



1

DANSK  
LOKOMOTIV  
TIDENDE



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. JANUAR 1981-81. ÅRGANG

### 1

#### Indhold:

Sikkerheden frem for alt .....	2
Lønmodtagernes selvangivelsesfradrag for året 1980 .....	3
Nye sovjetiske el-lokomotiver .....	6
Jernbanen i fremtidens transport .....	7
Design vigtigt værktøj .....	8
Fra Landsoplysningsudvalget .....	9
»!Kong« rationalisering får en på tuden	10
Bemandingen er ikke afgørende for	
SJ's ulykkesfrekvens .....	12
Fra medlemskredsen:	
Lad os få løst spørgsmålet om de »gule«	12
Nye lok her og nu .....	13
Reguleret oprykning .....	13
»Mit arbejde som lokomotivfører« ....	13
Personalia .....	14
Oversigt over egenpensionen 1.10.1980	16

#### Redaktører:

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

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

Frederiksberg Bogtrykkeri  
Howitzvej 49.

I forhold til det totale kørte antal kilometer er jernbanerne et sikkert transportmiddel, men der forekommer alligevel en del ulykker, der desværre også er forbundet med død og skader.

I vort eget jernbanevæsen er ulykkesfrekvensen heldigvis relativ lav. Vort naboland, Sverige, har derimod det seneste år oplevet en del svære ulykker. Den sidste har bl.a. fået diskussionen om bemanningen af lokomotiverne til at blusse op på ny. Det er nemlig ofte fremført, at to-mandsbetjening vil forøge togsikkerheden. Meget er sagt for og imod. Spørgsmålet er imidlertid meget mere kompliceret end som så. Der er imidlertid ingen tvivl om, at der kan benyttes teknik, som nedbringer mulighederne for uheld til et minimum, det næppe vil være muligt at bringe yderligere ned. To tekniske muligheder, som også DSB indgående beskæftiger sig med, ligger lige for.

Gennemførelse af ATC (Automatisk togstop) og strækingsradio vil føre til en meget høj sikkerhedsmargin. Men hertil må føjes et godt uddannet lokomotivpersonale og en arbejdstid for dette, så dets årvågenhed ikke sløves af lang, enerverende tjeneste.

I første række må interessen samles om at nedbringe den samlede køretid på den enkelte tjenestedag for at opnå den bedst mulige fysiske og psykiske tilstand under arbejdet. Dette vil sammen med en god uddannelse give en høj moral i arbejdssituationen. En nødvendighed: Thi tekniske foranstaltninger kan nok overflødiggøre menneskets manuelle medvirken, men det vil næppe være troligt, at denne medvirken overflødiggøres – af mange grunde – ikke mindst af økonomiske. DSB satser stærkt på at få ATC og strækingsradio gennemført. Arbejdet hermed er foregået gennem lang tid. Og det kræver lang tid, fordi man må undersøge en række ydre forhold.

Lokomotivpersonalet ser med forventning hen til disse tekniske foranstaltninger, som kan være med til at forbedre deres arbejdssituation. Lokomotivmanden er stort set overladt til sig selv. Kommunikationen til omverdenen har hidtil – bredt sagt – været af visuel karakter. Det vil strækingsradio ændre på. At forøge bemanningen til to mand ligger næppe lige for – i hvert fald ikke i hensyn til togsikkerheden; men forøges rejsehastigheden til den som findes eller planeres i andre lande, kan det blive aktuelt at rejse spørgsmålet om ændret bemanning.

# Lønmodtagernes selvangivelsesfradrag for året 1980

Den forenklede selvangivelse samler hele opgørelsen af indkomst og formue på én side – side 3. Overfor på side 2 findes vejledningen til de enkelte rubrikker for indkomst- og formueopgørelsen.

Side 1 indeholder en erklæring, som kan træde i stedet for udfyldelsen af selvangivelsen, hvis man ingen indtægt har haft eller kun har haft A-indkomst og visse renteindtægter, kun har beskeden formue og alene vil bruge det faste lønmodtagerfradrag.

På side 4 skal angives særlige beløb, f.eks. evt. særlig indkomst, og der gives visse praktiske oplysninger. Det er også på side 4, man skal skrive selvangivelsen under.

Den forenklede selvangivelse udsendes i to versioner:

*Blanket S 13* skal benyttes af alle mænd, af ugifte kvinder og af kvinder, der kun har været gift i en del af indkomståret 1980. Hertil hører et skema S 13 A, som kan benyttes, hvor der ikke er plads i selvangivelses rubrikker. Husejere får tillige ejendomsskema.

*Blanket S 14* skal benyttes af kvinder, som har været gift i hele 1980 og har haft særskilt indkomst.

Giftige kvinder, der har haft særskilt indkomst, skal på deres *egen* selvangivelse gøre fradrag for egne udgifter til forsikring, børneopsparring og selvpensionering, til indekskontrakter, til pensionsordning med fuld fradragsret, samt til underholdsbidrag, aftægt m.v.

Blanketter til særlige opgørelser – f.eks. af befodringsudgifter – kan rekvireres hos skattemyndighederne.

En »udvidet selvangivelse« vil blive udsendt til de ca. 10% af skatteyderne, der skønnes at have behov herfor.

## I. Fuldt fradragsberettiget del af rejse-/befodringsgodtgørelse fra arbejdsgiveren.

*Under selvangivelsernes punkt 1, nederst, kan lønmodtagere fuldt ud uafhængigt af det faste lønmodtagerfradrag fradrage godtgørelser fra arbejdsgiverne efter følgende regler:*

Der kan anføres rejse- og befodringsgodtgørelser, der er beregnet med f.eks. et beløb pr. rejsedag eller pr. kilometer. Derimod kan faste tilskud, når de gives uden hensyn til hvor store udgifter, man faktisk har haft, ikke fradrages under punkt 1.

Det beløb, der opføres under selvangivelsernes punkt 1, kan ikke overstige den faktiske udgift ved rejse eller befodrning, og det kan ikke overstige den modtagne godtgørelse. Overstiger udgiften den modtagne godtgørelse, kan den dokumenterede merudgift i stedet fradrages under lønmodtagerfradraget efter de almindelige regler, der her gælder.

Under punkt 1 kan således også fradrages de nævnte godtgørelser fra arbejdsgiveren, hvor der er tale om befodrning mellem skiftende arbejdssteder eller flere samtidige arbejdssteder for samme arbejdsgiver.

Ved »rejse« forstås i denne sammenhæng rejser udover den kommune, hvori det sædvanlige arbejdssted ligger, – dog mindst 4 km fra dette. Rejse anses dog altid at foreligge, når den pågældende må tage ophold mere end 15 km fra sit normale arbejdssted, eller han som led i sit arbejde har tilbagelagt mindst 30 km i løbet af den pågældende dag. De nævnte ophold behøver ikke at være forbundet med overnatning.

*Spæcielle regler om fuldt fradragsberettiget rejse- og befodringsgodtgørelse.*

### A. Udepenge

*Udepenge, som betales for udeophold, der medfører overnatning udenfor hjemmet, skal medregnes ved indkomstopgørelsen. Et tilsvarende beløb kan fradrages som medgået til dækning af merudgift ved udeopholdet under forudsætning af, at der kan fremlægges dokumentation for antallet af overnatninger.*

Modtages udepenge for dage, hvor modtageren overnatter i hjemmet, anses udepengene ikke for medgået efter deres bestemmelse – og falder derfor ikke ind under reglerne for fuldt fradragsberettiget godtgørelse.

Men der kan være adgang til under lønmodtagerfradrag B at få fradrag på 14 kr. pr. dag, hvis arbejdet udføres under sådanne vilkår, at ekstra forplejningsudgifter er en nødvendig følge heraf.

### B. Dagpenge og diæter til fagforbundenes funktionærer og tillidsmænd m.v.

Dagpenge og diæter til fagforbundenes funktionærer og tillidsmænd m.v. medregnes ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst.

Under hensyn til, at disse ydelser fastsættes til dækning af de pågældendes merudgifter på rejse og ved deltagelse i møder m.v., anses de at medgå til deres formål. Der indrømmes derfor fradrag med samme beløb, som godtgørelsen udgør, dog højst:

Ved rejser, der medfører natophold uden for den pågældendes opholdskommune: Udgiften til natophold samt 116 kr. pr. rejsedag med overnatning. Hvis betalingen

for overnatning indbefatter betaling for morgenmåltid, nedsættes fradraget for overnatningsudgifterne med 16 kr.

Det er en forudsætning for fradrag af den angivne størrelse, at udgiften til overnatning *kun dokumenteres*.

Ved *heldøgsmøder*: kr. 100

Ved *haldøgsmøder*: kr. 50

Det samlede fradrag for mødedag uden overnatning kan ikke overstige kr. 100,00.

Fradrag af større beløb end de nævnte kan alene indrømmes efter dokumentation af *såmtlige* afholdte udgifter.

C. *Ydelser, der holdes udenfor indkomstopgørelsen.*

Ved offentlige hverv medregnes dagpenge og diæter samt køre-, time- og sejlpenge som hovedregel *ikke* i indkomstopgørelsen (jfr. statsskattelovens § 5d.).

II. Det faste lønmodtagerfradrag eller fradrag for faktiske udgifter i stedet for (Selvangivelsens punkt 5).

Det faste lønmodtagerfradrag udgør 20% af lønnen m.v., dog højst 2.000 kr.

Såfremt lønmodtageren ønsker at *fradrage de faktiske udgifter* til befordring, udgifter til arbejdstøj, værktøjspenge m.v., samt udgifter til fagforeningskontingent og arbejdsløshedskasse *i stedet for det faste lønmodtagerfradrag*, fordi det samlede beløb hertil overstiger 2.000 kr., kan dette gøres *efter følgende regler, punkterne A-G*.

A. *Befordringsudgift mellem hjem og arbejdsplads.*

Udgifter, der er nødvendige for,

at den skattepligtige kan blive *befordret mellem deres sædvanlige bopæl og arbejdspladsen*, kan fratrækkes på selvangivelsen efter følgende regler – også selv om befordringen ikke sker dagligt.

a) Kun den del af de samlede udgifter i et indkomstår, der overstiger 1.100 kr., kan fradrages. Da fradrag kun kan foretages, hvis fradragsbeløbet udgør 100 kr. eller derover, vil det sige, at befordringsudgifter på indtil 1.199 kr. ikke giver adgang til fradrag, mens befordringsudgifter på 1.200 kr. giver adgang til fradrag af 100 kr.

b) Udgiften ved brug af eget befordringsmiddel opgøres efter nedenstående kilometertakster. Hvor offentlig befordring kan anvendes, kan udgiftsbeløb, som overstiger, hvad det ville koste at bruge billigste offentlige befordring, ikke medregnes.

*Kilometertakster:*

Automobiler, motorcykler og kabinescootere  
i tiden 1/1–31/1980 . 75 øre pr. km.

– i tiden fra 1/6–31/12 1980 . 84 øre pr. km.

Knallerter . . . . . 20 øre pr. km.

Alm. cykler . . . . . 20 øre pr. km.  
og højst 280 kr. for et år.

c) Endvidere kan en skattepligtig, såfremt han dokumenterer, at han som følge af invaliditet eller kronisk sygdom har særlige udgifter til befordring mellem hjem og arbejdsplads, som er nødvendige for at opretholde indtægtserhvervelsen, fratrække den del af den faktiske befordringsudgift, der overstiger normal befordringsudgift.

B. *Befordringsudgifter.*

Befordringsudgifter, der er nødvendiggjort ved *skiftende arbejdssted* eller flere samtidige arbejdssteder, kan fradrages med det faktisk afholdte beløb ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst, såfremt den skattepligtige har haft 2 eller flere arbejdssteder uden for sin bopæl eller dennes umiddelbare nærhed.

C. *Fagforeningskontingenter.*

Kontingenter til faglige organisationer og arbejdsløshedsforsikring kan fradrages med de faktisk betalte beløb.

Kontingentandelen til *forbundet* var i 1980 1024,50 kr. og til *A-kassen* 1101,- kr. for heltidsforsikrede.

Disse to beløb sammen med kontingent til *lokalafdeling* kan således fradrages under pkt. 5 i stedet for det faste lønmodtagerfradrag.

D. *Fortæringsudgifter*

1. *Dobbelt husførelse*

Der kan indrømmes skatteydere, som på grund af erhverv midlertidigt opretholder dobbelt husførelse, et fradrag for merudgifter til kost og bolig. Hvor skatteyderen bor ved arbejdsstedet under pensionatsforhold eller ved privat indkvartering eller tilsvarende, indrømmes fradraget uden dokumentation med 280 kr. *ugentlig*.

*Gifte gæstearbejdere*, der opretholder bolig for familien i hjemlandet, må anses for berettigede til fradrag efter reglerne for dobbelt husførelse for en periode svarende til de første 24 måneders ophold her i landet. Der er således ikke længere mulighed for fradrag vedr. dobbelt husførelse for gæstearbejdere, hvis ophold i Danmark har strakt sig ud over 2 år.

## 2. Natarbejde.

Herved forstås arbejde, hvoraf en væsentlig del – ikke under 3 timer – udføres i tiden fra kl. 18 til 6.

Der tillades uden dokumentation et fradrag for afholdte udgifter som følge af natarbejde på 14 kr. pr. nat.

For skatteydere, der har *natarbejde som fast erhverv*, f.eks. nattevægttere, eller fast udfører deres erhverv om natarbejde, kan der dog uden dokumentation kun gives et fradrag på 1.500 kr. årligt.

Har natarbejdet været forbundet med overarbejde, der berettiger til fradrag, indrømmes der kun fradrag for natarbejde, såfremt der, bortset fra 3 timers overarbejde, er udført mindst 3 timers arbejde indenfor tiden kl. 18.00 til 06.00.

## 3. Natpenge

Natpenge til tjenestemænd og andre offentligt ansatte medregnes ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst. Da natpengene imidlertid fastsættes af Finansministeriet, således at halvdelen gennemsnitligt kan anses at medgå til dækning af ekstraudgifter som følge af natarbejde, kan et hertil svarende beløb fradrages. Har den pågældende alene fast stationssted, kan fradraget dog ikke overstige 2.000 kr. årligt.

Der er ved Landsskatteretten truffet afgørelse om, at en lokomotivfører, der kører på strækningen kan trække de halve natpenge fra LSR I 1972-5-386/23 og LSRI 1973-6-12/61.

## 4. Overarbejde

Frdrag kan kun indrømmes, når overarbejdet er i tilslutning

til normal arbejdstid og af mindst 3 timers varighed. Det skal endvidere have været nødvendigt at indtage et måltid uden for hjemmet. I sådanne tilfælde ydes uden dokumentation for de med overarbejdet forbundne merudgifter et fradrag på 21 kr. pr. dag.

## III. Fradrag for forsikringer, opsparingsordninger m.v.

Den enkelte lønmodtager fradrager ikke eget bidrag til pensions- eller forsikringsordninger, hvortil bidraget er tilbageholdt af arbejdsgiveren og som er led i ansættelsen. Denne regel gælder også løbende ATP-bidrag.

Bidragene til pensioner er nemlig fradraget allerede i arbejdsgiverens opgivelse af lønnen til skattemyndighederne.

*Frdrag indenfor 3.000 kr.s-reglen – selvangivelsens pkt. 6:*

Under dette punkt fradrages indbetalinger til følgende ordninger i 1980:

1. Præmier til livsforsikringer med kapitaludbetaling.

2. Indskud på børneopsparings- og selvpensioneringskonti.

3. Kontingent til fortsættelsessygekasse, præmier til syge- og ulykkesforsikringer, der ejes af den forsikrede.

4. Præmier til renteforsikring og pensionskasse, hvor der er *balgt* begrænset fradragsret. Selv om ordninger af denne art er led i ansættelsesforhold, og arbejdsgiveren betaler bidrag hertil, betragtes den samlede indbetaling dog som lønindtægt for den pågældende lønmodtager.

Det skal bemærkes, at ægtefæller, der har været gift hele indkomståret 1980, *tilsammen* højst kan trække 3.000 kr. fra på disse poster. Hvis de samlede udgifter til sådanne forsikringer m.v. har været større, kan ægtefællerne dele 3.000 kr.s fradraget efter eget ønske. Ingen af dem kan dog trække mere end sine egne udgifter fra.

*Pensionsordninger m.v. med fuld fradragsret – pkt. 7*

Under dette punkt fradrages egne indbetalinger til privat tegnede pensionsordninger med løbende udbetalinger, rateforsikringer i pensionsøjemed *samt* indekstrakter.

*En hjælpende hånd når skatten skal ordnes???*



# Nye sovjetiske el-lokomotiver

6

De sovjetiske jernbaner klarer halvdelen af den totale godsmængde, der omsættes Jorden over. Mens man f.eks. i USA nedlægger banerne og flytter godstrafikken over på landevejen, går man i Sovjetunionen den modsatte vej og udbygger jernbanenettet. Dette stiller nye krav til de faste anlæg og ikke mindst til trækraften. Lokomotiv-fabrikken i Novotjerkassk og det statslige forskningsinstitut for udvikling af elektriske lokomotiver har hidtil med held klarer denne udfordring.

Et forsøgslokomotiv, VL-84 er det kraftigste el-lokomotiv i verden. To prototyper af denne model har til dato gennemgået flere tusinde kilometers prøve kørsel. Det er meningen, denne type skal sættes i ordinær drift på Bajkal-Amur jernbanen, hvor mange stigninger, fald, kurver og vanskelige temperaturforhold stiller store krav til trækraften. VL-84 kan mønstre ti tusinde hestekræfter og ved udformningen har man draget nytte af den aller mest topmoderne teknologi på området.

For at skabe en glidende start og acceleration samt en stødfri opbremsning, er lokomotivet udstyret med hukommelsesautomatik, der tillige sikrer en optimal march-hastighed. Telemetrisk kontrol gør det muligt at oprangere togstammer på 9-10 tusinde tons med flere lokomotiver, som ikke nødvendigvis spændes for toget, men kan placeres hvor som helst i stammen. De mekaniske dele i kæmpe-lokomotivet er noget helt nyt. Banemotorernes støtterammeophæng mindsker lokomotivets tryk på overbygningen betragteligt.

I den rummelige kabine sidder loko-føreren på et vibrationsafskærmet sæde. Et klimaanlæg sikrer behagelig opholdstemperatur

i kabinen året rundt, og til de lange løb er der af hensyn til besætningen installeret køleskab og elektrisk ovn. VL-84 kan klare temperatursvingninger fra stærk hede til tres graders frost og forcerer uden besvær selv store snedriver. Også sandstorme i ørkenområder er der taget højde for.

## Økonomisk drift

Årligt bruger den elektrificerede skinnetransport i Sovjetunionen 45 tusinde millioner kilowatt-timer. Dette forbrug kan beskæres, hvis man udnytter banemotorernes konvertibilitet, det vil sige, udnytter dem både som motorer og som generatorer. Når en togstamme kører nedad, kan banemotorerne levere strøm til køreledningerne i stedet for at forbruge.

Et andet nyt lokomotiv, VL-80R, også udviklet i Novotjerkassk, omsætter den energi, der ellers går til spilde ved opbremsninger, til elektrisk energi. På den måde sparer man energi og undgår samtidig at slide på de pneumatiske bremsere. Det sidste er et væsentligt moment i Sovjetunionen. I Fjern-østen har man således med dette nye lokomotiv forceret tre bjergpas uden en eneste gang at aktivere bremserne.

Hvis der er kraftige terrænfald, vender 20-30 procent af den energi, der bruges til fremdriften, tilbage. Dette muliggøres af thyristor-konvertere og anden elektronisk kontrolapparat. Den glidende, trinløse fartregulering betyder en forøgelse af trækraften på op til otte procent og samtidig en effektiv udnyttelse af togstammens inerti.

Mange af de moduler, togets styringssystemer er opbygget af, er blokke eller kassetter, der nemt og hurtigt kan udskiftes. Flere systemer er dobbelte af hensyn til driftssikkerheden.

I dag er over 130 af disse nye lokomotiver i drift på de sovjetiske baner. Alene i 1979 sparede de samfundet for 50 millioner kilowatt-timer, ligesom hundreder af tons bremseklodser blev sparet.

Sovjetunionen har over 6000 kilometer elektrificeret jernbane gennem vanskeligt terræn. Ifølge beregningerne skulle de nye el-lokomotiver med regenerative bremsere spare ca. 1000 millioner kilowatt-timer årligt. Derfor er det så meget om at gøre at øge produktionen af disse nye lokomotiver, og derfor gennemgår fabrikken i Novotjerkassk i disse år en gennemgribende udbygning og modernisering.

## Eksport til Finland og Polen

Konstruktørerne fra Novotjerkassk indgår i et nært samarbejde med deres kolleger fra andre Comecon-lande og opretholder videnskabelige og tekniske kontakter med en række elektronikfirmaer i Finland, Japan, Sverige, USA og andre lande.

Værket i Novotjerkassk har i dag en ret betydelig eksport af trækraft, bl.a. til Finland, hvor godt firs sovjetiske lokomotiver er i drift og nye vil blive leveret i den kommende tid.

Efter moderniseringen af værket, vil eksportmulighederne blive øget. Blandt andet med henblik på det finske marked. Desuden seriefremstilles et 4.840 kilowatt DC otteakslet godstoglokomotiv til Polen. Dette lokomotiv kan uden besvær trække togstammer på 3.500 ton. Polakkerne er yderst tilfredse med de sovjetiske lokomotivers gode driftsegenskaber. Der er naturligvis taget højde for, at de polske baner, ligesom banerne i det øvrige Europa, er normalsporede.

# Jernbanen i fremtidens transport

*Leonid Kantorovitj, medlem af Videnskabsakademiet og formand for statens videnskabelige råd vedrørende transportspørgsmål, skriver om skinnetransportens helt afgørende betydning, også i fremtidens sovjetiske transportsystem*

Transportsystemets rolle for samfundsøkonomien kan sammenlignes med blodomløbets betydning for menneskelegemet. Det gælder især for et land med så store afstande som Sovjetunionen. Fra grænsen ved Brest i vest til Stillehavet i øst er der ti tusinde kilometer. Alene dette stiller enorme krav til transportvæsenet. Dertil er i de senere år kommet den hastige udvikling i landets østlige og nordlige egne, hvor der på basis af rige forekomster af råstoffer og energi er ved at blive opbygget store industrikomplekser.

Men indtil videre er det stadig sådan, at hovedparten af industrien findes i landets europæiske del. Derfor skal det transporteres en stigende mængde råstoffer som kul, olie, malm og træ fra øst til vest og maskiner, udstyr og forbrugsvarer den anden vej. Det har medført, at belastningen på de øst-vest gående jernbanelinjer er tre gange så stor som på landets jernbaner i gennemsnit.

## Jernbanen uundværlig

Løsningen af disse transportopgaver uden jernbanerne ville være utænkelig. Det er meget betegnende, at mens jernbanerne i USA og Vesteuropa kun varetager omkring 40 procent af godstransporten, er deres andel i Sovjetunionen oppe på 70 procent. Vi har beregnet, at lastbiltransport over længere afstande alene i energiforbrug er 6-8 gange dyrere end jernbanen. På de elektrificerede strækninger er transportomkostningerne med jernbane de samme som med skib, der jo ellers regnes for den billigste transportform for massegoods overhovedet. Det betyder ikke, at vi skal afstå fra at udvikle fly-, skibs- og vejtransporten, der er velegnet til mange formål, men tyngde-

punktet i vores transportsystem vil i en overskuelig fremtid være jernbanerne.

**Ingen takstforhøjelser i 30 år**  
Det gælder i øvrigt også inden for passagertransporten, hvor alternativet til jernbanen er flyene. De har overtaget mange passagerer, men deres større energiforbrug giver naturligvis højere billetpriser. I den forbindelse skal det nævnes, at vore billetpriser er blandt de laveste i verden, og der har ikke været stigninger i 30 år.

## Kapaciteten udnyttes til det yderste

Udviklingen i både passager- og godstransporten har medført, at jernbanenettet i dag er udnyttet til det yderste. Der sker en stadig udbygning, men nyanlæg kræver meget store investeringer, så vi må i første række koncentrere os om de vigtigste strækninger som for øjeblikket Bajkal-Amur Magistralen (BAM).

For de eksisterende linjers vedkommende er der stadig meget at hente i en effektivisering af arbejdet, modernisering af udstyret og udbygning med flere spor. På det område er der sket meget i de senere år, men vi må erkende, at det ikke altid har været tilstrækkeligt. Vi eksperimenterer nu med en udbygning af kapaciteten ved at øge antallet af vogne i den enkelte togstamme. Der skal først løses en lang række tekniske problemer, men derefter vil det i mange tilfælde være muligt at fordoble godsmængden. Vi regner også med en betydelig effektivisering ved indførelse af edb-styring på mange områder.

## Langtidsprogram

Udbygningen og effektiviseringen af jernbanerne bliver et af hoved-

punkterne i det kommende langtidsprogram for transportvæsenets udvikling. Nødvendigheden af et sådant program blev meget stærkt understreget på SUKP's centralkomité's plenum i november, hvor man diskuterede problemerne inden for transportvæsenet.

Under udarbejdelsen af dette program skal der tages to vigtige hensyn, som jeg endnu ikke har været inde på. Det ene er energiforbruget. Selv om vi indtil videre har rigelig energi, er ressourcerne ikke udtømmelige, og med de nye matematiske modeller og datateknikken kan vi beregne, hvilken transportform, der i hvert tilfælde er den mest økonomiske i ressource-mæssig henseende.

Det andet er hensynet til de mange ansatte. Transportvæsenet råder over en femtedel af produktionsapparatet og en tiendedel af investeringerne. De ansatte udgør ni procent af den samlede arbejdsstyrke eller næsten 20 millioner mennesker. Det er selvfølgelig nødvendigt i videst muligt omfang at inddrage deres erfaringer og synspunkter i planlægningen og tilrettelægge de kommende års modernisering og rationalisering på en måde, så den indebærer bedre arbejdsforhold for alle ansatte.

## Sovjetiske jernbaner i tal og fakta

Det sovjetiske jernbanenets samlede længde er 140.000 kilometer, heraf er 41.000 kilometer elektrificerede. Der er godt 11.000 stationer.

\*

De sovjetiske jernbaner dækker over halvdelen af verdens godstransport pr. bane og en fjerdedel af passagertransporten. I 1979 transporterede man fire trillioner tons gods og 3,5 milliarder passagerer.

\*

Fortsættes næste side

Den daglige trafik består af 15.000 fjerntog og 14.000 lokaltog med passagerer samt 15.000 godstog.

\*

I løbet af den 10. femårsplan (1976-80) vil der være produceret 2.200 elektriske lokomotiver og 6.400 diesellokomotiver.

\*

Sidste år indførtes nye, kraftige el-lokomotiver, som kan trække vognstammer på 10.000 ton. Vognstammernes gennemsnitlige vægt er nu 2.803 ton.

\*

Moskva er landets største jernbaneknudepunkt. På byens ni banegårde ankommer og afgår dagligt 600 fjerntog og 3500 lokaltog med tre millioner passagerer.

Strækningen Moskva-Leningrad befærdes af det nye el-lokomotiv ER-200, der kan nå en hastighed på 200 kilometer i timen.

\*

Den Transsibiriske Jernbane fra Moskva til Vladivostok er med sine 9228 kilometer verdens længste. Strækningen tilbagelægges på syv døgn.

\*

På den Transsibiriske Jernbane er der 5.000 automatiske sporskifter og 10.000 signaler. 6.300 kilometer af strækningen er elektrificeret.

\*

Bajkal-Amur Magistralen (BAM) vil ved sin færdiggørelse strække sig over 3.145 kilometer fra Lenafloden til Stillehavet. To

tredjedele af banen ligger i permafrostområder, områder med hyppige jordskælv og temperaturer på ned til minus 62 grader. Banen er ført over syv bjergrygge, store sumpområder og snesevis af vandløb.

\*

I dag består BAM af 1500 kilometer færdig-anlagte spor, 3.000 kilometer veje, 2.000 andre anlæg, blandt andet broer og nogle af verdens længste tunneller, og 63 nye byer og landsbyer.

\*

I de nyeste sovjetiske tog er »dødemandsknappen« erstatet af et mere sikkert og behageligt system. Det nye apparatur måler konstant den elektriske aktivitet i førerens hjerne. Hvis han er ved at miste koncentrationen, udløses en alarm, og hvis han staidt ikke reagerer, standser toget.

## Design vigtigt værktøj

*Minikronik af generaldirektør Povl Hjelt, DSB*

Tidligere på året havde DSB på Københavns Hovedbanegård en udstilling, der var et led i Dansk Design Kavalkade. Den viste, hvad DSB har nået med hensyn til udvikling af tog, færger og stationer.

DSB er vel nok en af de virksomheder herhjemme, der arbejder mest bevidst med design. Vi har næsten været alle facetter igennem, fra nye tog og nye færger til nye grafiske udtryksformer.

Personligt lagde jeg lige fra starten i generaldirektørstolen meget stor vægt på design, og i årenes løb er jeg blevet stadig mere overbevist om, hvor vigtigt det er at have en bevidst og gennemgående holdning til udformningen af vore omgivelser i stort og småt.

Men jeg har også set bevis for, at design ikke må være et mål i sig selv. Derfor betragter vi i DSB først og fremmest design som et værktøj. Et værktøj for vore tanker og ideer, og et redskab, vi bruger, når vi fører dem ud i livet.

Mest indlysende viser betydning

af god design sig i kommunikation. Når man skal gøre sig forståelig, og måske har et lidt indviklet budskab at fremføre, er det alfa og omega, at man forstår at udtrykke sig klart.

Dermed vil jeg ikke sige, at alt kan forklares, når bare formen er i orden. Men også her kommer design ind i billedet som tankeværktøj:

Det er nemlig en tilbagevirkende indflydelse fra designprocessen til den bagvedliggende planlægning. Vi plejer f.eks. at sige, at selv om vi sætter pris på god og tydelig skilting, er det bedst, hvis vi helt kan undvære den. Det kan vi f.eks. når omgivelserne og funktionerne forklarer sig selv. Ligeså med køreplanerne. Her drejer det sig ikke blot om at give dem en fin grafisk form, men om at planen i sig selv er

indlysende og let at forstå og huske.

Det er i hvert fald min erfaring, at god design er et spørgsmål om vekselvirkning mellem formgivning og planlægning – og gode designere.

Vi har i Danmark et kreativt råstof, som vejer tungt op imod vor mangel på naturlige ressourcer. Vel at mærke hvis vi forstår at udnytte dette råstof rigtigt. Vore arkitekter, industridesignere og grafikere hører til blandt de bedste i verden og i DSB har vi i overarkitekt Jens Nielsen en af de ypperste.

Denne kendsgerning – at vi har et vældigt kreativt råstof her i landet – er ved at gå op for det danske erhvervsliv. Men der er stadig alt for få virksomheder – og offentlige institutioner, for den sags skyld – der har taget seriøst fat på designproblemet.



# Fra landsoplysningsudvalget

*Tanker omkring vort oplysningsarbejde*

Stærkt inspireret af vore tillidsmænds positive indstilling til at dygtiggøre sig i deres fagpolitiske arbejde har landsoplysningsudvalget i den forløbne kongresperiode gennemført tre forbundskurser af to ugers varighed, der med sit indhold giver kursusdeltagerne et grundigt indblik i vor forenings vedtægter, opbygning, overenskomst- og aftaleforhold. På kurserne behandles endvidere en række forhold af betydning for den samlede fagbevægelses organisatoriske og samfundsmæssige indsats. Disse kurser er samtidig indgangsmodul til Fagbevægelsens Interne Uddannelsessystem FIU. Dette er en tværfaglig uddannelse, der udover grundkursus giver tilbud om videregående uddannelse i fire linier, Organisationslinien, Virksomhedslinien, Arbejdsmarkedslinien og Miljø- og Sikkerhedslinien.

FIU-uddannelsen er blevet godt modtaget i vore afdelinger, vore tillidsfolk er aktivt gået ind i dette arbejde og har dermed tilegnet sig en viden til stor gavn for vor organisation.

Generalforsamlingerne står nu for døren, og en del nye medlemmer bliver indvalgt i vore afdelingsbestyrelser. For at kunne medvirke til, at de hurtigt kan tage del i organisationsarbejdet med at forbedre såvel løn som arbejdsvilkår, tilbyder landsoplysningsudvalget dem et uge-kursus.

Dette afholdes på DSB's feriehem Knudshoved, Nyborg, i perioden 27.4.-1.5. Kursusprogrammet har følgende emner: Foreningsstruktur, Organisationsforhold, Lønforhold, Arbejdstidsregler, Samarbejdsaftalen, Sikkerhed og Miljø, samt andre opgaver, der er forbundet med at være tillidsmænd.

Og medens vi er ved afdelingsge-

neralforsamlingerne, håber vi i landsoplysningsudvalget på, at I vil komme ud i en diskussion om kommunikation og information, for derigennem at nå frem til, om I på afdelingsbasis ønsker, trods vore vanskelige arbejdsforhold, et eller flere møder her i foråret om emner, der er fagpolitisk relevant, såsom arbejdstidsregler, turstruktur, personaleproblematikken, løn- og pensionsforhold og miljø og sikkerhedsspørgsmål, eller andre emner I har lyst til at bruge et par timer på at få belyst. Landsoplysningsudvalget vil være behjælpelig med fremskaffelse af indledere til det valgte emne, samt film, lysbilleder eller andet materiale, som kunne ønskes.

JFU har sammen med DSB udarbejdet en struktur for sikkerhedsarbejde på vor arbejdsplads, dette betyder, at der på de fleste af vore depoter i overensstemmelse med Direktoratet for Arbejdstilsynets bekendtgørelse nr. 392 af 10. august 1978 om virksomhedernes sikkerheds- og sundhedsarbejde, skal vælges en sikkerhedsrepræsentant efter bekendtgørelsens principper. En sikkerhedsrepræsentant skal bl.a. påse, at arbejdsforholdene sikkerheds- og sundhedsmæssigt er fuldt forsvarlige. Dette skal han kunne gøre, når han har modtaget den obligatoriske § 9-sikkerheds uddannelse på 32 timer. Dansk Arbejdsgiverforening og DSB er af den opfattelse, at denne uddannelse er tilstrækkelig. Denne opfattelse deles ikke af landsoplysningsudvalget, og vi vil gennem AOF og FIU-systemet prøve at få samlet vore § 9-folk for at give dem en langt mere dybtgående uddannelse, så de kan medvirke til, at vi får opbygget et godt og sundt arbejdsmiljø.

Også vore folk indenfor SU-om-

rådet bør skoles bedre. Vi må og skal målrette undervisningen af vore SU-medlemmer således, at vi kan få samarbejdsaftalen til at fungere og derved få en langt større indflydelse på egne arbejdsopgaver.

Kursus i samarbejdsstræning, hvor repræsentanter for vore afdelinger skal indøves i denne teknik, vil vi gennemføre til efteråret; men særlig interesse må samles om miljøundersøgelsesresultatet, der foreligger i foråret 1981. Rapporten fra undersøgelsen vil føre forskellige aktiviteter med sig, f.eks. informationsmøder i afdelingerne.

Også i år afholder landsoplysningsudvalget et forbundskursus på LO-skolen i perioden 18.10.-30.10. med 15 deltagere, og vi vil bestræbe os på også denne gang at få etableret et godt samarbejde med den faste lærerstab på LO-skolen, der på udmærket vis supplerede vor egen undervisning.

Landsoplysningsudvalget vil rette en tak for året der er gået til AOF ved John Petersen, der har været os behjælpelig med mangt og meget vedrørende vores forskellige kursusaktiviteter.

Landsoplysningsudvalget ønsker hermed alle medlemmer et godt positivt, indholdsrigt nytår.

---

## Foreningens lommebog 1981

Foreningens lommebog for 1981 kan i begrænset omfang købes for en pris à kr. 30,00 pr. stk. ved henvendelse til foreningens kontor.

I Fa, Ar, Gb og Kh kan lommebogen også købes ved henvendelse til afdelingen.

»K

ong« rationalisering har længe hersket lidt storsnudet nogle steder.

Et af stederne, der åbent erkender, at »majestæten« nu får et rap over tuden og således irettesat er på uvant tilbagetog med let ændret mening om sin egen ufejlbarlighed, er *hinsidan* hos vore svenske brødre.

Sveriges statsbaner (SJ) lægger »kongens« sagshistorie frem på bordet, så andre også kan lære af den. Hovedpunktet: »Kong« rationalisering overså behovet for ny-uddannelser.

Det konstaterer SJ efter at stigende oliepriser og effektiv salgsindsats har skabt betydelig fremgang for kollektivtrafikken.

SJ mangler ganske enkelt personale til driften specielt efter fremgangen.

Noget gik »i fisk«!

## UDLANDET I —GLIMT

● **NORD-KOREA's** udenrigshandelsminister, *Choi Chung Keun*, udtalte i Calcutta, at hans land ville købe »et betydeligt kvantum« tunge jernbaneskiner og bygningsstål i Indien. Ministeren sagde ikke hvor meget, men oplyste, at det ville være »nok til at dække behovet«.

For det er ærgerligt at stå og mangle en enkelt skinne eller to.

● **KINA** er ved at elektrificere sine strækninger, men har besluttet at bevare damp som vigtigste træk-

I lokoførersektionen vil således den nuværende styrke på 3.800 mand blive reduceret til 1.500 ved naturlig afgang over de kommende fem år.

Der er opstået akut behov for større – gerne bedre – uddannelsesmuligheder for SJ's lokomotivpersonale end for blot få år siden.

Med den erklæring viser svenskerne atter, at de er udmærkede læremestre for omverdenen ... selv om det er erfaringens ofte lidt bittertsøde lærdom, der »smager« igennem i personale»fisken«.

Særligt bittert er det netop i forholdet til omverdenen, for svenskerne har ingen grund til at nære utilfredshed med deres indsats på internationalt jernbaneplan, hvor deres succes er reglen.

Nogle typiske eksempler:

På *salgssiden* er lavprisordningen en svensk idé, der har inspire-

kraft indtil 1990'erne. Vesteuropæiske teknikere rådgiver nu kineserne i at forbedre deres damplokomotivpark, hvoraf ældste maskine i brug er bygget i 1897.

Kina har flere gamle kinesere med fut i.

● **ENGLAND's** statsbaner (BR) har indført en årlig prisuddeling: til den passager, der rejser længst med tog imellem hjem og job. Nyeste prismodtager er ingeniør, *Barry Haddow* – og både han og BR får presseomtale. Imellem bopælen i Aberbeeg, Gwent (Wales) og sit ingeniørjob i London kører Haddow *hver dag i alt 550 km* med BR.

Svar til læser i København: Vi tror, du overdriver lidt, når du påstår, at i myldretiden føles turen længere med bus fra Østerport til Lille Triangel.

ret jernbaneadministrationer også uden for Norden. Ordningens forretningsmæssigt hævdvundne rabatprincip er stærkt medvirkende til passagerfremgangen. Foruden olieprisstigningerne.

På den *tekniske side* kan svenskerne bl.a. fremstille og sælge lokomotiver til verdens mest avancerede industriland, USA.

Amerikanerne køber foreløbig ved passagerselskabet AMTRAK de lette, thyristorkontrollerede ASEA-lokoer.

Vore egne NOHAB diesel-elektriske maskiner er altså ikke de eneste svenske, der scorer på udebaner!

Mere speciel er (også ASEA-) opfindelsen til automatiserede rangerbanegårde: et spiralbremseapparat, der gør bremsekofunktionen unødvendig.

Eksemplet passer godt i denne sammenhæng, for målet var ikke alene at skabe større rangereffektivitet, men også at spare mandskab:

Vognenes acceleration modvirkes af små spiral-deceleratorer, der er installeret med korte mellemrum langs skinnerne.

Deceleratorerne har hydrauliske ventiler, der automatisk »vurderer« vognenes fart i forbifarten og automatisk »bestemmer«, om bremseeffekten skal sættes i gang eller ej.

Når vognene løber ind på fordelingssporene, bremses de ved hjælp af deceleratorer, der er indstillet til at virke ved lavere hastigheder end deceleratorerne i rangerterrænet. Derved nedsættes farten gradvis til ca. halvanden meter i sekundet.

Sveller? S'gerne! Teknikere er ikke rørende enige om cementsvellers holdbarhed, men uenigheden har ikke bremset de svenske SABENA-fabrikker i til dato at levere over 4 millioner cementsveller

til svenske strækninger – og omtrent dobbelt så mange er blevet fabrikeret i udenlandske fabrikker på svensk licens.

Signalsystemer? Det må være nok at pege på kæmpen L. M. Ericsson, der »viser flaget« på mange og lange strækninger og stationer både i udviklings- og industrilande.

Jernbaneindustrien har altid været traditionelt marked for kuglelejer – også en svensk succes: via SKF-fabrikernes hovedsæde i Gøteborg »triller« svenske kuglelejer på næsten alle Jordens strækninger.

Sammen med fire andre SKF-selskaber ejer Gøteborg-virksomheden desuden verdens største kuglelejerforskningscenter – det ligger i Holland. Hvad der overhovedet er værd at vide til enhver tid om kuglelejer, ved man dér – først!

Og når Jensen stikker sit rabatkort i en gul stemplingsmaskine på en københavnsk S-baneperron, er det Jönsson – strengt taget AB ALMEX, Stockholm – der ringer med klokken! For svensken har også leveret stemplingsapparater til danske perroner – og til 40 andre lande på samtlige kontinenter, *förstås!*

Oven i de mange køb glimrer to public relations»kanoner« af kalibre ABBA og Björn Borg! Deres prestigeværdi for svenske eksportfremstød i det hele taget fra knækbrød til stålskinner ville være umulig at opgøre i klingende svensk mønt.

Således betragtet – og altså kun *noget* af den jernbanerelevante succes i udlandet – har svenskerne råd til at se lidt stort på »kong« rationaliserings personale»fisk« hos SJ – dvs. forglemmelsen, at personale bliver ældre og må efterfølges af yngre folk en dag.



*Signal- og sikringsanlæg har altid været oplagte rationaliseringsfelter. Billedet viser Gøteborgs fjernstyringscentral, da SJ's rationaliseringsarbejde var på sit højeste. »Kong« rationalisering glemte »bare«, at personale ældes – ny-uddannelse hører med i billedet.*

Men hvordan kunne »kongen« i grunden bære sig sådan ad?

Som i andre moderne industrisamfund udgår presset direkte eller indirekte fra landets politikertop.

SJ's rationaliseringsprogrammer var – og er – ikke et rent jernbaneanliggende om ledelsens indsats for at reducere personaleomkostninger.

Oprindeligt er det et politisk krav til SJ om »at stræbe efter at dække egne udgifter« samtidig med det samfundsvigtige krav om at opretholde socialt betydelige, men tabgivende linjer.

Sidstnævnte krav sættes i relief af SJ's budgetanmodning til regeringen for finansåret 1981/82: SJ beregner tabet ved driften af sine »svage« linjer til Skr 943 millioner i '81/'82.

Dette beløb anmodes regeringen derfor om at bevilge som erstatning til SJ. Som regel ydes erstatningen

helt eller næsten – ellers ville forholdet blive grotesk.

Så SJ *skulle* rationalisere mest muligt.

I selve processen – vedgår SJ lige så åbent nu – manglede den tidligere ledelse mod til at stå fast på de foretagne beregninger om forventet personalemangel i 1980'erne. Det var SJ-ledelsens svaghed.

Nu er svenskerne i fuldt sving med hvervekampagner inden for næsten alle personalekategorier.

Det anslås, at SJ's uddannelsesbudget i 1984 vil nå toppen med ca. Skr 200 millioner årligt.

For lokoførernes del skal fremover uddannes 450 svenske førere om året (normalt under 100).

Med seneste udvidelse af lokoførerskolen i Mjölby er elevkapaciteten kommet op på – har læseren allerede gættet det? – *450 elever om året!*

Med »hilsen« til »kong« rationalisering.

# Bemandingen er ikke afgørende for SJ's ulykkesfrekvens

Lokomotivføreren på det ulykkesramte tog i Linköping den 10. november har ikke sagt at han sov under to mils kørsel inden vognene løb af sporet i 120 km hastighed, siger kriminalinspektør Paul Haraldsson. Det er oplysninger, som må stå for visse avisers regning. Lokomotivføreren har forklaret ulykken med at han har »nikket«, men han har ikke nogen bestemt opfattelse af om denne søvntilstand har været nogle sekunder eller nogle minutter.

Klart er det, at oplysningerne om at føreren skulle have sovet 2 mil medens toget kørte er overdrevet. Det har nemlig vist sig, at føreren bremsede toget en km før ulykken. Fra denne bremsning og frem til signalet umiddelbart før ulykkesstedet, findes der ingen grund til at korrigere hastigheden. Fra reportage i Östgötapressen citeres også, at lokomotivføreren har sagt, at han ikke sov men muligvis havde »nikket«. Oplysningen om søvn i flere mil er således helt grebet ud af luften.

Den serie af ulykker, som har ramt SJ i det seneste halvår er beklagelig. Forskellige omstændigheder har medført sammenstød og afsporinger, der har kostet 21 mennesker livet. Oftest har massemedierne og SJ's kritikere ensidigt givet enmandsbetjeningen skylden som ulykkesårsag. Det er dog mere kompliceret end som så, det er aldeles ikke sikkert, at to mand på lokomotivet ville have givet lavere ulykkesfrekvens. Ved de undersøgelser, som SJ og SF påbegyndte efter Linköpingsulykken har virksomheden og fagforeningen med sædvanlig grundighed analyseret samtlige tænkelige ulykkesårsager. En udredning foretages og bl.a. skal man efterse om arbejdstidskemaerne (turene) holdes indenfor

rammen af de nugældende arbejdstidsbestemmelser og også efterse konstruktionen af sikkerhedsudstyret.

Som Statsanställd tidligere har påpeget føres en fortløbende debat mellem SJ's sikkerhedschef Yngve Gelotte og hans medarbejdere på SJ's sikkerhedsafdeling samt repræsentanter for SF's jernbansektion. Denne debat har medført mange tekniske og organisatoriske forbedringer af togsikkerheden. Søvn og vågentilstandsproblemer er nylig analyseret i en udredning under ledelse af dr. phil. Torbjørn Åkerstedt. En opfølgning er sat i gang og ved siden af dette arbejde er skemaopsætningen og sikkerhedsudstyrets tekniske udformning kommet i fokus.

## Spekulationer.

Bemandingsoverenskomsten fra 1976 er udpeget som den største årsag til ulykker, siger Ingvar Sandström, der er formand i lokomotivpersonalets afdeling. At 2 mand på lokomotiverne skulle have elimineret de ulykker, som er indtruffet, er kun spekulationer. SF har krævet en række indsatser for at forebygge ulykker og give lokomotivpersonalet et bedre arbejdsmiljø.

Kravene kan sammenfattes i 7 punkter.

1. Hurtigere udbygning af ATC.
2. Hurtigere udbygning af togradio.
3. Hurtigere udbygning af øvrige sikkerhedsanlæg.
4. Erfaringsafpasning af sikkerhedsbestemmelser.
5. Båndindspilning af sikkerhedsamtaler.
6. Centrale og regionale opklaringsgrupper samt
7. Årlig gennemgang af sikkerhedsbestemmelserne for lokomotivpersonale og togledere.

---

## Fra medlemskredsen

---

### Lad os få løst spørgsmålet om de »gule«

Ansæt som lokomotivmand er man underkastet Tjenestemandslovens bestemmelser, og efterlever man disse kan ingen forlange man er tilsluttet en faglig organisation.

Det er de kendsgerninger vor Hovedbestyrelse må se i øjnene, idet den ikke har nogen som helst mulighed for at forlange eller presse en medansat ind i fællesskabet.

Når jeg fastslår denne kendsgerning, er det fordi jeg deltog i et tillidsmandsmøde, hvor unge tillidsmænd søgte hjælp for at få spørgsmålet om »de gule« løst. I diskussionens forløb blev det nemlig fastslået, at man i vor kreds uden besvær kan være »gul«, og nasse på fællesskabet, ja der var endog flere eksempler på at de »gule« blev betragtet som en slags helte fordi de turde tage den beslutning.

Disse forhold må vi sammen se at få løst, og her må alle tage deres forhold til »gule« op til revision, vi må ignorere dem, tage dem ud af alle de aftaler foreningen eller afdelingerne har med DSB, det gælder ferielister, turlister o.l. De må selv ordne deres forhold med DSB, og eventuelt komme på lister hvor det ikke kan undgås som efterskrift, så alle kan se hvem der nasser på fællesskabet, for kendsgerningerne er at de ingen indflydelse har.

DLF er en demokratisk forening, hvor man ved simpelt flertal afgør foreningens politik, er man i mindretal må man søge at påvirke de øvrige for sine ideer, og ikke blive

# Reguleret oprykning??

# »Mit arbejde som lokomotivfører«

støt på manchetterne eller spille fornærmet, og bryde ud af sammenholdet.

Vi har alle et ansvar for at få ændret forholdene, vis dem en kold skulder, behandle dem som luft.

DLT kunne gå i spidsen ved en gang i kvartalet at bringe en liste over dem der er en skamlet på lokomotivmandsstanden.

*Jørn Thillemann*

## Nye lok her og nu

At vi skulle have radio på maskinerne blev sikkert vedtaget i de glade tressere, så det løb er kørt.

Men, kære kolleger, jeg synes ærlig talt, at det er på tide, vi protesterer imod alle evt. kommende prestigeprojekter, som ATC o.l., ikke fordi det ikke er godt nok »måske«, men når man ret betænker, at vi har fået et ganske udmærket sikkerhedsrelæ til erstatning for det gamle (som vi alle vidste ikke var meget bevendt), kan vi sikkert snildt klare os med i mindst lige så lang tid, som vi har brugt det gamle og så i stedet bruge pengene, til kommende prestige-projekter, til at købe nogle nye lokomotiver, det er hårdt tiltrængt.

*B. A. F. Lassen Kb*

Undertegnede skulle måske nok være en af dem, der skulle mene, at reguleret oprykning lige er sagen, idet ego, som det vel er de fleste bekendt er en af dem, der er kommet i klemme i systemet og har kørt på funktion i 17. lrm. i en halv snes år grundet på det såkaldte pigtråd omkring visse mdt. Hvis vi for længst havde haft de regulerede oprykning, havde jeg jo under alle omstændigheder været udnævnt i min egen anciennitetsrækkefølge i stedet for at se mig forbigået ved den indirekte tvang, eller det stavnsbånd, der ligger i det før omtalte pigtråd.

O.K. jeg har levet med det »selvfølgelig under protest«, men jeg fik jo dog funktion, og det er netop kernepunktet i det at jeg/vi (ud fra det jeg har erfaret om reguleret oprykning) ikke i fremtiden skal kunne få funktion til højere end 13. lrm., og så er det, at jeg foretrækker systemet, som det er.

At man logisk nok (altså efter det foreliggende forslag) ikke kan forlange at få funktion i 17. lrm., hvis ham man fungerer for kun kører i 13. lrm., fordi der er en ældre kollega et andet sted i landet der har besat stillingen, er vel let nok at forstå, men hvis en fra reserven vitterlig skal fungere for en der er i 17. lrm. eller derover, skal han (den onde hyle mig) også have funktion.

Jeg ser sådan på det, som jeg ved så mange andre også gør, at de, »vist nok 128 stillinger« der er tale om, er nogle, vi for længst har haft til gode og mere til, som det nok rager for vidt at komme ind på her, men jeg må protestere på det kraftigste, hvis man sælger vores funktionsret for at opnå et så tvivlsomt gode som reguleret oprykning, hvad der da også er stik imod loven om lige løn for lige arbejde.

*B. A. F. Lassen Kb*

*Da jeg har fået et eksemplar af bogen »Mit arbejde som lokomotivfører«, føler jeg trang til at afgive en protest, som jeg vil bede jer læse og derefter sende videre til DLF's hovedbestyrelse.*

Bogen er interessant at læse, men den er komplet vildledende, for den der har brug for en sådan bog.

Bogen handler om en lyntogslokomotivfører, dem har DSB 34 stk. af, på Helgoland (ifølge bogen), men om 4-5 år er der ingen efter DSB's planer.

Så snart vi får de nye lyntog er der 0 lyntogslokomotivfører, så er vi alle kun lokomotivfører. Den kommende kollega der læser bogen bliver aldrig lyntogslokomotivfører.

Derfor bør DSB's kommende lokomotivførere ikke gå i den tro, at det kan de blive. Bag i bogen står, at hvis man vil vide mere kan man henvende sig til DLF. Jeg ved ikke hvor meget DLF har med bogen at gøre, men jeg mener, at DLF ikke må sige god for en bog, der er så vildledende. Jeg opfatter faktisk bogen, som en solstråle historie fra hverdagen.

Det der i dagligdagen plager de fleste lokomotivførere, er kun berørt på side 5 i linierne 8 til 12, og det må siges at være alt for lidt, fordi bogen har over 40 sider.

Bogen fortæller, at på færgen serverer togstewardessen kaffe og frisksmurt franskbrød, det er jo ikke ligefrem det vi er mest forvendt med.

På side 26 går lyntogslokomotivførere ud og spiser på Hotel Europa, fordi de er blevet træt af cafeteria mad. Her kan vi andre lokomotivførere heller ikke være med, vi har vores madpakke og kaffe, der er fremstillet ca. 6 timer i forvejen. Hvis vi løber an på, at togene ikke er forsinket, kan vi på

Sjælland, på enkelte dagture købe mad i tutten på KH. Er toget forsinket, så pausen bliver for lille må vi undvære mad i 8 til 10 timer, det er realiteter, og ikke mad på Hotel Europa.

Vores problemer om vinteren er kamoufleret til linie 3 side 34, så er det sagt.

For de fleste lokomotivmænd, er det ikke normalt at konen står op kl. 4.45, (side 6) og laver kaffe. Konen skal jo sove, for hun skal jo op nogle timer senere og på arbejde, for at vi kan få råd til at blive boende.

Det samme gør sig jo gældende når man kommer hjem først på natten.

Jeg synes det er godt for Kai Eliassen, at han har det sådan, men det er ikke normalt for ret mange.

Tager vi f.eks. 1. tur på GB, og ser på hvor mange gange de begynder, henholdsvis slutter deres tjenester mellem kl. 0 og kl. 6, får vi et mere realistisk billede, af en lokomotivføreres arbejde, end bogen udviser.

Antal møde gange på 24 uger:

KL. 0 1 2 3 4 5 6

0 0 10 7 11 3

Antal tjeneste afslutninger på 24 uger:

KL. 0 1 2 3 4 5 6

11 5 2 5 0 0

Da bogen helt udelukker alle de daglige problemer, som de fleste lokomotivførere, er ude for året rundt, beder jeg DLF udtale sig om bogen i Dansk Lokomotiv Tidende.

Havde bogen f.eks. haft denne titel »Sådan kan en lyntogslokomotivfører have det i 1980«, havde jeg intet at bemærke.

Mine bemærkninger til bogen skyldes kun den fejlagtige titel, der kan få unge mennesker til at få en helt forkert opfattelse af vore hverdag.

Bogens tekst nærmer sig et eventyr, virkeligheden er helt anderledes for noget over 90% af os lokomotivførere.

Venlig hilsen

Lkf. J. A. Larsen, Mdt GB.

*Vi er enige i, at den foran beskrevne bog ikke er typisk for lokomotivpersonalets generelle arbejdsforhold. Den påfældende forfatter har givet en lokomotivførers arbejdsdag for et stærkt afgrænset arbejdsområde, hvilket i realiteten giver den, som gennem sådan erhvervsvejledning søger relevante oplysninger, et skævt billede af virkeligheden for lokomotivpersonalet i almindelighed.*

*Oplysningerne om antagelse og uddannelse bygger på retningslinierne herfor, medens der for lønforholdenes vedkommende er den svaghed, at oplysningerne hurtigt bliver forældede. DLF har ikke haft adgang til at gennemse bogen før dens fremkomst.*

*Det har forlaget naturligtvis heller ikke pligt til at lade ske; men vi kunne nok have givet vejledningen en mere nuanceret form.*

*Forlaget er imidlertid gjort opmærksom på, at bogen beskriver et meget afgrænset arbejdsområde for en mindre del af lokomotivpersonalet.*

## PERSONALIA

Foreningen har med personaletjenesten drøftet tjenesteanciennitet for genansatte lokomotivassistenter.

Resultatet heraf er blevet ændret indplacering, som følger:

Lkas J-E. Krogh Hansen, Kø, mellem lkas O. B. Poulsen, Ar og J. A. Olesen, Kh.  
Lkas p H. P. T. Wachter, Kh, mellem lkas P. K. Rasmussen, Ng, og P. K. Haages, Ar.  
Lkas P. K. Haages, Ar, mellem lkas P. K. Rasmussen, Ng, og O. Ø. Boldsen, Hg.  
Lkas S. E. Hanssen, Rf, mellem lkas S. K. Nielsen, Kh, og O. A. Meyhoff, Kh.  
Lkas O. H. Christoffersen, Kh, mellem lkas O. Ø. Boldsen, Hg, og lkas R. E. Christensen, Hg.

### Ansæt som lokomotivassistent p 1.12.1980

J. Lindhard, mdt Ar  
F. T. Pedersen, mdt Ar  
J. Sennenvaldt, mdt Ar  
E. R. B. Bay, mdt Ar  
T. P. Jensen, mdt Ar  
L. E. Andersen, mdt Ar  
L. R. Rohde, mdt Ar  
O. K. Ebbesen, mdt Ar  
S. J. Nielsen, mdt Ar  
K. D. Fjellerad, mdt Ar  
S. K. Andersen, mdt Ar  
E. K. Jensen, mdt Ar  
J. E. Jespersen, mdt Fa  
J. Madsen, mdt Fa  
L. J. Andersen, mdt Fa  
J. E. E. Sørensen, mdt Fa  
J. E. Nørgaard, mdt Fa  
H. O. Wad-Sørensen, mdt Fa  
L. Kampmann, mdt Kh  
L. R. Jensen, mdt Kh  
S. P. Rasmussen, mdt Kh  
J. L. Andersen, mdt Kh  
P. K. Jørgensen, mdt Kh  
F. Olsen, mdt Kh  
L. B. Sørensen, mdt Kh  
T. L. Andersen, mdt Kh  
J. Nielsen, mdt Kh  
F. C. Jensen, mdt Kh  
C. W. Jørgensen, mdt Kh  
H. Thomsen, mdt Kh  
J. S. Sejling, mdt Kh  
C. E. Lundhof, mdt Kh  
M. R. Jørgensen, mdt Kh  
F. M. Jensen, mdt Kh  
K. Mogenstrup, mdt Kh

**Forfremmet til lokomotivfører (18. lrm.) pr. 1.12.1980**

Lokomotivfører (17. lrm.)  
 J. R. T. Nielsen, mdt Gb i mdt Gb  
 B. W. Nielsen, mdt Næ i mdt Næ  
 E. Drejer, mdt Rf i mdt Rf  
 S. G. L. Pedersen, mdt Rf i mdt Rf  
 F. Kirk, mdt Str i mdt Str  
 T. E. Jensen, mdt Str i mdt Str

**Forfremmet til lokomotivfører (15. lrm.) pr. 1.12.1980**

Lokomotivfører (13. lrm.)  
 H. Pedersen, mdt Ab i mdt Ab

**Overgået til anden stilling 1.12.1980 efter ansøgning**

Stbtj p (3. lrm.) til lkas p (9. lrm.)  
 B. F. Pedersen, Es til mdt Fa  
 B. C. Jensen, Nf til mdt Kh

**Ansæt som lokomotivassistent (9. lrm.) pr. 1.12.1980**

Lokomotivassistent p  
 B. J. Larsen, mdt Ab i mdt Ab  
 T. Lyngsøe, mdt Ar i mdt Ar  
 F. Frandsen, mdt Ar i mdt Ar  
 V. N. Mortensen, mdt Ar i mdt Ar  
 M. G. Hansen, mdt Ar i mdt Ar  
 K. P. Graversen, mdt Ar i mdt Ar  
 P. R. Pedersen, mdt Ar i mdt Ar  
 P. L. Nielsen, mdt Fa i mdt Fa  
 F. N. Nielsen, mdt Fa i mdt Fa  
 B. V. Rasmussen, mdt Fa i mdt Fa  
 W. Hansen, mdt Fa i mdt Fa  
 S. Ó. P. Sand, mdt Od i mdt Od  
 F. Klyver, mdt Str i mdt Str  
 G. D. Jensen, mdt Str i mdt Str

**Ansæt som lokomotivassistent p 1.11.1980**

J. P. S. Jensen, mdt Kh  
 S. Andersen, mdt Kh  
 L. Dencker, mdt Kh

**Ansæt som lokomotivassistent p 1.1.1981**

F. Mortensen, mdt Fa

**Forflyttet 1.12.1980 efter ansøgning**

Lokomotivfører (17. lrm.)  
 I. D. Fjellerad, mdt Ar til mdt Ab

Lokomotivassistent p (9. lrm.)  
 P. E. Rasmussen, mdt Gb til mdt Hg  
 J. B. Jørgensen, mdt Kh til mdt Ng

**Forflyttet 1.2.1981 efter ansøgning**

Lokomotivfører (13. lrm.)  
 J. A. J. Høj, mdt Kø til mdt Es

Lokomotivassistent (10. lrm.)  
 P. Remmer, mdt Kh til mdt Es  
 Lokomotivassistent p (9. lrm.)  
 O. Mortensen, mdt Fa til mdt Ng  
 H. B. Kristensen, mdt Fa til mdt Es  
 J. A. Madsen, mdt Kh til mdt Kø  
 K. Findsen, mdt Kh til mdt Ng

**Forflyttet 1.1.1981 efter ansøgning**

Lokomotivassistent (9. lrm.)  
 F. A. Bentzen, mdt Kh til mdt Kø  
 Lokomotivassistent p (9. lrm.)  
 S. T. Nielsen, mdt Ar til mdt Ab  
 K. J. Walus, mdt Fa til mdt Pa  
 P. E. Hansen, mdt Gb til mdt Kø

**Nævneændring**

Lokomotivfører (13. lrm.)  
 E. B. Kristensen, mdt Ab til E. Bove  
 Lokomotivassistent p (9. lrm.)  
 G. Hansen, mdt Kh til G. Capion  
 P. E. Nielsen, Rf til P. E. B. Nielsen

**Afskediget pr. 30.11.1980 p.g.a. svagelighed efter ansøgning**

Lokomotivfører (18. lrm.)  
 H. O. Andersen, mdt Kb

**Afskediget pr. 28.2.1981 p.g.a. svagelighed**

Lokomotivfører (18. lrm.)  
 R. C. Hansen, mdt Kø  
 Lokomotivfører (17. lrm.)  
 H. T. S. Christensen, mdt Gb  
 V. O. Pedersen, mdt Str

**Afskediget pr. 30.11.1980**

Lokomotivassistent p (9. lrm.)  
 K. K. Nielsen, mdt Kh

**Ansættelsen pr. 31.10.1980 er annulleret**

Lokomotivassistent p (9. lrm.)  
 I. Thorbjørk, mdt Fa  
 D. H. Fisker, mdt Kh

**Dødsfald**

Lkf. L. R. P. Lyng, Næstved, død den 28.11.1980.  
 Pens. lkf. Ernst Nyborg Christensen, Frederikshavn, død den 23.9.1980  
 Pens. lkf. C. B. Jensen, Frederikshavn, død den 6.10.1980  
 Pens. lkf. Poul Geisler, Kruså, død den 31.10.1980.  
 Pens. lkf. J. H. v. d. Aa. Kühle, Århus, død den 7.11.1980.  
 Pens. lkf. Poul Carlo Nielsen, Herning, død den 15.11.1980.  
 Pens. lkf. J. H. Pedersen, Fredericia, død den 1.12.1980.

**Opmærksomhed frabedes**

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

lkf. C. H. Andersen, Gb.

Odense afdeling afholder generalforsamling i mødelokalet ved maskindepotet søndag den 1. februar kl. 9,30.

Afdelingens pensionister indbydes, nærmere oplysninger om fællesspisningen fås på telf. 11 59 09 eller på opslaget ved maskindepotet.

*Afdelingsbestyrelsen*

DLF Århus afdeling afholder ordinær generalforsamling torsdag den 29.01.81 kl. 19.00 i »Håndværkerforeningen« Klostergade.

Dagsorden bekendtgøres senere på opholdsstuen.

P.b.v.

*Vagn Nielsen*

**Generalforsamling**

Fredericia afdeling afholder ordinær generalforsamling i Håndværkerforeningen onsdag den 28.1.1981 kl. 14.00.

Efter generalforsamlingen afholdes der spisning (60,00 kr. pr. kuvert). Afdelingen ser gerne, at vore pensionister deltager.

Indtegningslisten bliver fremlagt på opholdsstuen.

Pensionister kan indtegne sig på tlf. 92 46 37.

P.b.v.

*O. H. Hansen*

**Godsbanegårdens afdeling**

Ordinær generalforsamling afholdes torsdag den 22. januar 1981 kl. 14.00 i centralværkstedets marketenderi.

Dagsorden ifølge vedtægterne.

Efter generalforsamlingen er der traditionel spisning. Pris kr. 40,00. Tilmeldingsliste på opholdsstuen.

Vel mødt.

P.a.v.

*Verner Nielsen*

Helgoland afdeling afholder generalforsamling tirsdag den 20. januar 1981 kl. 14.00 på Helgoland.

P.a.v.

*A. Schmidt*

**Lommebogen for 1981.**

På side 155 øverst bedes tilføjet:

50 års jubilæum

Lokomotivinstruktør:

E. G. Petersen 24. september.

# Oversigt over Egenpension i alt årlig 1.10.1980

Skala- trin	Pensionsalder (år)											
	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
16	27.223	29.167	31.112	33.056	35.001	36.945	38.890	40.834	42.779	44.723	46.668	48.612
17	27.777	29.761	31.745	33.729	35.713	37.697	39.681	41.665	43.649	45.633	47.617	49.601
18	28.346	30.371	32.395	34.420	36.445	38.470	40.494	42.519	44.544	46.568	48.593	50.618
19	28.931	30.998	33.064	35.131	37.197	39.264	41.330	43.397	45.463	47.530	49.596	51.663
20	29.532	31.641	33.751	35.860	37.970	40.079	42.189	44.298	46.408	48.517	50.626	52.736
21	30.150	32.303	34.457	36.610	38.764	40.917	43.071	45.224	47.378	49.531	51.685	53.838
22	30.784	32.983	35.182	37.381	39.580	41.778	43.977	46.176	48.375	50.574	52.773	54.972
23	31.436	33.682	35.927	38.173	40.418	42.664	44.909	47.154	49.400	51.645	53.891	56.136
24	32.106	34.399	36.693	38.986	41.279	43.572	45.866	48.159	50.452	52.746	55.039	57.332
25	32.794	35.137	37.479	39.822	42.164	44.507	46.849	49.191	51.534	53.876	56.219	58.561
26	33.502	35.895	38.288	40.681	43.074	45.467	47.860	50.253	52.646	55.039	57.432	59.825
27	33.730	36.140	38.549	40.958	43.368	45.777	48.186	50.596	53.005	55.414	57.824	60.233
28	34.328	36.780	39.232	41.684	44.136	46.588	49.040	51.492	53.944	56.396	58.848	61.300
29	34.941	37.437	39.933	42.429	44.925	47.420	49.916	52.412	54.908	57.404	59.899	62.395
30	35.572	38.113	40.654	43.195	45.735	48.276	50.817	53.358	55.899	58.440	60.981	63.521
31	36.220	38.807	41.395	43.982	46.569	49.156	51.743	54.330	56.918	59.505	62.092	64.679
32	36.886	39.521	42.155	44.790	47.425	50.059	52.694	55.329	57.963	60.598	63.233	65.868
33	37.570	40.254	42.937	45.621	48.304	50.988	53.672	56.355	59.039	61.722	64.406	67.090
34	38.142	40.866	43.590	46.315	49.039	51.764	54.488	57.212	59.937	62.661	65.386	68.110
35	38.864	41.640	44.416	47.192	49.968	52.744	55.520	58.296	61.072	63.848	66.624	69.400

Skala- trin	Pensionsalder (år)											
	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37
16	50.557	52.501	54.446	56.390	58.335	60.279	62.224	64.168	66.113	68.057	70.002	71.946
17	51.585	53.569	55.553	57.537	59.521	61.505	63.489	65.474	67.458	69.442	71.426	73.179
18	52.643	54.667	56.692	58.717	60.741	62.766	64.791	66.816	68.840	70.865	72.775	74.242
19	53.729	55.796	57.862	59.929	61.995	64.062	66.128	68.195	70.261	72.328	73.839	75.335
20	54.845	56.955	59.064	61.174	63.283	65.392	67.502	69.611	71.721	73.404	74.931	76.458
21	55.992	58.145	60.299	62.453	64.606	66.760	68.913	71.070	72.937	74.495	76.053	77.611
22	57.171	59.369	61.568	63.767	65.966	68.165	70.364	72.437	74.027	75.617	77.207	78.797
23	58.382	60.627	62.873	65.118	67.364	69.609	71.854	73.523	75.146	76.769	78.392	80.015
24	59.625	61.919	64.212	66.505	68.799	71.092	72.982	74.639	76.296	77.953	79.609	81.266
25	60.904	63.246	65.589	67.931	70.273	72.403	74.094	75.786	77.477	79.169	80.860	82.552
26	62.218	64.611	67.004	69.397	71.783	73.510	75.237	76.965	78.692	80.419	82.146	83.873
27	62.642	65.051	67.461	69.870	71.854	73.584	75.313	77.043	78.773	80.502	82.232	83.962
28	63.752	66.204	68.565	70.999	72.759	74.519	76.279	78.038	79.798	81.558	83.317	85.077
29	64.891	67.387	69.883	71.898	73.688	75.479	77.270	79.061	80.851	82.642	84.433	86.223
30	66.062	68.603	70.999	72.821	74.644	76.466	78.289	80.111	81.934	83.756	85.579	87.401
31	67.266	69.853	71.915	73.770	75.625	77.481	79.336	81.191	83.046	84.902	86.757	88.612
32	68.502	70.967	72.856	74.745	76.634	78.522	80.411	82.300	84.189	86.078	87.967	89.855
33	69.773	71.900	73.823	75.746	77.670	79.593	81.517	83.440	85.363	87.287	89.210	91.134
34	70.655	72.604	74.554	76.503	78.453	80.402	82.352	84.301	86.251	88.200	90.150	92.099
35	71.603	73.589	75.575	77.561	79.547	81.533	83.519	85.504	87.490	89.476	91.462	93.448