

7

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. AUGUST 1983 – 83. ÅRGANG

7

Indhold:

Hensigten helliger midlet	2
Hastigheden sættes op	3
Det offentlige bør gå foran –	6
Mange kække små gjorde LT stor	8
Plejecentret Jernbanebo udvider	10
Nu blomstrer Japans monorailbaner	12
Ny struktur	14
Efterløn	14
Familiekursus	16
S-bane Ballerup–Frederikssund	17
Fra medlemskredsen	17
Personalia	18

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.

Der er alt for mange meninger i den danske befolkning. Og disses forskellighed er en hindring for en rationel og stabil løsning af mange ting. Det afspejles i vore politiske holdninger, og hos de politikere vi har valgt til at styre vort samfund. Det kommer der noget ud af på godt og ondt. Det sidste finder mange er tilfældet i nutiden. Der er nogle politiske centre, som piller lidt ved det samfundssystem, der er skabt i efterkrigstiden. Sugerørerne har imidlertid på mangt et område været for langt nede i de offentlige kasser. Metoden skal derfor ændres og nogen mener, at det først og fremmest gælder om at sætte store besparelser ind i de offentlige systemer af enhver art. Og man bryder sig pokker om, at mange ansatte i offentligt regi kastes ud i ledighed med håbløs udsigt til at finde ny beskæftigelse. Ja, nogen har troen på, at det gælder om at nedskære tallet af offentligt ansatte for derefter at få dem beskæftiget i industrien – især eksportindustrien – så eksporten kan forøges til gavn for valuta- og handelsbalance. Vi mangler stadig at se denne tro bekræftet. Der har hidtil været lange udsigter.

Det politiske flertal, som for tiden styrer vort samfund, har stærke lyster til at beskære offentlige instansers virke. Som f.eks. Statsbanernes. Den kollektive trafik skal holde en lavere profil i sine aktiviteter, og privat initiativ skal have lov til at drive passagertrafik med busser på områder, hvor dette virker direkte skadeligt for Statsbanerne. Teorien er den, at dette skulle være en gavnlig konkurrence.

Det er imidlertid den sorteste løgn. Teorien udspringer af en politisk holdning, der vil skabe flest mulige aktiviteter for det private erhvervsliv. Man uddyber grundlaget for individualisme og håber dermed at skabe et stabilt politisk flertal med borgerlig observans, som garant for bevarelse af borgerligt styre.

Det er således irrelevant, at kalde beslutningen om en konkurrenceødelæggende privat trafikal forbindelse mellem hovedland og hovedstad for en inkonsekvent tåbelighed. Sagen er, at det tværtom er en konsekvent handling med nøjagtigt politiks sigte. Og så gør det mindre, at en busrute lægges således, at DSB har udsigt til at miste et betydeligt antal kunder til skade for virksomheden, som i forvejen pålægges betydelige besparelser med yderligere forringelser til følge. Næh, hensigten helliger midlet.

Hastigheden sættes op

Trafikinspektør Erik Gundersen, sikkerhedssektionen

Den 1.9.1983 sker der en ændring af principiel karakter, idet den generelle, største tilladte hastighed da ændres fra 120 km/t til 140 km/t. Dette er på ingen måde nogen revolution, vil nogle hævde, og heri har de ret, for som enhver lokomotivmand ved, har MA-togene gennem snart 20 år kørt med denne hastighed på visse strækninger. Det nye er, at også tog bestående af andet materiel fremtidig kan fremføres med indtil 140 km/t. I begyndelsen vil kun ME-lokomotiver med de såkaldte gruppe I-vogne kunne køre med denne hastighed, men efterhånden som en række forhold, der er beskrevet nedenfor, blive ændret, vil også andre lokomotiver og vogne kunne udnytte denne hastighed.

Forholdene har ændret sig

Når man i 1964 kunne gå ind for at fremføre MA-tog med 140 km/t med de dengang almindeligt forekommende korte signalafstande (F-signal 800 m foran I-signal), skyldtes det disse togs meget effektive bremsere. Netop de korte signalafstande fik generaldirektoratet til overfor distrikterne at fastslå »at der ved hastigheder over 120 km/t i hvert fald indtil videre skal være to lokomotivførere i det i køreretningen forreste førerrum«.

Der er i den siden da forløbne snes år sket betydelige ændringer.

Således er armsignaler i stort omfang udvekslet med daglyssignaler, og – hvad der er vigtigt i denne forbindelse – forsignaleringen sker nu på den største del af hovedbanerne gennem hovedsignaler, hvorved problemet korte signalafstande stort set er elimineret. Hertil kommer at mængden af trækraftenheder og passagervogne, som reelt kan (bringes til at) køre 140 km/t, er blevet væsentlig større.

Der er derfor nu god mening i at søge mulighederne for en generel hastighedsforøgelse realiseret.

Sikkerheden

Hvis den optimale strækningsskapitet skal bevares, og kørslen samtidig skal foregå absolut sikkerhedsmæssigt forsvarligt, er det et krav, at der skal køres mindst i bremseafstand til et forankørende tog. Retningslinierne for opstilling af hovedsignaler tager da også udgangspunkt i bremsetabellerne, hvor et tog med en given hastighed på et givet faldtal med den anførte mindste bremseprocent ved *farebremsning* skal kunne bringes til standsning på en 1000 m bremsevej (120 km/t = TIB, tabel 1). *Driftsbremsevejen* er 1100 m. På strækninger med F-signaler, hvortil der kræves 300 m synlighed, indgår synlighedsafstanden således i bremsevejen!

Ved en forøgelse af hastigheden til 140 km/t er det naturligt at øge bremsevejens længde til 1200 m, og en undersøgelse har vist, at de nødvendige bremseprocenter kan realiseres med det nuværende materiel, ligesom signalafstande på mindst 1200 m – bortset fra enkelte blokafsnit – er til stede i dag på de strækninger, som kommer i betragtning ved hastighedsforøgelsen.

Det drejer sig om følgende strækninger

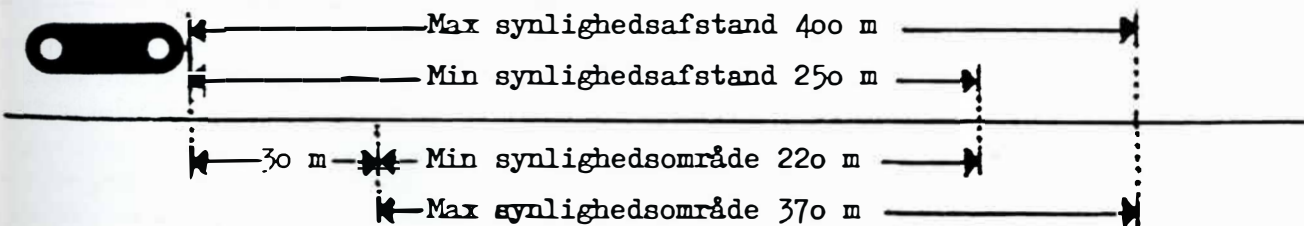
- København–Randers
- Fredericia–Lunderskov
- Ringsted–Vordingborg.

Et andet væsentligt forhold er signalsynligheden, der har betydning for lokomotivførerens signalgtagelsestid.

Som det er kendt for de fleste, kan et signal (ved kørsel mod det) ikke påregnes aflæst i mindre afstand end 30 m. Da tillige mindste tilladte synlighedsafstand er 250 m, og den største er 400 m, jf SODB, vil synlighedsområdet være fra 370 m til 220 m, se figur 1.

Max synlighedsafstand 400 m
Min synlighedsafstand 250 m
30 m
Min synlighedsområde 220 m
Max synlighedsområde 370 m

De tidsrum, som lokomotivføreren har til at iagttage et signal ved forskellige hastigheder, fremgår af figur 2.



Figur 1. Synlighedsområder

Hastighed km/t	Kort afstand (m) pr. sek.	Signaliagttagelsestid (sek)	
		Synlighedsområde 220 m	Synlighedsområde 370 m
100	27,8	7,9	13,3
120	33,3	6,6	11,1
140	38,9	5,7	9,5
160	44,4	4,9	8,3
180	50,0	4,4	7,4
200	55,6	4,0	6,6

Figur 2. Signaliagttagelsestider.

Lokomotivførerens kortvarige optagethed af andre funktioner end signaliagttagelse, f.eks. nødvendig aflæsning af instrumenter, benævnes »uopmærksomheden«, og den er fastsat til tre sekunder. Hvis den medregnes, ses det klart, at signaliagttagelsestiden mindskes væsentligt, især ved hastigheder over 140 km/t.

Da hastighedsforøgelsen ikke må medføre en ringere sikkerhed, skal lokomotivføreren ved 140 km/t have samme signaliagttagelsestid som ved 120 km/t, 6,6 sek., og det er derfor besluttet, at synlighedsafstanden skal være mindst 287 m. Kan denne afstand ikke skaffes, etableres fast hastighedsnedsættelse.

Det er naturligvis vigtigt, at et tog bringes til standsning, såfremt lokomotivføreren får forfald, f.eks. mister bevidstheden, og det vil dødmandsanordningen også sikre, således at et sådant forfald normalt ikke får alvorligere følger. Kvittefrekvensen (ved aktiveret dødmanspedal/knap) er i den største del af materiellet indrettet efter den ønskelige standselængde ved 120 km/t, og denne længde bør ikke forøges, hvorfor kvitteringsfrekvensen må ændres – hvilket vil ske i både lokomotiver og styrevogne. Det er imidlertid hensigten snarest muligt at gøre kvitteringsfrekvensen vejafhængig, således at den

øges med hastigheden, hvilket imidlertid kræver en ombygning af dødmandsanlæggene, og derfor ikke kan foretages på helt kort sigt.

Det kan på denne baggrund slås fast, at MA-lyntogene nu, set fra et sikkerhedsmæssigt synspunkt, kan fremføres med 140 km/t med én mand i forreste førerrum, når blot dødmandsanordningens tidsfrekvens er blevet ændret.

Lokomotiverne

For lokomotiver litra MV, MY og MX vil hastigheden ikke blive sat op. En omgearing kunne teknisk set gennemføres, men konsekvensen ville bl.a. blive en så forringet acceleration, at der ikke opnåedes nogen tidsmæssig gevinst.

Der har igennem længeret tid været planer om at forbedre løbeegenskaberne på MZ-lokomotiverne (alle fire serier). Denne foranstaltning er, udover ændring af dødmandsanordningen, en forudsætning for, at de kan tillades fremført med hastigheder over 120 km/t.

ME-lokomotiverne, hvis akseltryk er noget lavere end MZ-lokomotivernes, må efter ændring af dødmandsanordningen umiddelbart køre 140 km/t.

Passagervognene

Det materiel, der anvendes i Ic-tog og regionaltoget (øst) samt prototypelyntogene – det såkaldte gruppe

I-materiel – er primært udstyret med Minden-Deutz bogier og kan derfor uden videre fremføres med 140 km/t.

Derimod skal gruppe 2-materiellet, som har Pennsylvaniabogier, gennemgå et ekstraordinært bogieeftersyn, før det kan tillades fremført med 140 km/t.

Sporet

Det er klart, at lokomotivernes store akseltryk, især MZ III og MZ IV, har afgørende betydning for, hvilken hastighed de kan tillades fremført med set fra et sporteknisk synspunkt.

En forøgelse af strækningshastigheden har været forberedt gennem mange år ved en gradvis udveksling af skinner overbygning V (45 kg/lbm) med overbygning VII (60 kg/lbm).

Der findes stadig overbygningstype V på de aktuelle strækninger, og her må MZ III og IV ikke køre hurtigere end 120 km/t. MZ I og II må – med forbedrede løbeegenskaber – på denne overbygningstype fremføres med 140 km/t, hvis sporet af banetjenesten betegnes som »godt« – men denne »karakter« gives bl.a. ikke til strækningen Næstved-Vordingborg, hvor en hastighedsforøgelse til 140 km/t derfor ikke ligger lige for.

Faste hastighedsnedsættelser vil fremover fortælle, hvor overbygningstype V findes.

Sporskifterne repræsenterer også et problem. Når andre tog end MA-tog skal køre hurtigere end 120 km/t kræves, at sporskiftedrevene er af en uopskærlig type for at hindre »selvopskæring« som følge af de forøgede påvirkninger fra hjulene. Dette betyder – da DSBs sporskiftedrev i de gennemgående togvejspor skal ombygges.

Endvidere skal lange sporskifter, dvs. sporskifter med hældningsforhold 1:12 og derover, forsynes med midterdrev, som det allerede kendes ved de eksisterende sporskifter 1:19, for at sikre tilstrækkelig rillebredde mellem sideskinne og fraliggende tunge (forhindring af utilsigtet opskæring).

Effekten

Kan hastighedsforøgelsen bruges til noget? Vil den, og de hermed forbundne investeringer og i et vist omfang forøgede vedligeholdelsesomkostninger, kunne udnyttes til fordel for virksomheden?

Det er indlysende, at tidsbesparelsen er behersket i første fase, hvor alene ME-trukne tog mellem København og Korsør må køre 140 km/t – og hvor hastigheden skal nedsættes til 130 km/t igennem stationer, hvor der ikke er hastighedsnedsættelser af andre grunde.

Når hastigheden bliver 140 km/t på hele strækningen København–Århus, kan køretiden for et Ic-tog nedsættes med ca. 12 minutter. Fordelene bliver imidlertid betydeligt mere udtalte, når vi får el-drift, idet el-traktionens gode accelerationsevne kan udnyttes bedre i ha-

stighedsområdet over 120 km/t end MZ-lokomotivernes tilsvarende. Forskellen i køretid mellem et MZ-trukket Ic-tog med 120 km/t og et EA-trukket Ic-tog med 140 km/t er på 24 minutter på den nævnte strækning.

Det er imidlertid ikke hensigten at udnytte hastighedsforøgelsen i køreplanlægningen de første år. Togenes køreplaner vil således indtil videre fortsat blive udarbejdet på grundlag af hastigheden 120 km/t.

Derimod bør den højere hastighed udnyttes i regularitetsøjemed. Det er derfor vigtigt, at lokomotivføreren for hvert enkelt tog er eller bliver gjort opmærksom på de faktiske muligheder for at udnytte den størst tilladte hastighed (egne iagttagelser, oplysninger på bremse-seddel).

Det er også vigtigt at huske, at ikke alle lokomotiver og vogne kan/må køre 140 km/t, og det er heller ikke alle spor på de her omtalte strækninger, der kan befares med denne hastighed.

Hvordan gennemføres ændringen?

Udstrækningen af det net hvorpå og omfanget af det materiel hvormed

der kan køres 140 km/t må påregnes øget successivt. Det er naturligvis ikke gratis at ombygge hverken lokomotiver eller sporskiftedrev eller spor. Det er en kendt sag, at et godt spor medfører mindre slid på det rullende materiel, og at godt rullende materiel er mindre belastende for sporet. Viljen til forbedringer mangler ikke, men midlerne skal også skaffes.

Stort set alle ME-lokomotiver vil have dødmandsanordningen (kvikteringsfrekvensen) ændret til 1.9, og de kan så fremføres med 140 km/t mellem København og Korsør – med hastighedsnedsættelse til i hvert fald 130 km/t gennem stationerne.

Derefter påbegyndes ændringen af dødmandsanordningen på styrevognene.

For så vidt angår lokomotiverne er det hensigten at foretage de nødvendige ænderinger i rækkefølgen MZ IV/MZ III og MZ II/MZ I.

Udvekslingen af sporskiftedrev m.v. vil blive foretaget efter en prioritetsliste, på hvilken de stationer er placeret højst, hvor udvekslingen medfører den største køretidsmæssige gevinst. Mellem København og Korsør bliver rækkefølgen derfor: Sorø, Fjenneslev, Ringsted, Kværkeby, Borup, Viby, Forlev, Glostrup, Hvidovre.

De i de nærmest kommende år forestående sporombygningsarbejder (overbygning V til VII) på stationerne Roskilde, Ringsted (og Slagelse), på Fyn samt på strækningerne Hedensted–Skanderborg (nordgående) henholdsvis Skanderborg–Horsens (sydgående) vil selvsagt betyde væsentlige udvidelser af det omfang, i hvilket der kan køres med 140 km/t.

Der vil i løbet af august måned blive udsendt cirkulære om iværksættelse af ordningen.



Det offentlige bør gå foran med at finde modeller for en arbejdstidsforkortelse

Svend Auken om arbejdstidsnedsættelse

6

I det interview, som vi bringer med fhv. arbejdsminister Svend Auken, fremgår det klart, hvor betydningsfuldt det er for Socialdemokratiet at få en arbejdstidsforkortelse realiseret. Men det fremgår også, at der er store problemer, der melder sig samtidig med en løsning af dette krav: Der er for det første spørgsmålet om kompensation: Skal lønkomensationen være hel eller delvis? Skal arbejdstidsnedsættelsen ske gradvis – eller på én gang?

Hvordan vil beskæftigelsen be-
gunstiges af reformen?

Hvordan vil ny teknologi påvirke
tingene?

Vil kapitalapparatet høste for-
dele af en arbejdstidsforkortelse?

Og kan vi her i landet *ensidigt*
nedsætte arbejdstiden, uden at det
skader konkurrenceevnen og der-
med ledigheden.

Alle disse spørgsmål berører
Svend Auken, og han fastholder, at
det er vigtigt, at presset for at få
reformen igennem fastholdes og
intensiveres. Det er interessant, at
Svend Auken understreger, at det
ville være naturligt, om det offentlige
som langt den største arbejdsgiver
gik foran med at finde modeller
for en arbejdstidsforkortelse.

Det er også betydningsfuldt, at
Folketinget gennem en vedtagen
dagsorden på en positiv måde har
engageret sig i sagen.

I. Dagsorden

Folketinget har vedtaget en dags-
orden om arbejdstidsforkortelse?

Ja. Det skete på baggrund af en
forespørgsel om, hvad regeringen
kunne oplyse om behovet for ned-
sættelse af arbejdstiden og for en
bedre fordeling af arbejdet set i re-
lation til de forudsigelser, der ligger
om arbejdsløshed og beskæftigelse
i fremtiden.



Svend Auken.

*Og den forespørgselsdebat munde-
dede ud i vedtagelsen af en dagsor-
den?*

Ja, og for den stemte Socialde-
mokrattiet, Det radikale Venstre,
SF og de borgerlige partier.

*Hvad er hovedindholdet i dags-
ordenen?*

Det er, at Folketinget erkender,
at der eksisterer et behov for at
vurdere en nedsættelse af arbejds-
tiden med henblik dels på det be-
skæftigelsesmæssige og dels på de
menneskelige aspekter. Derfor
opfordrede Folketinget regeringen
til at indlede drøftelser med ar-
bejdsmarkedets parter med sigte på
disse problemstillinger. Folketinget
skal endvidere have en redegø-
relse fra regeringen om dette inden
årets udgang.

*Hvilken betydning tillægger du
denne dagsorden?*

Jeg tillægger dagsordenen den
betydning, at nu er der et flertal i
Folketinget, som er af den opfattel-

se, at det bliver nødvendigt at dis-
kutere realistisk en nedsættelse af
arbejdstiden. Men jeg vil gerne til-
føje, at dette ikke skal opfattes som
en erstatning for en aktiv beskæfti-
gelsespolitik, men som et led i en
aktiv beskæftigelsespolitik.

*Man ønsker altså, at alle de
mange undersøgelser, der allerede
foreligger om emnet, nu nyttiggør-
es i en drøftelse mellem regeringen
og arbejdsmarkedets parter?*

Ja. Men der ligger ikke det i
dagsordenen, at man blander sig i
forhandlingerne på arbejdsmarke-
det om arbejdstiden på anden måde
end man presser en stillingtagen
frem! Men vi vil ikke i Folketinget
diktere indholdet af en arbejdstids-
politik.

II. Det offentlige og arbejdstiden

*Kunne man tænke sig, at det of-
fentlige gik foran i bestræbelserne?*

Jeg synes, at det ville være na-
turligt, om det offentlige, som jo er
langt den største arbejdsgiver, gik
foran i bestræbelserne for at finde
modeller for en arbejdstidsned-
sættelse.

*Hvilket indhold skulle sådanne
modeller have?*

Det kunne f.eks. omhandle:
Hvor meget skal arbejdstiden sæt-
tes ned. Og hvordan kan man sikre
sig økonomien i det hele. Med det
sidstnævnte tænker jeg dels på den
enkeltes økonomi, altså om graden
af kompensation, og dels tænker jeg
på samfundets økonomi.

*Men alt dette skulle vel forhand-
les med de ansattes organisatio-
ner?*

Ja, naturligvis.

III. Arbejdstiden hjemme og ude i Europa

*Dansk fagbevægelse frygter en en-
sidig nedsættelse af arbejdstiden
her i landet?*

Der er ingen tvivl om, at det bedste ville være, hvis alle lande koordinerede bestræbelserne og samtidig gik i gang med arbejdstidsnedsættelse. Og jeg vil gerne sige, at det netop også var det, som Danmark under de socialdemokratiske regeringer arbejdede på. Man så gerne, at EF-landene realiserede tanken samtidig.

Er det dit indtryk, at der er bygget et pres op for at nå frem til et fælles resultat?

Det er der. Men det er alligevel ikke lykkedes at blive enige om en egentlig plan. Men den omstændighed, at dette ikke er lykkedes, er ikke ensbetydende med, at man skal undlade at foretage sig noget selvstændigt her i landet. *Tværtimod*. Thi enhver erfaring viser, at jo mere man presser på, og jo mere man kommer i gang i et enkelt land, jo større er chancen for at man bliver led i en proces, hvor det sker i mange lande på én gang.

En samtidig nedsættelse af arbejdstiden i alle EF-lande til 35 timers ugen ville vel indebære fuld lønkompensation?

Ja, – i hvert tilfælde med en meget høj lønkompensation, thi ellers ville der opstå et hul i efterspørgslen med store følger for beskæftigelsen. Hvis derimod et enkelt land alene nedsætter arbejdstiden, er det langt vanskeligere at give fuld lønkompensation, idet konkurrenceevnen forværres og ledigheden dermed øges.

IV. Kapitalapparatet

Fra arbejdsgiverside hævdes det, at en arbejdstidsnedsættelse vil hindre fuld udnyttelse af produktionsapparatet?

Den socialistiske regering i Frankrig har formuleret et slogan, der siger: For at sætte menneskenes arbejdstid ned, er det nødven-

digt at sætte maskinernes arbejdstid i vejret. Og det vil sige, at man *kan* udnytte de eksisterende investeringer mere effektivt og samtidig ned sætte arbejdstiden. DSB herhjemme er jo et godt eksempel på, hvordan man kan udnytte en kapacitet ikke blot 35 timer om ugen, men betydeligt flere. Og det er samfundsøkonomisk fornuftigt. Det, man kender til i DSB, bør kunne udstrækkes til andre områder. Det ville selvfølgelig være helt urimeligt, hvis erhvervslivet skulle tvinges til at investere i nye maskiner, blot fordi man sætter arbejdstiden ned. Det må være muligt at tænke – eksempelvis i to dags skift eller noget andet.

V. Hel eller delvis lønkompensation

Mener du, at det i dag ville være muligt at gennemføre 35 timers ugen med fuld lønkompensation?

Hvis man gennemførte dette rent mekanisk, tror jeg ikke, at det ville være realistisk. Men det er min opfattelse, at det vil være muligt gradvist at nedsætte arbejdstiden. Og hvis det sker i forbindelse med overenskomstforhandlinger, tror jeg, at det vil være muligt at finde en rimelig lønkompensation.

VI. Teknologien

Hvordan vurderer du, at ny teknologi vil spille ind på arbejdstidsproblemet?

Jeg vurderer det sådan, at en arbejdstidsnedsættelse simpelt hen er nødvendig for at kompensere nogle af de beskæftigelsesmæssige virkninger af ny teknologi.

VII. Beskæftigelsen

Vil flere komme i arbejde som følge af en arbejdstidsnedsættelse?

Blandt alle de økonomer, der har beskæftiget sig med disse problemer, er der ikke tvivl om, at der

er en betydelig beskæftigelsesmæssig effekt i en arbejdstidsforkortelse. Det, som uenigheden blandt økonomerne går på, er, hvor stor effekten vil blive. Nogle mener, at effektens størrelse navnlig afhænger af, om reformen gennemføres *samtidig* og under *ét*. Andre hævder, at en stor arbejdstidsforkortelse er urealistisk. Man må gå gradvis frem. Men i så tilfælde er der ingen tvivl om, at det bliver nødvendigt at lade en sådan gradvis nedsættelse af arbejdstiden ledsages af en eller anden form for aftale om merbeskæftigelse.

VIII. Mere fleksibilitet

I debatten om arbejdstidspolitik indgår også tanken om mere fleksibilitet i arbejdstiden?

Jeg mener, at en mere fleksibel arbejdstid er et gode. Men deltid udover det, vi kender i dag, vil *ikke* være et gode. Deltid skaber kunstige skel. Men værst er det, at det er så vanskeligt at lave ligebehandling, hvis alle kvinder – eller i hvert fald en meget stor del af dem – arbejder på deltid, – og alle mændene på heltid.

IX. Advarsel mod 35 timers ugen

I debatten er der fremkommet advarsel mod 35 timers ugen. Den vil skabe problemer, fordi der i 1990'erne kan ventes mangel på arbejdskraft?

Ingen prognoser tyder på, at vi omkring 1990 vil have mangel på arbejdskraft. Men det stiller sig nok lidt anderledes, når vi når hen i slutningen af 1990'erne. Jeg tror imidlertid, at skulle man til den tid have mangel på arbejdskraft, ville man på arbejdsmarkedet kunne finde frem til aftaler, der klarede dette problem, slutter Svend Auken.

Mange kække små gjorde LT stor

Af Tage W. Jensen

8

Ordspil – som i overskriften – er så engelsk som snusfornuften i Londons t-bane- og bussystem.

Men før 1933 var der intet system, derimod mange kække små vognmandsforretninger i idelige »indianerkrige« om byens fodbårne trafikanter.

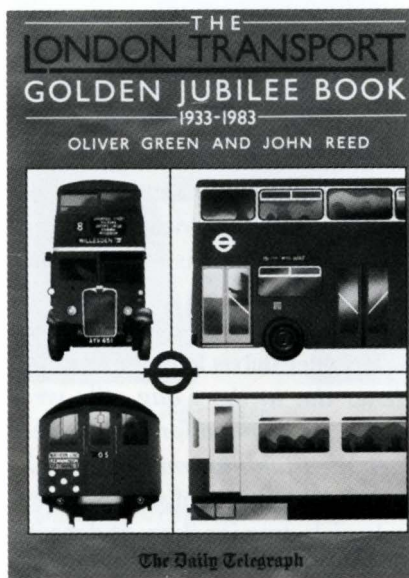
Slagsmålene blev til sidst så ubehagelige for alle, at de mange små besluttede at sætte sig omkring det runde bord og blive enige om at dele »jagtmarken« imellem sig. Midlet skulle være én organisation til betjening af hele Stor-Londons mennesker på og under gaderne. Slut med at hugge hinandens passagerer på næsten alle mulige måder (kapkørsel, gensidig blokering i gaderne o.lign.), som uundgåeligt skadede trafikregularitet og komfort. Sejr for fornuften!

1. juli 1933 opstod så *London Passenger Transport Board* – LPTB, nu i daglig tale blot *LT* eller *London Transport*. I dag verdens største kollektive bytrafikantsystem, som dagligt i hovedstadsområdet (7 millioner mennesker) befordrer lige så mange rejsende, som Danmark har indbyggere. Og systemets røde todækkerbusser og røde og sølvfarvede t-banetog hører for længst til Londons seværdigheder og kendetegn.

De fremsynede transportfolk, år 1933, kunne dog ikke forudse, at hele bytrafikken ville vokse så enormt, at den kom til at blokere for kollektivtransporterne. Og selv om LT's grundlæggere havde kunnet forudse væksten, kunne de næppe have forhindret den.

I årene efter Verdenskrig II måtte LT således møde sin skrappeste udfordring til regulariteten: ren og skær trafikmængde.

I 1950'erne og '60'erne udtalte LT skarpe krav til myndighederne om at medvirke til en begrænsning



(Øverst) Før 1933: Det underjordiske, elektrificerede jernbanesystem reklamerede allerede i 1907 med dette fællesmærke, et grafisk tidstypisk udtryk for princippet, at korteste vej imellem to punkter er en ret linje.

Forsiden af *London Transport's* jubileumsbog, der markerer 50-året for samling af de små vognmandsforretninger i LT-organisationen. Omslaget er i guld, rød, sort, sølvgrå. 192 sider viser 420 illustrationer, 140 i farver.

af individuel, kørende trafik i byområdet, så LT's »skræddersyede« bytrafikantsystem kunne komme til at virke efter hensigten: hurtigt og sikkert. Den hensigt, som har været markedsført med svingende held allerede fra den dag,

»indianerstammerne« viste deres første fællesmærke i 1907 (billede). Mærket viser også, at tankens klarhed i varemærkedesign, her fordelten ved direkte, »underjordisk« rejse til målet, ikke var fremmed for den tids grafikere. Tanken fik bare lidt sirligere udtryk end normalt i dag.

I 1980'erne kæmper LT bare videre med hestekrafttyven – trafikmængde – som i virkeligheden »stjæler« både kapacitet og regularitet. Fornuftens bud – d.v.s. giv bytrafikberegnet kollektivsystem fortrinsret over individuelle, omkringsvingende køretøjer med disses ringe kapacitet – trænger nemlig stadig ikke ind i byautoriteternes beslutnings»processors« af blod og væv. Myndigheder synes åbenbart fortsat, at en moderne storby er ikke mest til for at kunne bruges, men snarere for at give adgang for alt og alle til alle tider! Derfor opstår trafik»propperne«. Derfor flyder Londons trafikflod stadig ikke så uhindret, som LT ellers kunne få den til.

Bykernens behov for – f.eks. – at udelukke kørende privattrafik i normal butiks- og kontorarbejdstid, men med fri adgang alle ugens dage for aftenlivets trafik, forbliver derfor kun et fornuftigt ønske.

I stedet for fornuften må LT købe radiokontroludstyr, kørebanebåke, kantstens»scannere«, bærefrekvensradioanlæg til »flyvende« trafikinspektører og andet elektronisk isenkram i ikke videre håbefulde forsøg på at kunne dirigere og skaffe vejplads til busserne på tilfredsstillende måde. Siden 1968 har LT dog også kunnet indføre voksende antal indhegnede bus»stier« på gaderne. De fremmer afgjort bustrafikken.

T-banen er nemmere at operere med – den følger jo egne, uhindrede

spor under gaderne og kan overholde myldretidskøreplaner med få sekunder imellem togene. Noget af t-banens nyeste udstyr er et passagerinformationsapparat af elektroniske skilte på perronen. Med lysende bogstaver og tal viser skiltet uafbrudt på én gang bestemmelsessted og forventet ankomsttid for indtil tre på hinanden følgende t-banetog. Giver godt overblik for ventende passagerer. Foreløbig er de to første skilte af denne type ophængt på St. James' Park station.

Under åben himmel har t-banetog det omtrent som andet rullende materiel – medregnet i særlig grad adhærensproblemer om efteråret, når træernes løv på tæt skovbevoksede strækninger falder som gyldenbrune, glatte klatkager på skinnerne og får hjul på det lette materiel til at rotere på stedet. Problemet volder nogen forsinkelse, så LT bekæmper det ved bl.a. at smøre adhærensfremmende pasta på skinnerne, hvorved hjulene »bider« bedre trods »klatkagerne«.

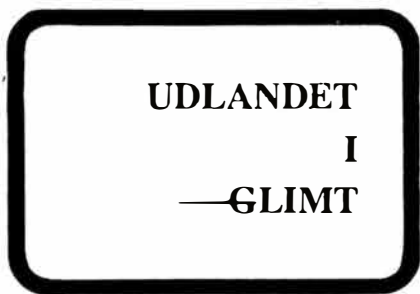
LT's udviklingshistorie siden 1933 er nu blevet sammenfattet i en gennemillustreret jubilæumsbog, der markerer 50-året for organisationens oprettelse: »*The London Transport Golden Jubilee Book – 1933–1983*« (billede). Og ikke én af bogens illustrationer står forkert i det kompakte sidelayout.

På 192 sider i formatet 262×193 mm med 420 illustrationer, 140 i farver, har kurator ved London Transport Museum i Covent Garden, *Oliver Green*, sammen med en tidligere LT-pressetjenestemand, *John Reed*, der nu tager sig af LT's udstillingsaktiviteter, fortalt historien.

Jubilæumsbogen viser forandringerne i rullende materiel og i faste anlæg (sidstnævnte kaldes nu også »infrastruktur«, som altså ik-

ke behøver at forvirre nogen) og beretter videre om bl.a. kollektivtrafik i krigsårene under Hitlers flyvende, hvinende bomber, der blev specielt fremstillet for at knække londonernes kampmoral (virkningen blev den modsatte, men bomberne lagde flere bydele i ruiner).

To andre, mere hyggelige begivenheder i byhistorien nævnes også: Olympiske lege i 1948 og »Festival of Britain« i 1951. Festivalen tiltrak gæster fra hele Jorden, der fyldte godt op i t-baner og busser for at komme rundt og nikke til engelsk kultur som en mangesidet udstillingsgenstand.



• LONDON's første dybtliggende – 19 m – borede t-bane startede d. 18. december 1890 imellem Stockwell Road og King William Street med 5 stationer, knap 5 km lang. Det første elektriske lokomotiv til strømførende 3. skinne startede også her, dets totallængde var 4,2 m, topfart 40 km/t (den gamle tegning



viser – t.v. – et lok på Stockwell station). 11 år før viste Werner von Siemens verdens første elektriske jernbane på en udstilling i Berlin.

Green og Reed har grebet dybt i LT's store billedarkiv, medregnet tidens plakatkunst. Resultatet er også blevet overvejende visuelt udtryk for hovedstadslivet gennem 50 år til dato. Hvor udviklingen i kollektivtransportsystemet er »bukket«/billedbogens ofte spændende og flot samlende midtpunkt.

Interesserede læsere kan købe jubilæumsbogen pr. post direkte fra LT-medudgiverne: Daily Telegraph, Dept. LT., 135 Fleet Street, London EC4P 4BL, England. Prisen: £ 5,95 (paperback) eller £ 9,95 (hardback). Plus porto: £ 1,55.

• KENYA er nu færdig med overvejelserne til en ny 216 km lang bane i Kerio-dalen fra Rongai til Sigor.

En af Kenyas længste tankebaner.

• MAROKKO's regering støtter plan til fast forbindelse i form af pontonbro fra Marokko over Gibraltarstrædet til Spanien. Spansk-marokkansk ekspertgruppe anbefaler boret jernbanetunnel under strædet, som spanierne foretrækker. Engelsk konsulentfirma er ved at afslutte forslag til hængebro for biltrafik over strædet og skal derefter udarbejde forslag til jernbanebro over strædet.

Forslag: Læg alle forslag oven på og i forlængelse af hverandre over strædet med sporet på toppen.

• CANADA's jernbaner afventer ny korntransportlov, som efter udviklede ændringer skulle gøre det økonomisk muligt at fragte brødkorn i det store land.

Kornet ventes at fremkomme uden, at der flyttes et komma i naturloven.

Plejecentret Jernbanebo udvider

Festligt rejsegilde for yderligere 10 beskyttede boliger

10

Med deltagelse af arbejdere, håndværkere m.fl. ved byggeriet samt Jernbanebo's bestyrelse, repræsentanter fra Nyborg kommune samt fra Jernbanemændenes kooperative fond, afholdtes den 6. maj 1983 rejsegilde på 10 nye beskyttede boliger, så det samlede antal bliver 20.

Menuen stod på pølser m/brød samt øl og vand.

Der blev udtalt mange gode ønsker for det nye byggeri og det gennemgående tema i talerne var det gode samarbejde mellem alle de implicerede i byggeriet og den gode håndværksmæssige udførelse.

Planlægningen er indtil nu fulgt til punkt og prikke og der gaves tilsagn om, at byggeriet er klar til indflytning som planlagt, den 1. september 1983.

Ligesom til de 10 første beskyttede boliger hører et lille stykke havejord til hver af de nye boliger og de får samme storslåede udsigt ud over et fredet kolonihaveområde og med skoven som baggrund.

Det er »Jernbanemændenes kooperative forsikringsforeningers fond« der er den drivende kraft i byggeriet, der på en gang er med til at afhjælpe et stort behov for denne boligform samt til at stimulere beskæftigelsen i Nyborg.

Fondens formand er Erik Nygaard Jespersen og han benyttede ligeledes lejligheden til at takke Nyborg kommune for et eksemplarisk samarbejde omkring hele plejecentret.

Dansk Lokomotivmands Forening benyttede anledningen til at skænke fonden 10.000 kr.

Det ville være rimeligt at benytte lejligheden til at bringe nogle facts om fondens stiftelse og plejehjemmets tilblivelse.

Fondens stiftelse

Den 1. april 1963 havde »Vejlekassen« bestået i 90 år, og på repræsentantskabsmødet den 26. april s.å. markeredes jubilæet bl.a. ved, at man i fællesskab med de øvrige kooperative forsikringsforeninger stiftede »Jernbanemændenes kooperative forsikringsforeningers fond.«

Formålet skulle være at støtte humanitære opgaver, bl.a. at virke for oprettelse af syge- og plejehjem for jernbanemænd, der har været medlem af jernbaneorganisationerne.

Som startkapital bevilgedes 10.000 kr. af Vejlekassens midler. Fondens oprettelse blev på repræsentantskabsmøder i Uheldsforsikringen og Forsikringsforeningen godkendt, og der blev fra hver af disse foreninger bevilget 10.000 kr.

Fondens ledelse havde tiltro til, at der blandt jernbaneorganisationernes medlemmer ville være mange, der var villige til at yde økonomisk støtte til den gode sag, og man traf aftale med DSB om, at eventuelle bidrag kunne indeholdes i månedslønnen.

Ligeledes gav skattedirektoratet tilsagn om, at gaver til fonden kunne fradrages på giverens selvangivelse.

At tanken var rigtig, viser de mange månedlige bidrag, der siden er indbetalt fra medlemmerne.

Foruden disse bidrag har fonden gennem årene modtaget gaver fra forskellige sider, bl.a. som tilskud fra »Helsefonden«.

Beløbene fra DSBs bødekassee tilfalder ligeledes fonden.

Plejehjemmets placering

På det ordinære repræsentantskabsmøde i oktober 1970 traf man beslutning om, at man nu skulle søge frem til forslag om en egnet placering af et plejehjem samt forslag om indretning og opførelse.

Fonden havde på dette tidspunkt en formue på ca. 250.000 kr. og kunne regne med en tilvækst pr. år på ca. 40.000 kr.

Beslutningen blev truffet efter debat om en idéskitse, der var tilvejebragt i samarbejde med et socialt boligselskab, der havde planer om bebyggelse af et større areal vest for Roskilde.

Af forskellige grunde forlod man dog denne tanke, og på et ekstraordinært repræsentantskabsmøde den 1. november 1971 vedtoges det at modtage et tilbud fra Hobro kommune, der vederlagsfrit stillede en byggemodnet grund til rådighed.

Under forudsætning af opførelse af et plejehjem ville kommunen stille yderligere 25.000 kr. til rådighed, og en lokal bank meddelte, at man ville yde et tilskud på 50.000 kr.

Der var således megen velvilje tilstede, og et projekt blev herefter udarbejdet i samarbejde med entreprenørfirmaet Jord og Beton samt arkitektfirmaet Friis og Moltke, Århus.

Projektet omfattede 49 plejehjemspladser og 10 beskyttede boliger. Prisen ville blive 9.050.000 kr.

På et repræsentantskabsmøde i november 1974 godkendtes projektet til antagelse, og »Arbejderbo« engageredes som forretningsfører for byggeriet.

De nødvendige ansøgninger blev affattet og sendt til Hobro kommune, der varmt anbefalder byggeriet overfor Nordjyllands amt. Her strandede det hele, idet amtet kun ville godkende 36 plejehjemspladser og senere faldt kommunen fra i spørgsmålet om de 10 beskyttede boliger.

De nødvendige ansøgninger blev affattet og sendt til Hobro kommune, der varmt anbefalder byggeriet overfor Nordjyllands amt. Her strandede det hele, idet amtet kun ville godkende 36 plejehjemspladser og senere faldt kommunen fra i spørgsmålet om de 10 beskyttede boliger.

COI - *nyt*

Besparelser og privatisering

Gennemførelse af voldsomme besparelser på de offentlige budgetter og krav om privatisering af den offentlige sektor kan – smart tilrettelagt – gå hånd i hånd.

Det ideologiske grundsyn bag kravet om privatisering er vel, at det offentlige ikke skal beskæftige sig med ting, som kan udføres af private. Synspunktet er efter vor opfattelse rent politisk, og det tilgodeser ikke det saglige forhold, at en virksomhed som måske i én egn af landet kunne drives lønsomt af private, ikke vil kunne drives med overskud i andre landsdele. Og overskud *skal* driften give, hvis den ikke udføres af det offentlige. Det offentlige baserer sin virksomhed på det princip, at de offentlige ydelser så vidt muligt skal være ens, uanset om man bor i den ene eller i den anden ende af landet, og ikke på rene lønsomhedssynspunkter.

Et andet ofte hørt synspunkt er, at en virksomhed bliver drevet mere effektivt, hvis den overlades til private firmaer.

Det er en skrøne, som ingen hidtil har ført bevis for, og påstanden tjener derfor mere til fremme af ideologiske mål og til at tilsmudse de ansatte i de offentlige virksomheder end til gavn for saglige formål. I sit princip afviger den massive fremførelse af effektivitetssynspunktet derfor ikke fra den hetz, et nu hendøende parti slog sig op på i midten af halvtredserne.

Metoderne er blot blevet mere raffinerede, og bl.a. ved fortsatte massive besparelser på de offentlige virksomheders budgetter vil regeringen kunne sikre sig, at de offentlige serviceydelser rent faktisk *forringes*.

Vi vil gøre vort for at hindre, at der i befolkningen skabes det indtryk, at serviceforringelsen skyldes efterladenhed og dovenskab hos de ansatte i de offentlige virksomheder.

COI mener selvfølgelig, at offentlig virksomhed skal drives så effektivt som muligt og med hensyntagen til alle grupper og alle dele af landet.

Men vi vil for eksempel ikke få et mere effektivt offentligt transportsystem ved at privatisere DSB eller en bedre post- og teleservice ved at privatisere disse sektorer.

Og effektiviteten i toldvæsen, fængselsvæsen, forsvar, politi, sundheds- og sygehusvæsen og i undervisningsområdet tror vi ej heller ville blive bedre af at områderne eventuelt blev drevet på privat basis.

Vi mener derfor, at man bør standse de ideologisk prægede forsøg med privatisering af den offentlige sektor.

Og vi mener, at regeringens planer om at spare yderligere 10 millioner kroner på den kommende finanslov vil uddybe ulighederne i samfundet og skabe en polarisering i befolkningen, som ikke kan være i nogens interesse. Vi vil ikke have klassesamfundet tilbage.

Regeringen mener, at vi skal spare os igennem krisen. Vi mener, at Danmark skal arbejde sig ud af krisen.

Møde i Tjenestemændenes Fællesudvalg



TFUs formand Aage Andersen og sekretariatsleder Niels Juul.



Repræsentanter for COII og COI.

Mandag den 16. maj blev der afholdt møde i Tjenestemændenes Fællesudvalg.

I sin beretning kom formanden, Aage Andersen, ind på de overståede aftaleforhandlinger.

Aage Andersen sagde bl.a., at aftaleforhandlingerne på grund af regerings-skiftet i september 1982 nok fik en nogen anden indfaldsvinkel, end man havde forestillet sig.

Der kom en regering, der straks bekendte kulør over for lønmodtagerne, idet en af dens første handlinger var ved lov at afskaffe den aftalte taktreguleringsordning og at stille dyrtidsreguleringen i bero indtil videre til efteråret 1985. Efterfølgende havde regeringen vist, at dens lyst til at forse sig på lønmodtagernes rettigheder ikke var en enlig svale, hvilket karensdagsloven og finansministerens cirkulære om tilskuddet til kantinedriften i statens virksomheder havde bevist.

Hvis regeringen dertil også skulle få held med sine privatiseringsplaner, samt skaffe sig politisk rygdækning i folketinget til yderligere nedskæringer i de kommunale bloktilskud, så vil mange tusinde mennesker blive arbejdsløse. Det vil de ikke kun blive i den offentlige sektor, men også i den private, da nedskæringernes følgevirkninger blandt andet vil være et fald i leverancerne af forskellige ydelser fra private virksomheder.

Aage Andersen fortsatte med at sige, at hvis man vendte sig til egen situation i TFU, var der grund til først og fremmest at udtrykke tilfredshed

med, at det også denne gang var lykkedes at opnå enighed blandt centralorganisationerne, både om hvordan kravene skulle se ud, og om hvilken holdning man skulle have til resultatet. Dette til trods for at resultatet ikke var helt fantastisk godt, men alligevel godt nok til, at det blev tiltrådt med stor majoritet i alle de fire centralorganisationer.

Man havde vidst på forhånd, at det ville blive svært at bøje synspunkterne imod hinanden i TFU, grundet de forskellige udgangspunkter man havde. Det lykkedes altså, og når det så lykkedes, var det Aage Andersens opfattelse, var det grunden nok var, at man hver især havde mere at tabe end at vinde.

Fremtiden

Om fremtiden i TFU, sagde Aage Andersen, at det siges, at det er svært at spå, specielt om fremtiden, og det gælder i særlig grad i denne tid, hvor strukturspørgsmål presser sig på.

Man har ikke kunnet undgå at lægge mærke til den debat, der for tiden køres omkring hovedorganisationsspørgsmålet, men man kunne måske være lidt overrasket over nogle af de vendinger, debatten havde taget. Det kunne måske skyldes, at det er de forkerte steder, man diskuterer tingene, og måske også at der ikke hos alle findes en forståelse for, at tingene må drøftes åbent de relevante parter imellem.

Aage Andersen fandt det naivt, hvis nogen troede, at det ville være muligt

at gå og lave såkaldt alternative organisationsdannelser i dølgsmål, herunder specielt vedrørende placeringen af forhandlingsretten.

Forhandlingsretten for tjenestemænd er placeret i centralorganisationerne, og det skal den blive ved med at være, fastslog Aage Andersen.

Struktur

Om strukturændringerne i COI, sagde Aage Andersen, at han gerne ville slå fast, at de strukturændringer, der påtænkes i COI, ikke på nogen måde havde til hensigt at antaste samarbejdet i TFU, hverken formelt eller reelt.

Det var således Aage Andersens helt klare opfattelse, at eventuelle ændringer i organisationsstrukturerne på det allerøverste plan kun kunne tage udgangspunkt i de bestående forhold, og at centralorganisationerne på dette område var bundet sammen af et helt reelt interessefællesskab, og udgangspunktet måtte så være det man havde, nemlig TFU.

Aage Andersen orienterede endvidere om de ændringer, der var sket i COIs vedtægter, således at der nu var mulighed for at optage organisationer, hvis medlemmer er ansat på overenskomst.

Ved de efterfølgende valg blev Aage Andersen genvalgt til formand, og Jørgen Jensen fra LC genvalgt som næstformand. Derudover blev Hans Strunge fra COII og Erik Stig Jørgensen fra AC genvalgt til forhandlingsudvalget.

Fælles hovedbestyrelsesmøde mellem COI og COII

Den 24. og 25. maj 1983 var en historisk dag for COI og COII. Som COIs formand, Aage Andersen, sagde det i sin velkomst, idet det var første gang, de to hovedbestyrelser var sammen.

Aage Andersen mente også, at der var flere årsager til, at mødet var arrangeret, bl.a. fordi det havde vist sig, at der var flere sammenfaldende synspunkter i de to centralorganisationer, men også opbrudstendenserne i organisationerne i den offentlige sektor måtte tages med i betragtning. Men specielt den fælles holdning til mange ting havde gjort det ønskeligt og muligt at holde det fælles hovedbestyrelsesmøde.

Aage Andersen sagde endvidere, at al begyndelse jo er svær, hvorfor man skulle huske, at der skulle tages små skridt i starten.

Aage Andersen opfattede derfor mødet som et symbol på det første skridt på en endnu ukendt vej.

COIIs formand, Hans Strunge, gav udtryk for at han helt kunne tilslutte sig Aage Andersens bemærkninger, samt at han håbede, at man i fællesskab kunne skabe sig en større styrke for de to centralorganisationer.

Informationskampagnen

Informationskampagnen om besparelser og privatisering i den offentlige sektor var et naturligt emne på mødet, da kampagnen i længere tid havde været

drøftet mellem de to centralorganisationer.

Aage Andersen kunne oplyse, at man i samarbejde med et reklamebureau havde udarbejdet forslag til annoncer, skilte til tog og busser, badges, klæbemærker m.v., og at kampagnen var påtænkt til at løbe af stabelen i uge 25.

Aage Andersen sagde endvidere, at udbredelsen af kampagnen helt ville afhænge af, hvor stor tilslutningen ville blive. Der blev derefter forevist udkast til kampagnematerialet.

Stillingsvurderingssystemet

Hans Strunge kunne her konstatere, at stillingsvurderingssystemet var et problem, der optog begge centralorganisationer meget.

I COII havde man nedsat en referencegruppe, der havde udarbejdet og udsendt spørgeskemaer til de tilsluttede organisationer.

Skemaerne havde bl.a. vist, at systemet nok burde gøres mere forståeligt, og at der måske var behov for flere grader under erfaringsfaktoren.

Herudover havde man fundet, at der nok burde kikkes på sammensætningen af de lokale paneler samt behandlingen af dissenser i styrelsespanelerne.

Aage Andersen oplyste, at COI også havde nedsat en referencegruppe. Denne gruppe havde også udsendt spørgeskemaer, og man var nu ved at gøre resultatet op. Aage Andersen

mente endvidere, at de to referencegrupper nok burde sætte sig sammen og drøfte de fælles problemer, således at man fremover kunne støtte hinanden i det centrale panel.

Teknologi

Hans Strunge orienterede om arbejdet i teknologinævnet, hvor der var nedsat en gruppe, der skulle følge arbejdet på Datacentralen vedrørende PAI-systemet (personale-administrativt-informationsystem). Der var ligeledes nedsat udvalg vedrørende uddannelse og EDB-journalisering.

Det fremtidige samarbejde

Aage Andersen henviste til sine bemærkninger ved mødets start, og mente på den baggrund, at samarbejdet nok burde formaliseres ved nedsættelse af et kontaktudvalg. Det var derfor meningen, at de to hovedbestyrelser skulle deles op i blandede grupper for at drøfte en slags kommissorium for omtalte kontaktudvalg.

Aage Andersen sagde endvidere, at de planer, man havde i COI om eventuelt at ændre på sin struktur, intet ændrede ved forhandlingsretten, den ville forblive i centralorganisationerne.

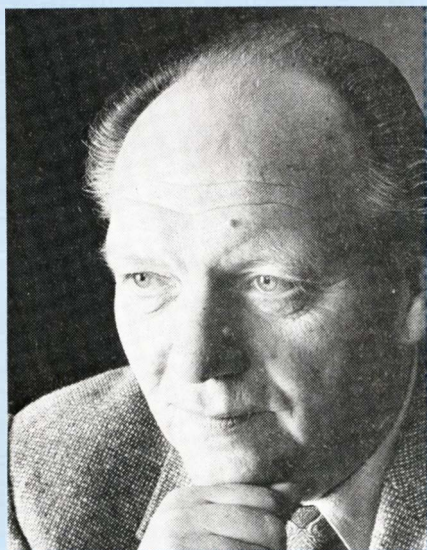
Hans Strunge gav udtryk for, at han var meget indstillet på at få et formaliseret samarbejde, for derigennem at få større indflydelse.

Hans Strunge sagde også, at selvom man måske ikke var 100% enige i alle spørgsmål, var der så mange sammenfaldende synspunkter, at et formaliseret samarbejde var et første skridt på vejen til en bredere enighed.

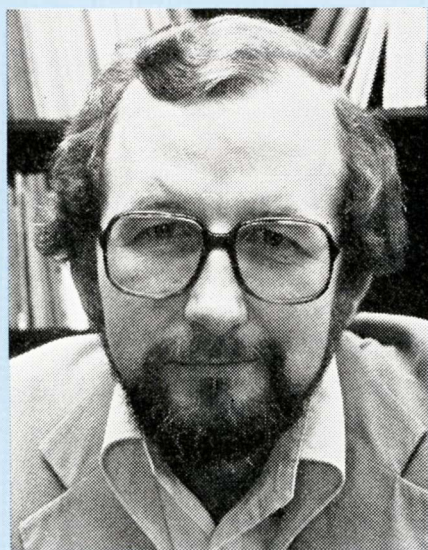
Efter gruppearbejdet og en efterfølgende fælles debat var der enighed om et kommissorium for kontaktudvalgets videre arbejde.

I kommissoriet indgik bl.a. en bestemmelse om, at kontaktudvalget skulle bestå af 6 repræsentanter fra hver centralorganisation samt centralorganisationernes sekretariatsledere. Det blev også bestemt, at der skulle holdes to ordinære møder om året.

Som afslutning på mødet gav begge centralorganisationernes formænd udtryk for, at de fandt det positivt, at der nu var formaliseret et samarbejde de to centralorganisationer imellem.



COIs formand Aage Andersen.



COIIs formand Hans Strunge.

Nordisk kartelkonference

Medlemmer af COIs forretningsudvalg deltog i dagene 8.-10. juni 1983 i den årlige konference i *Nordisk Kartelsamarbejde*, der udover COI består af Statstjenestemannskartellet (Norge), Statsanställas Förbund (Sverige) og Tjänstmännens og Arbetarnas Samorganisation (Finland).

Konferencen, der holdes på skift i de 4 lande, afholdtes i år i Moss i Norge, og programpunkterne var bl.a. rapporter om aftaleforhandlinger og organisationsforhold, drøftelse af statens forretningsdrift, den internationale fagbevægelse (specielt på nordisk plan) samt arbejdstid/beskæftigelse/arbejdsdeling.

Om sidstnævnte emne formuleredes følgende vedtagelse:

»Repræsentanter for centralorganisationer for statstjenestemænd m.fl. i Danmark, Finland, Norge og Sverige har på en konference i dagene 8.-10. juni 1983 behandlet den offentlige sektors stilling i Norden. I denne forbindelse har man specielt drøftet beskæftigelsessituationen.

Konferencen konstaterer, at problemerne i hovedsagen er de samme i de 4 lande: Den offentlige sektor udsættes for krav om stærke besparelser, der fører til dårligere offentlig service og

en uheldig omfordeling af ressourcerne.

Der fremføres desuden stærke krav om privatisering af den offentlige sektor.

Konferencen finder, at et højt fælles forbrug er et godt middel i fordelingspolitikken. Reduceres fællesforbruget, betyder det en dårligere levestandard, særlig for de svagest stillede grupper i samfundet.

Konferencen tager afstand fra en politik, som indebærer reducere eller privatisering af offentlig virksomhed. Væsentlige sider af fordelingspolitikken i de nordiske lande har været at give et ensartet servicetilbud til alle grupper og til alle dele af landet. Øget privatisering kan vanskeligt forenes med en sådan solidarisk fordelingspolitik.

Konferencen ser med stor bekymring på de stigende arbejdsløstal og kræver, at de politiske myndigheder snarest tager mere målrettede virkemidler i brug i kampen mod arbejdsløsheden.

Vi mener, at den offentlige sektor skal bruges aktivt for at skabe nye arbejdspladser.«

Nyt fra A-kassen

Ny pjecce om arbejdsløshedsforsikring

Arbejdsløsheds-kassen har udsendt en ny udgave af pjecen »Arbejdsløshedsforsikring – en overvejelse værd«. Heri gennemgås de vigtigste regler om arbejdsløshedsdagpenge, feriedagpenge og efterløn.

For typiske tjenestemandskategorier er der opstillet regneeksempler på, hvad man kan få i pension og efterløn. Eksemplarer af pjecen kan bestilles på 01-14 33 00, lokal 10.

Nyt personale

Den 1. juni har A-kassen ansat yderligere 2 sagsbehandlere, Pia Odgård og Anne Jensen, og fra 1. juli er Margit Wydojnik ansat som medarbejder i indmeldelsesafdelingen.

Arbejdsløsheds-kassen har nu i alt 10 medarbejdere, og det skulle nu være muligt at få nedbragt ekspeditionstiden, der i de seneste måneder har været alt for lang.

Automatisk kontingenttræk

Forhandlingerne om indførelse af automatisk kontingenttræk er nu genoptaget, og der stiles mod, at der snarest kan startes med medlemmerne af de 15 COI-organisationer, der har Statens Regnskabsdirektorat som løn-udbetalende myndighed og, at der omkring årsskiftet kan fortsættes med tjenestemænd ansat ved Rigspolitiet og under Forsvarsministeriet.

Nye vejrligsregler

Den 3. juni vedtog et flertal i folketinget mod regeringspartierne stemmer et lovforslag, der ophæver den stramning af reglerne for udbetaling af dagpenge som følge af ledighed på grund af vejrliget, som regeringen fik gennemført i oktober måned sidste år og som trådte i kraft den 1. marts i år.

Ind i LO

Urafstemningen i Dansk Post- og Telegraforening om foreningens fremtidige hovedorganisationsforhold gav til resultat, at 54% sagde ja til at foreningen indmelder sig i LO fra den 1. januar 1984. Den samlede stemmeprocent var 72.

Lederen i medlemsbladet Dansk Post- og Telegraftidende giver udtryk for sin tilfredshed med resultatet ved at fastslå, at foreningen nu er parat til at tage de næste skridt ad den vej, der vil sikre medlemmerne større indflydelse på forskellige spørgsmål, da dette nu kan ske gennem et tættere samarbejde med COI og de 400.000 tjenestemænd og andre offentlig ansatte inden for LO-området.

Næsten samtidig har også Centralor-

ganisationen for Telefonstanden i Danmark (COTD) holdt urafstemning om samme spørgsmål. COTD er den organisation som COI har oprettet en fælles A-kasse med.

COTD har gennem længere tid ført en omfangsrig oplysningskampagne om fordelene ved en tilslutning til LO. Også i COTD har det grundlæggende synspunkt været, at man ønskede en større indflydelse på alle de forhold, der vedrører medlemmernes dagligdag.

76% af medlemmerne i COTD deltog i urafstemningen, og resultatet blev, at 54% stemte for optagelse i LO.

Der mangler nu kun, at der bliver taget stilling til fra hvilken dato optagelsen skal ske.

Udsendt 1. juli 1983.

Tryk: Skou & Madsens Eftf. ApS.



Nyborgs borgmester Aage Kock (tv.)

Nyborg

Da det rygtedes, at tanken om byggeri i Hobro måtte skrinlægges, fremkom der flere tilbud om byggegrunde.

Det mest tiltalende kom fra Nyborg kommune, der også stillede grunden vederlagsfrit til rådighed, og desuden havde grunden en sådan størrelse og form, at de udarbejdede tegninger kunne anvendes uden ændringer.

Efter aftale med Nyborg kommune enedes man om i første omgang kun at opføre 28 plejehjemspladser og 10 beskyttede boliger, men køkken, opholds- og terapilokaler skulle dimensioneres, så man kan udvide til det oprindelige projekt og yderligere anvende plejecentret til dagpleje.

Navnet »Jernbanebo«

I maj 1976 annonceredes i jernbaneorganisationernes fagblade en lille konkurrence om et navn til plejehjemmet, hvis opførelse stod for at skulle påbegyndes.

Der indkom 33 forslag, hvoraf fondens bestyrelse udvalgte navnet »Jernbanebo«.

Plejecentrets ibrugtagning

Ved den officielle indvielse den 19. januar 1979 var plejehjemmet og de beskyttede boliger fuldt belagt, idet

ibrugtagningen påbegyndtes mandag den 2. oktober 1978.

Vil du også være med

Fondens vækst sker som nævnt gennem gaver, der kan gives som éngangsbeløb eller som faste månedlige bidrag, der fradrages i løn eller pension.

Det er vigtigt, at mange giver bidrag – små eller store – og at penge går til et godt formål er man ikke i tvivl om, når man taler med plejehjemmets beboere.

Har du lyst til at være med, bedes du udfylde og indsende nedenstående kupon enten til din organisation eller til fondens kasserer, tktl. Gunnar Larsen, Bredgade 21, 3., 1260 København K.

Plejehjemmets ledelse:

Formand: Ernst Christensen, Banegårdspladsen 4, 5800 Nyborg. 31 08 97.

Næstformand: Arne K. Johansen, Egernvænget 118, 5800 Nyborg. 31 27 70.

Henning Nielsen, Knudshovedvej 51, 5800 Nyborg. 31 31 97.

Tage Nielsen, Grævlingevænget 173, 5800 Nyborg. 31 56 99.

Ingrid Rytter Larsen, Helletofte 16, st. th., 5800 Nyborg. 31 75 27.

Bjarne Vibæk, Bøgevej 8, 5800 Nyborg. 31 31 12.

Lene Arnold-Larsen, Skovvej 4, 5800 Nyborg. 31 16 75.

Forstander: Solveig Jørck, Gl. Vindingevej 11, 5800 Nyborg. 31 08 91.

Sekretær: Socialinspektøren eller stedfortræder. 31 19 00.

Jernbanemændenes kooperative forsikringsfond:

Formand: E. Nygaard Jespersen, Bredgade 21, 3., 1260 København K.

Kasserer: Gunnar Larsen, Bredgade 21, 1260 København K. (01) 14 33 00, lok. 29.

Navn

Stilling

Tjenestested

CPR-nummer

ønsker at yde et fast månedligt bidrag på kr. (deleligt med 5 kr.) til

Jernbanemændenes kooperative Forsikringsforeningers Fond

Beløbet fradrages i min løn.

Dato

.....
Underskrift

Nu »blomstrer« Japans monorailbaner

12



vis læseren lægger ferieturen til Japan, vil japanernes voksende brug af énskinneanlæg – *monorail* – sikkert falde gæsten i øjnene. To monorailbaner af hver sin type er i drift, tre baner er under bygning, to er på planlægningsstadiet – og ikke færre end tyve monorailanlæg drøftes for tiden i lige så mange japanske byer. Næste monorailbane, der starter i rutedrift, bliver en 9 km lang linje imellem *Kitakyushus* bymidte og *Kokura*. Den skal være klar i slutningen af næste år.

Hvorfor alle disse monorailanlæg?

Er det fordi – f.eks. byautoriteterne i *Sendai*, der har en af Japans mest bilejende befolkninger (1 bil for hver 3, 4 indbygger), har erfaret, at biler og busser alligevel ikke kan få *Sendais* gadetrafik til at glide? Autoriteterne udtrykker det på sædvanlig høflig måde: »Gadetrafikken medfører bemærkelsesværdig trafikblokering og er en meget svær byrde for bymiljøet«.

Nej, gadetrafikforholdene er ikke årsagen. *Sendai* har faktisk valgt t-baneløsningen, for også t-baner bygges flittigt i Japan til trods for t-banesystemets efterhånden nærmest astronomiske byggeomkostninger. T-baneprincippet er jo suverænt i transitkriteriet – t-baner berøres aldrig af klimaforstyrrelser eller af trafikblokeringer og kan følge korteste vej imellem to punkter. Og så er t-baneanlæg rare at have som beskyttelsesrum, minder japanerne om.

Er årsagen til mange monorailbaner snarere, at japanerne er særlig dygtige til at bygge dem? Egentlig ikke. Faktisk har japanerne aldrig været bange for at indføre udenlandske teknologi-ideer, monorailteknologien er ingen undtagelse. Fra Tyskland kom ideen til de-

res allerførste monoraillinje i 1965 – fra *Tokyos* bymidte til *Haneda* lufthavnen: Toget, der »rider« på en kørebom. Fra USA og Frankrig hentede japanerne ideen til den anden af de to gængse monorailtyper: Toget, der hænger i en »arm« under kørebommen, der er hul som en kasse. Hængebanen i *Kamakura* blev den første af den type.

Til læsere, som måske nu bag monorailfrodigheden aner raffinerede, tekniske nyskabelser eller forbedringer – sidstnævnte er blevet japansk speciale på teknologifeltet – må svaret også blive negativt. De importerede typer er stort set forblevet uændret: »rideboms«-typen er som sædvanlig bygget med kørehjul, der løber på bommens overflade, mens styrehjulene løber vandret imod bommens ydersider. Kraftforsyningskabel og forskellige kabelinstallationer indgår i bommen.

Hængebanetypen kendes stadig på kørehjulene, der løber på bunden af den hule bomkonstruktion – dvs. på begge sider af en smal åbning i midten og på langs af bom»kassens« underside, hvorigennem »armen« rækker ned og bærer toget – mens styrehjulene løber vandret imod bom»kassens« indersider (illustrationen).

Måske er svaret, at monorailsystemet er bedre end tidligere sporvogne eller vor tids bybane henholdsvis metro (sidstnævnte betegner kombinationen t-bane og overfladebane)? Heller ikke! Sporvognene fyldte ganske vist mere på gadernes kørebaner, men monorail af hængebanetypen må nødvendigvis også fastgøres direkte eller indirekte i jordplan – ofte i gademidten lige som sporvognene, hvor den lige som disse ikke bidrager positivt til smidig gadetrafik. Monorail af »rideboms«-typen skal selvfølgelig

have »fødderne« solidt plantet på Moder Jord.

Og monorailmateriellets komfort er ikke bedre end t-baners, metroers eller krydsninger af el-tog og sporvogn, *light rail*, som en nyeste sporvognsudgave.

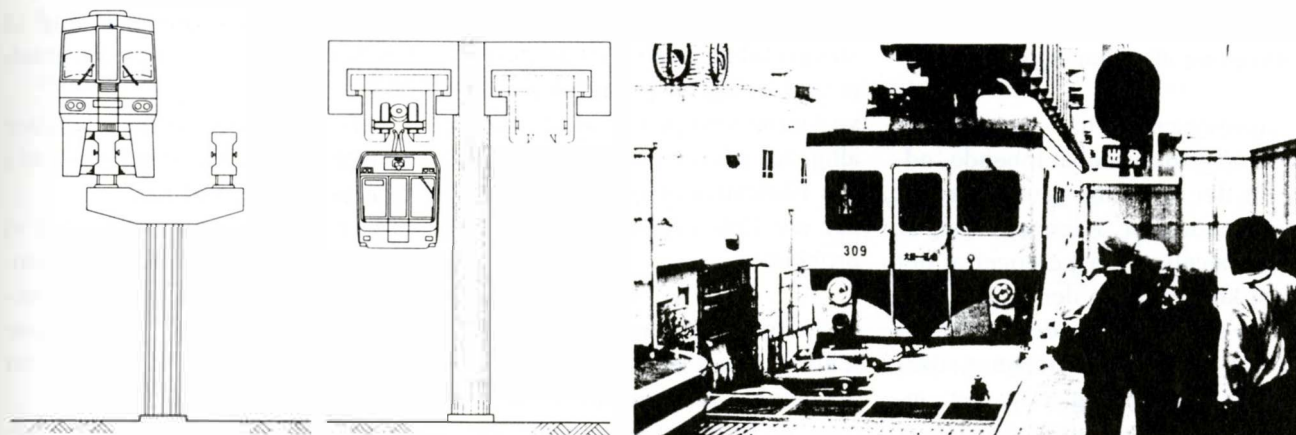
I rutedrift er monorailsystemet heller ikke bedre end de andre systemer – f.eks. har monorailbanerne ikke kunnet opnå samme korte togintervaller som rigtige bybaner/metroer eller lige så lange tog som disse. Monorail-tendensen synes at være korte tog – selv om japanerne nu prøver at udvide til 6-vognstog og indføre 6-minuttersdrift i 1993.

Jamen – hvad er dog svaret på japanernes voksende brug af monorailsystemet? Dette:

I 1972 vedtog japanske politikere at give monorailbygning gadebygningsstatus. Baggrunden er ikke umiddelbart indlysende for fremmede, for den fortaber sig i det japanske byggelovgivningskompleks, ifølge hvilket det er muligt at få rentefri statslån til vejbygning. Derfor øjnede firmaer, der specialiserer sig i jernbanebygning en ny og tiltrækkende markedsmulighed for monorailbaner. Resultatet er blevet, at japanske monorailbaner nu er ved at gøre sig lige så bemærket hele året som japanske kirsebærtræer i blomstringstiden!

Siden monorailsystemet altså ikke er kvalitetsmæssigt bedre end t-baner, metroer eller *light rail*, er den japanske svaghed for monorail svær at fatte i teknologivurderende forstand – men som anført nemmere at forstå i andre retninger, når man »kender« politikernes uransagelige tankebaner.

Japansk offentlighed bøjer sig dog ikke uden »sværdslag« eller bøjer sig slet ikke! Særlig speget



Principtegningerne viser monorailsystemets »ridebom«-type (tv) og hængebanetype (i midten). Japans første monorail af hængebanetypen blev bygget i Kamakura (th), 19 km sydvest for Yokohama.

forløb fik f.eks. monorailprojektet, der blev planlagt for godt tre år siden med *Osakas* lufthavn som centrum. Ideen er at forbinde lufthavnen med fire omliggende befolkningsområder, hvoraf en 22 km lang linje skal række fra *Irami* til *Nishonomiya* og en 13,7 km linje skal gå

fra *Itami* til *Minami Ibaraka*. Anlægget skulle have været afleveret i 1987, men *Osakabeboerne* i lufthavnsområdet protesterer så kraftigt og indædt imod overhovedet at have lufthavnen, hvor den ligger – de ønsker den reelt flyttet langt væk af støjårsager – at *Osaka-monora-*

ilprojektet i skrivende stund stadig ikke er nået ud over planlægningsbordkanten, som af nogle iagttagere nu betragtes som vanskeligere at overskride end Japans himmelstræbende, nationale symbol, det bjergtagende snekronede – *Fujiyama*.

UDLANDET I —GLIMT

- **ITALIEN's** statsbaner (FS) fik ødelagt 3 km linje imellem *Alcantara* og *Randazzo* på Sicilien ved vulkanens, *Etna's*, udbrud for to år siden. Nu har FS besluttet at reparere linjen.

Læser på Fyn: Vulkanisering?

Red.: Vi var forberedt på et lille udbrud fra dig.

- **ENGLAND's** statsbaner (BR) afventer færdigguddannelsen af sin første kvindelige lokomotivfører, *Anne Winter* (24). *Anne* mangler to

måneder som hjælpfører, før hun starter solo. Hun havde først bestemt sig for at blive dyrlæge, men en forårsdag sad hun på en bænk ved *Chapham* jernbaneknudepunktet og så togene pile forbi – det gav hende lyst til at blive lokomotivfører. BR accepterede hendes ansøgning.

Det forår, det forår.

- **SOVJET's** statsbaner (SZD) får nu sine første serieproducerede 10.000 hk el-lokomotiver, type VL-84, fra fabrikkerne i *Novocherkassk*. 8-akslede VL-84 er bygget til brug i minus 60°C og i snestorm, dets maksimumsfart er 120 km/t, det kan trække et 9.000 tons tog. Konstruktorerne er ved at bygge en efterfølger, type VL-85, der får 14.000 hk.

Og ingenlunde ponyføl.

- **NEW ZEALAND's** statsbaner (NZR) overvejer at montere sikkerhedsbælter på siddepladser i passagervogne efter en undersøgelse af omstændighederne ved en afspøringsulykke.

Det næste bliver nok udlevering til stående passagerer af overtræksko med sugekopper under sålerne.

- **UNGARN** har afsluttet elektrificeringsarbejdet på linjen *Budapest-Szeged* med strækningen *Kiskunfelegyhaza-Szeged*.

Skilteskrivning af *Kiskunfelegyhaza* iberegnet.

- **USA's** »Amtrak« jernbaneselskab noterede 79% af togene til tiden i 1982 – en forbedring fra 57% i '81.

Mange holdt vejret i spænding.

Den teknologiske udvikling tilsiger udbygning af samarbejdet

I fagbevægelsen har man næsten altid en strukturdebat løbende, uden at der af denne grund sker de store ændringer. I denne retning er fagbevægelsen måske noget af det mest konservative der findes.

I de seneste år har der dog været en vis bevægelse i tingene, ikke mindst fordi nye fag er opstået, andre har fået en kraftig tilvækst og nogle forsvinder helt.

Der sker åbenbart i fagbevægelsen en stærkere samling omkring de virkelige kraftcentre og det kan konstateres, at tilslutningen til LO er større end nogen sinde.

Man kan have forskellig opfattelse af årsagerne hertil, men kommer nok ikke udenom, at den tekniske udvikling er stærkt medvirkende.

Mange Jernbanemænd spørger sikkert ofte sig selv, om det fortsat er nødvendigt eller ønskeligt at have 4 jernbaneorganisationer, når de alligevel i Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg (JFU) samarbejder om fælles løsninger på fælles problemer.

Spørgsmålet har med års mellemrum været genstand for drøftelser, endog på seminarer, men ud over et fortsat godt samarbejde i JFU, har drøftelserne ikke ført til strukturændringer.

Den teknologiske udvikling medfører, at arbejdsopgaver, der hidtil har været udført af bestemte personalegrupper, ændrer sig så radikalt, at der stilles spørgsmålstejn ved, om de burde udføres af andre grupper. Vi ser det vel tydeligt i de grafiske fag og kan kon-

statere, at det giver anledning til brydninger organisationerne imellem.

Også de stærke strukturdebatter mellem SID og Metal har nok rod i den tekniske udvikling.

Ved DSB og andre etater har vi en tilsvarende tendens, og i det lange løb må organisationerne nok være opmærksomme på, at de i disse forhold vil kunne blive spillet ud mod hinanden.

Dette har Dansk Lokomotivmands Forening og Dansk Jernbaneforbund givet sig til at drøfte i et snævert udvalg, der i løbet af året vil søge at afdække problemerne og tage stilling til, hvad der bør gøres.

Hvad dette kan føre til, er endnu uvist, men at spørgsmålene vil blive genstand for en nøgtern og fordomsfri vurdering er helt sikkert.

K. H. C.

Efterløn

For at kunne oppebære efterløn skal man:

1. ansøge herom
2. være fyldt 60 år, men ikke 67 år
3. have været medlem af en statsanerkendt arbejdsløshedskasse i 10 år indenfor de sidste 15 år
4. være berettiget til at modtage dagpenge i tilfælde af ledighed
5. fraskrive sig retten til at udføre erhvervsarbejde, og
6. have fast bopæl i Danmark.

Medlemmer, der modtager ydelser efter lov om folkepension, lov om invalidepension m.v. eller lov om pension til enker m.fl., kan ikke samtidig modtage efterløn. Dog kan efterløn ydes til personer, der frasi-ger sig retten til invaliditetsydelse.

Ansøgning om efterløn

Ansøgning om efterløn skal afgives på en særlig formular, der udleveres af A-kassen eller af det lokale arbejdsformidlingskontor.

Efter endt udfyldelse skal ansøgningen returneres til A-kassen, der behandler ansøgningen og giver meddelelse om, hvorvidt efterløn er bevilget. Ansøgningen skal indgives i god tid, før man vil gå på efterløn.

Man kan ikke få bevilget efterløn, hvis man er syg på ansøgnings-tidspunktet.

Alder

Man skal være fyldt 60 år, men ikke 67 år, for at kunne modtage efterløn.

Retten til efterløn ophører med udgangen af den måned, hvori medlemmet fylder 67 år. Medlemmer, der udtræder tidligere af efterlønsordningen, kan ikke på ny overgå til efterløn.

Medlemskab af arbejdsløshedskasse

Retten til efterløn er betinget af, at der inden for de sidste 15 år sammenlagt har været medlemskab af en statsanerkendt arbejdsløshedskasse i mindst 10 år. Denne regel trådte i kraft den 6. maj 1980.

Der blev samtidig indført en glidende overgangsperiode, som sikrer, at alle, der pr. den 6. maj 1980 havde berettiget forventning om at kunne gå på efterløn, når de fyldte 60 år, kunne få mulighed for det.

EFTERLØNSBEREGNING.

De udregnede beløb er gældende for medlemmer der afskediges efter 1. januar 1983

	<u>1.4.1983</u>
afsked som 60 årig med 35 års pensionsalder - fradrag for førtidspen- <u>sionering 3½ %</u>	afsked som 62 årig med 37 års pensionsalder - fradrag for førtidspen- <u>sionering 2½ %</u>
Skalatrín 24 tjenestem.pens. 97.543,07 årlig 1.877,27 pr uge <u>fradrag i efterløn 1.877,27 kr. : 63,66 kr. =</u> <u>29,49 timer</u> efterløn for 10 timer i 52 uger = 26.130,00 kr. =====	101.933,40 årlig 1.961,77 pr uge 1.961,77 kr. : 63,66 kr. = <u>30,81 timer</u> 9 timer i 52 uger = 23.517,00 kr. =====
Skalatrín 25 tjenestem.pens. 98.882,09 årlig 1.903,04 pr uge <u>fradrag i efterløn 1.903,04 kr. : 63,66 kr. =</u> <u>29,89 timer</u> efterløn for 10 timer i 52 uger = 26.130,00 kr. =====	103.363,60 årlig 1.989,29 pr uge 1.989,29 kr. : 63,66 kr. = <u>31,24 timer</u> 8 timer i 52 uger = 20.904,00 kr. =====
Skalatrín 26 tjenestem.pens. 100.258,08 årlig 1.929,52 pr uge <u>fradrag i efterløn 1.929,52 kr. : 63,66 kr. =</u> <u>30,31 timer</u> efterløn for 9 timer i 52 uger = 23.517,00 kr. =====	104.833,29 årlig 2.017,58 pr uge 2.017,58 kr. : 63,66 kr. = <u>31,69 timer</u> 8 timer i 52 uger = 20.904,00 kr. =====
Skalatrín 27 tjenestem.pens. 100.255,00 årlig 1.929,46 pr uge <u>fradrag i efterløn 1.929,46 kr. : 63,66 kr. =</u> <u>30,31 timer</u> efterløn for 9 timer i 52 uger = 23.517,00 kr. =====	104.830,01 årlig 2.017,51 pr uge 2.017,51 kr. : 63,66 kr. = <u>31,69 timer</u> 8 timer i 52 uger = 20.904,00 kr. =====
Skalatrín 28 tjenestem.pens. 101.417,40 årlig 1.951,84 pr uge <u>fradrag i efterløn 1.951,84 kr. : 63,66 kr. =</u> <u>30,66 timer</u> efterløn for 9 timer i 52 uger = 23.517,00 kr. =====	106.071,56 årlig 2.041,41 pr uge 2.041,41 kr. : 63,66 kr. = <u>32,06 timer</u> 7 timer i 52 uger = 18.291,00 kr.

Familiekursus

16

afholdes i weekenden den 29.-30. oktober 1983 på DSB's smukke kursuscenter Knudshoved, Nyborg.

Hvem kan deltage og hvorledes kommer man med?

Kurset sigter særlig mod de medlemmer af vor forening, som gerne vil deltage mere aktivt i foreningens arbejde, men som ikke er afdelingsbestyrelsesmedlem og som ikke tidligere har deltaget på DLF's familiekursus.

Såfremt der indgår flere tilmeldinger end 25 par, må landsoplysningsudvalget med lodtrækning finde frem til de heldige.

Tilmeldingskuponen skal senest den 31. august 1983 være foreningens kontor i hænde, og resultatet vil blive udsendt personligt til de udtrukne samt suppleanter senest den 12. september. Navneliste på kursusdeltagerne vil samtidig blive udsendt til ophængning på depotets opslagstavle og bekendtgjort i DLT oktober nr.

Den nødvendige frihed må hver enkelt selv sørge for, og det samme

gælder for transport til og fra Nyborg banegård.

Hvad koster det at deltage?

Kursusprisen er kr. 100,00 pr. par. Beløbet omfatter samtlige udgifter til såvel arrangement som kost og logi. Alle værelser er dobbeltværelse med eget bad og toilet. Kursusafgiften betales under kursusopholdet.

Kursusplan

Tilrettelæggelsen vil naturligvis på dette kursus blive således, at alle aktiveres og med henblik på at give hustruen en orientering på områder, man ikke i hverdagen sætter sig så meget ind i, f.eks. pensionsbestemmelser og deres betydning for ægtefællen og børnepensioner.

Kursusprogrammet vil blive fremsendt til deltagerne ca. 2 uger før kurset afholdes.

Udfyld nedenstående kupon og indsend den til:

Dansk Lokomotivmands Forening,
Hellerupvej 44,
2900 Hellerup.



Nu ikke sur - vi melder os til næste kursus, når de andre ikke vil.

Ledsagerens navn

Navn

Stilling

CPR.nr. Depot

Postadresse

Postnummer By

Aflysning

Vedr. aflysning af seniorlokførernes weekend kursus 3.-4.9. 1983

Desværre må Landsoplysningsudvalget meddele, at ovennævnte kursus på DSB's smukke Kursuscenter Knudshoved må aflyses grundet for lav tilmelding.

Men planerne for at gennemføre et sådant kursus er ikke lagt på hylde, idet vi fra Landsoplysningsudvalget tror på ideen, og vi prøver igen i samarbejde med repræsentanter for seniorlokførerne, for derigennem med bedre information at få tilmeldingen op, så det er økonomisk forsvarligt.

På Landsoplysningsudvalgets vegne
Niels Kristensen

S-bane Ballerup–Frederikssund

Hovedstadsrådet har bedt DSB overveje, hvordan der kunne ske en forbedring af togbetjeningen på strækningen Ballerup–frederikssund. Der foreligger nu et forslag til Hovedstadsrådet, som skal tage stilling til en omdannelse af strækningen til S-bane.

I en rapport om banen peger DSB på, at selv om der løbende er foretaget forbedringer ved indsættelse af nye vogne, større lokomotiver og større tog, har det ikke fjernet ulempen ved at skulle skifte tog i Ballerup. Det skal også tages i betragtning, at lokomotiverne på strækningen nu er henved 20 år gamle og vil være udslidte senest i 1990. Hertil kommer, at DSB omkring 1990 vil have elektrisk drift på fjernbanerne på Sjælland og Lolland-Falster. Der vil derfor ikke være andre diesellokomotiver til brug i persontog end dem, der eventuelt skal anvendes mellem Ballerup og Frederikssund. Det betyder, at der skal opretholdes værksteder alene for denne strækningens lokomotiver. Dette vil blive meget dyrt.

Det har derfor været nærliggende for DSB at se på mulighederne for at forlænge S-banen til Frederikssund.

En udbygning af strækningen Ballerup–Frederikssund til samme standard som andre S-baner – det vil sige med dobbeltspor og uden krydsninger i niveau mellem bane og vej – må anses for økonomisk urealistisk. Det har derfor været overvejet, om der kunne peges på en billigere løsning, som dog kan dække de aktuelle behov.

Den løsning, DSB nu peger på, betyder, at strækningen Ballerup–Frederikssund bibeholdes enkeltsporet. Togene skal altså fortsat krydse hinanden på mellemstationerne, hvilket kan påvirke køre-

planen. Dog er det meningen at forøge hastigheden til 100 km/t.

Niveauekrydsninger mellem bane og vej bibeholdes, men sikringen forbedres ved etablering af helbomme alle steder. Perronerne vil på alle stationer blive forhøjet og forlænget svarende til S-togsperroner andre steder.

For at gøre banen tiltrækkende i forhold til andre transportmidler lægges der vægt på at tilbyde hurtige forbindelser til og fra Københavns city. Der påregnes etableret en særlig S-togsline mellem Frederikssund og Østerport, som kun får enkelte standsninger mellem Ballerup og København H. På den måde kan der mellem Frederikssund og København H opnås en rejsetid på under 50 minutter, hvor den i dag er mellem 55 og 60 minutter.

Passagerer til mellemstationerne Ballerup–København skal skifte i Ballerup til et andet S-tog, der standser undervejs. Skiftetiden bliver kortest mulig – ca. 4 minutter.

Indsættelse af S-tog på strækning-

gen vil betyde en forøgelse i udbuddet af siddepladser på 40% i myldretiderne.

Etablering af en S-bane Ballerup–Frederikssund vil kræve investeringer på i alt ca. 245 mio kr. De to største udgiftsposter er etablering af køreledningsanlæg og omformerstationer og indkøb af to S-togsstammer. Til gengæld påregnes en besparelse i de årlige driftsudgifter på mellem 5 og 7 mio kr.

På grund af krydsningsmulighederne på den enkeltsporede bane og indsættelsen af kun to ekstra togstammer må standsningerne i Oppe-Sundby bortfalde. Det er efter DSBs opfattelse acceptabelt, fordi der er meget få passagerer – ca. 130 om dagen – og samtidig meget hyppig busbetjening.

Det første S-tog vil kunne ankomme til Frederikssund 5-6 år efter at beslutningen om arbejdets igangsættelse er taget.

Med venlig hilsen
DSB

Fra medlemskredsen

Til DSBs ledelse

Erfarer under fremførelse af tog 372, hvor toget blev yderligere forsinket i Nf, at togledelsen har udsendt et digert »Værk« til stationer og Fc om hvorledes disse skal forholde sig, hvis f.eks. tog 372 er forsinket eller et godstog er for tidlig ifølge køreplanen.

Jeg har citeret forskelligt fra dette »Værk« og må, efter ca. 32 års tjeneste som lokomotivmand, indse at dette »Værk« dræber al lyst til at udvise initiativ og lyst til at fremføre mine *tog til tiden*.

Dette slogan, som blev fremhæ-

vet på minutmøder rundt om i landet, bør ændres til 4 tttt = *Tog til togledelsens tid*.

Der står stadig skevet at man bør tilstræbe at fremskynde et forsinket tog, men med udtalelser fra andre lkf er dette meget svært, netop på grund af dette initiativdræbende »Værk«.

Derfor, arkivér dette »Værk« lodret og lad personalet, såvel loko som fc i samarbejde med hinanden, stadig have den glæde som det er, at få togene rettidigt frem.

Med venlig hilsen
lkf J. F. Langebeck
Rf Mdt.

Hvordan bliver man sur?

Det mener jeg at kunne give et endda meget fyldestgørende svar på i det følgende.

Jeg mødte på arbejde på godsbanegårdens maskindepot en fredag eftermiddag i det tidlige forår. Her er allerede en lille begrundelse, en fredag eftermiddag. Tjenesten begyndte kl. 16.31. Klokken var ca. 16.20, altså i god tid. Det fagre nye elektroniske system med markering af hvor maskinerne er sat virker ikke. En seddel er sat på telefonen i gangen, hvorpå der står, at man skal ringe på nr. 93. Dette nr. skulle kunne svare på alle relevante spørgsmål vedrørende maskinerne anbringelse. Jeg tog »røret« af, drejede nummeret, men ingen svarede. Nå, tænkte jeg, det kan vente, til jeg har været oppe at se i mit skab. Jeg gik så småfløjtende op af trappen, her kom jeg til at se op og det skulle jeg aldrig have gjort, for pudset på loftet var raslet ned.

Jeg skyndte mig op mens trappen endnu holdt, overvejede et øjeblik om jeg skulle tage et nedløbsrør, når jeg skulle ned igen, men det opgav jeg, for når trappen så sådan ud, hvordan var så ikke nedløbsrøret på denne totalt nedslidte og saneringsmodne bygning.

Nå, jeg lukkede mit skab op ... Du milde Moses, hvad havde man tænkt sig. En eller anden ved D.S.B. må givetvis have en ikke helt lille aktiepost i en papirfabrik. – Intet af betydning, altså det må vente, hen til trappen igen – kiggede betænksomt på den – men næ-næ, med den alder du har nået, kan du ikke begynde at køre på gelænder igen, så ganske forsigtigt listede jeg ned. Velbeholden nede i gangen igen, hankede jeg op i min 9 kg's taske og gik ud på kontoret for at få oplyst hvor »min« maskine holdt.

Efter et par opringninger fortalte den unge mand mig, at den holdt ude på »Trekanten«. Atter fat i tasken, 9 kg, og iført min regnfrakke, eller hvad man nu kalder den beklædningsgenstand, vandrede jeg ud på den nævnte lokalitet i, selvfølgelig, hamrende regnvejr. Nej, jeg må se, om jeg ikke kan få lokket min kære hustru til at sy en knap mere i den regnfrakke, for den er kun forsynet med knapper til bæltestedet, og derfor slår den til side forneden, så man bliver dyngvåd fra bæltestedet og nedefter.

Sagde han ikke, at maskinen stod ude på »Trekanten«??? Joh, det gjorde han da. Tilbage igen. Der står ingen maskine til mig ude på »Trekanten«. »Det var da mærkeligt. Det sagde askekassemændene da«. Fornyet opringning. Efter endt detektivarbejde, var det ganske vist, at den stod ude bagpå »D« stykket. Da jeg vendte mig om for at forlade kontoret, blev der mumlet noget om, at køretøjet havde været på værksted i mellemtiden, og derfor var flyttet uden man havde genregistreret den. Ud i den dejlige forårsregn igen med min taske, 9 kg, hvis nogen skulle have glemt det. Oh vandringsmand – Ryf.

Godt dyngvåd, og med en meget lav tolerancetærskel, ankom vandringsmanden til »D« stykket, ... var det ikke? ... jo minsandten, – denne gang kunne det ikke slå fejl, jeg mente at kunne se, at det var den maskine jeg skulle have. Spændingen sted efterhånden som jeg nærmede mig, det var lige før også humøret steg og dermed også tolerancetærsklen. På klodshold kunne det lade sig gøre at læse nummeret, spændingen blev udløst, det var den maskine, og hvad Søren, jeg skulle jo kun sidde i de gennemblødte bukser i små fire timer før 42743 var i Rødby.

Så jeg ved godt hvordan man bliver sur.

f. Lkf. Tage P. Nielsen
Mdt. Gb.

PERSONALIA

Forfremmet til lokomotivfører (18. Irm.)

pr. 1.4.1983

Lokomotivfører (17. Irm.)

K. S. Larsen, mdt Ar i mdt Ar

A. Jacobsen, mdt Ar i mdt Ar

Forfremmet til lokomotivfører (k) (19. Irm.)

pr. 1.5.1983 efter ansøgning

Lokomotivfører (17. Irm.)

H. E. Sloth, mdt Str i mdt Str

Forfremmet til lokomotivfører (17. Irm.)

pr. 1.5.1983 efter ansøgning

Lokomotivassistent (9. Irm.)

A. M. Pedersen, mdt Fa i mdt Fa

Forfremmet til lokomotivassistent (10. Irm.)

pr. 1.5.1983

Lokomotivassistent (9. Irm.)

A. Dalsgaard, mdt Gb i mdt Gb

Forfremmet til lokomotivfører (17. Irm.)

pr. 1.6.1983 efter ansøgning

Lokomotivassistent (9. Irm.)

K. S. Thomsen, mdt Kh i mdt Fa

Overgået til anden stilling

pr. 1.5.1983 efter ansøgning

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

H. C. Schlichter, mdt Kh i mdt Gb

Ansæt som lokomotivassistent (9. Irm.)

pr. 1.5.1983

Lokomotivassistent p (9. Irm.)

K. B. Hansen, mdt Kh i mdt Kh

**Ansæt som lokomotivassistent p (9. Irm.)
pr. 1.9.1983**

J. O. Petersen, mdt Kh
P. Nielsen, mdt Kh

**Ansæt som lokomotivassistent (9. Irm.)
pr. 1.7.1983**

Lokomotivassistent p (9. Irm.)
C. O. S. Bernhard, mdt Kh i mdt Kh

Annullering af afsked pr. 31.8.1983

Lokomotivfører (18. Irm.)
N. Bak, mdt Ar
F. V. Nielsen, mdt Ar
Lokomotivfører (16. Irm.)
E. Christensen, mdt Vg

**Ansæt som lokomotivassistent p (9. Irm.)
pr. 1.9.1983**

B. E. Rasmussen, mdt Kh
T. Pedersen, mdt Kh
S. L. Gotthelf, mdt Kh
P. B. E. Christensen, mdt Kh
K. M. Thomsen, mdt Kh
P. Poulsen, mdt Kh
M. B. Nielsen, mdt Kh

Forflyttet 1.6.1983 efter ansøgning

Lokomotivassistent (10. Irm.)
John Jensen, mdt Gb til mdt Rf
Lokomotivassistent p (9. Irm.)
K. Christensen, mdt Ar til mdt Str
N. O. Stougaard, mdt Ar til mdt Atr
K. S. Andersen, mdt Ar til mdt Str
M. K. Rasmussen, mdt Fa til mdt Ng
P. B. Jespersen, mdt Fa til mdt Str

Forflyttelse annulleret (til Ng) 1.5.1983

Lokomotivassistent (9. Irm.)
A. F. Hjerlesen, mdt Ng i mdt Fa

Forflyttet 1.7.1983 efter ansøgning

Lokomotivfører (18. Irm.)
O. T. Larsen, mdt Fa til mdt Kø
Lokomotivfører (14. Irm.)
H. E. Nygaard-Petersen, mdt Gb til mdt Kh
P. D. Henningsen, mdt Kh til mdt Gb
O. G. Olsson, mdt Kh til mdt Gb
H. Johannes Christensen, mdt Kh til mdt Gb
J. P. Steen, mdt Kh til mdt Gb
J. R. Andersen, mdt Kh til mdt Gb
K. S. Walies, mdt Kh til mdt Gb
C. Skavn, mdt Kh til mdt Gb
Lokomotivassistent (10. Irm.)
J. G. Kristensen, mdt Kh til mdt Gb
Lokomotivassistent (9. Irm.)
T. Ring-Hansen, mdt Kh til mdt Gb
B. H. Hansen, mdt Kh til mdt Gb
S. U. Pedersen, mdt Kh til mdt Gb

J. Kuhlmann Nielsen, mdt Kh til mdt Gb
S. C. Magnussen, mdt Kh til mdt Gb
P. F. Damborg, mdt Kh til mdt Gb
L. S. Hansen, mdt Kh til mdt Gb

Navneændring

Lokomotivfører (18. Irm.)
E. B. Andersen, mdt Gb til Erik B. Andersen
E. B. Andersen, mdt Kø til E. Beck Andersen
Lokomotivassistent (9. Irm.)
E. B. Andersen, mdt Kh til Ebbe B. Andersen
Lokomotivassistent p (9. Irm.)
B. Pedersen, mdt Ab til Bernt Pedersen
Lokomotivassistent p (9. Irm.)
Bernt Pedersen, mdt Ab til B. R. Pedersen

Afskediget pr. 30.6.1983

p.g.a. svagelighed
Lokomotivfører (17. Irm.)
Egon Laursen, mdt Ar

Afskediget pr. 30.6.1983

efter ansøgning alder
Lokomotivfører (17. Irm.)
M. D. Madsen, mdt Rf

Afskediget pr. 31.7.1983

efter ansøgning
Lokomotivassistent p (9. Irm.)
H. Olesen, mdt Ab

Afskediget pr. 31.8.1983

Lokomotivassistent p (9. Irm.)
O. M. Clausen, mdt Kh

Afskediget pr. 31.8.1983

p.g.a. svagelighed
Lokomotivfører (18. Irm.)
F. V. Nielsen, mdt Ar
N. Bak, mdt Ar
C. L. Knudsen, mdt Gb
H. C. Ballhorn, mdt Pa
Lokomotivfører (15. Irm.)
S. E. Petersen, mdt Fa
R. K. Andersen, mdt Od
E. Christensen, mdt Vg

Afskediget pr. 30.9.1983 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (18. Irm.)
N. Bak, mdt Ar
F. V. Nielsen, mdt Ar
A. Vilhelmsen, mdt Fa
B. P. Dons, mdt Fa
O. G. K. Andersen, mdt Fa
A. Østerlund Møller, mdt Pa
Lokomotivfører (16. Irm.)
E. Christensen, mdt Vg

Opmærksomhed frabedes

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.
Lki G. A. Rasmussen, mtj.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.
Lkf. K. B. Rasmussen, mdt Ng.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.
Lkf. C. B. Stub Jørgensen, mdt Næ

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.
Lkf. H. C. Fischer, mdt Gb

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.
Lkf. A. J. Mortensen, mdt Ar

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.
Lkf. W. L. V. Andersen, mdt Gb.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.
Lkf. V. N. Tribler, mdt Kø.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.
Lkf. J. A. Sindahl, mdt Gb.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.
Lkf. H. P. C. Wolfram, mdt Gb.

Dødsfald

Lkf. M. H. Andersen, Odense, død den 25.5.1983, 40 år.
Pens. lkf. J. P. C. Jørgensen, Nyborg, død den 8.6.1983, 86 år.
Pens. lkf. R. V. Nielsen, København, død den 28.5.1983, 76 år.
Pens. lkf. Pauli Jensen, Randers, død den 10.5.1983, 68 år.
Pens. lkf. P. L. Ingstrup, København, død den 27.4.1983, 68 år.
Pens. lkf. S. A. K. Sørensen, København, død den 4.7.1983, 77 år.
Pens. lkf. C. Rasmussen, Århus, død den 19.5.1983, 86 år.
Pens. lkf. E. Ebbesen, Fredericia, død den 29.5.1983, 55 år.
Pens. lkf. N. P. Boesen-Larsen, København, død den 4.6.1983, 81 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, Strandløbervej 14, 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 Færges: 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. Sogaard, 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, Frølundvej 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, Hjermvej 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 notitser, 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.