



5

DANSK  
LOKOMOTIV  
TIDENDE

## Et godt forhold til arbejdspladsen



### DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. SEPTEMBER 1981 - 81. ÅRGANG

#### 5

##### Indhold:

Et godt forhold til arbejdspladsen . . . . .	2
E. Greve Petersens 50 års jubilæum . . . . .	3
Arbejdstid og arbejdsmiljølov . . . . .	3
Systemer angiver årsag til fravær . . . . .	5
Japans superbaner . . . . .	6
Derfor afgørende med fællesfond for lømodtagere . . . . .	9
13 millioner flere togrejser i 1980 . . . . .	11
TGV-toget - og så videre . . . . .	12
Fra landsoplysningsudvalgets arbejdsmark . . . . .	14
Fra medlemskredsen - En leg med farver - ord - alvor . . . . .	16
Et svar . . . . .	17
Revideret kursusoversigt 2. halvår 1981	18
Personalia . . . . .	19
Det norske Lokomotiv Tidende fylder 75 år . . . . .	20

##### Redaktører:

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

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

Frederiksberg Bogtrykkeri  
Howitzvej 49.

Det er ganske naturligt, at medarbejderne i en virksomhed nærer skepsis overfor tanker og ideer, som virksomhedsledelsen fremsætter i forbindelse med gennemførelse af foranstaltninger til fremme af effektiviteten på arbejdspladsen. Gennem årene er der på den ene eller den anden måde søgt indført systemer med dette sigte. Nogle af dem camoufleret med løfte om større medindflydelse på egen arbejdssituation.

Hvad enten det er lykkedes eller ej at nå til et samarbejde eller blot til forståelse for et produktivitsfremmende system, så forløber der imidlertid en teknisk udvikling, der først og fremmest er betinget af økonomiske omstændigheder og i mindre grad hensynet til den enkelte medarbejders velbefindende i arbejdet. Der indgår nu et nyt begreb - medarbejderpleje - der skal give medarbejderen større tilfredshed i sit arbejde. Systemet er ikke noget kontrolsystem, hvilket det måske kan føles som i begyndelsen, men en form for opfølgen af de forhold i arbejdssituationen, medarbejderen kan være usikker overfor. Det gælder således for lokomotivmandens vedkommende, forhold omkring fremførsel af tog, vedligeholdelse af uddannelse, forhold til virksomhedsledelsen m.m. Filosofien i dette skal føre til større personlig sikkerhed i den enkeltes optræden under arbejdet. Den tilfredshed, dette kan føre til, betyder ikke blot noget fundamentalt for medarbejderen, men givetvis også for virksomheden. Det må være hensigtsmæssigt at lægge et sådant system ind under kørelærer- og lokomotivinstruktørområdet. Kørelæreren er jo den, som skal være med til at sikre en godt uddannet og stabil lokomotivmand. Han skal præge holdningen til virksomheden. En i enhver henseende betydningsfuld opgave. Når den selvstændige arbejdssituation er nået, har lokomotivinstruktøren den umiddelbare foreliggende mulighed for at gå ind i det teknisk vejledende og forhold til virksomheden i almindelighed. D.v.s., at denne kategori må tilpasses i antal, så der sikres en stadig kontakt til driften døgnet rundt. Det indebærer i øvrigt også, at lokomotivinstruktøren bør indgå i en vagtordning, som lokomotivmanden ved driftsuregelmæssigheder kan kontakte og derved mindskes forsinkelsesproblemerne. Man har haft unødigt travlt med lokomotivpersonalet i forbindelse med togforsinkelser, men med gode arbejdsforhold bliver forholdene ikke ringere.

# Kendt lokomotivmand har 50 års jubilæum hos statsbanerne

Torsdag den 24. september kan en meget kendt skikkelse i det faglige organisationsliv holde et sjældent jubilæum. Det er personalekonsulent hos statsbanerne, lokomotivinstruktør E. Greve Petersen, der denne dag har været i Danske Statsbaners tjeneste igennem ikke mindre end 50 år.

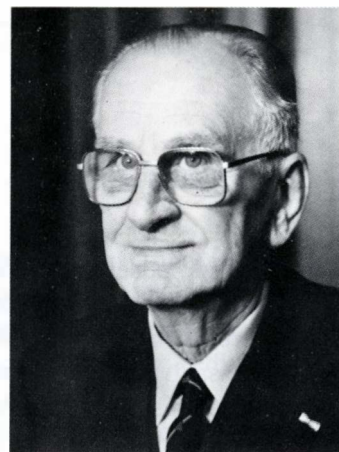
I de femti år har Greve Petersen været igennem en både spændende og interessant livsperiode, hvori ikke mindst hans omfattende organisationsvirke til gavn for hans standsfæller påkalder opmærksomhed.

Men lad os starte med begyndelsen. Den bestod i ansættelse ved Statsbanernes Centralværksteder København. Efter uddannelsen og soldatertid blev Greve Petersen ansat som lokomotivfyrbøderspirant den 1. juli 1937. Og den faste ansættelse som fyrbøder skete allerede den 1. juli 1939. Efter en otte årig periode i dette job blev han forfremmet til lokomotivfører i 1947. Senere førte hans tjeneste ham frem til en gerning som lokomotivinstruktør og til den nuværende stilling som personalekonsulent.

Det er således en yderst erfarende lokomotivmand, der nu kan markere den sjældne jubilæumsdag. Af Greve Petersens avanceringer igennem årene fremgår det da også tydeligt, at statsbanernes generaldirektorat i høj grad har gjort brug af både hans faglige dygtighed og hans omfattende erfaring.

Også på det organisationsmæssige område har Greve Petersen gjort sig stærkt gældende. Hans kollegaer fik hurtigt øje på hans rige evner og valgte ham allerede i januar 1941 til tillidsmand for lokomotivfyrbøderne i København med det resultat, at han allerede to år efter i april 1943, blev formand for afdelingen. Dette tillidshverv førte Greve Petersen ind i Dansk Lokomotivmands Forenings hovedbestyrelse ved kongressen i 1943. Og det viste sig, at han kom med marskalsstaven i sit tornyster, fordi foreningens kongres allerede i maj 1947 valgte ham til formand. Og denne fremtrædende tillidspost besad Greve Petersen i ikke mindre end 29 år helt frem til 1976. Med et medlemsskab i sin hovedbestyrelse igennem 33 år vil ingen undre sig over, at hvad denne mand ikke ved om lokomotiver og mændene bag dem, er ikke værd at vide.

Ikke alene herhjemme har Greve Petersen løst store organisationsmæssige opgaver. Han har således været medlem af sekretariatet i Nordisk Jernbanemands Union fra 1948 og til 1976, ligesom han har været det nordiske forbunds vicepræsident og præsident. Vingerne spændte videre ud i det internationale arbejde, idet Greve Petersen i en periode var præsident for International Transportarbejder Forbunds jernbanesektion over en 6 årig perio-



de. Sektionens medlemskreds tæller 5 millioner – altså et verdensomspændende foretagende.

Ud fra ønsket om også på andre områder at tjene sine arbejdsfæller har Greve Petersen også ydet en stor indsats for at fremme så betydelige sociale interesser som boligformål. I Arbejdernes Andels- Boligforening var han aktiv fra 1952 til 1974 – deraf formand i 12 år. Han har også været betroet tillidsposten som medlem af Landsorganisationens Tjenestemand- og Funktionærudvalg og medlemsskab i det faste udvalg under Københavns Brandforsikring – nu TRYG. Et vidnesbyrd om Greve Petersens arbejdsevne og trofasthed overfor stillede opgaver er det også, at han siden 1948 har været medlem af bestyrelsen for tjenestemændenes egen forsikringsforening og i samtlige 33 år været foreningens kasserer, tillige har han igennem 25 år været medlem af bestyrelsen for Forbrugsforeningen for Embeds- og Bestillingsmænd samt Læger.

For at fuldkommengøre billedet af den aktive og inspirerende organisationsleder skal oplyses, at han var en ivrig deltager, da Jernbanehjemmeværnet blev skabt.

Det er ikke så mange beskåret at kunne se tilbage på en så omfattende og afvekslende livsgerning, hvor det ikke alene er lykkedes at afvikle det daglige job på yderst tilfredsstillende måde – men tillige at udrette en meget omfattende og resultatgivende gerning på det organisationsmæssige område.

Når lokomotivmændene i Danmark kan glæde sig over at indtage en meget fremtrædende plads mellem kolleger rundt om i verden, skyldes det ikke mindst den indsats, som Greve Petersen øvede i den periode, hvor DSB efter verdenskrig II for at leve op til tidens krav gik fra dampdrift til dieseldrift.

På jubilæumsdagen vil denne Nestor hos DSB få mange synlige og fuldt berettigede beviser på anerkendelse af en gerning, hvor kald, tro og pligt gik op i en enhed og bragte store resultater.

Reception på dagen hos DSB Sølvgade 38 mellem kl. 10.00 og kl. 12.00.

E.L-B

## Arbejdstid og arbejdsmiljølov

Sagen om arbejdstidsreglernes tilpasning til bestemmelserne om hviletid og fridøgn i arbejdsmiljøloven og den af arbejdsministeren udsendte bekendtgørelse om samme emne er nu endelig så vidt fremskreden, at det kan være passende at gøre en slags status.

Ved sagens start i 1977 gav fi-

nansministeriet over for bl.a. CO I udtryk for, at de *aftalte* arbejdsregler set under ét gav tjenestemændene en mindst lige så god beskyttelse som arbejdsmiljølovens regler. De aftalte regler burde derfor kunne videreføres.

CO I var af grunde, som vil fremgå af det efterfølgende, principielt

enig heri, men der fandtes ingen formel mulighed for at aftale opretholdelsen af reglerne i forhold til arbejdsmiljøloven. De har derfor i den mellemliggende tid været opretholdt ved såkaldte midlertidige dispensationer udstedt af direktøren for arbejdstilsynet efter forud indhentet udtalelse i arbejdsmiljø-

rådet. Ved udsendelsen af arbejdsministeriets førnævnte bekendtgørelse skabtes der mulighed for, at de sædvanlige aftaleparter – her finansministeriet og centralorganisationerne – kan indgå aftaler om fravigelse fra arbejdsmiljølovsbestemmelserne inden for visse rammer.

Den 4. juni 1981 fornyede finansministeren og centralorganisationerne den hidtil gældende arbejdstidsaftale med visse ændringer, hvoraf de fleste dog hidrørte fra aftaleforhandlingerne. Dette gælder således forbedringen af afspadsringstillægget fra 1.4.1982, ændringen af ventetidsbestemmelsen og overflytningen til arbejdstidsaftalen af reglerne om overarbejdspenge, som hidtil havde været indeholdt i en særlig aftale. Fra forhandlingerne om tilpasningen til arbejdsmiljøloven hidrører derimod ophævelsen af bestemmelsen om, at hviletiden med tilslutning af det berørte personale kunne nedsættes til 8 timer mere end én gang om ugen. I stedet herfor er indføjet en bestemmelse om, at det lokalt kan *aftales*, at hviletiden kan nedsættes til 8 timer (mere end én gang om ugen), dog ikke udover 8 gange inden for en 4-ugers periode.

Hovedreglen vil således som hidtil være, at der skal være 11 timers hvil imellem 2 døgn hovedarbejder. Hviletiden kan dog nedsættes til 8 timer én gang om ugen. Skal der ske yderligere nedsættelse, skal der som nævnt indgås lokal aftale om det. Ved lokal aftale skal forstås aftale mellem vedkommende ministerium/styrelse og tilsluttede organisation, evt. på et lavere niveau efter bemyndigelse.

Fridagsreglerne er opretholdt uændrede.

Ved indgåelsen af den generelle arbejdstidsaftale er dens formalia i

forhold til arbejdsmiljøloven således bragt i orden. Herefter udestår indgåelse af visse særlige fravigelsesaftaler, f.eks. for brand- og redningstjenesten i Kastrup lufthavn, politiet i visse situationer, tilsvarende for fængselsvæsenet og nogle rådighedstjenester. Det bemærkes, at der i arbejdsministeriets bekendtgørelse (af 15. august 1980) er fastsat visse regler om nedsættelse eller udskydelse af hvileperioden ved rådighedstjeneste. Kun i de tilfælde, hvor disse bestemmelser ikke er rummelige nok, skal der indgås særlige aftaler, og nogle rådighedstjenester er således allerede »lovlige«.

Det påregnes, at de nævnte aftaler vil kunne indgås inden den 1. oktober 1981, hvorved vi indtil videre er ved vejs ende efter et kæmpearbejde, som stort set ikke har givet bedre arbejdstidsregler for noget medlem. Men det er hindret, at nogen har fået deres forhold forringet, om det så kan være nogen til trøst.

Baggrunden for at CO I allerede i 1977 principielt kunne være enig i at aftale opretholdelse af de gældende regler var og er den helt enkle, at vi i forvejen havde/har *bedre* regler end den, der er indeholdt i arbejdsmiljølovgivningen. Reglerne i arbejdsmiljøloven har sin rod i arbejdstidsbestemmelserne i de tidligere arbejderbeskyttelseslove, som tjenestemænd ikke var omfattet af. Reglerne var rettet mod det private område. Sideløbende hermed har vore regler igennem årene udviklet sig ved stadige forbedringer af arbejdstidsaftalen. Hvis man derfor ville hævde, at arbejdsmiljølovens arbejdstidsregler absolut skulle gælde også for tjenestemænd, talte man for overførsel af det private områdes principielt parallelle, men dårligere regler.

I CO Is område er der som bekendt mange medlemmer, der arbejder uden for normal arbejdstid, og det ville have været dårligt organisationsarbejde, om vi havde skaffet dem ringere arbejdsregler for et principis skyld!

Dette kan i øvrigt give anledning til at slå fast, at fridøgn- og hviletidsbestemmelserne ingen som helst betydning har for folk, der arbejder på normal dagtid 5 hverdage om ugen.

Reglerne skal beskytte dem, som arbejder uden for normal tid!

Afslutningsvis kan det nok være formålstjenligt kort at sammenholde arbejdsmiljølovens og arbejdstidsaftalens regler.

Arbejdsmiljøloven siger om hviletid, at den ansatte i hvert døgn regnet fra normal arbejdstids begyndelse skal have en sammenhængende hvileperiode på mindst 11 timer. Hvileperioden kan nedsættes til 8 timer ved holdskifte i virksomheder, der arbejder i flerholdsdrift, ved landbrugsarbejde indtil 30 dage pr. kalenderår samt i tilfælde af maskinnedbrud og lign. uforudsete hændelser.

Direktøren for arbejdstilsynet kan i øvrigt meddele dispensation til at nedsætte hviletiden til 8 timer, når det måtte være nødvendigt. Tilsvarende kan arbejdsministeren fastsætte nedsættelse til 8 timer for særlige fag og områder. Bemærk, at der ikke i AML-reglerne findes en begrænsning for nedsættelse af hviletiden til 8 timer til én gang om ugen som i vore aftalte regler. Af betydning er også, at vor aftale siger, at de 11 timers hvil skal ligge *imellem 2 døgn* hovedarbejde, hvorved det ikke er muligt at lave lange sammenhængende arbejdsperioder (op til 26 timer) ved at placere 2 hvileperioder i hver sin ende af 2 døgn.

# System angiver årsag til fravær

*Indkøbsmesse i Fredericia for stat, amter og kommuner*

AML foreskriver om fridøgn, at den ansatte skal have et sådant én gang om ugen. Fridøgnet skal lægges i tilslutning til en hvileperiode, hvorved det kan blive til 35 timer (32 hvis det er i forbindelse med et kort skift). Vor aftale opererer som udgangspunkt med en dobbeltfridag af 64 (56) timers varighed. Gives der en såkaldt kort fridag, skal denne være af 40 (36) timers varighed. Efter arbejdsmiljølovgivningen må der højst være 6 arbejdsdage mellem 2 fridøgn, medens vi har aftalt højst 10 arbejdsdage, hvilket er nødvendigt for at opretholde dobbeltfridagesordningen. Og her har der skullet vælges, men det var ikke svært. Vi ved med meget stor sikkerhed, at medlemmerne foretrækker den sammenhængende frihed fremfor hyppige fridage, da sådanne placeret ind f.eks. usammenhængende i en natuge er mere skadelige end ganvlige.

Som det vist tydeligt er fremgået af det foregående, er CO I ikke stærkt imponeret over indholdet i arbejdsmiljølovgivningens regler om hviletid og fridøgn. Måske vil de kunne bruges til at forbedre forholdene lidt for folk, som har visse meget belastende rådighedstjenester, men så er det også sagt.

CO I har bestræbt sig på at hindre, at nogen har fået forringet sine arbejdstidsregler, og det synes vi er lykkedes.

Desuden har det været af væsentlig betydning for CO I, at vi har kunnet opretholde bestemmelserne i arbejdstidsaftalen om, at der (mellem vedkommende styrelse og tilsluttede organisation) kan indgås supplerende aftaler, således at reglerne kan tilpasses de lokale forhold, hvorved hensynet til såvel fleksibilitet som lokal indflydelse er tilgodeset.

På messen præsenterer Willy H. Grib & Co A/S Hengstlers alsidige program af systemer til tidsregistrering, flextid og adgangskontrol.

Flextimer systemet er verdens mest udbredte flextidssystem, og det er modulopbygget ned til den mindste enhed. Hver medarbejder har sin egen individuelle tidstæller. Systemet er velegnet til både større og mindre virksomheder. Flextimer systemet kan tilsluttes lampe-tableau, tidsskriver og projekt-tidstæller.

Indenfor de elektroniske flex-tidssystemer bliver Minfos 110 præsenteret med et nyt program, som er tilpasset danske flex-tidsregler baseret på erfaringer fra de mange installationer af Flextimer systemet.

Minfos 110 kan tilkobles en spørgeterminal samt et lampe-tableau. Fra Flextimer systemet kendes lampe-tableauet, der viser ved hjælp af en lysdiode, hvem der er til stede. Spørgeterminalen er noget nyt. Den indeholder et display samt et

tastatur. Ved indtastning af ID-kortnummer eller nummeret på lampe-tableauet får man på displayet at vide, hvorfor vedkommende ikke er til stede f.eks. syg, ferie, tjenstlig fraværende etc. Denne udvikling har hævet informations- og serviceniveauet ved indførelse af flex-tid.

Adgangskontrolsystemet Accos 78. Der har i de sidste år vist sig behov samt stor interesse for sikring mod uvedkommendes adgang til visse områder såsom edb afdelinger, garderober, kontorer, personaleindgange o.l. Til at løse sådanne opgaver er Accos 78 velegnet.

Accos 78 er dobbelt sikret mod misbrug, idet hver medarbejder har sit eget ID-kort, der er kodet til den eller de læsere, hvor medarbejderen har tilladelse til at komme ind. Udover at læseren i Accos 78 skal godkende koden i ID-kortet skal medarbejderen også kende en 4-cifret kode, der skal testes ind på tastaturet, før døren kan åbnes.

## Dyrtidsreguleringen

Det af Danmarks Statistik offentliggjorte reguleringspristal for juli 1981 er opgjort til 114,0 (med januar 1980 = 100).

Reguleringspristallet for juli udviser en prisstigning på 6,4 points i forhold til reguleringspristallet for januar. Der reguleres op til 112,0. De overskydende 2 points henstår til næste regulering.

Ved reguleringen udløses to dyrtidsportioner à 90 øre pr. time for personer over 18 år og à 45 øre pr. time for personer under 18 år. Her

tænkes alene på overenskomstområder, der følger bestemmelserne om øretillæg, og vi henleder forbundenes opmærksomhed på de overenskomstområder, som har afvigende ordninger.

Dyrtidsreguleringen finder sted fra *begyndelsen af den lønningssuge, i hvilken 1. september 1981 falder*, dvs. for områder, der følger kalenderugen fra og med mandag den 31. august d.å. For månedslønnene forhøjes dyrtidstillægget med virkning fra 1. september.

# Japans superbaner

6

Allerede før krigen havde trafikken på stambanen mellem Tokyo og Osaka antaget et sådant omfang, at man begyndte at tænke på, hvordan kapaciteten kunne forøges. Men da så krigen kom fik man nok andet at beskæftige sig med. I slutningen af krigen udsattes Japan for luftbombardementer, som ødelagde transportsystemet og især jernbanerne næsten totalt. Også bybebyggelserne blev ødelagt. Efter krigen hengik der mange år med at bringe jernbanesystemet i brugbar tilstand.

I 1950 elektrificeredes ikke blot banerne ved og i Tokyo, men også nogle af fjernbanerne. Stambanens del nærmest Tokyo var blevet elektrificeret allerede midt i 1930'erne. 1956 blev den elektrificeret helt til Osaka. Den gang brugtes elektrolokomotivtog. Men fra 1958 begyndte man at indføre elektriske motorvognstog, altså det vi kalder lyntog, til passagertrafikken. De erstattede efterhånden lokomotivtogene på den strækning.

Antallet af tog steg omkring 1960 til omkring 200 pr. dag pr. retning. Det var tog af vidt forskellig art. Man måtte finde nye effektive metoder for at klare trafikbehovet fremover.

Man kunne udbygge linien med to ekstra spor. Det var dog ikke så let, fordi banen og stationsanlæggene mange steder var flankeret tæt af bybebyggelser, som måtte ryddes først.

En anden mulighed var at bygge en helt ny bane og føre den ind til de store stationsanlæg og dermed sammen med de bestående baner. Men selv det ville blive vanskeligt og dyrt, og resultatet kunne ikke blive rigtig godt.

En tredje mulighed var at bygge en helt ny bane, ja et nyt helt selvstændigt banesystem, udført efter

nye standarder. Der kunne indføres større sporvidde, større fritrumsprofiler, større kurveradier, nye signalsystemer og fjerntrafik-kontrolsystemer. Følgelig kunne hastighederne forøges, i supplement til at skabe grundlag for langt større trafikkapacitet.

Anlæggene kunne udføres rigtigt i modsætning til de eksisterende anlæg, der mange steder var utilfredsstillende snævre. Stationsanlæggene kunne udføres mere praktisk. Togene kunne blive meget større, mere driftsøkonomiske og bedre egnet for rationel togtrafik.

Der kunne indføres nye standarder. Baner og tog kunne afpasses efter hinanden, f.eks. med hensyn til standarder. Det kunne blive muligt at nøjes med få typer af rullende materiel.

Der blev gjort beregninger og eks-

perimenter med nye konstruktioner, og ligefrem udført prøvekørsler med nye hurtige tog, først dog kun på de eksisterende baner, der ikke har særlig stor sporvidde. Herved opnåedes der hastigheder op til 168–175 km i timen.

Det endte med, at man besluttede at bygge en helt ny bane mellem Tokyo og Osaka. Muligheden skulle holdes åben for, at den senere kunne forlænges til at blive et led i en længere linie, eventuelt et meget omfattende banesystem i supplement til det bestående og koordineret med det, altså ikke erstattende det.

Superbanen fik betegnelsen Shinkansen. Den gamle vej mellem Osaka –eller vel snarere Kyoto og Tokyo kaldtes Tokaidovejen, derfor kaldtes jernbanen Tokaidobanen. Den nye bane fik navnet Tokaido Shinkansen.



Tokyos centralbanegård. De 4 spor til højre tjener hurtigbanen til Vestjapan. I øvrigt er der 14 gennemkørselsperronspor, som er smalsporede. Siden billedet er taget, er 2 af dem ombygget til normalsporbredde, så der nu er 6 spor til rådighed for hurtigbanen. De ender blindt og kan ikke føres igennem mod nord grundet på skyskraberne. Dog kan et enkelt spor knibes uden om dem; og det er hensigten af anlægge to ekstra spor og gøre dem til gennemkørselsspor af hensyn til hurtigbanetogene mod nordvestkysten og nordkysten og den lange undervandstunnel til nordøen, Hokkaido.

Vest for stationsbygningen er der en underjordisk station med 4 ekstra smalspor, og desuden en bybanestation med to spor. Der skal i nær fremtid bygges to ekstra spor i kanten af stationsbygningen. – Hele komplekset får da 26 spor.

## Tokaido Shinkansen

Den nye bane følger nogenlunde den gamle bane. I hvert fald er den ført forbi eller gennem de samme større byer. Yokohama syd for Tokyo passerer perifert. Men der er etableret en station, som hedder Shin Yokohama. Shin betyder ny. Banen går også gennem byerne Nagoya og Kyoto. Den går ikke ind til det centrale Osaka, men nord om byen, hvor der er lavet en Shin Osaka station, hvorfra der er undergrundsbaner bl.a. til byens Citykvarterer. Der er ialt 10 stationer mellem Tokyo og Osaka. Der er altså 11 stationsintervaller. Distancen er 515 km. Til sammenligning er der 556 km ad den gamle bane.

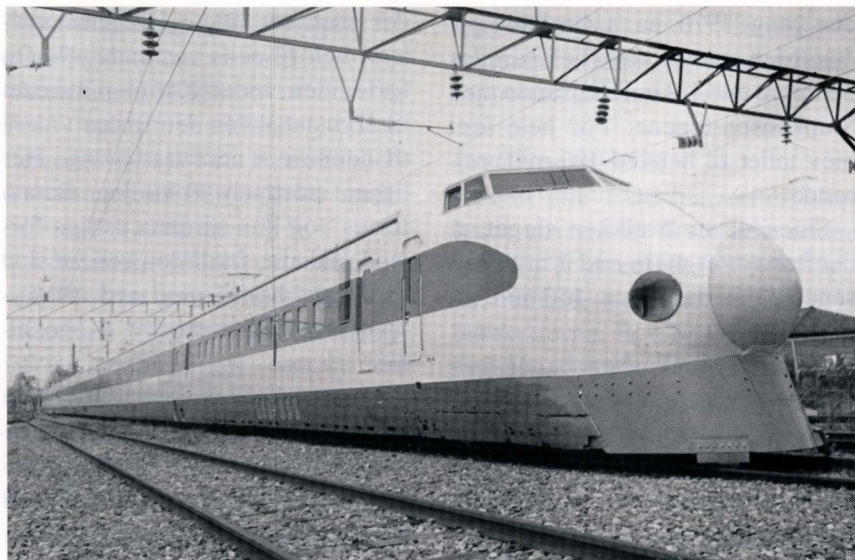
Tokaido Shinkansen har Stephenson-sporvidde, d.v.s. 143,5 cm mellem sporene, ligesom de fleste baner i Europa og Nordamerika; jvf. den øvrige japanske banes Kap-sporvidde, d.v.s. 106,7 cm, ligesom de fleste baner i Afrika.

Den maximale stigningsgradient er 20‰. Mindst tilladte kurveradie er 2500 m. De er fastlagt af hensyn til den valgte toghastighed, 210 km i timen. Skinnevægten er 53,3 kg pr. m. Det største tilladte akseltryk er 17 t. Stationernes perroner m.m. er udlagt for 400 m lange tog.

## Togmateriellet

Vognene er 25 m lange. Der kan altså køres med tog med indtil 16 vogne. Oprindeligt kørtes der dog kun med 12-vognstog.

Den tilladte vognhøjde er knap 4 m. Men dertil kommer højden af strømaftagerne. Vognbredden er 3,38 m, d.v.s. ca. ½ m bredere end almindeligt i Europa. Vognene er storrums-vogne. De fleste har 2 + 3 pladser pr. geled; luksusvognene, »Green Cars«, har dog kun 2 + 2 pladser. Dertil kommer special-



Togene på hurtigbanen fra Tokyo til Hakata består nu alle af 16 vogne. De er 25 m lange og ca. 4 m høje og 3.98 m brede, d.v.s. godt 0.5 m bredere end DSB's eksprestogsvogne. Der er fremstillet ca. 2.400 vogne af den viste type, hvoraf de ældste allerede er ophugget. Fremtidige vogne bliver lidt lavere og 0.4 m smallere.

vogne, f.eks. spise- og buffetvogne.

Strømforsyningen er 25.000 volt 60 p/s vekselstrøm.

Vognene er parvis sammenhørende m.h.t. elektriske anlæg; der er derfor strømaftagere på hveranden vogn. Alle aksler er drevne. Banemotorerne er på 185 kw. Et 16-vognstog har altså 185×64 kw motorinstallation, d.v.s. omtrent 12.000 kw eller 16.000 hk.

Togene er indrettet til at køre med forskellige hastighedstrin, det højeste er 210 km i timen, derefter 160 km/t, 110 km/t o.s.v.

De på ethvert sted og til enhver tid tilladte eller beordrede hastigheder vises i togets førerkabine. Det er nødvendigt af hensyn til den store hastighed.

Togene kan i og for sig køre uden fører-personale. Men af hensyn til sikkerheden er der 2 mand i førerkabinen. I tilfælde af jordskælv standser togene automatisk. I øvrigt er der automatisk togkontrol. Der er centraliseret togtrafik-radiokontrol. Hele trafikken reguleres fra Tokyo.

## Togdriften

Banen blev taget i brug i 1964. Der blev ved den tid indsat 30 tog, hvert på 12 vogne. Hastigheden blev 210 km i timen for alle tog. Men nogle af dem standsede ved alle stationer, hvorimod andre kun standsede i Nagoyo og Koyto. Gennemløberne kaldtes Hikari og de andre Kodama. Rejsetiden blev fra 1965 for hele turen mellem Tokyo og Osaka hhv. 3 timer 10 minutter og 4 timer 10 minutter. Hikari-togene måtte derfor overhale flere eller ligefrem mange Kodama-tog undervejs, hvor de holdt på mellemstationerne. Alle måtte fungere præcist. Det hele gik som et urværk. Da forf. var i Japan i 1970, det år, da der var verdensudstilling i Osaka, kørtes der normalt, eller i hvert fald i travle timer, 9 tog i timen. De kørte i 20 minutters takt, således, at der i taktens kl. 0 kørte et Hikari, 5 minutter senere et Kodama. 5 minutter derefter atter et Kodama. Formentlig har der været mulighed for at indsætte et ekstratog.

Banens daglige trafik var allerede

den gang, 1970, ca. 1/4 million pr. dag. Men enkelte dage befordredes der mere end 1/2 mill. rejsende med Shinkansen-togene. For hele året blev tallet til henved 100 mill. rejsende.

Siden da er trafikken steget så der har været mere end 1 mill. rejsende på én dag og ca. 150 mill. på et år.

Tokaido-Shinkansen banen gav straks vældigt overskud, så den i løbet af en kort årrække kunne betale sig. Mens Japans øvrige baner gav stort underskud.

Tilkommende Shinkansenstrækninger måtte anlægges på steder, hvor anlægsomkostningerne måtte blive større, og hvor trafikken ikke kunne forventes at blive så stor som på strækningen mellem Tokyo og Osaka.

Omkring 1970 begyndte man med at formere togene som 16-vognstog, først Hikari-togene, senere også Kodama-togene.

Togdriften ændredes til 15 minutters takt, hvor der kørtes med 4 Kikari-tog pr. time. Det skete vistnok i 1972, da banen blev forlænget vestud.

I nyere tid har man indført 12 minutters takt. Da forf. var i Japan i 1980, kørte der Hiraki-tog fra Tokyo kl. 0 og derefter med 12 minutters mellemrum, og 4 eller 8 minutter efter dem kørte der et Kodama-tog. Dog bortfaldt nogle tog uden for myldretiden.

## Sanyo-Shinkansen

Tokaido Shinkansen blev færdig og taget i brug i efteråret 1964. Da man havde høstet erfaringer med de nye anlæg og de nye togkonstruktioner og den praktiske drift, gik man i gang med at bygge en forlængelse fra Shin Osaka mod vest. Det blev en endnu mere imponerende bane,

der stort set fulgte Honshus sydkyst helt til øens vestende. Herfra førtes den under Kanmon strædet til Kyushu, hvor den førtes videre til denne ø's nordvesthjørne. Her ligger storbyen Fukuoka. Banen førtes dog kun til dens østlige forstad Hakata, fordi den senere skal forlænges herfra mod syd, til Kyushu's sydligste storby, Kagoshima.

Den nye bane mellem Shin Osaka og Hakata fik navnet San-yo Shinkansen. – Sanyo var navnet på hovedvejen fra den gamle hovedstad Kyoto mod vest, svarende til at hovedvejen mod øst hed Tokaido.

Sanoyo-banen udførtes efter lidt ændrede standarder. Den nedre grænse for kurveradierne øgedes fra 2500 til 4000 m. Til trods herfor blev sporene udført med store hældninger, op til 18 cm højdeforskel mellem yder- og inderskiner. Herved blev det muligt at forøge togenes normale tophastighed fra 210 til 260 km i timen.

Den tilladte stigningsgradient reduceredes fra 20 til 15 ‰. På meget lange strækninger begrænsedes den yderligere, til 12 ‰ som gennemsnit over 10 km.

På grund af, at skinnerne havde vist sig at blive nedslidt ret hurtigt selv ved 210 km/t, indførtes der nu sværere skinner, vejende 60,8 kg pr. m mod 53,3. I stedet for sveller indførtes på lange strækninger betonplader.

Afstanden mellem sporene blev lidt større, 4,3 m mellem spormidterne i stedet for 4,2 m. Derved blev afstanden mellem togene forøget til ca. 0,9 m. Det betyder en del for de gensidige lufttryk-påvirkninger af to tog, der møder hinanden med en samlet hastighed af 520 km i timen. De strømførende luftledninger fik større ledningstværsnit.

De vigtigste stationer på Sanyo-

obanen mellem Osaka og Fukuoka, er havne- og industribyen Kobe, ikke langt fra Osaka, Okayama, Hiroshima, som er genopbygget efter ødelæggelsen ved atomeksplosionen, Kita Kyushu, en m.h.t. navn ny kommune, opstået ved sammenslutning af flere bydistrikter med kolossale sværindustrier.

Kobe ligger på en smal arealstribe mellem indlandshavet og Mount Rokko.

Derfor har det været nødvendigt at føre banen gennem Mount Rokko i en 16,2 km lang tunnel. Den er ført uden for bjerget, vel mest af hensyn til anlæggets stationer. Men lysningen er kun kort til en anden meget lang tunnel.

Andre tunneler, bl.a. ved Hiroshima, Kita Kyushu og Fukuoka har lignende længder. Den allerlængste er tunnelen under Kanmon-strædet.

Kanmonstrædets bredde er mindre end 1 km. Men der findes her en brudzone, som ville vanskeliggøre tunnelbyggeriet. Derfor er den nye tunnel anlagt på et gunstigere sted, hvorved længden er blevet ikke mindre end 18,7 km, skønt de to gamle enkeltsporede tunneler kun er 3,6 km lange.

Strækningen mellem Osaka og Okayama er 162 km. Deraf er 57 km tunnel. Strækningen mellem Osaka og Hakata er 399 km. Deraf er 221 km tunnel. – Til sammenligning er der kun 69 km tunnel på den 514 km lange strækning mellem Tokyo og Osaka.

Mellem Tokyo og Hakata er der 347 km tunnelstrækning, af ialt 1075 km jernbanestrækning. – Resten er for størstedelen broer og viadukter, iøvrigt dæmninger.

På denne fantastiske bane kører der hver time to tog helt igennem mellem Tokyo og Hakata på ca. 7



timer, skønt hastigheden stadig kun er 210 km i timen hele vejen.

Det samlede antal passagerer på Tokaido-Sanyo-Shinkansenbanen overstiger nu langt 100 millioner pr. år; og der køres ca. 50 milliarder passagerkilometer årligt. – Til trods herfor er der ikke omkommet en eneste togpassager i de 16 år.

Dette er endda kun begyndelsen til det storstilede hurtigbanesystem, der inden århundredskiftet vil sammenknytte alle Japans store øer og landsdele og store byer.

C. E. Andersen

### Databehandling – Datadisciplin

#### *Databehandlingen:*

Udviklingen medfører at flere og flere opgaver i samfundet, herunder også hos DSB, EDB-behandles, uanset om den enkelte bryder sig om det eller ej.

I denne forbindelse taler man om »input« (det grundmateriale, bl M 152, bl A 677, lokomotivførerrapporter med meget mere, som EDB-anlægget »fodres« med), og man taler om »output« (det resultat, om penge, der anvises, statistiske eller andre oplysninger – alt efter programmering – som en »EDB-kørsel« / »Databehandling« af »input« giver).

#### *Datadisciplin:*

Herved forstås, at den enkelte, der udfærdiger »input« har forståelse og respekt for, at EDB-anlægget »fodres« med så korrekte oplysninger som muligt – dette kan lokomotivpersonalet også hjælpe til med ved omhyggelig udfyldelse af f.eks. blanketterne: M 152 (må-

nedsopgørelse) A 677 (funktionsregninger), Ma 1 (lokomotivførerrapporter m.v.).

#### *Derfor principielt:*

Udfyld alle EDB-blanketter efter deres udvisende. Hvor ikke anden instruks er givet, eller i tvivlstilfælde: udfyld samtlige rubrikker i blanketterne. Et o i EDB-sammenhæng har også betydning (f.eks. i bl A 677 0 4 9 0, hvor det anførte 0 er en afgørende oplysning for EDB-anlæggets behandling af opgaven).

Udfyld blanketterne så omhyggeligt som muligt. Det gør det lettere og mere tilfredsstillende for alle parter i samarbejdet om den opgave det er, at få tingene til at fungere om ikke fejlfrit – så dog bedst muligt.

#### *PS:*

Alt vedrørende pengeydelse til personalet kan kun anvises ved angivelse af fulde CPR-nummer.

Handberg

## Derfor er det afgørende med en fællesfond for lønmodtagerne

I debatten om økonomisk demokrati har arbejdsgiverne, de borgerlige partier og den borgerlige presse især angrebet arbejderbevægelsens forslag på ét punkt: Den fælles lønmodtagerfond, som af de borgerlige ofte kaldes den centrale fond. Der benyttes i angrebene på fællesfonden argumentet, at »en central fond« vil blive styret af fag-

bevægelsens ledere, og at den enkelte ingen indflydelse får. Som en falsk modsætning hertil siges det, at den enkelte selv skal have indflydelsen på sin egen arbejdsplads gennem sin kapital.

Man må for det første konstatere, at påstanden om fællesfondens ledelse er urigtig, idet flertallet af LO-medlemmernes repræsentanter

i fondens ledelse skal vælges lokalt gennem fællesorganisationerne i de enkelte amter, og dernæst understrege, at det i LO's og Socialdemokratiets forslag er medarbejderne, og de alene, der har stemmeretten og dermed indflydelsen for den lønmodtagerkapital, der er placeret i deres virksomhed.

### De få bestemmer i dag

I øvrigt forekommer det mærkeligt, at borgerlige kræfter bekymrer sig så stærkt om den enkelte lønmodtagers indflydelse, når talen er om den fælles lønmodtagerfond. Det virkelige motiv for angrebene på fonden er, at de nuværende ejere af erhvervslivet ønsker at bevare den magt, de i har i dag, såvel i den enkelte virksomhed som på pengemarkedet gennem bl.a. bankerne. Det er de få, der bestemmer, hvilke virksomheder, der skal have kapital til udvikling eller for at overleve.

Gennem den fælles lønmodtagerfond vil en betydelig kapital komme under lønmodtagernes kontrol, og det er arbejdsgiverne og de borgerlige partier imod. Det er for lønmodtagerne et naturligt krav, at de som skaber kapital til erhvervslivet, også får ejendomsret til denne og indflydelse på, hvor og efter hvilke retningslinjer den skal investeres.

Lønmodtagerne skaffer kapital til erhvervslivet gennem deres arbejdsindsats, gennem deres skat, som forbrugere og som opsparere, men indflydelsen herfor har de ikke.

### Solidaritet og reel indflydelse

Fagbevægelsen og Socialdemokratiet har fremhævet en række bærende principper i en overskudsdeling:

1. Alle lønmodtagere har ejen-

domsret til midlerne i ordningen. Det gælder uanset, om man er offentligt ansat eller privat ansat, uanset om man er ansat som eneste svend hos en murermester eller om man er ansat på en stor industrivirksomhed. Hvad enten ens virksomhed giver overskud eller går mindre godt, får man ejendomsret til de midler, der er i ordningen. *Alle lønmodtagere sikres ejendomsret gennem fællesfonden.*

2. Størrelsen af det, den enkelte ejer i ordningen, er uafhængig af, hvor meget man tjener, og hvor man er ansat. *Lige stor ejendomsret gennem fællesfonden.*

3. Med fællesfonden sikres enhver mod risiko for at miste sin kapital, selv om arbejdspladsen går konkurs.

ligesom ejendomsretten til overskuddet fra virksomhederne fordeles til samtlige lønmodtagere, vil også tab ved virksomhedslukning på solidarisk måde blive båret af alle. Hvis ejendomsretten kun er knyttet til ens egen arbejdsplads, kunne man samtidig miste både sit job og sin opsamlede kapital. *Fællesfonden giver risikodækning.*

4. Gennem fællesfonden kommer en stor del af kapitalen i det private erhvervsliv under demokratisk kontrol.

Lønmodtagerne vil herigennem kunne prioritere anvendelsen af en del af samfundets kapital efter deres interesser. Det giver mulighed for bedre beskæftigelse, større hensyn til arbejdsmiljøet, forbedret egnsudvikling og styrkelse af erhvervsudviklingen. *Fællesfonden styrker lønmodtagernes interesser i bedre beskæftigelse.*

5. Midlerne fa overskudsdelingen anbringes overvejende som ansvarlig kapital. Det er kapital, der giver direkte ejendomsret og stemmeret, og den skal ikke tilbagebetales og forrentes med en fast høj rente som lånekapital.

Gennem stemmeretten fremmes de ansattes medbestemmelse. Ansvarlig kapital styrker samtidig virksomhederne til at modstå den økonomiske krise.

6. Stemmeretten for den kapital, der gennem fællesfonden anbringes i den enkelte virksomhed, udnyttes af de ansatte i fællesskab. De ansatte har lige stor indflydelse, og de vælger i deres midte kolleger, som optræder på virksomhedens generalforsamling og i bestyrelsen.

7. Den enkelte ansatte er fortsat i stand til at skifte job, idet man ikke gennem ejendomsretten er bundet til den virksomhed, hvor man er arbejder. Selv om de ansatte har indflydelse i fællesskab på lønmodtagerkapitalen i deres egen virksomhed, er den enkeltes ejerforhold til fællesfonden og dermed til lønmodtagerkapitalen i et stort antal danske virksomheder. *Frit jobskifte bevares gennem fællesfonden.*

8. Gennem fællesfonden kan anbringes kapital i forskellige virksomheder f.eks. i aktieselskaber eller andelselskaber, men fællesfonden kan også erhverve en hel virksomhed, som er til salg. Herved kan det bl.a. modvirkes, at danske virksomheder overtages af udenlandske firmaer. *Fællesfonden bevarer danske virksomheder på danske lønmodtagers hænder.*

### Virksomhedsfonde et led i fællesfonden

Lønmodtagerkapitalen placeres i

virksomheden som hovedregel gennem fællesfonden.

Til at administrere den medbestemmelse, som knytter sig til lønmodtagerkapitalen, kan der gives adgang til at oprette en virksomhedsfond på den enkelte virksomhed.

Der kan oprettes en virksomhedsfond:

- når de ansatte og ledelsen er enige,
- når der på virksomheden er mindst 10 ansatte,
- når overskudsandelen placeres i form af aktier eller anparter.

Virksomhedsfonden er en selvstyrende del af fællesfonden, som derfor skal godkende vedtægterne.

Virksomhedsfonden ledes af en bestyrelse, som vælges blandt de ansatte.

Den kapital, der opbygges i virksomhedsfonden, ejes af samtlige lønmodtagere, og kan derfor ikke udloddes til de ansatte.

Kapitalen forbliver i virksomheden til fremme af produktion og beskæftigelse.

Derimod kan de ansatte allerede fra starten anvende halvdelen af udbyttet til fælles goder. Feks. feriefaciliteter og velfærdsforanstaltninger.

Den anden halvdel skal indbetales til fællesfonden til fremme af de fælles lønmodtagerinteresser.

Lønmodtagernes fællesfond er det bærende grundlag for arbejderbevægelsens forslag om overskudsdeling. Gennem den vil danske lønmodtagere videreudvikle demokratiet til også at omfatte det økonomiske område og dermed beslutningerne såvel i den enkelte virksomhed som på fordelingen af kapital på virksomheder, brancher og geografiske områder.

## 13 millioner flere togrejser i 1980

*Det koster hver dansker 270 kr. om året at have DSBs trafiknet til disposition*

DSB oplevede i 1980 den største fremgang i passagertrafikken i nyere tid. Der blev i årets løb foretaget i alt 129 mio togrejser mod 116 mio i 1979, hvilket svarer til en fremgang på 11 procent.

### *Størst fremgang vest for Storebælt*

Den største fremgang blev opnået i den regionale trafik i Jylland og på Fyn, hvor rejsetallet steg med ikke færre end 34 pct. Det var i disse områder, DSB i 1979 indførte time-drift med nye, mere komfortable tog (MR-tog).

I den sjællandske regionaltrafik steg rejsetallet med 16 pct., og her var tallene i årene før 1980 allerede steget kraftigt.

Den samlede stigning i trafikken uden for hovedstadsområdet var omkring 20 pct.

I trafikken inden for hovedstadsområdet – langt den største del af det samlede antal rejser – steg rejsetallet med 9 pct.

### *Tilbagegang i godstrafikken*

Afmatningen i samfundsøkonomien satte i øvrigt sit modsætningsfyldte præg på DSB i 1980, fremgår det af DSBs årsberetning. På den ene side var afmatningen en af hovedårsagerne til fremgangen i passagertrafikken, mens den på den anden side medførte et faldende transportbehov i godssektoren.

DSB måtte således i 1980 notere et fald i godsmængden på 4 pct. fra 6,76 mio tons i 1979 til 6,48 mio tons

i 1980. De indenlandske godsmængder faldt med 11 pct., mens de internationale godstransporter steg med knap 3 pct.

### *Konstant markedsandel i øst-vesttrafikken*

På DSBs overfarter var der en fremgang i passagerantallet og et mindre fald i antallet af overførte personbiler. Som eneste større overfart oplevede Halskov-Knudshoved en nedgang i såvel passagertal som personbiler. Halskov-Knudshoved overfarten har det seneste par år udvist en svagt vigende markedsandel i øst-vest trafikken, som dog opvejes af en fremgang for Kalundborg-Århus overfarten, således at DSB har haft en konstant markedsandel på ca. 70 pct. af øst-vest trafikken.

### *Større behov for tilskud*

Driftsresultatet for 1980 udviste en forringelse på 300 mio kr. i forhold til 1979. Indtægterne steg med 212 mio kr. svarende til 8 pct. Heraf har passagertilgangen uden for hovedstadsområdet bidraget med 85 mio kr. Udgifterne til passagertrafikken er imidlertid også steget, idet en betydelig del af tilgangen er bolig-arbejdsstedsrejser, som typisk foretages i perioder, hvor der i forvejen er spidsbelastning. Dette medfører en række udgifter til ekstra vogne, personale m.m.

Det har også haft indflydelse på driftsresultatet, at takstforhøjelserne i 1980 var yderst begrænsede. Indtægterne har ikke kunnet følge med driftsudgifterne, der steg med 517 mio kr. svarende til 16 pct.

Det samlede tilskud til driften i 1980 udgjorde 1363 mio kr. Det svarer til, at det koster hver dansker 270 kr. om året at have DSBs trafiknet til disposition.

# TGV-toget – og så videre?

H

øjhastighedstoget, som de franske statsbaner (SNCF) har udviklet med større entusiasme end den, hvormed andre europæiske baner i disse år lancerer tilsvarende projekter, har givet anledning til spørgsmålstejn ved fartudviklingens velsignelser.

Der er prestige i sagen for SNCF. Endog et verdensrekordforsøg til efteråret er inde i billedet.

Set fra passagerens side kan fordelene ved 260 km/t i stedet for 130 km/t på ikke særligt lange europæiske strækninger imidlertid diskuteres.

For lokomotivføreren gør noget mere specielt sig gældende: Hvor stor belastning af føreren er rimelig, mulig og i længden beskæftigelsesvenlig i forholdet til sikkerhedskrav og passagerens egentlige fartbehov nu og i fremtiden?

Lokomotivførere på det nye *Paris-Lyon* supereksprestog, *TGV* (très grande vitesse = meget stor fart), siger, at det nu er nødvendigt at stole 100% på instrumenter og teknik, navnlig på det elektroniske.

Med hastigheder omkring 260 km/t går det nemlig så rapt, at mennesket kun med uantagelig fejlmargen kan nå at opfatte signaler langs ruten.

Derfor har TGV-kabiner fået installeret hørbart og visuelt apparatur, der konstant »informerer« føreren – samt automatisk togstop.

Udtalelser og udviklingen peger i retning af »blind« fartudvikling, dvs. det *førerløse tog* – togdrift, der overlades helt til automatik og elektronik.

Fremtidsvision? Nej, øjebliksbillede!

Mens dette skrives bliver det førerløse tog virkelighed i mindre, men for os ikke mindre tankevækkende omfang: på t-baneområdet.

*Berlins* t-baner starter *sin* første førerløse rute til oktober i år.

*Londons* t-baner har en førerløs linje på projektstadiet.

De engelske statsbaner (BR) eksperimenterer med en hulløs, magnetisk model – ligeledes til drift uden fører.

»Mennesketransportører« er teknologernes betegnelse for førerløse modeller.

Førerløs, underjordisk posttransportør har været i brug i flere år hos Londons postvæsen. »Ligheden« imellem postsække og mennesker virker måske inspirerende på videnskabsfolk, især de teknokratisk belastede?

Fuldautomatiserede tog åbner endog mulighed for rakettilnærmede hastigheder på f.eks. en underjordisk *Hellerup-Holte*-strækning!

Ganske vist ville passagerne føle ubehag ved så store hastigheder – *men toget er skam muligt!*

Forskere i USA beregnede for nogen tid siden, at bl.a. hjerteska-der ville blive følgen af trykket imod de rejsendes ædlere, indre organer ved rakettilnærmede hastigheder i et (teoretisk udformet) t-baneanlæg tværs under det amerikanske kontinent! Men toget *kan* altså bygges.

Så *hvor* skal forskere og teknikere sætte grænsen for flid og for teknikkens udnyttelse?

Spørgsmålet ser ud til at være et stort problem lige nu.

*Er det i grundet stort?*

Er d'herrer og damer videnskabsfolk virkelig i tvivl om moderne forsknings kriterium?

Eller er det forfængelighed, der får videnskaben til at kræve uindskrænket teknologisk udfoldelse selv i tilfælde, hvor den kunne blive til ulempe for deres egen art?

Hvad SNCF's højhastighedsprojekt angår blev toget først kon-

strueret som gasturbinetog i begyndelsen af 1970'erne. Dårlig brændstoføkonomi fik ingeniørerne til at ændre trækraftsystemet.

Det nu færdigudviklede TGV-tog (billedet) skal køre på elektrificerede linjer på den 388 km lange rute, der har kostet kr. 6400 millioner at anlægge/udrette. De første 87 TGV-togsæt er dog ikke med i den sum.

TGV's rutefart bliver den nævnte 260 km/t, men farten kan sættes op til 300 km/t – eller mere.

Ikke alle framskmænd er enige om, at rutefarten 260 km/t – eller mere – er et fremskridt noget sted, hverken i Europa eller andre steder. Og der er TGV-førere imellem tvivlerne.

Lokomotivførernes arbejde er nemlig endnu et eksempel på nutidsmenneskets konfrontation med sit værktøj, især det elektronisk baserede:

Skal *mennesket eller værktøjet* bogstaveligt talt diktere farten?

For *hvor* vigtigt er det – komfort, menneskepsyke, økonomi og andre forhold taget i betragtning – såvel for den enkelte rejsende som for samfundet at kunne forkorte rejsetid med en time eller lidt mere over nogle få hundrede kilometer på jordoverfladen?

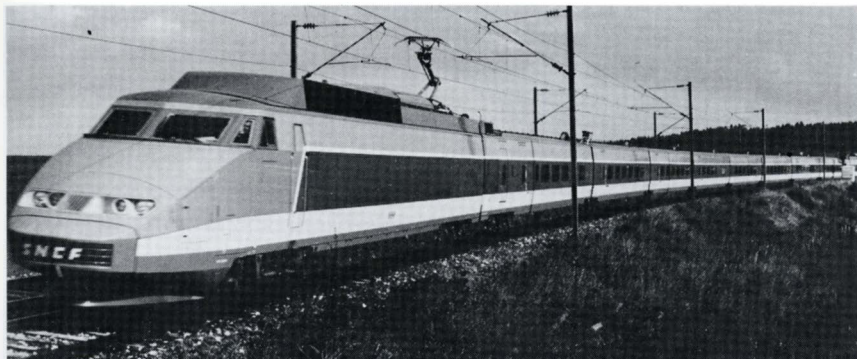
Er en sådan forbedring andet end teknisk forbedring, prestigeforbedring måske? Gavner den reelt »postsækkene« – altså mennesket?

Politikere mener, at det gælder om »at styre forskningen«.

Men kan man diktere forskere, at de kun må forske så og så meget – ikke videre? Der er jo tale om levende processer i et demokratisk land.

Jamen, hvad så?

Kriteriet er fundamentalt af *etisk* natur – dvs. man kan og bør åbne forskere/teknikerens øjne for det



SNCF's billede af TGV-toget på sektion af Paris-Lyon ruten. Verdensrekordforsøg til efteråret. 300 km/t plus er målet.

menneskeligt begrundene og derfor ønskede, at forskerne, som er de bedst egnede til opgaven, selv skønner om et givet projekt vil få uheldige virkninger/bivirkninger, der ikke ville kunne tolereres og ikke ville blive »opvejet« af projektets positive virkninger i samfundet. Og som af den grund burde forblive – teori!

Det er rent vrøvl, at et sådant skøn ikke er muligt, som nogle videnskabsfolk vil hævde.

Sagt kortest muligt:

Brødkniven kan bruges til både at skære brød og begå mord med! Alligevel holder vi jo ikke op med at fabrikere eller at bruge brødknive!

Men vi skelner – vurderer – imellem god og ikke god anvendelse af kniven/værktøjet.

Det er – i den kendte nøddeskal – kriteriet!

Det kriterium, som politikere og repræsentanter for både det højt uddannede kortsyn (forskere, professorer, teknikere o.l.) og teknologiens brugere/købere (virksomhedsejere og -ledere) nu må spille øjnene op og se hele mønstret i, ikke kun et par af trådene.

Fagbevægelsen har længe mærket udviklingen på »egen hud« og giver derfor teknologivurdering en naturlig plads i sit arbejde for trivsel og beskæftigelse = fremskridt på

menneskets betingelser, ikke på dets bekostning.

Skulle en vurdering af og til kikke, er »nødbremsen« – lovforbud imod produktion/import/salg i Danmark af en given opfindelse/produktudvikling – jo altid ved hånden som samfundets sidste værn imod noget ugavnligt. Allerede fungerende eksempler herpå er forbud imod brugen af visse elektriske apparater, visse medicinalpræparater m.m.

Specielt til elektronikvidenskab, som i nogle tilfælde påstår, at teknologivurdering »er en fare for stækkede forskningsgrænser«:

På Jorden virker meget fortræffelig, avanceret elektronik-teknologi nærmest som at skyde musviter med kanoner!

Men der er ingen grænser for anvendelse af avanceret edb- og fart-teknologi i rummet omkring Jorden!

I rumforskningen hører den udvikling virkelig hjemme. Derimod vil den ofte have tendens til at skyde over målet på f.eks. strækningerne Paris-Lyon... eller Hellerup-Holte og på mange andre områder.

Indrømmet – Biblen giver ikke mennesket større håb om, at der findes andre planeter som Jorden, som vi måske kunne opdage og rej-

se til, hvis vi en dag har gjort tilværelsen utålelig på denne Jord!

Men vi ved ikke, om der gives andre Jordkugler i det uendelige verdensrum!

Derfor har vi fået/udviklet vort såkaldte avancerede elektroniske værktøj, hvormed vi kan pejle og skyde os frem til svar på, om rummet efter al menneskelig beregning er både uendeligt og – med hensyn til flere Jordkugler – tomt. Eller måske ikke.

Der er ingen »stækkede forskningsgrænser« i det perspektiv, d'herrer og damer! Tværtimod.

Rumforskningen kræver alt, hvad moderne videnskab kan yde. Måske mere end moderne videnskab kan yde –?

Très grande vitesse her på Jorden kræver kløgt og visdom at administrere – ikke blot teknisk viden.

## UDLANDET I —GLIMT

● ÆGYPTEN har købt 300 passagervogne i Rumænien, 110 af dem med luftventilationsanlæg, som led i planerne, der skal sætte nyt liv i de ægyptiske statsbaner.

Passagerer i ikke-ventilerede vogne vil måske tvivle.

● MOSKVA eksperimenterer på 600 m ophængt spor med magnetisk »luftpudeflydende« togdrift, normal fart 60 km/t, til bytransit.

Så skal moskovitterne nok også blive tiltrukket.

# Fra landsoplysningsudvalgets arbejdsmark

14

Siden midten af 1975, da det blev muligt for de stats- og kommunalansattes organisationer tilsluttet LO, at deltage i F.I.U. (Fagbevægelsens Interne Uddannelsessystem, tidligere omtalt i D.L.T.) på de samme betingelser som den øvrige fagbevægelse, har landsoplysningsudvalget i videst mulige omfang benyttet sig heraf for at give vore tillidsmænd det bedste rygstød i deres arbejde.

Betingelsen for indslusning i systemet er imidlertid, at den pågældende er fortrolig med sin egen organisations love og arbejdsregler, hvorfor vi har gennemført en række »Forbundskurser«, hvor DLFs organisatoriske problemer bliver belyst, og hvor kursisterne får den første indlæring i mødeteknik og andre færdigheder der er nødvendige for en tillidsmand. Så vidt så godt!

Det er imidlertid også landsoplysningsudvalgets opgave, at stimulere interessen hos de kammerater der lader sig vælge til en tillidspost, derfor forsøgte man i foråret en ny form for kursus, baseret på at indkalde dem der var blevet nyvalgt på januar generalforsamlingerne. Her er ikke tale om en indoktrinering, men et forsøg på at lette og forberede vejen for vore nye tillidsmænd i henseende til tillidsmandsuddannelsen, kort sagt give dem et indtryk af hvilke opgaver de kan blive stillet overfor som deltagere i »Forbundskurser« og i F.I.U.

I det følgende, skal jeg søge at beskrive hvordan opgaven blev løst, og måske derigennem få interessen vakt hos medlemmer der har lyst til at være med i tillidsmandsarbejdet, men som ikke mener de vil kunne slå til.

Alle nyvalgte bestyrelsesmedlemmer blev indkaldt til kurset,



Skønt er der ved Knudshoved.

men nogle meldte dog fra af helt private årsager. Slutresultatet blev at 21 modtog invitationen, og mødte på DSBs kursuscenter »Knudshoved«. Efter ankomst og indkvartering på enkeltværelser, og da sulten var blevet stillet, bød landsoplysningsudvalgets formand Niels Kristensen velkommen, og omtalte de skrevne og uskrevne regler der altid gælder når et tillidsmandskursus afvikles, samt informerede om kursusstedet, der har fået en meget gennemgribende



CO F's sekretariatsleder Niels Juul forelæser.

ombygning, så forholdene nu er helt ideelle til kursusvirksomhed.

Første indleder var foreningens formand K. B. Knudsen, der talte over emnet »Hvorfor afholdes dette kursus?«. Han omtalte tillidsmandens nødvendige tilstedeværelse i alle vor organisations led, og den betydning det har at man er godt skolet, idet man ellers har mulighed for at gøre mere skade end gavn. Han gennemgik de enkelte tillidsposters kompetance, samt forklarede en sags gang gennem systemet fra den blev rejst til der forelå en afgørelse. Nu da formanden var tilstede, er det naturligt, at der også blev drøftet aktuelle sager, og både det egentlige indlæg og de aktuelle sager gav anledning til en livlig debat.

For at give den rette kursusstemning indledte man dagene med morgensang og gymnastik, sidstnævnte blev ledet af Magnus, der har en evne til at få alle med i et let men effektivt kondiprogram.

Som nævnt var kursets formål at give de nye tillidsmænd indsigt i og fornemmelse af, hvordan en tillidsmandsuddannelse finder sted, derfor havde udvalget indlagt 3

gruppeemner i formiddagsprogrammet, en hvor Volmer Dörner gennemgik notatteknik, Magnus Pedersen mødeteknik og Jørn Thillemann taleteknik. Deltagerne vekslede så imellem disse grupper, der dog på grund af den afmålte tid, naturligvis kun kunne blive en slags appetitvækker.

Nogle af de tillidshverv et nvalgt bestyrelsesmedlem har mulighed for at blive betroet, er at deltage i samarbejds- eller sikkerhedsudvalg, så disse emner havde sammen med løn- og pensionsspørgsmål, arbejdstidsregler og

foreningens organisatoriske opbygning fået afsat tid i programmet.

Leni Grann fra LO-landsskole gennemgik og kommenterede »Samarbejdsaftalen for staten«, og Helge Hansen fra AOF tog sig af miljø og sikkerhed, begge er undervisere i FIU, og kan gøre selv mindre fordøjeligt stof levende og interessant, begge dage var der mange og til tider lange diskussioner, blandt andet på grund af en helt enestående evne hos underviserne til at provokere disse frem. Emnet om miljø og sikkerhed måtte endda tage aftenen til hjælp på grund af den store interesse.



?



Mellemmåltider blev erstattet med motion.

Løn- og pensionsforhold er også et spørgsmål en tillidsmand meget hurtigt vil havne i. Kursus indleder, eller skal vi sige underviser, var sekretær i CO I, Niels Juul, der simpelthen er suveren på området. Når jeg indskudt skriver underviser, hænger det sammen med, at Niels Juul har så levende en måde at fremlægge stoffet på, at han ikke har noget imod afbrydelser, hvis nogen ikke helt har forstået det fremførte. Jeg tror endda han kan lide det. Nu er det naturligvis svært at kapere en så stor mundfuld, men det er mit indtryk, at deltagerne var glade for den eftermiddag, og de har jo også nu en mulighed for selv at finde frem til løsning af forskellige problemer, idet Niels Juul grundigt forklarede, hvor der er hjælp at hente.

Regnar Mortensen havde indvilget i at tage sig af arbejdstidsreglerne, og her var deltagerne på hjemmebane, dels fordi det naturligt optager alle lokomotivmænd, og måske også fordi det netop var tidspunktet for et køreplan- og turskifte. Regnar gennemgik de generelle regler for turopstilling og redegjorde for proceduren ved udarbejdelse af ture i begge driftområder. At enigheden i diskussionerne ikke blev fuldt cementeret under sikkert ingen, men som Regnar fremførte – sådan er det – for sådan er reglerne aftalt!

Landsoplysningsudvalgets formand Niels Kristensen orienterede om vor forenings opbygning, og om de organisationer vi samarbejder med. Da han jo også er hovedkasserer, benyttede han også muligheden til at fortælle deltagerne, hvorledes kontingentet blev fordelt til forskellige fonds og aktiviteter i det daglige arbejde. Der opstod også efter dette indlæg diskussion, men

den kunne dog kun blive hypotetisk på grund af kongressens vedtagelser.

Jeg har forsøgt kort at give en stemningsrapport fra udvalgets første kursus af denne art, det er min opfattelse, at deltagerne ligesom os syntes vi fik nogle interessante og lærerige dage på »Knudshoved«. Som det altid sker, når lokomotivmænd er samlet sluttede vi samværet med en hyggelig sam-

menkomst, hvor flere af deltagerne viste evner på det underholdende område, som vi ikke har troet de var i besiddelse af.

Det er sluttelig landsoplysningsudvalgets håb, at kurset på »Knudshoved« har givet vore nye tillidsmænd lysten til at fortsætte en tillidsmandsuddannelse, så vil DLF se en lys fremtid i møde.

Jørn Thillemann  
sekretær

## Fra medlemskredsen

### En leg med farver – ord – alvor

Hvis nu Jørn Thillemann kun fik få eller slet ingen tilmeldelser til den årlige Mannheim-udflugt, jubilæumsfesterne, mon så ikke store, runde, underholdende, feststemte og selskabsvante Jørn ville tænke: »Bette mand, der er noget galt med mine arrangementer. Jeg må gå andre veje, søge og formidle mere og bedre oplysning – det volder ingen problemer, som tidligere formand for landsoplysningsudvalget har jeg den nødvendige erfaring, jeg må rationalisere min arbejdsindsats ved en effektiv uddifferentiering o.s.v.«.

Med mit meget beskedne kendskab til Jørn kan jeg derfor ikke tro, at han mener det så alvorligt med »de gule«. Hans farvevalg er solens, som bekendt er ens i såvel opgangs- som nedgangstid. Måske med en rødlig nuance, men Jørn er vel ikke revolutionær af den grund? Hvem ved? – måske er farvevalget satirisk.

Ifølge en demokratisk grundlovssikret lovgivning har vi organisationsfrihed her i landet. Det må

derfor være de enkelte organisationers funktionelle værdi, der inspirerer til medlemsoptagelse og ikke en pistol i ryggen.

Vi ved alle, at *enighed gør stærk*, at det koster større sko, at vi skal bevise organisationens berettigelse og værd. Her må vi sørgeligt konstatere, at DLF står meget langt tilbage som en faglig organisation. Derfor Jørn – nye veje må findes – beviserne på bordet og alle kommer med glæde uden brug af kulde og hårdhed.

Tak til B. R. Hansen, Korsør. Du har givet mig håb om en kommende rigdom. I dit indlæg i DLT nr. 4, side 19 »Årsag og virkning« skriver du bl.a.: »–, fordi nogle opkomlinger manglede mod – o.s.v.«.

Ifølge nudansk ordbog er en opkomling: »Rig, men uden kultur«.

Som lkas er jeg ikke blevet rig, men nu venter jeg med længsel på bestået My-attest og en senere udnævnelse til lkf og den medfølgende rigdom. Det med kulturen kan jeg så senere få eller blæse på.

Den der med opkomlingen tror

jeg nu ikke er din stil. Det må være en taknemmelig typograf, der til gengæld for vores økonomiske solidaritets ydelse har foræret os en lille »sætternisse«.

Du skriver side 20, 2. afsnit, 4. linie: « – hvor man uden om kongressen tilrettelagde et parlamentarisk kup?«. Citat slut.

Som deltager på nævnte kongres forekommer det mig, at alle kongresforslag, alle kongresbeslutninger, alle opstillinger til hovedbestyrelse og udvalg blev foretaget ved almindelig stemmeafgivning i overensstemmelse med DLFs love og vedtægter. Altså ved en parlamentarisk afgørelse, så hvorfor tale om et kup?

Selv om det står grelt til i DLF, er det trods alt ingen bananrepublik. At kongressen var »underlig«, hvis det er det du mener, kan jeg kun tilslutte mig. Den *mindste* tid gik med løsning af faglige problemer såsom: Arbejdsforhold – arbejdstid – lønforhold. Men det parlamentariske flertal har nok fundet de rent personlige forhold af større betydning.

Men hvad B. R. Hansen, adgangen til 1982 kongressens talerstol kan blive din, hvis du vil. Der er brug for mange forbedringer. Det kan kun gå en vej – *fremad*.

Også en tak til kollegaerne i Odense for bevaringen af den menneskelige fornuft, selv i en bitter stund.

Det kræver selvdisciplin og indflydelse – også politisk – at rette op på selvopfattede urimeligheder såvel i et samfund som i en organisation. Det siger sig selv, at ved udmeldelse af »gruppen« mister man sin selvafhængige større/mindre indflydelse.

Det er selvfølgelig ikke rart at blive til luft for sine medmennesker, men på den anden side så kan vi mennesker ikke eksistere uden



luft. Døg må den ikke indeholde for mange giftige gasarter. Ja, Frede Hansen, meget kan laves om – også argumenter.

Jeg kan godt forestille mig et kongresforslag f.eks. fra Odense, måske med følgende ordlyd: *Ændringsforslag* til DLFs love § 10b, som ny linie 7: Hver underafdeling vælger 1 repræsentant, der betegnes tillægsmandat. *Motivering*: For at sikre alle depoter – uanset størrelsen – mulighed for direkte kongresindflydelse på DLFs love og vedtægter, samt egen arbejdsituation.

Og hvad med: *Ændringsforslag* til DLFs love § 14. I indledning og punkterne a), b), c), d) ændres »kongressens deltagere til urafstemning. *Motivering*: Bortfald af »rævekage«, konspiratoriske synspunkter og indførelse af medlemsparlamentarisme, med medfølgende medlemsansvar.

I øvrigt mangles kongresforslag: Gå mange år tilbage i tiden – ta' dem i stabelvis – læg dem frem igen – vi er gode borgere – går ind for genbrug. Den ny udkomne miljørapport har samlet dem i en gavepakke.

Som en god gammel kongresgen-ganger sagde til mig i 1978: »Ta' det roligt mand – Åh det er så – Åh hvor er jeg træt – godt der snart er pause, der sker ikke en »pind« alligevel. Det sidste er nu ikke sandt. Vi har da lige fået 10 min. om dagen til rettelse af ordre og bestemmelser. Personlig fik jeg også noget ud af kongressen. I min idealisme troede jeg på forbedringer og indgik et væddemål på 4 pilsnere. Jeg tabte og har endnu ikke betalt. Undskyld kollega, jeg har ikke glemt det, det er blevet til lagerøl, fuldstændig i DLFs ånd.

Ikas J. A. Olesen  
Mdt. Kh.

## Et svar

Jeg kan naturligvis kun være glad for, at mine synspunkter angående »de gule«, har givet anledning til den debat om foreningen, som jeg efterlyste i mit første indlæg. Men at jeg nu af B. R. Hansen får skudt i skoene, at jeg på et tidspunkt skulle have svigtet og været uærlig overfor foreningens medlemmer, syntes jeg nu nok er at afspore debatten.

Uden på nogen måde at have grund til at retfærdiggøre mig, vil jeg dog tilbagevise den historiske skitse som du opridser i dit indlæg, idet den langtfra er korrekt, hvilket du burde vide, ellers må du være misinformeret fra anden side.

Jeg og GB-afdelings bestyrelse tog i 1976 den stilling, at vi ikke ville være med til at vælte foreningens daværende formand, men vi kom i mindretal. Vor beretning på den ordinære generalforsamling blev forkastet, på helt demokratisk vis, hele bestyrelsen tog konsekvensen og gik af. Derfor deltog jeg ikke i den ekstraordinære kongres i 1976, og som sådan heller ikke i noget møde på Enghavevej, så omtalte »kup« havde jeg ingen indflydelse på, og naturligvis heller ikke adgang til kongressens talerstol. Jeg erindrer dog heller ikke at omtalte talerstol havde besøg af en repræsentant fra Korsør, der ville afværge »kuppet«. På kongressen i 1978 var jeg delegeret fra Gb-afdeling og deltog som altid i et formøde med de københavnske afdelinger, der afholdes, fordi vi i vort område har mange fælles interesser. Der blev ikke på dette møde aftalt nogen taktik, eller nogen binding af de delegerede, alle tog til kongressen uden bundet mandat.

Ved at læse dit indlæg, må du undskyldte, at jeg får den tanke, at

det måske er dig i højere grad end mig, der har skyklapper på. Jeg bemærker mig nemlig, at du gør meget ud af de personlige og menneskelige konflikter hos de »gule«, ja du drager sammenligning med historien, og benytter udtryk som had, forfølgelse og psykisk terror mod anderledes tænkende. Det ryster ikke mig i min faste tro på retfærdighed og anstændighed, men får mig til at tænke på, at det kunne være nærliggende at tro du er blevet præget af de problemer, der opstod da Korsørs seneste hovedbestyrelsesmedlem mistede sit mandat, det samme som skete for vor mangeårige formand i 1976. Forskellen på de to er dog den, at formanden forblev medlem af foreningen, hvori- mod hovedbestyrelsesmedlemmet smækkede med døren, da han fik silkesnoren, og blev gul. Tror du han havde større menneskelige problemer end ham, der havde været foreningens første mand i 29 år.

Jeg må imidlertid give både dig og Frede ret i, at jeg måske virker noget kompromisløs i min stilling til dem, der ikke vil deltage i fællesskabet. Men hvor tror I fagbevægelsen ville stå i dag, hvis ikke solidaritetsfanen blev holdt højt? Mange kræfter i samfundet, her og i andre lande bruger alle midler (her kunne bruges ordene had, forfølgelse og psykisk terror mod anderledes tænkende), for at knægte de rettigheder fagbevægelsen med både sult og savn har tilkæmpet sig. Skal vi ikke være med i den kamp, eller skal vi kun tage »de gules« nedbrydning af vort organisationsfællesskab med et skuldertræk?. Nej, for så kommer den revolution, som Frede har talt om i de mange år, vi har kendt hinanden i hvert tilfælde aldrig, og det tror jeg er de kr. 88,50 om måneden værd.

Jørn Thillemann

## Revideret kursusoversigt 2. halvår 1981

<i>Grunduddannelse</i>	<i>Tid</i>	<i>Prøve</i>	<i>Bemærkn.</i>
Grundkursus for lokomotivassistenter ...	01.09.–08.09.		Hold 54
Grundkursus for lokomotivassistenter ...	02.11.–09.11.		Hold 55
Grundkursus for lokomotivassistenter ...	01.12.–07.12.		Hold 56, Ar
Lokomotivassistentkursus, del 3 .....	03.07.–07.07.	08.07.–09.07.	Hold 49
Lokomotivassistentkursus, del 3 .....	18.08.–20.08.	21.08.–24.08.	Hold 51
Lokomotivassistentkursus, del 3 .....	10.08.–11.08.	12.08.–13.08.	Hold 52, Fa
Lokomotivassistentkursus, del 2 .....	24.08.–01.10.	02.10.–05.10.	Hold 53
Lokomotivassistentkursus, del 3 .....	20.10.–22.10.	23.10.–26.10.	Hold 53
Lokomotivassistentkursus, del 1 .....	28.09.–29.10.	30.10.–02.11.	Hold 54
Lokomotivassistentkursus, del 2 .....	23.11.–11.01.	12.01.–13.01.	Hold 54
Lokomotivassistentkursus, del 1 .....	27.11.–08.01.	11.01.–12.01.	Hold 55
<i>Videregående uddannelse</i>			
Lokomotivførerkursus .....	28.09.–11.11.	12.11.–13.11.	Hold 22
Lokomotivførerkursus .....	12.10.–25.11.	26.11.–27.11.	Hold 23
Lokomotivførerkursus .....	26.10.–09.12.	10.12.–11.12.	Hold 24
Lokomotivførerkursus .....	02.11.–16.12.	17.12.–18.12.	Hold 25
Specialkursus S-tog (lokomotivpers.) ...	02.07.–17.07.		Hold 47
Specialkursus S-tog (lokomotivpers.) ...	24.08.–08.09.		Hold 49
Specialkursus S-tog (lokomotivpers.) ...	15.09.–30.09.		Hold 51
Specialkursus S-tog (lokomotivpers.) ...	17.11.–02.12.		Hold 53

## Årsfest

Jubilæumsforeningen afholder sin årsfest 1981 onsdag den 7. oktober i det Kgl. Skydeselskabs lokaler, Stengade 46 i Helsingør.

Der serveres traditionen tro »Det store kolde bord« med små lune retter, hertil øl og snaps. Senere kaffe med cognac og rygelse.

Prisen bliver denne gang kr. 200,- og vi håber at se mange af vore nye og gamle medlemmer, så vi på værdig vis kan hylde vore jubilarer, samt få en kammeratlig dag sammen med gode kolleger.

Indtegning på depoterne, samt til lkf. E. J. Profft, (02) 95 17 69. Senest onsdag den 30. september.

P.F.V.

Jørn Thillemann

## PERSONALIA

### Forfremmet til lokomotivinstruktør (21. Irm.)

pr. 1.8.1981 efter ansøgning

Lokomotivfører (k) (19. Irm.)

I. H. Deleuran, mdt Gb i Mo Kh

P. E. Svendsen, mdt Gb i Mo Kh

E. J. Sørensen, Mo Kh i Mo Kh

Lokomotivfører (17. Irm.)

E. Johansen, mdt Ar i Mo Ar

### Forfremmet til lokomotivfører (18. Irm.)

pr. 1.8.1981

Lokomotivfører (17. Irm.)

M. Sørensen, mdt Fa i mdt Fa

K. Rasmussen, mdt Fa i mdt Fa

O. E. D. Andersen, mdt Fa i mdt Fa

### Forfremmet til lokomotivfører (17. Irm.)

pr. 1.7.1981 efter ansøgning

Lokomotivfører (13. Irm.)

P. C. Quvang, mdt Hg i mdt Kø

T. B. Jensen, mdt Str i mdt Str

Lokomotivassistent (10. Irm.)

I. B. Nørrevang, mdt Ar i mdt Ar

N. Rasmussen, mdt Ar i mdt Ar

### Ansæt som lokomotivassistent p 1.9.1981

K. N. Nicolajsen, mdt Ar

E. R. Thøgersen, mdt Ar

A. C. H. Mikkelsen, mdt Ar

L. S. Jensen, mdt Ar

T. F. Jensen, mdt Ar

J. Christensen, mdt Ar

N. U. Altenburg, mdt Fa

C. E. Pedersen, mdt Fa

O. Mikkelsen, mdt Fa

F. G. Jensen, mdt Fa

S. Jørgensen, mdt Kh

J. Kiberg, mdt Kh

J. Petersen, mdt Kh

K. Grønlund, mdt Kh

J. G. Nielsen, mdt Kh

T. S. Pedersen, mdt Kh

H. C. P. Christensen, mdt Kh

H. S. Schlichter, mdt Kh

P. Kurek, mdt Kh

H. M. Lidegaard, mdt Kh

C. Glyngby, mdt Kh

E. Zinckernagel, mdt Kh

B. S. Hansen, mdt Kh

P. B. Hansen, mdt Kh

B. J. A. Jacobsen, mdt Kh (genansat)

K. Jensen, mdt Kh

M. F. Petersen, mdt Kh

C. P. Schmidt, mdt Kh

### Forflyttet 1.7.1981 efter ansøgning

Lokomotivfører (17. Irm.)

A. A. Elk, mdt Ar til mdt Kø

F. T. Larsen, mdt Fa til mdt Ab

### Forflyttet 1.8.1981 efter ansøgning

Lokomotivfører (17. Irm.)

B. W. Hansen, mdt Fa til mdt Gb

B. Madsen, mdt Fa til mdt Gb

Lokomotivfører (15. Irm.)

A. Bentsen, mdt Hr til mdt Fa

Lokomotivassistent p (9. Irm.)

P. Delarose, mdt Ar til mdt Ab

K. D. Fjellerad, mdt Ar til mdt Ab

P. B. Skov, mdt Fa til mdt Ng

J. E. E. Sørensen, mdt Fa til mdt Ng

S. Jørgensen, mdt Fa til mdt Ng

F. Sørensen, mdt Kh til mdt Ng

C. T. Knudsen, mdt Kh til mdt Rf

T. C. Petersen, mdt Kh til mdt Hg

John K. Nielsen, mdt Kh til mdt Rf

**Forfremmet til lokomotivfører (17. Irm.)  
pr. 1.8.1981 efter ansøgning**

Lokomotivfører (13. Irm.)  
K. K. Christiansen, mdt Gb i mdt Næ  
Lokomotivassistent (10. Irm.)  
J. Andersen, mdt Gb i mdt Ar

**Forfremmet til lokomotivfører (15. Irm.)  
pr. 1.8.1981**

Lokomotivfører (13. Irm.)  
H. A. Pedersen, mdt Ar til mdt Ar  
P. Sørensen, mdt Gb i mdt Gb  
S. Nielsen, mdt KØ i mdt KØ

**Overgået til anden stilling 1.8.1981  
efter ansøgning**

Lokomotivfører (17. Irm.) til Q-Fhvk  
J. H. E. Brøchner, mdt Ar til Dvk Ar

**Overgået til anden stilling 1.7.1981  
efter ansøgning**

Lokomotivassistent p (9. Irm.) til Vkm p (17.  
Irm.)  
H. Schultz, mdt Kh i Cvk Kh

**Forflyttet 1.9.1981 efter ansøgning**

Lokomotivfører (17. Irm.)  
P. J. Jørgensen, mdt KØ til mdt Gb  
Lokomotivassistent p (9. Irm.)  
J.-P. K. Løkke, mdt Kh til mdt Es

**Navneændring**

Lokomotivfører (18. Irm.)  
H. Pedersen, mdt Gb til H. Fouler  
Lokomotivassistent (10. Irm.)  
K. Jensen, mdt Kh til Kield Jensen  
Lokomotivassistent p (9. Irm.)  
J. P. S. Jensen, mdt Kh til J. P. Salling Jen-  
sen

**Afskediget pr. 31.10.1981 p.g.a.  
svagelighed**

Lokomotivfører (17. Irm.)  
O. Petersen, mdt Ar  
A. P. Mikkelsen, mdt Fa  
S. E. Tandrup, mdt Gb  
Lokomotivfører (15. Irm.)  
H. C. Hansen, mdt Od

**Afskediget 31.3.1981 efter ansøgning**

Lokomotivassistent (9. Irm.)  
K. L. Holbech, mdt Kh

**Afskediget 8.7.1981 efter ansøgning**

Lokomotivassistent p (9. Irm.)  
H. L. Larsen, mdt Kh

**Afskediget 14.7.1981 efter ansøgning**

Lokomotivassistent p (9. Irm.)  
M. Christensen, mdt Kh

**Afskediget 31.7.1981 efter ansøgning**

Lokomotivassistent p (9. Irm.)  
J. Bergström, mdt Kh

**Afskediget 31.7.1981**

Lokomotivassistent p (9. Irm.)  
J.-O. D. Jensen, mdt Ar

**Forfremmet til lokomotivfører (15. Irm.)  
pr. 1.7.1981**

Lokomotivfører (13. Irm.)  
F. O. Jensen, mdt Næ i mdt Næ

**Forfremmet til lokomotivfører (17. Irm.)  
pr. 1.6.1981**

Lokomotivassistent (10. Irm.)  
B. Kildehøj, mdt Ar i mdt Ar

**Forfremmet til lokomotivassistent (10. Irm.)  
pr. 1.8.1981**

Lokomotivassistent (9. Irm.)  
J.-O. S. Rasmussen, mdt Fa i mdt Fa  
L. W. Jørgensen, mdt Fa i mdt Fa  
E. Ungstrup Friis, mdt Hg i mdt Hg  
F. Peylicke, mdt Kh i mdt Kh  
O. H. Pedersen, mdt i Kh i mdt Kh  
E. H. Petersen, mdt Kh i mdt Kh  
S. E. Spøhr, mdt Kh i mdt Kh  
T. I. Jørgensen, mdt Kh i mdt Kh  
I. L. A. Stick, mdt Kh i mdt Kh  
B. Vissing, mdt Næ i mdt Næ  
O. Husted Andersen, mdt Ng i mdt Ng  
B. Svendsen, mdt Str i mdt Str  
K. E. Christensen, mdt Str i mdt Str  
E. Have, mdt Kh i mdt Kh

**Forflyttet pr. 1.6.1981 efter ansøgning**

Lokomotivfører (17. Irm.)  
B. Marcussen, mdt KØ til mdt Ng

**Navneændring pr. 14.1.1981**

Lokomotivfører (17. Irm.)  
B. E. Østerill, mdt Kb til B. E. Østerild

**Tjenestefrihed uden løn 1.8.1981-30.6.1982**

Lokomotivassistent (10. Irm.)  
Alex Sørensen, mdt Kh

**Afskediget pr. 30.9.1981 p.g.a.  
svagelighed**

Lokomotivfører (18. Irm.)  
N. H. B. Madsen, mdt Fa  
O. S. Jensen, mdt Gb  
K. Aasted, mdt Gb  
A. M. Olsen, mdt Ng  
Arne Nielsen, mdt Pa  
Lokomotivfører (17. Irm.)  
P. V. Dam, mdt Pa

**Overgået til anden stilling pr. 1.7.1981  
efter ansøgning**

Lokomotivassistent (9. Irm.) til lkm p (17.  
Irm.)  
I. Mathiesen, mdt KØ i mdt Gb  
R. Hansen, mdt Kh i mdt Gb

**Afskediget pr. 31.7.1981 p.g.a.  
svagelighed**

Lokomotivfører (15. Irm.)  
P. E. Eskesen, mdt Ab

**Afskediget pr. 30.9.1981 p.g.a.  
svagelighed**

Lokomotivfører (15. Irm.)  
K. V. Thestrup, mdt Fa

**Afskediget pr. 30.6.1981 efter ansøgning**

Lokomotivassistent p (9. Irm.)  
E. S. Nielsen, mdt Kh

**Afskediget pr. 30.9.1981 efter  
ansøgning alder**

Lokomotivfører (15. Irm.)  
H. Petersen, mdt Fa

**Opmærksomhed frabedes**

Evt. opmærksomhed i anledning af mit ju-  
bilæum frabedes venligst.

Lkf. A. K. Poulsen, mdt Es.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit ju-  
bilæum frabedes venligst. Er bortrejst.

Lkf T. P. Jensen (Bo), mdt Str.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit ju-  
bilæum frabedes venligst. Er bortrejst.

Lkf O. A. Honoré, mdt Hg.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit ju-  
bilæum frabedes venligst. Er bortrejst.

Ktas B. E. Andersen, mdt Kh.

**Dødsfald**

Pens. lkf T. I. Jensen, Glostrup, død den  
31.5.1981, 62 år.

Pens. lkf M. K. Jørgensen, Århus, død den  
7.6.1981, 85 år.

Pens. lkf S. H. Jeppesen, Tønder, død den  
27.6.1981, 66 år.

Lkf T. G. B. Olsen, Kalundborg, død den  
5.8.1981, 57 år.

Lkf Poul Andersen, Korsør, død den  
12.8.1981, 53 år.

# Det Norske Lokomotivmands Tidende – fylder 75 år

## Hilsen fra Danmark



*Det levende ord er en skabende magt,  
men i tale og skrift skal man være på vagt,  
selvom mangt og meget jo nok er formelt,  
kan hvert eneste ord blive højaktuelt.*

*Men når hjerne og hjerte har fælles kompas,  
ved forenede kræfter sættes alting på plads,  
og de hastende år fik sat mærkbare spor —  
der er fremtidsprospekt i det levende ord.*

*(Citat)*

*Foranstående linier giver i al sin enkelhed rammen for Lokomotivmands-Tidendes virke og dermed bladets indhold.*

*Gennem mange år har det levet op til medlemmernes ønske om et alsidigt og fagligt velfunderet organ som talerør for Norsk Lokomotivmannsforbund. Det er kendetegnende for bladets fagpolitiske linie, at meninger udtrykkes på en afbalanceret måde uden at man kommer i tvivl om, at der ligger en fast holdning. Det har samtidig været betegnende, at det skrevne ord ofte har vist en fremsynethed, sådan som det også er blevet til virkelighed for den norske lokomotivmand i hans dagligdag.*

*Bladets virke dækker en kvalitet, som læserne kun kan få respekt for. Bladets alsidighed er åbenlys for læseren — og jeg, der nu har modtaget og læst bladet siden 1951, følger til stadighed opmærksomt med i de fagpolitiske spørgsmål, som de behandles i bladets spalter, men der er to andre områder — det tekniske og de korte artikler fra lokalt hold, som jeg også studerer med interesse.*

*Disse hovedtræk kan forhåbentligt bevares de kommende år sammen med det enkelte medlems frihed til at udtrykke sin enighed eller uenighed med de ledendes mening om tingene. Det er et privilegium i et demokratisk samfund at kunne tale og skrive frit. Det er en forudsætning for vort virke såvel i organisation som for det fagblad, der skal være ansigtet udad — og indadtil. Den linie følger Lokomotivmands-Tidende bravt. Derfor til lykke med jubilæet og alle gode ønsker for fremtiden.*

*K. B. Knudsen*