

A blue-toned photograph of a railway track receding into the distance. The tracks are flanked by gravel and cross-ties. In the upper right corner, there is a large, stylized number '9'.

9

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

OKTOBER 1985 – 85. ÅRGANG

9

Indhold:

Påkørsel af tog	2
Spillet er kun for de få	3
Udtalelse fra Gb afd.	5
Udkast til lov for DLF (Kategori) ...	6
Turudvalgsregler	9
Grupperne 3.1-4	10
Tidens tegn	16
Det gamle lokomotiv	18
Kommunikation	19
Fra medlemskredsen	19
Personalia	23

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.

Overskriften henviser til den problematik, der altid har været aktuel i vort arbejdsområde. Lokomotivpersonalet udsættes for psykiske påvirkninger, når det involveres i påkørselsulykker, især når personer ønsker at tage eget liv ved at springe ud foran tog. Sådanne tilfælde har de seneste år ligget omkring 50 årligt.

Der har aldrig rigtigt været satset på en undersøgelse af de psykiske påvirkninger, men med miljøundersøgelserne omkring lokomotivpersonalets arbejdsforhold er dette område taget op til debat og uden at gå videre ind på denne, kan nu konstateres, at DSB og DLF er nået til enighed om at etablere et videnskabeligt gennearbejdet projekt under ledelse af chefspsykolog Jørn Beckmann fra sygehusvæsenet i Odense. DSB har påtaget sig omkostningerne ved projektets gennemførelse.

Projektet er planlagt i de store linier, og der forestår en detaljering, så starttidspunktet bliver januar 1986, og derefter vil der efter planen gå ca. 2½ år til dets afslutning.

For selvmordenes vedkommende er lokomotivpersonalet uforskyldt kommet i en situation, der kan blive meget belastende for det i psykisk og derpå i fysisk henseende. Det er omfanget af og på hvilken måde belastningen virker, man vil undersøge, samt effekten af en psykologisk krisebehandling. Sammen med en kontrolgruppe undersøges lokomotivpersonalet efter ulykken, 3 og 12 måneder efter. Undersøgelsen vil benytte både kvalitative og kvantitative vurderingsmidler til måling af personlighed, angst, stress og livskvalitet.

Når ulykken er sket optages rapport, som straks tilsendes »krisecentret« i Odense.

Lokomotivføreren indkaldes hurtigst muligt til krisecentret som en automatisk konsekvens af ulykken. Efter denne kontakt er det en forudsætning, at den pågældende selv accepterer videre deltagelse i undersøgelsen. Alle førstegangundersøgelser, efter 3 mdr. og 1 år, foregår i Odense på Klinisk Psykologisk afdeling ved Odense sygehus. Alle lokomotivførere, som har kørt en person over, motiveres for at deltage i en kriseterapeutisk behandling, som så vidt muligt finder sted så nær den pågældendes hjem som muligt, men under neutrale omstændigheder. Det er vort håb, at alle vil gå positivt ind i dette projekt.

Spillet er kun for de få

Er vi inde i storspillernes, gamblernes tid? Det føles som om tiden kun er for dem, der tør noget. Dem der kan se, hvordan spillet kan ende, hvis den hånd, man sidder med, taber eller ikke slår til. Dem bliver der ikke plads til.

Personalestyrken

Hvad er det så der spilles om?

Lokomotivpersonalet og de rej-sende.

Der skal fra nu og frem til næste år i april frigives 140 lokomotiv-mænd fra Mh lokomotivet.

Det vil sige at der tilsvarende skal frigives 140 stationsbetjente for at de kan overtage arbejdet.

Det vil sige at der tilsvarende skal ansættes 140 nye medarbejdere til afløsning for stationsbetjentene.

Alle disse ting skal falde på plads for ellers ødelægges spillet.

Situationen i dag

Spillet vil kun give tabere.

Vi har de sidste 2 år mistet 200 lokomotivførere, idet de ikke er blevet erstattet.

Vi har gentagne gange peget på, at der skulle rekrutteres hvis ikke vi skulle komme til at aflyse tog. Hvad gør vi nu? Aflyser tog.

Vi er hver gang blevet mødt med modspillet, at Mtj.s tal ikke gav anledning til, at der skulle rekrutteres.

Det er sådan i dag, at der må aflyses tog. Tjenestefordelerne er bragt i en total uholdbar situation, idet de overhovedet ingen folk har i reserve.

Det er rigtigt, at der skal frigives lokomotivmænd, men ikke så mange at det kan hjælpe på den situation, vi er i her og nu. Vi har fortsat et stort antal lokomotivførere, der på grund af helbredet

ikke må køre andre maskiner. De kan ikke frigives.

DLF har lige nu udarbejdet styrketallet for hele landet. Uden at gå i dybden, for det kan vi nemt, tro endelig ikke andet, vil jeg pege på et forhold, som siger noget om hvordan hverdagen ser ud.

Når der er blevet rekrutteret, er det sket til de tre depoter Ar, Fa og Kh/Gb.

Ser vi på de to sidste, er det fra disse depoter der bliver flyttet til østområdet.

Det kan man ikke i dag, idet de ingen har i overskud. Nu begynder de forskellige depoter i øst at mangle folk. Hvad gør man så fra DSBs side.

Prøver at købe fridage.

Salg af fridage

Lad os slå fast med det samme, at foreningen tager skarp afstand fra at nogle sælger fridage. Det vil vi advare imod.

Den sidste opgørelse sagde, at der var solgt ca. 550 dage i øst og ca. 100 dage i vest.

DSB sparer lokomotivpersonalet. Turene strammes, ja på det sidste er de blevet smadret. Vi vil have rekrutteret, men så skal vi alligevel opleve, at der er nogle der sælger sine fridage.

Det vi jeg kalde uanstændigt.

Hvad ville der være sket, hvis disse dage ikke var blevet solgt. Ja så måtte der aflyses tog, men det ser jeg ikke som vores problem. Vi har, og det skal guderne vide, prøvet at samarbejde på alt hvad der kom, ud fra at vi så det som vores pligt over for medlemmerne at prøve på at opnå den størst mulige form for indflydelse.

Så er der alligevel nogen der sælger fridage.

Nu er det at jeg vil spørge disse

mennesker. Hvad er det så for en fridag i sælger?

Det kan da kun være den ene af en dobbelt fridag, for hvis det er en enkeltstående fridag, må jeg kraftigt opfordre jer til at stoppe dette salg, idet det strider mod regler og bestemmelser.

Et nyt spørgsmål? Hvad vil der ske med vedkommende lokomotivfører, hvis han kommer ud for et uheld på sin tiende arbejdsdag i træk?

Hvem vil blive draget til ansvar?

Hvem vil forsvare, at vedkommende frivilligt har solgt sin frihed?

Prøv at besvare disse spørgsmål.

Et sidste spørgsmål. Hvilken rolle spiller tjenestefordelerne i sagen, når vi taler om ansvar. Det er dem der forsætligt tilsidesætter regler og bestemmelser.

Det virker direkte uanstændigt, når vi dagligt skal slås for at modvirke de uhyrligheder, der bliver forsøgt trukket ned over hovedet på os, at man så, fordi DSB fører en hovedløs politik, godt kan sælge sin frihed.

Det må være slut nu.

Ua-dagene

Som alle ved er aftalen, vi havde med DSB, opsagt fra DSBs side fra den 2. maj 1985.

Hvorfor vil mange spørge?

DSB så deres fordel i, at det var dem, der kunne tildele dagene. Det er igen besparelser, der får DSB til at springe noget under os.

DSB ville kunne give disse dage, hvor det passede i deres kram; men kan de så det?

Det er rigtigt, at det nu er dem der kan tildele dagene, men skal vi se det ud fra, at der skulle opnås en besparelse, må vi igen konstatere, at denne opsigelse virker på os som noget hovedløst.

Det er nu de generelle regler, der skal gives efter, og hvad siger så disse regler.

I AH står der i afsnit 5.1.1 side 3-3 stk. 2.

Den således indtjente frihed afvikles ved tildeling af ekstra fridage af den i § 14 stk. 2 fastsatte længde.

Her er så det der er interessant fra § 14 stk. 2.

Fridagen skal have en længde af mindst 40 timer. Fridagen kan dog betragtes som givet, uanset at friheden kun har udgjort 36 timer såfremt der heri indgår et helt kalenderdøgn.

Disse regler skal følges.

Så vil jeg gerne spørge? Fik DSB så det ud af det som de lagde til grund for, at en aftale, vi var godt tilfreds med, blev sagt op.

Det mener vi ikke. Prøv at se hvor svært det vil blive ikke at give disse dage i forbindelse med en anden fridag.

Vi er af den klare opfattelse, at der igen er nogen der kun har tænkt på besparelser, uden iøvrigt at sætte sig ind i sagerne.

Der vil naturligvis blive nogle udgifter for DSB med denne ordning. Kontrol og administration, men det er der selvfølgelig altid midler til.

En god ordning ødelagt for os til ingen verdens nytte.

Turene

Vi har været og er stadig ude for besparelser, der strammer turene mere og mere.

Det har ikke været nemt for vores medlemmer i turudvalgene at arbejde. Nu er det imidlertid blevet direkte utåneligt.

Vi har altid anset det for bedst, at være der hvor det foregår, så vi kunne øve indflydelse.

Nu er vi imidlertid kommet der-

hen, hvor vores folk skal arbejde efter diktat uden at de får nogen indflydelse. Det kan kun føre til, at vi må overveje om vi fortsat skal blive i dette »Samarbejde«.

Turene i øst er smadret.

Den struktur vi havde fået opbygget for alle depoterne er smadret. De skævheder, som vi havde fået fordelt nogenlunde, er så store som aldrig før.

Hvorfor?

Mtj har i over et år fortalt, at der skulle flyttes 3 ture fra Gb til Kh. Det, der lå til grund for at gøre dette, var de nye EA lokomotiver og BNSe vogne. Disse ville komme til at køre i lukkede løb og der ville komme mange pilafløsninger. Ved at flytte de tre ture kunne man spare spadsertid.

Vi har et turudvalg øst, som består af både Mtj.s og DLFs folk. Dette udvalg arbejdede roligt frem mod K85V, uden nogen blandede sig.

I juli kom så ordren på, at de tre ture skulle laves. Det, man havde lavet, kunne smides ud. Nogen havde glemt at give udvalget denne ordre fra starten.

Det materiale, vore udvalgsmedlemmer fik forelagt, var det værste møg vi længe havde set.

Tjenesterne var, foruden at være ulovlige, fulde af fejl, så den korte tid, der var til rådighed, blev brugt til at rette dette.

Der var nu så store forskelle i turene, at det var uanstændigt. Samarbejdet havde ikke mere nogen værdi.

Opholdslokalerne på Kh

100 mand skulle flyttes op på Kh, men opholdslokalerne og deres indretning havde vi kun kort haft lejlighed til at kommentere.

Selv om vore folk igennem SU flere gange havde spurgt om de

kunne få noget at vide om disse, kunne det ikke lade sig gøre.

Også her gik man nu uden om de normale samarbejdslinier. Det medførte, at vi forlangte denne linie overholdt.

Lokalerne kunne under ingen omstændigheder være nået at blive færdige til den 1. oktober. Nu bliver de ikke færdige i år.

Her kan vi spørge, hvorfor skal alting med djævelens vold og magt bare gennemføres, når det ikke er nødvendigt.

Det er da klart, at turene i øst måtte komme til at lide under denne form for turtilrettelæggelse. Turene har ikke været så dårlige i mange år.

Intet har DSB opnået ved denne handling udover en utilfredshed, vi ikke har set hos lokomotivmændene i mange år.

Vi skal hver eneste dag arbejde for at togene kører til tiden, og det gør vi også, selv om det mange gange går ud over os selv.

Så kan vi spørge om DSB virkelig tror, at vi fortsat vil ofre os for at tingene skal glide, når det er den behandling, vi udsættes for. Det vil vi ikke.

Spillet

Hvordan går så spillet. Hvem vinder? Hvem taber?

Dette spil er snart slut. Ud af dette vil der kun komme tabere, ingen vindere.

Taberne vil blive vore rejsende, idet de ikke kan påregne, at der kører et tog når det skal, fordi der vil mangle en lokomotivfører.

Taberne vil blive DSB.

Så må vi spørge. Kan en så stor virksomhed som DSB leve med, at nogen disponerer så galt, at man mangler dem, der skal køre togene. Kan DSB leve med den reak-

tion, der vil komme fra offentligheden.

Taberne vil blive lokomotivpersonalet, idet vi vil komme til at køre under så dårlige forhold, at det ikke mere vil være forsvarligt, at fremføre togene.

Hvad vil vi gøre?

Vi vil ikke sidde med hænderne i skødet og se på, at nogle prøver på at nedlægge vores arbejdspladser.

Danske Statsbaner, det er også os. Det er samfundet. Vi må nu se os som samfundsborgere og som sådanne oplyse, at ved hjælp af politisk økonomiske foranstaltninger, er der nogen, der er igang med at ødelægge statsbanerne. Vi ser meget alvorligt på denne sag.

Spillerne

Der findes et sæt regler til alle spil, også til dette. Reglerne skal overholdes ellers sker der noget.

Disse regler kan brydes på to måder. Der kan snydes. Skete dette for 100 år siden blev man skudt.

Det kan også ske på den måde, at man ikke er i stand til at finde ud af reglerne, så blev man også skudt dengang.

Fra dengang.



Hvad sker i dag.

Der sker ikke noget, idet de to forannævnte typer har magten på deres side. De kan med tal på et stykke papir vise, at de ikke snyder eller de kan med samme papir med tal påvise, at de godt kender reglerne.

Når vi andre spillere sidder ved bordet og alligevel giver et udspil der siger, jamen vi aflyser da tog, og solgtes der ikke fridage, ville der blive aflyst endnu flere tog, ja så bliver vi mødt med modspillet der siger, at situationen er atypisk, idet vi har flere syge end vi plejer.

Når vi spiller ud med, at DSB ikke får noget som helst ud af, at de opsagde ua-dagsaftalen – tværtimod – lyder modspillet, vi får se.

Når vi spiller ud med, at vore ture er smadret uden at DSB har fået noget ud af dette, er modspillet, det vil komme.

Der skal to til for at spille dette spil så det går godt. Som det ser ud lige nu er den ene part kun med for at holde kortene.

Lad os nu vise, ved at stå sammen, at vi ikke længere vil holde kortene.

K. H. Christiansen

Udtalelse fra DLF Gb afdelings medlemsmøde d. 10. september 1985

Afdelingens medlemmer misbilliger på det kraftigste den fremgangsmåde, som maskintjenesten har praktiseret i forhandlingsforløbet med hensyn til turtilrettelægningsfor K-85 vinter.

Man er ligeledes utilfreds med den måde hvorpå en overflytning af en del af afdelingens medlemmer til Københavns hovedbanegård er grebet an. Alle aftaler og hævdundne forhandlingsregler er på det groveste tilsidesat. Afdelingens tillidsrepræsentanter har ikke haft mulighed for at fremføre lokomotivpersonalets naturlige ønsker.

Det er mødets opfattelse at maskintjenestens ledelse ikke har den rette forståelse for lokomotivmændenes specielle tjenestemæssige forhold, hvilket kun kan bedres ved en mentalitetsændring hos disse.

Det er ligeledes mødets opfattelse at bestyrelsen har strakt sig langt. Man finder den opståede situation ganske uforklarlig, set ud fra det almindelige ønske om forbedring af arbejdsmiljøet, som DSB's ledere gang på gang har udtrykt ønske om.

Medlemmerne forlanger en skriftlig aftale mellem maskintjenesten og Dansk Lokomotivmands Forening, der klart indeholder de aktuelle og fremtidige forhold for DLF Gb afdelings medlemmer vedrørende overflytning til Københavns hovedbanegård samt indretning og placering af lokalerne samme sted.

Således vedtaget d. 10. september 1985.

Dirigent

Ulrik Salmonsén.

Udkast til lov for Dansk Jernbaneforbund, Lokomotivpersonalets afdeling (Kategori)

6

§ 1. Navn.

Afdelingens navn er Lokomotivpersonalets afdeling.

Afdelingen skal have kontor, hvor arbejdet i afdelingen gør det mest hensigtsmæssig.

§ 2. Formål.

Afdelingens formål er at varetage sine medlemmers interesse – og søge løst de opgaver som findes udtrykt i forbundsloven, hvis bestemmelser hele afdelingen, såvel som det enkelte medlem er underkastet.

§ 3. Medlemmer.

Stk. 1. Som medlemmer af afdelingen kan optages personer, der er ansatte ved Danske Statsbaner og privatbaner som lokomotivmænd eller i dermed beslægtede stillinger. Afdelingsbestyrelsen afgør om denne betingelse er opfyldt.

Stk. 2. Straks efter optagelsen tilstilles medlemmet afdelingslov, forbundslov og forbundseblemet.

Stk. 3. Forbundskontingentets størrelse, indskud, kontingentindeholdelse m.v. er fastsat i forbundsloven § 9.

Stk. 4. Udmeldelse af forbundet kan kun ske med et halvt års varsel, – og kun ved skriftligt motiveret anmodning derom gennem gruppen til afdelingen.

Se forbundsloven § 3, stk. 7.

§ 4. Grupperne.

Stk. 1. Afdelingen inddeles i grupper omfattende et eller flere tjenestesteder.

På hvert sted, hvor der er stationeret mindst 30 medlemmer, oprettes en gruppe, øvrige tjenestesteder indgår som undergrupper på lige fod med gruppernes øvrige medlemmer.

Undergruppen udpeger selv sin repræsentant.

Afdelingsbestyrelsen fastsætter en gruppes områder, under hensyntagen til dens beliggenhed og medlemstal.

Stk. 2. Grupperne ledes af en gruppeformand.

Stk. 3. Gruppebestyrelse.

Gruppebestyrelsen leder gruppens virksomhed i overensstemmelse med forbundets love og kategoriens og de af gruppens generalforsamling truffne beslutninger.

Stk. 4. Indmeldelser og udmeldelser sker gennem gruppeformanden.

Stk. 5. Henvendelser af organisationsmæssig art til maskinområder må kun ske af – eller gennem gruppebestyrelsen.

For så vidt angår sager, der vedrører en undergruppe, skal denne være repræsenteret.

Fører en henvendelse ikke til det ønskede resultat, kan sagen oversendes afdelingsbestyrelsen til videre undersøgelse og behandling.

Stk. 6. Gruppeformanden skal holde afdelingens kontor underrettet om navn og adresse på medlemmer af gruppebestyrelsen og repræsentanter for evt. undergrupper, om navnet på valgte til tillidsmandsmøde samt om eventuelle dødsfald inden for gruppen.

Gruppeformanden skal sørge for, at meddelelser, cirkulærer o.l. vedrørende medlemmerne snarest muligt kommer til disses kendskab.

Tjenesteturene tilrettelægges i turudvalgene.

I sager, der har interesse for mere end een gruppe, kan der føres samråd mellem de interesserede grupper.

Der skal i videst muligt omfang tages hensyn til gruppernes forslag til disse.

Stk. 7. Gruppegeneralforsamling.

Generalforsamlingen er den højeste myndighed i gruppens indre anliggender.

Ordinær generalforsamling afholdes hvert år i januar måned. P-gruppen dog hvert andet år.

Stk. 8. På den ordinære generalforsamling foretages valg af gruppebestyrelse og grupperevisorer samt 1 gruppestedfortræder og 2 revisorstedfortrædere.

Revisorerne, som vælges for 2 år, afgår skiftevis 1 hvert år. P-gruppens tillidsmænd er alle hvert andet år på valg. Bestyrelsen skal bestå af mindst 3 medlemmer. Valget gælder for 2 år. Bestyrelsesmedlemmerne afgår skiftevis med halvdelen henholdsvis en mindre eller større del på hver ordinær generalforsamling.

Den mindre del er på valg de lige år. Dersom samtlige bestyrelsesmedlemmer er nyvalgte, bestemmes det ved lodtrækning, hvem af disse der skal afgå først. Formanden vælges de lige år, og kassereren de ulige.

Stk. 9. Gruppens reviderede regnskab skal være tilsendt afdelingen senest den 15. februar.

§ 5. Afdelingsbestyrelsen.

Stk. 1. Afdelingen ledes af en bestyrelse på 6 medlemmer.

Stk. 2. Afdelingsbestyrelsens medlemmer vælges på det ordinære tillidsmandsmøde i de år, hvor der afholdes kongres.

Formanden og næstformanden (sekretær) vælges af alle mødets deltagere.

2 medlemmer vælges af mødedeltagerne fra grupperne øst for Storebælt.

2 medlemmer vælges af mødedeltagerne fra grupperne vest for Storebælt.

P-gruppens delegerede stemmer i det område de repræsenterer.

På hvert ordinær tillidsmandsmøde vælges i hvert område øst og vest for Storebælt 2 stedfortrædere.

Foreslås der mere end en kandidat, kan der kræves skriftlig afstemning på tillidsmandsmødet.

Stk. 3. Afdelingsbestyrelsen vælger af sin midte en kasserer.

Stk. 4. Afdelingsformanden er medlem af hovedbestyrelsen.

Stk. 5. Kontoret forestås af formanden. Formanden leder afdelingen efter den til enhver tid af afdelingsbestyrelsen udarbejdede forretningsorden. Han tegner afdelingen med juridisk bindende virkning – også ved køb, salg og pantsætning af fast ejendom.

Afdelingsbestyrelsen leder afdelingen og dens virksomhed i overensstemmelse med Lokomotivpersonalets afdelings love og de af tillidsmandsmødets truffne beslutninger, eller angivne retningslinier. Den nedsætter de i den anledning nødvendige udvalg.

Senest en måned efter afholdt tillidsmandsmøde skal formanden sammenkalde afdelingsbestyrelsen til konstituerende møde.

Stk. 6. Afdelingsbestyrelsen afholder møde en gang i hvert kvartal – og i øvrigt så ofte afdelingsformanden finder, der er anledning hertil.

Over hvert bestyrelsesmøde føres en protokol, der underskrives af hele bestyrelsen.

Ethvert medlem har ret til at få sit afvigende synspunkt i en sag tilført protokollen.

Afdelingsbestyrelsen udarbejder en forretningsorden, efter hvilken arbejdet i bestyrelsen planlægges – og fordeles.

§ 6. Afstemningsregler.

Ved tillidsmandsmødets begyndelse vælges ordstyrere, protokolførere og protokolrevisorer. Tillidsmandsmødet fastsætter selv sin forretningsorden.

Tillidsmandsmødet afgør alle anliggender, bortset fra de i næste stykke nævnte, ved simpel stemmeflerhed.

Beslutninger vedrørende ændringer i eller tilføjelser til afdelingens love kan kun træffes ved en stemmeflerhed på mindst $\frac{2}{3}$.

Afstemning sker almindeligvis ved håndsoprækning.

Dersom mindst 15 af tillidsmandsmødets stemmeberettigede stiller forslag derom, skal der foretages skriftlig afstemning eller afstemning ved navneopråb.

Når mindst $\frac{1}{3}$ af tillidsmandsmødets stemmeberettigede stiller forslag derom, skal en til afgørelse foreliggende sag udsendes til skriftlig afstemning blandt samtlige afdelingens ordinære medlemmer (urafstemning). Samtidig med at afstemning finder sted og senest 8 uger efter tillidsmandsmødet udsendes en udførlig redegørelse af den foreliggende sag.

Når urafstemning finder sted, skal stemmeafgivningen være tilendebragt senest 14 dage efter, at den pågældende sag er udsendt.

Afgørelsen af den foreliggende sag træffes ved simpel stemmeflerhed af de inden den fastsatte frist afgivne stemmer, medmindre der i henhold til foranstående kræves kvalificeret majoritet. – I så fald kræves også ved urafstemning samme kvalificerede majoritet.

§ 7. Tillidsmandsmødet.

Stk. 1. Tillidsmandsmødet er afdelingens øverste myndighed, og kun tillidsmandsmødet kan vedtage – eller ændre afdelingsloven.

De vedtagne ændringer – og beslutninger skal være i overensstemmelse med forbundsloven.

Stk. 2. Ordinært tillidsmandsmøde skal afholdes i marts/april i det år, der afholdes ordinær kongres.

Herudover afholdes et formandsmøde i midten af kongresperioden.

Stk. 3. Gruppeformanden repræsenterer det første mandat indtil 40 medlemmer. Derefter vælges et mandat for hver påbegyndt 40 medlemmer.

Afdelingsbestyrelsen skal være repræsenteret på tillidsmandsmødet og indgår ikke i beregning af gruppens medlemstal.

Ved valg af delegerede til kongres repræsenterer gruppeformanden det første mandat. Øvrige repræsentanter vælges efter forholds tal i henhold til forbundets love.

Stk. 4. Gruppens repræsentanter beregnes efter sit medlemstal for 1. januar forud for tillidsmandsmødets afholdelse.

Stk. 5. Dagsorden for tillidsmandsmøde skal være tilstillet de valgte repræsentanter 14 dage før mødets afholdelse.

Stk. 6. Afdelingsbestyrelsen skal bekendtgøre stedet og dato for tillidsmandsmødets afholdelse i Jernbane-Tidende en måned forud for mødet.

Stk. 7. På tillidsmandsmødet aflægges beretning over afdelingens og hovedbestyrelsens virksomhed.

Afdelingsbestyrelsen fremsætter et program for den kommende tillidsmandsmødeperiode.

Afdelingen forelægger sit reviderede årsregnskab(er) til behandling på tillidsmandsmødet.

Stk. 8. Enhver gruppe kan fremsætte forslag til tillidsmandsmødet.

Afdelingsbestyrelsen meddeler

grupperne seneste tidspunkt for indsendelser af forslag.

Stk. 9. Forslag til kongresserne indsendes til afdelingsbestyrelsen således, at de kan behandles i afdelingsbestyrelsen forinden rettidig indsendelse til hovedbestyrelsen jvf. forbundslovens § 5.

Stk. 10. Tillidsmandsmødet kan disponere over afdelingens midler.

Stk. 11. Tillidsmandsmødet vælger 2 kritiske revisorer og en suppleant. De valgte må ikke være medlem af afdelingsbestyrelsen.

De kritiske revisorer deltager i tillidsmandsmødet.

Stk. 12. Afdelingens medlemmer har ret til at overvære tillidsmandsmødet.

Stk. 13. Der udarbejdes et referat over tillidsmandsmødets vedtagelser, henstillinger, valg etc., der tilstilles samtlige grupper.

§ 8. Regnskab, kasserer og revision.

Stk. 1. Regnskabet følger kalenderåret.

Stk. 2. Afdelingskassereren fører regnskabet over afdelingens indtægter og udgifter og fremlægger det reviderede regnskab til godkendelse på det ordinære tillidsmandsmøde.

Stk. 3. Afdelingskassereren modtager hver måned kategori-kontingentet fra forbundets hovedkasse samt modtager fra statsbanerne den til Lokomotivpersonalets afdeling kontingentandel jvf. afdelingslovene § 8, stk. 1-2-3, som tilbageholdes ved lønudbetaling.

P-gruppen indbetaler det fulde kontingent til afdelingskassereren. Herefter fordeles dette i henhold til forbundets og afdelingens love.

Stk. 4. Udgifter til afdelingens drift, godtgørelse til formand, næstformand/sekretær, kasserer,

kontorhold, afdelingsbestyrelsesmedlemmer, turudvalg og godtgørelse til P-gruppens bestyrelsesmedlemmer ydes, når de deltager i forhandlingsarbejde, som afdelingsbestyrelsen udpeger dem til, samt diæter og tjenestefrihed til organisationsarbejde udredes af afdelingskassen.

Udbetaling af diæter og afløsningsgodtgørelse sker som fastsat af afdelingsbestyrelsen.

Godtgørelse for deltagelse i kongresser ydes efter hovedbestyrelsens regler.

Endvidere får grupperne i sidste halvdel af hvert kvartals sidste måned tilstillet den til deres administration fastsatte kontingentandel for det forløbne kvartal.

Stk. 5. Afdelingens pengemidler og obligationer anbringes i, efter afdelingsbestyrelsens skøn, sikkert pengeinstitut.

Stk. 6. Statsautoriseret revision foretager halv- og helårlig revision for at konstatere om kassebeholdning og bogførte værdier er til stede.

Stk. 7. De valgte kritiske revisorer foretager ved årsregnskabet en gennemgang om lovligheden af anvendte midler.

Stk. 8. Årsregnskabet skal foreligge i revideret stand senest den 15. februar jvf. forbundets love § 10 stk. 4.

§ 9. Løn-kontorhold-diæter.

Stk. 1. Ordinære medlemmer betaler udover forbundskontingentet et afdelingskontingent på kr. 75,00 pr. måned.

Stk. 2. Af kontingentet overføres pr. måned 33 kr. til afdelingskassen, 2 kr. til den fri egenkapital, 40 kr. til grupperne.

Stk. 3. Afdelingskontingentet reguleres med 1% for hver fulde point reguleringspristallet stiger.

(Pr. 1. januar 1986 fastsættes kontingentet kr. 75 = 100 point). Regulering finder sted første gang 1. april 1986 efter pristallet for januar kvartal 1986.

Stk. 4. For hver gang kontingentet stiger med 0,75 fordeles kontingentet med 0,45 til afdelingskassen, 0,05 til den fri egenkapital og 0,25 til grupperne.

Stk. 5. Afdelingens midler tilvejebringes jvf. § 9 stk. 8 i DJs forbudslove vedr. kategori-afdelingernes kontingentandel, og § 8 stk. 3 afdelingslovene.

Stk. 6. Afdelingskassereren fører en medlemsfortegnelse.

Ingen medlemmer må være i kontingentrestance.

Stk. 7. Den frie egenkapital har til formål at sikre disponibel kapital til afdelingen, samt afholdelse af tillidsmandsmøder, gruppeformandsmøder, kurser, konferencer m.m.

Kontoens midler anbringes på en særlig konto, og dens midler anvendes i overensstemmelse med afdelingsbestyrelsens trufne beslutninger.

Kontoens midler tilvejebringes på den i § 8 stk. 2-4 nævnte måde, ved rentetilskrivning, kursgevinster samt ved geninvestering.

Stk. 8. Den bundne egenkapital har til formål at opsamle kapital til eventuel erhvervelse eller opførelse af en foreningsbygning samt vedligeholdelse af bestående – at yde støtte såvel økonomisk som moralsk karakter, hvor medlemmet under udførelse af sit arbejde er kommet i et sådan forhold, at der skønnes at foreligge grund til at yde hjælp.

Kontoens midler tilvejebringes ved rente- og kursgevinstitilskrivning samt ved geninvestering.

Stk. 9. Overførsel fra den bundne egenkapital til den fri

Turvalgsregler

Regler for anbringelse i tur for lokomotivpersonalet

Almindelige bestemmelser.

Turvalgslisten udarbejdes før hver turvalg. Ordinært turvalg finder sted i tilslutning til sommerkøreplanens ikrafttræden.

Alt lokomotivpersonale ved maskindepot opføres i anciennitetsrækkefølge jvf. AH afsn. 2.10.3.

Er der ved depotet uddannelses-ture, skal lkf(k) forfremmet den 1.6.1985 eller senere køre i disse. Øvrige lkf(k) er pligtig til at køre i disse, så længe de har elever med til uddannelse.

Lokomotivpersonale i 19 hhv 17 lrm (kørelærere) forfremmet 1.6.1985 eller senere og som tilgår et maskindepot mellem 2 turvalg, anbringes straks i eventuel uddannelses-tur, ellers i reseven og har i så fald først adgang til at stemme sig i fast tur ved førstkommande turvalg, såfremt der ikke er turledighed.

Øvrigt lokomotivpersonale an-



Fra dengang.

egenkapital skal godkendes af afdelingsbestyrelsen.

§ 10. Humanitære midler.

Maren Kristine Andersens Fond. Fondens formue, samt afkast heraf, administreres af Lokomotivpersonalets afdelingsbestyrelse. Der må ikke ske anvendelse af formuen eller afkast uden bestyrelsens beslutning og de i fundatsens givne retningslinier.

bringes ved forflyttelse til andet maskindepot i reserven og har først adgang til at stemme sig i fast tur ved førstkommande turvalg, såfremt der ikke forinden er pladsledighed.

Turvalgslisten for det enkelte maskindepot forelægges herefter maskinområdet til godkendelse og fremlægges på opholdsstuen mindst 8 dage før turvalget afsluttes. Det skal af listerne tydeligt fremgå hvilken dato og tidspunkt turvalget afsluttes. Umiddelbart efter turvalgets afslutning indleveres listerne til tjenestefordelingen af den stedlige repræsentant for DLF.

Hver enkelt skal på turvalgslisten fremsætte ønske om mere end én tur, og det må endvidere af listen fremgå, i hvilken rækkefølge de forskellige ture foretrækkes, så der ved en eventuel op- eller tilbage-rykning kan tages hensyn til første, andet eller tredje ønske med flere. Evt. omflytning kan kun ske den 1. i en måned.

Et turvalg er normalt bindende i et år. Foranliggende turønsker kan forlanges slettet, hvis det sker senest 60 dage efter turvalgets afslutning. Ved væsentlige ændringer i turene kan DLF's stedlige repræsentant anmode maskinområdet om afholdelse af nyt turvalg. Kan dette ikke imødekommes videregives sagen øjeblikkelig af maskinområdet til generaldirektoratet, der foranlediger en drøftelse af sagen med DLF inden 8 dage.

Det påhviler tjenestefordelingen at underrette fraværende lokomotivmænd om turvalgs afholdelse. Har en lokomotivmand herefter ikke fremsat sine ønsker, anbringes han i tur, evt. reserven efter samråd med den stedlige repræsentant for DLF.

Ved turbesættelse imødekom-

mes den i anciennitet ældstes ønsker først, derefter den næstældste osv. Er der ingen ansøgere til en tur, besættes den med den yngste i anciennitet.

Sker der udvidelse i en eller flere ture foretages oprykning efter turvalgslisten. Ledige pladser besættes herefter med den eller de ældste, der kan komme i betragtning.

Så længe plads i en tur endnu ikke er ledig, besættes den straks med personale fra reserven, dog kun til udgangen af måneden og derefter for 1 måned ad gangen. Omrokering mellem reservepersonalet finder sted den første i hver måned.

Strækningsturene besættes efter anciennitet, dog skal der i reserven være et antal med lkf-uddannelse, der udgør mindst 33% af antal i MY-ture.

Ved turvalg er alle pladser ledige. Endvidere er der ledig turplads, når indehaveren

- på grund af særlige omstændigheder er taget ud af tur
- er forflyttet
- er død
- ikke er tjenestegørende mere efter at have søgt eller fået sin afsked.

Sker der indskrænkninger i turene, skal den i anciennitet yngste rykke ud først, derefter næstungst osv efter at tilbagerykning har fundet sted, efter de på turvalgslisten anførte ønsker er opfyldt.

Enhver lokomotivmand, der har den fornødne uddannelse, er pligtig til lejlighedsvis at fremføre tog med andre trækrafttyper end den pågældende i sin daglige tjenestebetjener, bl.a. af hensyn til rutinekørsel.

Det påhviler tjenestefordelingen i samråd med den pågældende, at tilrettelægge sådan tjeneste til mindst gene for begge parter.

Samarbejdsrelationer ved DSB med maskinafdelingen, vedrørende grupperne 3/4 3/3 3/2 3/1 oprettet i 1981

10

Samarbejdsformen mellem DSB og DLF, har en anden opbygning, end der er omtalt i cirkulæret for samarbejdsudvalg i statens virksomheder.

DSB og DLF er enige om at fravige samarbejds-cirkulæret, og derfor er der nedsat forskellige grupper til at løse disse problemer.

Gruppe 3/4 vedr. generelle spørgsmål

Generelle og tværgående spørgsmål, samt øvrige problemer som af de øvrige 3/3-3/2-3/1 grupper indstilles til videre behandling, i denne gruppe.

Gruppen består af:

- direktøren for mafd, V. Adelkvist
- chefen for akt, K. Ravn-Jensen
- chefen for mtj, I Kjær
- DLF's formand, K. B. Knudsen
- DLF's næstformand, K. H. Christiansen

Gruppen afholder kun møde hvert halve år. (og ellers efter behov).

Gruppe 3/3 erfaringsudveksling, depotforhold

Erfaringsudveksling

- registrering af fejl (konstruktive fejl, komponentfejl, vedligeholdelsesmæssige mangler eller fejl).
- behandling af forslag til forbedringer af driftspålideligheden.
- information om ændringer, betjeningsmæssige forhold, fejlafhjælpning mv.

Depotforhold

- behandling af problemer, der vedrører mafds ansvarsområde på mdt og dvk.

I dvkø er nedsat en gruppe, bestående af følgende medlemmer.

- chefen for dvkø, H. Bredegaard

- cing dvkø, Niels Møller
- chefen for dvk Gb Vkm, K. T. Nielsen
- chefen for Mo-Kh, P. I. Nielsen
- ledende Lkm mdt-Gb, L. K. Hansen
- DLF, John Østerberg
- DLF, Ulrik Salmonsens

Eks. på hvad gruppen beskæftiger sig med

- sporareal Gb. flisebelægning i gangstier
- ny fejlmeldesedel (lokobog)
- bedre oprangeringsplan Gb
- utætte døre og vinduer
- justering af projektører og lanterner
- MZ 11 kørehåndhjul udskiftes
- holder for lommeur på instrumentbræt overflødig fjernes
- bedre rengøring i førerrum.

Her har det knebet gevaldigt, på grund af besparelser i dvkø. Det er et gammelt problem med rengøring af førerrum, men det ser ikke ud til at DLF har været i stand til at få løst dette problem gennem årene, men det er måske fordi DSB ønsker, at DLF skal gå andre veje for at få problemet løst.

Gruppe 3/2. Ændringer og forbedringer af eksisterende traktionsmateriel og styrevogne

Gruppen behandler alt hvad der har med trækraftenheder at gøre (bortset fra S-tog).

Alle spørgsmål vedrørende ændringer og forbedringer, der har indflydelse på førernes arbejdsforhold.

Gruppen kan selvstændigt iværksætte forsøg m.v. for at fremskaffe beslutningsgrundlag. Værkstedssindsatsen må i hvert enkelt tilfælde begrænses til 40 arbejdstimer. Forsøgsgrundlaget behøver kun at have skitsemæssig karakter. Begrunde ønsker om prioritering

skal følges op af de udførende instanser. Selv om udførelse af forsøg ikke er bindende for en seriemæssig gennemførelse af en ændring, skal gruppen efter afslutning af hvert forsøg afgive indstilling om en eventuel seriemæssig udførelse.

For en seriemæssig gennemførelse af forslag m.v. gælder de normale procedurer for planlægning, budgettering og gennemførelse.

Mafd søger en gang om året via velfærdskontoret bevilling til større ønsker af velfærds-karakter. Mødefrekvensen fastsættes efter behov. Dog skal der holdes mindst 4 møder årligt.

Gruppens sammensætning:

chefen for akt Aing, K. Ravn-Jensen

- akv Ingas L. F. Ipsen
 - vlk Aking E. Bram
 - mtj Lkm Thomas Olsen
 - DLF Lkf Volmer Dorner
 - DLF Lkf John Østerberg
- Eks. på hvad gruppen arbejder med
- skånebetræk til lokoførerstol
 - klimaanlæg i MZ (MA)
 - fodstøtter i MZ 1, 2, og 3.
 - anden udformning af dødmanspedal på MY-MX
 - el-opvarmede frontruder i MZ 1 og 11
 - aut. slukning af færdigmeldingsblink
 - MH-førerrumsvinduer med smal friåbning
 - Rullegardiner ved frontruder på egnede lok (MZ)

Gruppe 3/1 nyindretning

DLF og mtj deltager med hver 1 repræsentant i de grupper, der varetager udvikling af nye materieltyper eller større ombygninger af eksisterende materiel.

Den viden og erfaring, som deltagerne repræsenterer, skal indgå

COI informerer:

Principper

Der har i mere end et år verseret en uoverensstemmelse imellem ledelsen og personalet i arbejdsdirektoratet om afskedigelsesprocedurer ved indskrænkninger som følge af regeringens besparelser.

Der var i hovedsamarbejdsudvalget indgået en skriftlig aftale mellem ledelsen og personalet om, at man ved afskedigelser skulle anvende det såkaldte SIFU-princip, hvorved forstås, Sidst Ind Først Ud.

Der var i aftalen indeholdt en opsigelsesbestemmelse, der sagde, at aftalen løb indtil udgangen af marts 1985.

På trods heraf blev aftalen opsagt skriftligt ved et møde i hovedsamarbejdsudvalget i maj måned 1985. Personalesiden i hovedsamarbejdsudvalget ville ikke acceptere opsigelsen, idet man dels mente, at man ikke kunne opsiges aftalen med to måneders varsel, men at den i aftalen indeholdte opsigelsesbestemmelse havde gyldighed, og dels mente man, at samarbejdscirkulærets § 5, stk. 4, 2., ikke var opfyldt, idet der ikke før opsigelsen havde fundet en almindelig drøftelse sted i samarbejdsudvalget på en for parterne tilfredsstillende måde.

Sagen blev indbragt for Centralrådet for Statens Samarbejdsudvalg, der i august 1984 fastslog, at bestemmelsen om to måneders opsigelsesvarsel i samarbejdscirkulærets § 5, stk. 4, ikke kan fraviges. Herefter udestod spørgsmålet om, hvorvidt der havde været gennemført den forudsatte almindelige drøftelse i samarbejdsudvalget forud for opsigelsen af aftalen.

I løbet af efteråret 1984 forsøgte der med bistand fra centralrådet at opnå et kompromis, men dette mislykkedes, hvilket førte til, at sagen ved et ekstraordinært møde i centralrådet blev behandlet med medvirken af en opmand, højesteretsdommer Palle Kiil. Det er første gang, at en opmand har tiltrådt centralrådet.

Ved centralrådsmødet forelagde personalesiden henholdsvis arbejdsgiversiden sine synspunkter om spørgsmålet, og højesteretsdommeren har herefter skrevet en opmandsafgørelse, hvori der er kritik rettet mod i særlig grad arbejdsgiversiden. Opmandens konklusion indeholder synspunkter, som kan være af betydning for alle samarbejdsudvalg, og den gengives derfor her i fuld ordlyd:

»Sammenfattende finder opmanden således, at det efter samarbejdscirkulærets § 5, stk. 4, 2., må være naturligt, at den part, som vil opsiges fastlagte retningslinier, fremkommer med såvel en begrundelse herfor som et rimeligt oplæg eller udspil til den almindelige drøftelse, som efter bestemmelsen skal finde sted inden opsigelsen,

at begge parter under disse drøftelser har pligt til at udvise positiv forhandlingsvilje med henblik på at nå til enighed om ændrede retningslinier,

at der i den foreliggende sag tilsyneladende intet oplæg eller udspil er fremkommet fra ledelsens side, ligesom drøftelser om det nærmere indhold af det af ledelsen ønskede princip næppe kan siges at have fundet sted,

at dette også må tilskrives holdningen hos personalerepræsentanterne, men at man dog fra ledelsens side – uanset tidspresset – burde have imødekommet personalerepræsentanternes ønske om yderligere drøftelser, inden opsigelsen fandt sted, og

at forskriften i den omhandlede cirkulærebestemmelse derfor så vidt kan siges at være tilsidesat, uden at dette dog kan bevirke, at opsigelsen anses for ugyldig«.

Kendelsen styrker efter vor opfattelse personalerepræsentanterne i samarbejdsudvalgene i det fremtidige arbejde.

Nordisk Kartelkonference



Fra venstre Nils Totland, Statstjenestemannskartellet, Norge, Aage Andersen, COI, Curt Persson, Statsanställdas Förbund, Sverige samt Raimo Rannisto, Virkamiesten ja Työntekijäin, Finland.

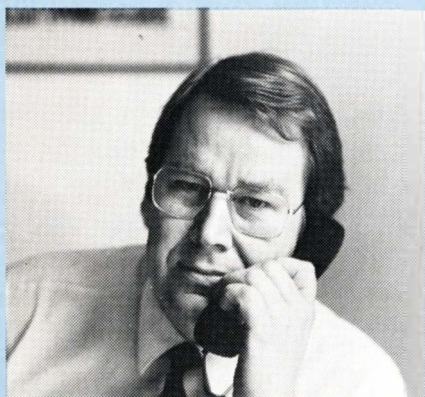
Rold Stor Kro dannede rammen om nordisk kartelkonference i dagene 24.-27. juni 1985.

27 deltagere fra tjenestemandorganisationer i de nordiske lande, Statsanställdas Förbund, Sverige, Statstjenestemannskartellet, Norge og Virkamiesten ja Työntekijäin, Finland, var samlet til en generel drøftelse af aktuelle, faglige og politiske problemer.

Nordisk kartelkonference afholdes hvert år på skift i de nordiske lande, og i år var det Danmarks tur til at være vært.

Emnerne på konferencen omhandlede bl.a.:

Den økonomiske situation, hvor cheføkonom Poul Nyrup Rasmussen, LO, på en meget interessant og levende



Cheføkonom Poul Nyrup Rasmussen, LO.

måde gav et oplæg om den økonomiske politik.

Poul Nyrup Rasmussen beskæftigede sig meget med den ny-konservative økonomiske politik, der er i højsædet i øjeblikket og som bygger på mindre offentlig sektor og mere privatisering. Den ny-konservative økonomiske politik så man tydeligt ved lovindgrebet for aftaleforhandlingerne i april 1985, hvor det handlede om to elementer nemlig besparelser og løndiktat.

Poul Nyrup Rasmussen fortsatte med en orientering om den økonomiske politik, socialdemokratiet og fagbevægelsen står for. **Den solidariske vej**, der har tre hovedpunkter, som er løsningsmodel for en samfundsmæssigt rigtig økonomi.

1. Investeringer – beskæftigelse
Produktion – afsætning
 - Konkurrenceevne
 - Industripolitik
 - Samspil, offentlig – privat
 - Økonomisk politik – balance
2. 35 TIMERS ARBEJDSUGE!
3. REFORMERNE!
 - Skattereform
 - Overskudsdeling
 - Betalt frihed til uddannelse

Ny teknologi i den offentlige sektor, hvor forhenværende miljøminister Erik Holst havde et foredrag om ny teknologi i virksomheder og institutioner med udgangspunkt i Japans for-

træffeligheder på det teknologiske område.

Erik Holsts oplæg gav samtidig anledning til en livlig debat.

Af andre emner på konferencen kan nævnes:

- Modernisering og privatisering i den offentlige sektor
- Drøftelser vedrørende aftaleforhandlinger i respektive lande
- COIs nye struktur

Ved den afsluttende debat konkluderede konferencens leder, COIs formand, Aage Andersen, at det overvejes ved næste års konference at diskutere emner som

- Relationerne mellem lønforhandlingerne i den offentlige sektor og forhandlingsforløbet på det private arbejdsmarked
- Samarbejdet med andre organisationer (bl.a. i forbindelse med lønforhandlinger)
- Hvilken betydning har strejkeretten for løndannelsen i den offentlige sektor

Nordisk Kartelkursus

Nordisk kartelkursus afholdes fra den 15.-20. september 1985 på Norsk Postforbunds Kursuscenter, Skiphelle i Drøbak, Norge.

Det er Statstjenestemannskartellet, Norge, der forestår afviklingen af kurset.

Kurset har følgende emner:

- Ny teknologi i norden
- Privatisering af den offentlige sektor
- Den aktuelle fagpolitiske situation i de nordiske lande
- Virksomhedsbesøg, postgirokontoret og postterminalen i Oslo
- Aktuelle tjenestemandsp problemer ved statstjenestemannskartellet formand Nils Totland

Kartelkurset har 8 repræsentanter fra Norge, Sverige, Finland og Danmark.

Oplysning og uddannelse er et vigtigt led i det nordiske faglige samarbejde.

COIs tilsluttede organisationer er anmodet om tilmelding til kurset.

Godt initiativ

Regionalt fagligt samarbejde

I 1983 tog nogle af COIs medlemsorganisationer initiativ til at iværksætte et samarbejde på tværs af forbund og foreningers lokale afdelinger i hele Midtjylland med henblik på at styrke COIs aktiviteter på regionalt plan.

Nedsættelse af en arbejdsgruppe

På et fællesmøde den 22. september 1983, hvor en bred vifte af COI-organisationer i Midtjylland var repræsenterede, blev der nedsat en arbejdsgruppe på syv medlemmer, hvis opgave blev:

- at foretage en oplystning og beskrivelse af relevante samarbejdssituationer på regionalt plan,
- at arbejdsgruppens arbejde fremsendes til debat i tillidsmandssystemet via respektive organisationer, og
- at der herefter skulle indkaldes til endnu et fællesmøde, hvortil organisationerne blev indbudt og evt. med gæster fra COIs sekretariat.

Arbejdsgruppen har udarbejdet en rapport bl.a. med forslag til kommissorie for det regionale samarbejde i COI-regie.

Rapporten har været til lokaldebatt i begyndelsen af 1984, og arbejdsgruppen har konstateret, at basis for et samarbejde må have hovedvægt lagt på oplysningsområdet.

I den forløbne tid har arbejdsgruppen arrangeret »fyraftenmøde« i Århus med COIs formand, Aage Andersen og sekretariatsleder, Niels Juul, der indledte over emnerne COIs struktur og overenskomstsituation. I mødet deltog 170 medlemmer fra 13 underorganisationer/afdelinger.

Fortsættelse af samarbejdet

Der er enighed om en fortsættelse af det regionale samarbejde, og arbejdsgruppen er det koordinerende led og består af følgende:

Mogens Thomsen

CF-korpsets Mesterforening

Henning Mouritzen

Dansk Fængselsforbund

Egon Nielsen

Dansk Jernbaneforbund

Tonny Jacobsen

Landsbygraverforeningen

Holger Nielsen

Flyvevåbenets Konstabelforening

Frank Sunesen

Søværnets Mekanikerkorps

Leif Damgård

Foreningen af Tjenestemænd u/
Undervisningsministeriet

N. P. Hornbæk

Dansk Toldtjenestemands Forbund
Åge Bak

Landpostbudenes Centralforening
3. region

Willy Sørensen

Provinspostbudeforeningen 3. kreds
COI finder dette initiativ godt og imødekommer ved denne artikel gruppens ønske om, at der orienteres i en bredere kreds om initiativet.

Nærmere oplysninger om den praktiske side af et regionalt samarbejde kan rettes til Provinspostbudenes 3. kreds, Møllevejen 27, 8000 Århus C, tlf. 06-13 12 77.

Ny ferieaftale

Som et resultat af forhandlingerne i det paritetiske nævn for statstjenestemandssområdet er der den 14. juni 1985 indgået en ny ferieaftale.

Udover nogle mindre ændringer i forbindelse med optjening af ferie i forbindelse med tjenestefrihed uden løn er der sket en ændring, som COI har presset meget på for at få lavet.

Ændringen angår sygdom, der er startet før ferien, hvorom det i aftalen nu hedder:

»En tjenestemand, der bliver syg før tidspunktet for den aftalte feriebegyndelse og som stadig er sygemeldt, når ferien skal påbegyndes, vil være berettiget til at få ferien suspenderet«.

Der er herved opnået en egentlig ret til erstatningsferie, og situationen, hvor tjenestemanden skal stå »med hatten i hånden« og pænt bede om erstatningsferie, vil derfor ikke længere kunne opstå.

Reglerne om sygdom, der starter under ferien er opretholdt uændret.

Flere kvinder får førtidspension

Antallet af førtidspensionister steg kraftigt i løbet af 1984. Især har flere kvinder benyttet sig af de nye muligheder for at søge pension af sociale og økonomiske grunde, som lovgivningen rummer.

Revaliderings- og pensionsnævnene behandlede i 1984 knap 36.000 sager, og det resulterede bl.a. i, at knap 26.000 mennesker blev tilkendt førtidspension. I 1983 behandlede godt 30.000 sager, og godt 19.000 fik pension. Stigningen i sagsmængden skyldes et tiltagende antal kvindelige ansøgere i aldersgruppen 50-66 år. Tallene stammer fra en undersøgelse fra Danmarks Statistik.

Mens antallet af tildelinger af højeste og mellemste førtidspension har været svagt faldende, er der sket en kraftig stigning blandt ansøgerne til helbredsbetings og behovsbestemt almindelig førtidspension. 4.430 fik i 1984 helbredsbetings førtidspension mod 2.273 i 1983, og 9.679 fik behovsbestemt pension mod 4.321 året før.

Halvdelen af de personer, der i 1984 fik tilkendt førtidspension, modtog ikke offentlige ydelser på ansøgningstidspunktet, en fjerdedel modtog sygedagpenge, mens godt en femtedel var på bistandshjælp.

Pensionslovgivningen er blevet ændret et par gange i de seneste år. Den seneste og mest radikale ændring fik fuld virkning fra den 1. januar i år. Det er denne lov, der afskaffer det hidtidige begreb »invalidpension«. Alle pensionister under 67 år benævnes i dag førtidspensionister.



Nyt fra A-kassen

RÅDIGHED

Der kan kun udbetales dagpenge til medlemmer, som er til rådighed for arbejdsmarkedet.

Såfremt der er tvivl om et medlems rådighed, er det en betingelse for, at der kan udbetales dagpenge, at medlemmet fremlægger dokumentation for, at der ikke foreligger forhindringer for overtagelse af arbejde, eller at tidligere konstaterede forhindringer nu er afhjulpet.

Til medlemmer, der ikke kan overtage arbejde inden for deres sædvanlige fagområde, kan der udbetales dagpenge, hvis arbejdsløsheds-kassen efter samråd med arbejdsformidlingen skønner, at medlemmet er i stand til at overtage arbejde inden for andre faglige områder og medlemmet erklærer sig villig til at overtage arbejde med overflytning til anden kasse som følge.

I tilslutning til ovenstående om ledige arbejdsløsheds-kassemedlemmers pligt til at stå til rådighed for arbejdsmarkedet skal som betingelse for udbetaling af dagpenge fastsættes følgende retningslinier for rådigheds-vurderinger i forbindelse med sygdom.

Indhentning af lægeerklæring

Den almindelige danske Lægeforening har pålagt sine medlemmer at udlade udstedelse af raskmeldinger eller arbejdsdygtighedserklæringer til brug for arbejdsløsheds-kasserne. Dette vil sige, at et medlems ret til dagpenge eller overgang til efterløn efter længere tids fravær på grund af sygdom ikke kan gøres betinget af eller alene bero på en raskmelding fra en læge, men må bero på en konkret rådigheds-vurdering, som foretages af arbejdsløsheds-kassen.

I visse situationer kan tilvejebringelse af en lægeerklæring dog være et afgørende led i arbejdsløsheds-kassens vurdering, og efter forhandling med lægeforeningen er der opnået tilsagn om, at læger da vil udstede erklæringer til brug for forsikringssystemet (arbejdsløsheds-kasserne).

I de tilfælde, hvor et bestående arbejdsforhold er bragt til ophør, eller ønskes bragt til ophør af en i øvrigt rask person, som påberåber sig visse indskrænkninger i erhvervsevnen, f.eks. overfølsomhedsreaktioner, kan arbejdsløsheds-kassen forlange en lægeerklæring. Denne lægeerklæring skal så vidt muligt indeholde en udtalelse om,

hvilke påvirkninger medlemmet bør undgå i forbindelse med en arbejdssituation.

Rådigheds-vurdering før udbetaling af dagpenge eller overgang til efterløn

Ved arbejdsløsheds-kassens vurdering af, hvorvidt et medlem er til rådighed for arbejdsmarkedet, skal kassen være opmærksom på, at der er tale om en konkret vurdering, hvor alle relevante oplysninger skal indgå. Arbejdsløsheds-kassen er ansvarlig for, at disse oplysninger indhentes, ligesom medlemmet er forpligtet til at medvirke positivt hertil.

Et medlem, der på grund af sygdom ikke er i stand til at overtage arbejde inden for det faglige område, hvor medlemmet sædvanligt er beskæftiget, er dog til rådighed for arbejdsmarkedet, hvis arbejdsløsheds-kassen efter samråd med arbejdsformidlingen skønner, at medlemmet er i stand til at overtage arbejde inden for andre faglige områder. Endvidere skal medlemmet erklære sig villig til at søge og overtage arbejde uden for sit tidligere fagområde. Dokumentation må i begge tilfælde indhentes af arbejdsløsheds-kassen.

En rådigheds-vurdering, der er afledt af et medlems sygeperiode, må bygge på såvel sygdommens art, varighed og hyppighed, som medlemmets hidtidige tilknytning til arbejdsmarkedet og fremtidige arbejdsmuligheder, således at disse forhold indgår i en samlet vurdering.

Såfremt et medlem i en meget lang periode (erfaringsvis mere end 2 år) har været uden tilknytning til arbejdsmarkedet på grund af sygdom, vil det-

te forhold i sig selv indgå som et væsentligt led i vurderingen af medlemmets ret til dagpenge eller overgang til efterløn.

Såfremt en rådigheds-vurdering resulterer i, at der er en begrundet tvivl om, hvorvidt et medlems helbredstilstand gør varetagelse af arbejde muligt, kan arbejdsløsheds-kassen kræve, at medlemmet gennem arbejde af passende varighed, normalt 5 uger, dokumenterer sin tilknytning til arbejdsmarkedet, da det ved vurderingen af medlemmets rådighed er afgørende, om medlemmet har vist at kunne bestride et arbejde på en normal arbejdsplads og på sædvanlige arbejds-vilkår (lønforhold, afskedigelsesmuligheder m.v.).

Et medlem vil dog også kunne dokumentere sin tilknytning til arbejdsmarkedet ved at gennemgå en uddannelse eller et kursus. Såfremt medlemmet har gennemført en erhvervs-mæssig uddannelse af mindst 18 måneders varighed, som giver adgang til optagelse som medlem af en arbejdsløsheds-kasse, anses pågældende som hovedregel for at være til rådighed for arbejdsmarkedet. Det vil også i denne situation være afgørende, om medlemmet er i stand til at kunne bestride et arbejde på en normal arbejdsplads og på sædvanlige arbejds-vilkår, hvorimod det er uden betydning, om uddannelsen er gennemført med støtte fra det offentlige.

Hvis et medlem har gennemgået en uddannelse på under 18 måneder inden for et fagligt område, må det afhænge af en konkret vurdering, hvorvidt pågældende herefter kan anses for at stå til rådighed for arbejdsmarkedet.

Kassens adresse er:

BREDGADE 23, 1. sal

1260 KØBENHAVN K

TELF. 01-14 33 00.

Daglig telefon- og ekspeditionstid

kl. 10.00-14.00, onsdag lukket

ved fastlæggelse af indretning og konstruktion af alle dele til traktionsmateriel og styrevogne. Forinden DSB kontraktligt forpligter sig i spørgsmål vedrørende indretning af førerrum, betjeningsmæssige forhold i førerrum og maskinrum samt forhold, der påvirker lokomotivpersonalets sundhed og sikkerhed, skal forslag forelægges for parterne til udtalelse.

Parterne skal medvirke ved maskintjenestens opstilling af brugerkrav i forbindelse med betjening af materiellet og den driftsvendte vedligeholdelse.

Mødefrekvensen skal tilgodeses, at alle synspunkter bliver behandlet før en endelig afgørelse træffes.

Traktionsenheder og styrevogne hører under 3/1 gruppe i udviklings, konstruktions og leveringsfasen, indtil garantien for den sidste enhed i den første serie er udløbet.

Hvad så med fremtiden for lokomotivpersonalet:

Sidste udfordring til fremtiden, er IC 3 projektet, der vil få en katastrofal indflydelse på lokomotivpersonalets arbejdsforhold, her tænkes specielt på de personalebesparelser der vil fremkomme, når et IC-3 tog i 1990 kan køre strækningen København-Frederikshavn på 6,03. København-Thisted 6,09.

København-Esbjerg 3,48 time.
København-Århus 3,46 time.

Der vil ingen rangering blive ved færrestationerne i Korsør og Nyborg, ligesom der vil blive sparet mandskab på grund af færre klarføringer på rebroussementsstationer, her tænkes især på Århus og Fredericia.

Det oplæg, som DSB er fremkommet med, til IC-togene omkring førerrumsindretningen, må vi sætte et stort spørgsmålstejn ved, om der her er taget hensyn til lokomotivpersonalets arbejdsmiljø.

Derfor skal det stå klart, at DLF ikke vil acceptere en udformning af førerrummet, som DSB er fremkommet med. Vi kan godt se nødvendigheden af disse tog for at konkurrere med fjernbusruterne.

Vi vil fra DLF derimod foreslå en opbygning som en 6 vogns enhed, i lighed med MA-togene, som vil give den samme fleksibilitet.

Elektrificering i øst vil også få stor indflydelse på vores arbejdssituation, fordi et EI-lok kan køre op til 8 dage uden der skal foretages eftersyn.

Faste stammeløb på alt regionaltrafik, hvor lokomotivet og vogne ikke vil blive skilt ad, før lokomotivet skal til eftersyn.

Man vil benytte ME og MZ 4,

som også kan køre i op til 8 dage uden eftersyn, når MZ 4 bliver monteret med elbremse.

Fjernstyring af MH lokomotiver, som også vil ændre lokomotivmandens hverdag.

DLF vil i den nærmeste fremtid stå overfor mange problemer, som er affødt af den teknologiske udvikling, som også vil få sit indpas på trækraftenheder. Desuden vil der ske en overflytning af lokomotivpersonale, fra Gb til Kh, i forbindelse med mtj's flytning fra Bernstorffsgade til Kalvebod Brygge, for at spare spadseretid for lokomotivpersonalet.

Det er disse planer DSB arbejder med for at nedbringe omkostningerne for lokomotivpersonalet, men problemerne er jo ikke anderledes end dengang, DSB gik fra *DAMP TIL DIESELDRIFT*.

Derfor kan vi nok forvente, at det samlede antal af lokomotivførere vil falde drastisk i de nærmeste år. Men jeg er helt sikker på, at DLF vil løse problemerne på en for lokomotivpersonalet tilfredsstillende måde.

Ulrik Salmonsens

Fra dengang.



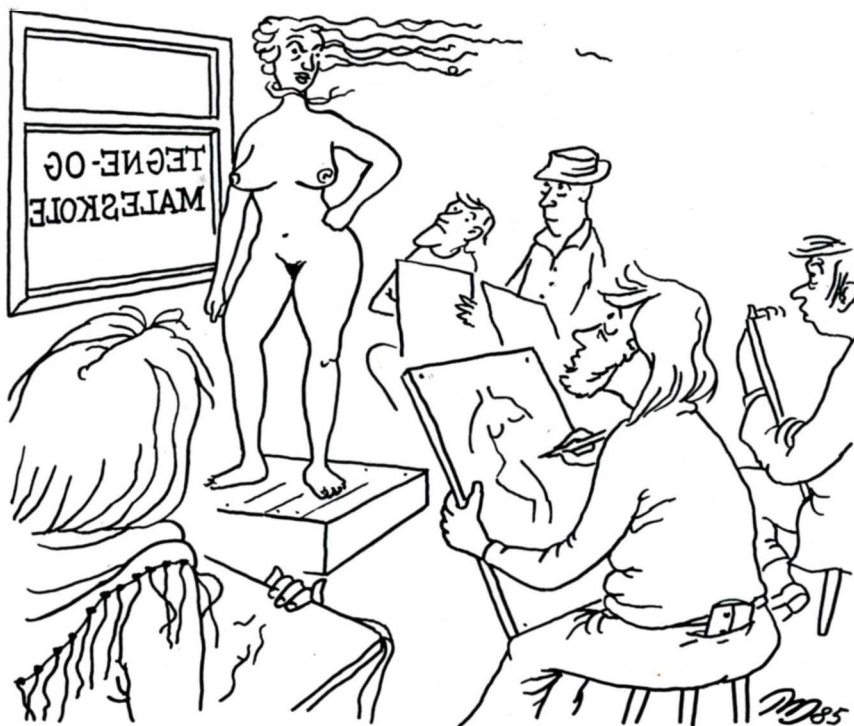
Følgende grupper 3/1 er nedsat:

Projekt	Projektleder	MTJ	DLF
Apo-S-tog	O. Kien	H. Henningsen	O. G. Olsson
ML	K. Ravn-Jensen	A. Sørensen	Jens Bak
APO-ME	Bjarne Pedersen	Thomas Olsen	P. Svendsen
2 etages materiel	L. F. Ipsen	Thomas Olsen	Ulrik Salmonsens
Apo-Lyn/IC	L. Dybdal Pedersen	Thomas Olsen	Ulrik Salmonsens
Apo-EI-EA	A. Bondesen	Thomas Olsen	Ulrik Salmonsens
BNS	A. Børglum Hansen	Thomas Olsen	Ulrik Salmonsens
IC-3	N. Tougaard Nielsen	Thomas Olsen	Ulrik Salmonsens

Tidens tegn

Af Tage W. Jensen.

16



– Hør nu her, I Rembrandt'er, hvad med at gøre noget alvorligt ved trækken fra vinduet?

Ekshibitionisme betyder »trang til kønslig tilfredsstillelse ved at blotte sig og stille sig til skue«. Kun få – om nogen – kunstnermodeller plages af trangen. De er – bare – jordnære personer, for hvem modeljobbets timeløn er forholdsvis smertefrit erhvervet indkomst. Blot det ikke trækker voldsomt ind ved vinduerne eller varme anlægget driller.

Ekshibitionisme, der ikke overraskende hører til sindssygdomme, har dog ikke altid kønsligt udspring. Alle ærlige kunstnere er ekshibitionister, fordi de udstiller deres følelser og fornemmelser via kunstnerisk form. Nogle specialiserer sig endog i at udstille deres mest udsøgt hæslede tanker og fornemmelser – omtrent som tidligere tiders opsigtsvækkende og arme syge slog mønt på at udstille deres sår. I bogens verden er »bekendelseslitteraturen« kendt og moderne

eksempel. Det er ikke lige frem »de skønne kunster«, den type åndsarbejder søger at præsentere/repræsentere – snarere er det de mørkeste gyder i menneskesindet, der opsøges og énøjet udstilles i realismens navn.

Meget mere overraskende er, at det også er ekshibitionistiske kræfter, der rører sig i det nu vidt udbredte, forholdsvis harmløse tidens tegn, *graffiti*.

Hvorfor opsøger nogle mennesker – desværre oftest unge og yngre, som repræsenterer fremtiden – almindelige hverdagsgenstande til underlag for deres sprøjtemalede ord og figurer, som i 99% af tilfældene har forbillede i det særlig ensformige af amerikansk tegneserieindustri?

Det lette svar er, at sprøjtemalerne tilstræber en konfrontation, en spændingseffekt imellem det

»etablerede« og dem selv – deres egen situation. I mangel af tilstrækkelig stærk personlighed selv, måske, griber graffitisten lige som slyngplanter om noget bekendt og betående i hverdagen for derved selv af »komme med i billedet« og henlede sine medmenneskers opmærksomhed på – sig selv. Det mest karakteristiske udslag: blot ved at stille sit eget navn til skue.

Graffiti har skabt så vidt og bredt roderi også i begreber, at selv forholdsvis besindige borgmestre lader sig forvirre til mere eller mindre opgivende at udtale tillid til visse »positive sider« i graffitistens mentale »gods«. Og i forsøg på at vise sig på linje med tidens tegn indbyder sådanne borgmestre graffitister til at skamfere en fodgængertunnelvæg hist, en kommunal mur her. Borgmestre – o.a. – behøver ikke at være forvirrede længe, for graffiti forklares her.

Graffito'en (ordet er italiensk, flertal, graffiti), der oprindeligt var tegn og billeder ridset på romerske mure, opstod i dagens form i *New York* og *San Francisco*, USA. Logisk er det også i *New York*, at nogle af denne bys mest notoriske graffitister for nylig blev lovet fuld anonymitet, hvis de ville fortælle en radiostation om deres hærværkers tilblivelse.

Graffitisten opfatter sig selv som kunstner (*artist*). Enkelte går nu også ind for at sprøjtemale deres (hær)værker på separate lærreder, papir- og træflader, som udstilles i gallerier. Her træder værkernes tomhed som regel straks klarere frem berøvet som de er i galleriet kontrastvirkningen imellem selve sprøjtemaleriet og dettes placering på f.eks. en tam, offentlig toiletvæg.

»Vi gør det for at udtrykke os selv«, fastslog en af de energiske

unge new yorkere. »Jeg er kun én ud af otte millioner i denne by. Så for at reklamere for mig selv, maler jeg på t-banevognene. Somme tider kun mit navn. Det giver mig tilfredsstillelse.«

Den udbredte brug af kun fornavne i 1980'erne gør sådan navnegraffiti mulig. For med »mit navn« mener new yorkeren blot Tom, Dick, Harry osv., som jo ikke hjælper politiet stort i dets jagt på leverandørerne af de strafbare sprøjtemalerier på byens t-banemateriel. Og New York's politi er sandelig mest mulig på jagt efter graffitister i t-banesystemet.

»New York-pansere kan stort set deles i to grupper«, fortsatte graffitisten. »Den ene gruppe følger reglerne, dvs. de noterer os, slæber os for retten og sender os i spjældet. Den anden gruppe spørger os, om vi vælger at blive noteret eller tævet? Ikke få af os vælger tævene. Jeg har set blå øjne og brækkede arme som resultat. Men det er altså risikoen, man løber for tilfredsstillelsen i pludselig at se sit eget navn skyde ud af tunnelrøret« i hel vognlængde fra kupévinduerne underkant til karrosseriets bund – hvilket for resten ta'r nitten dåser maling, så folk uden den slags penge må klare sig med mindre«.

Så mange var new yorkerens nøgleord. De siger en masse:

Frustreret af manglende muligheder for selvudfoldelse – netop udfoldelse af selvet – specielt ved ringe jobudsigter imellem otte millioner mere eller mindre teknostressede, »rotteræsende« (*the rat race*) storbyboere får den unge graffitist »luft« ved at sprøjtemale sit eget navn på t-banevognene. Man forstår også lidt bedre *sammenhængen* imellem graffitistens således synliggjorte »brøl« på of-

fentlige transportmidler, telefonbokse osv. og samfundets mange ensrettende, først og sidst *effektivitetsgearede* angreb på mennesket som individuel størrelse, dets personlighed – ofte i form af teknologisk voldtægt. Endog »brikken« bestående af nær-hysterisk masse-tilbedelse af pop-idoler falder nydeligt på plads, fordi i idolerne ser tilbederne netop al den demonstrative udstilling af jeg'et, som de føler, de ikke selv formår af reelle eller indbildte grunde.

Men et sprøjtemalet Harry eller Dick i stereotyp tegneseriestil og i hel vognlængde virker højest som sårede dyrs brøl i junglen. Der skal mere til både som maleri og som brøl for at ryste den effektivitetsmolek, homo sapiens faktisk har skabt sig og nu har svært ved ikke at blive klemt stadig hårdere – knust? – under.

Ja, molokken, afguden, lancerer jo blot efterhånden – sin art tro – nye og endnu mere effektive afvaskningsmidler og -metoder, der nok kan vaske »brølene« væk, men går uden om graffitisten og dennes forventninger, håb og drømme i effektivitetssamfundet. Uden om mennesket. En bemærkelsesværdig helligdag til enhver tid.

UDLANDET I —GLIMT

● JAPANSKE statsbaners topledelse – præsidenten og to vice-præsidenter – er trådt tilbage i protest imod regeringens fremtidsplaner for banerne. Bl.a. kræves persona-

let nedskåret med 80.000.

Altså 79.997 nu.

● INDIEN har givet et canadisk konsulentfirma en millionordre på rådgivning vedrørende indførelse af computerstyret godstrafik – et led i Indiens store computer- og telekommunikationsprogram, der ventes at kunne løbe op til ikke mindre end kr. 6 milliarder.

Ikke kun gode råd er dyre.

● FRANKRIG's statsbaner (SNCF) har undertegnet aftale med regeringen, der sigter på at afskaffe SNCF's årlige underskud i løbet af fem år (1985-underskudet ventes at blive ca. kr. 5 milliarder). SNCF påtager sig efter aftalen at udvide passagertrafikken 2% årlig, at udvide banernes gods-markedandel 1% fra og med 1989 og at reducere dritsomostninger 2% årlig.

Man tager lidt bitter nød, tilsætter nogle friske hensigter, rører det hele grundigt sammen og regner med bedste serveringsresultat.

● SKOTLAND indfører computerstyret signalsystem på *Glasgow North* linjerne før 1990. Systemet kan kontrollere alle togbevægelser på elektrificerede linjer imellem *Airdrie* og *Helensburgh* m.fl. samt på adskillige ikke-elektrificerede linjer i området. Når togets destinationer er blevet bestemt af computeren, klarer toget selv ruterne igennem de tyve knudepunkter, der omfattes af systemet. Projektet blev først beregnet til at ville koste ca. kr. 300 millioner. Ved at udnytte teknologiske fremskridt – især mikroprocessorer til signalbrug – kommer anlægget kun til at koste kr. 180 millioner.

Bidrag til vor serie: Ægte Skot-tehistorier.

Det gamle Lokomotiv

Af N. Terp-Lassen.

18

Der stod et gammelt Lokomotiv paa et Sidespor. Det saa ikke godt ud og var begyndt at ruste.

Græs groede omkring dets Hjul, og Fugle byggede Rede i dets Skorsten. Engang havde det været smukt lakeret, dets Stænger og Hjul havde skinnet, og Ilden havde brændt i dets Fyrboks, mens Dampen drev dets Stempler frem og tilbage, saa det kunde løbe Bakke op og Bakke ned og vidt omkring –

Men nu stod det som yderste Reserve og skulde maaske ophugges og i Støbeskeen, hvem vidste, om det nogen Sinde kom i Gang mere?

Det gamle Lokomotiv var faldet i Staver og fik saa mange sære Tanker – for det var saa forfærdeligt, at det maatte staa stille og ruste op – saa fint som det havde været lige fra Fødselen.

Bare man kunde komme ud af denne nedværdigende Situation.

Men, nej, det lod sig vel ikke gøre; thi baade Føreren og Fyrbøderen, som tidligere havde ført det, var borte. Føreren havde ellers stadig presset paa for at sætte Hastigheden op, at det kunde naa saa langt frem som muligt og helt op paa de højeste Stigninger. Fyrbøderen havde passet, at det fik mest muligt Kul, Vand og Olie, hvilket var det højeste, det havde ønsket sig.

Lokomotivet havde været tilfreds hermed; men de to havde gjort dets Tilværelse saa forceret, at det i Grunden aldrig havde faaet Tid til at tænke sig rigtigt om.

Og de sære Tanker kom og gik, for det var saa vanskeligt at samle det hele.

Egentlig var det Føreren og Fyrbøderen, som havde ødelagt det, fordi det havde maattet haste af Sted og tage alle disse rare Ting til sig. Ja – de havde været dets onde Aander – indsa det nu.



Tænk, hvis de ikke havde været, eller om man kunde have set bort fra dem og havde styret sig selv – saa havde alt maaske set anderledes ud nu.

Men, nej, man var jo kun en Maskine og intet levende Væsen –

Men om man nu havde været et Menneske –

Lokomotivet sukkede, saa det dirrede i alle dets Sammenføjninger og sagde: »Gid jeg var et Menneske, saa jeg kunde gaa væk fra dette forfærdelige Sidespor«.

– Imens havde Fuglen fra sin Rede i Skorstenen fulgt Lokomotivets Tanker – for det kunde den – og nu blandede den sig i dets Ene-tale og sagde: »Mit kære Lokomotiv, dette er ikke tilstrækkeligt; thi mange Mennesker lider samme

Skæbne som du. De vil længst frem og vil samle mest muligt til sig, og en skønne Dag staar ogsaa de paa et Sidespor og er kørt fast, fordi de ikke havde lært at styre sig selv.

Nej, det gælder om at være et frigjort Menneske, som kan styre sig selv, og som vil det gode«.

»Gid det var saa vel«, sukkede Lokomotivet.

»Intet er umuligt«, sagde Fuglen, og den svang sig højt op imod den blaa Himmel – saa højt, at intet Øje paa Jorden kunde følge den –

Forurening

DLF afholder i uge 44 kursus på Knudshoved, hvor et af emnerne er kommunikation.

I den forbindelse har jeg anmodet gruppens medlemmer om at skrive en artikel om forurening.

For at andre kan opleve, hvad der rører sig hos kollegerne, tillader jeg mig her at bringe tre artikler som et udpluk af de indsendte.

Det skal oplyses, at de ikke er ændret på noget punkt.

God fornøjelse.

KHC.

Er Østersøen et døende hav?

Det er i dag det mest forurenede farvand i verden siger eksperterne om Østersøen, og da de syv lande der omkranser det, gik sammen for at redde deres fælles hav, var det mere end en hastesag.

Jeg var meget forbavset over at vi har en af verdens største forureninger så tæt på os. Efter en artikel i Der Spiegel fra 1974 er dette problem ikke løst endnu, selv om Østersøen geografisk set er et beskedent område, for dens areal er kun godt 400.000 kvadratkilometer, er det af økonomisk og politisk set af uhyre betydning.

Her mødes øst og vest, kapitalisme og socialisme og de 140 millioner mennesker, der bor langs den 800 kilometer lange kyst, producerer ca. 10 procent af verdens industrivarer og de syv stater ved Østersøen, Danmark, Sverige, Finland,

Sovjetunionen, Polen, Øst- og Vesttyskland tegner sig for ikke mindre end 20 procent af verdenshandelen. Havbiologer har råbt vagt i gevær for mange år siden.

Østersøens bund er et stærkt kuperet terræn med dale og åse gennemskåret af kløfter og denne undersøiske verden har kun forbindelse til det åbne hav gennem de danske sunde og bælder.

På et punkt er havbiologerne enige. Østersøens værste fjende er mennesket der misbruger og udnytter det på det groveste.

De store havnebyer fra København til Leningrad poster kloak- og spildevand fra husholdning og fabrikker urensset ud i Østersøen. Dette vand er rigt på rådne organiske stoffer der forbruger ilt, på kulstof, kvælstof på fosfor der binder ilt og på bakterier og virusarter der er en trussel mod folkesundheden.

Fra Neva i øst til Trave i vest og især ud for Kielerfjorden flyder øer af affald, der er stinkende vidnedsbyrd om, hvordan byerne, landene omkring Østersøen forsynder sig imod deres fælles hav.

Fragtskibe og lystsejlere bruger Østersøen som skraldespand. Nu til dags kan alle faktisk navigere over Østersøen uden brug af kompas, siger en tysk turistchef. Man kan bare følge i svineriets kølvand fra havn til havn.

Alene i den vestlige del af Østersøen pumper skibene årligt ca. 400.000 kubikmeter spildevand udenbords og hertil kommer tusinder af tons fast affald, flasker, køkkenaffald, emballage og så videre, der lempes ud over færgernes rælinger. Også skibstoiletterne tømmes ud i havet.

Som marinekemikeren, professor Klus Grasshoff ved Kiel universitet siger: Ad denne sørute der ikke er meget bredere end 500 me-

ter, transporteres årligt 2,5 millioner mennesker og enhver kan forestille sig den losseplads der må være i 20–30 meters dybde.

Danmark og Sverige har en fælles aftale om rensning af Østersøens vigtigste udfaldsvej, Øresund.

Det vil koste Danmark en halv milliard kr. Med hensyn til den stærkt forurenede Køge Bugt arbejder man på meget skærpede regler for udledning af spildevand.

Østtyskland har på sin femårsplan afsat omkring 100 millioner mark til begrænsning af de affaldsmængder der når frem til havet.

I Leningrad har man bygget et biologisk rensningsanlæg, der kan klare 750.000 kubikmeter spildevand i døgnet. Det koster over 70 millioner rubler.

Sverige regner med 480 millioner svenske kr. til miljøbeskyttelse og så må man håbe, at internationale og alle politiske og økonomiske modsætninger må træde i baggrunden under reningsaktionen af vort fælles hav.

Harry.

Forurening

er et interessant emne der optager mange mennesker i dag.

Desværre er der flere der ikke interesserer sig for problemerne. Det går jo nok i vores tid?

Jeg går hjemme i min have og sysler en friweekend fjernt fra privatbanernes Y-tog, der jo som bekendt er berømt for sin diesel-os.

Jeg lader tankerne fare, medens jeg kikker på roserne. Jeg tænker på den seneste olieforurening, denne gang på Læsø og mener, hvis man kunne gøre det billigt at køre kollektivt, kunne man spare en del

energi, og som følge deraf en masse transport af olie, der tit ender i en forureningssituation.

Ligeledes burde blyfri benzin gøres væsentlig billigere end normal, så flere billister ville bruge dette produkt-osen, jeg har ingen bil, så jeg forurener ikke.

Jeg opdager roserne er lusede, og henter en dunk API 43 konc. fagregruppe 2 og blander en god stærk cocktail.

Medens jeg sprøjter haven med gift, går jeg og tænker på, at det er for dårligt at alle de moderne kemiske ting, der findes i industrien, skal forurene vore afløb.

Man har jo set, at de store giftdepoter ved Harboøre Tange har været utætte og forurenet både åer og vandløb, samt store kyststrækninger. Fabrikkerne har ingen ansvarsfølelse overfor samfundet – nå, men hvad kan jeg gøre ved det?

Efter endt sprøjtning er der en liter gift tilbage i sprøjten. Jeg kikker over skulderen, om der var nogen der så, jeg hældte det i kloaken ude i vejen – tilsyneladende ikke.

Græsplænen er lidt gul, og jeg konstaterer at det er 3 uger siden den har fået gødning. Jeg tager et par kilo NPK 42-7-16. En god håndfuld salpeter og blander det hele med blå nitrofoska. Medens jeg spreder min gødning, tænker jeg på, at landmanden bruger meget kunstgødning, så han kan producere mere korn, der alligevel ender i overskudslagre, og har man kendt mage, nu skal laves til plastic.

Jeg stiller min spand og tager mig en øl. Hvem har skylden? Og hvad kan vi gøre.

Det er meget svært. Vi er vel alle skyldige. Fabrikanten – forbrugeren – samfundet. Der er jo et stigende krav til arbejderen: produ-

cer. Til landmanden: producer. Til fabrikanten: producer.

De moderne produkter er jo effektive, men fremstillingen af dem koster miljøskader i så høj grad, at det er uforvarligt at producere dem. Men folk vil have dem så lad folk *betale for dem* i form af en slags afgift. Hvad indebærer så det? Et fald i afsætningen af produkterne med arbejdsløshed til følge.

Første skridt på vejen til løsning af problemerne vil jo nok være at give nogle bøder til fabrikkerne de kunne mærke. Ligeledes kunne man tænke sig, at det nye TV 2 kunne bruges til oplysning om hvad der *kan* og *skal* gøres, for noget skal vi gøre og det meget snart.

Kennith.

Forurening

I følge dansk skoleordbog betyder det at forurene, svine til.

Efter at have været i færd med at forurene, har man så en forurening, altså en tilsvinning.

Forurening findes i utallige versioner. Jeg vil prøve at nævne nogle.

Børn fylder deres senge med pis. Voksne fylder deres lunger med tobak. Landbruget fylder grundvandet med nitrat, og industrien fylder luften med kullilte og hvad ved jeg?

Den største forurening er nu alligevel den et samfundssystem er i stand til at fylde på sine små poders hjerner, så når de vokser op og bliver rigtige voksne mænd og damer, er små forknytte får.

Disse får, får så forskellige funktioner ude i det store samfund. Nogle klarer sig godt og nogle klarer sig skidt.

De af de små der klarer sig bedst, er dem der vælges af de små og holder med de store.

Jeg vil nu prøve at beskrive det mest fårede jeg hidtil har været ude for.

Den fåreflok jeg er bestyrelsesmedlem af, foreslog jeg følgende:

Vi skal slås for at få lægelig behandling når vi indvolveres i uheld. De to sikkerhedsrepræsentanter brægede promte, det kan vi ikke for DSB registrerer os. Det kan vi ikke for DSB giver folk karentæne. Det kan vi ikke for DSB, DSB, DSB.

Med andre ord er det DSBs holdning der er afgørende om det er rigtigt eller forkert at slås for at få lægelig bistand.

Jeg spurgte så om de helt afviste det jeg havde foreslået, hvorefter en af sikkerhedsrepræsentanterne udbrød, nææh, du kan jo arbejde på sagen.

Det gjorde jeg så. Ved næstkommende fridag satte jeg mig ved min telefon og tænkte. Hvad gør jeg. Jeg ringer til psykologforbundet. Sådan tænkt sådan gjort. Han blev sat ind i situationen. Ingen behandling og hvis man ville have behandling, regner truslerne ned over én. Ud af tur, registrering, hugge skærver og banke rust.

Herren fra psykologforbundet udbrød impulsivt: Min herre gud i himlen det er jo skrækkeligt. Det er jo netop dem der trænger, der så ikke får nogen hjælp. De vil i deres choktilstand ikke kunne overskue disse mord, død og brand konsekvenser. De vil i starten forsøge at tale med kone, kolleger og venner, der i begyndelsen vil være tolerante, men efterhånden bliver de mere og mere afvisende, fordi livet skal jo gå videre.

Offeret vil blive mere og mere isoleret. Konen vil skilles for offeret bliver mere og mere vrissende og indadvendt.

Vennerne bliver væk, for før

havde de jo konen at snakke med, men nu er der kun den sure forbitrede stodder, der ene sidder og ruger med sin skyldfølelse, der nu er vokset ham over hovedet.

Han vil til sidst gå til en kollega og her finde trøst. Denne kollega vil i starten forsøge at tale med kone, kolleger og venner, der i begyndelsen vil være tolerante -- .

Under samtale med psykologformanden havde jeg fået vristet et telefonnummer ud af ham. Nummeret førte mig i forbindelse med Odense amtssygehus og en anden psykolog, der også kendte de følger det har på den menneskelige psyke, pludselig og uden varsel el-

ler skyld, at skulle tage livet af et andet menneske. Men denne psykolog havde ud over selv at vide det, også gjort sig den ulejlighed at opsøge DLF og DSB, således at også de vidste at det var stærkt påkrævet med bistand til ofrene for selvmordere. Så skulle alt jo være godt, både fagforeningen, der påråber sig heroisk at ville kæmpe til sidste mand for arbejdsmiljøet, for lokomotivmændene og DSB vidste det, jamen så skulle der jo ikke være nogle problemer mere, men ak og ve. Psykologen havde siddet til møde med DLF og DSB i 3 år, eller ca. 90 kolleger som nye ofre.

Lad os nu ikke tærse langhalm

på det, men gå til næste punkt. Samme dag ringede jeg også til Handelsbankens bedriftsundhedstjeneste, og her fik jeg at vide, at de brugte en ikke uanselig bunke penge på soloterapi, gruppeterapi for de af personalet, der havde været udsat for væbnede røverier.

Ligeledes samme dag ringede jeg til P/T, men her fik jeg ikke fat i nogle, der kunne give mig håndgribelige oplysninger. Jeg ved dog, at P/T som handelsbanken ofrer tid og penge på behandling af deres ofre. Jeg ved også, at SJ (svenske jernbaner) giver lægelig bistand til deres ofre.

Det gør DSB ikke.

Nu går vi så til noget helt andet, for et par dage før alt dette ringeri, havde jeg selv et uheld, så jeg ringede prompte til DSB og sagde jeg ville til psykolog, fordi det her jo er farligt og jeg vil ikke have varige skader af at gå på arbejde. Det skal du heller ikke, for du er syg. Jeg var syg i 3 uger. Så ringede jeg igen til DSB og sagde, nu er jeg ikke syg. Så sagde DSB, jo du er syg, du er syg lige indtil din læge siger du ikke er syg.

Nå så gik jeg op til min læge og sagde: Læge, jeg er syg! Hvad fejler vi så? Det ved jeg ikke, men det siger min arbejdsgiver.

Jeg fortalte ham så hele forløbet.

Han sagde så. Jeg kan ikke raskmelde dig, for DSB har ikke nogen overenskomst med Dansk Lægeforening om sligt.

Hvordan jeg er blevet rask igen, det er mig en gåde, men en måned efter sygemeldingen blev jeg ringet op af DSB der sagde: Nu er du rask!

Man kan vel dårligt klatre DSB for at søge at forhale disse forhandlinger, med foromtalt psykolog. De skal bare have togene til at rulle billigst muligt. De er lige glade om

Fra dengang.



folk ikke kan sove om natten, eller om de har problemer med deres mage.

Arbejdsgiverne er ligeglade, og derfor fik vores nærmeste forfædre, under ufattelige lidelser, etableret en fagforening der skulle varetage deres, og nu vores interesser, men hvad ser vi nu.

Fagforeningen lader sig forhale 3 år eller 90 kolleger.

Hvorfor?

Fordi de har fra barnsben lært, at arbejdsgiverne er de flinke der giver og arbejderne er de små dumme der tager.

Når man sådan har stjålet, så må man være troværdig ved forhandlingsbordet. Man kan ikke føle sig dårligt behandlet og gå til pressen og lave en masse postyr, for så går det ud over DSB, PR Oles pæne maske. Så bliver han måske ikke kåret som verdens beste Ole Bole.

Det er beklageligvis umuligt at være loyal overfor to modsat rettede interesser, ligesom det er umuligt at sidde på to stole, men man kan godt fylde to stole. Man kan sætte sig i Ole Boles stol, og så smide sine store beskidte træsko-beklædte tæer op på den stol, af DLFs medlemmer betalte stol.

I stedet for at være loyal over for Ole Bole, så vær det over for medlemmerne, de trænger til det.

Det her beskrevne er den værste forurening eller tilsvining, jeg har hørt om, og man vil være et får så længe man tror, at 90% af befolkningen er tyve, fordi de tager arbejde.

Alex.

Det skal oplyses, at der fra 1. januar 1986 startes en behandling af vore medlemmer, der kommer ud for det uheldige at køre et andet menneske ned.

Vi har ikke siddet på to stole, men vi har ikke villet starte et projekt, der tegnede til at blive halvgjort (som det svenske).

Vi vil nu få den rigtige behandling de rigtige steder og af de bedste læger på området.

Hele projektet vil blive behandlet videnskabeligt, så de indhentede erfaringer kan komme lokomotivpersonalet til gode.

Der vil i samarbejde med Odense Amtsygehus, DSB og DLF blive udarbejdet materiale, der skal give lokomotivpersonalet den fulde viden om, hvad der nu tilbydes, hvordan det skal ske, osv.

Lad mig sluttelig sige, at vi har været i pressen med denne sag. Vi søgte arbejdsmiljøfondet om midlerne til at køre dette projekt, men fik afslag.

Nu har DSB bevilget de millioner der skal til, for at vores forslag bliver gennemført.

Nærmere vil følge om kort tid.

Red.

»Donkraften«

Nu har min gamle ven og gasseprins BAF skrevet om »Donkraften«, og så er spørgsmålet: Hvordan opstod dette mærkelige øgenavn?

Forklaringen fik jeg 1950, da jeg kørte 2. attest hos lkf. C. Johansen »den lille braser«.

I damptiden var der på loko 2 donkrafte, og det var normalt aspiranter der i værkstedstiden skulle smøre og prøve disse. Jeg selv begyndte 1949, og har også udført dette dødkedelige arbejde.

En dag vælter Christiansen en donkraft ned fra maskinen og brøler samtidig: »Gid fanden havde de donkrafte«, og så var øgenavnet

der. Mere end 50 år efter lyder det over hele Sjælland: »Donkraften er død«.

Angående min kørelærers øgenavn »den lille braser«, kan oplyses, at der var to lkf brødre, hvor der var ca. ½ meters forskel i højden. Derfor fremkom store og lille braser. De havde begge navnet efter deres far »den gamle braser«, og her fortaber brasernavnet sig i fortiden.

»den lille braser« var vist nok 67, da jeg kørte med ham.

Keller

Gb

Pressemeddelelse

DSB er nu for alvor gået igang med at realisere planerne om sammenlagte overfarter i Knudshoved ved Nyborg, idet et brobygningsarbejde til 20,5 mill. netop er begyndt. Efter licitation er opgaven gået til det odenseanske entreprenørfirma Bent Müller A/S. Broen indgår i en forlægning af den fire-sporede motorvej, så der gives plads til en niveaufri skæring for sporene til den nye Knudshoved banegård. Fra Nyborg til Knudshoved skal der anlægges et dobbeltspor, som skal gå under motorvejsbroen og 3 andre tunnel og broanlæg påregnes påbegyndt omkring 1. oktober. Øvrige anlægsarbejder vil blive igangsat primo 1986. Ifølge en folketingsbeslutning skal sammenlægningen af bil- og togoverfarterne være færdig på Fyns-siden i slutningen af 1988.

Yderligere oplysninger fås hos afdelingsingeniør P. L. Avnstrøm, anlægsprojektorganisation Knudshoved, tlf. 01-14 04 00, lokal 5355.

Med venlig hilsen

DSB

Århus afdeling

afholder Velkomst- og afskedsfest lørdag den 9. november kl. 18.15 på »Løgten Kro«, Grenåvej, Løgten.

Pensionister er velkomne.

Der serveres en middag med vin »ad libitum«, hvortil foreningen giver et tilskud, så prisen pr. deltager bliver kr. 150.

Nærbanen afg. 17.10 kan benyttes. Ekstratog hjem kl. ca. 1.15.

Deltagerbillet, der udleveres ved afg., kan benyttes som rejsehjemmel. Tegningsliste på opholdsstuen inddrages den 26. oktober kl. 12.00.

Med venlig hilsen og på gensyn
Festudvalget.

Helgoland afdeling

Helgoland afdeling indbyder til ærtefest den 23. november 1985 kl. 18.00 i Sejlklubben Sundet på Strandvænget.

Menu: Gule ærter, pandekager, kaffe m.m..

Pris: 130,- kr. pr. person.

Indtegningsliste på stuen.

Alle medlemmer og pensionister er velkomne.

Festudvalget.

Efterårsfest i Lanternen

Efteråret står for døren og der indbydes til fest i Lanternen hos Annette, Bernstoggade 48 A¹ lørdag den 26. oktober 1985 kl. 18.00.

Menu: Luksus Platte, 2 øl, 2 snaps, kaffe m/småkager. Dans til levende musik til kl. 1.00.

Pris pr. kuvert: 98,- kr.

Tilmelding senest den 21. oktober 1985 på de ophængte lister på depoterne eller til formanden Per Remmer på telf. 02-17 60 67.

Med venlig hilsen og på gensyn
Bestyrelsen.

PERSONALIA

Forfremmet til lokomotivassistent (12. lrm.) pr. 1.4.1985

Lokomotivassistent (10. lrm.)
F. L. Nielsen, mdt Gb i mdt Gb
K. Nilsson, mdt Gb i mdt Gb
F. C. Nielsen, mdt Gb i mdt Gb
K. N. Petersen, mdt Gb i mdt Gb
H. Karlsen, mdt Gb i mdt Gb
F. Kongsaa, mdt Gb i mdt Gb
F. S. Petersen, mdt Gb i mdt Gb
E. J. Larsen, mdt Kh i mdt Kh
T. Larsen, mdt Kh i mdt Kh
P. D. Poulsen, mdt Kh i mdt Kh
P. Hagstrøm, mdt Kh i mdt Kh
T. J. Pedersen, mdt Kh i mdt Kh
E. Baunsgaard, mdt Kh i mdt Kh

Forfremmet til lokomotivfører (14. lrm.) pr. 1.7.1985

Lokomotivassistent (9. lrm.)
B. Christiansen, mdt Kh i mdt Kh
K. Larsen, mdt Kh i mdt Kh

Forfremmet til lokomotivfører (14. lrm.) pr. 1.8.1985

Lokomotivassistent (9. lrm.)
P. Delarose, mdt Ab i mdt Ab
A. B. Andersen, mdt Ar i mdt Ar
K. P. Nielsen, mdt Ar i mdt Ar
P. Rasmussen, mdt Ar i mdt Ar
H. P. Christensen, mdt Ar i mdt Ar
E. Pedersen, mdt Ar i mdt Ar
L. Henriksen, mdt Ar i mdt Ar
T. Markvardsen, mdt Ar i mdt Ar
K. H. Madsen, mdt Ar i mdt Ar
T. Mouritsen, mdt Ar i mdt Ar
S. E. Steen, mdt Ar i mdt Ar
H. B. Jensen, mdt Ar i mdt Ar
J. H. Frey, mdt Ar i mdt Ar
J. Jensen, mdt Ar i mdt Ar
B. A. Welling, mdt Fa i mdt Fa
J. Knap, mdt Str i mdt Str

Forfremmet til lokomotivfører (18. lrm.) pr. 1.8.1985

Lokomotivfører (14. lrm.)
M. S. Sørensen, mdt Ar i mdt Ar
K. P. Graversen, mdt Ar i mdt Ar
M. G. Hansen, mdt Ar i mdt Ar
H. R. Ludvigsen, mdt Fa i mdt Fa
P. Lenander Nielsen, mdt Fa i mdt Fa
B. O. Nielsen, mdt Gb i mdt Gb
L. K. Larsen, mdt Gb i mdt Gb
E. Jørgensen, mdt Gb i mdt Gb
O. B. Andersen, mdt Kb i mdt Kb

B. H. Jensen, mdt Kb i mdt Kb
T. Knudsen, mdt Kh i mdt Kh
S. H. Vibest, mdt Kh i mdt Kh

Forfremmet til lokomotivfører (14. lrm.) pr. 1.9.1985

Lokomotivassistent (10. lrm.)
G. Capion, mdt Kh i mdt Kh

Afskediget pr. 30.9.1985 efter ansøgning alder

Lokomotivfører (18. lrm.)
H. K. Pedersen, mdt Fa

Afskediget pr. 31.10.1985 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (18. lrm.)
A. Jacobsen, mdt Ar
B. L. Banke, mdt Fa
I. N. Jensen, mdt Fa
H. P. Møller, mdt Fa
K. L. Flink, mdt Gb
E. H. Sørensen, mdt Hg
Lokomotivfører (16. lrm.)
K. Jakobsen, mdt Næ

Afskediget pr. 31.7.1985 efter ansøgning

Lokomotivassistent (9. lrm.)
B. K. Thomsen, mdt Kh

P-gruppen

Tilgang 1.4.1985

bhvk Peter Rasmussen, U gruppe 16.

Tilgang 1.5.1985

lkas p Steen Kenneth Hansen, U gruppe 40.

Tilgang 1.9.1985

lkas Knud Lehmann Jørgensen, U gruppe 2.

Udmeldt 1.7.1985

lkf Dan Brinck, U gruppe 40.
mtf Erik Christensen, U gruppe 40.

Udmeldt 1.9.1985

lkf Kjeld Rasmussen, U gruppe 37.

