



3

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. MARTS 1981 - 81. ÅRGANG

3

Indhold:

Overenskomstforhandling	2
Repræsentantskabsmøde i	
Forsikringsagenturforeningen	3
Repræsentantskabsmøde i Vejlekassen	5
Japans privatbaner og undergrundsbaner	7
Litteraturen om de sekundære energikilder	10
Fra Norsk Lokomotivtidende	12
Direktørskifte i Låneforeningen	12
Fra medlemskredsen - Kære Villy	13
Personalia	14
Lanternens 60-årsfest	15

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.

Finansministeren og Tjenestemændenes Fællesudvalg har forhandlet sig frem til en ny aftale om lønforhold m.v. og ved et ekstraordinært repræsentantskabsmøde i CO I den 26. februar godkendtes aftalen for CO I's medlemsområde. Aftalen indebærer ikke, at efterslæbet på taktreguleringens forhandlingsdel bliver dækket. Det var beregnet til godt 7%. Heraf bliver ca. halvdelen dækket ind. Aftalen, der er udtryk for en solidarisk lønpolitik, giver imidlertid baggrund for at holde tjenestemændenes lønudvikling i niveau med de almindelige omkostninger en familie har. Og med det skøn, man er i stand til at danne sig af den nærmeste fremtids udvikling, er der ikke tale om reallønsnedgang. Procentvis giver aftalen mere til de lavest lønnede. Der er naturligvis mange detaljer både i de generelle og specielle forhold. Af de væsentligste skal nævnes, at skalalønnen med generelle og særlige tillæg forhøjes 2.75%. Det uregulerede kronetillæg på 480 kr. årligt på skalatrin 1-10 forhøjes med 600 kr. på disse trin til 1080 kr., men gives også for skalatrin 11-15 med 600 kr. Fra 1.4.82 forhøjes tillægget til 3.180 kr. på trin 1-10, 2.700 kr. på trin 11-15, 2.100 kr. på trin 16-18, 1.400 kr. på trin 19, 700 kr. på trin 20 og 350 kr. på trin 21. Hertil kommer et længere stræk på stedtillægget op til skalatrin 41, hvilket indebærer forbedringer på f.eks. området 19.-22. trin. Faglærte ansættes fra 1.4.81 på skalatrin 15 og efter 2 år på slutløn i 10. lrm. oppebæres et særligt ikke pensionsgivende tillæg på 1250 kr. i grundbeløb. Taktreguleringsprocenten sættes op fra 75 til 80 og de særlige ydelser forhøjes med 15%. Betalingen for s & h forhøjes ekstraordinært med 3 kr. pr. time fra 1.4.81. Fra 1.10.82 foretages arbejdstidsforkortelse. For hver fulde 40 timers tjeneste i tiden kl. 17-6 optjenes 3 timers frihed. Ser vi på stigningen i kr. på vore slutlønninger i lrm. 10, 13, 15, 17 og 18, så er disse i stedtillægsområde VI pr. 1.4.81 2.885, 2.993, 3.065, 3.136 og 3.171. I stedtillægsområde IV er de tilsvarende 2.626, 2.754, 2.841, 2.929 og 2.974. Ser man på den samlede virkning pr. 1.4.81 med stigninger i kroner og procenter samt den nye taktreguleringsprocent og 1 dyrtidsportion ligger tallene for forannævnte lrm. mellem 7700 og 8501 samt 7380 og 8204.

Repræsentantskabsmøde i Forsikringsagenturforeningen for Tjenestemænd

Forsikringsagenturforeningen For Tjenestemænd afholdt tirsdag den 11. november 1980 kl. 16.30 ordinnært repræsentantskabsmøde i Tryg Forsikrings lokaler, Parallelvej 17, Lyngby, med følgende dagsorden:

1. Valg af ordstyrer
2. Valg af protokolfører
3. Protokollen fra sidste repræsentantskabsmøde
4. Beretning
 - a) Foreningsvirksomheden 1978-1979
 - b) Forsikringsvirksomheden 1978-1979
5. Regnskab
 - a) Forsikringsregnskabet 1978-1979
 - b) Forsikringsregnskabet 1978-1979
6. Valg
 - a) Formand
 - b) Næstformand
 - c) Kasserer
 - d) 2 medlemmer af forretningsudvalget
 - e) 2 revisorer og 2 revisorsuppleanter
 - f) statsaut. revision (Foreningsregnskabet)
7. Indkomne forslag
8. Fastsættelse af honorarer

Foreningens fg. formand (næstformand) Keld Jensen åbnede mødet og bød repræsentanterne velkommen. Rettede en særlig velkomst til gæster, direktionen for Tryg Forsikring, fagbladsredaktører, repræsentanter for samarbejdende organisationer, folkevalgt og statsaut. revision.

Keld Jensen udtalte herefter: Det er min tunge pligt at meddele, at foreningens formand Børge Aanæs er afgået ved døden den 9. november 1980. Med Aanæs' bortgang slutter en aktiv og begivenhedsrig periode i foreningens historie.

Hans interesse for tjenestemændenes løn- og arbejdsvilkår er kendt af alle i denne forsamling. Til disse opgaver knyttede han tillige ønsket om at styrke økonomisk sikkerhed, når eller såfremt ulykken skulle ramme den enkelte. Derfor hans store interesse for vor forenings virksomhed, der under hans formandskab blev udvidet til det første plejehjem for tjenestemænd ved DSB.

Desværre har vi i den forløbne periode også mistet andre af vore solide støtter indenfor foreningen. Den 29. juli 1979 afgik medlem af repræsentantskabet N. K. P. Kolding ved døden. Efter lang tids sygdom afgik formanden for Dansk Toldtjenestemandes Forbund, Verner Hansen ved døden den 29. september 1979. Verner Hansen var en af de store forkæmpere for en større enhed af tjenestemænd under samme forsikringsvirksomhed. Mandag den 4. august 1980 modtog vi meddelelsen om, at medlem af forretningsudvalget, sekretær i Dansk Jernbaneforbund, P. J. Larsen var afgået ved døden. Kamstrup – som vi alle kaldte ham – var i mange år en aktiv og energisk tillidsmand »ude i marken« inden han overtog det ansvarsfulde hverv som sekretær, og blev sine medlemmers repræsentant i vor forenings forretningsudvalg.

Siden foreningens stiftelse den 1. april 1936 har vi været begunstiget af solide og effektive tillidsmænd – akkvisitører – der med energi har arbejdet for vor forening. Umiddelbart efter repræsentantskabsmødet i november måned 1978 modtog vi den triste meddelelse, at en af vore dygtige tillidsmænd i København, togrevisor H. O. Franch, var afgået ved døden den 25. december 1978.

Vi vil under et minuts stilhed i

taknemmelighed og i gode minder om deres indsats udtale et »æret være deres minde«.

ad punkt 1

Efter forslag fra forretningsudvalget blev formand Leif Lantow enstemmigt valgt. Ordstyreren takkede for valget og tilliden. Fastslog at mødet ved skrivelse af 21. oktober 1980 var lovligt indvarslet. Det blev ved navneopråb fastslået, at følgende var fraværende med lovligt varsel:

Dansk Jernbaneforbund: F. G. E. Jakobsen og Torben Hansen

Fællesorganisationen DSB: Eigil Mouritzen

Dansk Postforbund: Aage Andersen og S. K. Jensen

Dansk Post- og Telegraafforening: Hans Strunge og Birthe Jensen

Jernbaneforeningen: V. Lindbo Larsen

ad punkt 2

E. Greve Petersen blev efter forslag fra forretningsudvalget enstemmigt valgt.

ad punkt 3

Fg. formand oplyste, at protokollen fra repræsentantskabsmødet 16. november 1978 var udsendt i personligt eksemplar til repræsentantskabets medlemmer og offentliggjort i organisationernes fagblade. Der er ikke modtaget ønsker om rettelser eller tilføjelser.

Protokollen blev enstemmigt godkendt.

ad punkt 4a

Keld Jensen indledte sin beretning med at fastslå, at samtlige 9 tjenestemandorganisationer, der for ca. 10 år siden indledte samarbejdet på forsikringsområdet, nu var berettiget til at stille repræsentanter til mødet i overensstemmelse med

vedtægterne. Det samlede repræsentantskab der nu udgør 62 mandater, skal kun forøges med endnu 3 for at åbne plads for en udvidelse af forretningsudvalget fra 5 til 6 medlemmer, hvorfor der blev opfordret til at styrke arbejdet med tilgang af nye medlemmer mest muligt.

Videre udtalte Keld Jensen:

I den forløbne 2-års periode, fik Agenturforeningen – i samarbejdet med Jernbanemændenes Kooperative Forsikringsforeningers fond – lejlighed til at sætte kronen på værket for det store projekt, der gennem mange år, havde været et mål for DSB-personalet, idet vi i januar 1979, kunne foretage indvielse af plejecentret Jernbanebo i Nyborg. Dette center blev hurtigt fuldt belagt, både hvad angår de egentlige plejehjemspladser og de beskyttede boliger til pensionister. Der har især vist sig et behov for flere beskyttede boliger, og Nyborg kommune har vist interesse for at få udbygget centret med et yderligere antal af disse boliger. Grundarealet er tilstrækkeligt stort til at foretage en sådan udvidelse. Imidlertid er det danske samfund som bekendt i økonomiske vanskeligheder, hvorfor planerne om en udvidelse har måttet skrinlægges indtil videre. (Jfr. dagsordenens punkt 7).

Perioden siden sidste repræsentantskabsmøde har lykkeligvis været forskånet for de helt store problemer. Kun få er de sager, hvor vore medlemmer har ønsket problemerne forelagt til vurdering i bestyrelsen. Perioden har derimod i højere grad været præget af at lovgivningsmagten har gjort sig gældende for forsikringserhvervet, hvorved tænkes på prisstop- og avancebegrænsningslove.

Vor virksomhed er efterhånden blevet af et i økonomisk henseende

stort omfang. Fra et samfundsmæssigt synspunkt er det derfor naturligt at stille lovmæssige krav, om dannelse af et fornødent sikkerhedsfond, til sikring af de erstatningskrav virksomheden kan blive udsat for. Uden at komme ind på de komplicerede regler der gælder for dannelse af sikkerhedsfonds, kan det kort siges, at lovgivningen kræver at 16% af den præmiestigning der sker på et år, skal henlægges til en sådan egenkapital (sikkerhedsfond). I vore drøftelser i bestyrelsen om dette problem, har det været forretningsudvalgets klare opfattelse, at Agenturforeningen ikke kan være interesseret i at skulle acceptere kraftige præmieforhøjelser. Udelukkende for derved at tilføre Agenturforeningen nogle relativt store overskudsandele. Vi har derfor forhandlet os til rette om et midlertidigt tillæg til overenskomsten med Tryk Forsikring, hvilket tillæg har følgende ordlyd:

»Parterne er enige om, at tjenestemandensregnskabet i princippet selv bør bære den lovgivningsbestemte forøgelse af minimumsegenkapitalen, som er betinget af afdelingens drift.

Agenturforeningen er derfor indtil videre indstillet på kun at kræve udbetalt den del af sin overskudsandel i henhold til § 7, stk. 1., som med tillæg af den ordinære sikkerhedsfondshenlæggelse overstiger 16% af afdelingens præmiestigning det pågældende år. Resten tillægges sikkerhedsfonden.

Beløb der således ekstraordinært tillægges sikkerhedsfonden, betegnes i afdelingens regnskab »ekstraordinær sikkerhedsfond« og tilfalder i tilfælde af kontraktens ophør i henhold til § 11, Agenturforeningen udover de fastsatte 50%«.

Det vil heraf fremgå, at denne særlige aftale 1) er midlertidig og 2) med den sikkerhedsventil, at de ekstraordinært henlagte beløb forlods tilfalder Agenturforeningen i tilfælde af kontraktens ophør, og vi har ved denne løsning – om ikke forhindret præmiestigninger fremover – så dog sat en vis bremse på en sådan udvikling.

Keld Jensen sluttede sin beretning med at takke for godt samarbejde til alle sider.

Beretningen – og dermed det citerede tillæg til overenskomsten – blev enstemmigt godkendt.

ad punkt 4b

Thyge Meldgård aflagde beretning om forsikringsvirksomheden og indledte med at omtale den stadige tilgang af nye medlemmer, som har medført at det samlede medlemstal nu har passeret 27.000.

Videre omtaltes 2 ekstraordinære præmiestigninger, nemlig på motorforsikringsområdet i marts 1979 og familieforsikringsområdet i oktober/november 1979. Den sidste stigning blev gennemført i forbindelse med indførelse af nye forsikringsbetingelser, af hvilke et eksemplar var tilsendt alle de medlemmer der har tegnet familieforsikring. De vigtigste ændringer blev omtalt. Desværre viser udviklingen i antal af skader og erstatningskravenes størrelse en stadig stigende tendens, som i sig bærer kimen til yderligere præmieforhøjelser, ud over de normale indeksreguleringer. Omtalt blev også en stor motor-ansvarsskade, forvoldt i Tyskland i 1978. Sagen – der endnu ikke er afsluttet – havde medført stor personskade, og må forventes at blive den økonomisk største sag i foreningens historie, med et samlet erstatningskrav på ca. 1½ mill. kroner.

Videre blev der redegjort for den nye forsikringsform der er knyttet til ejendomsforsikringen, og dækker for skade på og fra »skjulte rør«; en forsikringsform, der allerede har vakt betydelig interesse i medlemskredsen. Endvidere omtalte Thyge Meldgård motorforsikringen, der er udsat for konkurrence fra forsikringsformer med bonusordninger, som man kender det i andre selskaber. Bonusordninger er imidlertid forbundet med en indirekte selvrisko, som kan beløbe sig til adskillige tusinde kroner. Der vil derfor i vor forening blive gennemført en forsikringsform med en større frivillig selvrisko, hvorved der kan gives en præmierabat, der forhåbentlig kan virke tiltrækkende på såkaldte »elitebilister«, og derved yderligere øge tilgangen af motorforsikringer.

Thyge Meldgård sluttede sin beretning med en tak til tillidsmænd, kontorets personale og bestyrelsen for godt samarbejde.

Beretningen blev enstemmigt godkendt.

ad punkt 5a

Foreningens kasserer, E. Greve Petersen, fremlagde de reviderede regnskaber for 1978 og 1979, der godkendtes uden bemærkninger.

ad punkt 5b

Preben Hecht forelagde de reviderede regnskaber for forsikringsvirksomheden i 1978 og 1979. Regnskaberne godkendtes uden debat.

ad punkt 6

a) Formand: I forbindelse med Børge Aanæs' død umiddelbart forud for repræsentantskabsmødet, havde det ikke været muligt at udpege en efterfølger. Repræsentantskabet vedtog

derfor – efter indstilling fra forretningsudvalget – at overlade det til Dansk Jernbaneforbund, at udpege den fremtidige formand, snarest muligt efter at denne organisation har konstitueret sig efter en forestående ekstraordinær kongres.

(På sin ekstraordinære kongres den 13.1.1981 har Dansk Jernbaneforbund valgt Erik Nygaard Jespersen til ny forretningsfører, og fg. formand har ved skrivelse af 23.1.1981 meddelt at forbundet indstiller Erik Nygaard Jespersen til formand for Forsikringsagenturforeningen i overensstemmelse med repræsentantskabsbeslutningen).

b) Keld Jensen genvalgte uden modkandidat

c) E. Greve Petersen genvalgte uden modkandidat

d) Leif Lantow og S. H. Majlund genvalgte uden modkandidater

e) Ejev. Madsen ønskede ikke genvalg. I stedet valgtes P. M. Olsen

H. M. Hjort genvalgte uden modkandidat

Som revisorsuppleanter nyvalgtes K. M. Petersen og genvalgtes P. H. Rasmussen

f. Revisions- og Forvaltningsinstituttet A/S genvalgte.

ad punkt 7

Sammen med mødeindkaldelsen havde forretningsudvalget fremsendt to forslag:

a) Vedtægternes § 4. stk. 1 pkt. 1) – foreslås ændret til:

»1) Tjenestemænd i etatsforeninger indenfor CO I, CO II, Danske Statsebedsmænds Samråd, Dansk Kommunalarbejder Forbund, Københavns Kommunalforening og Frederiksberg Kommunalforening (sammenhold med § 7)«

Forslaget der var foranlediget af Frederiksberg Kommunalforenings ønske om optagelse i foreningen, blev vedtaget med alle stemmer for og ingen imod.

b) Foranlediget af ønskerne om en senere udbygning af plejecentret Jernbanebo, med et antal beskyttede boliger, blev følgende forslag enstemmigt vedtaget:

»Forretningsudvalget bemyndiges til at anvende indtil 1 mill. kr. af Agenturforeningens kapital (Fond A) til dækning af den del af udgifterne, forbundet med opførelse af 10 beskyttede boliger i Nyborg, der ikke kan dækkes af »Humanitær Fond«s egen kapital«.

Herudover vedtog repræsentantskabet enstemmigt følgende på mødet fremsatte forslag:

c) Agenturforeningen yder som gave kr. 50.000 til »Humanitær Fond«.

ad punkt 8

Efter forslag fra forretningsudvalget blev de gældende honorarer fastsat uforandret.

Herefter sluttede mødet kl. 17.25.

E. Greve Petersen

Repræsentantskabsmøde i Vejlekassen

Vejlekassen afholdt ordinært repræsentantskabsmøde tirsdag den 11. november 1980 kl. 17.30 i Tryg Forsikrings lokaler, Parallelvej 17, Lyngby med følgende dagsorden:

1. Valg af ordstyrer
2. Valg af protokolfører
3. Beretning om årene 1978–1979

4. Regnskab for årene 1978–1979
5. Indkomne forslag
6. Valg
 - a) formand
 - b) næstformand
 - c) 3 medlemmer af styrelsen
 - d) 2 revisorer og 2 revisorsuppleanter
 - e) statsautoriseret revision

Fg. formand Keld Jensen bød repræsentanter og gæster velkommen. Mindedes i en smuk tale formanden Børge Aanæs, der var afgået ved døden den 9. november 1980, medlem af repræsentantskabet N. K. P. Kolding, der døde den 29. juli 1979, togrevisor H. O. Franch, der døde den 25. december 1978 og sekretær P. J. Larsen, der afgik ved døden den 4. august 1980.

ad punkt 1

Til dirigent valgtes Leif Lantow, der takkede for valget og fastslog mødets lovlige indvarsling. Ved navneopråb blev det konstateret, at Ejgil Mouritzen var fraværende med lovligt forfald.

ad punkt 2

Til protokolfører valgtes E. Greve Petersen.

ad punkt 3

Fg. formand Keld Jensen indledte sin beretning med at oplyse, at Vejlekassen i den forløbne 2-års periode, har fået anmeldt ialt 776 dødsfald, hvilket kan sammenlignes med den forrige 2 års periodes tal (750). Samtidig er der i årene 1978–1979 udmeldt ialt 99 medlemmer på grund af afsked uden pension fra DSB, skilsmisser o.lign., således at der har været en samlet nedgang i medlemstallet på ialt 875 i de to sidste år. Så mange nye medlemmer har det ikke været muligt at få, men der er dog indmeldt 346 nye medlemmer i perio-

den, således at kassens medlemstal pr. 1. januar 1980 udgør 26.418. Af disse er næsten 3000 fyldt 70 år og dermed kontingentfri. Disse kendsgerninger kan naturligvis ikke undgå at få indflydelse på indtægterne i negativ retning. Til gengæld har Vejlekassen kunnet nyde godt af det høje renteniveau i disse år, og det kommer medlemmerne til gode i form af højere bonus.

Som det sikkert kan erindres, gennemførte repræsentantskabet for 2 år siden nogle vedtægtsændringer, der bl.a. medførte en forhøjelse af de grundbeløb der kommer til udbetaling ved dødsfald. Dette medførte – sammen med større bonusbeløb – en ganske kraftig stigning af kassens ydelser fra 1. januar 1979. Men takket være det nævnte høje renteniveau, har formueforøgelsen alligevel været så stor, at styrelsen gerne vil anbefale at forhøje begravelseshjælpen med et yderligere bonusbeløb fra 1. januar 1981. Det er værd at bemærke sig, at det er fjerde repræsentantskabsmøde i træk, hvor begravelseshjælpen har kunnet sættes i vejret, til trods for at medlemskontingentet er uforandret siden 1960. Kassens aktuar – der har foretaget de fornødne tekniske beregninger – anbefaler stigningen og Forsikringsrådet (Statens tilsyn) har godkendt de nye satser, der derfor vil være gældende for alle dødsfald der indtræffer efter 31.12.1980.

Beretningen blev enstemmigt godkendt.

ad punkt 4

Forretningsføreren Thyge Meldgård forelagde de reviderede regnskaber for 1978 og 1979.

Regnskaberne blev enstemmigt godkendt.

ad punkt 5

Styrelsen foreslog overført kr. 10.000 til »Det humanitære Fond«,

således som det har været tradition gennem de senere års repræsentantskabsmøder.

Forslaget blev enstemmigt godkendt med forbehold for Forsikringsrådets godkendelse.

ad punkt 6

a) Formand: I forbindelse med Børge Aanæs død umiddelbart forud for repræsentantskabsmødet, havde det ikke været muligt at udpege en efterfølger. Repræsentantskabet vedtog derfor – efter indstilling fra styrelsen – at overlade det til Dansk Jernbaneforbund, at udpege den fremtidige formand, snarest muligt efter at denne organisation har konstitueret sig efter en forestående ekstraordinær kongres.

(På sin ekstraordinære kongres 13.1.1981 har Dansk Jernbaneforbund valgt Erik Nygaard Jespersen til ny forretningsfører, og fg. formand har ved skrivelse af 23.1.1981 meddelt at forbundet indstiller Erik Nygaard Jespersen til formand for Vejlekassen i overensstemmelse med repræsentantskabsbeslutningen)

b) Til næstformand genvalgtes Keld Jensen

c) Til styrelsesmedlemmer genvalgtes E. Greve Petersen, Leif Lantow og S. H. Majlund.

d) Til revisorer genvalgtes H. M. Hjort og nyvalgtes P. M. Olsen, idet Ejev. Madsen ikke ønskede genvalg.

Som revisorsuppleanter genvalgtes P. H. Rasmussen og nyvalgtes K. M. Petersen.

e) Til statsaut. revisor genvalgtes Revisions- og Forvaltningsinstituttet A/S.

Herefter sluttede mødet kl. 18.00.

E. Greve Petersen

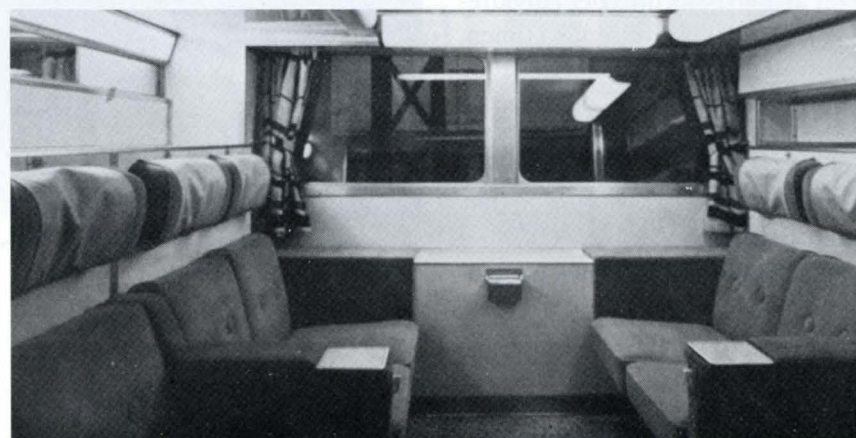
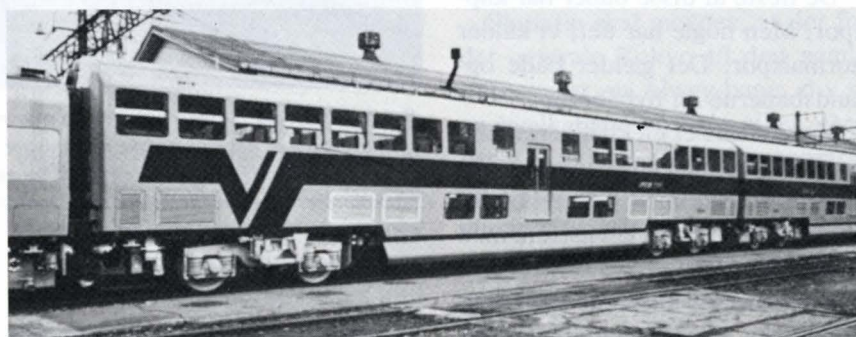
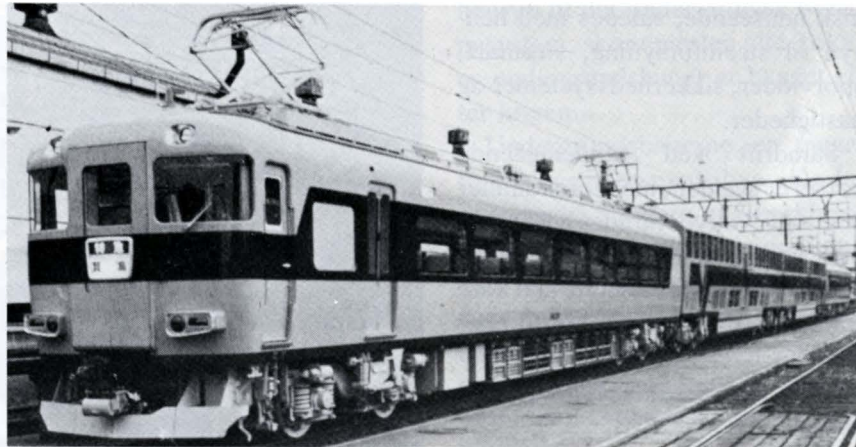
Japans privatbaner og undergrundsbaner

Kinki Nippon banens nyeste eksprestogstype. En firevognsenhed består af to mellemvogne med to etager og to endevogne med hver 4 banemotorer à 180 Kw, ialt 1440 Kw eller ca. 2000 hk.

I sidste nummer af DLT omtaltes Japans Statsbaner, dog excl. de nye hurtigbaner med fuld stor sporvidde. I det følgende skal der søges givet en oversigt over Japans privatbaner, d.v.s. de jernbaneselskaber, som er uafhængige af statsbanerne. Men de er ingenlunde private, i hvert fald ikke mere end Danmarks privatbaner er det. For øvrigt kalder japanerne dem privatbanerne, i modsætning til statsbanerne, Japan National Railways. Størstedelen er offentligt ejede, mest af store byer eller komplekser af mindre kommuner.

Privatbanerne tjener i nogle tilfælde trafikken mellem storbyerne indbyrdes. De fleste tjener trafikken mellem byerne og deres oplande, og de strækker sig gerne langt bort, op til et par hundrede km. De befares både af eksprestog og lokaltog. I de fleste tilfælde afvikler de en enorm trafik. De har hovedbanekarakter ligesom Japans Statsbaner, men modsat Danmarks privatbaner. Det drejer sig om mellem 200 og 300 selskaber, altså mange systemer, der er uafhængige af hinanden, selv om de findes i samme landsdel og byområde.

Inde i og under de store byer er der undergrundsbaner. De regnes almindeligvis ikke med til privatbanerne. De har en anden oprindelse og udvikling og andre funktioner, mest sådan at privatbanerne tjener trafikken til storbyernes periferi eller de store jernbanegårde, medens undergrundsbanen fordeler trafikken i det egentlige byområde. Men teknisk set ligner undergrundsbanernes tog privatbanetogene, så vidt det da kan forventes, når de er organisatorisk adskilt fra hinanden. Hver privatbane og hvert undergrundsbanesystem har sit særpræg med hensyn til togmateriellets udseende og tit også i tek-



nisk henseende, således med hensyn til strømforsyning, strømart, sporvidder, sikkerhedssystemer og hastigheder.

Samdrift ved gennemgående kørsel er sjælden, men forekommer dog, og i Tokyoområdet bestræber man sig nu på at indføre gennemgående trafik, så de rejsende kan køre fra omegnslinierne direkte til eller gennem byens centrale dele. Det kræver dog gerne betydelige ny-anlæg.

De fleste af disse baner har kapspor. Men nogle har det, vi kalder normalspor. Det gælder både oplandsbanerne og bybanerne.

Næsten alle er elektrificeret, helt overvejende med luftledninger, dog i nogle tilfælde med tredje skinne. Strømmen er gerne jævnstrøm med 1500 volt.

Vognene er formeret som tog, hvor f.eks. hver anden eller tredje vogn eller alle vognene har banemotorer.

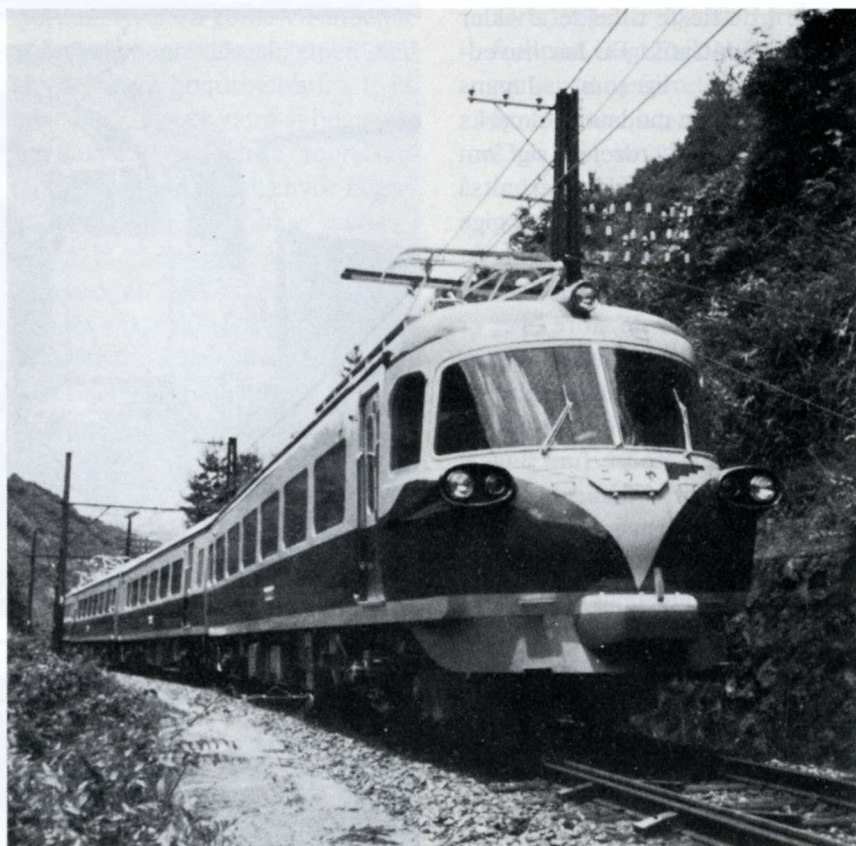
Vognene er ca. 4 m høje, 2,7–3,0 m brede og 19–21 m lange. Antallet af vogne er gerne stort. Tog med fra 5–15 vogne er det almindelige. Det skyldes den store trafik. Den køreplansmæssige tidsafstand mellem togene er tit blot 3 til 2 minutter. I Tokyo-området køres der således med 15 vogntog i 3 minutters takt og 10 vogntog i 2 minutter og 10 sekunders takt. Om der nogen steder køres tættere, ved jeg ikke, men hvis det er tilfældet, er det formentlig med korte tog.

Nogle baner er 4-sporede; på hver af dem befordres der i myldretiden 100–200.000 rejsende i timen, endda både på privatbanerne og undergrundsbanerne – og tillige på statsbanerne.

I Tokyoområdet afvikler statsbanerne, privatbanerne og undergrundsbanerne hver stort set en trediedel af trafikken, men geogra-



Det private Kinki Nippon baneselskab har mange linier i Osaka-Kyoto-Nagoya området. Sporvidden er det europæiske normalspor. Disse baner afvikler en vældig trafik. Billedet viser et eksprestog, der er formeret af tre enheder, som hver består af to endevogne med banemotorer og en mellemvogn uden motorer. Mellemvognen har to etager.



Eksprestog på Nankai-banen. Disse tog kører på baner med stigninger op til 50‰ og med kurveradier ned til 100 m.

fisk temmelig adskilt, herom senere.

Privatbanerne forefindes spredt over hele Japan, men de vigtigste findes omkring Tokyo og Osaka.

Tokyos banestruktur er skitseret allerede i den foregående artikel, såvidt det drejer sig om Statsbanerne. Da de udgør grundstammen og de store grene i helhedssystemet af forskellige slags baner, skal hovedtrækkene resumeres.

Fra syd til nord er der en vidualkthøjbane med som regel 6 spor med kapsporvidde og i den sydlige del desuden 2 fuldspor, samt en nylig bygget 2-sporet tunnelforbindelse.

Midtvejs findes centralbanegården og 7 km syd for Shinagawa-banegården og 5 km nordligere Ueno-banegården, hvor liniernes grenes, og hvor nogle fjernlinier ender.

Vest for denne grundstamme er der i 5-10 km afstand en omtrent parallel syd-nord-linie, som både i syd og nord løber sammen med hovedlinien, endda både i spidst samløb, så togene kan ledes begge veje, og forbundet ved buer, så de kan køre rundt, teoretisk set i en langstrakt oval.

Fra centralbanegården eller rettere sagt lidt nordligere afgrenes der en 4-sporet øst-vest-linie, som fra syd fører til Shinjuku, den vigtigste station på den vestlige nord-syd-linie. Herfra går der både en statsbanehovedlinie og flere privatbaner i vestlige retninger. Andre privatbaner går mod vest fra andre stationer på den vestlige nord-syd-linie.

Alle privatbanerne fra vest er ført ind til den vestlige nord-syd-linie, men ikke længere

På den anden side er undergrundsbanerne nu gerne ført helt

herud; men ikke længere. Her skal der som regel skiftes tog.

Men ved de vigtigste stationer er der opstået ret selvstændige bycentre, flere af dem med imponerende skyskraber-komplekser.

Foruden de mange privatbaner i det folkerige sletteområde mellem Tokyo og Honshus højbjerge kan nævnes en privatbane fra det østlige Tokyo til Nikko, en vidunderlig turistby et par hundrede km nord for Tokyo.

En anden privatbane med en fantastisk trafik går fra Shiagawa til Yokohama og videre til halvøen øst for Tokyo-bugten.

Fra Osaka udgår der talrige privatbaner, flere af dem til Kyoto, ja til Nagoya og Kobe, samt til den bjergfyldte halvø øst for Osaka, her bl.a. til oldtidshovedstaden Nara.

Undergrundsbanerne findes nu i alle de helt store byer, nemlig Tokyo, Osaka, Nagoya, Yokohama, Kobe, Fukuoka på Kyushu samt, Sapparo på Hokkaido.

I Tokyo er der nu 11 undergrundsbanelinier. De 8 drives af Teito Rapid Transit Authority og de 3 af Tokyo Metropolitan Transportation Authority, som begge er offentlige foretagender. Der kommer snart 2 linier til.

I midten af 1980'erne vil der være ca. 600 km undergrundsbaner i Tokyo, som da vil være et sidestykke til New York, London og Paris med

hensyn til det underjordiske bybanesystem, skønt næsten alle Tokyos undergrundsbaner er bygget efter krigen.

Undergrundsbanerne er meget forskellige i de nævnte byer. De der er bygget i Sapporo er i særklasse ved, at togene kører på gummihjul. Jvf. visse ombyggede linier i Paris samt bybanerne i Lyon og Marseille, hvortil snart kommer et system med mindre tog i Lille og omegn, desuden i Montreal, Mexico og Santiago.

Sluttelig skal nævnes, at der fra det centrale Tokyo til den gamle lufthavn er en Alweg-bane, d.v.s. en bjælkebane på høje piller. Den fører bl.a. hen over et havneområde i stor højde. Togene kører på gummihjul, blot to pr. vogn. De sidestyles ved små horisontale hjul, som virker på siderne af betonbjælken.

Jeg har kørt med disse sære tog i 1970. De kørte særdeles behageligt ved 100 km i timen. Men det er problematisk, om dette besynderlige transportmiddel er fordelagtigt frem for de traditionelle bybaner i terrænhøjde og under jordoverfladen. Tidligere blev der skrevet meget om, at der skulle bygges et omfattende system af sådanne baner i Tokyo. Nu er disse planer vist skrinlagt. I hvert fald hørte jeg intet om dem i 1980.

Carl E. Andersen



Bybanetog i Kobe.

Litteraturen om de sekundære energikilder

10

Blandt de stående samtaleemner hver dag i alle kredse nær og fjern hører energiproblemerne. De økonomiske forhold angående fremkaffelsen af den fornødne energi vejer tungt i den enkeltes og hele samfundets økonomi, ikke mindst i selve statens økonomi.

I denne tid taler man navnlig om naturgas og olie, tillige kul der genindføres i stor stil i elektricitetsværkshusholdningen, samt atomkerneenergi.

Desuden interesserer man sig nu for en række andre energiformer, hvoraf de fleste har været kendt længe, men synderlig aldrig været påagtet, fordi udnyttelsen var vanskelig og for bekostelig, og fordi de hverken prismæssigt eller kvantitativt kunne forventes at blive konkurrenter til de førstnævnte energiformer.

Men nu er situationen blevet ændret radikalt, dels fordi energiomkostningerne er steget voldsomt, dels fordi energiforsyningerne kræver fremmed valuta, som for Danmarks vedkommende langt overstiger alt, hvad hele vor landbrugseksport kan indbringe, dels fordi der potentielt er forsyningsproblemer, dels endelig fordi ressourcerne af olie og gas er begrænsede.

Man er simpelthen nødt til at interessere sig for alle former for energier og udnyttelsesmetoder.

Det drejer sig om mange ting, såsom vandkraft, tidevande, bølgekraft, udnyttelse af tørv, træ, plan-teaffald, enten ved termiske processer eller biologiske omdannelser til methan, alkohol, kulbrinte-syntese, varmen i jorden, solstrålingen.

Undertiden kalder man de nævnte energiformer alternative energier. Dette er et højst misvisende udtryk. Hellere kalde dem

sekundære energier, fordi de ikke på indeværende tidspunkt har særlig stor betydning i sammenligning med de konventionelle brændstoffer. Men de kan meget vel få overordentlig stor betydning i kommende tider. Undertiden taler man om vedvarende energier. Dette ord kan dog kun referere til en del af dem. Betegnelsen passer dog godt på solenergien, som er langt mere omfattende end alle andre energiformer tilsammen. Det er blot et spørgsmål om teknisk udvikling, hvordan det kan klares og vil blive klaret i fremtiden.

I »Lokomotiv Tidende«s januar-nummer var der en artikel om energiproblemerne. Forf. til disse linier var noget overrasket ved at læse derom i »DLT«. Men da jeg har været mere eller mindre regelmæssig forfatter til bladet igennem 46 år, vil jeg tage sagen op og fortsætte.

Jeg har været forskningsbibliotekar ved Danmarks tekniske Bibliotek (Polyteknisk Lærestalt) i 37 år og har dér frem for alt beskæftiget mig med energilitteraturen. I øvrigt har jeg etableret Atomenergikommissionens bibliotek, ligeledes energilitteratur, omend mest kerneenergi. Da energikrisen satte ind i 1973-74, begyndte der at komme talløse forespørgsler til Danmarks tekniske Bibliotek om de utraditionelle energiformer. Det foranledigede mig til at udarbejde bibliografier herom, færdige til umiddelbar orientering for kunderne. Der måtte også anskaffes mere litteratur om disse ting. Litteraturen skulle klassificeres. Vanskelige spørgsmål skulle besvares. Reelt har jeg de seneste år været bibliotekets energibibliotekar.

Det, jeg gerne vil henlede opmærksomheden på, er, at der nu

foreligger en lang række specialbibliografier om litteraturen på DTB om de enkelte sekundære energiformer.

Alle disse DTB-publikationer er naturligvis til rådighed for bibliotekets gæster, som kan se dem på stedet. De kan også udlånes, dog kun i begrænset antal. Endelig kan de købes, og det for en pris, der kun dækker en mindre del af fremstillingsomkostningerne, varierende efter bøgernes størrelse fra 15 til 60 kr. + moms. De kan bestilles ved telefonopringning til biblioteket (02) 88 30 88.

Her skal blot nævnes nogle af bibliografierne, der er à jour-ført i løbet af det sidste halve år, nemlig: DTB publikation nr. 60, solenergilitteratur på Danmarks tekniske Bibliotek, 140 sider, nr. 61, Vindenergi, 95 sider, nr. 62, Geotermisk energi, 40 sider, nr. 63, Varmepumper, 55 sider, nr. 64, Biogas, 23 sider, nr. 65, Alkohol som brændstof, 22 sider, nr. 66, Bølgeenergi, 20 sider, nr. 67, Stirling varmluftmaskiner, 18 sider.

Der er gerne 9-10 henvisninger pr. side. Det samlede antal må derfor alene i disse bibliografier beløbe sig til omkring 4.000.

Alt det, der henvises til, kan lånes. Eller det kan erholdes som ejendom i form af fotokopier, for medelst 50 øre pr. side.

Hvis man har bibliografierne ved hånden, behøver man blot kigge i dem og ringe til biblioteket og bede om f.eks. DTB's bibliografipublikation nr. 61, side 77 ref. nr. 5 fra oven, eventuelt som fotokopi, så får man det, der ønskes, ind ad døren nogle dage senere.

Det drejer sig om både bøger og rapporter, seriepublikationer, kongresberetninger, tidsskriftsartikler.

Mange af dem indeholder referencer til andre artikler m.m., også

sådanne, som ikke findes på biblioteket, eller slet ikke i Danmark,

Men også disse kan bestilles hjemkaldt fra andre landes tilsvarende biblioteker. De leveres dog kun som fotokopier, der skal betales, men kun med et moderat non-profit beløb.

Denne biblioteksservice udnyttes overordentlig meget. Det er betegnende, at bibliografierne købes af mange, skønt de kan ses på biblioteket. Alene af vindenergi-bibliografien, der i tidens løb er kommet i 5 udgaver, er der solgt mere end 2000 eksemplarer.

Trods alt kunne denne energiliteratur – Danmarks tekniske Biblioteks samling af henved en halv million bøger og 8000 løbende tidsskrifter – udnyttes endnu mere, blot alle de potentielle interesserede ville blive opmærksomme på denne enorme skatkiste – der kan vurderes som en anselig del af statens samlede udgifter til energiforskning m.m.

Derfor dette indlæg i nærværende tidsskrift, som ved publiceringen af artiklen i sidste nummer har vist interesse for denne sag, der mere er en samfundssag end blot en jernbanesag.

Carl E. Andersen

Æ tog.

Æ tog holder po æ station å er klåer, om lidt ska'en uek po æ skjænner å fåer.

Han sijjer i for å er wældi glåe, å det er wi manne der godt forståer.

Når det så blywer awgång, å han ska a'stej, så håwer han, der er manne, der ska mej.

Han fornemmer indwendi, han gjør gawn, akkorået som en skipper, der står uek å en hawn.

Hans maskien å ham de trækker en stræeg, imell æ byer, skjønt det somtier goer træeg.

Især hwis æ snee legger hyw å i drywer, så mærker't sjælden, som om han flyver.

Det her mæ de manne passagerer er wees, det hænner tit, der er flier snees. Å tink så når det ret er i æ sæsong, så er't swot a hwie mennesker po æ pærrong.

Fl. S.

Påskerejse til Rom

I samarbejde med det italienske finansministeriums turistafdeling arrangeres der i lighed med tidligere år en rejse til ROM for ansatte i den offentlige sektor med pårørende. Afrejse fra Kastrup tirsdag den 14. april kl. 09.00 med en Super Caravelle fra Sterling Airways. Ankomst til Roms lufthavn Ciampino kl. 11.50. Herfra køres deltagerne i bus til de respektive hoteller, der alle ligger lige ved den spanske Trappe. Under opholdet arrangeres for interesserede en byrundtur, en udflugt til Tivoli med Villa d'Este og Hadrians Villa, til Castel Gandolfo med Pavens sommerresidens, Rocca di Papa og vinbyen Frascati. Endvidere en heldagsudflugt til etruskerbyerne Tarquinia og Cerveteri samt til Napoli og Pompeji. Endelig vil der blive en rundvisning på Forum Romanus. Interesserede vil kunne blive indtegnede til Pavens gruppeaudiens. Hjemrejsen bliver tirsdag den 21. april kl. 18.00 med ankomst til Kastrup kl. 20.50.

Pris med ophold og morgenmad

er: På det lille familiehôtel Oreste, Via del Babuino 60, 1.695 kr., på Hotel Piazza di Spagna, Via Mario de' Fiori 61, 1.795 kr. (denne pris er uden morgenmad) og på Hotel Condotti, Via Mario de' Fiori 1.895 kr. På Hotel Margutta, Via Laurina 34, er prisen inklusive bad og toilet 2.090 kr., og på det helt nye Hotel Mozart, Via dei Greci 23 B, er prisen 2.190 kr. Dette hotel har bad og toilet samt radio m.m. hørende til samtlige værelser. På Hotel Carriage, Via delle Carozze 36, der ligger få skridt fra den Spanske Trappe, er prisen inkl. bad og toilet 2.290 kr. På kvarterets bedste hotel, det formentlige gamle, men nu helt renoverede Hotel Inghilterra, Via Bacca di Leone 4, er prisen 3.330 kr. I ovennævnte pris er inkluderet dels charterafgift på 180 kr., og dels det beløb der skal indbetales til »Rejsegarantien«. NB! Deltagere fra provinsen, der benytter indenrigsfly til Kastrup opnår 30% reduktion i flyprisen.

Tilmelding sker ved henvendelse til fru B. Lund-Larsen, Esperance Allé 8B, 2920 Charlottenlund, hos hvem iøvrigt alle yderligere oplys-

Direktørskifte i Låne- foreningen

ninger kan fås på telefon 01-62 86 85, bedst mellem kl. 13 og 20.

Nord-Kap

Afrejse fra København søndag den 5. juli med sovevogn til Oslo. Her er der byrundtur med bus, hvorunder besøges de berømte skibsmuseer på Bygdøy. Om eftermiddagen fortsættes med tog til Bergen, – en af Europas smukkeste jernbanestrækninger. Efter et døgn's ophold i Bergen, hvor der er sightseeing i byen samt udflugt til Edward Griegs hjem »Trollhauge« og til Fantoft stavkirke, går man om bord i Hurtigrutens båd »Nordstjerne«. På ruten, der fortrinsvis løber indenskærs, anløbes omkring 30 byer, bl.a. Ålesund, Kristiansund, Trondheim, hvor byen og domkirken beses, Bodø, Svolvær (Lofoten), Tromsø og Hammerfest. Efter 5 dages sejlads forlades skibet i Honningsvåg, hvorfra der foretages en busudflugt til Nord-Kap. Efter overnatning her, går turen sydpå i bus til Sørkjosen og dagen derpå til Narvik. Herfra med tog til Kiruna og videre med sovevogn til Stockholm. Her bliver der halvanden dags ophold med sightseeing med bus og båd samt besøg i Stads- huset. Fra Stockholm med sovevogn til København, hvortil man ankommer lørdag den 18. juli.

Pris med detaljeret program foreligger omkring 1. marts. Til foreløbig orientering kan oplyses, at prisen i 1980 var 5.090 kr., men nogen prisstigning må forventes. I prisen indgår samtlige transporter, sovevogne og kahytspads ombord på Hurtigruten, helpension og ophold på gode og centralt beliggende hoteller, – de fleste med bad og toilet, udflugter og sightseeing med

entré betalt, assistance af lokale guides og rejseleder samt endelig sæsonstillæg (det såkaldte »Midnatssoltillæg«). Yderligere oplysninger kan fås hos fru B. Lund-Larsen, hos hvem tilmeldelse tillige kan ske på telefon 01-62 86 85. Adresse se ovenfor.

Fra Norsk Lokomotivtidende

Så er arbejdet gjort, de sidste efternølere er transporteret hjem til juleaften, forhåbentlig til en hyggestund med familien. Det er faldet i min lod at være fraværende juleaften, til skuffelse for familien, særlig børnebørnene. Det at køre tog juleaften giver en stærkere ensomhedsfølelse end sædvanlig, når man passerer hundredvis af oplyste, julepyntede hjem.

Her sidder jeg alene og filosoferer. Det er stille og mørkt i hele gården i Engbakkevej 67 og klokken er kun ni om aftenen. Efter at have læst sidste nyt i Oslo-pressen om julefejring både blandt udeliggere og andre ensomme sjæle, og om julenissen i togene til NSB med gaver til børnene, bliver jeg trist i min ensomhed. Her, hvor jeg befinder mig, er der ikke meget som smager af juleglæde fra arbejdsgiverens side, ingen servering, bare en lille julehilsen fra rengøringspersonalet på nummertavlen. Ellers ingenting som minder en om jul.

Personalet ved NSB er ikke forvænt med noget ekstra til jul. Jeg tør påstå efter 30 års tjeneste, at der ikke findes magen til manglende opmærksomhed overfor personalet, som skal arbejde juleaften.

Jeg tænker på om vi kunne få lidt status som »udeliggere« og komme i betragtning med noget »julegodt« til næste juleaften?

På grund af alder forlader direktør G. Jørgensen den 1. marts Tjenestemændenes Låneforening efter mere end 30 års ansættelse.

Jørgensen blev ansat i 1948 og kom fra Toldvæsenet, hvor han var assistent, og man kan uden overdrivelse sige, at han er vokset op med Låneforeningen og har været med til at skabe en udvikling, som på mange måder har været til gavn for danske tjenestemænd.

Ved hans indsættelse var Låneforeningens økonomiske situation ikke ligefrem strålende – tvært imod var der under krigen og umiddelbart efter tæret stærkt på reserverne, hvilket betød en alt for lav likviditet, som gjorde det svært at videreføre de kontrakter, som var indgået med de låneinstitutioner, som financerede foreningens långivning.

Resultatet var, at der i de første 10 år, hvor Jørgensen var forretningsfører (som det hed den gang) måtte føres en meget stram politik, som gav sig udtryk i forøget stiftelsesprovision og højere rente m.v., og det er med stor tilfredshed og sikkert også med en vis stolthed (berettiget), at direktør Jørgensen her ved sin afgang kan fastslå, at der i dag hverken betales stiftelsesprovision eller tillægges lånene ekstra rente, udover den de forskellige låneinstitutioner beregner sig.

Driftsudgifterne afholdes simpelt hen med afkastet fra den egenkapital, der blev grundlagt i det før omtalte svære tiår (48–58). En egenkapital der er placeret dels i udlån og dels i statspapirer; men af hensyn til låntagerne spekuleres der ikke med egenkapitalen.

For at anskueliggøre hvilken stærk udvikling, der er sket i de 30 år, hvor Jørgensen har ledet Låneforeningen, kan det oplyses, at ud-



Direktør G. Jørgensen

lånsvirksomheden i 1950 beløb sig til 1–2 mill. kr. om året, mens det i dag andrager ca. 60 mill. kr. og i samme periode har lånestørrelserne ændret sig fra en 2–3000 kr. til en 20–30.000 kr. pr. lån. Til gengæld er løbetiden afkortet fra før 15–20 år til nu maksimalt 5 år.

Lånebegrundelsen er ligeledes ændret fra tidligere at være til indfrielse af gammel gæld til nu hovedsagelig at basere sig på forbrugsgoder, isolering og boligformål – dog ikke prioritering, og det kan i en parantes nævnes, at der nu ikke mere kræves sikkerhed i form af livsforsikring.

I øvrigt må man jo ikke glemme – hvad der i høj grad har ligget Jørgensen på sinde – at låneforeningen også har et socialpolitisk sigte, idet der ydes lån til såvel sikre som mindre sikre lånere. Det er ikke få tjenestemænd, hvis økonomi Jørgensen og hermed Låneforeningen i årenes løb har været med til at sanere. Det har været helt i overensstemmelse med Jørgensens menneskelige og sociale forståelse, at Låneforeningen skulle sætte ind i sådanne tilfælde, hvor det vil være svært om ikke umuligt at få påtrængende økonomiske problemer klarret via bankers og sparekassers normale udlånsvirksomhed.

Låneforeningen har den glæde at være bakket op af en række penge-

institutter. Det gælder Den Danske Bank, sparekassen SDS og det gælder Arbejdernes Landsbank.

Låneforeningen har et godt og tillidsfuldt samarbejde med disse institutioner, hvilket ikke mindst er opbygget med baggrund i Jørgensens personlighed, og vi håber naturligvis i Låneforeningens ledelse, at dette gode tillidsforhold, som er opbygget igennem årene må kunne overføres til og videreføres af den nye direktør, overpostkontrollør J. C. Sparre, som er tiltrådt den 1. februar.

Låneforeningen har en relativ beskeden personalestyrke på ialt 8, som er meget stabil og meget erfarne. Det er sjældent, der skiftes personale ud i Låneforeningen, hvor der i det daglige er en meget fin omgangstone. Det man med et moderne ord kalder et godt arbejdsklima, hvilket også fortæller noget om Jørgensens gode egenskaber som leder og som menneske.

Det er med stor beklagelse, at vi i Låneforeningen tager afsked med direktør Jørgensen, men alderen må vi jo allesammen bøje os for.

Der skal her på falderebet fra Låneforeningens forretningsudvalg lyde en helhjertet og dybfølt tak for en helstøbt indsats i Låneforeningens tjeneste. Tak for samarbejdet, der i alle årene har været lydefrit, tak for ildhu og aldrig svigtende menneskelig forståelse – held og lykke i de pensionsår, der nu stunder til.

Velkommen til den nye direktør J. C. Sparre, som nu skal løfte arven. Vi håber, at det gode samarbejde, som har udviklet sig med Jørgensen i de forgangne mere end 30 år, må kunne fortsættes med hans efterfølger på samme gode måde i de kommende år.

På forretningsudvalgets vegne
Aage Andersen

Fra medlemskredsen

Kære Villy

13

Jeg blev glad for din interesse for mit indlæg om de »gule«, men jeg tror du har misforstået noget i henseende til de tanker jeg gav udtryk for, som det fremgik heraf var det fra min side et forsøg på, at hjælpe de unge tillidsmænd i de afdelinger hvor problemet er aktuelt, så indlægget var ganske velovervejet.

Jeg kan slet ikke følge dig i det synspunkt, at der er meget der taler for at man vælger at blive »gul«, og slet ikke når du i det følgende fremfører foreningspolitiske synspunkter hvor du er uenig med hovedbestyrelsen og enkeltpersoner, for hvem er det der vælger disse tillidsmænd? – *Bestemt ikke de »gule«* – men du og jeg og alle medlemmer af DLF er i fællesskab ansvarlige for hvem der vælges, og hvem der vrages.

Vil du, endskønt der nu er gået flere år, stille spørgsmål om hvorfor Greve Petersen var den eneste der blev udskiftet (historisk korrekt afgik E. C. L. Christiansen og Poul Busk også på den kongres), så må du stille det til de repræsentanter som du og jeg og medlemmerne havde valgt til kongressen. Jeg kan personligt ikke give dig svar, idet jeg var en af dem der blev vraget og kom i tilskuerens rolle, men jeg kunne dog ikke af den grund komme på den tanke, at afskrive retten til senere at få indflydelse på DLF ved at blive »gul«.

Jeg har også hørt mange diskussioner om de spørgsmål du fremfører, men har du og andre påvirket din afdelings tillidsmænd til at de skulle få hovedbestyrelsen til at anlægge en anden forhandlingsteknik, nej Villy det skorter på interessen i medlemskredsen, det er nemmere at mistænkeliggøre dem der

på grund af interesse er blevet valgt med at det er ambitioner på politiske interesser der går forud for medlemmerne, du har jo selv en snert heraf, idet du indleder dit indlæg med en hentydning om at du har din tvivl om du kan få det optaget, *hvorfor?* Skulle redaktøren ikke optage et indlæg der er skrevet i en sober tone som dit er.

Jeg ved du i mange år har deltaget i fritidsorganisationen, og gjort en stor indsats der, men hvordan tror du du vil stille dig hvis der var nogen der meldte sig hos jer og kun ville nyde og ikke yde til fællesskabet, de vil blive droppet og så var de færdige med at nasse, det kan man ikke i DLF som jeg indledningsvis påviste i mit indlæg, her kører man blot videre på friløb, og det er det jeg mener er uanstændigt.

Til slut en tak til dig Villy, fordi du med dit indlæg har været medvirkende til at holde gryden i kog, vi må formode at også hovedbestyrelsens medlemmer læser DLT, så der kan komme et udspil fra dem hvordan vi skal klare spørgsmålet »de gule«.

Med venlig hilsen
Jørn Thillemann

Legatuddeling

Ved den pr. 29. januar 1981 foretagne uddeling af Kong Christian IX's Understøttelsesfond, DSB's 2. Jubilæumsfonds, Trafikinspektør C. J. M. Wieth og hustrus legat og Fru Isabella Winifred Tougaards legat, hvortil var modtaget i alt 60 ansøgninger, blev uddelt 48.500 kr. i 53 portioner med følgende fordeling:

Enker: 1 à 2000 kr., 4 à 1500 kr., 19 à 1000 kr., 4 à 500 kr.

Pensionister: 1 à 1500 kr., 12 à 1000 kr., 7 à 500 kr.

Ansatte: 5 à 500 kr.

PERSONALIA

Omklassificering 1.4.1980 som lokomotivførere (k) 19. lrm.

Lokomotivfører (17. lrm.)
E. A. Lønnqvist, mdt Ar i mdt Ar
E. P. O. Nielsen, mdt Ar i mdt Ar
Lokomotivfører (15. lrm.)
J. V. Eland, mdt Ar i mdt Ar
E. B. Olsen, mdt Gb i mdt Gb
K. M. Nielsen, mdt Gb i mdt Gb
K. O. Suderbo, mdt Gb i mdt Gb
Lokomotivfører (13. lrm.)
A. Jensen, mdt Fa i mdt Fa
E. V. Pedersen, mdt Gb i mdt Gb

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

Lokomotivfører (17. lrm.)
H. T. Larsen, mdt Ab i mdt Ab

Forfremmet til elektrofører ks (16. lrm.) pr.

1.1.1981 efter ansøgning
Elektrofører (13. lrm.)
K. E. Jacobsen, mdt Kh i mdt Kh

Forfremmet til lokomotivfører (15. lrm.) pr. 1.2.1981

Lokomotivfører (13. lrm.)
B. Leth, mdt Ar i mdt Ar

Forfremmet til lokomotivfører (17. lrm.) pr. 1.2.1981 efter ansøgning

Lokomotivassistent (10. lrm.)
H. O. R. Rasmussen, mdt Ng i mdt Fa

Overgået til anden stilling 1.1.1981 efter ansøgning

Pt (3. lrm.) til lkas p (9. lrm.)
P. L. Kjeldsen, Ng til mdt Fa

Overgået til anden stilling 1.2.1981 efter ansøgning

Lkm p (17. lrm.) til lkas (9. lrm.)
F. L. Nielsen, mdt Gb til mdt Kh
Stbtj (5. lrm.) til lkas p (9. lrm.)
L. M. Henriksen, Gb til mdt Kh

Forfremmet til lokomotivfører (18. lrm.) pr. 1.2.1981

Lokomotivfører (17. lrm.)
K. E. Havn, mdt Fa i mdt Fa
H. C. Fischer, mdt Gb i mdt Gb

Forfremmet til lokomotivfører (17. lrm.) pr.

1.1.1981 efter ansøgning
Lokomotivfører (13. lrm.)
T. K. Christensen, mdt Str i mdt Str
Lokomotivassistent (10. lrm.)
E. Odgaard, mdt Ar i mdt Ar
G. L. Koch, mdt Fa i mdt Ar
E. D. Rasmussen, Mdt Gb i mdt Fa
H. E. Sloth, mdt Str i mdt Str
E. Pedersen, mdt Fa i mdt Fa

Ansæt som lokomotivassistent (9. lrm.) pr. 1.2.1981

Lokomotivassistent p
J. M. Hald, mdt i mdt Ar
J. C. Nygaard, mdt Ar i mdt Ar
B. S. Fosdal, mdt Ar i mdt Ar
F. Lind, mdt Ar i mdt Ar
L. L. Madsen, mdt Ar i mdt Ar
V. L. Rasmussen, mdt Ar i mdt Ar
J. L. Pedersen, mdt Ar i mdt Ar
L. Vindum, mdt Ar i mdt Ar
F. B. Olesen, mdt Fa i mdt Fa
E. W. Pedersen, mdt Fa i mdt Fa
A. Grauslund, mdt Fa i mdt Fa
J. A. M. Andersen, mdt Fa i mdt Fa
P. E. E. Simonsen, mdt Fa i mdt Fa
A. F. Hjerensen, mdt Fa i mdt Fa
B. Andreasen, mdt Fa i mdt Fa
F. E. Hedensted, mdt Fa i mdt Fa
E. M. Kristoffersen, mdt Fa i mdt Fa
S. G. G. Andersen, mdt Od i mdt Od
P. Jepsen, mdt Pa i mdt Pa
J. Christensen, mdt Str i mdt Str

Ansæt som lokomotivassistent pr. 1.2.1981

J. Gregersen, mdt Ar
T. K. Jensen, mdt Ar
C. H. Thomsen, mdt Ar
J. Ø. Sørensen, mdt Ar
K. K. Kyed, mdt Ar
I. I. Larsen, mdt Ar
H. Olesen, mdt Ar
K. F. Hansen, mdt Ar
L. E. Christiansen, mdt Ar
L. H. Kock, mdt Ar
H. D. Madsen, mdt Ar
B. J. L. Jørgensen, mdt Fa
E. N. Jørgensen, mdt Fa
C. C. Petersen, mdt Fa
J. O. Ewertsen, mdt Fa
F. M. Christensen, mdt Fa
C. Johansen, mdt Fa
A. L. Jensen, mdt Fa
T. K. Hansen, mdt Kh
O. B. Nielsen, mdt Kh
M. N. Petersen, mdt Kh
H. L. Larsen, mdt Kh
N. K. Jensen, mdt Kh
F. V. L. Larsen, mdt Kh
C. O. Jensen, mdt Kh

C. Frederiksen, mdt Kh
 D. Jensen, mdt Kh
 F. N. G. Pedersen, mdt Kh
 K.-O. S. Sørensen, mdt Kh
 A. M. Hansen, mdt Kh
 S. Poulsen, mdt Kh
 P. L. Schmidt, mdt Kh
 N. J. Nielsen, mdt Kh
 J. Nielsen, mdt Kh

Ansæt som lokomotivassistent (9. lrm.) pr. 1.3.1981

Lokomotivassistent p
 R. M. H. Nielsen, mdt Kh i mdt Kh
 D. Pedersen, mdt Kh i mdt Kh
 W. Jørgensen, mdt Kh i mdt Kh
 E. P. Bay, mdt Kh i mdt Kh
 C. V. Jensen, mdt Kh i mdt Kh
 P. B. Thomsen, mdt Kh i mdt Kh
 E. B. Andersen, mdt Kh i mdt Kh
 B. F. Hansen, mdt Kh i mdt Kh
 C. O. Rasmussen, mdt Kh i mdt Kh
 F. Winther, mdt Kh i mdt Kh
 A. B. Stender, mdt Kh i mdt Kh
 D. Ritmer, mdt Kh i mdt Kh
 P. H. Olsen, mdt Kh i mdt Kh
 H. H. Petersen, mdt Kh i mdt Kh
 K. G. Pedersen, mdt Kh i mdt Kh
 H. B. M. Bruun, mdt Kh i mdt Kh
 I. Jensen, mdt Kh i mdt Kh
 O. E. Pedersen, mdt Kh i mdt Kh
 B. H. Semberg, mdt Kh i mdt Kh
 Genansat 1.2.1981
 Lokomotivassistent (9. lrm.)
 T. H. Jensen, mdt Kh i mdt Kh
 S. I. Knudsen, mdt Kh

Forflyttet 1.2.1981 efter ansøgning

Lokomotivassistent (10. lrm.)
 E. O. A. Nielsen, mdt Gb til mdt Næ

Forflyttet 1.3.1981 efter ansøgning

Lokomotivassistent (10. lrm.)
 Poul Petersen, mdt Kh til mdt Fa
 Lokomotivassistent p (9. lrm.)
 L. Astorp, mdt Kh til mdt Ab

Navneændring

Lokomotivfører (17. lrm.)
 S. A. Østerill, mdt Kb til S. A. Østerild
 Lokomotivfører (13. lrm.)
 S. H. Hansen, mdt Gb til Søren H. Hansen
 K. E. Jensen, mdt Hgl til K. E. Lovin
 Lokomotivassistent (9. lrm.)
 B. F. Jensen, mdt Kh til Birger F. Jensen
 J. L. Petersen, mdt Kh til J. Langstrup Petersen
 Lokomotivassistent p (9. lrm.)
 J. B. Nielsen, mdt Gb til J. Bartels Nielsen
 J. B. Nielsen, mdt Gb til J. Borch Nielsen

J. E. Hansen, mdt Gb til Jørgen E. Hansen
 S. H. Hansen, mdt Kh til S. Henning Hansen
 J. L. Petersen, mdt Kh til J. Linder Petersen
 B. F. Jensen, mdt Kh til B. Folsted Jensen
 P. Jensen, mdt Kh til Preben Jensen

Afskediget pr. 31.1.1981 efter ansøgning

Lokomotivassistent p (9. lrm.)
 J. B. Beranzino, mdt Gb
 H. J. Christensen, mdt Ar

Afskediget pr. 31.3.1981

Lokomotivassistent p (9. lrm.)
 O. F. Iversen, mdt Ar

Afskediget pr. 30.4.1980 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (18. lrm.)
 G. A. Hansen, mdt Ar
 Lokomotivfører (17. lrm.)
 A. C. Dinesen, mdt Fa
 A. M. Bregnhardt, mdt Hgl
 Lokomotivassistent (9. lrm.)
 C. F. Skou, mdt Kh

Ansættelsen pr. 31.12.1980 annulleret

Lokomotivassistent p (9. lrm.)
 H. B. Gravsens, mdt Fa

Opmærksomhed frabedes

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.
 Lkf. O. S. Madsen, Gb.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.
 Lkf. J. Faxø, Gb.

Dødsfald

Pens. lkf. H. A. Th. Gottfredsen, København, død den 4.12.1980, 87 år.
 Pens. lkf. N. C. Hansen, København, død den 31.12.1980, 85 år.
 Pens. lkf. Oskar Hansen, Ålborg, død den 3.1.1981, 68 år.
 Pens. lkf. J. J. Birkbo, Assens, død den 5.1.1981, 90 år.
 Pens. lkf. Aage C. Jørgensen, Nyborg, død den 19.2.1981, 74 år.

Tak

Hjertelig tak for venlig deltagelse ved pens. lkf. Aage C. Jørgensens bisættelse.
 Asta Jørgensen, Hanne, Jørgen, Rikke og Morten

Lanternen afholder 60 års jubilæums fest på Lindenberg Kro

den 16-5-81

Menu

Kogt laks Lindenberg med picant-sauce, rejer, asparges tomat og grøntsager

Helstegt Hereford-højreb med franske ærter, tomat, bagte kartofler, sauce bordelaise eller bearnaise
 Parfait Lindenberg

Vin ad libitum

Kaffe, 1 cognac eller likør

3 drinks eller øl

Natmad

Nat-Bufferet special – Lindenberg Kro

Meget fin landskinke – lune frikadeller – kartoffelsalat – blandet salat – smør – fedt – surbrød – varm flüte – purløg.

Afgang

København H. kl. 16.34 med toget til Roskilde, bus fra Roskilde station kl. 17.15. Festen slutter ca. kl. 3.00 ankomst med bus København H. ca. kl. 4.00.

Hvis man ønsker overnatning er prisen for et dobbeltværelse med morgenmad 285 kr.

Musik

Express trio

Sidste tilmeldingsfrist den 1-4-81.

Prisen forventes at blive mellem 250 og 300 kr. pr. person. Den endelige pris vil blive bekendtgjort i DLT, eller ved opslag på Mdt.

De som ønsker at deltage vil modtage giroindbetaling ca. en måned før festen

Frihed

Vi opfordrer alle til at søge fri ved sommerferievalget.

P.b.v.

Ulrik Salmonsens

(02) 38 41 83

Gummihjulstog i Sapporo – Japan



Sådan ser den ud –

NSB's nye dieselelektriske lok Di 4, som skal indgå i trafikken på Nordlandsbanen i sommer.

Imidlertid er det endnu ikke kommet til landet fra leverandøren Brown Boveri & Co. og Thyssen Henchel i Vest-Tyskland.

På grund af uforudsete tekniske problemer er ankomstdatoen udsat flere gange. Nu er det imidlertid klart, at det første lokomotiv kommer i midten af februar.

Lokomotiverne bliver kørt til Trondheim, hvor de skal gennemgå en del prøver, før de sættes ind i trafikken.

Desuden skal personalet have en tiltrængt oplæring.

