

A blue-toned photograph of a railway track receding into the distance. The tracks are flanked by gravel and cross-ties, creating a strong sense of perspective. In the upper right corner, there is a large, bold, black number '4'.

4

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. APRIL 1983 – 83. ÅRGANG

4

Indhold:

| | |
|--|----|
| Arbejds miljøforhold | 2 |
| Poul Nielson om dansk energipolitik | 3 |
| Selv mord på jernbanelinien | 6 |
| 100-års fødselsdag | 8 |
| Regnskab 1982 DLF. | 9 |
| Her er prisen for et godt arbejds miljø | 13 |
| Et livsforløb | 14 |
| Personalia | 19 |
| Adressefortegnelse | 20 |

Redaktører:

K. B. Knudsen
(ansvarshavende)
K. H. Christiansen

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

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Den seneste halve snes år er der foretaget en lang række arbejdsmiljøundersøgelser af jernbanemænd i Finland, Norge, Sverige og Danmark. Hovedparten af disse undersøgelser har drejet sig om skiftende arbejdstid – påvirkningerne af denne. I vor egen undersøgelse har vi opdelt arbejdet i hovedpunkterne arbejdspladsen (d.v.s. lokomotivet), arbejdstidsbestemmelser og opholds- og overnatningsfaciliteter. Heraf er for første og sidste vedkommende en afklaring med samarbejdsproceduren for indretning af nyt materiel og ændring i det ældre samt aftalen om indretning af faciliteter for overnatning. Under punktet arbejdstidsbestemmelser indgår det helbredsmæssige aspekt og derfor tilrettelægning af arbejdstiden på en måde som nedbryder helbredet mindst muligt. Dette emne behandler også de øvrige nordiske undersøgelser meget indgående. Umiddelbart skulle man mene, at der er ensartede forhold i undersøgelsesresultaterne, men det viser sig ikke at være tilfældet. I Sverige har et lægehold i Gøteborg fastslået, at lokomotivførere lever betydeligt farligere end andre og at antallet af hjertetilfælde er bemærkelsesværdigt stort. I Gøteborgområdet var der 28 hjertetilfælde blandt 423 lokomotivførere i alderen 40–60 år i årtiet 70–80. 24 var førstegangstilfælde. Jævnført med andre grupper »burde« det have været 19 tilfælde og heraf 16 førstegangstilfælde. Til sammenligning med vor undersøgelse kan anføres, at denne ikke bekræfter indtrykket af nogen overhyppighed af hjertesygdom blandt lokomotivpersonale ved DSB. Det er nok vanskeligt at vurdere, om erhvervet i sig selv ikke giver anledning til hjertesygdom, dels p.g.a. udvælgelsen ved ansættelse og dels den fortsatte kontrol gennem årene. I den svenske undersøgelse vil man nu prøve på at finde ud af, hvorfor der er en så høj frekvens af hjertetilfælde. Blandt andet vil man undersøge forhold i forbindelse med for højt blodtryk, stress og tobaksrygning. Medens ældre lokomotivførere i Sverige ikke rigtigt ændrer ved sine vaner så prøver de yngre at modvirke det stillesiddende arbejde under kørslen ved en mere aktiv fritid og færre cigaretter. Vor arbejdsmiljøgruppe er for tiden beskæftiget med de medicinske problemer som knytter sig til arbejdet. Først og fremmest forhold omkring søvn- og spiserytme. Det er vigtigt at nå til et arbejdsskema, hvor man i det skiftende arbejde når frem til f.eks. spisepauser som centrerer sig om tidsrum, hvor normalt arbejdende har disse.

Poul Nielson om dansk energipolitik

I det interview, som vi bringer med fhv. energiminister Poul Nielson, udtrykker han stærk kritik af den nye regerings oliekoncessionspolitik.

Han savner også mere beslutsomhed hos energiminister Knud Enggaard, ikke mindst når det gælder kraft-varmesektorens område.

I det hele mener Poul Nielson, at et stærkt statsligt engagement i hele energisektoren er nødvendigt, – lige modsat det, som regeringen Schlüter står for.

I. Uroen på oliemarkedet

Oliemarkedet er præget af uro?

Det skyldes flere årsager: Prisfaldet har bl.a. sin årsag i den milde vinter, der har mindsket efterspørgslen efter olie. Det drejer sig om 20–25% af omfanget af efterspørgslen.

Men der er også andre årsager til olieprisfaldet?

Ja. Kombinationen dels af bestræbelserne for at spare på olie – og dels omlægning af forbruget fra olie til kul har afgørende indvirket på prisfaldet. Endvidere har det betydet ganske meget, at der globalt har været økonomisk recession, især i industrilandene, hvilket har dæmpet efterspørgslen efter energi.

Den amerikanske finansminister, og andre, har antydnet, at langt større prisfald på olie måske kan forventes?

Der er meget nervespil omkring hele dette problem! Der er nogle »høge« blandt industrilanden politikere, der gerne ser, at OPEC bryder sammen. Og det mener jeg er en uansvarlig tankegang, – og i øvrigt meget kortsynet. Men der er altså kredse, der har denne mening og denne tankegang. Og de kredse har interesse i at puste til ilden for

derved at få et prisfald så stort, at OPEC-kartellet bryder sammen.

Og det ville få store, uønskede konsekvenser?

Ja, fordi så blev vi igen lullet ind i den forestilling, at der var olie i rigelig mængde. Men realiteten er, at olie er en knap ressource. Det langsigtede forsyningsbillede er derfor, at der ikke er olie nok til et uhæmmet forbrug.

Men OPEC's magtstilling på oliemarkedet er trods alt svækket, bl.a. på grund af store olieforekomster i Nordsøen?

Det er rigtigt, at OPEC's andel af det samlede olieforbrug er reduceret, og at det har forrykket magtforholdene på markedet.

Men det er jo ikke det samme, som det er i vor interesse at have et uroligt forhold til de afgørende leverandører.

II. Internationale bestræbelser for stabile leverancer

Hvordan vurderer du de internationale bestræbelser for mere stabile olieleverancer?

Den amerikanske regering under præsident Reagan har til disse bestræbelser indtaget en holdning, der har betydet en stærk svækkelse

især af bestræbelserne på at få formuleret et grundlag for et samarbejde med OPEC-landene. Man må konstatere, at en superliberalistisk holdning i dag er så dominerende i USA, at blot tanken om et samarbejdsforslag er de liberalistiske kræfter imod.

Man må altså konstatere et sammenbrud for bestræbelserne på at nå en fælles linie i de vestlige landes oliepolitik!

Ja, de er i hvert fald gået i stå, – og det netop på et tidspunkt, hvor chancerne for en fælles vestlig politik overfor OPEC ellers var gode.

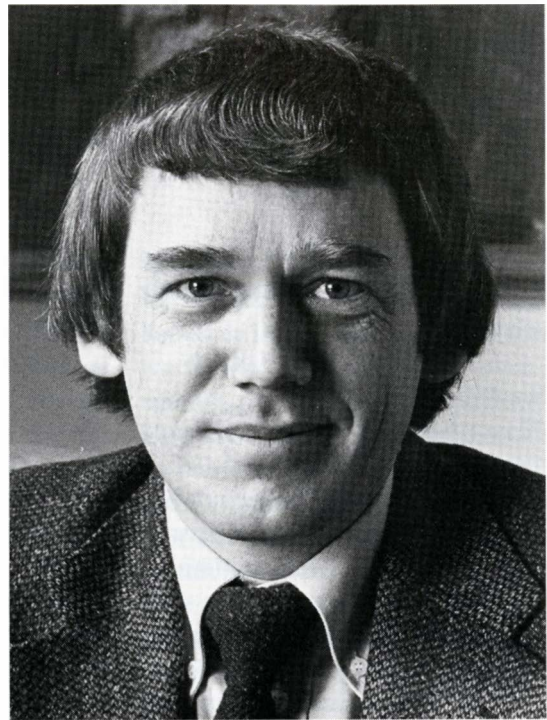
De multinationale olieselskaber

Er der tale om en vigende indflydelse fra de multinationale olieselskabers side?

Ja. De store olieselskabers andel i oliestrømmen er reduceret ganske kraftigt. Både i produktions- og importlandene er denne udvikling markant.

Hvad er grunden?

Den skyldes den nationale linie, der er anlagt i oliepolitikken både i OPEC-landene og i Nordsølandene. Denne nye linie med dens nationale syn på egne ressourcer har såvel produktions- som markedsmæssigt



betydet, at der er blevet et mindre spillerum for de multinationale selskaber.

Nordiske tiltag

På nordisk plan er der betydelige tiltag i gang på energiområdet?

Det drejer sig om et fælles nordisk samarbejdsprogram, der blev sat i gang for nogle år siden. Initiativtageren var den tidligere danske socialdemokratiske regering. Det, som dette drejer sig om, er bl.a. forskning, på hvilket område der findes koordinering sted af såvel selve arbejdet som af resultaterne af forskningen. Endvidere omfatter bestræbelserne gassamarbejde.

Det store perspektiv er her:

At nå frem til et samlet gasnet helt fra Nordnorge ned gennem Sverige og gennem Danmark til det europæiske kontinent, – og med mulighed for forbindelse også til Finland. Til studier til realisation af dette store perspektiv er der ofret millioner af kroner. Det forhold, at Danmark og Sverige allerede er enedes om noget konkret på gassamarbejdets område er noget meget positivt og inspirerende for de videre nordiske tiltag.

III. Koncessionspolitik i Danmark

Koncessionspolitikken er stærkt oppe i debatten?

Socialdemokratiets synspunkt grunder sig ikke blot på noget, som vi har taget ned fra hylden af ideologisk grund. Men det er et synspunkt, som er et resultat af de erfaringer, som vi har gjort os med den ordning, vi har. Og det, vi mener, er, at opbygningen af et nationalt olieselskab, – et integreret selskab, som det hedder, – er nødvendigt for, at vi kan matche de multinationale selskaber i vort eget land. Og når vi har olie og gas i Nordsøen – og får en vældig industriel aktivitet

som følge heraf, er det bydende nødvendigt, at vi selv er med i det hele for at få indblik og indflydelse, – og sikre dansk arbejde.

Og det internationale selskab bør efter din mening være med i såvel efterforskning som indvinding og distribution af forekomsterne?

Ja, alt i alt skal det være en koncern, som teknisk, økonomisk og kommercielt skal kunne matche de multinationale olieselskaber her i landet.

Ligger der i det, du har sagt, at afvisning af regeringens koncessionspolitik?

Regeringen argumenterer ganske vist for et statsligt engagement.

Men på grund af dens tiltro til liberalistisk ideologi vil den gennemføre en koncessionspolitik efter »del- og hersk-princippet«.

Regeringen vil grundlægge et nyt selskab, der ikke skal være med fra begyndelsen i alle nye konsortier, der dannes, – ligesom også andre begrænsninger vil kendetegne selskabets virke. I det hele taget synes jeg, at der fra regeringens side her er tale om noget halvhjertet. Og jeg kan sige, at vi fra socialdemokratiets side simpelt hen ikke går med til det, der er lagt op til af regeringen. Jeg tror imidlertid, at vort synspunkt vil opnå flertal i folketinget, bl.a. fordi Det radikale Venstre fremstår med en progressiv profil på energiområdet, ikke mindst på undergrundsområdet.

IV. Raffinaderierne

Danmark har langt fra overkapacitet på raffinaderiområdet?

Nej, bestemt ikke. Og vor magtesløshed på dette felt illustreres af, at det ikke er os selv, der bestemmer, om det er i nationens interesse at have de raffinaderier i gang, som vi

har. Det bestemmes f.eks. i et direktionskontor i Pittsburg, om »Gulf«-raffinaderiet her i landet skal lukkes eller sælges til Kuwaits statslige olieselskab, som ønsker at købe Gulf med samt dets operationer i Sverige og Danmark. Det er altså ikke os selv, der bestemmer om Stignæs skal lukke eller ej.

Hvilken politik bør anlægges overfor raffinaderierne?

Det rigtige ville være, at vi købte os ind, – helt eller delvis – enten i Stignæs eller Shell i Fredericia, for på den måde at få foden under eget bord.

Hvad ville det forretningsmæssige aspekt være i et sådant engagement?

Det kunne lade sig gøre under forudsætning af, at de danske olieselskaber er indstillet på at samarbejde med DONG om forsyningen af det danske marked på rimelige betingelser. Men det, vi ser, er, at de danske olieselskaber foretrækker at spille kortsigtet på rouletten i Rotterdam. Det burde vi drage lære af.

V. El-energien

Vil du sige lidt om statens indflydelse i el-sektoren?

Udgangspunktet er loven af 1976 om el-forsyningen. Den indebærer, at staten skal godkende udbygningen af elværkerne. Og dermed opnås en styrende indflydelse på el-sektoren.

Har oprettelsen af energiministeriet i 1979 aktualiseret statsindflydelsen?

Det kan man godt sige. For det var dermed, at der kom en egentlig klargørelse af, hvad den statslige styring indebærer.

Fra statens side er man nødt til at

se på ressourceanvendelsen, herunder også om det er nødvendigt at investere så meget som el-sektoren vil. Der er overkapacitet på dette felt.

Vil du kommentere ledelsesforholdene i el-værkerne?

Der er ikke i ledelsesorganisationen på de enkelte værker sket en ajourføring, der passer til den industrielle og bymæssige udvikling, der har fundet sted i de sidste årtier. Hvis dette ikke rettes op, bliver behovet for en mere direkte statslig styring aktualiseret.

Sydafrika-kul

Der er stadig debat om el-værkernes køb af Sydafrika-kul

Man må nok sige, at det problem skærper behovet for en drøftelse af styringen af el-sektoren.

VI. Kraft-Varme-Naturgas

Kraft-varme-sektoren er inde i en hektisk udvikling?

Varmeplanlægning er jo en hel ny sektorplanlægning for kommunerne. Men det er lykkedes, selv om ikke alt endnu er færdigt.

Energiministeren har nogle problemer på dette felt?

Problemet er, at ministeren virker overordentlig tøvende, når der skal træffes afgørende beslutninger. Det har vi set i Hovedstadsområdet, hvor der har været store vanskeligheder med at få tingene på plads. Men ministeren må også se at få »Naturgas-Syd« sat på plads. Og i det hele må samarbejdsrelationerne mellem DONG og de regionale naturgasselskaber ind i faste rammer. Her må ministeren sætte ind. Det er meget påkrævet.

Går anlægget af naturgasnettet planmæssigt?

Det gør det. Og nettet vil stå færdigt til oktober 1984.

Udbygningen til midt- og nordjylland, der var planlagt til først at være færdig i slutningen af 1980'erne, vil blive fuldført i 1985.

VII. A-kraft

Om A-kraft er der ikke noget nyt at sige?

Nej, vi står ikke over for at skulle træffe beslutninger om dette netop nu.

IX. Besparelser

Økonomisering med energien har spillet en stor rolle?

Dansk energipolitik har været præget af en fastere målsætning og en mere konsekvent administration, end vi på andre områder har været vant til. Men det har givet gode resultater, der har betydet, at vort betalingsbalanceproblem ville have været forværret med en størrelsesorden på 5-6 mia. kr. pr. år, hvis vi ikke havde gennemført de omhandlede afgifter og besparelsesforanstaltninger.

Regeringen synes ikke indstillet på at fortsætte afgiftspolitikken?

Nej. Og det har jeg karakteriseret ved at sige, at regeringen er mere opsat på at stryge folk efter hårene end at løse landets problemer.

IX. Forskning

Forskning er vel et vigtigt led i energipolitikken?

Ja. Den er et ganske betydningsfuldt middel i energipolitikken. Til forskningsprojekter er der da også stillet ca. 100 mill. kr. pr. år til rådighed. Industrien og videnskabelige læreanstalter er medinddraget i disse bestræbelser. – På f.eks. isoleringsområdet har forskningen givet gode praktiske resultater. Men også på anden vis kan der peges på

resultater. Gennem et par ekstra bevillinger på 35 mill. kr. er det lykkedes at løfte forskningsresultater fra forskningens verden og over i egentlig produktion. Jeg tænker her især på produktionen af vindmøller og en meget teknisk avanceret kedel. Direkte statslig investering i to fabrikker har stærkt befordret denne udvikling.

X. Vedvarende energi

Hvordan ser du på fremtidsmulighederne for vedvarende energi?

Socialdemokratiets synspunkt er, at vi skal støtte på to måder for at få tingene til at udvikle sig. Den ene måde er støtte til forbrugerne, således at de kan se en fordel i at bruge vedvarende energianlæg. Der er på dette felt gennemført støtteordninger.

Den anden måde er at støtte producenterne med produktudvikling for at få løst de tekniske problemer så hurtigt som muligt.

Er der opnået konkrete resultater af bestræbelserne?

Ja. Her synes jeg, at man kan pege på produktionen af vindmøller. Vi er her i landet førende teknologisk med denne produktion. Der står nu ca. 900 vindmøller i Danmark, og man er i gang med en stor eksport. Det er ikke urealistisk at regne med, at vi i år kan eksportere for ca. 400 mill. kr. vindmøller til USA. Det viser, hvad et godt samarbejde mellem forskning og industri, kombineret med statsengagement kan føre til.

XI. Fremtiden

Hvordan bedømmer du fremtidsudsigterne for dansk politik?

Jeg skønner, at med den nye regering vil der blive tale om en stor svækkelse af direkte statsengagement i energisektoren.

Selvmord på jernbanelinien

6

Der er ca. 35 mennesker der årligt berøver sig livet ved at kaste sig foran et tog, og hertil kommer yderligere ca. 10 personer, der overlever et sådant selvmordsforsøg med alvorlige skader til følge. Det seneste år har endog vist en stigning i denne form for selvmord.

For DSB-personel, redningsmandskab og politi er det en barsk oplevelse at skulle deltage i en sådan sag, og jeg tror aldrig, man helt glemmer oplevelsen. Hvem det gør dybest indtryk på, kan det være svært at afgøre, idet det vel er afhængigt af den enkeltes psyke.

Lokomotivføreren er den anden part i en sådan sag, og i de fleste tilfælde har han også overværet selve påkørslen, og dermed været den første der har skullet handle. Han er en nøgleperson i sagen, idet han ofte er den eneste, der har set ulykken ske, og derfor vil det da også være hans forklaring, der er det vigtigste bevis til at få klarlagt, om det er selvmord, ulykkestilfælde eller der foreligger en forbrydelse.

Blandt lokomotivførere har der i de seneste par år bredt sig en stigende utilfredshed med politiets behandling af disse selvmordssager, idet de i flere tilfælde har følt sig behandlet som den skyldige i selve mordet.

De har skriftligt klaget til flere politimestre over at være tilbageholdt i op til 3 timer, hvor de har været indbragt til politistationen for udtagelse af blodprøve og klinisk undersøgelse, hvorefter de har været gennem timelange afhøringer. Alt sammen uden at der har været rejst nogen sigtelse mod dem forinden.

Københavnsafdelingen af Dansk Lokomotivmands Forening har i fagskriftet »Boulevard« nr. 6, udgivet i slutningen af 1982, påny skrevet om disse selvmordssager. Man kommer her en del ind på det psykiske pres, som lokomotivføreren er ude for, og man stiller spørgsmålstegn ved, om det er forsvarligt, at han fører toget videre efter ulykken. Skal han holde fri nogle dage efter en sådan oplevelse, eller skal han snarest fortsætte sit arbejde?

Der gives ikke nogen patentløsning på spørgsmålene, idet man også her må konkludere, at det er individuelt afhængigt af den enkeltes psyke i forbindelse med uheldet. Det fremgår dog klart, at det er en væsentlig faktor, som der må tages stilling til i hvert enkelt tilfælde.

I fagskriftet peges der også på det urimelige i, at lokomotivførerne i sådanne sager bliver bragt til politistationen, hvor de underkastes spiritusprøve med klinisk undersøgelse og efterfølgende lange afhøringer.

Bladet slutter med en huskeseddel til lokomotivføreren, hvor det bl.a. hedder:

Hvis du bliver spurgt om noget teknisk ved toget, gør du opmærksom på, at der kommer en ingeniør, der vil give de oplysninger, der er brug for.

Hvis politiet spørger om du vil følge med, er du i din gode ret til at nægte dette, med mindre der foreligger en anklage og deraf følgende anholdelse.

Spiritusprøven består af en al-kotest udført i førerrummet. Du må ikke forlade førerrummet førend din afløser er ankommet. Citat slut.

Politiets behandling af disse selvmordssager optager sindene



meget hos lokomotivførerne, og det har bl.a. resulteret i, at deres forbund har haft emnet på ved flere tillidsmandskurser og på møder for at få belyst spørgsmålet bedst muligt.

Jeg har på opfordring været til stede ved flere af disse møder for at redegøre for politiets sagsbehandling ved selvmordssager. Jeg har derved fået bekræftet, at der tilsyneladende er sket nogle misforståelser ved behandlingen af disse sager.

Jeg forstår derfor godt, at lokomotivførerne presser hårdt på for at få en ensartet sagsbehandling, så det undgås, at de udsættes for den yderligere psykiske belastning der kan ligge i, at skulle med på politistationen til lange afhøringer, udtagelse af blodprøve og klinisk undersøgelse. Man kan derved nok ikke fortænke dem i, at de kunne få en forkert opfattelse af ansvaret for ulykken.

På trods af mange ord i tale og på tryk om disse sager, så synes der dog stadig at ske misforståelser i sagsbehandlingen, omend det i nedennævnte episode må siges at være gået i den modsatte retning af, hvad der tidligere er sket.

Den 7. januar 1983 kl. 11.41 anmeldtes det til politistationen, at en person netop var blevet påkørt af lyntoget i nærheden af jernbanestationen.

En patruljevogn var fremme ved ulykkesstedet kl. 11.45, hvor det straks kunne fastslås, at den påkørte person var død. DSB's områdechef blev truffet på stedet, og han meddelte politiet, at han havde afhørt lokomotivføreren og derved konstateret, at der var tale om et selvmord, hvorfor han havde besluttet, at toget straks skulle køre videre. Trods 3 henstillinger fra politiet med henvisning til diverse love og aftaler beordrede han togets afgang kl. 11.48, uden det var lykkedes politifolkene at få kontakt med lokomotivføreren eller det øvrige togpersonale.

Områdechefen henviste til, at politiet kunne kontakte lokomotivføreren for afhøring og alkotest, når toget om ca. 20 min. var fremme ved Hovedbanegården.

Den pågældende politikreds har en klar stationsmeddelelse fra 1979 om, at disse sager skal behandles så togdriften sinkes mindst muligt. Der skal straks foretages en alkotest og kort afhøring af lokomotivføreren, og hvis det fremgår heraf, at der utvivlsomt er tale om selvmord, skal toget gives fri så snart sporet er ryddet.

Aftalen er indgået mellem omhandlede områdechef og politimesteren i 1979, hvorefter den blev

nedfældet på tryk. Der er taget skridt til, at undgå lignende episoder.

For at hjælpe med til, at der i hele landet kan skabes nogenlunde ensartede retningslinier for behandlingen af de her omtalte sager, så skal jeg kortfattet prøve at nævne de love og bestemmelser, der kan komme på tale.

Det må vel først fastslås, at det er af afgørende betydning for opfyldelsen af politiets pligt efter retsplejelovens § 108 til at efterforske forbrydelser, at politiet får mulighed for straks ved en afhøring af lokomotivføreren at danne sig et indtryk af, om der foreligger en forbrydelse.

I cirkulæreskrivelse nr. 6 af 17. november 1977 er der et notat fra rigspolitichefen, der omhandler brevveksling og møde mellem DSB's ledelse og rigspolitichefen, og hvor det under punkterne A. B. bl.a. fremgår:

- A. DSB ønsker, at politiarbejdet ved sådanne selvmord lægges således til rette, at afbrydelse af trafikken begrænses mest muligt og at alkotest kun foretages, når der er tegn på spirituspåvirkethed.
- B. Rigspolitichefen gav på mødet udtryk for, at når bortses fra tilfælde, hvor der er grundlag for mistanke for en forbrydelse, må politiet kunne søge den del af arbejdet, der forudsætter det påkørende togs standsning, afsluttet relativt hurtigt. Det påkørende tog bør forblive på uheldstedet, til liget er fjernet fra sporarealet/toget.

Efter omstændighederne må togets fører dog være berettiget til at skønne, at toget kan køre videre uden at afvente politis og ambulances ankomst, når en person posteres ved liget.

Afhøring af togets fører og andre vidner, alkotestning af togets fører, evt. fotografering bør normalt ikke medføre længere varende tilbageholdelse af toget eller standsning af trafikken på den pågældende strækning.

Det vil antagelig være anbefalingsværdigt konsekvent at gennemføre alkotest af føreren af toget, jf. RA-cirkulære nr. 78 af 2/4 1973 I A4, (Nu RA-cirkulære af 2/10 79, 2.4.) som dog angår færdselsulykker. En sådan helt rutinemæssig prøve vil ret beset også være i personalets interesse.

Politimesterforeningen har haft notatet til høring, og bestyrelsen udtaler, at de kan anbefale, at de i notatet givne retningslinier følges. Det er dog bestyrelsens opfattelse, at føreren af toget ikke bør forlade stedet før politiets ankomst, og at han altid bør opfordres til at medvirke til en alkotest-prøve.

For at undgå misforståelser skal det understreges, at såfremt lokomotivføreren nægter at medvirke ved en alkotest-prøve, kan han på dette grundlag ikke fremstilles til udtagelse af blod og urinprøve, idet denne regel kun gælder på færdselslovens område jf. lovens § 55, stk. 2.

Der skal rejses sigtelse mod lokomotivføreren såfremt han skal anholdes og spiritusprøves, og retsplejelovens regler om ransagning og besigtigelse skal så følges. Den typiske sigtelse vil være straffelovens §§ 138, beruselse, 157, grov eller oftere gentagen forsømmelse eller skødesløshed og § 183,3, begås forbrydelsen uagtensomt.

Poul Hermind Nielsen
politikommissær

100-års fødselsdag

8

En lille men meget gavnlige forening for statsbanernes personale fejrer sin 100-års fødselsdag fredag d. 22. april i år. Lige siden banerne blev etableret som et statsligt væsen, med statslønninger der ikke var alt for høje, opstod der i livets løb hos de fleste jernbanefolk ganske naturligt behov for at skaffe et pludseligt lån på rimelige vilkår. Det kunne være mange ting der pressede på: konfirmation, bryllup, anskaffelse af cykel, udstyr til hjemmet. Eller det kunne være en akut opstået nødsituation: ulykke, sygdom, død og begravelse. Alt sammen krævede det penge ud over lønnen. Men det var absolut ikke let at skaffe sig et sådant lån på sit glatte ansigt – eller på sit tillidsvækkende skæggede ansigt! Selv i sparekasserne var det ikke lige let. Og i hvert fald skulle der stilles sikkerhed. Men kautionister er ikke let at skaffe – hverken dengang eller nu.

I forrige århundredes slutning opstod den ene faglige forening efter den anden – også blandt offentlig ansatte, selv om de kom senere med end de egentlige arbejderorganisationer. Samtidig spirede også den smukke tanke, at låntagere skulle slutte sig sammen i foreninger. En sådan forening skulle bygge på et beskedent månedligt kontingent. Kontingenterne skulle efterhånden danne en kapital til udlån. Foruden kontingenterne kunne der indskydes penge af villige interessenter, faglige foreninger og andre. Og kapitalen skulle derudover kunne forøges med tilskud og gaver.

Jernbanefolk stiftede da en sådan forening, der blev begyndelsen til den nuværende forening. Den fik navnet »Sjællandske Statsbaners Embedsmænds og Betjentes Låne- og Spareforening af 1883«. I dag bærer foreningen navnet »Statsba-



Formand
Laur. Jensen.

nepersonalets Låne- og Spareforening af 1883«.

Siden 1883, da de sjællandske jernbaners »embedsmænd og betjente« stiftede foreningen 22. april, er denne forening med det smukke formål vokset støt. Tusinder af tjenestemænd har i det forløbne sekel kunnet få hjælp i glæde som i sorg uden at skulle stå med kasketten i hånden og uden alt for mange dikkedarer med at skaffe de nødvendige kautionister eller anden form for sikkerhed. I de sidste 50 år har der ikke skullet skaffes kautionister, idet låntageren skal yde 1% af lånesummen som indskud og ydelse, der indgår i en særlig sikkerhedsfond. Gennem 100 år har foreningen udlånt i alt 63 mill. kr. De senere år har låneforeningen kunnet udlåne 4-5 mill. kr. årlig, mod en rimelig rente og på lempelige tilbagebetalingsvilkår, til gavn og glæde for sine 3.200 medlemmer.

Mange tjenestemænd har som foreningens valgte tillidsfolk gjort en stor indsats for at foreningen kunne blomstre. Ledelsen forestås i dag af en bestyrelse på 8 medlemmer. Formand er pens. stationsleder Laur. Jensen. Den daglige ledelse varetages siden 1970 af funktionsleder ved Københavns Godsbanegård J. E. B. Jensen.

På jubilæumsdagen fredag d. 22. april er der reception på Københavns Godsbanegård, Bernstorffsgade 50 i tiden kl. 11-13. Her er der anledning til at markere, at statsbanepersonalets låneforening gennem alle de 100 år har søgt at leve op til det formål, som stifterne for 100 år siden så for deres indreblik, og som de formulerede i april 1883 i disse ord: »En forening som den påtænkte, ledet på en forstandig måde og støttet af et passende medlemsantal vil kunne være til megen gavn og glæde: til gavn for dem, der i en snæver vending kunne trænge til dens bistand, og til glæde for de heldigere stillede, der med et ringe offer kunne være deres kolleger og kammerater til støtte i et kritisk øjeblik«.



Forretningsfører
J. E. B. Jensen.

Regnskab 1982

uddrag af resultatopgørelse

for perioden 1.1.-31.12. 1982

1981
(1.000)

9

Hovedkassen

Indtægter:

| | | |
|---|--------------|-------|
| Ordinært kontingent | 1.913.407,80 | 1.158 |
| Kontingent fra ekstraordinære medlemmer | 25.569,00 | 14 |
| Ekstraordinært kontingent | 176.390,00 | 0 |
| Renter | 5.776,80 | 5 |
| Renter m.v. overført fra kampfonden | | |
| 1/1 - 30/6 1982 | 35.820,00 | 76 |
| Renter af fondsmellemværender, netto .. | 14.745,37 | 4 |
| Salg af lommebøger | 897,00 | 3 |
| Diverse indtægter | 1.308,74 | 2 |
| | <hr/> | <hr/> |
| | 2.173.914,71 | 1.262 |

- Udgifter:

| | | |
|--|--------------|-------|
| Administrationsudgifter | 1.501.169,65 | 1.037 |
| Møder m.v. | 160.492,30 | 101 |
| Kontingentandel, afdelingerne, netto | 783,15 | 1 |
| Dansk Lokomotiv Tidende | 221.149,92 | 166 |
| Fremstilling af lommebog | 70.375,60 | 63 |
| | <hr/> | <hr/> |
| | 1.953.970,62 | 1.368 |

Overskud 219.944,09 - 106

Reservefonden

Indtægter:

| | | |
|--|------------|-------|
| Kontingent | 304.205,40 | 265 |
| Renter, bank | 14.021,31 | 3 |
| Salg af bog om lokomotivets mænd | 3.779,00 | 2 |
| | <hr/> | <hr/> |
| | 322.005,71 | 270 |

- Udgifter:

| | | |
|---|------------|-------|
| Kongres | 339.534,97 | 0 |
| Kongresberetninger | 27.460,90 | 0 |
| Tryksager | 19.471,20 | 0 |
| Diverse udgifter ved bog | 810,00 | 0 |
| Diverse udgifter | 1.999,16 | 0 |
| Formandsmøder | 0,00 | 31 |
| Renter af mellemregning med hovedkassen | 11.570,58 | 21 |
| Emblemer | 0,00 | 60 |
| | <hr/> | <hr/> |
| | 400.846,81 | 112 |

Underskud - 78.841,10 158

t transport 141.102,99

| | | | 1981 (1.000) |
|---|-------------------|------------------|-----------------|
| <u>Kampfonden</u> | transport | 141.102,99 | |
| Indtægter: | | | |
| Kontingent | 23.837,00 | | 23 |
| Overskud, fagligt kontingent | 0,00 | | 16 |
| Renter, obligationer | 58.476,67 | | 60 |
| Renter, bank | 3.286,04 | | 13 |
| Kursavance | 12.060,00 | | 4 |
| Aktieudbytte | 6.827,01 | | 4 |
| Renter af mellemregning med hovedkassen | 89,89 | | - 5 |
| | <u>80.739,61</u> | | |
| - Overført til hovedkassen for perioden 1/1 - 30/6 1982 | 35.820,00 | 44.919,61 | - 76 |
| | | <u>68.756,61</u> | <u>39</u> |
| - Udgifter: | | | |
| Udbetalte kampfondsandele | 4.300,00 | | 5 |
| Gebyrer | 1.096,25 | | 2 |
| Kurtage | 161,09 | | 0 |
| | <u>5.557,34</u> | | <u>7</u> |
| Overskud | | 63.199,27 | 32 |
| <u>Studiefonden</u> | | | |
| Indtægter: | | | |
| Kontingent | 348.359,40 | | 276 |
| Renter, bank | 42.851,52 | | 22 |
| Renter, obligationer | 3.570,00 | | 0 |
| | <u>394.780,92</u> | | <u>298</u> |
| - Udgifter: | | | |
| Renter af mellemregning med hovedkassen | 367,32 | | - 20 |
| Kurser og rejser | 442.690,32 | | 213 |
| Oplysningsarbejde, afdelinger | 2.829,00 | | 0 |
| Administration | 35.776,89 | | 22 |
| Diverse udgifter | 1.222,13 | | 1 |
| | <u>482.885,66</u> | | <u>216</u> |
| Underskud | | - 88.104,74 | 82 |
| <u>Investeringsfonden</u> | | | |
| Indtægter: | | | |
| Obligationsrenter m.v. | 151.063,33 | | 110 |
| Kursavance, obligationer | 17.875,00 | | 16 |
| Renter, bank | 7.108,14 | | 13 |
| Reservefondsudlodning | 51,00 | | 0 |
| Beregnet husleje | 24.000,00 | | 24 |
| | <u>200.097,47</u> | | <u>163</u> |
| | transport | 116.197,52 | 163 |

Det holdt – endnu en gang

Så er aftaleforhandlingerne afsluttet for denne gang, og det kan konstateres, at samarbejdet imellem de fire centralorganisationer i Tjenestemændenes Fællesudvalg (TFU) på trods af manges profetier om det modsatte holdt – endnu en gang. Det kan også konstateres, at det samarbejde, der indledtes imellem TFU og Kommunale Tjenestemænds Udvalg (KTU) i 1981 og som formaliseredes ved nedsættelse af et kontaktudvalg i 1982 var af uvurderlig betydning i forhandlingsforløbet – ja, uden dette samarbejde var det nok ikke lykkedes at nå frem til et resultat. Lad det være slået fast.

På trods af disse positive konstateringer kan det nok være nyttigt alligevel at se på COIs samarbejdsrelationer lidt mere fremadrettet.

Det formaliserede samarbejde med de tre andre centralorganisationer påbegyndtes helt tilbage i 1960, da man dannede Statstjenestemændenes og Lærernes Fællesudvalg (SLF), der i 1970 ændredes til det TFU, vi kender i dag.

Samarbejdet i TFU har ikke altid været lige nemt at håndtere, hvilket ikke kan undre, når det tages i betragtning, at TFU skal forhandle løn for såvel de højestlønnede tjenestemænd repræsenteret ved Akademikernes Centralorganisation som for de faglærte og ufaglærte grupper i den anden ende af lønssystemet repræsenteret ved først og fremmest COI.

Når dette brede spektrum tages i betragtning, kan samarbejdet vel derfor nærmest betegnes som naturstridigt, da ikke alle centralorganisationerne vil kunne have lønpolitisk målsætning til fælles (nærmest vil vel COI og COII kunne have en sammenfaldende lønpolitisk opfattelse). Det man umiddelbart har til fælles er vel egentlig kun selve ansættelsesformen – tjenestemandsansættelsen.

Dette er dog en for formel betragtning, idet man også har noget helt andet til fælles – nemlig det forhold, at centralorganisationernes indflydelse på fastsættelsen af de generelle løn- og ansættelsesforhold helt utvetydigt er afhængig af samarbejdet i TFU.

Centralorganisationerne er indbyrdes bundet særdeles forpligtende sammen via samarbejdsaftalen og den fælles hovedaftale, der bygger på princippet om en for alle og alle for en, og sammen har de kunnet tage og indtil videre fastholde teten blandt organisationerne i den offentlige sektor.

Hver for sig ville centralorganisationerne ikke kunne have opnået en blot tilnærmelsesvis så stor indflydelse.

Det kan altså slås fast, at fastholdelse af den indflydelse, COI (og derved de tilsluttede organisationer) har på de generelle lønforhold m.v. i den offentlige sektor blandt andet beror på, at det vil være muligt at opretholde samarbejdet i TFU, og man kunne naturligvis ræsonnere som så, at når det nu har holdt i snart 25 år, hvorfor skulle det så ikke kunne holde i lige så lang tid igen?

En af grundene kunne blive, at den fortsatte krise vil gøre synspunkterne mellem lavt- og højtlønnede skarpere – det vil kunne blive endnu sværere, måske en dag umuligt, at »bøje enderne« tilstrækkeligt mod hinanden. Og i hvert fald synes det letsindigt, om COI uden videre skulle forlade sin fremtid på, at TFU-samarbejdet består uforandret til evig tid, også når henses til de tegn på opbrud, som i øvrigt kan iagttages rundt om i den offentlige sektor.

Og det er med baggrund i sådanne overvejelser, man skal se COIs strukturdiskussion, som indtil nu er resulteret i nedsættelse af et vedtægtsudvalg og tre underudvalg, og som vil skulle finde en afklaring sidst på året.

Det må ikke misforstås derhen, at COIs strukturovervejelser har til formål at sprænge et samarbejde – det har det på ingen måde, men på den anden side må samarbejdet ikke kunne gøre COI til andres gidsel beroende på en uhensigtsmæssig intern struktur i COI.

Vi må indrette os på en sådan måde, at samarbejdet med de andre tjenestemandorganisationer kan fortsættes og gerne udbygges, men uden at samarbejdet ud i al fremtid bliver til en overlevelsesbetingelse for COI og de tilsluttede organisationer.

Karensdagen

Den såkaldte karensdagslov træder i kraft den 1. april 1983, fra hvilket tidspunkt de ansatte som følge af denne helt igennem urimelige lov vil skulle betale for den første fraværsdag på grund af sygdom.

Betalingen vil for ansatte, herunder tjenestemænd, der ellers har ret til løn under sygdom betyde, at der skal ske træk i lønnen svarende til det antal timer (maksimalt 8 timer), som lønmodtageren skulle have udført den pågældende dag. For andre lønmodtagere betyder loven, at de ikke kan oppebære sygedagpenge på den 1. sygedag.

Karensdagsloven indeholder 3 undtagelser, og der vil således ikke skulle betales for den 1. sygedag:

- 1) ved tilbagefald på grund af samme sygdom inden for 12 kalenderdage efter den første fraværsperiode,
- 2) ved fravær på grund af en arbejds-skade, og
- 3) ved fravær på grund af et barns 1. sygedag

Finansministeriet er på vej ud med et cirkulære, hvori man bl.a. vil beskrive, hvordan undtagelserne vil skulle håndteres. Vi tror, at uanset hvor mange ord og forklaringer man end anvender, vil administrationen af undtagelsesbestemmelserne medføre vilkårligheder.

Løntrækket vil for tjenestemænd skulle beregnes som 1/2080 af årslønnen pr. time.

En 1. sygedag vil således for en ufaglært tjenestemand (løntrin 12, stedtil-lægssats VI) skulle betales med 480 kroner. En faglært tjenestemand (løntrin 19, stedtillægssats VI) vil skulle bøde godt 540 kroner, og en tjenestemand i en typisk arbejdslederstilling (løntrin 26, stedtillægssats VI) vil skulle aflevere ca. 600 kr. for den 1. sygedag.

Betalingen for den 1. sygedag vil efter finansministeriets oplæg også kunne ske ved aflevering af tilgodehavende frihed, d.v.s. med en såkaldt restferiedag (feriedage ud over de 3 ugers ferie, der normalt skal afholdes i sammenhæng i perioden 2/5 - 30/9) eller afspadserings- eller erstatningsfridage o.lign., som efter gældende regler er optjent - men ikke *berammet* til afvikling på fraværstidspunktet.

Hvis du således har fået berammet en fridag (herunder en afspadseringsfridag) og bliver syg på den, så kan den ikke bruges som »betaling« for den 1. sygedag, idet en sådan fridag alligevel skulle bortfalde ved sygdom i henhold til arbejdstidsaftalen.

Falder den 1. sygedag således på en berammet fridag, vil du reelt komme til at betale 2 gange - nemlig ved bortfaldet af fridagen på den 1. egentlige sygedag og for 1. fraværsdag på den 2. sygedag.

Er fridagen derimod ikke berammet, vil den som »tilgodehavende« kunne anvendes som betaling for den 1. sygedag. Det siger sig selv, at en tjenestemand, som har en sådan tjeneste, at han altid har fri lørdag/søndag, og som ikke optjener ekstra frihed, aldrig vil kunne slippe for at betale ved løntræk - medmindre han altså har reserveret et antal feriedage »for tilfældets skyld«.

Efter COIs opfattelse er muligheden for anvendelse af tilgodehavende fridage principielt urimelig og vil kunne

medføre en forskelsbehandling af tjenestemændene indbyrdes.

Ikke mindre stærkt må der tages afstand fra anvendelsen af feriedage, og COI har derfor sammen med de andre centralorganisationer i Tjenestemændenes Fællesudvalg (TFU) skriftligt over for finansministeriet protesteret imod dette og herunder anført, at såfremt man fastholder, at feriedage skal kunne anvendes som 1. sygedag, vil det efter TFUs opfattelse være en overtrædelse af ferieaftalen, som eventuelt vil kunne indbringes for tjenestemandens ret.

Ferie skal opfylde et rekreativt formål, og derfor var et af TFUs aftalekrav da også, at man skulle have ret til erstatningsferie, hvis man bliver syg under ferien (det blev desværre ikke gennemført), og derfor virker det helt barokt, at man nu fra arbejdsgivernes side vil gå den stik modsatte vej og foreskrive, at man på sygedage kan stikke en feriedag ind som »betaling«.

Karensdagsloven er i det hele taget et misfoster, og vi tror ikke på, at man tilnærmelsesvis vil opnå de besparelser, man har forestillet sig - men en masse vilkårligheder vil der stensikkert komme ud af det - og folketinget bør derfor drage konsekvensen og fjerne loven.

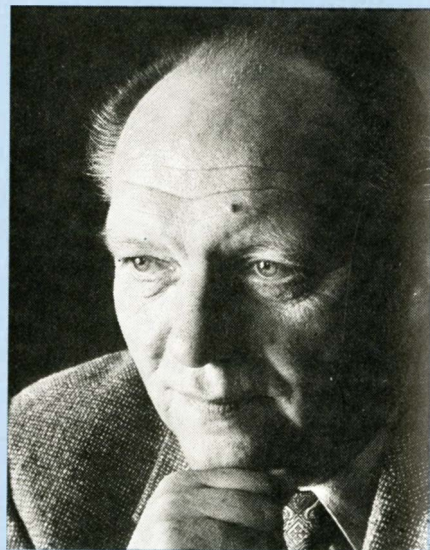
COI ønsker tillykke

Den 1. april 1983 kan COIs og Dansk Postforbunds formand, postvagtmester Aage Andersen fejre 40 års jubilæum i Post- og Telegrafvæsenet.

Aage Andersens virke som tillidsmand begyndte først i 50'erne, og allerede i 1956 blev han indvalgt i Postforbundets hovedbestyrelse, hvor han havde sæde, indtil han den 1. januar 1959 blev udpeget som forbundets hovedkasserer.

I 1970 blev han valgt som Dansk Postforbunds formand, og i efteråret 1980 også som formand for COI.

I anledning af jubilæet afholdes der reception på forbundskontoret - på grund af påsken afholdes receptionen den 6. april 1983 fra kl. 10-12.



Aage Andersen.

Ekstraordinært repræsentantskabsmøde

Torsdag den 24. februar 1983 afholdt COI et ekstraordinært repræsentantskabsmøde med henblik på godkendelse af aftalefornyelsen pr. 1. april 1983.

Formanden, Aage Andersen, sagde bl.a. i sin forelæggelsestale, at selvom man forud for forhandlingerne havde erkendt, at der var store problemer som arbejdsløshed, underskud på såvel betalingsbalance som statsbudget og dermed byrder, der skulle bæres, havde man også klart sagt, at det ikke var rimeligt hvis de offentlige ansatte skulle bære større byrder end andre lønmodtagere.

Aage Andersen sagde også, at COIs holdning til forhandlingerne havde været meget klar lige fra starten. Der skulle forhandles for derigennem at opnå det bedst mulige resultat, herunder at sikre at de lavere og lavestlønnede blev tilgodeset i størst muligt omfang.

Sluttelig sagde Aage Andersen, at en vedtagelse af aftalen ikke var det samme som en accept af regeringens politik, men alternativet til en vedtagelse var, at det blev folketinget der skulle tage stilling til aftalefornyelsen, og så var resultatet mere tvivlsomt.



Repræsentantskabet.

Aage Andersen kunne derfor på en enig hovedbestyrelses vegne anbefale, at man stemte ja til aftalen.

Den efterfølgende afstemning viste

at der var 47.312 stemmer for aftalen, og 52 stemmer imod. Aftalen var således godkendt.

Forliget underskrevet

Ved et kort møde mellem TFU og finansminister Henning Christoffersen den 7. marts blev protokollatet, hvori forliget om fornyelse af lønaftaler m.v. er indeholdt underskrevet.

Finansministeren gav ved mødet udtryk for håbet om, at resultatet ville blive til glæde for begge sider af »bordet«, og at resultatet i øvrigt havde været forelagt i regeringen, der havde tiltrådt det.

COIs og TFUs formand, Aage Andersen, gav på centralorganisationernes vegne udtryk for tilfredshed med, at organisationernes kompetente forsamlinger havde godkendt det resultat, som TFUs forhandlingsudvalg havde opnået og anbefalet.

Aage Andersen gav endvidere udtryk for, at organisationerne ved deres måde at håndtere aftalesituationen på havde vist forståelse for den vanskelige situation, som Danmark er i f.s.v. angår beskæftigelsen, betalingsbalancen over for udlandet og de offentlige budgetter.

På denne baggrund mindede han om, at hver eneste besparelse i den offentlige sektor vil kunne forringe vore medlemmers vilkår, og derfor burde regeringen ved sine overvejelser om yderligere besparelser tage et tilsvarende hensyn til de ansatte.

Om afstemningerne i de tre andre centralorganisationer (om afstemningen

ved COIs repræsentantskabsmøde, se under artiklen herom) kan bemærkes, at resultatet ved COIs ekstraordinære repræsentantskabsmøde blev godkendt med godt 30.000 stemmer mod ca. 700 stemmer.

Ved behandlingen i ACs kompetente forsamling blev resultatet godkendt med 99,3 procent stemmer for, og ved urafstemningen i Danmarks Lærereforening stemte 65 procent ja og 35 procent nej.

Det kan altså konstateres, at der blev stemt ja med et overordentligt klart flertal i alle de fire centralorganisationer.

Beregning af løn

Nyt fra A-kassen

Ved de nu afsluttede aftaleforhandlinger opnåedes der enighed om visse forenklinger af lønsystemet.

Herefter kan beregningen af tjenestemandslønnen beskrives og opstilles således:

1. Skalaløn, generelle og særlige tillæg samt det almindelige pensionsgivende tillæg på 5.384 kr. forhøjes med taktreguleringstillægget pr. 1. oktober 1982. Skalalønnen samt særlige tillæg forhøjes med 1,33 pct. henholdsvis 1. april 1983, 1. oktober 1983, 1. april 1984 og 1. oktober 1984. På samme tidspunkter ydes hver gang et ureguleret pensionsgivende tillæg på 1.200 kr. årligt. Skalalønnen samt det almindelige pensionsgivende kronetillæg afrundes til nærmeste hele krone.

2. Stedtillæg og det særlige ikke-pensionsgivende tillæg på tidligere 1,5 pct. nu 1,4 pct. slås sammen og beregnes af skalaløn og almindeligt pensionsgivende kronetillæg og afrundes til nærmeste hele krone.

3. Det særlige pensionsgivende tillæg på tidligere 3 pct., nu 2,8 pct. beregnes ligeledes af skalaløn og almindeligt pensionsgivende kronetillæg og afrundes til nærmeste hele krone.

4. På skalatrin 21 og 22 udgør stedtillæg og det særlige pensionsgivende tillæg på 2,8 pct. samme beløb som på skalatrin 20.

5. Fra og med skalatrin 23 aftrappes stedtillægget således:

| Stedtillæg | Skalatrin 1 - 20 pct. | Udgangspunkt for aftrapning pct. | Aftrapningspct. på skalatrin 23 pct. |
|------------|-----------------------------|--|--|
| O | 1,40 | 1,32608 | 0,06630 |
| I | 5,15 | 4,87808 | 0,24390 |
| II | 6,90 | 6,53568 | 0,32678 |
| III | 9,65 | 9,14048 | 0,45702 |
| IV | 12,40 | 11,74528 | 0,58726 |
| V | 15,15 | 14,35008 | 0,71750 |
| VI | 17,90 | 16,95488 | 0,84774 |

6. Fra og med skalatrin 23 aftrappes SP-tillægget således:

| SP-tillæg | Skalatrin 1 - 20 pct. | Udgangspunkt for aftrapning pct. | Aftrapningspct. på skalatrin 23 pct. |
|-----------|-----------------------------|--|--|
| | 2,8 | 2,65216 | 0,13261 |

Lønnen pr. 1. april 1983 kan herefter beregnes således:

Eks. 1 Skalatrin 15, stedtillægssats III

| | |
|---|----------------|
| 1) Grundløn..... | 75.299,00 kr. |
| 2) Almindeligt pensionsgivende tillæg..... | 6.827,00 kr. |
| 3) Stedtillæg af 1) og 2) (9,65 pct.)..... | 7.925,00 kr. |
| 4) SP-tillæg af 1) og 2) (2,8 pct.)..... | 2.300,00 kr. |
| 5) Ureguleret alm. pensionsgivende kronetillæg..... | 1.200,00 kr. |
| 6) Ureguleret ikke-pensionsgivende kronetillæg..... | 2.700,00 kr. |
| 7) Dyrtidstillæg..... | 28.080,00 kr. |
| I alt pr. 1. april 1983..... | 124.331,00 kr. |

Eks. 2 Skalatrin 26, stedtillægssats VI

| | |
|---|----------------|
| 1) Grundløn..... | 101.481,00 kr. |
| 2) Almindeligt pensionsgivende tillæg..... | 6.827,00 kr. |
| 3) Stedtillæg af 1) og 2) (udgangspunkt for aftrapning: 16.95488 pct. ÷ 4 × aftrapningsprocenten på 0,84774 pct. = 13,56392 pct.)..... | 14.691,00 kr. |
| 4) SP-tillæg af 1) og 2) (udgangspunkt for aftrapning: 2,65216 pct. 4 × aftrapningsprocenten på 0,13261 pct. = 2,12172 pct.)..... | 2.298,00 kr. |
| 5) Ureguleret alm. pensionsgivende kronetillæg..... | 1.200,00 kr. |
| 6) Dyrtidstillæg..... | 28.080,00 kr. |
| I alt pr. 1. april 1983..... | 154.577,00 kr. |

Opkrævning af medlemskontingent

Arbejdsløsheds-kassen har ført forhandlinger med de lønudbetalende myndigheder om indførelse af automatisk løntræk af arbejdsløshedskontingent, svarende til de ordninger vi allerede har med P & T og DSB, og vi var i forhold til Statens Regnskabsdirektorat nået langt i den praktiske tilrettelæggelse af systemet, da de offentlige arbejdsgivere pludselig blev betænkelige.

De har nu sendt sagen til Finansministeriet med henblik på en mere principiel afklaring.

Det betyder, at vi ikke kan indføre automatisk løntræk fra den 1. april som vi oprindeligt havde håbet.

Medlemskontingentet for de medlemmer, der overflyttes fra FTF-A, vil derfor foreløbig blive opkrævet pr. giro månedsvis forud.

Ny omregnings-sats

Med virkning fra den 1. april 1983 forhøjes omregnings-satsen til 66,94 kr. Selv om tjenestemandspensionerne samtidig stiger, får forhøjelsen alligevel konsekvenser for nogle af arbejdsløsheds-kassens medlemmer.

F.eks. betyder forhøjelsen, at politibetjente, der er pensionerede fra lønramme 15, skalatrin 24, igen får mulighed for at oppebære supplerende dagpenge, hvis de har været tilmeldt arbejdsformidlingen som arbejdssøgende også i den periode, hvor de ikke har kunnet få dagpenge.

For politibetjente, der er pensionerede fra lønramme 17, skalatrin 26, vil det stadig ikke være muligt at få supplerende dagpenge, da deres pension omregnes til lige over 30 timer efter de nye satser.

Udgives af statstjenestemændenes
Centralorganisation 1, Bredgade
21, 1260 København K.

Ansvarshavende redaktør:
Aage Andersen.

Oplag: 57.800.

Tryk: Skou & Madsens Eftf. ApS.

1981
(1.000)

| | | | |
|--|-----------|------------|-------|
| | transport | 116.197,52 | 163 |
| <u>Investeringsfonden (fortsat)</u> | | | ----- |
| | " | 200.097,47 | |
| - Udgifter: | | | |
| Renter af mellemregning med hovedkassen | 3.940,43 | | - 2 |
| Gebyrer | 1.991,26 | | 1 |
| Kurtage | 181,76 | | 2 |
| Driftsudgifter i øvrigt | 15.274,25 | | 79 |
| Inventar, anskaffelse og vedligeholdelse .. | 41.506,76 | | 7 |
| | | | ----- |
| | | 62.894,46 | 87 |
| | | ----- | ----- |
| Overskud | | 137.203,01 | 76 |
| | | | ----- |
| <u>Hjælpefonden</u> | | | |
| Indtægter: | | | |
| Kontingent | 17.877,75 | | 17 |
| Renter, obligationer | 21.627,78 | | 10 |
| Renter, bank | 1.044,36 | | 11 |
| Renter af mellemregning med hovedkassen | 1.043,07 | | 1 |
| | | | ----- |
| | | 41.592,96 | 39 |
| | | | ----- |
| - Udgifter: | | | |
| Renter af mellemregning med Maren Kirstine Andersens Fond, 1/1 - 30/6 1982 | 193,91 | | 4 |
| Juleunderstøttelser ... | 3.200,00 | | 3 |
| Refunderede bøder | 3.150,00 | | 2 |
| Bisidder | 0,00 | | 1 |
| Gebyrer | 462,00 | | 0 |
| Kurtage | 53,37 | | 0 |
| | | | ----- |
| | | 7.059,28 | 10 |
| | | ----- | ----- |
| Overskud | | 34.533,68 | 29 |
| | | | ----- |
| <u>DLF's rejselegat</u> | | | |
| Indtægter: | | | |
| Renter, obligationer | 5.665,00 | | 4 |
| Renter, bank | 552,79 | | 2 |
| Kursavance | 540,00 | | 0 |
| | | | ----- |
| | | 6.757,79 | 6 |
| | | | ----- |
| - Udgifter: | | | |
| Udbetalte legater | 10.000,00 | | 0 |
| Gebyrer m.v. | 114,00 | | 0 |
| | | | ----- |
| | | 10.114,00 | 0 |
| | | ----- | ----- |
| Underskud | | 3.356,21 | 6 |
| | | ----- | ----- |
| Resultat | | 284.578,00 | 277 |
| | | | ----- |

Balance pr. 31/12 1982

Omsætningsaktiver

Kasse-, bank- og girobeholdning .. 45.089,45
Diverse tilgodehavender 209.126,09
Forudbetalte omkostninger 67.802,32 322.017,86

- Kortfristet fremmedkapital

Kildeskat, ATP, IP- og AL-bidrag 108.438,80
Skyldige omkostninger m.v. 88.857,49
Beregnete feriepenge 89.105,00 286.401,29

Egenkapital, investeret i omsætningsformue 35.616,57

Anlægsaktiver

Bankbeholdning på opsigelse 302.152,55
Værdipapirer
(nom. kr. 2.639.811,50) 2.074.840,25
Ejendommen, Hellerupvej 44 650.000,00
(Kontantværdi pr. 1/4 1982
kr. 400.000,00)
Inventar 1,00 3.026.993,80

- Langfristet fremmedkapital

Prioritetsgæld 4.835,86

Egenkapital, investeret i anlægsformue 3.022.157,94

Egenkapital i alt 3.057.774,51

der sammensætter sig således:

Hovedkassen

Saldo pr. 1/1 1982 1,00
+ Overskud 219.944,09
- Overført til reservefonden . 219.944,09 0,00 1,00

Reservefonden

Saldo pr. 1/1 1982 - 139.840,86
- Underskud 78.841,10
+ Overført fra hovedkassen ... 219.944,09 141.102,99 1.262,13

Kampfonden

Saldo pr. 1/1 1982 584.204,07
+ Overskud 63.199,27
Kursregulering 16.295,00 79.494,27 663.698,34

Studiefonden

Saldo pr. 1/1 1982 546.762,94
+ Kursregulering 765,00
547.527,94
- Underskud 88.104,74 459.423,20
transport 1.124.384,67

| | | | |
|---------------------------|--------------|--------------|--------------|
| | transport | 1.124.384,67 | |
| <u>Investeringsfonden</u> | | | |
| Saldo pr. 1/1 1982 | 1.505.823,97 | | |
| + Overskud | 137.203,01 | | |
| Kursregulering | 36.535,00 | 173.738,01 | 1.679.561,98 |
| ----- | | | |
| <u>Hjælpefonden</u> | | | |
| Saldo pr. 1/1 1982 | 160.536,62 | | |
| + Overskud | 34.533,68 | | |
| Kursregulering | 11.750,00 | 46.283,68 | 206.820,30 |
| ----- | | | |
| <u>DLF'S rejselegat</u> | | | |
| Saldo pr. 1/1 1982 | 48.491,27 | | |
| + Kursregulering | 1.872,50 | | |
| ----- | | | |
| | 50.363,77 | | |
| - Underskud | 3.356,21 | | 47.007,56 |
| ----- | | | |
| | | | 3.057.774,51 |
| ----- | | | |

Her er prisen for et godt arbejdsmiljø

Har en af dine kolleger, din sikkerhedsorganisation eller virksomhed gjort en særlig indsats for et bedre arbejdsmiljø, har du nu mulighed for at indstille dem til en kontant belønning. Arbejdsmiljøfondets bestyrelse skal for fjerde gang uddele en arbejdsmiljøpris og et arbejdsmiljølegat, der hver er på 10.000 kr.

Legatet gives til en person i en virksomhed, organisation eller institution, der har gjort en særlig indsats for at forbedre arbejdsmiljøet.

Prisen gives til en virksomhed, sikkerhedsorganisation eller enkeltperson, der har gennemført

betydelige forbedringer af arbejdsmiljøforholdene – medicinsk, teknisk eller på anden måde.

For at komme i betragtning ved uddelingen af årets pris og legat skal der sendes en indstilling til Arbejdsmiljøfondet, Vesterbrogade 69, 1620 København V, *inden den 1. maj 1983*. Indstillinger kan komme fra enkeltpersoner, organisationer, institutioner, sikkerhedsudvalg og virksomheder. Indstillinger må ikke være på mere end 1.000 ord – dog eventuelt med bilag. Fondets bestyrelse afgør, hvem der skal have pris og legat, og uddelingen sker i juni ved en reception i fondets Kursuscenter i København.

Arbejdsmiljølegatet er tidligere gået til forbundssekretær Bjarne Jensen, Dansk Metalarbejderforbund, sikkerhedsleder Kaare Vesterlyng, Stadsingeniørens Direktorat i Københavns kommune og fhv. underdirektør i Arbejdstilsynet, Grethe Jensen.

Bedriftssundhedstjenesten på Danfoss og virksomheden Enkotec A/S, Middelfart har tidligere fået arbejdsmiljøprisen. I 1982 deltes den af civilingeniør Peter Poulsen og overglasurmalers Dick Johansen, Den kgl. Porcelainsfabrik.

Yderligere oplysninger kan fås i fondets informationsafdeling.

Lise Skovgård

Et livsforløb

Erindringer fra min barndom til pensionsalderen.

Fortalt af lkinst. M. Christensen, Fredericia.



14

Min barndom og ungdom medtages til belysning af sociale forhold eller mangel deraf

Jeger født i Løsning i 1896, som søn af en banearbejder. Min mor var hjemmegående. Vi kunne have været 9 søskende, men den første fødte, en dreng, døde før jeg blev født. Den yngste, en pige, døde af en børnesygdom i 1912. Jeg blev derved den ældste af »flokken« på 4 piger og 3 drenge. Vi kom alle i hæderlige stillinger – i betragtning af arbejderbørn at være. Jeg var dog den eneste, der fik en faglig uddannelse. Min far var meget derimod – jeg kunne tjene mere hos bønderne. Far tjente, fra jeg kan huske, kr. 1,50 kr. om dagen, senere 2 kr. Arbejdstiden var fra kl. 6 til 18. Om vinteren, så længe dagslyset ikke tillod udearbejde, opholdt han sig i et hus, »Kolonnehuset«, bygget af gamle sveller. Det bestod af redskabsrum og frokosttrum med kakkelovn. Brænde, gamle sveller og hegnspæle, var der nok af, en petroleumslampe var der også. Petroleum brugtes til mastesignaler og sporskifter.

Når de var i »Kolonnehuset«, lavedes der træpløkker af gamle sveller. De brugtes til udfyldning af spigerhuller ved reparation på sporstrækningen. I frokostpausen spilledes der kort. Når denne var forbi, mødte baneformanden og purrede ud til udendørsarbejde. Om sommeren var der udendørsarbejde hele tiden.

Strækningen for kolonnen var mod syd halvvejs til Hedensted, og mod nord indtil 2 km fra Hatting. Den var lang. Transporten foregik pr. trolje med »pumpestænger«. Med større læs, såsom skinner og sveller, måtte de gå. Ballasten var jo grus og krævede i regnsvejsperioder megen løftning, opstopning og justering.

Grus til justering af ballasten hentedes i en grusgrav nær Løsning. Der brugtes arbejdstog med lokomotiv og personale fra Århus til hele strækningen Vejle – Horsens i sommertiden.

Far ledede arbejdet i graven. Det bestod i ledelse ved omrangering af vogne, men fortrinsvis i at påse, at disse var tilstrækkeligt læssede. Det var jo såkaldte »banebørster«, der læssede, og det var på akkord – forstået på den måde, at når vognen var fuldtlæsset, måtte de holde pause til næste træk.

Jeg var næsten daglig i graven. Det var alletiders oplevelse blandt disse »børster«.

Forhold i mit hjem og personlige ting

Den første tid jeg husker, boede vi i en kælderlejlighed et par år. Derefter flyttede vi til 1. sal i samme ejendom. Den lå overfor godssporret i Løsning, og den er der endnu i 1983.

I 1906 købte far et hus, godt rødstens-grundmuret med tegltag samt stor have, for den formidable sum af kr. 2000, hvor de boede til omkring 1940, da far døde.

Mor fik temmelig regelmæssigt et barn hver 18. måned. Det var jo almindeligt med mange børn – navnlig hos ledvogtere, som der var flere af på strækningen ved Løsning. Man sagde om dem, at når konen, der almindeligvis passede leddet om natten (det var jo et 24 timers job) kom ind fra kulden og forfrossen kom i den varme seng til manden, blev resultatet ofte at familien blev forøget.

I april 1905 – 9 år gammel – fik jeg min første plads hos en bonde, een af de bedste, jeg har haft. De var barnløse, og jeg var som søn af huset. Mit kammer lå op til kostalden – dejligt lunt om vinteren. Gulvarealet var 2 × 2 m, vinduet var et

staldvindue af jern, 40 × 40 cm. Der var rent halm i sengen, rent sengelinned. Alt godt for en løn af 25 kr. årligt.

Desværre solgte manden ejendommen efter ca. 1½ år, den 1. aug. 1906.

Da jeg først var fæstet i en anden plads fra 1. nov. måtte jeg have en anden plads i 3 måneder. Det var, for mig, hos mærkelige folk. Mindre gård, 6 køer m.m. Ærke-københavnere med K, hvis sprog jeg næppe forstod. Det værste var, når vi skulle spise middag, så skulle jeg vaskes grundigt og klædes om, for konen kunne ikke tåle »kolugt« – og så var der stofserviet med tilhørende servietring. Ukendt for mig som bondedreng, men det gik.

1. nov. til den nye plads, den *ringeste*, jeg nogensinde har haft. Manden på gården kaldtes på egnen for »Gerrig Jens Christian«, og det var i ordets fulde betydning. Arbejdstiden var om sommeren fra kl. 4 til 22, med 2 dages skolegang 8 til 12, ialt 8 timer ugentlig. Gårdmændene var enerådende i sognerådet, og fastsatte skoletiden. Den skulle være kortest mulig, for at få så meget arbejde af tjenstedrengen som muligt. Der var ingen tid til hjemmearbejde, og man var altid søvngig. Det kan deraf forstås, at lærdommen blev derefter. Bøndernes egne børn gik jo i betalingskoler, realskoler o.lign.

Jeg skulle op kl. 4 og halvvejen i løb 1½ km. Til engene, uden morgenmad, for at vande og flytte ungkreaturer. Tilbage i løb. Manden holdt øje med klokken. Så muge ud i stalden – malkningen var færdig – så køerne på græs, 16 stk., først derefter morgenmad, bestående af



Lki M. Christensen.
Fredericia.

rugbrødstæringer med varm skummetmælk, ikke mere. Manden sad ved samme bord og fik en pande med stegt flæsk og brasede kartofler. Til trods for 16 køer, har jeg aldrig fået en kop sødmælk. Konen og datteren spiste i køkkenet, så hvad de fik, så jeg ikke.

Så gik turen i skole. Der var kun en halv km., men tit kom jeg 5–10 min. for sent, og jeg faldt ofte i søvn i timen. Læreren var god og dygtig, men på landet var han afhængig af bønderne i form af naturalier og navnlig »Offergaver« i kirken til højtiderne, som gaves til præst og degn.

Så til vinterhalvåret. Det var ikke så hårdt som sommeren, dog var der arbejde nok.

Dagen begyndte kl. 6, fyraften kl. 20. Skolegang kl. 8–12, 4 dage om ugen. Ellers efterårspløjning, ud kørsel af gødning, tærskning, pasning af kreaturer.

Een ting vil jeg omtale som bevis på, at mandens tilnavn »Gerrig Jens Christian« var fortjent. Fra ca. 1. november til lyset igen var tilstrækkeligt om foråret til udendørs arbejde, var manden kun hjemme een aften, nemlig juleaften. Ellers gik han i god tid før aftenmaden til de små husmænd og lign., som han lånte mindre beløb – 10 til 100 kr. – selvfølgelig mod renter. Han kom ikke for at kræve penge, men for at få sin aftenmad. Han havde gerne 10–14 sådanne steder, og han begyndte besøgene fra en ende af. Når runden var igennem, begyndte han forfra, og således fik han gratis aftenmad hele vinteren.

Mit værelse lå i gårdens stuehus. Det var stort, vel 4 × 4 m, med rigtigt vindue ud til haven, møbleret med skab, kiste, stol, lille bord og en seng med tunge dyner og muggen halm, der var gennemgnavet og fuld af rottereder med unger i. De peb og sloges hver nat – de gamle rotter løb over dynen og ansigtet på mig. Jeg har aldrig været bange for rotter, men sagde det alligevel til manden, Han svarede: »Vi har en god, stærk rottehund, den skal du om aftenen tage ind i kammeret.« Det gjorde jeg, man kun den ene gang. Den væltede alle løse møbler og raserede værelset, jog mig ud af sengen og endevendte denne. Jeg kunne dårligt klare mig for hunden, som gik helt amok. Jeg fik ingen søvn denne nat.

Nå, året gik, og jeg fik min løn, 40 kr. for hele året, samt et pund uld, hvis jeg var »flink«. Det var jeg efter mandens mening *ikke*, men konen gav mig alligevel ulden, mod at jeg lovede ikke at fortælle manden noget om det.

Mor havde god brug for ulden, da hun selv kartede og spandt, samt strikkede strømper til alle »ungerne«.

Jeg fik en ny plads 1. november 1912, på en stor gård, 80 td. land. Konen var blevet enke et halvt år før jeg kom der. Hun havde 4 piger og en dreng. Den ældste 16 år, den yngste ½ år.

Vi levede som en stor familie, jeg – tjenestedrengen – iberegnet. De afholdt og bekostede min konfirmation, med invitation af far og mor, samt alle mine søskende. Fin plads at tjene. Jeg var der først som tjenestedreng, senere som 2. karl, og jeg var der til jeg kom i lære som smed.

Jeg var i lære i Hornborg, 6–7 km vest for Horsens fra 1912–1916. Det var en fin læreplads. Løn 40–50–60 og sidste år 150 kr. samt kost og logi. Der var desværre ingen »Teknisk skole« der. Det har jeg ofte savnet. Efter udstået læretid, arbejdede jeg et halvt år som smed i Horsens.

10. april 1917 blev jeg indkaldt som soldat i Værløse. Efter 4 mdr. som rekrut og menig, gravede jeg skyttegrave i Thunestillingen og på Amager. På grund af god skydefærdighed blev jeg tvunget på korporalskole vinteren 1917–18. Fik der megen tiltrængt skolelærdom, navnlig regning og skrivning. Blev derefter underkorporal, korporal, og hjemsendt 31. oktober 1918 efter 18 mdr. tjenestetid, på grund af 1. verdenskrig.

Nov. dec. og jan. 1918–19 havde jeg løst arbejde på Løsning el-værk, ved tørvegasgeneratoranlæg.

Dette afsnit tjener til at belyse mindrebemidlede folks sociale og andre forhold i tiden 1900 til 1919.

Mine data ved DSB

Lokomotivfyrbøderaspirant i Århus 10. feb. 1919.

Lokomotivfyrbøder Gb 1. jan. 1920.

Efter ansøgning forflyttet til Fa. 1. okt. 1920.

Udnævnt til motorfører 1 i Fa. 1. dec. 1937.

Udnævnt til lokomotivfører 1. apr. 1946.

Udnævnt til lok.instruktør 7. lk. 1. apr. 1954.

Kgl. udnævnt til instruktør 6. lk. 1. juli 1957.

Udnævnt til Ridder af Dannebrog 16. okt. 1962.

Afsked 30. juni 1963.

Ialt ansat ved DSB i 44 år, deraf de 43 år i Fredericia.

Jeg var aspirant i Århus fra 10. feb. 1919 til 1. jan. 1920. Lønnen var kr. 32,50 ugentlig, deraf kostede værelse og kost kr. 27. Fra 1. maj fik vi lidt lønforhøjelse, og derefter jævnlige tillæg iflg. meddelelse fra lønningskontoret, uden egentlig at vide grunden dertil.

1. januar 1920 blev jeg fastansat på Gb, løn ca. 200 kr. pr. md. Tjenestenr. 519 »arvede« jeg efter en lokomotivfyrbøder, der blev dræbt ved Vigerslev-ulykken 1. nov. 1919. Der kom meddelelse fra lønningskontoret på Gb, at der var penge til mig. Det var dog penge, der tilkom den dræbte. Derved opdagede jeg, at nr. 519 havde tilhørt ham.

Til Gb kom mange nyansatte, som ikke kunne få værelse i byen, og derfor boede på 2 værelser i remis på Gb. Der var et lille værelse til 3 mand, og et stort, nr. 17, til 7 mand, der i blandt boede jeg. Der var ingen senge, kun brikse. Sikke et »cirkus«, alle var vi fattige. Vi spiste en stor bøf d. 1. i måneden, derefter var der »smalhals«.

En lille ting til belysning af lokomotivførernes indstilling og disses mentalitet: Tit lød det, når lokoføreren på kontoret spurgte, hvem

han skulle have som lokofyrbøder: »Æv, en af jydetampene på nr. 17.

Det ændrede sig efter ca. 3 mdr., så lød det: Hør, lkm., kunne jeg ikke få en af jyderne på nr. 17. De havde opdaget, at vi kunne udføre vort arbejde, hvilket ikke altid var tilfældet med københavnere.

En anden ting var den store standsforskel, der følte mellem lokoføreren og lokofyrbøderen. Når lokoføreren mødte på arbejde, var det i diplomatfrakke, sribede benklæder og bowlerhat. Når de var klædt om i arbejdstøj, var det *laser og pjalter*. Der var jo ingen uniform, kun hue.

Standsforskellen gav sig udtryk på mange måder, her bl.a. en oplevelse. Under fremførsel af et godstog fra Madsnedsund til Gb med en G-maskine med den *voldsomme hastighed* af 20–25 km/t, blev det frokosttid. Vi tog begge frokostpakken frem, anbragte den på bakken ved vinduet, og skulle så nyde et par *halve med kulstøv* på, hver på sin plads, højre og venstre side. Da vi havde fået en bid i munden, stak jeg en hånd op og sagde »velbekomme« til lokoføreren. Han svarede ikke – jeg tænkte, det har han ikke hørt på grund af støjen. Inden vi var færdige med at spise, skulle der fyres. Jeg rejste mig, trådte ud midt i førerrummet med skovlen, og kom derved nærmere til lokoføreren. Jeg sagde igen højt og tydeligt »velbekomme«, men han svarede ikke. Jeg fortsatte spisningen. 5–10 min. senere rejste lokoføreren sig, kom over til mig på venstre side og sagde: »Ja, Christensen, Velbekomme kan den ene arbejder sige til den anden, men som De og jeg står her, sømmer det sig ikke«. Jeg svarede: »Jeg er fra Jylland, og der anser vi det som simpel høflighed«.

Således var forholdet mellem lo-

kofører og lokofyrbøder på den tid – også i Fredericia.

Det var omtrent en forbrydelse at sige du til en lokofører. Der gik 15 år efter min ansættelse, inden jeg blev dus med en lokofører – ud over en ganske enkelt.

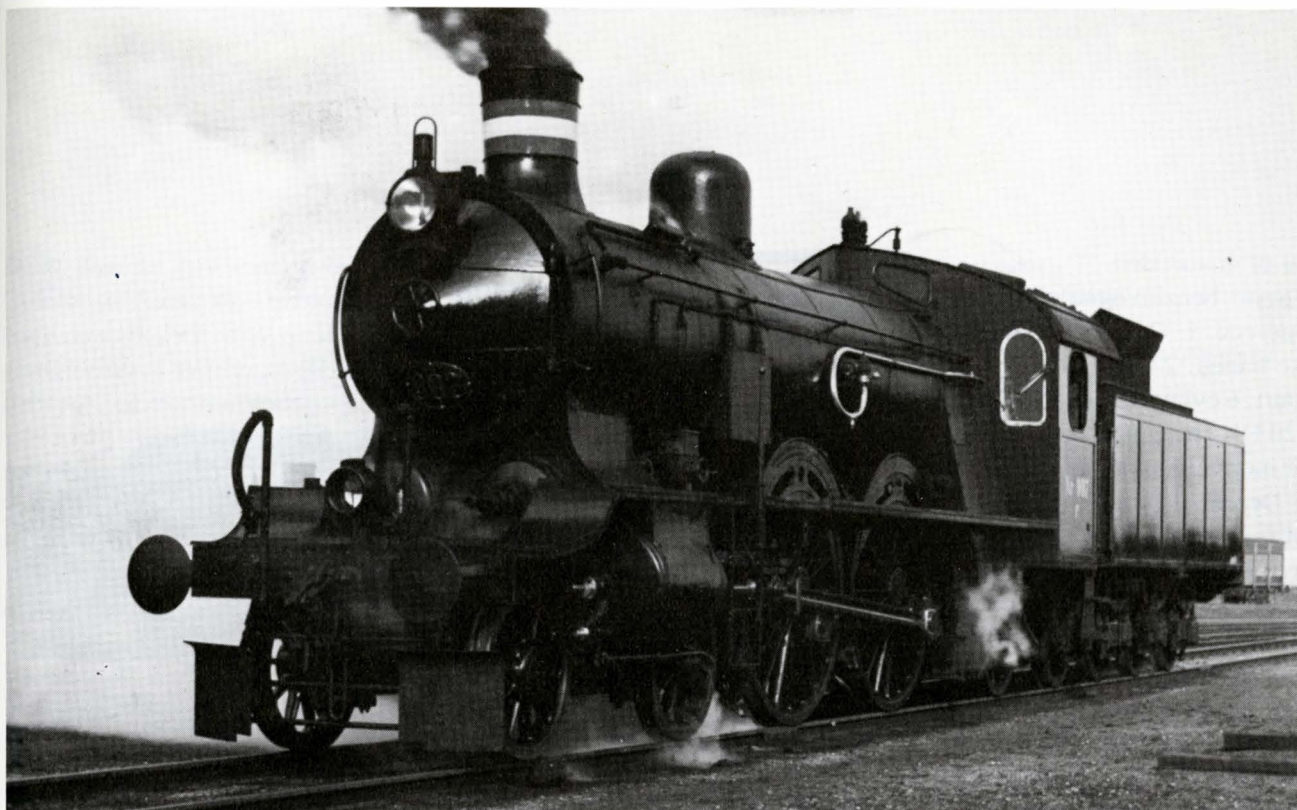
Der var i første halvdel af 1920 to-mands betjening af alle rangerlokomotiver i Fa., normeret med yngste lokofyrbøder og som regel yngste lokofører, dog var der enkelte ældre. Disse forlod ofte rangerlok for at gå på »spejderfærd på Søbjerg« efter elskende par. Når vi skulle rangere på Strib, spillede lokoføreren kort med stationspersonalet, så så man ham kun under overrejsen med færgen Fa – Stb – Fa. Selv da var tiltaleformen »De«.

Der er mange morsomme oplevelser fra den tid.

Jeg husker tydeligt min aspiranttid i Århus.

Første indøvelseskørsel med en ældre lokofører foregik med D-mask. En 14-dages tur – godstog – det gik ikke så hurtigt. F.eks. afg. Århus kl. 4, ank. Fa. kl. 12. Rangering 15 til 30 min. på alle stationer. Da lokoføreren og jeg blev kendt med hinanden, blev aftalen, at vi engang om måneden splejsede til »en halv Brøndum«, som jeg hentede hos købmanden i Løsning, mens han rangerede i 30 min. Den halve blev delt til 2 gange. Han havde i sin værktøjskasse et snapseglass uden fod. Når vi havde fået 2 snaps, satte han flasken til varme ved siden af oliekanterne, for som han sagde, så er den meget drøjere. Han opdagede snart, at jeg ikke kunne lide varm brændevin, så blev der mere til ham. Han var en rar mand, men med mange ejendommeligheder. Nå, det var et sidespring fra rangeringen i Fa.

De 18 fyrbøderår var for mig en



træls tid. Det har aldrig været min store hobby at betjene damplok., hverken fra venstre eller højre side. F.eks. syntes jeg, det var et urimeligt slid at fyre på en R-mask., hvor der var en 3 m lang fyrkasse. Dog skete det, at en lokofører kun kendte *een* stilling på regulatoren, nemlig i berøring med det store A. Så var suget så stort, at kullene på skovlen ved berøring af fyrhullet af sig selv forsvandt de 3 m ud til forreste rørvæg. Fyret var selvfølgelig ødelagt.

Jeg har nok kunnet se smukke linier i visse damplok., f.eks. P-maskinen, men jeg er aldrig faldet i »svime« eller forundring over fart eller lokomotiv, som beskrevet i et hefte, udgivet af DLF 1959 – trykt på blå blade, og forfattet af H. C. Andersen i 1840, om den første rejse, foretaget af ham (antageligt i Tyskland). Jeg har aldrig kunnet svinge mig op til en sådan forundring eller beundring for at sådan et dampvidunder med »voldsom« fart kører gennem landskabet – osende, rygende og hostende – kastende sod og kulstøv ud af skorstenen, som trænger ind gennem utætte døre og vinduer og tilsmudser de

rejsende. Det af H. C. Andersen skrevne hedder »Jernbanen«. Men jeg er nok født 100 år for sent. Nok skal vi agte og ære alderdommen og antikke ting, som er 100 år eller mere, men gøre et gammelt damplok. til en »helligdom«, kan ikke være berettiget. Hvorfor ikke beundre nye, praktiske ting.

Lad os sammenligne vinterkørsel før og nu.

Før: Dampkørsel, iført svær kappe, træskostøvler, isdannelser på dørken, sneen fygende ind ved bagsejl, det hængte sig på tøjet, smeltede, så tøjet blev vådt. Fastfrosne kul på tenderen eller ulidelig støvplage m.m.

Nu: Opvarmede førerrum, ingen træk eller snefygning, når vedligeholdelsen er i orden. Er den ikke det, er det ikke køretøjets fejl, men personale, der er skyld i evt. for-sømmelser. Tag så køretidene i betragtning, for at holde på kunderne. Eller økonomien. Nok er oliepriserne høje, men det er kulpriserne også, og hvilke enorme mængder skulle der ikke bruges til nuværende hastigheder og større togvægt?

Så personaleforbrug, som er hal-

veret i forhold til kørte togkilometer. Der klages ofte over streng tjeneste – enerverende og stresset. Det giver jeg ret i. Det er ikke som da vi med damp kørte godstog, 25–30 km/t, max. 50–60 km/t. Da havde man tid til at nyde naturen. Det lader sig ikke gøre idag, når alt skal passes, bl.a. de mange signaler. Jeg synes, arbejdstidsforkortelse, længere fridage, længere ferie må hjælpe noget. Jeg husker endnu fra 1919, at vi på den ugentlig »fridag« sammen med lokoføreren skulle møde om formiddagen til udvaskning af vores faste maskine, rørudblæsning, mindre rep. såsom pakning af mindre ventiler, afvaskning af førerrum, rensning af dørk, pudsning af rundkedel og rør. Klokkerne 12–13 kunne vi gå hjem, for at holde »fridag«.

Jeg ved godt, jeg aldrig har beundret damplok., langt mindre »elsket« disse. Nogle vil sige – hvis de læser dette – han er en gammel »original«. Det er måske rigtigt, men ikke mere, end jeg selv synes at have fulgt med i udviklingen til min sidste dag i aktiv tjeneste. Det er en tilfredsstillelse for mig – og dermed slut med at skrive om dampens vidunderlige tidsalder.

Så til motortiden

Første benzinvogne – Mf – stationerede i Odense til kørsel på Ac-banen. 22 kg skinner, max. 70 km/t, 6 cylindre, continental motor, 120 HK, bygget 1928–1929. Jeg var til indøvelseskørsel i Odense.

Derefter i Tønder til indøvelse i MT – første diesel-elektriske lok., bygget af Frichs i 1927. 230 HK, kun 525 omdr. 2 banemotorer. Ejendommelige derved, at de havde 3-trins kompressor, som kunne yde 80 Atm. i flasker til start og indblæsning (forstøvning) af solarolie. Vanskeligt at holde kompressorventiler tætte.

Så indøvelse i Mv, bygget af Frichs i 1929. 500 HK, 650 omdr. max. 80 km/t. Det var første motor med trykforstøvning.

Dernæst Mx med 2 motorer, hver på 450 HK, 4 banemotorer, max. 100 km/t, anvendtes til hurtigtog og godstog.

Så kom Mq. Første persondieselvogn. 250 HK, 3 akslet banemotorboogie og koksvarmeanlæg.

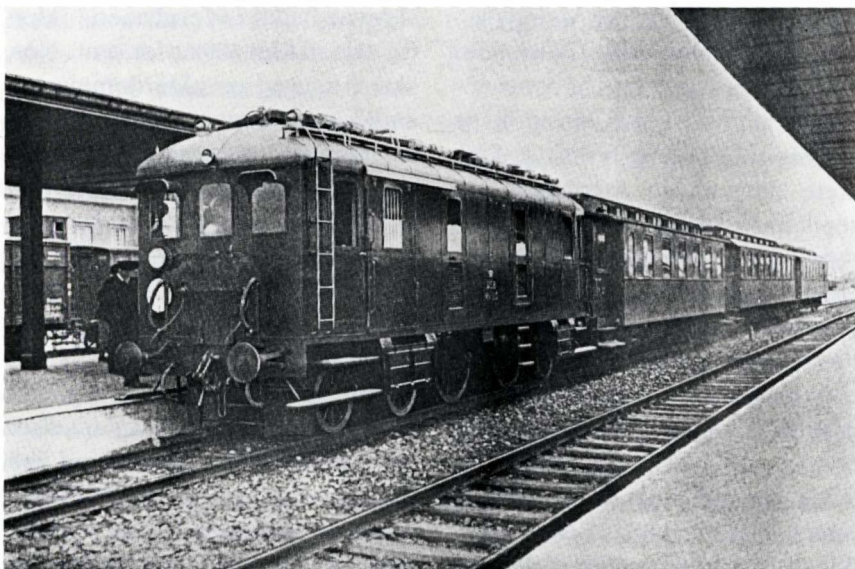
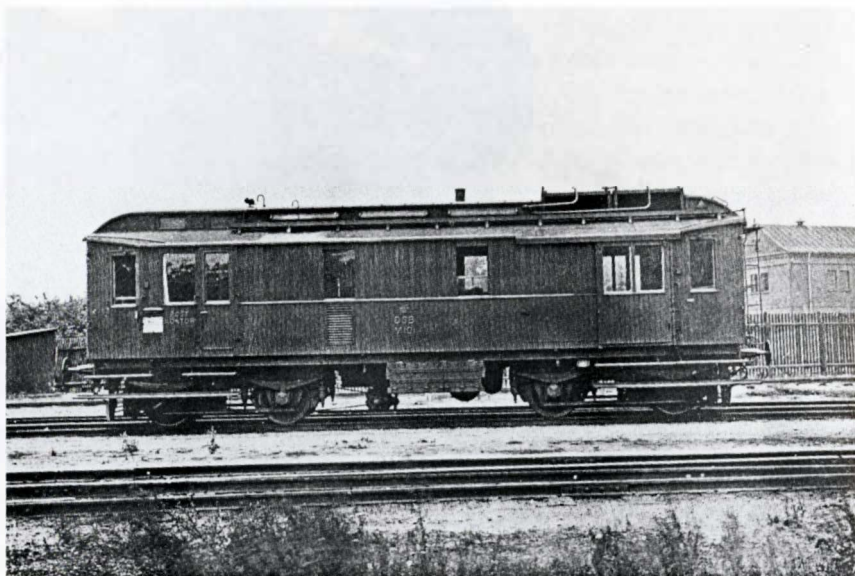
Så de gamle Mo, som er velkendte og ikke behøver nogen beskrivelse.

Lyntog kender jeg ikke noget til.

Mange typer køretøjer har jeg måttet lære at betjene, flere end de her nævnte, bl.a. ved DSBs overtagelse af Sydfynske Jernbaner, som havde flere forskellige typer. Ikke alle lige gode eller driftsikre, for ikke at kalde dem ejendommelige, og jeg måtte gøre det grundigt, for som kørelærer at kunne lære andre at betjene forskellige typer, men jeg var meget glad derfor og havde ikke vanskeligt ved at lære.

Således gik 1930'erne, og krigen kom, al motorkørsel ophørte – omtrent da.

Fortsættes:



Grosserer A. Collstrup's rejselugat

Legatuddeling 1983

I juni måned 1983 vil der kunne uddeles legatportioner af Grosserer A. Collstrup's Rejselugat, hvis bestyrelse er: Generaldirektør Ole Andresen, DSB, Sølvgade 40, 1349 København K, direktør Poul

Hjortkjær, Danske Privatbaners Fælleskontor, Kronprinsesensgade 2, postboks 189, 1006 København K, Telefondirektør P. Ammitzbøll, KTAS, Nørregade 21, 1199 København K og amtsrådsmedlem Jacob L. Hansen, Danske Elværkers Forening, Rosenørns Allé 9, 2. sal, 1970 København V.

Legatportionerne kan i henhold til fundatsen kun tilstås ansatte ved

DSB, Danske Privatbaner, Danske Telefonselskaber og Danske Elektricitetsselskaber til anvendelse til *studierejser til dygtiggørelse i deres tjeneste*, og portionernes størrelse vil i hvert enkelt tilfælde blive fastsat af bestyrelsen.

Beløbet, der er til rådighed, er på ca. 30.000,- kr.

Ansøgninger må indgives *inden den 15. maj 1983* til DSB, velfærds-kontoret, Sølvgade 38, 1307 København K, hvor også ansøgningsblanketter kan fås. (tlf. (01) 14 04 00, lokal 2824).

Landsforeningen af Pensionister ved DSB afholder sin årlige generalforsamling den 25. maj 1983, Østergade 30, Århus. Evt. forslag tilstilles formanden M. S. Müller, Trøjeløkkevej 43, 4400 Kalundborg senest 26. april 1983.

P.b.v.

M. S. Müller

Trækkrogen

Vi afholder skovtur onsdag den 11.5.1983 til Folkeferie i Karrebæksminde.

Afrejse fra København bliver ca. kl. 10.00 og hjem fra Næstved ved 18-19 tiden.

Prisen vil blive ca. 100,- kr. pr. person, og nærmere vil fremkomme på generalforsamlingen den 20.4.1983.

Tilmelding kan ske senest den 18.4.1983 til Vagn Thomsen, tlf. 02-96 49 12. Paul Kristensen, tlf. 02-94 75 46. Børge Hofmann, tlf. 01-78 76 85.

Bestyrelsen

PERSONALIA

Forfremmet til lokomotivfører (17. Irm.) pr. 1.2.1983 efter ansøgning

Lokomotivfører (13. Irm.)

S. E. K. Larsen, mdt Hgl i mdt Hgl

Overgået til anden stilling pr. 1.2.1983 efter ansøgning

Lkas (9. Irm.) til lkm p (17. Irm.)

T. L. Andersen, mdt Kh i mdt Gb

J. P. Salling Jensen, mdt Kh i mdt Gb

Overgået til anden stilling pr. 1.3.1983 efter ansøgning

Lkas (9. Irm.) til lkm p (17. Irm.)

T. Norup, mdt Ar i mdt Ar

Ansæt som lokomotivassistent (9. Irm.) pr. 1.3.1983

Lokomotivassistent p (9. Irm.)

W. Ry, mdt Ar i mdt Ar

O. Nielsen, mdt Ar i mdt Ar

T. Sørensen, mdt Ar i mdt Ar

Henning Andersen, mdt Es i mdt Es

H. Trolle, mdt Fa i mdt Fa

L. S. Buch, mdt Fa i mdt Fa

E. V. Albert, mdt Fa i mdt Fa

Jeff Nielsen, mdt Fa i mdt Fa

Johan Madsen, mdt Fa i mdt Fa

Jørgen Nielsen, mdt Fa i mdt Fa

F. Larsen, mdt Hg i mdt Hg

K. J. Nicolaisen, mdt Kh i mdt Kh

Jan Rasmussen, mdt Kh i mdt Kh

T. Clausen, mdt Kh i mdt Kh

B. Carndal, mdt Kh i mdt Kh

O. K. Jacobsen, mdt Kh i mdt Kh

P. Reimann, mdt Kh i mdt Kh

P. E. Kilbæk, mdt Kh i mdt Kh

J. A. K. Jensen, mdt Kh i mdt Kh

O. V. Poulsen, mdt Kh i mdt Kh

R. S. Larsen, mdt Kh i mdt Kh

U. Forsø, mdt Kh i mdt Kh

S. I. Knudsen, mdt Kh i mdt Kh

V. Andersen, mdt Str i mdt Str

A. L. Jensen, mdt Str i mdt Str

J. B. Danielsen, mdt Str i mdt Str

Ansæt som lokomotivassistent p (9. Irm.) pr. 1.2.1983

H. B. Jensen, mdt Kh (genansat)

L. Dencker, mdt Kh (genansat)

Ansæt som lokomotivassistent p (9. Irm.) pr. 1.3.1983

O. Bergstøl, mdt Ar (fra overenskomstansat)

U. Holst, mdt Fa

H. C. Hansen, mdt Fa

K. T. Nielsen, mdt Fa

S. Bang-Mortensen, mdt Kh (genansat)

P. E. S. Nielsen, mdt Kh

L. M. Hansen, mdt Kh

J. E. Tersing, mdt Kh

J. H. Sørensen, mdt Kh

H. R. Hansen, mdt Kh (genansat)

Forflyttet 1.3.1983 efter ansøgning

Lokomotivassistent (9. Irm.)

F. M. Christensen, mdt Fa til mdt Ng

H. Trolle, mdt Fa til mdt Ng

S. O. B. Jensen, mdt Fa til mdt Ng

Lokomotivassistent p (9. Irm.)

P. Rasmussen, mdt Kh til mdt Kø

Navneændring

Lokomotivfører (17. Irm.)

J. Hansen, mdt Gb til Jørgen Hansen

Lokomotivassistent p (9. Irm.)

P. U. Hansen, mdt Kh til P. U. B. Hansen

Tjenestefrihed uden løn 1.2.83-31.1.84

Lokomotivassistent (9. Irm.)

A. Marschall, mdt Kh

Afskediget pr. 31.5.1983 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (18. Irm.)

H. T. Poulsen, mdt Es

K. O. Frandsen, mdt Fa

Lokomotivfører (15. Irm.)

E. A. W. Pedersen, mdt Gb

B. C. N. J. Kubel, mdt Gb

Afskediget pr. 31.1.1983 efter ansøgning

Lokomotivassistent p (9. Irm.)

T. G. Olsen, mdt Kh

Antagelse pr. 31.1.1983 annulleret

Lokomotivassistent p H. R. Hansen, mdt Kh

Opmærksomhed frabedes

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst. Er bortrejst.

Lkf M. M. Danielsen, mdt Gb

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf M. Gregersen, mdt Es

Rettelse vedr. jubilæum

I lomdebogen står der, at lkf M. M. Danielsen, mdt Gb, har 25 års jubilæum den 5. maj 1983, det skal være den 1. maj 1983.

Dødsfald

Pens. lkf F. I. Nielsen, Århus, død den 13.2.1983, 65 år.

Adressefortegnelse

20

Københavns Godsbanegård: Lokomotivfører John Østerberg, Skodsborg Strandvej 157, 2942 Skodsborg.

Tlf. (02) 80 33 53.

Kasserer: Lokomotivfører Bent Christoffersen, Åparken 28, 2600 Glostrup.

Tlf. (02) 96 31 46.

Helgoland: Lokomotivfører Arne Schmidt, Kildeholm 1, 2600 Glostrup.

Tlf. (02) 45 08 67.

Kasserer: Lokomotivfører Jens Chr. Jensen, Jernbane Alle 73, 1.tv., 2720 Vanløse.

Enghave: Lokomotivassistent Jens Bak, Strandbyparken 5, 2650 Hvidovre.

Tlf. (01) 78 62 58.

Kasserer: Lokomotivassistent Henning Hansen, Litorinaparken 144, 2680 Solrød Strand.

Tlf. (03) 14 41 21.

Helsingør: Lokomotivfører M. B. Rasmussen, Margeritten 2 F, 2620 Albertslund.

Tlf. (02) 64 67 33.

Kasserer: Lokomotivfører R. G. Holm, Ydinsvej 12 D, 3000 Helsingør.

Tlf. (02) 21 07 38.

Næstved: Lokomotivfører Jørgen Jensen, Mariedalsvej 45, 4700 Næstved.

Tlf. (03) 73 13 56.

Kasserer: Lokomotivfører 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 K. E. Nielsen, Lindevang 14, 4970 Rødby.

Tlf. (03) 90 22 04.

Kasserer: Lokomotivassistent F. E. S. Jørgensen, Krøngevej 40, 4930 Maribo.

Tlf. (03) 90 66 27.

Kalundborg: Lokomotivfører A. Søgaard, Bredekildevej 83, 4400 Kalundborg.

Tlf. (03) 51 45 23.

Kasserer: Lokomotivfører K. O. Jensen, Stationsvej 3 B, 4400 Kalundborg.

Tlf. (03) 51 17 16.

Korsør: Lokomotivfører P. H. Jensen, Frølundevej 69, 4220 Korsør.

Tlf. (03) 58 05 70.

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 S. Jørgensen, Egernvænget 114, 5800 Nyborg.

Tlf. (09) 31 47 06.

Odense: Lokomotivfører P. A. L. Jørgensen, Poul Møllersvej 13, 5230 Odense M.

Tlf. (09) 11 59 09.

Kasserer: Lokomotivfører F. J. Hansen, Vilh. Kyhnsvej 32, 5230 Odense M.

Tlf. (09) 11 05 67.

Fredericia: Lokomotivfører T. Nielsen, Nyager 24, Bredstrup, 7000 Fredericia.

Tlf. (05) 95 45 70.

Kasserer: Lokomotivfører J. Vestergaard Nielsen, Nymarksvej 146, 7000 Fredericia.

Tlf. (05) 92 46 24.

Padborg: Lokomotivfører M. Kjær-Nielsen, Rønshavevej 28, Bov, 6330 Padborg.

Tlf. (04) 67 33 65.

Kasserer: Lokomotivfører H. C. Thiesen, Egevej 12, 6330 Padborg.

Tlf. (04) 67 30 63.

Tønder: Lokomotivfører E. Jensen, Frilandsvej 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 C. H. Honoré, Peter Bangsvej 38, 7600 Struer.

Tlf. (07) 85 08 69.

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: Lokomotivfører 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, Runevej 31, 8210 Århus V.

Tlf. (06) 24 24 57.

Viborg: Lokomotivfører Aage Thomsen, B. S. Ingemannsvej 20, 2., 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 notiser, som ønskes optaget i medlemsbladet, skal foreligge hos redaktøren d. 15. måneden før, medlemsbladet udkommer.

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