøttelsesfond, DSBs 2 Jubilæumsfonds, Trafikinspektør C. J. M. Wieth og hustrus legat og fru Isabella Winifred Tougaards legat, hvortil var modtaget i alt 58 ansøgninger, blev uddelt 47.000,- kr. i 49 portioner med følgende fordeling:

Enker: 1 à 2.000 kr., 6 à 1.500 kr., 18 à 1.000 kr., 4 à 500 kr.

Pensionister: 1 à 1.500 kr., 9 à 1.000 kr., 7 à 500 kr.

Børn: 1 à 500 kr.

Ansatte: 1 à 1.000 kr., 1 à 500 kr.

Af Stationsforstander P. W. Stybes og hustrus legater uddeltes 2.400,- kr. i 4 portioner således:

Enker efter stationsforsatndere (livsvarige): 3 à 500 kr.

Enker: 1 à 900 kr.

Vkt



» – Vi kørte bare. – Det var et arbejde, der skulle gøres.«–

Sådan siger de »gamle« lokomotivfolk, som i de fem år under den tyske besættelse af Danmark, fra 1940–1945 fik krigen tættere ind på livet, end nogen anden befolkningsgruppe gjorde.

Jernbanerne var af livsvigtig betydning for transporterne af de enorme mængder af brunkul og tørv, der skulle dække brændselsbehøvet i industrien og hos private, for fødevarerforsyningen og for personbefordringen. De var i realiteten den eneste transportform mellem byerne og landsdelene. Også den tyske besættelsesmagt havde stærkt brug for banerne. Danmark var en af forbindelseslinjerne mellem Tyskland og det besatte Norge, og omgruppering og opstilling af troppeenheder foregik i Danmark, og det betød, at der foruden den danske trafik også fandt meget omfattende tyske transporter sted. Det skete hovedsagelig i Jylland, og lokomotivfolk fra hele landet kunne på et eller andet tidspunkt under krigen regne med at skulle gøre tjeneste der.

Den danske regering valgte den 9. april 1940 at føre en samarbejdspolitik, og den betød, at tjenestemændene blev tvunget ind i et samarbejde, som de ikke selv ville have valgt. Lokomotivfolkene var fra den første til den sidste dag i en meget vanskelig og farlig situation. De var også i en samvittighedskonflikt, for de havde som de fleste andre danskere hverken vilje eller lyst til at hjælpe tyskerne i deres krig, men situationen tvang dem til at køre de tyske tog, og de kom til at opleve, at landsmænd, som de sympatiserede med og i mange tilfælde hjalp, måtte stræbe dem efter livet. De vidste, at sabotørerne måtte foretage aktioner, som kunne komme til at betyde livet for dem, når de stod på deres maskiner, og de vidste, at

de allierede flyvere, som de betragtede som venner, kunne rette dødbringende angreb mod dem.

Dag efter dag og nat efter nat stod lokomotivfolkene på deres maskiner, og de kom til at opleve sprængninger, der sendte dem ned ad skrænter på væltende lokomotiver, hvor glødende kul og skoldhed vand væltede ud. – De kom til at opleve sekunderne, hvor piskende projektiler fra jagerflyene slog ind gennem deres førerhuse, så de stod i flammer og kaskader af kogende vand og damp.

Gennem mere end fem år blev de på deres maskiner i en stædig kamp for at holde det danske forsyningsnet i gang. Det var en kamp for livet, hvor nogle af dem bukkede under, og hvor nogle stadig har mén, men det var også en kamp mod alle de vanskeligheder, en krigssituation fører med sig: Mørklægning, dårligt materiel, manglende kulforsyninger, evindelige forsinkelser, elendige boligforhold, uhygiejniske arbejdsforhold og en manglende forståelse fra de bevilligende myndigheder, som ikke ville eller kunne se, at en lille gruppe mænd udførte et livsvigtigt og farligt arbejde, som de havde krav på at blive honoreret ordentlig for. De fik ikke som sømændene og politiet et risikotillæg. – De blev der bare.

»De sorte tog« er en vending, der dukkede op i et avisreferat af den storstilede mørklægningsøvelse, som blev afholdt i Roskilde i november 1938, hvor omkring 50.000 mennesker fik en forsmag på nogle af de vilkår, millioner af mennesker skulle komme til at leve under få år senere.

»De sorte tog« er en dækkende betegnelse for den livsfarlige arbejdsplads, som en lille gruppe mænd havde i de fem år, som den tyske besættelse kom til at vare.

Bogen udkommer 9. april 1980 og koster 144,- kr.