



5

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. maj 1980 – 80. årgang

5

Indhold:

Forandringstempoet	2
Lavindkomstkommissionens sekretariat	3
Varefakta – en hjælp til forbrugerne ...	4
Fra Sparekassen og Banken	6
Ægyptens lokomotivnød svinder	8
Lønoversigt 1. april 1980	10
Retningslinier for advancement og ansøgt forflyttelse til ledige stillinger	13
Til Dansk Lokomotivmands Forenings hovedbestyrelse	15
Betingelser for ansættelse og forfrem- melse i lokomotivpersonalet år 1899 ...	16
Fra medlemskredsen – Demokrati på arbejdspladsen	17
Personalialia	18

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.

»Der er ikke mere i vejen med vor tid, end der har været i vejen med tiden til andre tider. Sandt at sige er der, som historisk kendsgerning, i industrisamfundene i dag flere, som spiser mere, har mere og lever længere end i nogen tidligere epoke.

Trods dette er vor tids mennesker, og især de mest begunstigede af dem (f.eks. danskerne), som nævnt utrygge og mangler især tro på fremtiden.

I tidligere tider kunne man, trods sult, krig og tidlig død, tro på en fremtid, enten i et hinsides og på en materiel udvikling her og nu, som var til at tage og føle på og til at tage til sig.

»I dag flimrer udviklingen med et stadigt stigende forandringstempo mestendels forbi de mange og er næsten ikke til at få greb om i sin helhed.«

Dette er citat fra kursusindhold for efteruddannelse af danske ingeniører.

Med denne efteruddannelse sigtes bl.a. på mere hensyn til mennesket. Begrebet »livskvalitet« skal sættes i centrum.

Det er naturligvis udmærket og nødvendigt, at ledere, »i det stadigt stigende forandringstempo«, tilpasses udviklingen, så de kan være med til at bringe os troen på en fremtidig udvikling. Et grundlag for det, det først og fremmest drejer sig om, mere effektivitet og mere produktion.

Imidlertid er der fortsat forskel på Kong Salomon og Jørgen Hattemager, så det, der er god latin på lederniveau, ikke er tilsvarende for »manden på gulvet«. Det er stadig klart, at lederen ønsker mest muligt af sin virksomhed og at der, udover tekniske finesser, må foretages en aktivering af det menneskelige element. Dertil har der gennem mange år været udpønsset en række systemer, som under dække af motivation og samarbejde i højeste grad tilgodeså effektivitet og produktivitet. Hvad med at gøre arbejdet mere meningsfyldt?

Hos DSB mærker vi også det stadigt stigende forandringstempo. Halvfjerdserne har været en uendelig række forandringer i virksomhedsstrukturen, hvilket har ført til, at medarbejderne er blevet utrygge og nærer megen skepsis for fremtiden.

Det arbejdsområde vi er placeret i er heller ikke gået ram forbi. Og vi kan imødesee nye forandringer. Om nødvendigheden af dem kan diskuteres, men med hensyn til det menneskelige islet er sagen indiskutabel, fordi den enkelte føler sig truet på sit arbejde.

Hvad med at tage den lidt med ro, så medarbejderen kan få pusten igen.

Lavindkomstkommissionens sekretariat

1979

Næsten 1 million voksne har ingen erhvervsuddannelse

I en lavindkomstsammenhæng påkalder de personer, der er helt uden erhvervsuddannelse, sig en særlig interesse. I dag er der næsten 1 million personer på arbejdsmarkedet – 480.000 kvinder og 490.000 mænd – som ikke har nogen erhvervsuddannelse. Denne gruppe kaldes ofte: restgruppen. Gruppen beskæftiges fortrinsvis med ikke-faglært arbejde. Nytilgangen af unge til restgruppen udgør fortsat ca. 20.000 pr. år.

Disse unge uden erhvervsuddannelse er genstand for stor uddannelsespolitisk opmærksomhed, da næsten halvdelen af gruppen er længerevarende arbejdsløse. Hvis de arbejdsløse unge fra restgruppen skal sikres en erhvervsuddannelse, er der brug for både en udvidelse af de faglige uddannelser (EFG mm.) og for 30.000 flere praktikpladser. Hvis også de erhvervsbeskæftigede restgruppeunge skal have en uddannelse, er behovet ca. dobbelt så stort.

Manglende uddannelse og lav indkomst følges ad – især blandt kvinderne

Ved at analysere sammenhængen mellem forskellige gruppers uddannelsesniveau og gruppernes indkomstforhold, viser det sig, at lavindkomstproblemerne i højere grad er knyttet til bestemte lavindkomsterhverv end til de enkelte individers uddannelsesniveau, og analysen viser også, at inden for de udprægede lavindkomstområder er det hovedsageligt kvinderne uden erhvervsuddannelse, der varetager det underordnede og ikke-faglærte arbejde. Det er med andre ord især kvinder uden erhvervsuddannelse, som løber en stor risiko for at blive placeret i arbejdsmarkedets lav-

indkomstområder.

Disse resultater kan sammenholdes med tidligere udsendte arbejdsnotater fra lavindkomstkommissionens sekretariat. Samstemmende vises, at der er behov for både en udvidelse og en bedre koordinering af erhvervsuddannelserne. Endvidere viser nærværende arbejdsnotat, at sammenhængen mellem erhvervsstrukturens og teknologiens udvikling på den ene side, og erhvervsuddannelsernes omfang og indhold på den anden side, især på lidt længere sigt, må have større opmærksomhed.

Endelig viser arbejdsnotatet her, at lavindkomstkommissionens opgave, der bl.a. består i at pege på politikker, der kan sikre en mere ligelig fordeling af samfundets produktionsresultat, kun delvist kan løses ved at forbedre på uddannelsessystemet. Også andre politikområder må inddrages.

Arbejdsnotat 4: Uddannelsespolitikken, Uddannelsesfordeling og Arbejdsmarkedet, er udarbejdet af lektor Anders Mathiesen. Arbejdsnotatet er delt i to dele, en som rummer en kortlægning af udviklingen i *uddannelsespolitikken og uddannelsessystemet* de seneste ca. 20 år og en som giver en mere detaljeret oversigt over den *aktuelle uddannelsesfordeling* i den erhvervsaktive befolkning.

Uddannelsespolitikken målsætninger og resultater i 1960'erne og 1970'erne

Undersøgelsen af uddannelsernes udvikling tager udgangspunkt i de *erklærede* uddannelsespolitiske målsætninger. I arbejdsnotatet vises, at udviklingen siden ca. 1960 først og fremmest har været karakteriseret ved:

– en større forskel på uddannelsesindehold for de unge – et re-

sultat af tilvalgsskolens pensum- og prøvedifferentiering, og

– en to-delning (polarisering) inden for det samlede uddannelsessystem mellem på den ene side de længerevarende mere teoretiske uddannelser og på den anden side de meget korte jobtræningskurser.

I hele perioden fra 1960 og frem til udgangen af 1970'erne er uddannelsespolitikken målsætning primært blevet opfattet som et spørgsmål om at sikre arbejderklassens unge en større andel i *gymnasiet og de højere uddannelser*. Inden for såvel de teoretiske ungdomsuddannelser og de længerevarende, højere uddannelser blev kapaciteten udbygget ret voldsomt i løbet af 1960'erne.

Men samtidig blev erhvervsuddannelserne i stigende grad indrettet på at tilgodese erhvervenes helt aktuelle arbejdskraftbehov. Især inden for de *grundlæggende erhvervsuddannelser* har udviklingen siden 1960 været karakteriseret ved en øget indholdsmæssig specialisering af undervisningen, og en polarisering mellem på den ene side et antal hastigt voksende korte joboptræningskurser og på den anden side de mere teoretiske erhvervsuddannelser, der forudsætter en længere teoretisk skoleuddannelse.

Denne udvikling er sket på bekostning af de traditionelle lærlingeuddannelser. Denne udvikling i *det samlede uddannelsessystem* har betydet, at flere får en længere og mere teoretisk uddannelse. Men samtidig er de mange underordnede arbejderes erhvervsforberedelse til gengæld blevet afkortet. Dertil kommer, at restgruppen stort set udgør en uændret andel af de enkelte ungdomsårgange. Alt i alt betyder dette, at der i løbet af 1960'erne og 1970'erne er kommet

stadig flere personer i arbejdsstyrken, der får en meget kortvarig jobtræning som eneste erhvervsforberedelse. Stadig større dele af den samlede arbejdsstyrkes kvalifikationer vil således – hvis denne udviklingstendens fortsætter uændret – bestå af snævert afgrænsede jobfærdigheder.

Hvilke kvalifikationer har arbejdskraften inden for de enkelte erhvervsområder

Undersøgelsen af uddannelsesfordelingen i den samlede arbejdsstyrke viser de enkelte erhvervsområders samlede arbejdskraftforbrug og sammensætningen med hensyn til forudgående erhvervsuddannelseskvalifikationer. Det fremgår, at arbejdsstyrken inden for de områder, der har lave indkomster også har en høj restgruppeintensitet. Sammenfaldet viser sig især inden for følgende erhvervsområder:

- nærings- og nydelsesmiddelindustrien
- tekstil- og beklædningsindustrien
- detailhandelen
- transportvirksomhed m.m., inkl. DSB samt post- og telefonvæsenet
- offentlige tjenesteydelser, inkl. skoler, hospitaler og sociale institutioner
- andre tjenesteydelser (hotel, restauration, rengøring m.v.)

Analyseresultaterne viser også samtidig, at kvinderne uden erhvervsuddannelse (restgruppen) i industrien får noget af det dårligste (ikke-faglærte) arbejde med den laveste aflønning. Samtidig viser det sig, at mændene uden erhvervsuddannelse selv inden for *lavindkomsterhvervene* systematisk får en højere (arbejdsstillings)placering end kvinderne. Denne tendens er især tydelig inden for detailhandel og offentlige tjenesteydelser.

Alene inden for sundheds- og socialsektoren beskæftiges ca. 90.000 kvinder uden nogen form for erhvervsuddannelse, og inden for private tjenesteydelser (hotel, restaurant, rengøring m.v.) ca. 65.000.

Hertil kommer at kvinder, som har opnået en erhvervsfaglig uddannelse især inden for *service-sektoren* alligevel placeres som underordnede funktionærer. Samtidig viser det sig, at selv inden for de områder hvor der er mange kvinder og mænd med den samme erhvervsuddannelsesbaggrund, er det mændene, der bliver placeret som overordnede funktionærer. Dette er særlig tydeligt inden for detailhandel, pengeinstitutter og offentlige tjenesteydelser.

Undersøgelserne af de enkelte erhvervsområders samlede arbejdskraftforbrug viser således, at *kønsarbejdsdelingen* i det samlede beskæftigelsesystem:

- dels viser sig ved, at det dårligste og mest belastende arbejde i særlig høj grad overlades til kvinderne
- dels ved at også kvinder med en erhvervsfaglig uddannelse fortrinsvis beskæftiges i underordnede funktioner
- og endelig derved, at det især er kvinderne, der kun har deltidsbeskæftigelse.

Hertil kommer så – under den aktuelle krise, at kvinderne har en større arbejdsløshed, og at de unge kvinder har særlig svært ved overhovedet at komme ind på arbejdsmarkedet.

Resultaterne fra disse analyser viser et behov for iværksættelse af undersøgelser, som løbende kan belyse sammenhængen mellem erhvervsstruktur og teknologiudviklingen på den ene side og uddannelsessystemet på den anden side.

Ungdomsarbejdsløsheden

Arbejdsnotatet indeholder også en samlet gennemgang af udviklingen i ungdomsarbejdsløsheden.

Oplysningerne om den aktuelle nytilgang til restgruppen sammenholdes med udviklingen i ungdomsarbejdsløsheden, og det fremgår heraf, at en foruroligende stor del af restgruppens unge i den aktuelle situation henvises til arbejdsløshed ved afgang fra uddannelsessystemet. Netop denne gruppe – de ungdomsarbejdsløse – er i særlig grad blevet ofre for de indholdsmæssige ændringer af undervisningen i de grundlæggende skoleuddannelser. De har i stor udstrækning fravalgt de kompetencegivende fag i skolen.

På grundlag af de foreliggende statistiske oplysninger og en række mere dybtgående undersøgelser i storbyområderne, hvor langt de fleste og de mest belastende ungdomsarbejdsløshedsproblemer findes, påpeges det, at de unge ledige (15–24 årige) sammenlignet med de øvrige i den pågældende aldersgruppe i særlig grad er karakteriseret ved:

- at de kun har 9 års skolegang eller mindre og oftest kun en almen skoleafslutning (dvs. et lavt uddannelsesniveau)
- at de var utilfredse med skolen, da de forlod den (dvs. skoletrætte)
- at de fleste er uden erhvervsuddannelse (dvs. tilhører restgruppen)
- at de unge kvinder er særligt hårdt ramt af ungdomsarbejdsløsheden, og at det yderligere skal ses på baggrund af, at netop de unge kvinder i langt højere grad end mændene i samme aldersgruppe er henvist til deltidsbeskæftigelse.

Varefakta en hjælp til forbrugerne

Varefakta er efterhånden ved at blive et naturligt led i det danske forbrugsmønster. Anvendelsen af varefakta er gjort – og hviler stadig – på frivillighed, men der har været en stærk forøgelse af deklarerede varer i de seneste år.

Det tidligere Dansk Varedeklarations Nævn har taget navneforandring og hedder nu Dansk Varefakta Nævn.

Varefakta er resultatet af samarbejde med bl.a. Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Forbrugerrådet, Dansk Standardiseringsråd og en række brancheråd. På den måde sikres forbrugerne de mest relevante oplysninger. Og ikke mindst sikres det, at varerne bliver efterkontrolleret på betryggende vis.

Dansk Varefakta Nævns mål er, at der inden for en årrække på 5 år skal være varefakta på omkring halvdelen af de varer og tjenesteydelser, der indgår i en families forbrug, og at varefakta anvendes af forbrugerne.

Ved forbrug forstås først og fremmest de varer og tjenesteydelser, som danner baggrund for det hidtidige reguleringspristol.

Hvad er varefakta?

Idéen med varefakta er, at det skal kunne forstås af forbrugerne uden særlig forhåndsviden. Varefakta kan kun komme på brugsegne varer og begrænses til forbrugerrelevante oplysninger. Varefakta skal have ensartet udformning, så oplysningerne kan sammenlignes fra varegruppe til varegruppe og inden for den enkelte varegruppe. Varefakta kontrollerer at oplysningerne holder. Der forudsættes derfor normer for prøvningsmetoder, så afprøvningsresultater er sammenlignelige og varen underkastes kontrol før mærkning som stikprøvekontrol for at sikre, at varen sva-

rer til oplysningerne.

Kontrollens art og omfang samt oplysning om mærkningens gennemførelse og indhold er anført i forskrifter, der er offentligt tilgængelige. Adgangen til at anvende mærkningen står åben for de virksomheder, der påtager sig ansvaret for, at varerne opfylder de af Dansk Varefakta Nævn stillede mærkningsbetingelser. Repræsentanter for interesserede grupper skal have adgang til at udtale sig om forskrifterne. Forskrifterne og varefakta skal udformes, så virksomhedernes markedsføring kan støttes.

Varefakta gavner både forbruger og erhverv

Erhvervslivet kan have stor nytte af at anvende varefakta, idet nævnet sørger for, at det gennem denne varemærkning sikres, at Markedsføringslovens krav til forsvarlig vejledning, f.eks. brugsegnethed, holdbarhed m.v. overholdes.

Herigennem vil erhvervslivet også indfri nogle af de forventninger, forbrugerne har om samarbejde med erhvervslevet.

Forbrugerne kan med rimelighed stille krav om at få at vide, hvad de køber. Varefakta forekommer på såvel levnedsmidler som andre varer, der ikke hører til levnedsmiddelgruppen. Som eksempler kan nævnes, at der findes forskrifter som firmaer kan tilslutte sig på hårde hvidevarer, køkkengrej, cykler, sengetøj m.m. Forbrugerne bør ved ethvert indkøb forespørge, om der findes produkter med varefakta på. En lang række firmaer har fået tilladelse til at bruge varefaktamærket og er gået ind på vilkårene for det, men der er langt igen, før tilstrækkeligt mange deklarerer.

Derfor er min appel til erhvervne og forbrugerne – set ud fra hver sit ståsted – *brug varefakta*.

Nye DSB-plakater

Atter i år udsender DSB 6 plakater af en dansk kunstner. Denne gang er det maleren og grafikeren Bent Holstein.

Det emne han har valgt, er de kønne gamle stationer på Kystbanen mellem København og Helsingør. Bent Holstein siger om sit motivvalg:

»DSB er for mig ikke bare en stor transportvirksomhed, men også en kulturfaktor, der har præget hver eneste danskers hverdag i og med, at hele det flade Danmark er opskåret i småstykker af jernbanespor, øerne er blevet sammenkædet af jernbanebroer, og uden færgernes sisyfosarbejde ville samfundet bryde totalt sammen. Men ved siden af alle de praktiske hensyn har der heldigvis også været overskud til at sætte lidt kulør på det hele:

De røde busser, de smukke sort-rød-hvide færges og stationerne. Stationerne, der afspejler hver sin tid, 20'ernes senjugend, 30'ernes funkis eller vore dages betonfunktionalisme.

Når jeg har valgt mine motiver fra Kystbanens stationer, er det fordi det er dem jeg kender bedst og holder mest af. Jeg ved godt, at DSBs formål er at flytte ting og mennesker, og at ventetiden ofte bliver betragtet som en forbandelse. Men ventetiden kan også have sine positive sider. Mine plakater er beregnet på dem, der venter, et forsøg på at give dem en billedoplevelse, ikke bare for at fordrive tiden, men også for at få dem til at se på deres station. Jeg er helt sikker på, at hver eneste har detaljer, der kan give os oplevelser under den daglige venten på tog. Om ikke andet, så se på sporene og tænk på, at de danner en uafbrudt linie helt til Vladivostok.«

Opsparingen nærmer sig bunden

6

Lønmodtagernes opsparing er på vej mod bunden. Det mener professor, dr. polit. Svend Aage Hansen. Han skriver om problemet i beretningen fra Laane- og Sparekassen for offentligt ansatte. Han behandler her nogle mindre påagtede afsnit i Danmarks Statistiks nyeste forbrugerundersøgelse fra 1976.

Skatternes himmelflugt har gjort dybe indhug i den disponible indkomst. I 1963 udgjorde denne 86-87 pct. af lønmodtagernes samlede indkomster, i 1976 kun godt 70 pct.

Det forstærkede skattetryk har reduceret forbruget fra 80 til 67 pct. af indkomsterne. Men det har ramt opsparingen langt hårdere. Fra 6,7 pct. i 1963 faldt den til 3,8 pct. i 1976.

1976-undersøgelsen har for første gang de selvstændige erhvervsdrivende med, og deres tal er i flere henseender bemærkelsesværdige. Selvstændige landmænd sparer 6,8 pct. og byerhvervenes selvstændige 10,4 pct. De kan nemlig spare op i deres egen virksomhed og har bedre sikring mod inflation end lønmodtagere, der navnlig sparer op i pengeinstitutter og værdipapirer. Derfor er lønmodtagernes opsparing langt mindre.

Professor Svend Aage Hansen mener, at det vil være magtpåliggende at skabe de gunstigst mulige vilkår for lønmodtagernes opsparing, hvis man skal standse bevægelsen mod bunden i lønmodtagernes opsparings-præstationer. Han tvivler trods alt på, at opsparingen kan undværes. I dag er den på fem milliarder kr.

»Forsvandt de, ville det – for landet som for den enkelte husstand – betyde en økonomi endnu stærkere bundet af nødvendighedens lov«, slutter professoren.

Repræsentantskabsmøde i Låne- og Sparekassen

På Laane- og Sparekassens repræsentantskabsmøde den 14. ds. omtalte formanden, politikommissær Anton Dalsgaard, begrænsningerne i forbrugslångivningen, og sagde blandt andet at sådanne begrænsninger ikke i sig selv medfører nogen nedgang i den samlede långivning til forbrug. Det flytter blot långivningen fra det organiserede lånemarked til det »grå« lånemarked, med det ene sikre resultat: at det bliver dyrere at låne.

Formanden betegnede resultatet af sparekassens drift i 1979 som tilfredsstillende. Nettoresultatet er steget med ca. 30% til 4,8 mill. kr. Skatterne er steget med 0,8 mill. kr. til 2,4 mill. kr., hvilket dels skyldes det øgede overskud, dels en forhøjelse af skatteprocenten fra 30 til 40.

Formanden oplyste i en omtale af opsparingen, at der er en god stigning på nogle skattebegünstigede opsparingsformer og på konti med tre måneders opsigelse for tjenestemænd, men ikke på den øvrige opsparing. Han efterlyste årsagerne hertil. Skyldes det inflation, beskatning, mindre lønstigninger? Formanden ønskede ikke at komme med forslag, men henstillede blot, at der nu bliver gjort en indsats for at fremme opsparingen.

Sparernes samlede indestående udgør nu 233 mill. kr. og udlånet 148 mill. kr.

Endvidere omtalte formanden den sidste forår indgåede samarbejdsaftale med Bikuben. Aftalen er siden udmøntet i en række arrangementer, som alle har givet et godt resultat.

Hæderspris

Den 23. september har sparekassen 100 års jubilæum. Anton Dalsgaard oplyste, at der oprettes en jubilæumsfond, hvis midler tilvejebringes ved årlige bevillinger fra sparekas-

sen og ved gaver. I jubilæumsåret anvendes der indtil 100.000 kr. til dette formål. Fra fonden uddeles én gang årligt en hæderspris på mindst 25.000 kr. til en offentligt ansat, der har ydet en særlig indsats inden for f.eks. det kulturelle, humanitære eller forskningsmæssige område eller inden for børne- og ungdomsarbejde, ældrearbejde, forsorgsarbejde, idrætsarbejde eller andet almenntilgigt arbejde. Desuden kan offentligt ansatte søge fonden om tilskud til videre uddannelse.

Professor, dr. polit. Svend Aage Hansen har udarbejdet et 100 siders jubilæumsskrift, »Hundrede år i offentlig tjeneste«. Det skal gives til alle sparekassens kunder.

Direktør O. IIsø kommenterede den usikkerhed, der udgår fra den uoverskuelige økonomiske situation. I øjeblikket forberedes en række dybtgående indgreb, hvoraf adskillige vil virke ret direkte på obligationsmarkedet, sagde han. Det gælder f.eks. både en eventuel kommende rentefradragsordning og de bebudede besparelser på de offentlige budgetter.

Det sidste åbner visse beskedne muligheder for en aflastning af obligationsmarkedet, sagde direktør IIsø. Men alt taget i betragtning er forventningerne til et omsving i renteutviklingen for tiden både små og usikre.

Arbejdernes Landsbank har haft et godt år

Det mest markante træk i den økonomiske udvikling det seneste års tid og de seneste måneder har været den stærkt ændrede situation med hensyn til olien. Når et så betydningsfuldt produkt stiger så voldsomt i pris, får det vidtrækkende følger både internationalt og her i Danmark.

På denne måde indledte formanden for *Arbejdernes Landsbank*, forbundsformand *Henry Hansen*, sin beretning ved bankens generalforsamling og fortsatte:

– Når vort land bliver så forholdsvis hårdt ramt, hænger det sammen med, at vi stadig er meget afhængige af import af olie – trods bestræbelserne for at spare energi og omlægning til andre energikilder.

En anden følge af den internationale ustabilitet har været en kraftig rentestigning i de fleste vestlige lande. I løbet af 1979 er diskontoen forhøjet to gange – i juni og i september – og i februar 1980 blev den yderligere forhøjet med 2 procent. Inden for de sidste 12 måneder er diskontoen blevet forhøjet med ikke mindre end 5 procent fra 8 til 13.

Lyspunkt:

Højere beskæftigelse

Midt i dette mørke billede for samfundsudviklingen er der dog også lyspunkter. Det gælder især den indsats, der er gjort for at fremme beskæftigelsen. For første gang under den nuværende krise er det lykkedes at få et markant fald i arbejdsløsheden. Den gennemsnitlige ledighed for 1979 blev knap 160.000 mod godt 190.000 i 1978 – altså et fald på over 30.000. En væsentlig faktor bag denne udvikling er efterlønsordningen, der har været en stor succes. Endvidere kan nævnes ordningen med jobtilbud. Og der har også været en vækst i beskæfti-

gelsen i den offentlige sektor som følge af regeringens beskæftigelsesprogram.

Bruttonationalproduktet – et udtryk for værdien af vor samlede produktion – er i 1979 mængdemæssigt steget med henved 3 procent.

Et godt år for banken

Til trods for de nævnte økonomiske vanskeligheder har 1979 været et godt år for *Arbejdernes Landsbank*. Overskuddet inklusive en kursgevinst på 64 millioner kroner andrager 98.950.000 kroner før skat. Efter betalt skat på 37 millioner kroner er der 62 millioner kroner til disposition, heraf betales 8 procent til aktionærerne med i alt 11 millioner kroner. Resten henlægges til bankens reserver.

Udvidelsen af filialnettet er blevet fortsat i 1979 med åbning af nye filialer i Hjørring, i Næstved og i Grindsted. Om kort tid åbner vi en filial i Kolding i midlertidige lokaler – men her skal senere opføres en bygning efter nærmere aftale med Kolding kommune. Og for tiden ser vi på muligheder for at etablere en filial i Køge.

Bankens engagementer er rimeligt sikrede, og der var ikke siden årets afslutning indtruffet begivenheder, der har væsentlig indflydelse på det aflagte regnskab og status, sagde formanden, inden han indstillede begge dele til godkendelse af generalforsamlingen.

Aktiekapitalen udvidet med 25 millioner

Bankdirektør *G. Schmidt Laursen* gennemgik regnskabet. Det blev oplyst, at balancen i 1979 var forøget med 335 millioner kroner, svarende til en stigning på 9 procent. Ved årets udgang var balancen på 4.138 millioner kroner. For samtlige

ge banker var den gennemsnitlige stigning i balancen på 14 procent i 1979.

Bankernes indlån viste en tilfredsstillende vækst. De samlede indlån er i 1979 steget med 211 millioner kroner. Det svarer til en stigning på 7 procent. Bankens udlån er i 1979 steget med 312 millioner til 2.042 millioner kroner. Det svarer til en stigning på 18 procent. Stigningen for samtlige banker var 16 procent. Aktiekapitalen andrager ved årets udgang 155.000.000 kroner. Den samlede egenkapital er ultimo 1979 på ialt 386.377.668 kroner.

I årets løb er aktiekapitalen blevet udvidet med 25 millioner kroner.

Ved udgangen af 1979 var der ansat i alt 809 medarbejdere i *Arbejdernes Landsbank*. I lønninger og vederlag er der blevet udbetalt i alt 95.943.927 kroner.

Både formandens og direktionens redegørelse blev hilst med bifald fra generalforsamlingen.

Ønske om flere filialer

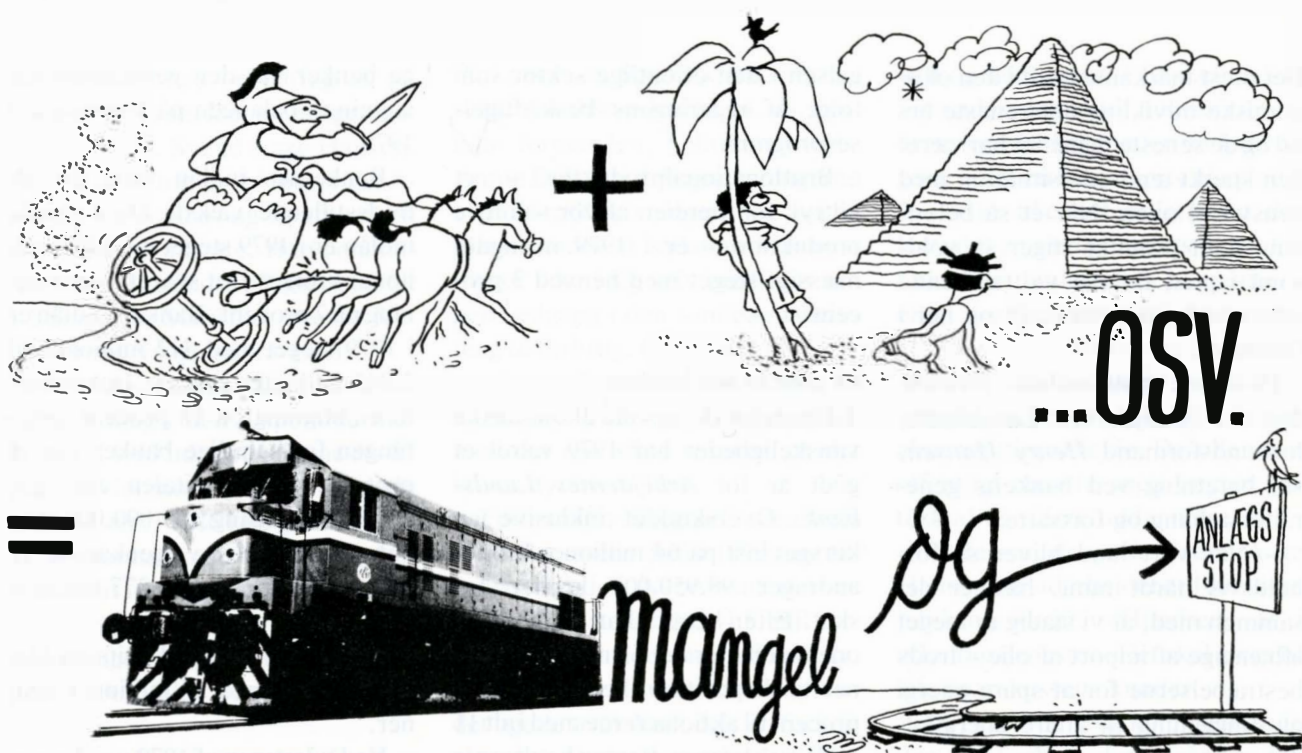
Under debatten om regnskab og beretning fremsatte *Helle Wodtczak* fra HK i Åbenrå et ønske om oprettelse af flere filialer i Sønderjylland, efter at hun havde takket for en god beretning og et godt regnskab.

Aage Munk fra Arbejderbevægelsens Erhvervsråd fremførte nogle betragtninger om den økonomiske udvikling og pegede på nødvendigheden af at udvikle det samlede produktionsapparat. Man kunne ikke spare sig gennem krisen. Kun ved at stimulere eksporterhvervene og begrænse importen kunne der findes varige løsninger med holdbart sigte.

Beretning og regnskab blev enstemmigt godkendt.

Ægyptens lokomotivnød svinder

8



Ægyptens statsbaners situation (her frit efter gammel-ægyptisk reliefstil): Bl.a. romerne kom bag på de mere fortidsbeskuende end fremadrettede ægyptere. En følge blev stor nationalgæld, som helt op til 1980'erne har skabt materiel- og anlægsmangler. Det er et nyimporteret – 1654 hk GM – dieselloko i billedet.

Lokomotiv»parken« hos Ægyptens statsbaner er nu så stor, at banerne kan begynde at udvide.

Forklaringen på årtiers manglende trækraft, for lille sporareal og umoderne, dårligt vedligeholdte anlæg i øvrigt, der hindrede opfyldelse af kapacitetskrav, stikker dybt.

Mangel på gode statsledere i årtusinder gjorde landet til »malkeko« for mange, men især tre europæiske stormagter – romerne, tyrkerne og briterne i den rækkefølge.

Allerede 6000 år f. Kristi trivedes her en pomp og pragt, der virkede aldeles uimodståelig for Europas »babariske« stater. Ægypternes regnløse land var ganske enkelt vor civilisations »vugge«.

Landet var længe verdens rigeste i alle henseender med kunst, kunsthåndværk og lærdom uden lige andre steder på jorden.

I dag er pyramiderne håndgribelige beviser herpå – fra deres ydre, »trappetrin« tekniske vidunder til deres gravkammerindhold af kunst i drevet guld og ædle stene samt gamle skrifter og andet, der fortæller om fortids levevis. Den ældste pyramide er ca. 4600 år, den største tog 30 år at stable op.

Pyramiderne blev også monument for det ægyptiske paradoks: den uforholdsmæssigt store, enestående energi, tid og snilde, de gamle ægyptere brugte på det fortidige – mest afdøde konger – er årsagen til, at landet i dag kan føre sin historie længere og navnlig mere veldokumenteret tilbage end nogen anden nation.

Men: det er også grunden til, at ægypterne udviklede en national svaghed for fortidsorientering på bekostning af det fremadrettede.

Fremmede overfaldsmagter fik let spil. De kom efter tur bag på de

fortidsbeskuende indfødte, som blev »brikker i spillet«, der gav de fremmede gevinsten.

Et forkrøblet skattesystem blev bare én af folkets mange plager allerede 200 år f. Kristi.

Landet, hvor dadelpalmen er nationaltræ, men skove er ukendte og hvor toppen af jernbanernes miljøindsats til dato består i at udstyre rullende materiel med filtre, faste og roterende (el)vifter til værn imod ørkensand og støv i togrummenes tørre, varme luft, oparbejdede en enorm gæld. Følgerne har præget og så statsbanerne helt frem til 1980'erne.

I 1922 gav briterne (sidste af besættelsesmagterne) frivilligt Ægypten sin selvstændighed tilbage.

Siden da har ægypterne gjort deres aktiver op:

Landet er faktisk en 20 km bred, frugtbar jordstrimmel på begge si-

der af den plantelivgivende – venligt oversvømmende – flod, Nilen.

Floden skærer igennem hele landet fra Øvre Ægypten i syd (grænsende til Afrikas tropiske områder) til Nedre Ægypten i Nord, hvor Nilens delta møder Middelhavet. Det er frugtbare jordmasser, som oversvømmelserne fører med sig fra højlandet i syd, der gør Nilen så vital for Ægypten.

Resten af ægypternes i alt 1 million km² – dvs. ca. 960,000 km² – er ørkenland!

Men der findes mange mineraler bl.a. fosfater, nitrater, rød granit, alabast samt olie. Og i de frugtbare, eksporterende (citrusfrugter, druer, figner, ris, majs, sukker m.m.) distrikter langs Nilen, der også er kilden til et kunstigt overvandings-system, er der farverig landskabs-skønhed under solrig, blå himmel, som turister nu har kig på.

Så med lånemuligheder på verdens pengemarked, der møder udgiften til omtrent halvdelen af banernes forbedringsprogram, og mere overblikksbevidste statsledere er de ægyptiske samfundshjul begyndt at dreje livligere og specielt banernes er på vej til modernisering og udvidelser.

Planerne har altså først samlet sig om mere trækraft:

Til den nyeste hører 2475 hk Henschel-lokoer, type AA22T, vægt 121,8 t, største hastighed 120 km/t, Co-Co akselarrangement og 1654 hk GM dieselmaskiner, type G22W (billedet).

Andre i »parken« er 2000 hk, 2500 hk og 1600 hk diesellokoer samt 2600 hk russiske TE114 Co-Co, specialbygget til varme himmelstrøg, anvendelige gruppevis. Føreren kan kontrollere en gruppe fra kabinen i forreste maskine.

Det meste af ægypternes signal-

sektor er under moderne standard, noget er rent ud primitivt. Omfattende signalforbedringer er højt på programmet – forudsætningen for trafikudvidelser.

Nyt automatisk blokanlæg på Cairo-Qalyub strækningen har banet vej for 3-minutters drift og øget kapacitet fra 260 til 400 tog dagligt.

Svenskerne har lige afleveret fjernstyringssystemet på de to hovedstrækninger, Cairo til Giza Ausin og Kobri El Leimoun til El Gabal El Asfar. Arbejdet varede 6 år.

Officielt opgives det årlige passagertal på Ægyptens statsbaner til 313 millioner. Uofficielt menes tallet at være nærmere 400 millioner. Forklaring: myldretidsrejsende står tæt på trinene af overfyldte tog!

Passagemateriellet på de mest trafikerede hjem-arbejdspladsruter er tilmed bygget til at kunne rumme 12 rejsende pr. m²(!).

Fragttrafik har hidtil vist støt faldende tendens mest p.g.a. manglende trækraft. Nu er der håb om 15 millioner tons årligt.

To nye fragtlinier bygges – én (120 km) fra Alexandria til Itai Baroud og én (95 km) fra Port Said til Nilens delta-område. Flere nye fragtlinjer overvejes.

Situationen på vedligeholdelsesfeltet karakteriseres af, at halvdelen af sporarealet er forældet.

Mekanisk reparationsudstyr er der kun lidt af endnu, så de manuelle arbejds hold er kommet endog langt bagud med udbedringerne.

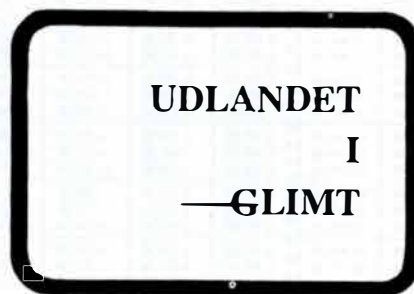
Det er ingen hemmelighed, at statsbanernes ledelse hælder til den opfattelse, at arbejdet overstiger ægypternes egne muligheder for at indhente det forsømte.

Så ledelsen viste stor interesse for et tilbud fra et europæisk konsortium af specialfabrikker for vedligeholdelsesmaskiner, der gik

ud på at overtage ansvaret for alt vedligeholdelsesarbejde på ægypternes vegne.

Desuden stilles konsortiets moderne udstyr til rådighed på lejebasis for andre lande i Mellemøsten og for lande på Afrikas kontinent i øvrigt.

Europæerne vender altså nu tilbage til Ægypten – denne gang for at reparere og forny.



● JAPAN's statsbaner – vi havde ikke hørt om dem længe – har nu et dagligt »underskud« på ca. kr. 8 millioner. Transportministeriet er skredet til at sætte flytakster op i forsøg på at bremse passagerflugten fra banerne.

Men ingen nyheder.

● USA's Washington (regeringsbyen) – Boston linje får nyt sporanlæg og materiel, så farten kan sættes op fra hidtil godt 60 km/t til 190 km/t.

Med passende acceleration skulle det så blive muligt at ryste politikere og almene passagerer bedre sammen.

● KENYA har fået et såkaldt »blødt« lån på DM 13,7 millioner i Vesttyskland til køb af diesellokoer dér. Tilbagebetaling over 30 år til 2% p.a., afdragsfrit i 10 år.

Det bløde ville have været, om Kenya havde afslået lånebetingelserne.

Lønoversigt 1. april 1980

10

OVERSIGT 1: Skalatrin 1-39: Løn 1. april 1980

Skala- trin	Grund- sats	A P tillæg	Stedtillæg m.v. efter sats						S P tillæg	Taktreguleringstillæg efter sats					
			VI	V	IV	III	II	I		VI	V	IV	III	II	I
1	39.012,00	5.384,00	7.644,00	6.468,00	5.291,00	4.115,00	2.938,00	1.762,00	1.170,36	6.848,18	6.696,83	6.545,35	6.394,00	6.242,52	6.091,16
2	40.085,00	5.384,00	7.831,00	6.626,00	5.421,00	4.216,00	3.011,00	1.806,00	1.202,55	7.014,48	6.859,40	6.704,32	6.549,23	6.394,15	6.239,07
3	41.187,00	5.384,00	8.023,00	6.788,00	5.554,00	4.320,00	3.086,00	1.852,00	1.235,61	7.185,28	7.026,33	6.867,52	6.708,70	6.549,88	6.391,07
4	42.320,00	5.384,00	8.220,00	6.956,00	5.691,00	4.427,00	3.163,00	1.899,00	1.269,60	7.360,82	7.198,14	7.035,34	6.872,66	6.709,99	6.547,31
5	43.484,00	5.384,00	8.422,00	7.127,00	5.832,00	4.537,00	3.242,00	1.947,00	1.304,52	7.541,12	7.374,45	7.207,79	7.041,12	6.874,45	6.707,79
6	44.679,00	5.384,00	8.630,00	7.304,00	5.977,00	4.650,00	3.324,00	1.997,00	1.340,37	7.726,30	7.555,64	7.384,86	7.214,07	7.043,42	6.872,63
7	45.908,00	5.384,00	8.844,00	7.485,00	6.126,00	4.766,00	3.407,00	2.048,00	1.377,24	7.916,76	7.741,86	7.566,95	7.391,92	7.217,02	7.042,11
8	47.171,00	5.384,00	9.064,00	7.671,00	6.278,00	4.886,00	3.493,00	2.100,00	1.415,13	8.112,50	7.933,22	7.753,94	7.574,79	7.395,51	7.216,23
9	48.468,00	5.384,00	9.289,00	7.862,00	6.435,00	5.008,00	3.581,00	2.154,00	1.454,04	8.313,39	8.129,73	7.946,08	7.762,42	7.578,77	7.395,11
10	49.801,00	5.384,00	9.521,00	8.059,00	6.597,00	5.134,00	3.672,00	2.209,00	1.494,03	8.519,95	8.331,79	8.143,63	7.955,34	7.767,18	7.578,89
11	51.170,00	5.384,00	9.760,00	8.261,00	6.762,00	5.264,00	3.765,00	2.266,00	1.535,10	8.732,18	8.539,26	8.346,34	8.153,55	7.960,63	7.767,71
12	52.577,00	5.384,00	10.004,00	8.468,00	6.933,00	5.397,00	3.861,00	2.325,00	1.577,31	8.950,10	8.752,42	8.554,86	8.357,18	8.159,50	7.961,81
13	54.023,00	5.384,00	10.256,00	8.682,00	7.107,00	5.533,00	3.959,00	2.385,00	1.620,69	9.174,22	8.971,64	8.768,94	8.566,37	8.363,79	8.161,22
14	55.509,00	5.384,00	10.515,00	8.901,00	7.287,00	5.674,00	4.060,00	2.446,00	1.665,27	9.404,53	9.196,81	8.989,09	8.781,50	8.573,78	8.366,05
15	57.035,00	5.384,00	10.780,00	9.126,00	7.472,00	5.818,00	4.164,00	2.510,00	1.711,05	9.640,93	9.428,06	9.215,19	9.002,32	8.789,45	8.576,58
16	58.604,00	5.384,00	11.053,00	9.357,00	7.662,00	5.966,00	4.270,00	2.575,00	1.758,12	9.884,05	9.665,78	9.447,63	9.229,35	9.011,08	8.792,93
17	60.215,00	5.384,00	11.333,00	9.595,00	7.857,00	6.118,00	4.380,00	2.642,00	1.806,45	10.133,64	9.909,96	9.686,28	9.462,47	9.238,79	9.015,11
18	61.871,00	5.384,00	11.622,00	9.839,00	8.057,00	6.275,00	4.493,00	2.710,00	1.856,13	10.390,36	10.160,89	9.931,54	9.702,20	9.472,86	9.243,38
19	63.573,00	5.384,00	11.376,00	9.632,00	7.887,00	6.143,00	4.399,00	2.654,00	1.820,73	10.573,19	10.348,74	10.124,16	9.899,70	9.675,25	9.450,67
20	65.321,00	5.384,00	11.111,00	9.408,00	7.704,00	6.000,00	4.298,00	2.594,00	1.781,96	10.759,06	10.539,89	10.320,58	10.101,28	9.882,23	9.662,92
21	67.117,00	5.384,00	10.825,00	9.167,00	7.507,00	5.846,00	4.188,00	2.528,00	1.739,67	10.947,96	10.734,57	10.520,93	10.307,16	10.093,77	9.880,13
22	68.963,00	5.384,00	10.518,00	8.908,00	7.294,00	5.681,00	4.071,00	2.457,00	1.693,73	11.140,11	10.932,91	10.725,18	10.517,59	10.310,38	10.102,66
23	70.860,00	5.384,00	10.189,00	8.629,00	7.066,00	5.504,00	3.944,00	2.381,00	1.643,95	11.315,51	11.134,74	10.932,58	10.732,55	10.531,78	10.330,62
24	72.808,00	5.384,00	9.836,00	8.331,00	6.822,00	5.313,00	3.809,00	2.300,00	1.590,13	11.533,86	11.340,16	11.145,96	10.951,75	10.758,18	10.563,98
25	74.810,00	5.384,00	9.458,00	8.012,00	6.561,00	5.110,00	3.663,00	2.212,00	1.532,11	11.735,40	11.549,30	11.362,56	11.175,81	10.989,58	10.802,84
26	76.868,00	5.384,00	9.055,00	7.672,00	6.282,00	4.892,00	3.508,00	2.119,00	1.469,72	11.940,37	11.762,38	11.583,48	11.404,59	11.226,47	11.047,71
27	78.982,00	5.384,00	8.626,00	7.309,00	5.984,00	4.660,00	3.343,00	2.019,00	1.402,72	12.148,61	11.979,11	11.808,58	11.638,18	11.468,68	11.298,28
28	81.154,00	5.384,00	8.168,00	6.922,00	5.667,00	4.413,00	3.166,00	1.912,00	1.330,93	12.359,96	12.199,60	12.038,08	11.876,69	11.716,20	11.554,81
29	83.385,00	5.384,00	7.682,00	6.511,00	5.330,00	4.150,00	2.979,00	1.799,00	1.254,11	12.574,65	12.423,94	12.271,95	12.120,08	11.969,38	11.817,51
30	85.678,00	5.384,00	7.164,00	6.073,00	4.972,00	3.870,00	2.779,00	1.678,00	1.172,08	12.792,54	12.652,13	12.510,43	12.368,60	12.228,19	12.086,49
31	88.035,00	5.384,00	6.615,00	5.609,00	4.591,00	3.574,00	2.567,00	1.549,00	1.084,59	13.013,97	12.884,50	12.753,48	12.622,59	12.492,99	12.361,97
32	90.455,00	5.384,00	6.033,00	5.117,00	4.187,00	3.259,00	2.342,00	1.413,00	991,39	13.238,52	13.120,63	13.000,94	12.881,51	12.763,49	12.643,93
33	92.943,00	5.384,00	5.417,00	4.596,00	3.760,00	2.925,00	2.103,00	1.268,00	892,25	13.466,69	13.361,03	13.253,43	13.145,97	13.040,18	12.932,71
34	95.499,00	5.384,00	4.764,00	4.043,00	3.307,00	2.571,00	1.850,00	1.115,00	786,91	13.698,05	13.605,26	13.510,53	13.415,81	13.323,02	13.228,42
35	98.125,00	5.384,00	4.073,00	3.459,00	2.828,00	2.197,00	1.583,00	952,00	675,10	13.932,69	13.853,67	13.772,46	13.691,25	13.612,23	13.531,02
36	100.824,00	5.384,00	3.343,00	2.842,00	2.322,00	1.802,00	1.300,00	781,00	556,55	14.170,85	14.106,37	14.039,44	13.972,52	13.907,91	13.841,12
37	103.596,00	5.384,00	2.573,00	2.190,00	1.787,00	1.385,00	1.001,00	599,00	430,96	14.412,34	14.363,05	14.311,18	14.259,44	14.210,02	14.158,29
38	106.445,00	5.384,00	1.759,00	1.502,00	1.223,00	944,00	686,00	407,00	298,05	14.657,14	14.624,06	14.588,16	14.552,25	14.519,04	14.483,14
39	109.372,00	5.384,00	902,00	776,00	627,00	479,00	353,00	205,00	157,50	14.905,46	14.889,24	14.870,07	14.851,02	14.834,80	14.815,76

Oversigt 1: Stedtillæg + ikke pensionsgivende tillæg i % af grundsats pr. 1. april 1980

STEDTILLÆGSSATS	VI	V	IV	III	II	I
SKALATRIN 1-18, pct.	17,400	14,750	12,100	9,450	6,800	4,150
19	16,609	14,080	11,550	9,020	6,491	3,961
20	15,818	13,410	11,000	8,590	6,182	3,772
21	15,027	12,740	10,450	8,160	5,873	3,583
22	14,236	12,070	9,900	7,730	5,564	3,394
23	13,445	11,400	9,350	7,300	5,255	3,205
24	12,654	10,730	8,800	6,870	4,946	3,016
25	11,863	10,060	8,250	6,440	4,637	2,827
26	11,072	9,390	7,700	6,010	4,328	2,638
27	10,281	8,720	7,150	5,580	4,019	2,449
28	9,490	8,050	6,600	5,150	3,710	2,260
29	8,699	7,380	6,050	4,720	3,401	2,071
30	7,908	6,710	5,500	4,290	3,092	1,882
31	7,117	6,040	4,950	3,860	2,783	1,693
32	6,326	5,370	4,400	3,430	2,474	1,504
33	5,535	4,700	3,850	3,000	2,165	1,315
34	4,744	4,030	3,300	2,570	1,856	1,126
35	3,953	3,360	2,750	2,140	1,547	0,937
36	3,162	2,690	2,200	1,710	1,238	0,748
37	2,371	2,020	1,650	1,280	0,929	0,559
38	1,580	1,350	1,100	0,850	0,620	0,370
39	0,789	0,680	0,550	0,420	0,311	0,181
19-39 AFTRAPNINGSPCT.	0,791	0,670	0,550	0,430	0,309	0,189

Dyrtids- tillæg	Uregu- leret tillæg	Årston ialt efter sats					Månedston ialt efter sats					Ska- la- trin		
		VI	V	IV	III	II	I	VI	V	IV	III		II	I
13.728,00	480,00	74.266,54	72.939,19	71.610,71	70.283,36	68.954,88	67.627,52	6.188,89	6.078,27	5.967,57	5.856,96	5.746,25	5.635,64	1
13.728,00	480,00	75.725,03	74.364,95	73.004,87	71.644,78	70.284,70	68.924,62	6.310,44	6.197,10	6.083,76	5.970,42	5.857,08	5.743,74	2
13.728,00	480,00	77.222,89	75.828,94	74.436,13	73.043,31	71.650,49	70.257,68	6.435,26	6.319,09	6.203,03	6.086,95	5.970,89	5.854,82	3
13.728,00	480,00	78.762,42	77.335,74	75.907,94	74.481,26	73.054,59	71.627,91	6.563,55	6.444,66	6.325,67	6.206,79	6.087,90	5.969,00	4
13.728,00	480,00	80.343,64	78.881,97	77.420,31	75.958,64	74.496,97	73.035,31	6.695,32	6.573,51	6.451,70	6.329,90	6.208,10	6.086,29	5
13.728,00	480,00	81.967,67	80.471,01	78.973,23	77.475,44	75.978,79	74.481,00	6.830,65	6.705,93	6.581,12	6.456,30	6.331,58	6.206,76	6
13.728,00	480,00	83.638,00	82.104,10	80.570,19	79.035,16	77.501,26	75.967,35	6.969,84	6.842,02	6.714,19	6.586,28	6.458,45	6.330,63	7
13.728,00	480,00	85.354,63	83.782,35	82.210,07	80.638,92	79.066,64	77.494,36	7.112,91	6.981,88	6.850,86	6.719,93	6.588,91	6.457,88	8
13.728,00	480,00	87.116,43	85.505,77	83.895,12	82.284,46	80.673,81	79.063,15	7.259,72	7.125,49	6.991,27	6.857,05	6.722,83	6.588,60	9
13.728,00	480,00	88.927,98	87.277,82	85.627,66	83.976,37	82.326,21	80.674,92	7.410,69	7.273,18	7.135,66	6.998,06	6.860,54	6.722,94	10
13.728,00	480,00	90.309,28	88.617,36	86.925,44	85.234,65	83.542,73	81.850,81	7.525,80	7.384,80	7.243,80	7.102,91	6.961,91	6.820,92	11
13.728,00	480,00	92.220,41	90.486,73	88.754,17	87.020,49	85.286,81	83.553,12	7.685,06	7.540,58	7.396,20	7.251,73	7.107,25	6.962,78	12
13.728,00	480,00	94.185,91	92.409,33	90.631,63	88.855,06	87.078,48	85.301,91	7.848,84	7.700,79	7.552,65	7.404,61	7.256,56	7.108,51	13
13.728,00	480,00	96.205,80	94.384,08	92.562,36	90.741,77	88.920,05	87.098,32	8.017,17	7.865,36	7.713,55	7.561,84	7.410,03	7.258,22	14
13.728,00	480,00	98.278,98	96.412,11	94.545,24	92.678,37	90.811,50	88.944,63	8.189,94	8.034,36	7.878,79	7.723,22	7.567,64	7.412,07	15
13.728,00	480,00	100.411,17	98.496,90	96.583,75	94.669,47	92.755,20	90.842,05	8.367,62	8.208,09	8.048,66	7.889,14	7.729,62	7.570,19	16
13.728,00	480,00	102.600,09	100.638,41	98.676,73	96.713,92	94.752,24	92.790,56	8.550,02	8.386,55	8.223,07	8.059,51	7.896,03	7.732,56	17
13.728,00	480,00	104.851,49	102.839,02	100.827,67	98.816,33	96.804,99	94.792,51	8.737,64	8.569,94	8.402,32	8.234,71	8.067,10	7.899,40	18
13.728,00	480,00	106.454,92	104.486,47	102.516,89	100.548,43	98.579,98	96.610,40	8.871,25	8.707,22	8.543,08	8.379,05	8.215,02	8.050,88	19
13.728,00	480,00	108.085,02	106.162,85	104.239,54	102.316,24	100.395,19	98.471,88	9.007,10	8.846,92	8.686,64	8.526,37	8.366,28	8.206,01	20
13.728,00	480,00	109.741,63	107.870,24	105.996,60	104.121,83	102.250,44	100.376,80	9.145,16	8.989,21	8.833,08	8.676,84	8.520,89	8.364,76	21
13.728,00	480,00	111.426,84	109.609,64	107.787,91	105.967,32	104.150,11	102.328,39	9.285,59	9.134,16	8.982,35	8.830,63	8.679,19	8.527,38	22
13.728,00	480,00	113.140,46	111.379,69	109.615,53	107.852,50	106.091,73	104.327,57	9.428,39	9.281,66	9.134,65	8.987,72	8.840,99	8.693,98	23
13.728,00	480,00	114.879,99	113.181,29	111.478,09	109.774,88	108.077,31	106.374,11	9.573,36	9.431,80	9.289,86	9.147,93	9.006,47	8.864,54	24
13.728,00	480,00	116.647,51	115.015,41	113.377,67	111.739,92	110.106,69	108.468,95	9.720,64	9.584,64	9.448,15	9.311,68	9.175,57	9.039,10	25
13.728,00	480,00	118.445,09	116.884,10	115.315,20	113.746,31	112.184,19	110.616,43	9.870,45	9.740,36	9.609,61	9.478,88	9.348,70	9.218,06	26
13.728,00	480,00	120.271,33	118.784,83	117.289,30	115.794,90	114.308,40	112.814,00	10.022,64	9.898,76	9.774,13	9.649,60	9.525,73	9.401,19	27
13.728,00	480,00	122.124,89	120.718,53	119.302,01	117.886,62	116.479,13	115.063,74	10.177,10	10.059,91	9.941,86	9.823,91	9.706,62	9.588,68	28
13.728,00	480,00	124.007,76	122.686,05	121.353,06	120.021,19	118.699,49	117.367,62	10.333,99	10.223,85	10.112,77	10.001,78	9.891,63	9.780,65	29
13.728,00	480,00	125.918,62	124.687,21	123.444,51	122.200,68	120.969,27	119.726,57	10.493,24	10.390,63	10.287,07	10.183,41	10.080,80	9.977,24	30
13.728,00	480,00	127.860,56	126.725,09	125.576,07	124.428,18	123.291,58	122.142,56	10.655,06	10.560,44	10.464,69	10.369,04	10.274,32	10.178,57	31
13.728,00	480,00	129.829,91	128.796,02	127.746,33	126.698,90	125.663,88	124.615,32	10.819,17	10.733,02	10.645,55	10.558,26	10.472,01	10.384,63	32
13.728,00	480,00	131.830,94	130.904,28	129.960,68	129.018,22	128.090,43	127.147,96	10.985,93	10.908,70	10.830,08	10.751,53	10.674,22	10.595,68	33
13.728,00	480,00	133.859,96	133.046,17	132.215,44	131.384,72	130.570,93	129.741,33	11.155,01	11.087,20	11.017,97	10.948,74	10.880,93	10.811,79	34
13.728,00	480,00	135.917,79	135.224,77	134.512,56	133.800,35	133.107,33	132.395,12	11.326,50	11.268,75	11.209,40	11.150,05	11.092,30	11.032,95	35
13.728,00	480,00	138.006,40	137.440,92	136.853,99	136.267,07	135.700,46	135.114,67	11.500,55	11.453,43	11.404,51	11.355,60	11.308,39	11.259,57	36
13.728,00	480,00	140.124,30	139.692,01	139.237,14	138.783,40	138.349,98	137.896,25	11.677,04	11.641,02	11.603,11	11.565,30	11.529,18	11.491,37	37
13.728,00	480,00	142.271,19	141.981,11	141.666,21	141.351,30	141.060,09	140.745,19	11.855,95	11.831,78	11.805,53	11.779,29	11.755,02	11.728,78	38
13.728,00	480,00	144.448,96	144.306,74	144.138,57	143.971,52	143.829,30	143.662,26	12.037,44	12.025,58	12.011,57	11.997,65	11.981,80	11.971,88	39

Note 1 Husk bestemmelse om GARANTIBETALING:
 Mindstelen = 35,75 kr./time = 74.360,00 kr./årlig = 6.196,67 kr./mtd.

Oversigt 2: Stedstillæg i % af almindeligt pensionsgivende tillæg (A.P.-tillæg) pr. 1. april 1980

STEDTILLÆGSSATS	VI	V	IV	III	II	I
SKALATRIN I-18. pct.	15.900	13.250	10.600	7.950	5.300	2.650
19	15.177	12.648	10.118	7.589	5.059	2.530
20	14.454	12.046	9.636	7.228	4.818	2.410
21	13.731	11.444	9.154	6.867	4.577	2.290
22	13.008	10.842	8.672	6.506	4.336	2.170
23	12.285	10.240	8.190	6.145	4.095	2.050
24	11.562	9.638	7.708	5.784	3.854	1.930
25	10.839	9.036	7.226	5.423	3.613	1.810
26	10.116	8.434	6.744	5.062	3.372	1.690
27	9.393	7.832	6.262	4.701	3.131	1.570
28	8.670	7.230	5.780	4.340	2.890	1.450
29	7.947	6.628	5.298	3.979	2.649	1.330
30	7.224	6.026	4.816	3.618	2.408	1.210
31	6.501	5.424	4.334	3.257	2.167	1.090
32	5.778	4.822	3.852	2.896	1.926	0.970
33	5.055	4.220	3.370	2.535	1.685	0.850
34	4.332	3.618	2.888	2.174	1.444	0.730
35	3.609	3.016	2.406	1.813	1.203	0.610
36	2.886	2.414	1.924	1.452	0.962	0.490
37	2.163	1.812	1.442	1.091	0.721	0.370
38	1.440	1.210	0.960	0.730	0.480	0.250
39	0.717	0.608	0.478	0.369	0.239	0.130
19-39 AFTRAPNINGSPCT.	0.723	0.602	0.482	0.361	0.241	0.120

Uddrag af artikler fra LO-bladet den 2. april 1980

12

Ingen industripolitik uden lønmodtagerne: – den hastige industrielle udvikling og de nærmest kaotiske tilstande man oplever i disse år inden for en række brancher, med B&W som det seneste eksempel, viser klart behovet for en mere effektiv industripolitik, men vel at mærke en industripolitik hvor lønmodtagerne får en effektiv medindflydelse på beslutningerne, hedder det i LO-bladets ledende artikel.

– Selv om den kommende udvikelse af lønmodtagerrepræsentanternes antal i A/S-bestyrelserne kun er et beskedent skridt på denne vej til effektiv medindflydelse, må den dog hilses velkommen fra fagbevægelsens side.

– Medens vi arbejder for en ØD-reform, der virkelig reelt giver lønmodtagerne denne medindflydelse gennem medejerskab til erhvervslivet, må alle øvrige muligheder undersøges og prøves.

– Her skal således nævnes metalformandens forslag om at medarbejderne direkte kommer med i virksomhedernes daglige ledelse, der hvor alle de daglige beslutninger træffes, som berører den enkelte medarbejder.

– På regionalt og centralt niveau må fagbevægelsen og dens medlemmer ligeledes have en langt mere effektiv indflydelse på industriens beslutninger. Den nye industripolitiske kontaktorgan i industriministeriets regi kan blive en sådan mulighed, og på samme måde må lønmodtagerne opnå større indflydelse i de mange erhvervsråd eller udviklingsråd, der oprettes rundt om i landet.

– Desuden må regering og folkeeting samt arbejdsmarkedets parter sørge for den nødvendige ramme-lovgivning- og aftaler, om et industripolitisk samarbejde.

– I den nye beskæftigelsesplan 3 er der lagt op til en omfattende erhvervsstøtte. Det må fortsat være en betingelse fra fagbevægelsens side, at der er den nødvendige styring på disse støtteforanstaltninger, at lønmodtagerne og deres organisationer er med i denne styring, og at medarbejderne rundt om på virksomhederne får en rimelig andel i det merprovenu, som via erhvervsstøtten skabes på de pågældende arbejdspladser, slutter LO-bladets lederartikel.

Arbejderne skal med i den daglige ledelse: Dansk Metalarbejderforbund vil have, at arbejderne får sæde i virksomhedernes direktioner og dermed direkte indflydelse på den daglige ledelse.

Dette oplyser forbundets formand, Georg Poulsen, i en samtale med LO-bladet.

– Hvilken lære kan der drages på baggrund af transaktioner i stil med dem, der er foregået på B&W?

Georg Poulsen: Vi kan blandt andet drage den lære, at den indflydelse, vi har gennem medarbejderrepræsentationen i A/S-bestyrelserne, ikke er tilstrækkelig. Den virker i alle tilfælde ikke effektiv nok.

Derfor er jeg glad for, at der nu kommer en lovgivning, som udbygger denne A/S-repræsentation. Men om det i sig selv er nok, er jeg ikke sikker på.

– Da A/S-repræsentanterne med den kommende nye lovgivning, fortsat kan pålægges en omfattende tavshedspligt, mener jeg, det er helt afgørende, at arbejderne også får en eller anden form for indflydelse i den daglige direktions-virksomhed. Vi skal altså sidde med, der hvor tingene foregår i virksomhedernes daglige ledelse.

– Der skal ske en modernisering

af samarbejdsaftalen – f.eks. i forbindelse med, at man måske skal lave en tryghedsaftale, siger Georg Poulsen videre til LO-bladet.

Han oplyser også, at Dansk Metalarbejderforbund ved de kommende overenskomstforhandlinger vil indføre et nyt begreb: velfærdstillidsmænd.

– Vi vil ved forhandlingerne arbejde for, at vi får sådanne velfærdstillidsmænd, siger Georg Poulsen – og tilføjer, at dette fremskud skal ses i sammenhæng med, at forbundet er langt fremme med forslag til aktiviteter til fordel for ikke alene medlemmerne, men også deres familier, slutter metalformanden.

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

Til Dvk. Århus

Æ høej en gråen bōwl mæ æ tog i guer,

æ tient så ret æ fik undt i æ huer. Det var dengång æ lie var starte fræ Gyew,

ja no moe I endli et trow æ vell lyew.

Men det høj goen så usigeli godt, å åll syv knapper dem høj en lie fåt. Da det plusli gae nuer enkelt klik, Æ vendt mæ å glowed o æ elektro-nik.

Det såt mæ i en fæele stælling, da det viest sæ, det var nøj mæ te-båegmælling.

Æ høj løest nøj om å øwerbrow, å det gjoer æ så i den salige trow, at æ derve ku foe lyw i æ dyer, men den oest baer som vor fjern-warmfyer.

Æ stow å røt mæ i de siest hoer, å forsåt så po jen motor.

Hvis no det sku kniew jer æ kramber å tyed, så henvend jer trygt te en jyed.

Venlig hilsen

Fl. S.

Retningslinier for advancement og ansøgt forflyttelse til ledige stillinger

På given foranledning bringes følgende fra »Vingehjulet« af 10. september 1948.

Som bekendt har der i hvert fald i en lang årrække fra statsbaneledelsens side været gjort visse synspunkter gældende med hensyn til begrænsninger i nogle tilfælde af adgang til advancement og dermed nogenlunde ligestillede ønskede forflyttelser, navnlig i henseende til aldersgrænser for opnåelse af yderligere advancement og til krav for nogle stillinger om forbliven en vis tid efter advancement eller ønsket forflyttelse til et tjenestested, forinden nyt advancement eller ny forflyttelse kan påregnes.

I de sidste op mod 20 år har disse synspunkter stort set ligget fast, vel ikke som formelt udformede bestemmelser, men som en praksis, der kun rent undtagelsesvis og da altid med særlig motivering blev fraveget.

Det har imidlertid forekommet generaldirektoratet ønskeligt – samtidig med at den nye ledelse på visse punkter ønskede disse synspunkter revideret og noget ændret – at man til orienterende vejledning for personalet søgte at fæstne synspunkterne i skriftlig udformning og gjorde dem bekendt for de ansatte, således at disse nogenlunde vidste, hvad de måtte regne med. Der er selvsagt den vanskelighed derved, at der efter forholdets natur kun kan blive tale om *retningslinier*, ikke om detail-regler, der ufravigelig vil blive fulgt i alle tilfælde. Dette sidste ville simpelthen være umuligt, så snart man fraviger princippet om det »automatiske« advancement, der gælder for tog- og lokomotivpersonalet. Forholdene ved de hundreder af pladsbesættelser hvert år er så forskellige, at »lineal-afgørelser« ville være lige uforvarlige over for etaten og over for personalet. En ansvarsbevidst, omhyggelig og samvittighedsfuld afvejning af alle faktorer og af såvel

etatens som personalets interesser må her være det afgørende. Men uanset dette nødvendige forbehold vil en orientering af det store personale om retningslinier, der i *almindelighed* kan ventes fulgt, dog utvivlsomt være af værdi – så kan den enkelte ansatte søge at gøre status op.

Med dette formål for øje foreligger der nu følgende *retningslinier for advancement og ansøgt forflyttelse til ledige stillinger*.

Bortset fra advancementer, der sker som følge af netop den pågældende stillings oprykning ved lønningslov eller normeringslov, samt bortset fra de advancementer og ansøgte forflyttelser, der for visse kategoriers vedkommende sker »automatisk« efter bestemte regler, må der regnes med følgende begrænsende regler for adgang til advancement og ansøgt forflyttelse til ledig stilling:

1. Advancement eller ansøgt forflyttelse til ledig stilling efter det fyldte 63. år sker ikke.
2. Advancement efter det fyldte 60. år, men inden det fyldte 63. år, kan kun påregnes i tilfælde, hvor den pågældende efter advancement kan forblive på det hidtidige arbejdsområde også i stedlig henseende, og kun rent undtagelsesvis, når ganske særlige omstændigheder taler derfor, til egentlige chefstillinger for et større arbejdsområde. Foruden fornødne tjenstlige kvalifikationer (mindst på højde med yngre ansøgere) er en fuldt tilfredsstillende helbredstilstand en forudsætning for advancement i denne alder. Forflyttelse til en ledig stilling kan ikke påregnes efter det fyldte 60. år, ej heller forflyttelse i forbindelse med advancement. Dog vil forflyttelse

til en i arbejdsmæssig henseende lettere post kunne tænkes.

3. Advancement eller forflyttelse til ledig stilling kan *normalt* påregnes indtil det fyldte 60. år under hensyntagen til vedkommendes tjenstlige kvalifikationer og helbredstilstand, idet der dog også vil blive taget hensyn til karakteren af den stilling, der skal besættes. (Der vil således f.eks. blive stillet stærkere krav, hvis stillingen i en kommende periode må regnes at blive særligt krævende).

For stillingerne som ekspeditionssekretær i administrationen og overtrafikkontrollør i stationstjenesten, der begge må karakteriseres som udprægede gennemgangsstillinger til større embeder, gælder, at advancement til disse ikke kan påregnes efter det fyldte 50. år. Denne aldersgrænse kan dog overskrides med indtil 3 år for så vidt angår de til særlig uddannelse udtagne overtrafikassistenter, ved hvis udtagelse aldersgrænsen for afsked var 67 år, og som på grund af aldersgrænsens udskydelse til 70 år ikke som påregnet har kunnet avancere inden det 50. år.

Første advancement til stillingen som tilsynsførende trafikinspektør eller sektionsingeniør i bane-, maskin- eller signaltjenestens tilsynstjeneste kan ikke påregnes efter det fyldte 55. år.

4. For alle stillinger i 2.–7. lønningssklasse, hvor den pågældende i det daglige arbejde er lokal chef for et arbejdsområde (f.eks. alle stillinger som stationsforstander, godsekspeditor, stationsleder, billetkassierer, skibsfører, skibsmaskinmester, overbanemester, oversignalmester, lokomotivmester,

værkmester og stillinger i administrationstjenesten med tilsvarende lederkarakter), endvidere for stillinger, der kræver specialkundskaber eller -erfaring samt endelig for mester- og formandsstillinger i 11.–14. lønningsklasse gælder endvidere følgende:

Efter ethvert avancement til eller inden for de nævnte stillingsgrupper ligesom efter enhver forflyttelse efter ansøgning til ledig post må der påregnes at ville gå 3 år, inden ansøgt forflyttelse (også i forbindelse med avancement) kan finde sted.

Efter avancement i 2.–5. lønningsklasse til egentlig chefstilling for et større arbejdsområde – herunder navnlig chefstillinger, hvor der må lægges særlig vægt på tilknytning til by, egn eller strækning, altså også stillinger i ledende tilsynstjeneste – må der dog påregnes indtil 5 år, inden flytning til nyt arbejdsområde kan ske.

Fravigelse fra de to normal-terminer vil kun kunne påregnes, når der for en ansat kan påpeges en ganske *særlig personlig* interesse deri (navnlig tilbageflytning til et fraflyttet sted, hvor lejlighed eller ejendom under vanskelige boligforhold er bevaret), eller når der for statsbanerne er en ganske særlig *tjenstlig* interesse i at få en ansat placeret.

- De i ordreserie A fastsatte aldersgrænser for udnævnelse i visse stillinger togbetjent (32 år), bane- eller signalformand (55 år*), bane- og signalnæstformand (48 år*), vognopsynsmand (33 år) og remiseformand (50 år) gælder vedvarende og berøres altså ikke af ovenstående regler.

For værk mestres avancement

fra 7.–6. lønningsklasse gælder den hidtidige regel (normalt mindst 5 år i 7. lkl.).

Det er en selvfølge, at der ikke ved fastsættelsen af de ovenanførte retningslinier sker nogen ændring i det princip, at pladserne søges besat med den i saglig henseende bedste. Under iøvrigt lige vilkår vil af to ansøgere den tjenestemand, der har størst anciennitet (hvorved for de højere stillinger inden for de forskellige avancementsgrupper forstås tjenesteanciennitet), blive foretrukket, men jo mere betydningsfuld pladsen er, des mere vægt må der ud over på ancienniteten lægges på vedkommendes uddannelse, personlige egenskaber (herunder bl.a. evner som arbejdsleder) og evne til i det lange løb at udfylde stillingen.

Selv om der ikke for andre stillinger end de forannævnte er fastsat nogen *bestemt* karenstid, vil der dog i almindelighed blive forlangt nogen tids forbliven på et nyt tjenestested efter avancement eller ansøgt forflyttelse, idet den indøvelse i de lokale forhold, som normalt kræves, ellers vil være spildt. Gentagne forflytninger med kort mellemrum kan ikke ventes, medmindre de er særlig begrundet i uddannelseshensyn.

Det er måske hensigtsmæssigt at understrege de to vigtigste ændringer i forhold til den hidtidigt gældende praksis:

Fremtidig vil *avancement efter det fyldte 60. år*, der tidligere i det hele taget var udelukket, kunne påregnes indtil det fyldte 63. år i tilfælde, hvor den pågældende efter avancementet kan forblive på det samme arbejdsområde som hidtil også i stedlig henseende (dog kun rent undtagelsesvis til egentlige

chefstillinger for et større arbejdsområde). Forudsætning for sådanne sene – som iøvrigt for alle – avancementer er selvsagt såvel tilfredsstillende tjenstlige kvalifikationer som fuldt tilfredsstillende helbredstilstand. *Flytning* til et nyt tjenestested efter det fyldte 60. år kan derimod (som hidtil) *ikke påregnes*.

Kravet om mindst 3 (for vigtige stillingers vedkommende indtil 5) *årsforbliven på stedet* i den stilling, til hvilken avancement er sket, før nyt avancement kan påregnes, gælder for fremtiden kun for stillinger, hvor den pågældende i det daglige arbejde er lokal chef for et arbejdsområde (herunder også mester- og formandsstillinger i 11.–14. lkl.). Det gælder således ikke længere f.eks. for trafikkontrollører, overportører eller banenæstformænd, men der forudsættes dog for alle stillinger nogen tids forbliven på det nye tjenestested, afhængigt af forholdene i hvert enkelt tilfælde.

*) Med visse modifikationer – jfr. meddelelser fra generaldirektoratet nr. 9/47.

Laane- og Sparekassens Jubilæumsfond af 1980

I anledning af at Laane- og Sparekassen for offentligt ansatte den 23. september i år har 100 års jubilæum, er oprettet »Laane- og Sparekassens Jubilæumsfond af 1980«.

Fondens formål er blandt andet at yde økonomisk støtte til offentligt ansatte til videre uddannelse, herunder blandt andet kurser og ekskursioner af såvel faglig som organisatorisk art.

Ansøgninger om tilskud af fondens midler til disse formål kan indgives af offentligt ansatte, og skal

indeholde oplysninger om: ansøgers fulde navn, adresse, cpr.nr., tidligere uddannelse, nuværende arbejdsområde, formålet med den påtænkte videre uddannelse og et budget. Dokumentation for de givne oplysninger skal vedlægges ansøgningen, tillige med oplysning om der søges økonomisk støtte andet steds.

Ansøgninger skal være fonden i hænde senest den 1. juli d.å. Der anvendes ikke ansøgningsskemaer.

Uddelingen af legaterne vil finde sted på sparekassens jubilæumsdag den 23. september i år.

Ansøgninger indsendes til:

Laane- og Sparekassens
Jubilæumsfond af 1980
Reventlowsgade 12
1651 København V.

Laane- og Sparekassens Jubilæumsfond af 1980

I anledning af at Laane- og Sparekassen for offentligt ansatte den 23. september i år har 100 års jubilæum, er oprettet »Laane- og Sparekassens Jubilæumsfond af 1980«.

Fondens formål er blandt andet een gang årligt at uddele en hæderspris på mindst 25.000 kr. til en offentligt ansat, der har ydet en særlig indsats inden for f.eks. det kulturelle, humanitære eller forskningsmæssige område, eller inden for børne- og ungdomsarbejde, ældrearbejde, forsorgsarbejde, idrætsarbejde eller andet alment nyttigt arbejde.

Indstillinger af personer til Laane- og Sparekassens hæderspris bedes indsendt af de pågældende faglige organisationer, og skal indeholde en redegørelse for de indstillede særlige indsats inden for et af de ovennævnte områder.

Indstillinger fra de offentligt ansattes organisationer skal være

fonden i hænde senest den 1. juli d.å. Der anvendes ikke indstillingskemaer.

Tilmeldingen af hædersprisen vil finde sted på sparekassens jubilæumsdag, den 23. september i år.

Indstillinger indsendes til:

Laane- og Sparekassens
Jubilæumsfond af 1980
Reventlowsgade 12
1651 København V.

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.

Til Dansk Lokomotivmands Forening, Hovedbestyrelsen

Vi har nu indset, at vi er en gruppe medlemmer som DLF ikke vil gøre noget for, med henvisning til foreningens love § 2 stk. B.

Vi mister nu det ekstra vore kørepenge og søn- og helligdagsbetaling kunne give os, og vi får heller ingen mulighed for, at komme med ved avanceret oprykning, og den deraf følgende rigtige lokomotivmandsløn.

Vi må betragte os som en lavtlønsgruppe indenfor DLF med hovedbestyrelsens billigelse, og da hb. intet vil foretage sig for at varetage Odense afdelings interesser forlanger vi vor månedlige kontingent nedsat til 15 kr.

P.a.v. underskrevet af følgende medlemmer:

P. A. L. Jørgensen, B. A. Sjøstrand, A. Hansen, Frede J. Hansen, H. C. Hansen, S. O. P. Sand, K. E. Jørgensen, H. R. Pedersen, P. Grønning, J. V. Thrane, M. H. Andersen, N. E. K. Larsen, P. Henriksen.

Kun en kongres kan ændre det i lovene fastsatte kontingent.

Redaktionen.

Betingelser for Ansættelse og forfremmelse i Lokomotivpersonalet Aar 1899

16

A. For at kunne ansættes som Lokomotivfyrbøder ved Statsbanedriften udfordres for det første:

1. at den paagældende
 - 1) er i en Alder fra 20 til 30 Aar,
 - 2) har dansk *Indfødsret*,
 - 3) har en sund og kraftig *Konstitution* uden fremtrædende eller for Stillingen skadelige Legemsfejl og er i Besiddelse af fuld *Synstyrke*, normal *Farvesans* og normal *Høreevne*,
 - 4) hvis han ikke er fri for *Militærtjeneste*, har gennemgaaet den første samlede Uddannelse som værnepligtig, og fra denne Tjeneste medbringer en tilfredsstillende Forholdsattest,
 - 5) har ført en uplettet *Vandel* og ikke er behæftet med Gæld.

Tilstedeværelsen af disse Betingelser godtgøres:

ad 1 og 2 ved Daabs- eller Fødselsattest (Indfødsret om fornødent ved yderligere Beviser),

ad 3 ved Attest af en Jernbanelæge ved Statsbanedriften: (er Ansøgeren erklæret for stedse udygtig til al Krigstjeneste, skal han forevise sit militære Utjenstedygtighedspas for Jernbanelægen, som da i sin Attest vil gøre fornøden Bemærkning herom),

ad 4 ved militær Forholdsattest eller Utjenstedygtighedspas,

ad 5 ved Attest fra 2 troværdige Mænd.

- II. Endvidere kræves, at Ansøgeren
- 1) har *arbejdet* i det mindste 1 Aar i Statsbanedriftens *Værksteder* eller *Remiser* og herunder har udvist *Ædruelighed*, *Flinkhed* og overhovedet et tilfredsstillende Forhold,
 - 2) har *kørt* til Indøvelse i *Lokomotivtjeneste* og kan fremlægge Attest fra 2 forskellige Lokomotivførere, med hver af hvilke han har kørt i mindst 4 Uger, for,

at han kan fyre og smøre et Lokomotiv paa egen Haand.

II. Naar Ansøgeren opfylder de under I og II angivne Betingelser, vil den paagældende Maskininspektør (eller i hans Forfald en anden dertil af Maskinchefen beordret Embedsmand, ikke lavere end 5te almindelige Lønningsklasse) ved en af ham anstillet *Prøve for Lokomotivfyrbødere* forvise sig om, at Ansøgeren er i Besiddelse af de nedenfor angivne teoretiske og praktiske Kundskaber og Færdigheder. Uden paa tilfredsstillende Maade at have bestaaet denne Prøve vil ingen blive ansat som Lokomotivfyrbøder.

Den nævnte Prøve gaar ud paa at undersøge, om den paagældende

- 1) kan regne med benævnte og ubenævnte Tal samt med almindelige og Decimal-Brøker,
- 2) kan skrive en læselig Haandskrift og nogenlunde ortografisk med Pen og Blæk,
- 3) kan udfærdige Lokomotivførers daglige Rapport rigtigt,
- 4) kan læse Skrift og Tryk,
- 5) kan forstaa en Køreplan,
- 6) kan flytte et Lokomotiv med Damp og kan standse det,
- 7) kan sætte Vand paa Kedlen med en Injektor,
- 8) er bekendt med
 - a) almindelig Instruks for samtlige ved Statsbanedriften ansatte,
 - b) Instruks for Lokomotivpersonalet ved Statsbanedriften,
 - c) Hovedtrækkene saavel i Signalreglementet som i Reglement for Togenes Gang og Politireglementet, for saa vidt disse vedkomme Lokomotivpersonalet,
 - d) de vigtigste Bestemmelser angaaende Ranging,
- 9) kan beskrive og foretage det systematiske Eftersyn med Prøver

af en Maskine, saaledes som dette bør udføres før og efter enhver Kørsel,
10) er kendt med Vakuumbremmens Indretning og Virkemaade.

B. Forinden en Lokomotivfyrbøder kan anvendes til Tjeneste som Lokomotivfører eller forfremmes til Fyrbøder af 1ste Klasse, maa han paa tilfredsstillende Maade have bestaaet *Prøven for Lokomotivførere*. Denne Prøve afholdes af paagældende Maskininspektør i Forbindelse med en anden dertil af Maskinchefen beordret teknisk kyndig Embedsmand under Maskinafdelingen, ikke lavere end 5te almindelige Lønningsklasse, (eller i Maskininspektørens Forfald af to saadanne Embedsmænd i Forening) og gaar ud paa at undersøge om Fyrbøderen

- 1) besidder Færdighed i alle Grene af den praktiske Lokomotivfører- og Fyrbødertjeneste,
- 2) kender de forskellige Lokomotivtyper, der anvendes i hans Sektion, og kan angive Forskellen mellem disse,
- 3) er fuldstændig bekendt med Lokomotivernes Konstruktion og Delenes Samlingsmaade, med Frakobling af en Side af Maskinen og med de gældende Forskrifter for Hjulslid, periodiske Eftersyn af Maskindele samt Kedelprøver,
- 4) kender alle Stations- og Blokpost-Signalmasters Pladser og de lokale Signalbestemmelser, samt alle Vandforsyningsstationer og Kranernes Beliggenhed paa disse, alt for saa vidt angaar den eller de Strækninger, hvor han kører, eller hvor han har kørt i længere Tid,

Demokrati på arbejdspladsen

- 5) er fuldstændig bekendt med og har forstået Statsbanernes Politireglement og Signalreglement samt Reglementet for Togenes Gang, for saa vidt dette vedkommer Lokomotivpersonalet,
- 6) er bekendt med de Lokomotivtjenesten og alle ansatte vedrørende Ordre i Maskinchefens Ordresamling,
- 7) kan skrive et Reparationsforslag, indeholdende udførlig og forståelig Beskrivelse af Maskinens Mangler og Fejl,
- 8) kan afgive en med Pen og Blæk skreven, tydelig og tilstrækkelig udførlig Erklæring om en Tjenestesag.

Af de foranstaaende Bestemmelser træder Afsnit A I. i Kraft straks. Afsnit A II. og III. træder i Kraft den 1:ste Oktober 1899, saaledes at fra og med nævnte Dag ingen kan blive ansat som Fyrbøder uden at fyldestgøre samtlige under A angivne Betingelser. Endelig træder Afsnit B i Kraft den 1:ste Oktober 1900, saaledes at fra og med nævnte Dag ingen Fyrbøder af lavere Klasse kan anvendes til Tjeneste som Lokomotivfører eller forfremmes til Fyrbøder af 1:ste Klasse uden at have bestaaet den under B angivne Prøve.

Kjøbenhavn, den 11te Februar 1899.

Generaldirektoratet for Statsbanedriften.

I DSB-bladet nr. 2 er der et meget aktuelt indlæg med personalechef G. Kragballe der udtaler, at DSB må satse på at skabe arbejdsforhold, der kan tiltrække og fastholde unge mennesker og især være meget opmærksomme på at indrette sig efter, hvorledes den daglige arbejdsituation opleves af medarbejderne, her tænker han på medindflydelse og medbestemmelse på egen arbejdsituation. G. Kragballe påpeger her, at i den forbindelse er det vigtigt, hvilken holdning og stil DSB's ledere har, og disse elementer indgår med stor vægt i lederuddannelsesprogrammerne.

Indenfor lokomotivmændene i Odense er der i de sidste dage skabt tvivl, om DSB er begyndt på denne lederuddannelse, og om der i det hele taget er en leder, der er kompetent til at påtage sig denne opgave.

Sagen er, at vi her har oparbejdet et miljø, som er værdsat af den enkelte medarbejder, vi har arbejdet ihærdigt med vore ture, så de ofte – modsat fremsendte turforslag – er blevet ret tålelige at køre i og i overensstemmelse med reglerne, og vi har beroliget gemytterne, når der har været talt om nedlæggelser med henvisning til den blå betænkning fra 1975, hvor Odense er omtalt som eet af de sikre depoter.

Ydermere har vi set decentraliseringen fremmet. Staten lægger flere og flere opgaver ud til amt og kommune. DSB går fra 1 distrikt over til 18 – og får midler til det.

Så får vi lige pludselig besked, at nu skal vor kørsel centraliseres, den skal overføres til Fredericia.

Så spørger man sig selv. Hvorfor nu det. Kan der herved spares noget? Kan det have indvirkning på den meget anstrengte lokomotivførersituation? Er vi for besværlige?

Det er på ingen måde sandsyn-

liggjort overfor os, at kørslen kan udføres billigere fra Fredericia. Tværtimod kan vi påpege, at der herfra ofte er foreslået, at en del af den tomkørsel, der foregår til Odense med MY, kunne undgås, ved at herværende personale deltog i til- og bortkørslen af de godsmængder der her forefindes og dermed fik brug for den uddannelse, som DSB har bekostet, foreløbig til ingen nytte.

Dette kunne evt. også have lettet på mangelen af MY-uddannet personale i vestområdet og derved formindsket aflysninger af tog grundet mangel på samme. For vi nægter da nogenlunde at tro, at grunden skulle være den forskel, at 2 lønrammer kan være årsagen, ingen går vel i så små sko i 1980?

Vi har nu snart kørt de nye MR regionaltog i et år, selvfølgelig ikke uden problemer, det er der altid med nyt maskineri, indtil de mest væsentlige fejl er elimineret, men det skal siges, at førerrummet er nært det ideelle af en arbejdsplads at være, og efter mange år på MO vil vi meget nødtigt sige farvel til MR, også selv om ansvaret på flere områder er blevet større, uden at det har kostet DSB een krone.

Men hvorfor nu til Fredericia? Nu holder man her i Middelfart, og alle de lokale rejsende vælter ud, hvor mange er der tilbage, der skal til Fredericia? Ikke en sjæl, og det sker tit. Er der somme tider nogen, er det som regel folk, vi har optaget på landstationerne, der skal videre med Intercity-togene, og de holder som bekendt også i Middelfart. Alttså er der faktisk dobbeltdækning MD-Fa og Fa-Md. Vi kører som regel med den samme MR retur, den »spildte« tid er 38 min.

Befolkningen på Østfyn med borgmestrene i spidsen ønsker persontrafikken Nyborg-Odense gen-

optaget, det er såre enkelt, sporene er der, og efter udtalelser i radio Fyn og indlæg i dagspressen ser det ud til, at beboerne vil benytte banen, på strækningerne Od-Svg og Od-Md er passagertallene steget med ca. 30%, det vil den sikkert også Od-Ng, og her ligger så også en besparelse på et nok større antal rutebiler. Vi synes også, det må være bedre at udnytte en del af de 38 min. til kørsel med passagerer Od-Ng og retur end faktisk tomkørsel Md-Fa.

Herved kunne DSB muligvis også formilde befolkningen på Østfyn, som jo er en del oprørte over DSB's planer om nedlæggelse af deres overkørsler.

Nu vil en eller anden tekniker nok protestere med hensyn til maskinløb etc. men også her vil vi da gerne være behjælpelige.

Her er vi så tilbage igen ved Kragballes udtalelse om konsekvens af den enkelte medarbejder eller gruppes medbestemmelse og medindflydelse på eget arbejde, han går så langt som til at sige, at en gruppe, hvis den ønsker det, kan få den totale indflydelse på, hvorledes den vil klare en opgave indenfor de

mål, der er afstukket for opgaver. Heri ligger muligvis den afgrænsning, at den enkelte medarbejder ikke skal tro, at en opgave kan bestå i medindflydelse på valg af ledelse, for så var der mulighed for, at en del ikke blev genvalgt.

Om mangelen på lokomotivpersonale indrømmer Kragballe, at lønnen på begyndelsesniveauet betyder en nedgang i forhold til, hvad man kunne få i det private erhvervsliv. Vi skal dertil føje, at det såmænd også er tilfældet for lokomotivpersonale med fra 0 til 40 års anciennitet, for det følger også med i det private erhvervsliv. Mangelen på lokomotivpersonale er i allerhøjeste grad selvskabt, der har i de sidste mange år ikke manglet på advarsler og opfordringer fra Dansk Lokomotivmands Forening om at gøre noget ved det.

Men følger der ikke handling efter ordene, er ordene ikke meget bevendt, lad os derfor håbe, at den nye generation af lokomotivmænd vil gå op på barrikaderne og kæmpe for medlemmernes økonomiske og faglige interesser, det var de gamle valgt til.

Frede Hansen

Emolumenter pr. 1. april 1980

Ydelsens art		1.-22. lrm.	Fra og med 29. dag
Timepenge		4.40	2.80
Fulde dagpenge		96.60	-
Tillæg for 1.-4. dag		4.10	-
Nedsatte dagpenge			64.40
Hotel-dispositionsbeløb	København	193.00	129.00
	Øvrige land	143.00	95.00
Natophold uden dokumentation	Fast godtgørelse	80.00	-
	Nedsat godtgørelse	-	53.50
Kørepenge		3.82	
Rangergodtgørelse		1.91	
Natpenge	Kl. 17-22	6.13	-
	Kl. 22-6	10.13	-
For tjeneste på lørdage efter kl. 14 samt mandage fra kl. 0 ⁰⁰ -04 ⁰⁰		13.22	
For tjeneste på søn- og helligdage fra 0 ⁰⁰ -24 ⁰⁰ grundlovsdag efter kl. 12 ⁰⁰ og juleaftensdag efter kl. 14 ⁰⁰ .		17.42	-
For 3-delt tjeneste		11.16	-
For delt tjeneste udov. 11. time		3.10	-

For afkortning af fridage pr. time. afrundet nedad - 9.20

PERSONALIA

Ansæt som lokomotivassistent p. 1.4.1980

L. Plaetner, mdt Fa
K. O. Sørensen, mdt Fa
J. R. Husted, mdt Fa
J. K. Nielsen, mdt Kh
T. Hansen, mdt Kh
B. Christensen, mdt Kh
J. W. Kristensen, mdt Kh
T. K. Andersen, mdt Fa
J. J. Rasmussen, mdt Fa
P. Banke, mdt Fa
P. E. Klimek, mdt Fa
P. D. Rasmussen, mdt Fa
J. Laursen, mdt Fa
E. Lindvang, mdt Fa
F. Næssing, mdt Fa
C. Hjerrild, mdt Fa
P. C. Permin, mdt Kh
F. B. Flensgart, mdt Kh
S. Hammervig, mdt Kh
L. Bondesen, mdt Fa
J. B. Jørgensen, mdt Fa
P. Rasmussen, mdt Fa
P. Wagner, mdt Kh

Ansæt som lokomotivassistent p. 1.1.1980

T. H. Carlsen, mdt Kh

Forflyttet 1.4.1980 efter ansøgning

Lokomotivfører (13. lrm.)

T. B. Jensen, mdt Hgl til mdt Str

Lokomotivassistent (10. lrm.)

B. Skott, mdt Fa til mdt Pa

P. A. Mortensen, mdt Od til mdt Fa

Lokomotivassistent (9. lrm.)

S. R. Andersen, mdt Gb til mdt Ng

S. E. Hanssen, mdt Kh til mdt Rf

Lokomotivassistent p. (9. lrm.)

V. Cramer, mdt Fa til mdt Ar

M. B. Nielsen, mdt Fa til mdt Ar

B. Oberschelp, mdt Fa til mdt Ng

A. R. Phillip, mdt Fa til mdt Ng

P. Jepsen, mdt Fa til mdt Pa

E. Laursen, mdt Fa til mdt Str

O. K. Pedersen, mdt Fa til mdt Ar

T. Norup, mdt Fa til mdt Ar

J. K. Kristensen, mdt Fa til mdt Ab

O. F. Iversen, mdt Gb til mdt Ar

K. B. Mjesing, mdt Kh til mdt Fa

Forflyttet 1.5.1980 efter ansøgning

Lokomotivassistent p. (9. lrm.)
P. E. Jensen, mdt Ar til mdt Ab
L. Ø. Nielsen, mdt Ar til mdt Ab

Forflyttet 1.6.1980 efter ansøgning

Lokomotivassistent p. (9. lrm.)
F. E. Hansen, mdt Kh til mdt Ab
C. Raunsbæk, mdt Fa til mdt Es
J. M. H. Lassen, mdt Fa til mdt Es

Forflyttet 1.8.1980 efter ansøgning

Lokomotivassistent p. (9. lrm.)
T. R. N. Knudsen, mdt Kh til mdt Ab

Tjenestefrihed uden løn 1.4.1980–31.3.1981

Lokomotivassistent (9. lrm.)
S. C. Ovesen, mdt Kh
K. L. Holbech, mdt Kh

Afskediget pr. 31.3.1980 efter ansøgning

Lokomotivassistent p. (9. lrm.)
S. B. Nielsen, mdt Kh
K. Nilsson, mdt Ar

Afskediget pr. 30.4.1980 efter ansøgning

Lokomotivassistent (9. lrm.)
F. H. Marbak, mdt Kh

Afskediget pr. 31.5.1980 efter ansøgning, alder

Lokomotivfører (17. lrm.)
C. A. Kristensen, mdt Str

Afskediget pr. 30.6.1980 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (18. lrm.)
O. S. Nielsen, mdt Gb

Lokomotivfører (17. lrm.)

H. P. H. Hansen, mdt Ar
H. Boegh, mdt Hg
B. R. Rasmussen, mdt Ng
M. Jusjong, mdt Str

Genoptaget tjenesten 15.3.1980 efter ansøgning

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

Ansættelsen 1.12.1979 er annulleret

Lokomotivassistent p. (9. lrm.)
K. H. Madsen, mdt Fa

Forflyttelsen efter ansøgning 1.6.1980

af lokomotivassistent (10. lrm.)
K. Hermansen, mdt Fa til mdt Es er efter ansøgning annulleret.

Forfremmet til lokomotivfører (15. lrm.) pr. 1.3.1980

Lokomotivfører (13. lrm.)
E. Elley, mdt Ar i mdt Ar
K. M. Nielsen, mdt Gb i mdt Gb

Forfremmet til lokomotivfører (18. lrm.) pr. 1.3.1980

Lokomotivfører (17. lrm.)
K. E. B. Rasmussen, mdt Fa i mdt Fa
S. Dueholm, mdt Es i mdt Es
R. Madsen, mdt Ng i mdt Ng
F. H. B. Kristiansen, mdt Ar i mdt Ar

Forfremmet til lokomotivassistent (10. lrm.) pr. 1.3.1980

Lokomotivassistent (9. lrm.)
E. Odgaard, mdt Ar i mdt Ar
P. A. Mortensen, mdt Od i mdt Od
E. Christiansen, mdt Gb i mdt Gb
T. J. Pedersen, mdt Kh i mdt Kh
N. J. L. Nielsen, mdt Kh i mdt Kh
M. H. Røhl, mdt Gb i mdt Gb
Torben B. Rasmussen, mdt Gb i mdt Gb
H. B. Andersen, mdt Gb i mdt Gb
K. J. A. Frederiksen, mdt Gb i mdt Gb
J. A. Sørensen, mdt Næ i mdt Næ
K. N. Petersen, mdt Hg i mdt Hg

Forfremmet til lokomotivfører (17. lrm.) pr. 1.4.1980 efter ansøgning

Lokomotivfører (K-Stog) (16. lrm.)
J. Nielsen (Hosby), mdt Kh i mdt Fa
Lokomotivfører (15. lrm.)
G. V. A. Sørensen, mdt Gb i mdt Gb
Lokomotivassistent (10. lrm.)
F. T. Larsen, mdt Ab i mdt Fa

Forfremmet til lokomotivassistent (10. lrm.) pr. 1.4.1980

Lokomotivassistent (9. lrm.)
P. A. Olesen, mdt Fa i mdt Fa
T. H. Vraa, mdt Gb i mdt Gb
S. A. Borum, mdt Hg i mdt Hg
K. Aachmann, mdt Ar i mdt Ar
K. Hermansen, mdt Fa i mdt Fa
K. Skytte Hansen, mdt Fa i mdt Fa
A. V. Kamph, mdt Gb i mdt Gb

Ansæt som lokomotivassistent (9. lrm.) pr. 1.4.1980

Lokomotivassistent p. (9. lrm.)
O. H. Christophersen, mdt Ar i mdt Ar

Ansæt som lokomotivassistent p. 1.11.1979

J. B. Nielsen, mdt Gb

Opmærksomhed frabedes

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.
Lkf. V. P. L. Hansen, Gb.

Dødsfald

Pens. lkf. L. A. Frydenlund-Jensen, død den 2.3.1980.
Pens. lkf. Aage Møllebro, Holbæk, død den 19.3.1980.
Pens. lkf. Peter Henry Jensen, Nyborg, død den 5.4.1980.
Lkf. Helge C. E. Wetterstein, København, død den 20.3.1980.

Tak

Hjertelig tak for venlig deltagelse ved min mand pens. lkf. A. P. Jensens bisættelse.
Dora Jensen,
Åbenråvej 84,
6100 Haderslev.

Pensionisterne holder generalforsamling

Landsforeningen af pensionister ved DSB afholder sin årlige generalforsamling tirsdag den 20. maj kl. 13 i lokalerne Gothersgade 137, København.

Bestyrelsen

Husk!

Stof til DLT skal være redaktionen i hændesenestd. 15. imånedenforud.
Bemærk – DLT udkommer ikke i juli måned.

