

A blue-toned photograph of a railway track receding into the distance. The tracks are made of wooden sleepers and metal rails, and they curve slightly to the right. The background is a bright, hazy sky. In the upper right corner, there is a large, dark number '6'.

6

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE

10. JUNI 1980 – 80. ÅRGANG

6

Indhold:

Medindflydelse	2
Uhensigtsmæssigt at opretholde mesterlæren	3
Ingen nemme løsninger	4
En aktiv erhvervspolitik skal sikre arbejdspladserne	5
Glæde hos CN's lokomotivinstruktører	6
SJ-forskning skal give bedre ture	8
Forbrugerorientering	9
Vi må kunne sige hinanden sandheden	10
Georg Stephenson	11
150 år gammelt lokomotiv	15
Fra medlemskredsen. Skal vi fortsat være tjenestemænd	14
Personalia	15
Adressefortegnelse	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.

Det synspunkt er fremsat: »Fra at være pressionsorganisationer med det enkle formål at aftvinge arbejdsgiveren rimelige arbejds- og levevilkår – koste hvad det ville for virksomheden – er de i stedse stigende grad blevet medbestemmende og medansvarlige for hele virksomhedens ve, vel og overlevelse«.

Er dette en kendsgerning eller blot en rund bemærkning for at fremhæve en tendens? Det lader sig ikke afvise, at der på forskellig måde er mulighed for at præge en virksomheds udvikling, men det sker meget mindre i forretningsmæssig henseende – i den økonomiske politik – end inden for områder som personalepolitik, arbejdsmiljøet og dermed arbejdspladsens indretning. Dette er udenværker som – bevares – er vigtige for medarbejderen, men de giver ikke egentlig indflydelse på virksomheden i ledelse og udvikling. Der er således langt igen. Repræsentationen i selskabsbestyrelserne har ikke givet det store sus, idet ledelsen udgør et flertal og har dermed det afgørende ord.

I det offentlige område er det meget forskelligt i hvilket omfang de ansatte har reel indflydelse på virksomhedens forhold. Den virksomhed, vi er tilknyttet, drager på mange måder medarbejderne ind i arbejdet med virksomhedsudvikling; men indflydelsen beror på en planlægning, som medarbejderne ikke deltager i. Det vil hun eller han måske oftest betakke sig for på grund af manglende indsigt i grundlaget for planlægning, skønt en portion god fornuft også kan have afgørende virkning på de teoretikere, som tumler med problemerne. Og så er nogen måske bange for et medansvar.

Det fører imidlertid til, at det først er efter projekteringsfasen, at medarbejderne kommer ind i billedet. Stort set betyder det, at arbejdet lægges i forudbestemte rammer, hvor det for medarbejderen kan indskrænke sig til en vurdering af de tilsigtede ændringer med tanke på at varetage organisationsinteresser.

Selv om ikke alt projektarbejde med personale-deltagelse finder nåde for ledelsens øjne, er det afgørende at fastslå nytten af, at fastholde og udbygge den indflydelse medarbejderne på denne måde har på virksomhedens udvikling.

Den arbejdsituation, den enkelte er anbragt i, vil med tilfredsstillende forhold tjene virksomhedens interesser.

Uhensigtsmæssigt at opretholde mesterlæren

Forleden blev der indenfor jernindustrien opnået enighed om at forlade mesterlæresystemet, så hele jernindustriens læringeuddannelse for fremtiden skal samles under EFG-uddannelserne, skriver formanden for Folketingets undervisningsudvalg, J.K. Hansen (S) i denne artikel. Hermed er der forhåbentlig taget hul på en løsning af problemerne omkring de faglige ungdomsuddannelser.

Ungdomsuddannelserne har unægtelig voldt problemer gennem de sidste 10 år. For det første fordi det i de sidste mange år ikke har været muligt at skaffe flertal i Folketinget for helt at afskaffe mesterlæren. Men også fordi det er vanskeligt at administrere to næsten parallelløbende uddannelser, der konkurrerer på ulige vilkår.

Men tiden må nu være inde til, at der bliver et flertal i Folketinget, der kan indse, at det er uhensigtsmæssigt at opretholde mesterlæresystemet, der sætter mange unge i et dilemma og dermed også sætter dem i en uddannelsesmæssig bås, der låser dem fast i deres fremtidige arbejdsliv.

Mesterlæren har været tillok-kende for mange, udelukkende af den grund, at de i mesterlæren har løn fra læretidens start. Det er ikke tilfældet for EFG-uddannelsen. Det flertal i Folketinget, der ikke ville afskaffe mesterlæren, ønskede oven i købet at favorisere den ved at forhindre, at EFG-eleverne kunne få løn i basisåret. Og dermed cementerede de et stift fagligt uddannelsessystem på bekostning af et mere smidigt og hensigtsmæssigt system, der i høj grad er indrettet på at tilgodese både de unges og samfundets uddannelsesmæssige behov.

Den cementering af mesterlæren et politisk flertal foretog, har betydet, at man lader mange unge i stikken, fordi man tvinger dem til at træffe et erhvervsvalg på et meget tidligt tidspunkt. Et erhvervsvalg, som mange fortryder, fordi uddannelsen ikke var det, de havde ønsket. EFG-uddannelsen er opbygget på en sådan måde, at de unge først på et senere tidspunkt, når de har fået et større erfaringsgrundlag, skal træffe valget af den endelige uddannelsesretning.

Regeringen har i øjeblikket et forslag om ungdomsuddannelserne til behandling i Folketinget. Forslaget har to hovedformål. For det første, at alle unge skal have et tilbud om en uddannelse. Det er nødvendigt at sikre, at der er uddannelses tilbud til de unge, når de forlader folkeskolen. Uddannelse er en af de garantier vi har for, at de unge efter folkeskolen ikke bliver tabere i samfundet.

For det andet er det opgaven at sikre, at de enkelte ungdomsuddannelser gøres ligeværdige. Og at de opfattes af de unge som ligeværdige. Vi har været præget af et uddannelsessnobberi, hvor nogle uddannelser har været finere end andre. Det har altid været betragtet som finere at tage en gymnasieuddannelse, end at gå i lære som f.eks. snedker eller maler. Derfor har der i de senere år været en enorm søgning til gymnasierne, og det har været nødvendigt at forcere en udbygning af gymnasierne landet over.

En skjult konsekvens af dette har været, at det mange steder har været en forudsætning, at man har haft en gymnasieuddannelse for at få en faglig uddannelse. Og det har kunnet gøres, fordi der ikke har været pladser på de videregående uddannelser til de mange med en gymnasieuddannelse. Dermed lader man

en større del af de unge, der ikke har en gymnasieuddannelse, og hvis evner er af mere praktisk art frem for de boglige, i stikken. Det er ikke hensigtsmæssigt. Og det er i høj grad spild af ressourcer.

Den tendens er det vigtigt at få ændret. Og det er et af formålene med regeringens forslag om ungdomsuddannelserne. Men en konsekvens af dette er, at der må ske udbygning over hele landet af de faglige uddannelser. Gymnasierne har haft en sådan fortrinsstilling, at de unge, uanset hvor de bor, har et gymnasium inden for en afstand af 25 km. Det er langt fra tilfældet for de faglige uddannelser.

Derfor må vi i de kommende år satse på en geografisk spredning af samtlige ungdomsuddannelser, så ingen unge afskæres fra en uddannelse af geografiske årsager.

Godt nok befinder vi os i en krise. Og det er nødvendigt at holde meget igen på de offentlige udgifter. Men ungdomsuddannelserne er prioriteret højt inden for de økonomiske rammer. Det er også nødvendigt. Vi må ikke glemme, at det eneste råstof Danmark har, er en veluddannet arbejdskraft. Og det råstof må vi investere i. Det er nemlig det, der skal hjælpe os ud af krisen.

Næste nummer
af DLT udkommer
10. august

Ingen nemme løsninger – skriver LO-bladet

4

– Fagbevægelsen kan kun have tørre tårer til overs for det brud, der opstod mellem socialdemokratiet og venstre samt konservative i forhandlingerne om en kriseløsning, hedder det i LO-bladets ledende artikel.

– De to partiers krav om en tre-årig binding af regeringens politik viser deres mangel på interesse i en reel deltagelse. Socialdemokratiet så mulighederne, mens de borgerlige i realiteten kun var interesseret i en 3-årig rottefældeklausul, der vil binde en socialdemokratisk regering til næsten udelukkende at føre borgerlig politik – og det vil være en politik ensidigt vendt mod landets lønmodtagere. Flerårige løsninger skal ikke afvises, når de indeholder en acceptabel fordelingspolitik og en social balance.

– Klemmen på dansk samfundsøkonomi vil de kommende år ikke blive mindre. Intet tyder på, at olieprisstigningerne vil aftage. Der findes ingen nemme løsninger – tværtimod er situationen mere fastlåst end nogensinde, efter at et flertal i folketinget har afvist at diskutere fordelingspolitik.

– Regeringens oplæg indeholder betydelige midler til støtte for erhvervslivet. LO anslår, at støtten til erhvervslivet i år, inklusiv omlægningen af dyrtidsreguleringen, vil nå 10 milliarder kroner.

– Derfor er det et naturligt og yderst rimeligt krav, at der gives lønmodtagerne sikkerhed for, at disse enorme summer virkelig kommer produktion og beskæftigelse til gavn, en forøgelse af støt-teordninger til det betrængte erhvervsliv må derfor diskuteres grundigt i det industripolitiske kontaktudvalg, som skal nedsættes med repræsentanter fra arbejdsmarked og erhvervsliv.

– Lige som fagbevægelsen kræ-

ver erhvervslivets øgede profitter investeret til gavn for produktion og beskæftigelse må der gennemføres en sikkerhed for, at erhvervstilsuddene opfylder deres målsætning – derfor må det industripolitiske kontaktudvalg træde i funktion.

– det er næsten udelukkende lønmodtagerne, som har måttet betale krisens omkostninger – og i år overføres i alt 10 milliarder kroner fra skat og ændret dyrtid til erhvervslivet.

– Derfor, viser en undersøgelse på Fyn, er befolkningens holdning til en ændret fordelingspolitik markant. 60 pct. af befolkningen støtter en ød/overskudsdelingsreform. Vel er det ikke en nem løsning – for de nuværende magthavere i erhvervslivet – men det er en nødvendig løsning, hvis samfundets krise skal løses solidarisk og ikke ensidigt som nu, d.v.s. at hele provenuet som hidtil alene tilfalder de nuværende kapitalejere, slutter LO-bladets lederartikel.

De højestlønnede får mere i løn for at finde ud af, hvordan de lavtlønnede kan få mindre i løn.

Når de lavest lønnede nedlægger arbejdet, foretages der altid indgreb med den begrundelse, at strejken rammer livsvigtige områder. Hvorfor er de, der arbejder med livsvigtige områder lavest lønnede?

Regeringen giver os frihed og fritid, men vi får ikke lov til at beholde noget at nyde den med.

Jeg har ikke talt med min familie i flere uger. Vi er ikke uvenner – jeg er lokomotivmand.

Vi har altid været stolte af, at alle kunne blive minister i dette land. Måske er det det, der er i vejen.

En hel kupé med 40% rabat

Start mødet samtidig med De starter rejsen, benyt DSB konferencekupé og få 40% rabat.

I konferencekupeen har vi lagt blok og blyant frem, så De kan udnytte tiden aktivt, f.eks. til mødeforberedelse eller efterbehandling af møderesultatet.

Undervejs serverer vi en øl til hver eller en kop kaffe med brød.

Eller slap af sammen med familie og venner medens De rejser. Det kan nemlig betale sig at gøre brug af konferencekupeens komfort og gode service, når de er 4, 5 eller 6 personer som rejser samlet.

En konferencekupé er en 1. klasse kupé, som De kun betaler 3,6 billet for, uanset om De benytter alle 6 pladser i kupeen.

Pladsbilletter og nævnte servering er naturligvis inkluderet i prisen.

En aktiv erhvervspolitik skal sikre arbejdspladser

Når regeringen søger at fremme en aktiv erhvervspolitik, må bestræbelserne ses som et led i den samlede økonomiske politik. Ganske vist kan erhvervspolitikken ikke i sig selv løse problemerne, men den kan få en voksende betydning i et bredt spektrum af de økonomiske og politiske indgreb, som vil være nødvendige i de kommende år. Og vort hovedsigte med en aktiv erhvervspolitik gælder sikring af nye arbejdspladser.

Det er industriminister *Erling Jensen*, som på denne måde motiverer regeringens anstrengelser for at få skabt en yderligere udvikling i produktionsfaktoren. Og han fortsætter:

Udgangspunktet for den erhvervspolitiske indsats i de kommende år må være en erkendelse af, at den konkurrenceudsatte fremstillingssektor i den danske økonomi er for lille. Derfor må alle egnede midler, som kan fremme en udbygning af de valutaindtjenende og tillige de valutabesparende erhverv, tages i anvendelse med henblik på at overføre ressourcer til konkurrenceerhvervene. Det skal selvsagt også ske ved beskæftigelse af hidtil arbejdsløse. Kun på den måde kan der ydes et effektivt bidrag til bestræbelserne på en nedbringelse af underskuddet på betalingsbalancen, og kun herigennem kan vi på længere sigt forøge beskæftigelsen og iøvrigt fastholde og videreudbygge velfærdssamfundet. I disse betragtninger ligger ikke nogen underkendelse af de øvrige erhvervs betydning. Både deres trivsel og samfundsmæssige funktion vil altid være genstand for en usvækket interesse fra regeringens side.

Der er behov for et bredt samarbejde

Vi er forlængst vokset ind i det, som vi kalder servicesamfundet, og ingen dele i dette samfund – og da slet ikke det, vi kalder konkurrenceerhvervene – vil kunne fungere tilfredsstillende, hvis vi ikke oprettholder og udvikler et effektivt og konkurrencedygtigt erhvervsliv endnu mere i alle dets forgreninger. En erhvervspolitik med det nævnte sigte vil kun blive virkelig effektiv, hvis den tilrettelægges i et samarbejde mellem alle berørte parter og med fuld hensyntagen til de menneskelige og sociale konsekvenser, der uundgåeligt følger den strukturtilpasning, som det er erhvervspolitikens fornemmeste opgave at søge fremmet.

Derfor må planlægningen af en sammenhængende og en langsigtet erhvervspolitisk indsats ske i et samarbejde med erhvervslivets organisationer – både på ejer- og medarbejderside. Det er regeringens hensigt at formidle dette samarbejde for industriens og håndværkets vedkommende i et erhvervspolitisk kontaktudvalg, der med henblik på analyse og udregningsarbejde vil kunne støtte sig på et sekretariat for planlægning i Industriministeriet. Ikke mindst for det langsigtede perspektiv vil et sådant udvalg kunne få den allerstørste betydning.

En massiv indsats er nødvendig

– Hvilke skridt kan bringe os frem i erhvervsudvikling?

Et forslag på at skabe et væsentligt højere industrielt væksth niveau vil under de vanskelige vilkår, som synes at skulle komme til at præge 1980'erne, kræve en massiv indsats med sigte på at sætte industri og

håndværk i stand til at forøge produktion og eksport. Vi må indrette en sådan indsats på at styrke danske virksomheders afsætningsarbejde på eksportmarkederne samt at fremme udvikling og anvendelse af ny teknologi og moderne ledelsesformer gennem en herpå indrettet servicevirksomhed navnlig for små og mellemstore virksomheder. Ved siden heraf må vi styrke virksomhedernes kapitalgrundlag såvel for egenkapitalens som for fremmedkapitalens vedkommende.

Lad mig endvidere erindre om, at der gennem en årrække er opbygget en hel række af foranstaltninger, der kan opfattes som elementer i erhvervspolitikken i mere snæver forstand. Disse foranstaltninger må yderligere udbygges. Det er imidlertid helt klart, at de ikke isoleret kan løse de enorme samfundsøkonomiske problemer, vi står midt i. Derfor overvejes også aktiviteter indenfor finanspolitik, rentepolitik, arbejdsmarkedspolitik, energipolitik, undervisningspolitik og forskningspolitik. Vi må holde os for øje, at de tilsammen danner den økonomisk-politiske baggrund, på hvilken hele erhvervspolitikken udspiller sig. Både for de aktuelle problemers løsning og for dem, der skal klares på længere sigt, gælder det, at opgaven kun kan løses gennem et intimt samarbejde mellem erhvervslivet, dets medarbejdere og det offentlige.

Glæde hos CN's lokomotivinstruktører

6

I

et tidligere nummer af DLT omtales verdens mest moderne lokomotivførerskole – den i Gimli, Canada.

Skolens udviklingshistorie viser den ildhu, de canadiske statsbaner (CN) lægger i uddannelsen af nye lokoførere og driftspersonale i det hele taget. Traditionelle rekrutterings»kilder« findes ikke mere.

Baggrunden er først og fremmest CN's store behov for flere lokoførere og lokoværkstedfolk.

Desuden har canadierne indset fordelene i ensartet træning af personalet. Forbedring af indlæringsmetoder og -apparatur med det formål har fået topprioritering.

CN lagde grunden til den nuværende lokoføreruddannelse ved at bygge sin første »lokomotivtjenesteskole« i Gimli. Her kunne for første gang banepersonale uden forudgående træning i togdrift lære det elementære om lokomotivfø-

rerarbejdet i løbet af en 8-ugers periode. Efter skolen følger træning i praksis under ledelse af lokoingeniører og -instruktører.

CN startede selv med en fordel på træningsfeltet: man kunne »trække på« eksisterende viden og erfaringer fra andre baner og udnytte moderne teknik fuldt ud. Det sidste er der lagt særlig vægt på.

Sjælen og legemet i projektet har været – og er – CN's forskningsingeniør, dr. J. T. Wilson, hvis afhandling om projektets virkeliggørelse denne redegørelse bygger på.

Det blev fra starten grundigt overvejet, hvilket specialudstyr, så som modeller i naturlig størrelse og specielt simulatorer, skolen ville blive bedst med.

Det var svært at forudberegne vigtige enkeltkrav – bl.a. hvilken art udstyr behøvedes og hvor lang træningstid i en simulator ville eleven have brug for?

Der var andre startvanskeligheder: Undersøgelser af simulatormarkedet gav nedslående resultat. Kun fabrikanter af simulatorer til flyselskabernes pilotskoler havde teknisk mulighed for at kunne levere en lokomotivsimulator. Men flyingeniørerne manglede kendskab til jernbaneteknologi. De havde heller ikke erfaring i tog- og jernbanedynamiske kræfters spil.

Flybranchens tilbud på lokosimulatorer blev da også både for kostbare og utilstrækkelige, konkluderede CN.

Hvad så?

CN besluttede at investere i egen udvikling af lokoførertræningsudstyr.

Det skulle bygge på banernes tidligere udarbejdede dataprogrammer og tabuleringer for tog- og vogn-dynamiske kræfter. Og med disse beregninger som grundlag tog CN's ingeniører fat på selve opga-

Lokomotivførerinstruktører til konference i afdelingens møderum på de canadiske statsbaners (CN) træningscenter i Gimli. De har professionel grund til at se tilfredse ud: deres skole er verdens bedste.



ven: at bygge verdens mest avancerede lokosimulator. Intet mindre!

Fire måneder efter projektets godkendelse stod den første – forholdsvis enkle – lokosimulator klar i Gimli-centret, kun et »barn« endnu:

Simulatoren var nemlig blevet skabt til at kunne vokse i stadier til den endeligt tilsigtede modelstørrelse – en udvikling, som det således var planlagt, at såvel elever som instruktører skulle kunne »leve med i«. Derved kunne værdien af alle tekniske tilføjelser vurderes før de blev besluttet og indført. Intet i projektet blev altså »trukket ned over hovedet« på elev/instruktør.

»Barnet«, der er blevet »stamfader« til CN's nuværende simulatorgeneration, var indrettet med alle betjeningsbare instrumenter i en nøjagtig kopi af en halv lokoførerkabine fra en 3000 hk maskine.

Mini-dataapparatet, der indgik i denne første »født«, bestod af et Hewlet Packard 2/100A anlæg og gjorde det muligt at kontrol-overvåge instrumenternes funktion, databehandle togreaktioner og kontrollere elevens/førerens handlinger. Men anlægget havde begrænsninger.

F.eks. var det en væsentlig mangel, at vognkoblingerne kunne »virke« som faste, ikke-elastiske.

Først i den endelige simulator blev også koblingernes elastiske bevægelser mulige.

CN sigtede på et kombineret analog og digitalmodulsystem indbygget i 3000 integrerede kredsløbs»pakker«, som tilsammen kunne muliggøre samtidig simulering af *alle* bevægelser i *alle* togets vogne iberegnet placering af flere maskiner hvor som helst i toget og uanset togsammensætning.

»Barnets« mini-dataanlæg kunne også »kun« klare simuleringer, der var seks til ti gange langsommere end virkeligheden. Og selv om det bare var sekundele, det drejede sig om, var *det* altså ikke godt nok for CN.

De 3000 kredsløbs»pakker« med alle relevante tog- og styringsmuligheder findes i den nuværende, fuldvoksne simulator.

Ingeniørernes udsyn rakte bemærkelsesværdigt videre end til selve lokoførertræningen.

Man øjnede nemlig, at et avanceret udstyr af den art med datamaskinesystem til simulering af samtlige længdepåvirkninger m.v. i et tog, kunne få betydning også fra det menneskeligt-vidensabelige synspunkt.

Det avancerede anlæg, påpegede konstruktørerne, ville give de folk, der beskæftiger sig med forholdene omkring bemandede loko- og tog-systemer, helt nye muligheder for at iagttage førerreaktioner i et gennemkontrolleret træningsmiljø.

Derved kunne konstruktører af træningsudstyr få et vurderingsgrundlag for behovet for de raffinementer, det er gavnligt og muligt at forsyne udstyret med, så træningsprogrammernes indhold kunne videregives effektivt til eleven. CN sigtede *ikke* på teknik for teknikkens skyld. Viljen var bogstaveligt talt den bedste – og hvor der er vilje, findes også vej, siger »man«.

Faktisk kan CN's ingeniører bevise talemådens rigtighed ved i dag at pege på det nåede mål: CN's lokoinstruktører og eleverne råder over den mest avancerede lokomotivførerskole.

Så det er ikke kun et smil-til-fotografen billede fra Gimli! CN's lokoinstruktører har professionel grund til at se tilfredse ud (billedet).

UDLANDET I —GLIMT

● JAPAN's »shinkansen«-tog – det bliver mere og mere spændende – kommer til at køre 260 km/t som først planlagt i stedet for kun nuværende maksimumsfart, 210 km/t. Bortset fra bl.a. støjproblemet (arbejdes der på) og togets tendens til at tabe vogndelev under farten (arbejdes der på) meddeler japanerne, at der stadig er et uløst konstruktionsproblem med letvægtsmateriellet, når det bruges til højhastighedskørsel i længere tid.

Løser konstruktørerne problemet før passagererne erfarer bristen? Gå ikke glip af næste afsnit i »shinkansen«-sagen.

● DANMARK's statsbaner er ikke direkte udlandet, men vi *må* hylde DSB for et initiativ på energifeltet: Skilte fra DSB-rejsebureauer tilbyder de rejsende »kulturrejser til Grækenland«.

Man behøver tilmed ikke at finde ud af, hvor meget kul pr. tur, der må hjemtages, for Grækenland har ingen kul.

● INDIEN's diesellokomotivfabrikker i Varanasi har bygget et skinnegående el-værk. Den rullende generator til kr. 3 millioner, kapacitet 1,75 mW, er specielt beregnet til at kunne køre fra værksted til værksted, hvis el-værker svigter.

Advarsel! Edb-operatører og andre med nervøse anlæg i stadig mere el-kraftafhængige samfund frarådes at læse ovenstående igen.

Forskning skal give bedre turlister – mener en forskergruppe fra SJ

8

Få arbejdsgrupper er vel blevet analyseret så indgående af stress- og arbejdsmiljøforskere som lokomotivpersonalet. Det er SF og lokomotivpersonalets organisation, som har været den drivende kraft.

Resultatet af undersøgelserne af lokomotivpersonalet de senere år har været af stor betydning, siger Ingvar Sandström, som er formand for lokomotivpersonalets organisation. Undersøgelsen bør rimeligvis lede frem til smidigere bestemmelser, som gør arbejdet lettere.

Ved budgetårsskiftet 1980/81 afsluttes projektet »Turlistetidsarbejde«, helbred og velbefindende. Det er dr. Torbjörn Åkerstedt ved Karolinska instituttets institution for psykosocial miljømedicin, stressforskningslaboratoriet og FOA-manden Jan Fröberg som har stået for hovedparten af undersøgelserne.

Ved en konference i Linköping med et stort antal repræsentanter for SF-afdelingerne og SJ's centralforvaltning redegjorde forskerne for deres resultat. Senere kommer rapporterne ud i tryk. Statsanställd har tidligere offentliggjort de hidtil vigtigste undersøgelser.

Vis god vilje

Forskerne blev meget rost for deres indsats. Derimod var adskillige deltagere ikke begejstret for den måde ledelsen takler arbejdsmiljøspørgsmålene på. Flere talere hævdede, at centralforvaltningen måtte tænke om. Man mente bl.a. det ikke er nødvendigt at køre tog om natten i den udstrækning man gør. SJ viser ingen god vilje til at forandre togplanen og tjenestegøringen til det bedre.

Men konferencedeltagerne udøvede også selvkritik. Vi må ændre på os selv, forklarede flere talere. Der spores alt for megen konserva-

tiv tankegang indenfor lokomotivførererkredsen. Mange tænker kun på sin egen situation og mindre på fællesskabet, når det gælder om at få rigtige turkombinationer.

Støj og vibrationer

Kort sammenfattet kan man sige, at den afgivne udredning klart viser, at lokomotivførerne er meget tilfredse med deres arbejde. De er derimod negative til visse faktorer i arbejdsmiljøet. Det gælder bl.a. natarbejdet og de uregelmæssige tjenestetider. Men kritik rettes også mod støj, vibrationer og arbejdsklima. Manglen på automatisk togkontrol og togradio toges op af de fleste.

Fællesundersøgelsen af lokomotivførerne viser, at ca. to trediedele af dem har søvnbesvær efter natten. Dagsøvnen er således kort (4–5 timer) har en forandret søvnstadiestruktur, udviser en forhøjet fysiologisk aktiveringsniveau (det får man ved at forhøje adrenalinet og kropstemperaturen) som skønnes utilfredsstillende.

Resultatet fra laboratorieundersøgelserne viser, at tiden på døgnet udøver en afgørende effekt på søvnen.

Forskerne har fundet, at døgnrytmen for søvn falder meget sammen med døgnrytmen for adrenalinudsondring, melatoninudsondring, kropstemperatur og psykologisk aktivering.

Det tilfældige udvalg af lokomotivførere som deltog i den socialmedicinske undersøgelse viser at 65% af dem var i alderen 50–60 år.

Gennemsnitligt havde lokomotivførerne 26 års kørende tjeneste, beretter Torbjörn Åkerstedt. 46% boede i villa og medlemmerne i lokomotivførerfamilierne havde 1,4 værelse pr. person. 65% af delta-

gerne i undersøgelsen mente, at boligen var tilstrækkelig.

Det er meget interessant at notere, at den gennemsnitlige transporttid til arbejdet kun var 21 minutter. At lokomotivførerne er tilfredse med deres boligforhold hænger naturligvis sammen med deres relativ høje alder. Børnene er oftest flyttet hjemmefra. Havde man spurgt noget tidligere, var svaret sikkert blevet anderledes.

65% af lokomotivførerne arbejdede efter fast liste og 35% har reservertjeneste.

Sygdommene, der ligger højst, er mavesår og mavekatar, dernæst kommer dels nyre- og urinvejssygdomme og dels ryg- og ledbesvær og på fjerdepladsen kommer søvnbesværigheder. Det er faktisk sådan, at ikke mindre end 14% har været hos lægen for at få råd for sine søvnproblemer.

Næsten hveranden lokomotivfører klager over »gas i maven«. 49% har svært ved at sove og 27% klager over træthed.

Trods det store antal sygdomssymptomer og -besvær er dog hver tredje lokomotivfører uden sygdomsfravær og det er bare 27% af lokomotivpersonalet som kommer op på et sygdomsfravær, som modsvarer rigsgennemsnittet for det svenske folk.

Der råder ingen tvivl om, at der findes en stærk arbejdsmotivation hos lokomotivførerne. Trods de problemer, som er i forbindelse med tjenesten, synes mange, ja de fleste, at de har et interessant og givende arbejde. Men endda må 19% af dem anvende sovemiddel og 13% tager mavemedicin hver uge.

Sygemelding

Efter at have hørt disse tal skulle man næsten vove at sige, at der i lokomotivførerstanden findes en

del sygemeldinger (lokomotivføreren går ind imellem på arbejdet skønt han egentlig skulle være sygemeldt).

60% af lokomotivførerne svarer, at de trives godt med jobbet. Samme procenttal er tilfreds med ledelsen af arbejdet. Der bliver ikke samme risiko for konfrontationer med arbejdsledelsen hos lokomotivførerne som hos mange andre ansatte, som har arbejdslederen hængende over sig hele dagen. Det er nu anslået at tre vigtige praktiske problemer for at forebygge og undgå konsekvenser af uregelmæssige arbejdstider belyses, siger Åkerstedt. De tre hovedspørgsmål er:

1. Hvordan tilpasses turskema til menneskelige formål. Medicinske kriterier for dette savnes.
2. Hvordan forberedes individet for at klare de uregelmæssige arbejdstider, som må forekomme.
3. Hvordan bør lægelige instanser hjælpe ansatte der har alvorlige tilpasningsproblemer?

Det er ikke bare lokomotivførerne som drager nytte af en sådan undersøgelse, siger ombudsmand Sven-Rune Svensson, SF's sektion 1. Den kundskab som fås vil kunne bruges af alle grupper, som skifter mellem dag- og natarbejde.

G.A.R.

Forbrugerorientering

af Tove Lindbo Larsen

Ikke mindst i økonomisk trange tider er det af betydning, at forbrugerne er aktive og bevidste i deres egen situation. Jo mere omhyggelig man er med sine indkøb, jo mere får man for sine penge, altså højere real løn.

Der er ingen tvivl om, at 1980'erne

bliver en tid, hvor livremmen må spændes ind og det vil blive helt anderledes. Vi skal prioritere vor færden både privat og samfundsmæssigt.

Der findes mange rettigheder, der lovgivningsmæssigt tilgodeser forbrugerne, men forbrugerne skal vide at bruge dem i hverdagen. Vi skal i fremtiden vende os til at se på varens totale kvalitet. Hvis vi ikke er tilstrækkeligt bevidste overfor anvendelsen af de ressourcer, der findes i naturen, kan vore efterkommere havne i svære vanskeligheder.

Normer for kvalitet

Derfor må vi finde en ny måde at vurdere varer og produkter på. Vi skal udover at se på, om varen er tilstrækkelig holdbar se på den ud fra en større sammenhæng. Til bedømmelse af et produkts kvalitet hører foruden holdbarhed også om det kan repareres, om der skal udskiftes reservedele, om det kræver urimelige ressourcer at fremstille, om det forurener under produktionen eller på lossepladsen, når vi senere skal skaffe os af med det igen. Det kan den enkelte forbruger naturligvis ikke selv overse, derfor bør der opstilles normer for, hvorledes man måler den totale kvalitet ved en vurdering af produktets forskellige egenskaber.

Forbrugerrådet— mange opgaver

Forbrugersagen spænder vidt, idet det jo drejer sig om det enkelte menneskes forhold til omgivelserne.

Og det gælder både inden for den offentlige og den private sektor. Forbrugerrådet har talt forbrugernes sag mange steder. Det gælder på levnedsmiddelområdet i arbej-

det med at revidere »positivlisten«, der drejer sig om retten til at anvende tilsætning og farvestoffer til levnedsmidler. Det gælder også i energispareudvalget, hvor Forbrugerrådet har ydet en betydelig indsats i forbindelse med oplysning til borgerne om at spare energi, isolere osv.

Forbrugerrådet deltager også i arbejdet i EF på mange områder. Det er vigtigt, at forbrugernes stemme bliver hørt, når beslutningen træffes. Men det er mit indtryk, at der skal en kraftig stemmeføring til, for at bryde igennem i det store EF-hus. Forbrugerrådet er repræsentant i det økonomisk-sociale udvalg i den rådgivende forbrugskomite og den europæiske forbrugersammenslutning BEUC.

I 1975 vedtog man det første forbrugerprogram i EF, der tog sigte på dels en oplysende virksomhed og dels beskyttende foranstaltninger for forbrugerne.

EF-kommissionens 2. forbrugerprogram omfatter perioden fra 1980-85. Dette program er ikke så skarpt i sine forventninger, idet en del omtales som »ønskeligt« og »om muligt« osv. Det gælder altså om at kridte skoene og stå fast, som vi udtrykker det på dansk.

Forbrugerne en magtfaktor

Det er vigtigt, at forbrugerne mere og mere forstår, at man som forbruger kan have indflydelse på udviklingen i samfundet. Og forbrugerne kan godt blive en større magtfaktor, hvis de vil være mere bevidste i deres færden.

Målet for en forbrugerpolitik er at sætte mennesket i centrum og øge dets økonomiske, sociale og juridiske velfærd. Men vi kan kun nå målet, hvis vi hjælpes ad.

Vi må kunne sige sandheden til hinanden

Af formanden for folketingets finansudvalg, Kristian Albertsen.

Ingen af os kan lide at blive snydt, og den mest ubehagelige form herfor er vel egentlig, hvis vi bedrager os selv.

Alligevel kan man konstatere, at tilsyneladende udsætter store grupper sig selv for et kæmpeselvbedrag.

Alle vore myndigheder og politiske instanser modtager dagligt store ønskesedler i form af betydelige lønkrav, krav om bedre arbejdsforhold, krav om flere institutionspladser, krav om højere sociale ydelser og krav om mere social tryghed.

Den, der forsøger at følge udviklingen på de nævnte områder, vil ofte blive engageret for at fremme sådanne krav og slås for at få dem realiseret. Det falder let for en socialdemokratisk tillidsmand at gå ind til et sådant virke. Det ville imidlertid være for enkelt og for naivt, om man ukritisk accepterede alle ønsker og alle de fremsatte krav.

Pligt og ret

Vore tillidsmænd og ledere fra den første spæde start glemte aldrig indskrifterne på vore røde faner:

»Gør din pligt og kræv din ret!«

Det var altså ikke omvendt, som man nogle gange næsten kan fornemme i dagens Danmark.

Vi har pligter over for os selv og vor familie, men vi har også i det demokratiske og af Socialdemokratiet i høj grad prægede danske samfund pligter over for fællesskabet.

Når vi som lønmodtagere, som forbrugere eller som modtagere af offentlige ydelser stiller krav til fællesskabet, er det selvbedrag, når vi tror, at vi blot kan udskrive regningen – den skal betales, enten af os selv eller af andre eller af næste generation.

Balance

Som et af de lande i verden, der har den højeste levestandard, vil en vis justering heraf ikke fremkalde medlidenhed eller medynk hos den øvrige verden. Spørgsmålet er kun, om vi selv vil klare opgaven, eller om vi vil overlade det til vore långivere. Svarende til vore ønsker om at bevare vor selvrespekt og uafhængighed, kan der ikke herske tvivl om, at vi selv skal klare det.

Stående over for opgaverne både at skabe balance i regnskabet borgeren og staten imellem – altså fjerne underskuddet på finansloven og samtidig skabe balance i regnskabet som nation over for udlandet, kan man sige, at dette er udfordringer af betydelige dimensioner.

Vor afdrags- og renteydelser er imidlertid nu af så omfattende dimensioner, at udviklingen heraf nu må ændres radikalt – dette forudsætter nytænkning og en stor og bred forståelse hos befolkningen som sådan. Den enkelte borger forstår utvivlsomt dette og mange, som hidtil har disponeret i overkanten af sin formåen, vil forventelig ændre praksis og gøre sig sine begrænsninger mere klare end før.

I runde tal bruger staten ca. 15 pct. mere, end den får ind ved skatter og afgifter – resten klares nu ved indenlandsk låneoptagelse, der skal tilbagebetales med høje renter og skattefri kursgevinster som følge. Hvis dette skal ændres – og det skal det – må det kollektive forbrug nedsættes. Kunne vi i stedet for protester og afvisninger få realistiske spareforslag og nytænkning om bedre ressourceudnyttelse ville meget være vundet.

Ikke kun naboen

Det er ikke kun naboen eller kollegaen, der skal resignere en smule, det er også dig selv – hvad er dit bidrag?

Hvis vi ser på vort regnskab som nation over for udlandet, bruer vi vel 7–8 pct. mere, end vi skaber værdier for og kan sælge. Dette accellererende underskud har givet os en betydelig gæld i udlandet, som nu skal tilbagebetales med stigende afdrag og renteydelser, og de nye lån skal optages på dyrere vilkår.

De generationer, der har skabt og oplevet velfærdsstatens opbygning og værdi for den enkelte borger, vil værne herom, men forudsætningen herfor er, at vi reber sejlene i vort ubændige forbrug, og at vi tænker lidt mere i nationale baner, både hvad produktion og forbrug angår.

Det kan godt være, at udlandsrejsernes vækst vil aftage, ja måske mindskes, det kan også tænkes, at spiritusforbruget går tilbage, det kan heller ikke afvises, at verdens højeste boligstandard måske ikke øges de kommende år. Måske vil standardhævningerne i skoler, universiteter, hospitaler, børneinstitutioner osv. få en tiltrængt hvilepause? Hvis disse spredte elementer fra dagligdagen sammen med mange andre led i vor komplicerede tilværelse undergives en mere nøje analyse for derved at finde frem til en rytme, der alt i alt baner vejen for balance i vor samlede økonomi – ja, så har vi igen vist os som en nation, hvor solidaritet og fællesskab er begreber, der indebærer andet end ord.

Bud til alle

Denne kamp for at skabe balance i økonomien har bud til hver enkelt, og vore faglige og politiske tillidsmænd står over for en større udfordring end nogensinde, men hensynet til vore mange ledige og til næste generation må veje så tungt, at kun de ringeste vil undslå sig for denne udfordring.

Georg Stephenson

»Oktober 1829. Vi er i den lille midtengelske by Rainhill. Fra hele Europa er strømmet teknikere, dampmaskinefolk, jernbaneingeniører og ganske almindelige interesserede til for at være tilskuere til en helt usædvanlig konkurrence. Her er noget for de væddeløbsglade englændere. En hel flok dampheste – de nymodens lokomotiver – skal konkurrere, og prisen er 90.000 kroner. Men indsatsen er afgjort større, for her gives stødet i virkeligheden til den første jernbanetrafik – og alle de gamle forestillinger om hestedrift får dødsstødet«.

Det er ikke et referat fra en avis fra 1829, men fra »Verdens navne«, der udkom i slutningen af 1950'erne som tillæg for det længst forsvundne Dagens Nyheder. Her tegnede man historiske tidsbilleder omkring bestemte personligheder i moderne dagbladsstil, og det var redaktør Preben Eriksen, der tog sig af »dampens mænd« – James Watt, Robert Fulton og George Stephenson. Det var jo Stephenson, der med »Raketten« vandt det berømte væddeløb for lokomotiver, kaldet »lokomotivslaget«. Han havde allerede i 1815 konstrueret sit første lokomotiv, men det var til en kulmine. I 1823 stod han for anlæggelsen af en tilsvarende bane – denne gang ikke på hans fødeegn ved Newcastle, men fra kulminen til Darlington og derfra ud til kysten i Stockton, hvor kullene skulle udskibes. Mellem Darlington og Stockton fik han imidlertid tilladelse til at optage passagerer, men så skulle lokomotivet spændes fra, og toget med passagerer og kulvogne skulle det sidste stykke trækkes af heste! Det var dog alligevel verdens første passagerjernbane, Stephenson her havde skabt, og i 1825 blev den urimelige ordning ophævet, så



Mindepladen for Georg Stephenson på muren til hans fødehjem.

lokomotivet også fik lov til at køre med mennesker.

Konkurrencen i Rainhill blev afholdt, fordi et nyt baneselskab var i gang med at anlægge verdens anden passagerjernbane, og den skulle køre udelukkende med passagerer og endda mellem to storbyer – Manchester og Liverpool. Den har 150 års jubilæum til næste forår. Stephenson var blevet ansat som ledende ingeniør ved anlægget, skønt han var fuldstændig selvlært. Derimod var hans søn Robert, som byggede »The Rocket« efter faderens tegninger, ingeniøruddannet.

Sejren i Rainhill i oktober 1829 betød et mægtigt spring fremad i udviklingen af jernbanedriften. Nu var det ikke bare nogle få fantasi-og

håbefulde eksperter, der anede en fremtid for dampmaskinen på hjul. Med et slag var interessen for sagen og forståelsen for jernbanens fremtidsperspektiver vakt, og i de følgende år blev der anlagt en mængde jernbaner i England og snart efter også på kontinentet.

Inden et år efter »jernbaneslaget« havde Stephenson senior og junior leveret endnu otte lokomotiver af samme type som vinderen til nystartede jernbaneselskaber.

George Stephenson var søn af en minearbejder og født i en mine-landsby 14 kilometer vest for Newcastle, Wylam. Han blev selv ansat som fyrbøder ved en dampmaskine i samme mine, da han var 15 år.

Han kunne hverken læse eller skrive, men satte sig i 20 års alderen på skolebænken og indhentede det forsømte, så han hurtig avancerede i mineselskabet og snart efter fik en stilling som tilsynsmand for dampmaskiner i en mine i Skotland. Her indførte han sådanne forbedringer ved pumpeanlægget, der holdt minen fri for vand, at man med det samme anede et mekanisk geni. Han vendte tilbage til sin hjemegn, men denne gang til et kuldistrikt umiddelbart øst for Newcastle, hvor han blev ansat som maskinmester.

Her, i Killingworth, opfandt han i 1814 en sikkerhedslampe, der kom til at redde tusinder af minearbej-

res liv og havde sikret hans navn for efterverdenen, selvom han aldrig var begyndt at eksperimentere med lokomotiver – hvad han i øvrigt straks gjorde efter at have modtaget en dusør af betydelig størrelse for sin minelampe. Kulbanen i 1918 lavede han selv, men ved Darlington var han gået i kompagniskab med industrimanden Edward Pease. Derefter fulgte den store opgave med Manchester-Liverpool, hvor han mødte voldsom modstand, da han ville føre banen over sumpen Chatt Moss. Lærde ingeniører hævdede at lokomotiverne ville forsvinde i jorden, og at den ulærde fuser i deres videnskab ikke havde forstand på at foretage de rette be-

regninger. Stephenson anlagde en dæmning over den berygtede mo-sestrækning, og den holdt!

Sønnen Robert Stephenson fortsatte, da faderen drog til Liverpool, deres fælles fabrik i Newcastle, hvor maskinen Locomotion til Darlington-banen var bygget.

Lokomotivets sejr inden for almindelig befordring, som stod enhver klart fra 1829, havde George Stephenson forudset allerede i 1815, da han arbejdede på at erstatte minebanernes heste med dampmaskiner på hjul. »Jeg tror«, sagde han til sine skeptiske arbejdsgivere, »at I vil opleve den dag, da jernbanen vil overflyve næsten alle andre samfærdselsmidler,



*Stephenson-monu-
mentet i Newcastle.
Fire figurer på soklen
symboliserer arbej-
derne.*

da posten vil blive ført afsted med jernbaner, og banelinien bliver kongens og alle hans undersåtters landevej».

Endnu i 1828, da han over for et parlamentsudvalg forelagde en plan om at bygge et lokomotiv, der skulle køre med 10 engelske mil i timen, blev han behandlet som en ren fantast: men piben fik unægtelig en anden lyd, da »Raketten« året efter buldrede i mål i Rainhill som sejrherre efter at have præsteret 15 mil i timen.

George Stephenson fik travle år og rejste rundt i mange europæiske lande og satte jernbaner i gang. Han døde i 1848 på sit landsted i Chesterfield og er begravet i Trinitykirken her. Han blev en hovedrig mand, men glemte aldrig hvorfra han kom. »Lokomotivet er et værk af en hel nations ingeniører«, sagde han beskedent og han blev aldrig træt af at fremhæve sine medarbejders dygtighed, uden hvilken hans egen ville have været uden betydning. I en tid, hvor arbejderne leve-

de nærmest på slavestadiet i England, gav Stephenson som mineejer og fabrikant sine folk en ordentlig løn og mulighed for at leve som mennesker.

Der er noget symbolsk i, at man ved soklen af hans store monument i hjertet af Newcastle finder skulpturer af en minearbejder, en skindelægger, en maskinarbejder og en lokomotivfører. Stephenson var en søn af folket og glemte det aldrig.

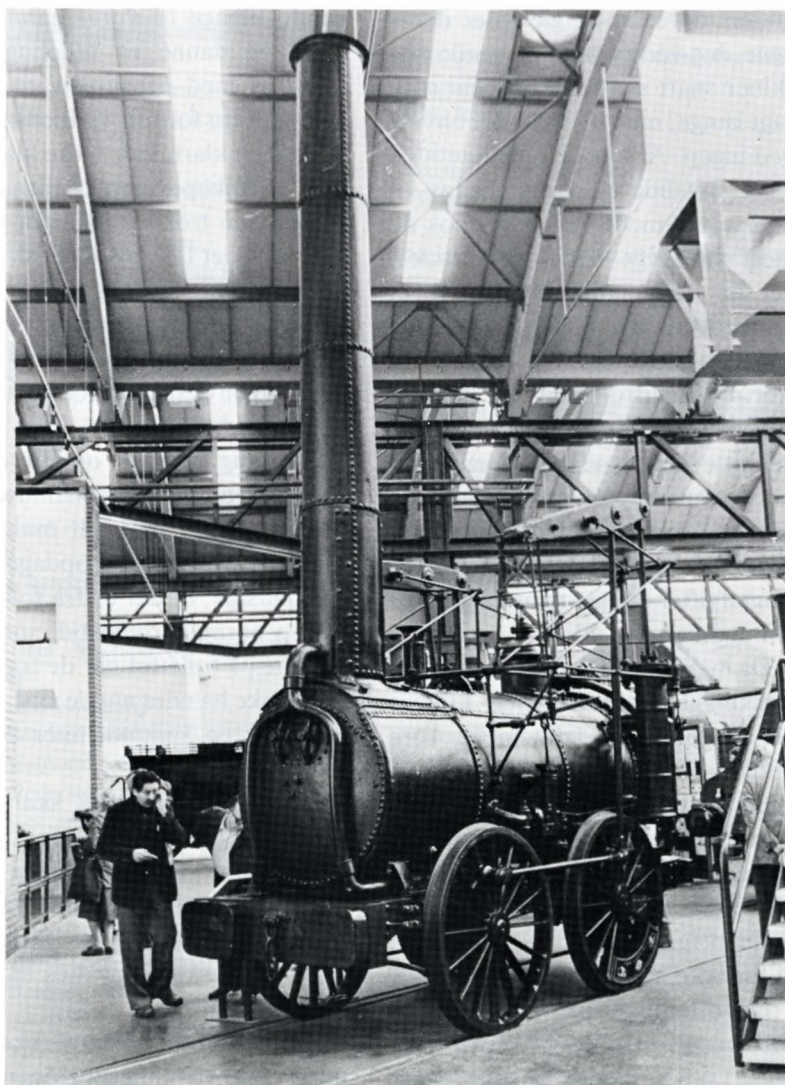
Bent Zinglersen

150 år gammelt lokomotiv

I det store engelske jernbanemuseum, som staten har udskilt fra Videnskabs-Museet i London – The National Railway Museum i York, Nordengland – er det ældste lokomotiv i den mægtige samling netop i år halvandet hundrede år gammelt. Dets betegnelse er efter kulmineselskabet, der ejede det i starten, »Shutt End Colliery 0-4-0 Agenoria«. Det var samtidigt med Stephensons berømte »Rocket« fra lokomotivvæddeløbet i 1829, men repræsenterer et meget ældre design.

Det blev bygget til kulmineselskabet Shutt End af firmaet Foster Kastrick & Co. i Stourbridge i 1829. Stephenson byggede sit første lokomotiv allerede i 1814 – også til en kulmine. Til passagertransport blev lokomotivet først benyttet i 1825 – naturligvis også i England.

»Agenoria« blev museumsgenstand i 1884, da det blev erhvervet af det britiske videnskabsmuseum. Et lokomotiv af nøjagtig samme type blev i 1828 eksporteret til Amerika af firmaet i Stourbridge. Under navnet »Stourbridge Lion« blev det USA's første jernbanelokomotiv. Foto F. Keller. *B.Z.*



Fra medlemskredsen

Skal vi fortsat være tjenestemænd?

14

Nu skal vi igen rammes på tegnebogen, en del af de indkomstforøgelse der er opnået skal krasses ind igen. Vi må desværre konstatere, at vi ikke har fået del i dem. Siden 1976 er samtlige forlig, der er vedtaget, blevet overholdt af os. Det har givet os et meget stort lønforterslæb. Når alle andre i dette samfund skal spare, skal vi naturligvis også, men at vi skal rammes dobbelt så hårdt som andre, er svært at forstå. I forvejen er vi arbejdsmæssigt meget hårdt ramt. De ældste maskiner, vi kører rundt med, larmer langt ud over, hvad der er tilladt i arbejdsmiljøloven. Staten har så travlt med at feje for alle andres døre, at de glemmer deres egne. Jeg ved godt, at de gamle maskiner snart skal væk, det har man sagt længe, men hvornår det bliver, ved ingen. At folk så i mellemtiden bliver invalideret, er man bedøvendeligelgad med. Vi har vel nok de mest sindssyge møde- og sluttider, det er nødvendigt at have eget transportmiddel. Så på den ene side kan man glæde sig over, at DSB har stor passagerfremgang, på den anden side kan det godt vække en hel del bitterhed, at vi, der transporterer så mange til daglig, er tvunget til selv at køre i bil, hvor de stadig stigende benzinpriser og øgede vægtafgifter er med til at hule vores løn endnu mere ud.

Da man inden for DSB har mange forskellige trækkræfter, kræves der en omfattende uddannelse, som vi også bruger en stor del af vores fritid til at få. Da der samtidig sker en masse ændringer i vores ordre og bestemmelser, får vi et væld af papirer, som vi også skal sætte os ind i, det er igen vores fritid der ryger, vi får ikke en krone for det.

Det offentlige skal spare, især på personalet. men det er i hvert fald ikke DSB's skyld, at der er et

overforbrug. I de sidste år er vi blevet næsten 9.000 færre. Kørslen er i samme tidsrum næsten steget 100%. Det er en produktionsforøgelse af en meget stor størrelse. Den tak vi har fået fra statsmagten er et spark bagi, andre ville nok udtrykke det mere bramfrit. Så melder den tanke sig, om vi skal fortsætte som tjenestemænd, fortsætte som statsmagtens pantsatte bondere, eller gøre oprør. Lad os sige vore stillinger op og få et andet ansættelsesforhold. Der er den meget store fordel, at vi ikke er uløseligt forbundet med centralorganisationen, vi er smedesvende.

Jeg vil tro, det vil være muligt at vende tilbage til vores gamle forbund og danne en afdeling der. Hvad så med pensionen vil nogle nok spørge, for mit vedkommende er det helt klart, kan andre klare sig med en folkepension, kan jeg også.

Desuden tror jeg ikke på, at jeg overhovedet får nogen pension, når det bliver min tur. Og pokker gå og betale til en ting man aldrig får. Vi må aldrig glemme, at vi stadig betaler, men det figurerer bare ikke nogen steder.

Samtidig kan man opfatte en vis surhed over, at vi får løn under sygdom, sportler, men ser man hvor kritikken kommer fra, opdager man det pudsige, at det er fra folk, der har en normal arbejdstid, som kan komme på toilettet når de trænger, kan vaske hænder når de skal spise, samt har en kantine, hvor de kan købe deres mad.

Lokomotivmændene skal være oppe på mærkerne hele døgnet rundt, samt alle helligdage. Det vidste vi naturligvis godt før ansættelsen, men vi var ikke klar over, at vi skulle trykkes så langt ned økonomisk.

Fremtiden ser bestemt ikke godt ud. Vi skal være meget blåøjede for

at tro, det bliver bedre, som det er nu, står ulemperne og ansvaret slet ikke i forhold til indtjeningen.

Lad os smide tjenestemandsgrebet væk og droppe hoveriet, så vi kan få vores selvrespekt tilbage.

Lkf. Søren Høyer, mdt Gb.

A gaew

Den naen dåer; da æ kom ue te mi skaew,
æ fand i mi kaes en gewaldi gaew.
det var no et liefrem, det æ søjt,
men tink jer bare, der låe dælme en fløjt.

Æ gik lidt rundt, å soe mæ omkring,
å æ fik såt nue å æ celler i swing.
Da æ løest o æ tawl, at æ kun den måt brueg,
når æ fowl we æ daer o æ MR et dued.

No mangler wi kun, at æ daer goer i brok,
men æ tinker, den tiek kommer jo nok.
Så wil æ ønsk æ jernbaen tilløk,
når all de swot, de skal blæes den en stök.

Fl. S.

Fundet på et toilet i et Intercity-tog i England:

Showers only
Nur für Rasierapparat
Solo per rasoio
Afeitadaras solamente
Kun for barbermaskiner

Skiltet sad naturligvis ved siden af en stikkontakt. Toget, i hvilket dansk er blevet ophøjet til et sprog i international klasse på linie med engelsk, tysk, fransk og spansk, titulerede i øvrigt sig selv »verdens hurtigste og mest moderne dieseltog«. Også på et skilt – dog ikke på toilettet.

Noget om
uhumske førerum

Vi ryger altfor møj tobak
i ensomheden uden snak,
tit findes, når man kommer op,
et askebæger fyldt med top.

Jeg ryger selv du gamle ven
men smider resten ud igen,
for selvom ikke jeg er fin
jeg nødig kaldes vil et svin.

En stak af DSBs papir
man samler op og intet si'r,
men tænker tit: – Gud fri mig vel –
det kun han godt ha' samlet sel'.

Orla

Legatuddeling

**Det sydfynske Jernbaneselskabs Ju-
bilæumslegat**

I juli måned 1980 vil der blive uddelt
følgende legatportioner:

1 portion på 800 kr. til hjælp til
uddannelse i teknisk, videnskabelig
eller kunstnerisk retning af en søn
eller datter af en tjenestemand, der i
mindst 10 år har været fast ansat
ved de banestrækninger, der tidli-
gere har været drevet af Det syd-
fynske Jernbaneselskab.

2 portioner à 550 kr. til studierej-
ser i ind- eller udland til tjeneste-
mænd, der opfylder ovennævnte
ansættelsesbetingelser, og for-
trinsvis til rejser med jernbane-
mæssige formål.

Ansøgning må indgives *inden*
den 15. juli 1980 til DSB, velfærds-
kontoret, Kalvebod Brygge 32,4,
1560 København V.

Ansøgning om studielegatet
vedlægges fornøden dokumenta-
tion.

Vkt

PERSONALIA

**Forfremmet til lokomotivfører (17. lrm.) pr.
1.5.1980 efter ansøgning**

Lokomotivfører (13. lrm.)
J. A. Larsen, mdt Gb i mdt Gb
L. Frederiksen, mdt Gb i mdt Gb

Lokomotivfører (L-af) (13. lrm.)
A. Madsen, mdt Hgl i mdt Kø

**Forfremmet til lokomotivfører (K-S-tog) (16.
lrm.) pr. 1.5.1980 efter ansøgning**

Lokomotivfører (13. lrm.)
O. S. Rasmussen, mdt Gb i mdt Kh

**Forfremmet til lokomotivassistent (10. lrm.)
pr. 1.10.1979**

Lokomotivassistent (9. lrm.)
E. P. Steffensen, mdt Kh i mdt Kh

**Forfremmet til lokomotivassistent (10. lrm.)
pr. 1.5.1980**

Lokomotivassistent (9. lrm.)
F. P. Hansen, mdt Kh i mdt Kh

**Overgået til anden stilling 1.5.1980 efter an-
søgning**

Stbtj p (3. lrm.) til lkas p (9. lrm.)
T. V. Olsen, Hg til mdt Kh

Overgået til anden stilling 1.5.1980

Elektrofører (15. lrm.) til lokomotivfører
(15. lrm.)

H. H. Johansen, mdt Kh til mdt Gb

**Ansæt som lokomotivassistent (9. lrm.)
1.5.1980**

Lokomotivassistent p
H. M. Madsen, mdt Ar
A. P. Mølgaard, mdt Ar
A. M. Pedersen, mdt Fa
P. Nielsen, mdt Kh
H. Johannes Christensen, mdt Kh
C. H. B. Clausen, mdt Kh
E. Dalsgaard, mdt Kh
J. Pagh, mdt Kh
M. Ekelund-Jørgensen, mdt Gb
J. M. Hansen, mdt Gb

Ansæt som lokomotivassistent p 1.4.1980

R. Sopp, mdt Kh

Ansæt som lokomotivassistent p 1.5.1980

J. F. Christensen, mdt Kh
O. D. Hansen, mdt Kh
R. Stoltenberg, mdt Kh
F. Hansen, mdt Kh
K. Svensson, mdt Kh
E. Pedersen, mdt Kh
K. Olsen, mdt Kh
S. B. Jensen, mdt Kh
F. Kaels, mdt Kh
U. B. Larsen, mdt Kh
P. W. Bastrup, mdt Kh
C. F. Larsen, mdt Kh
H. Hansen, mdt Kh
O. Quist, mdt Kh

Ansæt som lokomotivassistent p 1.7.1980

C. E. Andersen, mdt Kh

Afskediget pr. 30.4.1980 efter ansøgning

Lokomotivassistent p (9. lrm.)
S. E. Kielstrøm, mdt Fa

Afskediget pr. 30.6.1980 efter ansøgning alder

Lokomotivfører (17. lrm.)
N. M. Jensen, mdt Ab

Lokomotivfører (18. lrm.)

O. Bregnum, mdt Ar

**Afskediget pr. 31.7.1980 efter ansøgning al-
der**

Lokomotivfører (17. lrm.)
H. J. M. Pedersen, mdt Ng

Afskediget pr. 31.7.1980 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (17. lrm.)
O. N. Jensen, mdt Hgl
J. Brogaard, mdt Str
N. B. B. Laustsen, mdt Pa

Lokomotivfører (15. lrm.)

P. E. Nielsen, mdt Gb

Opmærksomhed frabedes

Evt. opmærksomhed i anledning af mit ju-
bilæum frabedes venligst.

Lkf. F. R. Rasmussen, Hgl.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit ju-
bilæum frabedes venligst.

Lkf. P. W. B. Hansen, Gb.

Dødsfald

Pens. lkf. A. F. Jensen, København, død
den 8.5.1980.

Adressefortegnelse

16

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Kalundborg: Lokomotivfører E. J. V. Høtoft, Bredekildevej 77, 4400 Kalundborg.

Tlf. (03) 51 44 09.
Kasserer: Lokomotivfører K. O. Jensen, Stationsvej 3 B, 4400 Kalundborg. Tlf. (03) 51 17 16.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Kasserer: Lokomotivfører B. V. Pedersen, Idrætsvej 13, 9000 Ålborg. Tlf. (08) 12 61 11.

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

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

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

Viborg: Lokomotivfører Aage Thomsen, B. S. Ingemannsvej 20², 8800 Viborg. Tlf. (06) 62 47 86.

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

Flytning

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

Artiklers indsendelse

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

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