

A blue-toned photograph of railway tracks receding into the distance. The tracks are the central focus, with a large number '6' in the upper right corner. The image has a halftone or dithered texture.

6

DANSK  
LOKOMOTIV  
TIDENDE





# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. JUNI 1982 - 82. ÅRGANG

6

Indhold:

Efter slaget .....	2
Han gik .....	3
Han kom .....	3
Kort fra kongressen .....	4
Interview med trafikminister J. K. Hansen .....	5
Virksomhedskonference .....	6
Jobglæde skal sikres gennem jobbedømmelse .....	13
Utraditionel ferie: Danmark for fuld damp .....	13
Tredie generation på sporet af Thybanen	14
Fra medlemskredsen: Indtryk og tanker omkring en kongres .....	16
Legatuddelinger .....	18
Personalia .....	19
»Lokomotivets mænd« til favørpris ...	20

Redaktører:

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

Redaktion og ekspedition:  
Hellerupvej 44, 2900 Hellerup.  
Telefon (01) 62 72 69.  
Kontortid 9-16.  
Lørdag lukket.

Frederiksberg Bogtrykkeri  
Howitzvej 49.

Der er næppe tvivl om, at foreningens ordinære kongres 11.-12. maj var imødeset med megen spænding. I tiden umiddelbart op til kongressen synes utilfredsheden med hovedbestyrelsens arbejde i kongresperioden at resultere i en fuldstændig udskiftning af foreningens daglige ledelse. Det forekom imidlertid som om der i utilfredsheden var en god blanding af kritik over arbejdet og ønske om at indtage de ledende poster. Denne blanding er ikke særlig god, såfremt de sagligt indstillede kan overbevises om det reelle grundlag for hovedbestyrelsens arbejde, hæmmet som det har været af landets politisk økonomiske situation, der har lagt sig hindrende i vejen for en ekspansiv indsats fra hovedbestyrelsens side. Den nye hovedbestyrelse får det ikke lettere. Der er ingen tegn på sådanne ændringer i landets økonomiske politik for de kommende fire år, som giver grundlag for stor optimisme, men det skal lige så lidt som tidligere forhindre hovedbestyrelsen i at udarbejde og fremsætte krav til forbedringer af både økonomisk og arbejdsmæssig karakter.

For sidstnævntes vedkommende er fremsat en lang række forslag, der især for de generelle reglers gennemførelse må føre til, at foreningen til centralorganisationen rejser krav om nedsættelse af et finansministerielt udvalg til at gennemføre en revision af arbejdstidsreglerne. Med hensyn til den økonomiske side af vort fremtidige arbejde, står vi foran oplæg til overenskomstsituationen for 1983. Her gælder det indsatsen for ændring af vort indkomstmæssige grundlag, udover det en overenskomst generelt vil være udtryk for.

Her må indgå vort advancementsforslag, som ikke er egnet til stillingsvurdering. Og det må gives høj prioritet at få ændret begyndelseslønningerne. Det har naturligvis først og fremmest betydning for den unge lokomotivmand, men det har også stor betydning for at kunne rekruttere til stillingsområdet og derefter fastholde ham i dette.

Der bliver nok for hovedbestyrelsen at give sig i kast med og forhåbentlig kan det gøres i et loyal og godt samarbejde.

Den mest markante ændring i hovedledelsen skete med G. A. Rasmussens ønske om at træde tilbage. Hans motivering lå i nødvendigheden af at få en yngre mand ind på pladsen, for at denne kunne gøres moden til at gå ind i formandsarbejdet fra næste ordinære kongres.

Med Gunnars tilbagetræden er sat punktum for et langt virke i organisationens arbejde. Med ildhu og interesse gik han i lag med opgaverne, som først og fremmest startede på det lokale plan, hvor han var kasserer i lokomotivfyrbøderafdelingen og senere formand. Efter udnævnet til lokomotivfører blev han kasserer og senere valgt til formand for lokomotivførerafdelingen på Gb.

På landsplan blev han allerede virksom i 1947, hvor han valgtes til landsoplysningsudvalget og fortsat har været medlem indtil hans tilbagetræden. I 1955 blev han valgt ind i hovedbestyrelsen og i januar 1959 konstitueredes han som hovedkasserer indtil kongressen maj 1959, hvor han kongresvalgtes. På den ekstraordinære kongres i februar 1976 konstitueredes han som næstformand og sekretær indtil kongresvalget i maj 1978. I februar i år passerede Gunnar de 60 år.

Der kunne skrives side op og side ned om Gunnar i den ene eller anden situation. Han har altid været en lystig og selskabelig fyr, så der har mangan gang været brug for ham i den anledning.

På den faglige side har han især interesseret sig for det uddannelsesmæssige og har sat sit kraftige præg herpå. Men bisiddervirksomheden og kørselsfordelingsarbejdet har også haft hans store interesse og med hans tilbagetræden vil der

efterlades et savn, som andre får svært ved at fylde ud.

Gunnar har markeret sig i DLF gennem de mange år, hvor problemerne er opstået på godt og ondt. Han har haft sine meninger om disse og undertiden slog det gnister, men generelt har han altid søgt den sagligt holdbare løsning. Hans arbejde har været vidt spændende og har også ført ham i forbindelse med mange kredse. Her bør vi ikke glemme hans mangeårige tilværelse i det kooperative område.

Alt andet ufortalt vil Gunnar også efterlade et savn på Hellerupvej.

Tak for samarbejdet gennem mange år og tak for kammeratskabet.

K.B.

## Han kom

Kongressen valgte K. H. Christiansen, Kø, som G. A. Rasmussens efterfølger på næstformands og sekretærposten.

Af levealder 39 år gammel og begyndt hos DSB 1.1.1966. Kurt har ikke så mange år bag sig som tillidsmand. Han valgtes som formand for afdelingen i Korsør i 1978, men han har markeret sig positivt gennem årene siden da.

I håbet om et fordrageligt og godt samarbejde i hovedledelsen ønskes du velkommen til det arbejde, som kræver en stor indsats i det daglige m.h.t. manuelt arbejde, men også en udadvendt, hvor mange øjne vil være rettet mod dig. Ikke blot fra medlemsside, men også fra andres. Din holdning vil betyde meget for det gode renome DLF har i omverdenen.



G. A. Rasmussen

### Afskedsreception

Hovedbestyrelsen arrangerer en afskedsreception for G. A. Rasmussen efter hans tilbagetræden som næstformand og sekretær og derpå udnævnt som æresmedlem i DLF.

Receptionen finder sted på DLFs kontor, Hellerupvej 44, den 18.6. 1982 mellem kl. 10 og 12.



Kurt H. Christiansen

# Kort fra kongressen

4

Forslagene om arbejdstid blev henviset til bearbejdelse i et af kongressen nedsat udvalg bestående af 3 valgt af kongressen og 3 valgt af hovedbestyrelsen.

Spørgsmålet om 52 dobbelte fridage om året skal, efter bearbejdelse i gruppen, sendes med skitser ud til bedømmelse hos medlemmerne.

Hovedbestyrelsens forslag om forhøjelse af kontingentet til 150,- kr. pr. måned blev vedtaget, men da også Kh's forslag om en forhøjelse af kontingentet til afdelingerne med 15,- kr. pr. medlem pr. måned blev vedtaget, blev det fremtidige kontingent 165,- kr. pr. måned.

Kongressen besluttede at nedsætte et udvalg bestående af 3 valgt af kongressen og 3 valgt af hovedbestyrelsen, der skal udarbejde et forslag til ny struktur for DLF. Forslaget blev fremsat af Fa afdeling.

Es afdelings forslag (nr. 47) vedrørende hovedkassererens arbejdsituation blev forkastet med 3 for og 63 imod, mens 3 undlod at stemme. Forslagene nr. 48-50 og 54 blev trukket tilbage, mens forslagene nr. 49-51-52 og 53 blev henviset til hovedbestyrelsen. For henvisning af 53 stemte 52 mens 7 stemte imod og 8 undlod at stemme.

Til udvalget, der skal bearbejde arbejdstidsforslagene, valgte kongressen: F. Baadsmann, Ar, P. H. Jensen, KØ og B. Christoffersen, Gb.

Til udvalget, der skal udarbejde et strukturforslag for DLF, valgte kongressen: A. K. Johansen, Ng, F. R. Mølgaard, Fa og Gert Segato, Gb.

## DLF's nye hovedledelse

Der blev foretaget en ret stor udskiftning i foreningens hovedledelse, idet følgende ikke ønskede genvalg:

Næstformand og sekretær	G. A. Rasmussen
Hovedbestyrelsesmedlem i øst	Regnar Mortensen
» » » »	P. E. Svendsen
» » » »	V. E. Nielsen
Hovedbestyrelsesmedlem i vest	K. D. Christensen
» » » »	F. R. Mølgaard.

Efter indstilling af hhv. øst- og vestområdet valgtes uden modkandidater følgende:

Hovedbestyrelsesmedlem i øst	J. Østerberg, Gb
» » » »	U. Salmonsens, Gb
» » » »	Jens Bak, Kh
Hovedbestyrelsesmedlem i vest	Th. Nielsen, Fa
» » » »	V. Dorner, Es
» » » »	O. Husted Andersen, Ar
» » » »	B. S. Kristensen, Str
» » » »	F. C. Christensen, Ab.

Den samlede kongres genvalgte til formand og nyvalgte til næstformand og sekretær og genvalgte til hovedkasserer

K. B. Knudsen, Gb
K. H. Christiansen, KØ
N. Kristensen, Kh.

Til landsoplysningsudvalget genvalgte kongressen

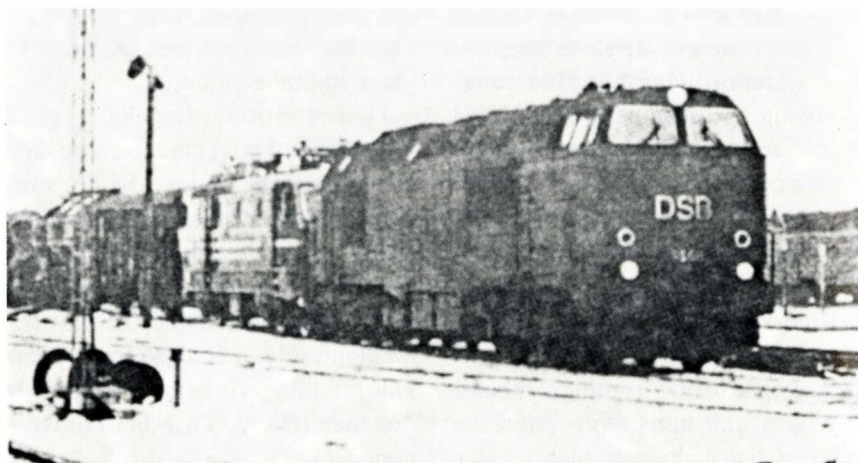
J. A. D. Thillemann, Gb
M. B. Pedersen, Ar
H. E. M. Madsen, KØ.

og nyvalgte

*Dansk-Norsk samarbejde.*

*Et NSBL 16 trukket*

*af et dansk MZ-lok på vej gennem Danmark.*





# Interview med trafikminister J. K. Hansen

*om det store lokomotivindkøb hos »Brown, Boveri & Cie« –  
og om andre tiltag, aktiviteter og problemer i dansk jernbanedrift.*

## **Århundredets lokomotivindkøb**

*De store indkøb er foretaget hos  
Brown, Boveri & Cie?*

– Ja, Brown, Boveri & Cie er et schweizisk firma med meget store virksomheder i Vesttyskland, men selskabet har også virksomheder her i landet, bl.a. i Fredericia.

*Der er foreløbig bestilt to. Hvornår skal de leveres?*

– De to prøvelokomotiver er blevet sat i ordre nu, og de skal leveres i midten af 1984, og så er der bestilt efterfølgende otte. De er med i samme kontrakt. De sættes i endelig ordre i begyndelsen af 1983, og de skal leveres i perioden 1985–86. Dermed har vi så på det tidspunkt ialt 10 af disse nye lokomotiver.

## **Prøvestrækningen**

*Hvornår skal man i gang med at køre på prøvestrækningen Helsingør-Ringsted?*

– Det vil ske i juli måned 1983. *Hvornår ventes så strækningen: Ringsted-København klar?*

– Hele strækningen Helsingør-København skulle være færdig-elektrificeret i 1985. Og her skal de til nye elektriske lokomotiver bruges.

## **Forhandlingerne**

*Vil du sige lidt om forhandlingerne med Brown, Boveri & Cie?*

– DSB har som statsvirksomhed ført forhandlingerne. Sideløbende med disse forhandlinger har DSB fra dag til dag holdt mig underrettet om forløbet.

*Forhandlinger og projekt går vel helt tilbage til 1979?*

– Ja, for da blev loven om elektrificering af DSB jo vedtaget. Man har i den periode indhentet tilbud hos forskellige firmaer. Ud af ni firmaer valgte man Brown, Boveri & Cie, som altså fik ordren. Men

inde i billedet var også det svenske selskab A.S.E.A.

*Hvorfor valgte man Brown, Boveri & Cie?*

– De to nævnte firmaer stod så at sige lige i slutspurten, når det gjaldt såkaldt medproduktion og modkøb. Det, der gjorde udslaget var teknikken. Brown, Boveri & Cie's teknik skønnedes at være den mest avancerede. Det drejede sig om drejestrømteknikken. Og derfor blev den valgt, også fordi DSB ønskede at bruge drejestrøm.

*Drejestrøm giver måske visse fordele?*

– Ja, både energimæssigt og miljømæssigt.

## **Finansieringen**

*Hvorledes vil der blive forholdt med betalingen af lokomotiverne?*

– Pengespørgsmålet beror på en bevilling, på selve loven af 1979. I denne lov er angivet en budgetramme for de faste anlæg og for lokomotiver.

*Men der er vel sket en fordyrelse siden 1979?*

– Ja, vi havde beregnet prisen på faste anlæg og lokomotiver til ca. 3,3 mia. kr. Det er nu steget til godt 4,4 mia. kr. Overfor Finansudvalget har jeg redegjort for dette. Og udvalget har accepteret, at vi trods fordyrelsen går i gang med elektrificeringen af DSB's hovedstrækninger.

*Og alt i alt vil elektrificeringen altså koste godt og vel 4,4 mia. kr.?*

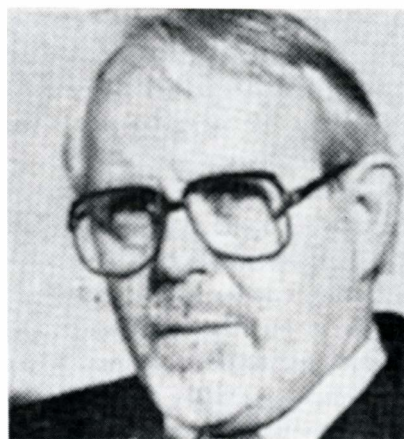
– Helt nøjagtigt er prisen – i 1981 priser – beregnet til 4,48 mia. kr. inklusiv moms.

*Og prisen på lokomotiverne, det, der er blevet kaldt århundredets lokomotivindkøb, hvad bliver den?*

– Knap 2 mia. kr.

*Hvor mange lokomotiver skal der bruges?*

– 121 ialt. Som nævnt er de første



ti i kontrakt. De øvrige kommer successivt, 24 til Vestbanen, 40 til resten af området øst for Storebælt, og 49 til området vest for Storebælt. *Men man har kun bundet sig til køb af de første ti lokomotiver?*

– Ja, men så skal der hele tiden forhandles kontrakter om de næste. Men det ligger i sagens natur, at det bliver Brown, Boveri & Cie's typerne. Men kontraktlig er vi altså ikke bundet til mere end de ti første.

## **Lokomotivførerne og de nye lokomotiver?**

*Teknikken i de nye lokomotiver er måske ikke ukendt for vore lokomotivførere?*

– Nej, for mange af de lokomotiver, som DSB kører med i dag: ME-lokomotiverne – har stort set samme teknik. Det er jo dieselelektriske lokomotiver. Men naturligvis er lokomotivførerne hele tiden med i udviklingen. Og nu kommer de jo med i prøvekørslen, og dermed omskoles og uddannes de til at føre disse nye Brown, Boveri & Cie's typer.

*Er typen og teknikken prøvet af i udlandet?*

– Ja, i flere lande. Men det lokomotiv, som vi skal have, er bygget ud fra bestemte præmisser, så det passer helt specielt til danske forhold.

### En sammenligning

*Hvis vi sammenligner udgifterne til de nye lokomotiver med udgifterne til fornyelse af de dieseldrevne, hvordan ser så regnestykket ud?*

– Hvis vi havde fortsat med dieseldrift, skulle vi have anskaffet nye diesellokomotiver – altså reinvestering i denne trækraft. Dette sparer vi nu. Og nok koster det, som jeg før sagde, 4,48 mia. kr. at elektrificere DSB's hovedstrækninger, men vi får en besparelse ind på 2,29 mia. kr. i samme periode. D.v.s., at nettoudgiften bliver godt og vel 2 mia. kr.

*Og hvori er så fordelene ved det nye system?*

– Den ligger dels i det energibesparende, dels i forsynings sikkerhed, idet vi bliver uafhængig af olien. Og dertil kommer, at el-drift giver langt bedre regularitet.

### Dansk arbejde

*Hvor meget dansk arbejde ligger der i den store ordre?*

– Hvis vi tager det i gennemsnit over hele perioden, regner vi med, at den danske medproduktion vil give 4–500 nye arbejdspladser. *Og dertil kommer det såkaldte modkøb?*

– Ja, og det vil svare til 100–150 arbejdspladser, alt efter hvad Brown, Boveri & Cie køber her i landet af eksempelvis stål på stål-valseværket.

### Andre tiltag

*Vil du sige lidt om regulariteten?*

– Det store problem og samtaleemne i dette forår har været regularitet: At få togene til at køre præcis. Det er et problem, som jeg mener, at vi skal sætte alt ind for at få i orden. Det vil være til gavn og glæde ikke alene for passagererne, men så sandelig også for hele virksomheden DSB. Ledelsen, ja alle i

DSB, har lagt sig meget i selen for at få regulariteten i orden.

*Vil det ikke gå ud over de større udvidelser, når regulariteten op-prioriteres?*

– Ja, nu får vi et køreplansskifte i maj måned, og det betyder, at der ikke er plads til nye aktiviteter, bortset fra det nye lyntog, der sættes ind mellem København og Aarhus. Men ellers vil der som sagt ikke blive plads til udvidelser.

*Men DSB får dog forbedret sin trækraft en del?*

– Ja, der kommer nogen fornyelse til. Det drejer sig om de nye ME-lokomotiver, som går ind i driften på Sjælland. Samtidig bliver der mulighed for at tage nogle af de ældste typer ud og få dem gennemrepareret.

*Der kommer vel også noget nyt vognmateriale?*

– Det gør der, og det betyder igen – ligesom tilfældet er med lokomotiverne – at nogle af vore ældre vogne kan blive taget ud, således at de også kan blive gennemrepareret. Derved opnår vi, at vi hele tiden har en reserve. Problemet for os er jo, at vi har haft *alt* ude at køre. Og sker der er brud, mangler vi reserver. Vi satser altså på at få en del reservemateriel.

*Har man fået en ekstra økonomisk støtte til regularitetsforbedringen?*

– Det har vi, idet vi gennem regeringens investeringsplanredegørelse har fået en ekstra bevilling til en forbedring af regulariteten. For der skal penge til dette, ca. 100 mill. kr. i de næste fire år.

*100 mill. kr. pr. år?*

– Ja, – og vi håber dermed at kunne nå den ønskede præcision i togdriften. Det har jo selvsagt den største betydning – ikke alene for fjerntrafikken – men også for bolig-arbejdsstedtrafikken, at man ved,

at man kan komme frem på arbejdet til rette tid.

### Personalepolitik

*Moderne personalepolitik er af afgørende betydning. Vil du sige et par ord om det?*

– Selvfølgelig sidder jeg jo ikke med i forhandlinger i den forbindelse. Men jeg følger meget nøje med i, hvad der sker på hele dette vigtige område. Og jeg kommer også ud i personaleorganisationerne og diskuterer med medlemmerne om tingene. Og det er klart, at når man er ude sådanne steder, kan man godt af og til få indtryk af, at der er noget, der knaser. Det vil der altid være noget af i et stort system. Men jeg vil gerne her tilføje, at der fra personalets side lægges meget stor vægt på, at regulariteten er i orden. Der gøres en kæmpeindsats fra DSB's personaleside for at holde præcisionen – til trods for de nævnte store vanskelige forhold med nedskidt materiel.

*Personalet må ofte stå for skud?*

– Ja, det er dem, der skal tage ubehagelighederne fra passagerernes side, når præcisionen i toggangen har svigtet. Det er togbetjentene, lokomotivførerne, togførerne og stationspersonalet, der får skraldet hver gang et tog ankommer for sent.

*Lever ledelsen op til kravene om moderne virksomhedsledelse?*

– Ja, det synes jeg. Jeg følger nøje med, når det gælder spørgsmålet om ledelsens bestræbelser for at leve op til samarbejdsformer, som den er forpligtet til. Jeg tænker her på betydningen og vigtigheden af medarbejdernes deltagelse i beslutningsprocesserne. Derved undgås store konfrontationer, og der skabes basis for et medarbejdervenligt arbejdsklima, slutter trafikministeren.



# Virksomhedskonference den 20. marts 1982

Den aktuelle driftssituation, økonomien, beskæftigelsen og samarbejdsformen mellem DSB og JFU var hovedemnerne på konferencen

JFU's formand, Dansk Jernbaneforbund's forretningsfører *Erik Nygaard Jespersen*, bød trafikministeren, DSB's direktion og særlige sagkyndige, samt JFU's repræsentantskab velkommen til konferencen.

I sin velkomst begrundede han, hvorfor JFU havde ønsket at afholde en virksomhedskonference netop nu.

Han fremførte bl.a., at organisationerne har den opfattelse, at DSB's nye ledelse og organisationerne er ved at arbejde sig væk fra hinanden, til skade for både DSB og medarbejderne.

Vi er enige med DSB's ledelse i, at regulariteten skal bedres, så vi kan klare den stadig større passagertilstrømning.

Virksomheden er imidlertid ikke gearret til at klare den øgede trafik. Materiellet er udslidt, og de værksteder, der skulle tage sig af det forhold, har ikke en standard, så de kan klare det. JFU er glad for, at DSB's ledelse har taget imod indbydelsen, og JFU er specielt glad for, at trafikminister J. K. Hansen har kunnet ofre en formiddag til at deltage i drøftelserne.

## DSB's økonomiske situation

*Generaldirektør Ole Andresen* startede med at redegøre for den økonomiske situation.

Han indledte dog med nogle mere generelle, men ikke mindre vigtige konstateringer. Han var glad for, at JFU havde taget initiativ til konferencen, idet han opfattede det som et udtryk for, at DSB og JFU kan snakke sammen. Det var hans opfattelse, at mange – måske også organisationerne – undervurderer de offentlige virksomheders vanskeligheder.

## Driftsøkonomi/ anlægsøkonomi

Samfundet har det enkle krav til DSB, at togene skal køre på de tider, der står i køreplanen. Det har der tidligere været problemer med, og derfor strammede man fra ledelsens side bestående regler og bestemmelser op i den tro, at det var tilstrækkeligt.

Det har de seneste måneders toggang vist, at det ikke var. Derfor er ledelsen nu meget grundigt begyndt at diskutere, hvad der skal og kan gøres umiddelbart, for at bedre regulariteten.

Hvis ledelsen ikke selv havde taget initiativer, kunne man forvente, at politikerne – som det er sket andre steder – greb ind.

Som det første valgte ledelsen at stoppe køreplansudvidelserne, idet gennemgribende ændringer af køreplanen for eventuelt at gennemføre ønskede udvidelser tager megen tid, og kræver stor grundighed.

Som det andet er der samtidig påbegyndt overvejelser af omflytninger af midler fra anlæg til drift, og det er sket hurtigere, end det plejer. Det er dog ikke sket hurtigere, end der kan ske medindflydelse.

For det tredje har DSB lavet en regularitetsplan. I den plan har man overfor ministeren forklaret DSB's problemer. Trafikminister J. K. Hansen har haft stor forståelse for DSB's problemer, og han har med finansministeren forhandlet om at få bevillingerne til DSB (et såkaldt løft af rammen) forhøjet med ca. ½ mia kr. over en årrække. Regeringen har også været positiv, så nu håber DSB på, at de øvrige politiske partier accepterer dette rammeløft.

*Trafikminister J. K. Hansen* takkede også for indbydelsen og be-



*JFU-formand E. Nygaard Jespersen*

klagede, at han kun kunne overvære konferencen i et par timer.

Ministeren konstaterede, at han i det daglige arbejde har den tætteste kontakt med DSB's ledelse, men han præciserede, at han også har stort behov for en tæt kontakt til organisationernes ledelse, og han gjorde opmærksom på, at hans dør står ligeså åben for organisationerne som for ledelsen. I et senere indlæg påpegede han, at dette ikke kun skulle være en floskel. Han var virkelig interesseret i at få en god kontakt med organisationerne, ud fra den nøgterne vurdering, at man bør undlade at løbe ind i fastlåste situationer, som i givet fald alligevel ville ende hos ministeren.

Som svar på de to indlæg svarede *Nygaard Jespersen*, at han havde orienteret ministeren om, at tonen nok blev lidt hård. Han gjorde opmærksom på, at JFU er enig i spørgsmålet omkring undladelse af at udvide køreplanen, men han præciserede, at organisationerne ikke har været inde i overvejelserne omkring flytning af midler fra anlæg til drift.

## Hvordan ser regulariteten ud

*Vicegeneraldirektør E. Rolsted Jensen* orienterede om, hvordan regulariteten rent faktisk ser ud. Han sagde indledningsvis, at der i de sidste par måneder var kørt ganske pænt, men der er dog stadig problemer, der skal løses.

For at finde ud af om regulariteten er god eller dårlig, har DSB fastsat en regularitetsmålsætning.

For at regularitetsmålsætningen er opfyldt, skal ankomsttidspunktet til udvalgte stationer ligge inden for følgende værdier:

*Lyn- og IC-tog.*

0-5 minutter	minimum 80%
over 10 minutter	maksimum 5%

*Regionaltog.*

0-2 minutter	minimum 85%
over 5 minutter	maksimum 5%

*S-tog.*

0-1 minut	minimum 95%
over 4 minutter	maksimum 1%

*Vicegeneraldirektør Rolsted Jensen* gennemgik herefter regularitetsstatistikkerne for uge 9/1982. De viste, at det især var i myldretriden, det var svært at overholde regularitetsmålene, og at der mere generelt var problemer med regionaltrafikken til og fra Holbæk.

*Rolsted Jensen* delte de mange forskellige årsager til den utilfredsstillende regularitet op i 2 klasser, nemlig interne og eksterne årsager.

Som eksempel på *interne årsager* kan nævnes:

- Materielstandarden er generelt utilfredsstillende, specielt lokomotivernes tilstand
- Fejl i signal- og sikringsanlæg
- Kommunikationssystemerne er utilstrækkelige
- Sporarbejder på strækningen
- Styringssystemerne er utilstrækkelige på en række væsentlige



*Vicegeneraldirektør E. Rolsted Jensen*

områder, f.eks. styringen af lokomotivleveringer

- Forhold omkring køreplaner og omløbsplaner

Som eksempel på *eksterne årsager* blev nævnt:

- Stor passagertilstrømning til for korte opholdstider
  - Investeringsønsker set i forhold til investeringsmuligheder
- Vicegeneraldirektør Rolsted Jensen* nævnte i flæng følgende ting, der kan være med til at forbedre regulariteten:

- Der er gennemført en organisationsændring i mafd. hvorved værkstedsorganisationen er styrket
- Der er indkøbt nyt materiel, f.eks. ME-lokomotiver og nye motorer til MR-togene
- Der er opstillet en regularitetsplan
- Der er ansat mere personale f.eks. lokopersonale
- Der er taget et nyt depotværksted i brug
- Der er etableret det såkaldte driftsprojekt, og en udløber af driftsprojektet er oprettelsen af
- Opfølgningen i drifttjenesten.

## Debat om vicegeneral-direktørens indlæg

*Leif Lantow* var den første i den lange række af indlæg efter Rolsted Jensens foredrag.

Han koncentrerede sig helt naturligt om situationen på værkstederne.

Han sagde bl.a.:

Køreplanen må ikke være strammere, end der til enhver tid er det nødvendige antal vogne og trækraftenheder til disposition i en forsvarlig vedligeholdelsesmæssig standard, og materiellet må ikke overbelastes.

Da der ikke er penge til at købe ubegrænsede mængder af materiel, må man se på tilrettelæggelsen af vedligeholdelsen, for at opnå kortest mulige tider til vedligehold og reparation.

Med den nuværende personalepolitik, er det selv under normale forhold, vanskeligt at opnå lave gennemløbstider på værkstederne, og under ekstreme forhold – f.eks. under sneperioder, når hjulene revner osv. er det umuligt.

Den indstilling, der er i dag, hvor mandskabsstyrken kun kan klare de almindeligt forekommende arbejder, må ændres, således at der er en mandskabsstyrke, der også kan overkomme de mere ekstreme situationer.

Derfor bør personalepolitikken ændres derhen, at vi dels har en arbejdsstyrke, der er tilstrækkelig til at udføre det planlagte vedligeholdelsesarbejde (det cykliske arbejde), dels antager en arbejdsstyrke til at udføre ucyklisk arbejde. Denne mandskabsstyrke kan så i pressede situationer overføres til forebyggende eftersyn og reparationer.

*Rolsted Jensen* replicerede, at i ekstreme situationer under ekstre-



me vejrforhold kan vi ikke regne med at køre præcist. Når vi snakker regularitet, tænker vi på normale forhold.

Det er korrekt, at udskydelse eller forlængelse af eftersyn medfører flere nedbrud. Derfor er mafd. igang med at finde frem til de rigtige reducerede revisionsfrister.

*Maskindirektør V. Adelskov* bekræftede, at der har været ubalance mellem det planlagte og det uforudsete arbejde.

Tidligere bestod det planlagte arbejde (det cykliske) af 70% og det uforudsete (det ucykliske) af 30%.

I dag er det lige omvendt.

## Regularitet og køreplan

*Kontorchef A. M. Rasmussen*, Køreplanskontoret, talte om regularitet og køreplan.

Ser vi tilbage på de sidste 10 års udvikling af køreplanen med mærkepæle som S-72, K 74 og K 79, så er der etableret *et totalt sammenhængende trafiksystem* – baseret på Ic og regionaltog – der nu stort set dækker hele jernbanenet i Danmark.

Det er kommet til at danne *kæren for fjern- og regionaltrafikken* på et så tidligt tidspunkt, at den amtskommunale opbygning af de lokale trafikskaber m.v. har kunnet udvikle sig omkring dette system. Det må nok betegnes som et stort plus ikke blot for DSB, men for hele samfundet.

Til gengæld er det en kompliceret sag at ændre i systemet.

Køreplanen må planlægges, så den kan fungere efter sin hensigt, ikke blot ved almindeligt gennemsnitsklima, men også under almindeligt forekommende dårligt vin-tervejr.

Derimod må der ved ekstreme vejrforhold (stærk storm, stærk

snefald, isforhold o.l.) forudses begrænsninger i køreplanen, f.eks. baseret på »nødplaner«.

Et afgørende led i acceptabel kort rejsetid er korte opholdstider undervejs, men naturligvis ikke for korte.

Regionaltogene på Sjælland med Bn-vogne og MR-togene i Jylland kan normalt også – selv i myldre-tiden overholde de planlagte opholdstider på ½–1 minut, fordi materiellet har brede automatiske døre.

Derimod er der ved stor trafiktilstrømning problemer på IC-togene og tog med ældre materiel med smalle døre og manuel dørbetjening.

Vi må erkende, at den hidtidige alt for optimale udnyttelse af togstammerne ikke er god i forsinkelsestilfælde. Vi må i den kommende tid, dels tilvejebringe flere reserver af trækraft og vogne, dels nedbryde mange af de stærkt integrerede omløbsplaner.

Vi vil i stedet lave omløbene *strækningsorienterede*. På Sjælland vil vi aflaste det stærkt overbelastede København-område ved at flytte regionaltogsmateriellet ud til *lokale depotstationer*, primært Kalundborg, Korsør og Nykøbing F. På depotstationerne skal togene have rengøring og mest mulig vedligehold. Det vil koste mere materiel og »lokaliseringen« kan derfor først ske i takt med levering af nyt materiel og naturligvis efter indretning af stationerne. En del omlægninger vil dog ske allerede fra K 83 og resten forhåbentlig fra K 84.

Et led i aflastningen af København H – udfra devisen »Gør Kh til et trinbræt«! er etableringen af depotspor og vendespor på Østerport.

I Jylland vil i første række på lignende måde søge MR-togene lokaliseret på bestemte strækninger og

med rimelig vendetid på knudestationer.

## Debat om kontorchef A. M. Rasmussens indlæg

*Generaldirektør Ole Andresen* indledte debatten, og pegede på, at det for at sikre regulariteten vil blive nødvendigt at træffe upopulære beslutninger, f.eks. at begrænse antallet af tog, der kan transportere grupperejser, at begrænse rabatgivningen, således at der ikke gives rabat til tog, der kan fyldes af rejsende, der betaler fuld takst. Samarbejdet mellem DSB og organisationerne må stå sin prøve i spørgsmålet om at forsvare disse upopulære beslutninger.

*Kontorchef Hans Winther* henviste til regularitetsplanen, og sagde, at hensigten med denne plan har været at udarbejde et fuldstændigt katalog over, hvad der kan gøres for at forbedre regulariteten.

I regularitetsplanen er medtaget forslag til en totalomkostning på 1,5 mia kr., hvoraf de 300 mio kr. dog sorterer under driftsomkostningerne.

*Keld Jensen* forstod ikke, hvorfor der er regularitetsmålsætning for den gode tid og en anden, når det sneer. Han spurgte, om ikke sneperioden er ligeså vigtig, og om der ikke også kan opnås forbedringer i de vejrsmæssigt dårlige perioder.

*Overtrafikinspektør E. Svendsen* oplyste, at analyseringen af togforsinkelsesmeldingerne af den nyetablerede opfølgingsgruppe – netop for at få fastslået de reelle forsinkelsesårsager – vil have stor betydning.

*Kontorchef Peter Langager* var enig med Keld Jensen i at trafikken skal afvikles bedre om vinteren,

men der er også problemer i den øvrige tid af året.

*Erik Nygaard Jespersen* fandt den nuværende opgivende holdning overfor sneproblemerne helt urimelig. Det er katastrofalt, at hver gang det sner, er der trafikale problemer, der ikke kan løses. Værkstederne må bringes til at fungere. Vi har snart længe konstateret, at 3.-4. spor mellem Tåstrup og Roskilde udskydes, men hvem har ansvaret for det, spurgte Nygaard Jespersen.

Som et konkret eksempel på vinterens besværligheder nævnte sekretær *S. H. Majlund*, at det er irriterende at stå på Østerport station og høre en togfører fortælle, at man bliver forsinket, fordi der ligger en isklump i et sporskifte. Hvis den blev fjernet med håndkraft, ville der ikke være problemer, men den lokale ledelse kan tilsyneladende ikke beslutte, at sætte mandskab ud til det. Der burde den lokale ledelse være tilstrækkelig kompetente til at klare det.

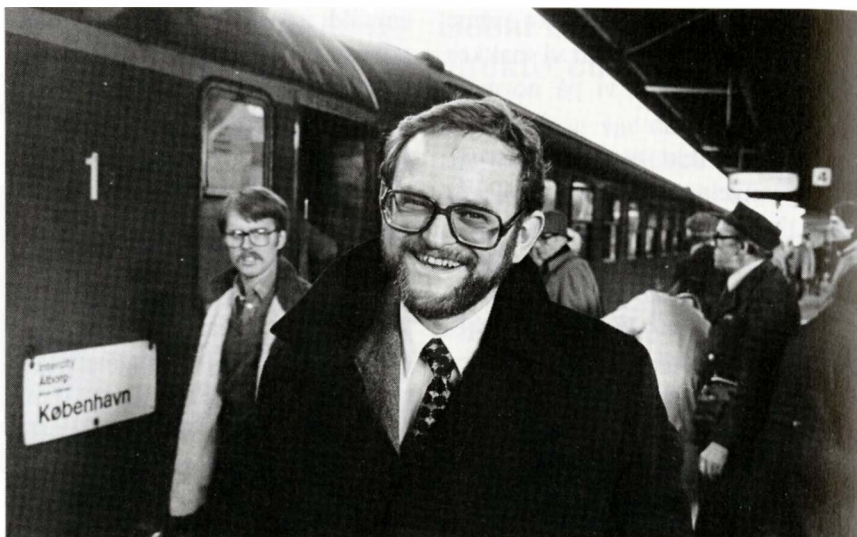
## DSB's muligheder for at bedre beskæftigelsen

JFU havde ønsket at drøfte, hvilke muligheder DSB har for på landsplan at sætte beskæftigelsesfremmende projekter igang.

*Keld Jensen* sagde i sit oplæg bl.a.:

Når man hører den politiske debat om beskæftigelsesfremmende tiltag, så synes der hos nogle politiske partier at være en stærk frygt for at beskæftigelsesforslagene skal føre til en udvidelse af antallet af offentligt ansatte.

Jeg mener derfor, at DSB ved udarbejdelsen af forslag bør tage hensyn til dette. Det kan ske ved, at man finder projekter, der dels er løntunge dels alene kræver indsats



*Generaldirektør Ole Andresen*

af private virksomheder – og som noget væsentligt: Har en rimelig geografisk spredning.

Selv om vi fra organisationsside ved valget af projekter vil have forståelse for DSB's problemer, så har vi naturligvis en endnu større forståelse for vore medlemmers problemer. Det indebærer selvfølgelig ikke, at der automatisk vil være konflikter, snarere vil der være tale om forskellig prioritering.

Hvor DSB ved ændringer af anlæg og bygninger ofte lægger vægt på produktivitet, finder vi at ændringerne primært skal sikre et bedre og længere liv for vore medlemmer, – altså deres arbejdsmiljø.

Ser vi så på dagsordenens punkter og tager de tidligere nævnte forudsætninger i betragtning, kan jeg tage nogle eksempler:

- 1) Vi ser administrationen brede sig over det halve København og kan derfor spørge om ikke tiden er gunstig for opførelse af en administrationsbygning – et nyt Generaldirektorat.
- 2) Vi ser vedligeholdelsesarbejder blive decentraliseret, og kunne efterlyse eftersynshaller.
- 3) Vi ser, at der er problemer med

vognvaskeanlæggene og kunne efterlyse vaskehaller.

- 4) Vi ser også store ombygningsprojekter ligge stille – og blokere for miljøforbedringer – i visse tilfælde forbedringer, der er påbudt af arbejdstilsynet, f.eks. København H.

Vi ser også i Århus at planerne er så ambitiøse, at de økonomisk blokerer for rimelige forbedringer for de ansatte.

- 5) Vi har også en række bygninger, der er så gamle som jernbanerne, og kunne derfor efterlyse et saneringsprogram.
- 6) Og endelig i småtingsafdelingen har vi behov for isolering af en række boliger, for vedligeholdelse af arbejdslokaler o.lign.

Det ser ud som om projekterne som følge af, at man dels ønsker at være forudseende, dels ønsker at »integrere«, bliver så omfattende og kostbare, at de næsten øjeblikkelig går til midlertidig eller varig henlæggelse.

Opstår der økonomi til at genoptage et projekt, ja så ser det for os ud til, at der samtidig sker en revurdering af projektet, at der iværksettes nye projekter og æn-



dringer – og at dette tager så lang tid, at pengene er væk inden man er færdig med gennemgangen.

*Kontorchef Hans Winther* kunne umiddelbart bekræfte, at DSB har startet projekteringen af en lang række projekter, som endnu ikke kan sættes igang.

*Direktør Falk Sørensen* nævnte, at det kunne være frustrerende at projektere anlæg, der ikke gennemføres. Frustrationen skyldes dog ikke så meget at projekter lægges bort, men den kommer især, hvis et projekt, der er forudsat gennemført alligevel lægges til side.

*Direktør Allan Andersen* fastslog, at nu, hvor der er bevilget penge, skal der sættes projekter igang. Derfor skal der også ske en prioritering, men når det drejer sig om beskæftigelsesarbejder, er det ikke DSB, der har den endelige afgørelse.

*Nygaard Jespersen* troede på, at der kan fås opbakning til beskæftigelsesfremmende foranstaltninger, især hvis det drejer sig om bygningssektoren. Dansk Jernbaneforbund vil gerne søge opbakning for forslagene i LO, men det forudsætter, at JFU kender DSB's forslag.

*Direktør V. Adelkvist* oplyste afslutningsvis, at A/S Scandia er igang med en stor udvidelse, der sætter firmaet i stand til at forøge kapaciteten vedrørende bygning af materiel.

## Samarbejdsformen DSB – JFU

Punktet var sat på dagsordenen af JFU. Ønsket var at få talt åbent og frit ud om samarbejdsforholdene.

Der blev derfor sagt en del knubbede ord fra begge sider, men for begge parter vedkommende med det sigte at forbedre samarbejdsforholdene.

*Erik Nygaard Jespersen* fremlagde JFU's mening, idet han sagde, at det er JFU's opfattelse, at DSB og JFU er ved at arbejde sig væk fra hinanden. Fra ledelsens side præciseres i højere grad end tidligere, at det er ledelsens ret »at lede og fordele arbejdet«.

Denne opfattelse deler JFU ikke, idet der f.eks. i SU-cirkulærets § 1 stk. 2 helt klart skitseres, at formålet med samarbejde er at styrke medarbejdernes interesse for virksomhedens effektivitet og at sikre arbejdstilfredshed. Der skal samtidig gives de ansatte – også de ansattes organisationer – mulighed for medbestemmelse ved arbejdets tilrettelæggelse og udformning. Der skal altså gives mulighed for indflydelse i beslutningsprocessen. JFU er ikke enige i den konfrontationspolitik, der fra ledelsens side lægges op til, selv om vi måske nok i medlemmernes øjne ville stå væsentligt stærkere, hvis vi brugte samme politik.

I de kommende år vil der til virksomheden og medarbejderne blive stillet mange og nye krav. Det betyder også krav til vore medlemmer om større engagement og indsigt. Dette må helt naturligt føre til et behov for øget og tættere samarbejde mellem DSB's ledelse og organisationerne.

Til slut konkluderer *Erik Nygaard Jespersen*,

- at det er ulykkeligt, at trække skellene hårdere op overfor hinanden, hvis det blot er til udvortes brug
  - at det er urimeligt, at JFU-organisationerne tilsidesættes, som det sker i dag, – også set i relation til SU-aftalen
  - at JFU ønsker, at organisationerne bliver mere aktiverede i DSB's beslutningsproces.
- Han stillede spørgsmålet:

Vil DSB dette og i bekræftende fald, hvordan skal det ske?

Kun ved at få løst disse udestående spørgsmål kan vi styrke samarbejdet – og derigennem styrke virksomheden.

*Generaldirektør Ole Andresen* tog omgående handsken op, idet han intet havde imod at tingene blev sagt lige ud, selv om ledelsen dog aldrig havde kørt på de problemer, organisationerne internt havde haft.

Han præciserede, at ledelsen ikke er indstillet på en konfrontationspolitik.

Ledelsen vil i forhold til tidligere gå tættere ind i driftsplanlægningen, hvad der også vil kunne mærkes i relation til organisationerne.

Der skal fra begge sider arbejdes bevidst med informationsformerne.

Han var også åben for, at lade den DSB-gruppe, der forbereder SUH-møderne, supplere med en repræsentant fra JFU. Det kunne så også være det forum, hvor man diskuterede niveauet for information.

*Personaledirektør G. Kragballe* konkluderede, at der er 2 hovedproblemer, nemlig information og samarbejde.

G. Kragballe bemærkede endvidere, at der i virksomheden er andre end organisationerne der oplever, at der i forbindelse med generaldirektørskiftet ved DSB er sket en åbning i virksomheden. Derfor kan uforpligtende ideer, der fremsættes åbent, forveksles med beslutninger.

*K. B. Knudsen*, Dansk Lokomotivmands Forening, præciserede, at han som fagforeningsmand først måtte se på sin egen organisations muligheder.

Han gjorde opmærksom på, at han tidligere havde anfægtet DSB-ledelsens ret til alene at lede og fordele arbejdet ved DSB.

Som organisation kan man først tage et medansvar, når man har en reel medindflydelse.

Han stillede spørgsmålet:

Hvad er det for en kommunikation vi mangler?, og han gav straks 2 konkrete eksempler på manglende kommunikation, nemlig i spørgsmålet omkring integrering af stationspersonalet i MH-driften og regler for rekruttering af lokopersonale.

I begge tilfælde var der truffet beslutninger hen over hovedet på DLF.

Det var K. B. Knudsens opfattelse, at der koncentrerer alt for mange ressourcer på planlægning, registrering og statistik, selv om man godt kender problemet, nemlig at lokomotiverne ikke er i orden.

*Keld Jensen* påpegede, at organisationerne har forsøgt at bruge § 4 i SU-cirkulæret og fortalt om, hvad der rører sig blandt medlemmerne. Det er som oftest blevet affejet med, at organisationerne så syner.

Han bad DSB være opmærksom på, at når man indfører nye måder at behandle tingene på, må man være specielt opmærksom på, at forklare chefgruppen det. Mange chefer har misforstået situationen og troet at løse tanker eller ideer var beslutninger.

*Leif Lantow* ønskede en direktion, hvor organisationerne også er repræsenteret. På det tidspunkt kan organisationerne tage et medansvar. Han ville gerne have indflydelse på, hvad der skal ske i mafd, men han bliver først involveret, når beslutningerne er truffet.

*Erik Nygaard Jespersen* rundede på JFU's vegne diskussionen af. Der er rejst mange spørgsmål, som der ikke kan tages stilling til i dag. Han følte, at der var sket ændringer i DSB i forbindelse med chefskiftet.

Han var enig i, at SUH kan forbedres, men han var dog i tvivl om, om der i det forum kan træffes endelig beslutning.

*Generaldirektøren* konkluderede på DSB's vegne diskussionen således:

Der må arbejdes videre med samarbejdsprocessen herunder med kommunikationsformerne, for måske skyldes mange misforståelser manglende kommunikation.

## Regularitetsplanen

*Direktør Allan Andersen* orienterede ganske kort om baggrunden for udarbejdelsen af DSB's regularitetsplan.

I finansloven er der ikke stillet krav til DSB om balance, men der er stillet et krav om økonomisk drift – et såkaldt metodekrav.

DSB's økonomiske situation er påvirket af konkurrencen. Således er det økonomiske resultat fra godstrafikken stærkt vigende, dels på grund af samfundets stagnation, men også på grund af konkurrencen. På passagersiden påvirkede takstfastsættelsen til en vis grad også af konkurrencen.

## Effektivitet / produktivitet

*Allan Andersen* gav først definitionerne for effektivitet hhv. produktivitet.

*Effektivitet:* Løser DSB de rigtige transportopgaver.

*Produktivitet:* Løser DSB disse opgaver på den rigtige måde.

Siden 1970 er antal præsterede arbejdstimer faldet med ca. 20%, men passagertrafikken er fordoblet, hvorimod godstrafikken har været vigende. Totalt set har produktiviteten været pænt stigende.

Forudsætningerne for at produktiviteten fortsat kan forbedres er

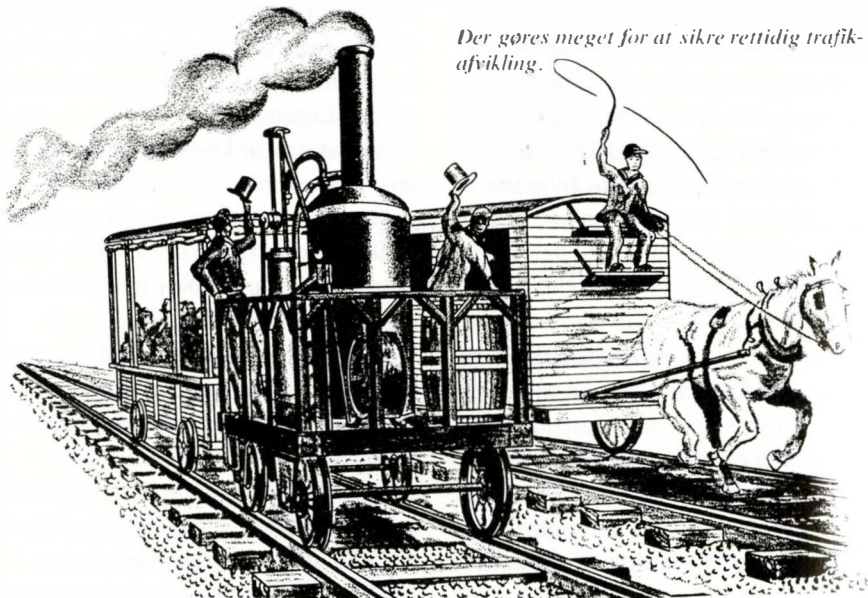
- indførelse af ny teknologi
- planlægning og organisering.

## Generelle principper for prioriteringen

Ved prioriteringen af de forskellige ændringer, der kan forbedre økonomien har ØP-afdelingen fulgt nogle generelle principper.

Som det overordnede princip må der ved prioriteringen hele tiden tages hensyn til, at de produkter, der produceres, kan afsættes.

*Der gøres meget for at sikre rettidig trafikafvikling.*





# Jobglæde skal sikres gennem jobbedømmelse

*Toldvæsenet prøver på forsøgsbasis et system med personalebedømmelse. Det sikrer, at den enkelte får større indflydelse på sin egen karriere.*

– Formålet med det nye system er på den ene side at sikre den bedst mulige arbejdsmæssige placering af toldvæsenets tjenestemænd og på den anden side at give tjenestemændene lejlighed til at yde en aktiv indflydelse på egne udviklingsmuligheder.

Sådan lyder toldvæsenets egen officielle begrundelse for indførelse af det nye bedømmelsessystem, der bygger på tre elementer – personalebedømmelse, udviklingssamtale og ledervurdering.

Personalebedømmelsen foregår på den måde, at chefen i en afdeling indkalder kontrolcheferne/kontorcheferne og den pågældende tjenestemand's nærmeste foresatte til en drøftelse af den pågældendes kvalifikationer. Bedømmelsen sker ud fra et skema, hvor en lang række felter afkrydses ud for den af de tre muligheder, deltagerne i bedømmelsen finder relevant. Der er mulighed for at sætte kryds i følgende felter: under norm, norm, over norm.

Der bliver spurgt om følgende evner: analytiske anlæg, initiativ, dømmekraft, handlekraft, ansvarsfølelse, modstandskraft – ro under belastende situationer eller forhold, personlig adfærd, fantasi, samarbejde, tjenestebestemmelser, tjenesteudøvelse, udtryksevne, sagsbehandling og helbred.

Den pågældendes lederevner bedømmes også, hvis han eller hun er udnævnt til toldkontrollør eller sagsbehandler i lønramme 12 eller 17. I dette tilfælde bedømmes også lederevner, pædagogiske anlæg, planlægningsevner, evner til at delegere, samarbejdsformidling og medarbejderhensyn.

## Samtale

På baggrund af den vurdering, der nu er foretaget, indkaldes den på-

gældende medarbejder til en udviklingssamtale hos sin chef. Medarbejderen har i forvejen fået en kopi af bedømmelsesskemaet. Ved samtalen udfyldes et såkaldt samtaleskema, idet der lægges vægt på at få analyseret medarbejderens opfattelse af sin egen arbejdssituation, stærke og svage sider, ønsker og mål for fremtiden.

I toldvæsenet understreges det, at samtalen skal føres mellem medarbejderen og chefen alene, og at det er af væsentlig betydning, at der ved samtalerne er et venligt og tillidsfuldt klima, så den pågældende medarbejder også kommer med sine synspunkter. Chefen skal både fremføre positive og negative sider. Medarbejderen skal også udspørres om sine synspunkter til bedømmelsen. Er der afvigende opfattelse af bedømmelsen, skal punkt for punkt drøftes for at opnå enighed. Hvis der ikke opnås enighed, skal begge parter i samtaleskemaet redegøre for deres synspunkter.

Efter samtalen udarbejder chefen et sammendrag af den. Også dette skal drøftes med medarbejderen, og der skal så vidt muligt være enighed om det. Ellers må hver af parterne igen udarbejde deres synspunkter, som vedlægges.

For medarbejdere i ledelsessystemet er der desuden en ledervurdering. Den foretages af den pågældendes tjenestemand's ansatte personale. Hver af medarbejderne får udleveret skema, hvor de ved afkrydsning skal fortælle, om de synes, at de pågældende ledes adfærd opfylder forventningerne indenfor følgende 10 punkter: samarbejde med medarbejderne, samtale med medarbejderne i det daglige, forståelse for medarbejdernes problemer, forståelse af vejledning i det daglige, ved fordeling af arbejde

og ansvar, som inspirator i faglige diskussioner, i drøftelser med medarbejderne om nye ting, i tilfælde af uenighed af afdelingen, som initiativtager, når der findes fejl i medarbejdernes arbejde.

## Utraditionel ferie: Danmark for fuld damp

Sommerferien 1982 kommer for mange mennesker til at stå i Danmarks tegn. Det er blevet dyrt at rejse sydpå, og mange har fået øjnene op for, at også Danmark har mange kvaliteter og udmærket kan være ramme om sommerferien.

I sommeren 1982 arrangerer Dansk Jernbane Klub, D-maskinegruppen, og DAN TOURIST A/S sommerferieture i Danmark på en ny måde. Det nye ferietilbud hedder »Danmark for fuld damp«. Danmark for fuld damp udnytter to alternative energikilder: dampkraft og pedalkraft!

Danmark for fuld damp er en 5-dages tur med et vaskeægte veterantog, trukket af et damplokomotiv og med gamle vogne. Der bliver tale om tidligere tiders jernbaneromantik i fuldt mål: vognene er udstyret med åbne endeperroner, der giver passagererne en helt ukendt mulighed for at nyde kørslen og landskabet i frisk luft. Lokomotiv- og togpersonalet er i de gamle, mørke uniformer – i det hele taget er det en jernbanerejse som for mange år siden. Toget kommer det meste af sommeren til at rulle frem gennem Fyn og Jylland i et adstadigt tempo, hyllet i røg og damp.

Togene starter i Fredericia mandag formiddag. Turens første dag går over den gamle Lillebæltsbro til Svendborg. Undervejs er der op-

hold i bl.a. Odense. Om tirsdagen kører toget fra Svendborg til Vejle. Om onsdagen køres fra Vejle over Kolding og Padborg til Sønderborg, hvor der overnattes. Torsdagen går med kørsel fra Sønderborg til Tønder, hvor den sidste overnatning sker. I løbet af fredagen når toget tilbage til Fredericia over Ribe-Bramming.

Toget medfører udover vogne med ca. 200 siddepladser til passagererne vand- og kulvogne, pakvogn og godsvogne, hvori der bl.a. er plads til cykler.

Turene med veterantoget er nemlig forbundet med en mulighed for at se sig om på egen hånd. Undervejs gør toget holdt ved forskellige historiske og naturskønne steder. Her, og under opholdene i overnatningsbyerne er der mulighed for at foretage småudflugter på cykel. Cyklerne følger med i toget, og er til rådighed under opholdene. Leje af cykel er inkluderet i prisen, men man er velkommen til at tage egen cykel med.

Danmark for fuld damp gennemføres seks gange. Første tur afgår fra Fredericia mandag d. 5. juli, og sidste tur starter mandag d. 9. august. Turene gennemføres, hvis der er 100 deltagere.

Danmark for fuld damp er tilrettelagt både for individuelle og for grupper på 20-100 personer. Grundprisen pr. person er 1.305,- kr. Det dækker turen med overnatninger på vandrehjem undervejs og ½-pension. Hvis man ønsker overnatning på hotel undervejs, koster det med ½-pension 2.075,- kr. Børn i alderen 0-12 år rejser til halv pris.

Yderligere oplysninger og tilmelding:  
DANTOURIST A/S, Hulgade 21,  
DK-5700 Svendborg, tlf. (09) 21 07 41.

### Emulumenter pr 1. april 1982

Ydelsens art		1.-22. tm.	Fra og med 29. dag
Timepenge		5,20	3,45
Fulde dagpenge		14,35	76,25
Tilleg for 1.-4. dag		4,85	-
Nedsatte dagpenge		-	-
Hotel-dispositionsbeløb	København	122,50	150,00
	Ovrige land	170,00	113,00
Natophold uden dokumentation	Fast godtgørelse	94,50	-
	Nedsat godtgørelse	-	63,00
Kørepenge		4,50	-
Rangergodtgørelse		2,25	-
Natpenge	Kl. 17-22	7,25	-
	Kl. 22-6	12,01	-
For tjeneste på lørdage efter kl. 14 samt mandage fra kl. 0 <sup>00</sup> -04 <sup>00</sup>		16,02	-
For tjeneste på søn- og helligdage fra 0 <sup>00</sup> -24 <sup>00</sup> , grundlovsdag efter kl. 12 <sup>00</sup> og juleaftensdag efter kl. 14 <sup>00</sup>		24,35	-
For 3-delt tjeneste		15,47	-
For delt tjeneste udov. 11 time		4,31	-
For afkortning af fridage pr. time, afrundet nedad		10,45	-

## Tredie og fjerde generation på sporet af Thybanen

Lørdag er det, en af de første rigtige forårsdage. Klokkeren er 15.09, toget ankommet planmæssigt til Thisted Station 15.07. Lokomotivføreren er ikke på sin plads i motorvognen MX 1003, men kommer kort efter og undskylder, at han ikke var dér på det aftalte tidspunkt. En bil med fire unge mennesker havde passeret overskæringen ved Sjørring, mens advarselsblinket var i gang. Han nåede at få bilens nummer, og der skal ske indberetning til politiet straks efter ankomsten til den første station.

Nok er det begyndende forår, men varmen i kabinen kan alligevel

ikke føres hen til det spæde solskinsvejr udenfor. Den kompakte varme får snart sveden til at løbe ned over panden, og den besøgende noterer sig, at det også er tilfældet hos lokomotivføreren. Han skulle ellers være vant til det, men nu får man at vide: - Det her er slet ikke noget at snakke om. Når solen rigtigt får magt, og den står lige på forruden, kan der blive op til 45 graders varme. Ventilation er først noget, man er begyndt at eksperimentere med på det seneste, og i dag har vi kun et vindue at lukke op og ned. Og det skal man være varsom med, hvis man vil undgå at få



gigt, dårlig ryg og andre sygdomme...

### Kostbare minutter

Kl. 16.01 er der planmæssig afgang fra Thisted Station, dvs., at der ikke engang er en time til dette interview, for der skal jo også rangeres, thi motorvognen må begribeligvis foran det tog, der skal sendes mod Struer, så det er både under tidspress og idelige afbrydelser af Dagbladets udsendte arbejder. Og opgaver lyder på at fortælle om fire generationer, der har kørt på Thybanen i alle de år, den har eksisteret, så der er ikke ét minut at spilde:

– Min bedstefar var M.C. Christensen, der blev født i 1856 og døde i 1936. Han blev ansat ved statsbanerne i 1881 – altså året før Thybanen – og han blev lokomotivmester i Thisted i 1902. Og min far var Henry Christensen, født i 1896 og død i 1962. Han var blevet ansat ved banen i 1919, lokomotivfører fra 1937. Så er der mig, mit navn er Kaj Christensen, jeg er født i 1926, startede ved statsbanerne i 1950 og kørte første gang som lokomotivfører i 1962. Nu kommer fjerde generation, min søn Bent Erik, der er født i 1958, og som kom ind ved banerne i 1980 efter at have aftjent sin værnepligt. Han er det, man kalder »lokomotivfører-assistent på prøve«. Men de her nævnte er ikke de eneste i familien, der har arbejdet i DSB – min morfar, Theodor Olesen, født 1872, kom i statsbanernes tjeneste i 1896 og blev lokomotivfører 1907.

Kaj Christensens bedsteforældre boede i en lejlighed i en nu nedrevet tilbygning til remisen på stationen i Thisted. Han besøgte dem én gang i Thisted og har derfor ikke så mange erindringer her fra byen som fra tiden i Århus, hvortil bedstemoderen flyttede efter mandens død.

### Knejten og banen

– Ja, vi har alle kørt på Thybanen. Osse knejten, han var heroppe i nat og tog tilbage til Struer her til morgen. Far var uddannet som maskinarbejder på Thisted-Fjerritslev banens værksted i Thisted – vi skal jo først ha' den uddannelse – og jeg har oplevet at arbejde sammen med ham ved Thybanen. Jeg var hans fyrbøder, efter at bestemmelserne om, at familiemedlemmer ikke måtte køre sammen, var blevet ophævet. Det havde noget at gøre med, at vi kunne komme i den situation at skulle vidne mod hinanden, hvis vi f.eks. kom ud for en ulykke.

For Kaj Christensen var der ingen tvivl i sindet, da han skulle vælge livsbane. Det skulle være noget med jernbaner. Han var blevet flasket op med jernbanesnak – i hjemmet kom mange af faderens arbejdskammerater.

– Det er et meget selvstændigt arbejde, og hvis man møder til tiden og er ædru, i det hele taget passer sit job, så er der ingen, der hundser med dig. Men det at være præcis... det er også en betingelse, og det er noget, man lærer betydningen af, når man vokser op blandt mennesker med tilknytning til togverdenen. Når et tog skal afgå kl. 5.10, kan det jo ikke nytte, at man dukker op ved 6-tiden, fordi man har sovet over sig.

Et »jernbanebarn« vokser ind i en tradition for, hvad der er rigtigt og forkert, det er ingen ringe tradition, og det har betydning den dag, den næste generation står parat, og man over for de foresatte kan pege på... at sønnen kender den tradition, han gerne vil føre videre. Ja, det har også noget at gøre med, at man er villig til at arbejde på tidspunkter, hvor andre holder fri, her har det jo knebet for statsbanerne i

de senere år, når de skulle ha' nyt mandskab – de unge er ikke meget for at gi' slip på den lørdag aften, hvor de hellere vil ud at more sig end gå tidligt i seng, fordi de skal køre tog tidligt søndag morgen.

### Overskæringer

Kaj Christensen har som lokomotivfører ikke været forskånet for ulykker. Det tager lang tid at komme over et sammenstød mellem bil og tog – sidst han var impliceret, måtte han have 14 dages sygeorlov. Det er en psykisk belastning – uanset hvem der har skylden for en ulykke. Derfor harmer det ham også, når han oplever, at bilister ta'r chancen og passerer en overskæring til trods for, at blinklyset er i gang. Bortset fra, at han slet ikke forstår, at nogen tør ta' den chance. Den åbne Thybane er jo den strækning, der har den største ulykkesstatistik i overkørslerne.

– Hvordan det er at køre på Thybanen? Dejligt! Den bugter sig gennem landskabet, hvor man på andre baner sidder og stirrer lige ud ad banelinjen, kilometer efter kilometer. Nej, så er Thybanen noget andet, og her må vi jo heller ikke køre så hurtigt som andre steder, kun 75 km i timen, det gør heller ikke fornøjelsen mindre. Der er aldrig to ture, der er ens – bortset altså fra, at vi hver gang gi'r Marie, den gamle ledvogter i Sjørring, et bette trut. Et stykke længere inde mod Thisted er der en landejendom, hvor vi osse med et trut hilser på beboerne. Det er altid rart med lidt afveksling, for man sidder jo her i førerkabinen mutters alene.

### Damptider

Kaj Christensen får et nostalgisk blik i øjnene, da han fortæller om de gamle damplokomotiv-dage:

– Nu hiver man i et par håndtag, trykker på nogle knapper og sætter foden på »dødemands-pedalen« – slippes den, standser toget – og så kører det ellers deruda'... hvis altså maskinen vil. Og vil den ikke – eller stopper den midt ude på linjen – så har man 10 minutter til at finde ud af, om det er noget, man selv kan klare, og hvis det ikke er tilfældet, må man ha' bud efter assistance. Hvis det er ude på strækningen, er det på kilometer-afmærkningerne angivet, hvor der er nedgravet en telefon eller hvor det nærmeste hus med telefon findes. Midt mellem Tarm og Ølgod gik jeg for nogle år siden i stå med den ene af MY 1201'erne, Marilyn Monroe kaldet på grund af buttetheden, og den kom aldrig i drift mere.

Nej, dengang vi kørte med damplokomotiver, det var nu noget helt andet, man kunne se maskinen arbejde, stemplerne der gik op og ned, og man så, at maskinen blev fodret med kul. Der skulle holdes et vågent øje med vand, damp og meget andet. Og man havde hele tiden én at snakke med, ikke at glemme. Nu sidder man her alene og har kun de afvekslinger, som landskabet indbyder til. Meget kontakt med folk på stationerne har vi jo ikke, det er få minutter, vi holder, hvor man tidligere f.eks. holdt en halv time i Hurup, når der skulle læsses gods af.

### Nej!

Klokken nærmer sig 16.01, og hvis man ikke har planer om en Struer-rejse netop denne lørdag eftermiddag, er det lige før, man skal prøve at kravle ned fra motorvognens førerkabine. Alene det kan være lidt af en præstation for den førstegangs-besøgende. Men ned på perronen kommer man da, en

hånd bliver hævet i den modsatte ende af perronen til afgang, nu lyder fløjten. Mere kan det ikke blive til, når man kun har en time til rådighed i en varm motorvogn – og når der også skal rangeres. Hvis De savner en oplysning, så kender De årsagen. Tilbage står kun at referere lokomotivførerens sidste udtalelse fra det endnu nedrullede vindue: – Husk at skrive, at jeg aldrig

har trøet på, at Thybanen nogensinde ville blive nedlagt. Det er noget, man skal sige en gang imellem! Hvad skulle I stakkels thyboer gøre uden en jernbane? Nej – den kan slet ikke undværes! Og vent bare, til de nye MR-tog kommer til Thy for alvor... så bliver forbindelserne videre til det øvrige land meget bedre.

Resten druknede i motorlarm.

### *Fra medlemskredsen:*

## Indtryk og tanker omkring en kongres

Undertegnede vil herved fremkomme med mit indtryk af kongressen i dagene fra den 11.5 til 12.5.82. Jeg deltog for første gang i en kongres under DLF. Inden kongressen skulle løbe af stablen var der en masse ting der skulle gennemgås, hvilket betød en masse møder samt en del arbejde hjemme for at have en nogenlunde baggrund for at tage stilling til de ting der skulle behandles på kongressen.

Endelig oprandt dagen, hvor slaget skulle stå (kongressen). Jeg mødte velforberedt, syntes jeg selv, frem til kongressen som blev afholdt i Lyngby. Kongressalen var pyntet op med blomster og bøgegrene, på scenen sad Helsingør Jernbane Orkester og underholdte os indtil kongressen begyndte, det eneste jeg savnede var både Hovedfanen samt afdelingernes faner.

K. B. Knudsen bød alle velkommen og holdt derefter åbningstalen. Gæsterne kom med deres taler bl.a. gav LO sekretæren Erik Balle visse personer i LO en begmand vedr. de offentlig ansattes taktregulering,

han sagde bl.a. at taktreguleringen er de praktiske udtryk for solidariteten mellem de private og offentlig ansatte.

K. B. Knudsen indledte sin mundtlig beretning på en måde jeg aldrig har set ham, så man sad og tænkte at havde han bare været sådan i de sidste fire år havde meget sikkert set anderledes ud i dag. Efter den mundtlige beretning gik over til behandling af beretningen. Der skete der en sensation, jeg gik på talerstolen, dog kun for en kort bemærkning vedr. vores ferie, hvor der d.d. ikke er nogen aftale om, hvor mange feriedage vi har i ferieåret 1981/82.

Beretningen kom i kraftig modvind men overlevede. Da jeg gik hjem den 11.5. følte jeg at DLF stod temmelig delt, der var ingen rigtig samling over tropperne.

Den 12.5. kom vi frem til de indsendte forslag bl.a. det af Korsør fremsatte forslag om en strukturændringsforslag efter en del debat blev der stillede bl.a. fra Kø. ændringsforslag som blev sat under afstemning, efter min mening var der



nogen der ikke var klar over hvad de stemte om.

På et tidspunkt i løbet af dagen den 12.5.82 var dirigenterne ved at tabe kongressen på gulvet, hvor de var villig til at stille deres mandat til rådighed, KBK gav dem en hjælpende hånd så de kunne blive siddende derefter fik de fat i det igen. Da kongressen sluttede var der igen kommet samling over tropperne så DLF igen stod som en samlet forening, som kunne stå stærkt overfor vores arbejdsgiver DSB.

Til sidst vil jeg ønske alle tillykke med ny/genvalg.

Venlig hilsen

ELF. John B. Jacobsen, Mdt Kh.

Når man, som jeg, for første gang skal deltage i en kongres, gør man sig naturligvis en masse tanker om hvorledes det hele vil spænde af. Nu da kongressen er overstået og spændingen udløst, vil jeg her prøve at videregive mine indtryk af forløbet.

De første betegnelser, der i den forbindelse falder mig ind, er ord som: Overvældende – Forvirrende – Hektisk – Uoverskuelig etc. etc., men ved nærmere eftertanke, må jeg tilstå: ingen af disse ord er dækkende, for vel var det *overvældende*, men dog hele tiden jordnært, idet problemerne der blev behandlet, alle er nogle, som til stadighed ligger os alle på sinde. *Forvirrende*, men alligevel fornuftigt tilrettelagt, og med klare linier i debatterne. *Hektisk*, – javel, men med skyldig hensyntagen til de rammer (tidsmæssige/økonomiske) vi realistisk set kan tilstå os selv, ikke på noget tidspunkt forceret, idet alle emner blev belyst fra mange sider. *Uoverskuelig*, ja måske? men vil stillingtagen til emner med vidtrækkende konsekvenser ikke altid virke

uoverskuelig i øjeblikket? og er det ikke blot en bekræftelse på en kongres' værdi?

Med andre ord, jeg ser mig ikke i stand til, ved hjælp af få ord, at beskrive hvorledes jeg som førstegangsdeltager, oplevede DLF's kongres 1982. Jeg har derfor valgt at beskrive de *helt personlige* indtryk jeg fik af kongressen, uden at gøre rede for min holdning til de enkelte beslutninger, som blev truffet.

Kongressen startede med jernbaneorkestermusik, et indslag som virkelig var med til at give det hele en flot og festlig start. Derefter gik den første formiddag på kongressen med formandens velkomst, samt taler af diverse indbudte gæster, når jeg vælger at benævne dem som »diverse gæster« skyldes det ikke manglende respekt for hvad disse gæster repræsenterer, men at jeg er uartig nok til at tillade mig at betragte den slags »indbudte« og deres taler, som overflødig »pynt« på en kongres, idet enhver jo ved at: »sådan gør man nu engang«. Der kom da heller ikke væsentligt nyt frem under disse indlæg, alle der følger blot en smule med i den offentlige debat kender jo de synspunkter der ved slige lejligheder bliver givet udtryk for, og inderst inde sad nok alle og var utålmodige efter at få taget hul på de ting som vi virkelig følte noget for (eller imod!)

Da formanden derefter begyndte på sin beretning, kom der nogle flere boller på suppen (efter nogles mening, dog for få...), kongressen blev orienteret om resultaterne, der var nået i den forløbne kongresperiode og på hvilke baggrunde disse resultater var nået. Jeg skal ikke her komme nærmere ind på de emner formanden omtalte, da disse vil blive omtalt mere uddybende i det referat, som senere bliver udsendt,

blot nævne ting som: Overenskomsterne, reguleret oprykning, stillingsvurdering, 32-timers arbejdsuge, en ændret lkf.-uddannelse, den gensidige tillid (eller mangel på samme?) indenfor DSB, kørselsfordeling, CO I's planer om ændret struktur, A-kasse, 11-timers regel, valg af ikke-organiserede til samarbejdsudvalg (SU) indenfor det offentlige – og så til sidst en rigtig »knaldperle«: der er givet tilsagn om 90 nye stillinger i 17. lrm. (onde tunger påstod at det sidste punkt var blevet gemt til lejligheden, for at få beretningen til at glide lettere ned).

Herefter fulgte beretningen fra landsoplysningsudvalget v/ Niels Kristensen, som kunne berette om en voldsom aktivitetsudvidelse i de forløbne 4 år. Der blev da også i løbet af kongressen udtalt mange rosende, og helt bestemt velfortjente, ord til landsoplysningsudvalgets arbejde.

Sluttelig blev regnskabet fremlagt, dette blev gjort meget kort af hovedkassereren, men da alle i god tid var blevet orienteret om regnskaberne gennem DLT, var kassens regnskabsfremlæggelse fyldestgørende, og behagelig kort...

Da beretningen kom til debat, faldt der mange knoppede ord om passivitet fra hovedbestyrelsens side, men det er mit indtryk af dette i de fleste tilfælde bundede i, for at udtrykke det mildt, »strategisk tænkning«. At beretningen dette til trods blev godkendt af forsamlingen mener jeg for en stor del skyldes formandens situationsfornemmelse, samt hans særlige evne til at bruge en talerstol. I den forbindelse skal jeg ikke nægte at være en lille smule misundlig på K. B. Knudsen, for den måde hvorpå han, skjult i sin fremlæggelse, formår at tildele klap på skulderen til nogle, mens

andre må inkassere klappene lidt sydligere i anatomien...

I forbindelse med debatten om beretningen, blev en del lokale problemer, som ikke hører hjemme på en kongres, bragt frem, det er mit indtryk at dette skete for at understrege den utilfredshed man følger overfor foreningens virke som helhed. Da beretningen kom under afstemning skete dette, efter begæring fra salen, ved navneopråb, hvilket nok ikke uvæsentligt at få nævnt, da det meget godt understreger den nervøse stemning, der herskede i salen.

Beretningen blev godkendt, og man må håbe at den kommende hovedbestyrelse har fornemmet baggrunden for den skepsis der kom til udtryk fra flere sider i forsamlingen.

Således sluttede den første dag på kongressen, og mon ikke mange, som jeg, gik derfra med et mere afklaret syn på mulighederne ved næste dags valg? Kongressens anden dag startede med at behandle indkomne forslag. Da mange af disse havde generel karakter, blev de henvist til behandling i HB til senere forhandling med CO.

Da vi nåede frem til strukturændringsforslaget fra Kø tiltog talelysten gevaldigt, og det blev mig herunder klart at vores tillidsmænd ikke kan blive skolet nok, idet der skete nogle afstemningstaktiske fejl, som ikke burde have fundet sted. Alle de gode intentioner i forslaget var ved at blive tabt på gulvet, men ved en ihærdig indsats lykkedes det at få det samlet op igen til, hvad jet vil tillade mig at betragte som, et for hele forsamlingen tilfredsstillende resultat.

Under valg blev den daglige ledelse samt HB valgt uden afstemning, og med en udskiftning på over 50% må det siges at være den flot-

test tænkelige afslutning på kongressen. Det glædede mig meget at opleve at foreningens stabilitet (slagkraft) betød så meget for de delegerede, at nogle (ihvertfald mindst én) bragte personlige ofre for at der også fremover kan stå respekt om foreningens navn.

Efter kongressen var vi alle indbudt til festmiddag på Hotel Erimitagten, en festlig afslutning på et par anstrengende dage. Desværre kendte jeg ikke så mange af de øvrige gæster, da der også her var mange »fremmede«, når jeg kommer med dette hjertesuk, er det såmænd ikke fordi jeg ikke under dem traktementet, men efter sådan en omgang kunne det være rart at være sammen med sine kollegaer under festlige omstændigheder, uden »forstyrrende elementer«. OK jeg har tidligere givet udtryk for min holdning til »den slags« – og hvad forstår vi bønder os på agurkesalat?

Hvad angår pressens dækning af kongressen, er den nem at overskue, idet kun ét blad (fagbevægelsens) fandt det umagen værd at sende en journalist, og præsenterede derefter læserne (LO-medlemmerne) for en elendig omgang venstrehåndsarbejde... så er det sagt.

Ja, det blev jo ingen short-story, men jeg håber det er lykkedes mig at gøre rede for det indtryk jeg har fået af kongressen, ihvertfald har jeg fået nogle erfaringer, som gør at jeg, hvis jeg en anden gang bliver sendt afsted som delegeret, vil forberede mig på en helt anden måde (så kan det også være at jeg ikke er så træt når jeg kommer hjem, det sidste er noget jeg har lovet min kone).

I håbet om en aktiv og udbytterig kongresperiode 1982–1986.

Ole Husted Andersen  
Mdt. Ar.

## Legatuddeling Det sydfynske Jernbaneselskabs Jubilæumslegat

I juli måned 1982 vil der blive uddelt følgende legatportioner:

1 portion på 900 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 tidligere har været drevet af Det sydfynske Jernbaneselskab.

2 portioner à 600 kr. til studierejser i ind- eller udland til tjenestemænd, der opfylder ovennævnte ansættelsesbetingelser, og fortrinsvis til rejser med jernbanemæssige formål.

Ansøgning må indgives inden den 15. juli 1982 til DSB velfærds-kontoret, Sølvgade 38, 1307 København K. Ansøgning om studelegatet vedlægges fornøden dokumentation.

Vkt

## Låne- og sparekassens jubilæumsfond af 1980

Fondens formål er bl.a. en 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 almennyttigt arbejde.

Indstillinger af personer til Laane- og Sparekassens hæder-



pris bedes indsendt af de pågældendes 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.

Tildelingen af hædersprisen vil finde sted på sparekassens stiftelsesdag, den 23. september.

Indstillinger indsendes til:

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

## PERSONALIA

### Forfremmet til lokomotivfører (17. Irm.) pr. 1.5. 1982 efter ansøgning

Lokomotivfører (13. Irm.)  
A. Odgaard, mdt Gb i mdt Gb  
J. A. Hansen, mdt Gb i mdt Gb  
J. Hansen, mdt Gb i mdt Gb  
J. Sindahl Jensen, mdt Hgl i mdt Hgl  
Lokomotivassistent (10. Irm.)  
W. Trojahn, mdt Kh i mdt Fa

### Forfremmet til lokomotivfører (15. Irm.) pr. 1.5. 1982

Lokomotivfører (13. Irm.)  
T. R. Pedersen, mdt Ar i mdt Ar

### Forfremmet til lokomotivfører (17. Irm.) pr. 1.6. 1982 efter ansøgning

Lokomotivfører (13. Irm.)  
T. G. M. Jørgensen, mdt Hg i mdt Pa

### Forfremmet til elektrofører ks (16. Irm.) pr. 1.4. 1982 efter ansøgning

Elektrofører (13. Irm.)  
J. R. Rasmussen, mdt Kh i mdt Kh

### Forfremmet til lokomotivfører k (19. Irm.) pr. 1.5. 1982 efter ansøgning

Lokomotivfører (15. Irm.)  
K. E. W. Poulsen, mdt Ar i mdt Ar

### Ansæt som lokomotivassistent (9. Irm.) pr. 1.5. 1982

Lokomotivassistent p (9. Irm.)  
O. D. Hansen, mdt Kø i mdt Kø  
U. B. Larsen, mdt Kø i mdt Kø  
C. F. Larsen, mdt Kh i mdt Kh  
E. Pedersen, mdt Kh i mdt Kh  
H. Hansen, mdt Kh i mdt Kh  
J. F. Christensen, mdt Kh i mdt Kh  
R. Stoltenberg, mdt Kh i mdt Kh  
K. Olsen, mdt Kh i mdt Kh  
L. Brix, mdt Kh i mdt Kh  
K. Svensson, mdt Kh i mdt Kh  
B. Nybo, mdt Kh i mdt Kh  
S. B. Jensen, mdt Kh i mdt Kh  
F. Kaels, mdt Kh i mdt Kh  
P. H. Schneider, mdt Kh i mdt Kh  
Flemming Hansen, mdt Rf i mdt Rf

### Forflyttet 1.4. 1982 efter ansøgning

Lokomotivfører (17. Irm.)  
H. Storm, mdt Kø til mdt Gb  
P. B. Olsen, mdt Kø til mdt Gb  
L. G. Åberg, mdt Kø til mdt Gb

### Forflyttet 1.5. 1982 efter ansøgning

Lokomotivfører (17. Irm.)  
S. A. Nordfang, mdt Fa til mdt Gb  
Vagn E. Andersen, mdt Fa til mdt Gb  
Lokomotivassistent (10. Irm.)  
Per Hansen, mdt Kh til mdt Gb  
N. O. M. Petersen, mdt Kh til mdt Gb  
H-H. Wahlstrøm, mdt Kh til mdt Gb  
A. S. Videcrantz, mdt Kh til mdt Gb  
Lokomotivassistent (9. Irm.)  
W. K. Lauridsen, mdt Kh til mdt Gb  
H. C. Christiansen, mdt Kh til mdt Gb  
J. K. Julsgaard, mdt Kh til mdt Str  
H. E. Nygaard-Petersen, mdt Kh til mdt Gb  
S. Koch, mdt Kh til mdt Str  
H. R. Ludvigsen, mdt Kh til mdt Fa  
Lokomotivassistent p (9. Irm.)  
J. B. Danielsen, mdt Ar til mdt Str  
V. Andersen, mdt Ar til mdt Str  
K. O. Møller, mdt Fa til mdt Ng  
F. D. Petersen, mdt Fa til mdt Ng  
H. O. Wad-Sørensen, mdt Fa til mdt Str  
F. Olsen, mdt Kh til mdt Hg

### Forflyttet 1.6. 1982 efter ansøgning

Lokomotivassistent p (9. Irm.)  
K. N. Nicolajsen, mdt Ar til mdt Ab  
E. R. Thøgersen, mdt Ar til mdt Ab  
P. Mariegaard, mdt Ar til mdt Ab

### Navneændring

Lokomotivassistent (9. Irm.)  
O. Sørensen, mdt Fa til Oluf Sørensen  
E. H. Kristensen, mdt Fa til Erling H. Kristensen

### Afskediget pr. 31.7. 1982 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (18. Irm.)  
O. A. Honore, mdt Hg  
Lokomotivfører (17. Irm.)  
W. K. Højberg, mdt Ar  
K. Ljungdahl, mdt Kb  
Lokomotivfører (15. Irm.)  
C. E. Christiansen, mdt Gb

### Afskediget pr. 30.4. 1982 efter ansøgning

Lokomotivassistent (9. Irm.)  
H. H. Petersen, mdt Kh  
Lokomotivassistent p (9. Irm.)  
L. B. Nielsen, mdt Kh

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. H. D. Jensen, mdt Vg.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. E. Christensen, mdt Vg.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. O. E. D. Andersen, mdt Fa.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. E. K. Holm, mdt Es.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. P. Schädler, mdt Kb.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. H. Pouler, mdt Gb.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. S. A. L. Olsen, mdt Gb.

### Dødsfald

Pens. lkf T. W. Sørensen, Fredericia, død den 21.2.1982, 51 år.

Pens. lkf A. G. R. Christensen, Silkeborg, død den 27.2.1982, 88 år.

Pens. lkf E. G. F. Andersen, København, død den 13.3.1982, 76 år.

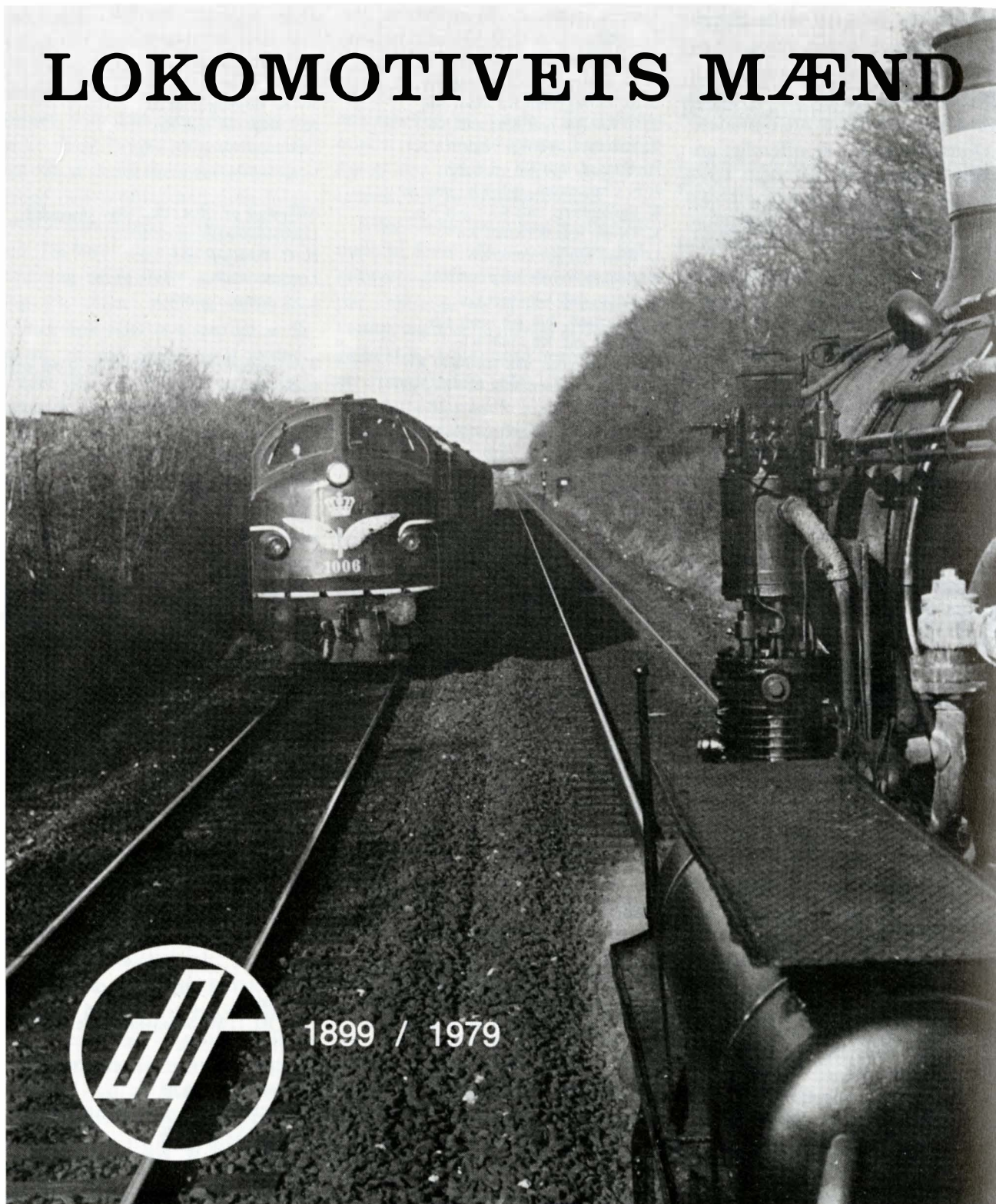
Pens. lkf P. A. W. Pedersen, København, død den 18.3.1982, 65 år.

Pens. lkf A. W. Vendt, Høng, død den 11.4.1982, 85 år.

Pens. lkin P. J. Persson, København, død den 14.4.1982, 85 år.

Pens. lkf P. F. Jørgensen, Århus, død den 16.4.1982, 79 år.

# LOKOMOTIVETS MÆND



I anledning af foreningens ordinære kongres har hovedbestyrelsen besluttet, at bl.a. nye medlemmer skal have mulighed for at erhverve bogen »Lokomotivets mænd« til en fordelagtig pris, nemlig kr. 75,- incl. moms + forsendelsesomkostninger. Tilbuddet er gældende i resten af 1982. Bestilling kan gives til foreningens kontor, enten skriftligt eller pr. telefon.