



11

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. DECEMBER 1982 - 82. ÅRGANG

11

Spares ihjel	2
Konstruktiv oppositionspolitik	3
Uansvarlig politik	5
NJU-kursus på Rapham	6
To-etages togvogne på vej - togstammerne er blevet for lange	9
Studierejsen 1982	10
Diesel-forurennet luft i tog kan give halskræft	11
Det 1. Bud og teknologer	12
FOTO - også noget for dig	14
DSB's lokoførere kan køre mere energiøkonomisk	15
Lønanciennitet	16
300.000 l livsfarlig gift tværs over LF ..	16
Fra medlemskredsen	17
Personalia	19

Redaktører:

K. B. Knudsen
(ansvarshavende)

K. H. Christiansen

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, 2900 Hellerup.

Telefon (01) 62 72 69.

Kontortid 9-16.

Lørdag lukket.

Frederiksberg Bogtrykkeri

Howitzvej 49.

Regeringens nedskæringspolitik omfatter også DSB. Ledelsen er derfor i fuld gang med at finde frem til områder, hvor besparelser må sættes ind. Opgaven er hverken let eller tillokkende. Den må oven i købet virke frustrerende på baggrund af en række års kraftig indsats for at forbedre DSBs produkt. Planlægningen er ved at være omsonst. Og det er den på grund af regeringens vilkårlige planlægning. Vilkaarlig i den forstand, at der ønskes sparet bredt i samfundshusholdningen, u.h.t. om der nedskæres med indtægtsnedgang til følge. Køreplanen er det produkt DSB leverer og udvikler for sine kunder. Dens kvalitet sammen med et højt serviceniveau er hovedhjørnestenen for DSBs virksomhed. Antallet af befordrede rejsende har inden for en halv snes år, ikke blot som resultat af energikriser, men også i høj grad p.g.a. før nævnte kvalitet og service, været stærkt stigende. Regeringens nedskæringspolitik fratager DSB muligheden for at udvikle - ja, bevare - serviceniveauet. Det bliver simpelt hen nødvendigt at holde en lavere profil og at køre færre tog. Og dermed faldende indtægter. Til forskel for en udvikling med større indtægter. Besparelserne bliver ikke så store i 1983 som i de følgende år 1984-1986. De andrager for alle fire år ca. 2.000.000.000 kr. fordelt over takstforhøjelser, driftsbesparelser og anlægsbesparelser. Det første område tager sig af broderparten, som det hedder, budgetforbedringskravene. De øvrige områder får sine tilstrækkelige andele, som også kommer til at berøre personaleforhold. Det kan takstforhøjelserne også komme til, idet disse uden forhøjelser på f.eks. benzinpriser, kan få mange af de togrejsende til igen at benytte privatbilen. Det fører også til større importudgifter. Alt i alt er regeringens nedskæringspolitik for vilkårlig. Der er for lidt vurdering af konsekvenserne. Driftsbesparelserne vil føre til nedformering af tog. Færre tog i køreplanen. Herunder har man overvejet indskrænkning i MA-togtrafikken, men beslutning er ikke truffet. Det er uundgåeligt at disse foranstaltninger, sammen med de følgende års, vil føre til personalereduktioner. Dog i første omgang ikke hos os, men påvirke rekrutteringen vil det utvivlsomt. I så henseende er situationen noget barok, når man tænker tilbage på bestræbelserne for at bringe styrken op på det antal, som dækker behovet. Forhåbentlig skal vi ikke se denne regering, som en pendant til venstre-regeringen i slutningen af tyverne. Bevar mig vel.

Konstruktiv oppositionspolitik

Interview med fhv. økonomiminister Ivar Nørgaard

Konstruktiv oppositionspolitik præger de udtalelser, som fhv. økonomiminister Ivar Nørgaard fremsætter i det interview, som vi bringer med ham.

Selv om han er meget stærkt afvisende overfor næsten alle de tillæg og lovfóranstaltninger, der er indeholdt i regeringens kriseløsning, indeholder Ivar Nørgaards kommentarer på så at sige alle punkter forslag til positive alternative løsninger. Hans synspunkter er overalt karakteriseret af mådehold og fasthed og af den nøgterne realisme, der kendetegner socialdemokratiets politiske linie, og som har præget partiet siden Staunings dage.

I. Underskud.

Dansk økonomi står med underskud på henholdsvis betalingsbalancen og statsfinanserne. Hvordan bedømmer du dette forhold?

Det alvorligste problem er betalingsbalancen.

Men statsfinanserne har det heller ikke godt?



*Foreningens hovedbestyrelse
og redaktionen ønsker medlemmerne
og bladets øvrige læsere glædelig jul
og et godt nytår.*

Nej, men underskuddet på statsfinanserne er en følge af, at vi har de to store ulemper: Arbejdsløshed og underskud på betalingsbalancen.

Vil du sige lidt om, hvordan underskuddet på betalingsbalancen har vokset sig så stort?

Det er hovedsageligt kommet, fordi vi har haft to oliekriser, som har betydet, at Danmark har måttet betale meget mere for energien end tidligere. Og dertil kommer, at vi ikke så brat har villet acceptere at nedskære vort forbrug.

Vi har måttet lånefinansiere for at klare dette?

Ja.

II. Regeringens kriselovgivning.

Hvorledes er din vurdering af regeringens kriseforanstaltninger?

De er alt for ensidigt rettet imod de økonomisk dårligst stillede. Besparelserne er især sat ind på de sociale områder. Og regeringens indkomstpolitik er alene rettet mod lønmodtagerne. Nedskæringerne rammer næsten udelukkende uddannelsessektionen og den sociale sektor. Derimod er der intet, der vedrører de store indkomster.

III. Renten.

Regeringen ser i krisepolitikken et vigtigt element til nedbringelse af renteniveauet?

En lavere rente vil jo sænke omkostningerne i virksomhederne og dermed øge konkurrenceevnen. Nu er forholdet imidlertid, at renteniveauet herhjemme er meget højt sammenlignet med udlandets. Jeg mener, at man burde kunne sætte den danske rente ned. Men forudsætningen er, at man gør en indsats, der virker på betalingsbalancen. Og foreløbig mener jeg ikke, at der er sket noget i den retning. Et andet problem er, at det tilsyneladende ikke er lykkedes regeringen at

overbevise børsspekulanterne om, at man ikke vil devaluere. Og så længe spekulanterne ikke er overbevist om, at man ikke vil devaluere, vil renten vedblive med at være høj.

IV. Indgreb i overenskomsterne.

Indgrebene i overenskomsterne har skabt vrede og irritation?

Ja, – og med rette! Man havde jo overenskomster løbende til marts 1983. De var indgået på frivillig basis af arbejdsmarkedets parter. Og regeringen burde naturligvis ikke have grebet ind, som den har gjort.

Dæmpet lønudvikling. Tilbageholdenhed med lønkrav ville også under frie forhandlinger have været nødvendig.

Vort synspunkt i den forbindelse er, at når man forringede overenskomsterne i 1983, burde man gøre det ved, at lønningerne fik en mindre stigning end hidtil. Men hvilken form det skulle ske under: Om man skulle gøre noget ved dyrtidsregulering eller taktregulering eller satsene – alt dette burde alene afgøres af arbejdsmarkedets parter.

Mener du, at man skal have parallelle ordninger på henholdsvis det offentlige og private arbejdsmarked?

Ja, vi i Socialdemokratiet mener ikke, at man ensidigt som statslig arbejdsgiver bør kunne gennemføre det, som regeringen nu gør.

V. Automatikken.

Det er blevet hævdet, at dyrtidsreguleringen er stærkt inflationsfremmende?

Det mener jeg ikke. For det er jo den anden vej årsagssammenhængen er: Først stiger priserne og derpå reguleres lønningerne efter priserne. Og selve pristalsreguleringen slæber endvidere langt bag ef-

ter, og den giver ikke tilnærmelsesvis fuld kompensation.

Avancebegrænsning.

Tillægger du regeringens lov om avancebegrænsning stor betydning?

Nej. Jeg tror faktisk ikke, at denne foranstaltning vil få nogen som helst virkning. Det kan ikke kontrolleres. Et prisstop ville have været af langt større virkning.

VI. Taktregulering.

Afskaffelsen af taktreguleringen er et hårdt slag for de offentligt ansatte?

Ja, det er ensidigt. Og som før berørt, er vi af den opfattelse, at der bør være en parallel lønudvikling i henholdsvis den private og offentlige sektor.

VII. Protokollatet af 1981.

Det vigtigste protokollat af 1981 om lønfeftersløb tilsidesættes af regeringen?

Det er beklageligt. For man bør ikke løbe fra et sådan tilsagn. For øvrigt burde noget sådan selvfølgelig ikke kunne finde sted uden forudgående seriøse forhandlinger herom.

VIII. Midtvejsforhandling.

Bliver nye forhandlingsformer nødvendige på arbejdsmarkedet?

Hvis man ikke mere har en dyrtidsregulering, må man have både et lavtlønsværn og en sikring af, at priserne ikke løber fra det hele, således at man får katastrofale real-lønssald.

Og det kræver nye overenskomstformer?

Ja, der kan tænkes flere muligheder. Den ene er at gøre overenskomsterne et-årige. Den anden er at fastlægge, at man skal have midtvejsforhandlinger, hvis overenskomsterne er to-årige.

Begge former vil være en garanti mod udhuling af reallønnen?

Ja, det vil det.

Arbejdsgiverformanden er interesseret i tre-årige overenskomster?

Hvis man får det, vil der så meget desto mere være brug for en reguleringsfaktor i perioden. Personlig mener jeg, at to-årige overenskomster med midtvejsforhandlinger er at foretrække, – hvor man så er sikre på, at der automatisk udløses forhandlinger, hvis der kommer prisstigninger udover det sædvanlige.

IX. Dyrtidsreguleringen tilbage igen?

Vil et politisk magtskifte bane vej for automatikkens tilbagevenden?

Automatikken kan godt genindføres. Det er jo et prøvet og effektivt system. Og hvis man ikke har fundet et andet system, som man synes er bedre på arbejdsmarkedet, er vi i så fald rede til at genindføre dyrtidsreguleringen igen.

X. Den solidariske lønpolitik.

Socialdemokratiet fastholder stadig den solidariske lønpolitik?

I høj grad. Den økonomiske situation er sådan, at ikke alle kan opnå reallønsforhøjelse. Derfor er det særlig vigtigt med solidarisk lønpolitik, fordi man i en sådan periode bør sikre, at de dårligst stillede ikke får nogen reallønstilbagegang.

XI. Nedsat arbejdstid.

Vil en arbejdstidsnedsættelse være rimelig i øjeblikket?

Jeg mener, at man i EF burde gennemføre en samtidig nedsættelse af arbejdstiden i alle EF-landene. Man burde kunne gøre det med delvis lønkompensation for de bedre stillede og fuld kompensation for de dårligst stillede.

Den livsfarlige trafik over skinnerne især ved B. 1901's anlæg fortsætter med uformindsket styrke. Et fem meter bredt og to meter højt pigtrådsværn ved Kohavevej har ikke haft den ønskede effekt – folk krydser blot banelinien andre steder i nærheden. Den samme livsfarlige trafik foregår lige syd for stationen og er steget efter, at der er etableret cykelparkering langs peronen. Skilte, der fortæller, at der vanker bøder for at krydse banelegemet, har tilsyneladende ingen synderlig virkning.

– Skal der virkelig ske en alvorlig ulykke, før der for alvor gribes ind? spørger en af de lokomotivførere, som jævnligt kører på strækningen.

I flere situationer har man været få sekunder fra en alvorlig ulykke, og lokomotivførerne kører med nerverne udenpå tøjet. Et tog, der kører 120 km i timen skal bruge 800 meter til at bremse, og man har ingen mulighed for at undvige.

Lokomotivføreren, der ønsker at være anonym, retter i første omgang sin appel til befolkningen – især de forældre, som leder deres børn over ved B. 1901's anlæg –

men også til DSB. Han mener, at DSB ikke er forstående nok.

– En effektiv sikring ved B. 1901's anlæg vil kræve 100 meters pigtrådsafspærring, og ved stationen kunne problemet løses ved en aflåst port ved overgangen, siger han.

DSB's lokale ledelse afviser, at man ikke skulle tage problemet alvorligt. Både driftsområdechef H. P. Nielsen, funktionsleder Hans Erik Jensen og baneingeniør Kastrup Madsen understreger, at man har fuld forståelse for lokomotivførernes bekymringer.

– Vi kan imidlertid ikke sikre hele banestrækningen med pigtrådsafspærringer i to meters højde. Mindre kan tilsyneladende ikke gøre det. Ved B. 1901's anlæg er en mindre afspærring blevet klippet over med en boltsaks en snes gange, oplyser Kastrup Madsen.

Folk er blevet idømt bøder for at krydse skinnerne, og den politik vil DSB fortsætte, samtidig med at man endnu en gang appellerer til folk om at stoppe den livsfarlige trafik.



NJU-kursus på Rapham d. 22.–27. august

6

Lørdag d. 21. august, stod min kone og alle mine børn, på jernbanestationen, for at tage afsked med mig. Jeg var nemlig, sammen med Niels Kristensen, udset til at repræsentere Dansk Lokomotivmands Forening (DLF), på Nordisk Jernbanemand's Union's (NJU) kursus på Rapham, Norge.

Det var, som sædvanligt, temmeligt svært at få kysset konen og ungerne farvel (det er jo efterhånden en større deputation man skal tage afsked med, og fanden er jo løs hvis man overser blot en enkelt).

Rejsen var begyndt. I hovedstaden skulle jeg støde til Niels Kristensen og Niels Sørensen fra Dansk Lokomotivmands-Forbund (DL-F). Da Københavns Hovedbanegård er temmelig stor (de har det jo med at rage til sig i Øst-området) havde vi været så fornuftige at aftale et mødested. På vej op ad trappen til restua... mødestedet, var jeg så uheldig at snuble med al min bagage, slog mit skinneben ad H. til og stak snuden ned i en løbeseddel fra Fremskridtspartiet (og så klager man over løsgående hundes efterladenskaber).

– Jo, turen var sandelig begyndt godt. Nå jeg traf de 2×Niels, og jeg må indrømme, havde jeg haft svært ved at kysse dem derhjemme farvel, så var det ikke nemmere at kysse d'herrer velkommen, – så det undlod jeg, hvilket jeg håber de har tilgivet mig. Vi blev hurtigt rystet sammen, og turen kunne begynde.

I sovevognen startede en heftig debat om arbejdsforhold, endnu inden toget havde sat sig i bevægelse, og *det* fik jeg i hvert fald lært på turen: er du træt og gerne vil sove på rejsen, så læg dig ikke i den mellemste køje, når der ligger en DSB Lkf i den øverste og en privatbane Lkf i den nederste. På det tidspunkt hvor Ole Lukøje skulle have hvi-

sket små søde historier i mit øre, væltede det ind over mig med betydelige omgivelser om de fortrædeligheder man bliver udsat for i de respektive styrelser. Hvilken af d'herrer der vandt denne kappestrid om hvem der bliver grovest mishandlet, ved jeg ikke, men allerede i Helsingør, viste det sig at vi havde *et* fælles problem, som syntes helt uovervindeligt: – toiletterne i toget var blevet aflåst... Ombord på færgen til Sverige måtte vi løbe om kap med pensionisterne, som skulle op og have en god plads i tobakskøen, – der var gud ske lov ingen kø ved toiletterne.

Resten af rejsen forløb planmæssigt. Ved ankomsten til Oslo, skulle vi finde det tog, vi skulle videre med, her konstaterede jeg at det er ret praktisk med *en* stor banegård, som i København, i Oslo har man nemlig formået at dele banegården op i en mængde filialer, der med stor omhu er spredt omkring i hele byen.

Vi fandt omsider vores tog, her var en vogn reserveret for kursusdeltagerne, og vi fik lejlighed til at hilse på de kolleger fra de øvrige nordiske lande, vi nu skulle være sammen med i den kommende uge. Turen fra Oslo til Otta tog ca. 4 timer, og det var rart at få lejlighed til at hvile ud efter natten i »den mellemste køje«. Relativt udhvilede ankom vi til Otta hvorfra vi skulle viderebefordres med bus til Rapham, som er De Norske Statsbaners ferie- og kursus ejendom. Her blev vi budt velkommen af kursuslederen Leif Thue fra NJU's sekretariat.

Resten af dagen blev brugt til en kort præsentation hvorefter vi blev inddelt i de grupper, vi skulle arbejde i, i den kommende uge. Af hensyn til sprogproblemerne blev alle de finske deltagere samlet i en

gruppe for sig (det viste sig dog senere på aftenen, da baren var blevet åbnet, at flere af deltagerne, jeg selv inklusiv, til stor undren, ikke mindst for os selv, talte udmærket finsk).

Mandag – den første rigtige kursusdag. Velfærdschef Kell A. Bakke fra NSB, og afdelingsdirektør Sven Rune Svensson fra SJ, indledte dagen med at tale over emnet: »Har jernbaneforvaltningerne i de nordiske lande formået at tilpasse sig Arbejdsmiljøloven?«

KAB indledte med at redegøre for den historiske baggrund for den arbejdsmiljølovgivning, der i dag findes i Norge, og startede med »Lov om tilsyn med fabrikker og industri« fra 1872, så det var en... »grundig« (-og lang) gennemgang. Men det korte af det lange er at den norske Arbejdsmiljølov, ligesom den danske, ikke fungerer tilfredsstillende endnu, i hvert fald ikke for jernbanepersonalet. Dette forsøges undskyldt med at forventningerne hos de ansatte var skruet for højt op, de geografiske forhold, den ulige aldersfordeling, osv., osv., – altså stort set de samme dårlige undskyldninger vi kender herhjemme.

SRS redegjorde for den svenske Arbejdsmiljølov fra 1978, og fortalte at skulle der nåes noget væsentligt på det område måtte der sættes kraftigt på uddannelse og organisation. Men ellers var det mit indtryk at den svenske lov stort set er lige så vagt formuleret som den danske, men at man i Sverige har formået at arbejde sig længere frem mod målet.

Resten af dagen blev brugt til gruppearbejde, og her fik jeg et betydeligt bedre indblik i hvorledes arbejdsmiljølovgivningen i praksis fungerer i Norge og Sverige, – og hvis det kan trøste nogle, kan jeg

oplyse at vore problemer herhjemme er ikke enestående.

Tirsdag – anden kursusdag. Generaldirektør Robert F. Nordén indledte med et foredrag om: »Samfærdselspolitikken i Norge«, det blev her klart at NSB i dag kæmper med de samme problemer, som den kollektive trafik havde i Danmark i begyndelsen af 70'erne (og en enkelt dansk kursusedtager gjorde da osse Nordén opmærksom på den succes den kollektive trafik herhjemme havde haft på at sætte priserne på rejser ned), men den politiske vilje til at gøre noget ved disse problemer er ikke tilstede for øjeblikket, tværtimod. Som noget positivt i den norske samfærdselspolitik, kan nævnes at vognmændene må betale en særlig vejafgift, dette giver jo helt klart en mere lige konkurrence mellem offentlig og privat transport, men desværre er der også her kræfter igang på at øve attentat på dette system. Herefter gav NJU's præsident Unto Keijonen en kort orientering om »NJU's opbygning og arbejdsopgaver«.

Om eftermiddagen talte formanden for Det Norske Arbeiderparti, Gro Harlem Brundtland, om »Socialdemokratiets udvikling og udfordringer i de nordiske lande«. Hvilket hun, som forventet, gjorde udmærket, på *et* enkelt punkt udmærkede hun sig dog frem for så mange andre toppolitikere, og her må jeg desværre tilføje: især socialdemokratiske, idet freden i verden helt åbentlyst lå hende meget på sinde. Dette kom særdeles klart til udtryk i slutningen af foredraget, hvor hun bl.a. sagde: Våbenkapløbet kan *aldrig* standses uden *samarbejde* mellem øst og vest. Militær og oprustning kan skabe beskæftigelse, hvilket kan være fristende i vor nuværende situation, men den samme beskæftigelse kan skabes

med alle andre store offentlige tiltag«.

– Nu må man så håbe at hun osse kan få Reagan til at tro på disse ideer når engang hun bliver statsminister igen ...

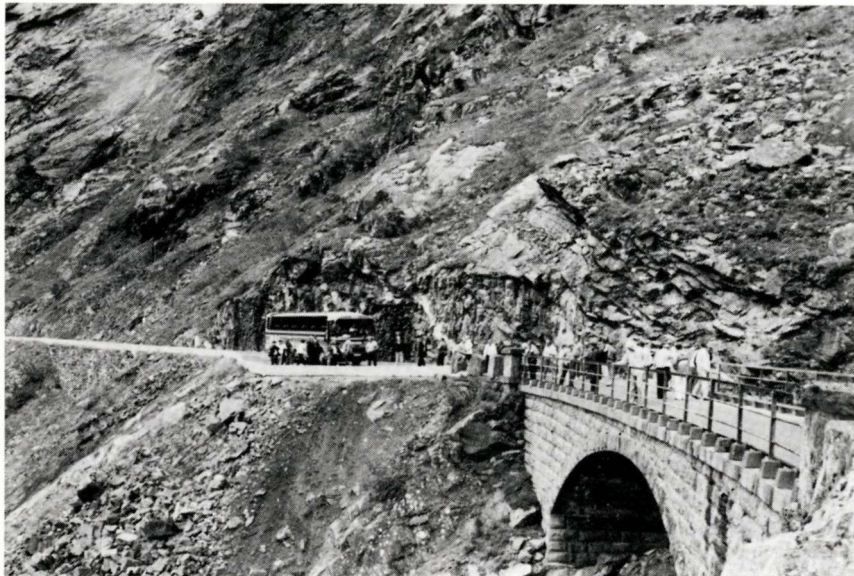
Onsdag – tredie dag. Her skulle der blive lejlighed til at slappe af, idet der var arrangeret en bustur for kursisterne, og alle så frem til turen med store forventninger. Disse blev heller ikke skuffet. At beskrive turen her, er mig ikke muligt, men jeg skal blot fortælle, at efter turen på norske grusveje med hårnålesving i næsten 2000 meters højde, kan end ikke udsigten til en hel dag i selskab med min svigermor, ikke længere skræmme mig.

Der blev under turen sagt mange morsomheder om vejenes beskaffenhed og de afgrunde vi til stadighed (os der havde været så ufornuftige at sætte os bag i bussen) hang og svævede over. Men jeg tror alle

var glade da vi igen var hjemme, og rent undertøj var indenfor rækkevidde ...

Torsdag – fjerde kursusdag. Kontorchef Einer Berg, NSB, indledte og talte om »Er løn- og arbejdsudviklingen ved jernbanen i takt med udviklingen i samfundet i øvrigt?«. Som ansat i administrationen gav han udtryk for ønsket om bedre aflønninger, da man i Norge har temmelig store rekrutteringsproblemer. På et andet punkt var han helt på linie med DSB's ledelse, hvilket jeg personligt fandt mere nervepirrende end gårdsdagens køretur, idet han mente at det er ganske urimeligt at der gives 1/3, 2/3 osv. – tjenestetid for ophold ude. Hvilket han motiverede således: »I producerer jo ikke noget for banen i det tidsrum ...« Det synspunkt kunne jeg godt have brugt en hel kursusuge på at diskutere med ham.





Om eftermiddagen var der gruppearbejde, hvor vi behandlede følgende emner: tillæg for ubekvem arbejdstid – stedtillæg – pensionsgivende tillæg – personlig aflønning (affødt af Einer Bergs ønske om at kunne tilbyde en mere attraktiv løn) – og livsløn.

Der kom her mange interessante synspunkter frem, bl.a. har man i dele af Norge i dag et udbredt ønske om at genindføre et stedtillægssystem. Dette begrundedes med at olieeventyret har skabt en Klondyke-stemning i Stavanger-området, som har medført skyhøje priser på alle varer i dette område.

Det var i det hele taget interessant at få belyst hvorledes løn, pensions- og ferieforholdene er i de øvrige nordiske lande.

Jeg skal her til sidst kort sammenfatte, hvad jeg personligt har fået ud af kursusset.

P.g.a. sprogvanskelighederne (især er vi danskere vist nok ikke så flinke til at forstå de andre nordiske sprog, som omvendt) kunne kurset

selvsagt ikke være helt så intensivt som man oplever det på f.eks. Fiu-kursus.

Da alle deltagerne kom med forskellig baggrund i de respektive styrelser, tog det lidt tid inden man fik sig »skudt ind« på hinanden, idet et begreb godt kunne betyde et i det ene land og noget helt andet i et andet.

Foredragsholdernes indlæg var, efter min mening for lange, men da alle var rejst langt for vores skyld, følte de vel at de var forpligtede til at give os »smæk for skillingen«. I øvrigt savnede jeg en DSB-repræsentant, men sådan en fyr dukker vel op når der holdes NJU-kursus i Danmark.

Det var det lidt negative, men mit indtryk var dog overvejende positivt, bl.a. havde jeg personligt meget ud af gruppearbejdet, og ikke mindst det gruppearbejde som foregik om aftenen, efter at kursusdagen officielt var sluttet. Nu må man ikke misforstå mig på dette punkt (bl.a. fordi en øl kostede 18

N.kr., til kurs 130), men der sker jo mange gange det at man finder sammen i grupper, som har fælles interesser og når man så har fået sig talt varm, spekulerer man ikke så meget på om klokken er 20 eller et par timer over midnat.

Især var det interessant at høre hvorledes organisationerne i de øvrige nordiske lande er opbygget, ikke mindst på baggrund af den strukturændring, der er påtænkt i CO I. Og der kan vel her skimtes nogle svage paralleller til det svenske »Statsanställdes Förbund«, hvor det er svært for mig at få øje på lokomotivmændene M/K i den pærevælling . . .

Det mest positive ved et sådant kursus er for mig at se, at man får mulighed for at komme i kontakt med kollegaer i udlandet og bruge nogle af deres erfaringer, – en ting som jeg i hvert fald har tænkt mig at gøre brug af.

Alt i alt var det et godt kursus, de ydre rammer var der bestemt ikke noget at sige på, og ingen anstregelser var sparet for at skabe et interessant og afvekslende kursus.

Lad mig til sidst benytte lejligheden til at takke:

Personalet og værtparret på Rapham for et skønt ophold og god forplejning (vægten sagde ved hjemkomsten: + 3 kg).

Lok.fører Thor Sevaldsen, som frivilligt påtog sig den vanskelige opgave at være turistfører, translator og hyggeonkel for sine danske kolleger.

Og sidst NJU's sekretariat for en udbytterig uge fyldt med mange spændende indtryk og ikke mindst spænding (. . . *Busturen!*).

Hjemrejsen er ikke værd at beskrive, her blev der kompenceret for en hel uges søvnunderskud.

Ole

To-etages togvogne på vej – togstammerne er blevet for lange

Skitseringen af vognene er begyndt – Scandia venter ordren på udviklingsarbejdet inden årets udgang

Nu er de første, danske to-etagers togvogne for alvor inden for rækkevidde. I nært samarbejde med DSB har Scandia, Randers, udarbejdet de første skitser til disse vogne, og salgsdirektør Per Nørsgaard regner med, at udviklingskontrakten fra DSB vil være i hus allerede inden årets udgang. Da det er en helt ny vogntype, vil der gå 2–3 år, før de første vogne kan leveres.

Vognkassen bliver helt anderledes end den, vi kender i dag, og mange dele må special-udvikles og -fremstilles. Det meste af det arbejde, som ligger heri, vil kunne placeres inden for landets grænser. Kun meget få specialdele må købes i udlandet, siger direktør Nørsgaard.

For høje til vore tunneller

Den nye vogn bliver lige så lang som de nye lyntog, d.v.s. 26,4 m. De hidtidige vogne er på 24,5 m.

Når man skal op i to etager, bliver vognene 1/2 m højere end de nuværende, og det medfører, at de nye vogne først kan indføres, når DSB elektrificerer sin trafik ud over landet. Ikke fordi vognene i sig selv er afhængige af elektriske lokomotiver, men der skal foretages

en del ombygninger ved tunneler etc., for at de højere vogne kan gå igennem. Denne ombygning er ved at blive foretaget på strækningen fra Kokkedal til Helsingør, der til næste år står færdig til at modtage de første el-lokomotiver.

Når man kan nøjes med at øge højden på de to-etagers vogne med en halv meter i forhold til det eksisterende materiel, skyldes det, at den øvrige plads vindes ved, at gulvet sænkes. Derved kommer vognen kun til at ligge 200 mm over skinnerne, og netop denne ringe frihøjde er et af de væsentligste, tekniske problemer, fordi den kun tillader hjul med en meget lille diameter.

Men DSB og Scandia kan hente erfaringer herom, bl.a. i Frankrig, hvor der allerede er indført to-etagers togvogne. I Europa findes sådanne vogne også i Italien og i Østtyskland, og der er planer om at indføre dem i Vesttyskland.

Perronerne for korte

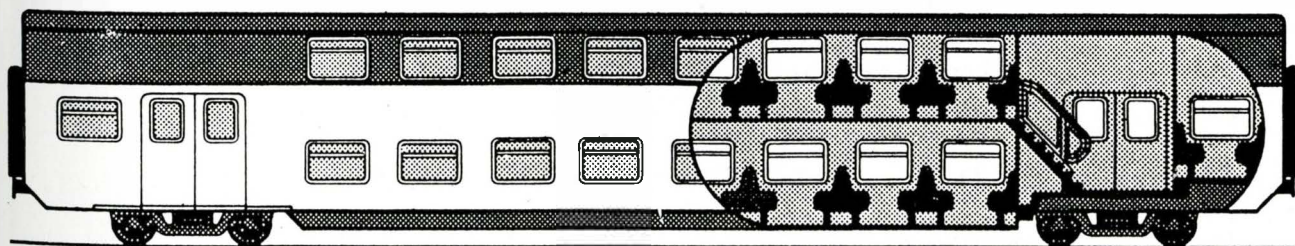
Det, der for alvor har fremmet tanken om to-etagers togvogne herhjemme, er den øgede trafik. Det giver lejlighedsvis så lange togstammer, at vore perroner bliver for korte.

Ved at gå over til toetagers vogne, kan man næsten halvere antallet af vogne. En almindelig togvogn kan tage 80 passagerer. Passageretallet i en to-etagers vogn kommer til at ligge et sted mellem 130 og 135, alt afhængigt af sædeafstanden, der endnu ikke er endeligt fastlagt. Den planløsning, som DSB og Scandia i øjeblikket arbejder med, går på 132 passagerer.

Planer om Allergi-kupeer

De to-etagers vogne indrettes som storrums-vogne, men direktør Nørsgaard oplyser, at man overvejer muligheden for at indføre allergikupeer, hvor der er adgang forbudt for rygere og dyr, og hvor man også kan arbejde med et specielt stof-valg.

Tankerne går også i retning af hjælp til handicappede. Normalt skal man til vognens etager gå hhv. ned og op ad trapper. Det er ikke netop den bedste løsning for folk med legemlige handicaps. Disse passagerer kunne evt. hjælpes med en lift eller ved, at der i enden af en kupe indrettes en indgang, der næsten kommer i niveau med perronkanten.



Sådan kommer DSB's nye 2-etages togvogne til at se ud. De bygges hos Scandia i Randers.

Ole m p gb.

10

Han gjorde det igen ...

For femtende gang tog Jørn Thillemann os med på en studierejse og denne gang var målet firmaet Thyssen Henschel i Kassel. Firmaet er os bekendt ved at de bygger vore ME lok og det var baggrunden til rejsen i okt. måned.

Henschel – Henschel und Son – i dag Thyssen–Henschel er et gammelt firma fra 1810, hvor man gjorde det i kirkeklokker. I 1905 byggede firmaet sit første damplok som forlængst er kørt ud i evigheden men firmaet har dog en kopi stående, for lethedens skyld udført i træ i skala 1:1. Modellen er ganske pæn men det er træ, også drivstangen der kunne give sig nogle cm på midten! I 1925 blev det første diesel lok fremstillet og til i dag har man bygget over 33.000 lok. Der kan laves ca. 150 stk. om året, men tidens ugunst nedsætter det til ca. 120 stk., hvoraf ca. 90% går til eksport. For at klare denne produktion benytter man sig af ca. 1000 medarbejdere men firmaet er større og har andre jern i ilden, således så vi fly teleskop korridorer som bruges mellem fly og terminaler og militære køretøjer og denne produktion bevirkede at man var allergiske overfor vore fotoapparater.

Som sædvanligt når turen går sydover er vi først fuldtallige i Hamburg hvor vi møder jyderne og det blev til 52 mand som efter en gang »foder« tog toget til Kassel. På turen havde vi selskab af firmaets danske repræsentantfirma Harald W. Lassen ved hr. Per Sten Andersen som ganske tilfældigt havde fødselsdag på turen, hvilket jo ikke gjorde stemningen mindre. Fra DSB deltog fra maskintjeneren hr. overing. K. Vang Jensen og fra Mo kh hr. ing. Niels Paaschburg.



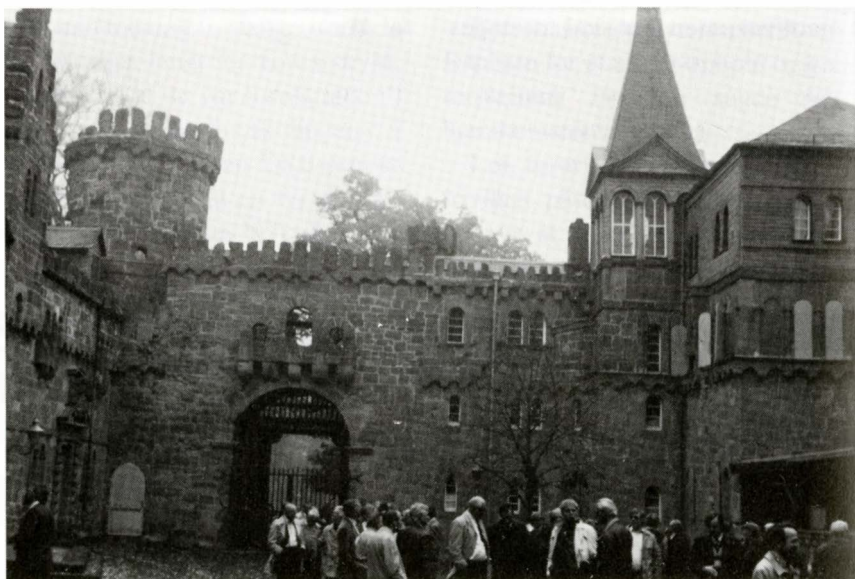
Den første aften nåede vi ret sent Kassel, hvor der kun var et at gøre, nemlig at blive indkvarteret. Desværre fik ikke alle den standard som vi er vant til, men det gik. Det var omend ikke 100 mand og én bajer så en hel del og ét wc.

Anden dag

blev vi kørt i bus til firmaet hvor en af direktørerne, hr. Kademann, bød velkommen og vi så tre film. 1. Om selve byen Kassel. 2. Om firmaet og dens lokomotivproduktion. 3. Om firmaets forsøgsanlæg magnetsvævebanen. Under den efterfølgende rundgang i lokomotivhallerne så vi lok i alle opbygningsfaser bl.a. de næste ME dog uden nr. – en næsten færdig – en halvfærdig og en del rå karrosser. Andre lok, diesel-hydraulisk og diesel – el, med centralkobling, med puffer, ja endog nogle med både og , hvor pufferne kunne vippe

op når centralkoblingen skulle benyttes, lok med andre sporvidder, lok med lavere pufferhøjde, jo der var nok at se på, og vor guide fortalte om de problemer der fandtes når lok skulle leveres til baner, hvor den tekniske viden er så ringe at småting som vi knapt tænker på der kan sætte flere lok ude af drift. Udenfor hallerne fandtes et sporskifte, som vistnok er det eneste i verden, der har fem skiftetunger, men så kan der også laves og prøvekøres i mange forskellige sporvidder. Også en lok-vægt, hvor hver aksels tryk samtidigt kunne måles fandtes. Et andet sted var der en kolossal kraftig stopbom eller det var nu lige omvendt for man kunne her måle hvor stor trækraft et lok havde på selve krogen.

Efter en gang suppe/steg og is i kantinen gik vi til magnetsvævebanen hvor vi dels så og hørte et dias program om banen og dels »kørte«



Repræsentantskabsmødet

Under mottoet »Sammenhold gi'r styrke« afholdt COI den 3. og 4. november 1982 sit 32. ordinære repræsentantskabsmøde i Falkoner Centret i København, hvor Københavns Jernbanenorkester medvirkede til at skabe en festlig ramme omkring mødets åbning.

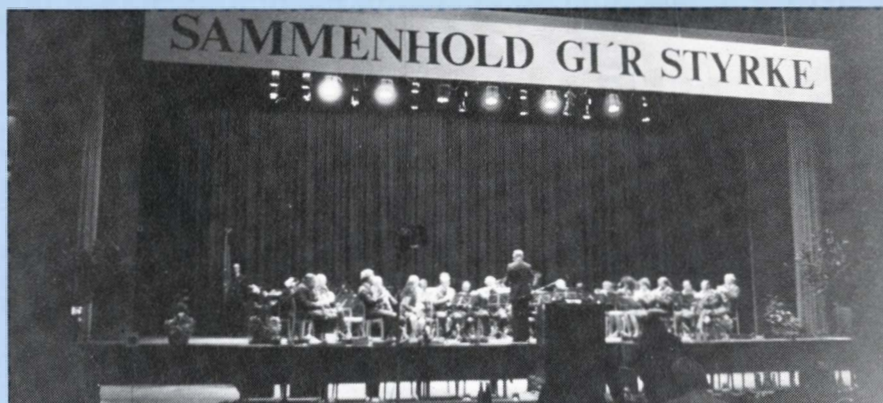
Ved mødet behandlede en række forhold, som vil blive af stor betydning for COIs fremtidige virksomhed, heriblandt spørgsmålene om COIs krav til aftaleforhandlingerne i 1983 og COIs fremtidige struktur, der er nærmere beskrevet omstående, hvorfor de ikke skal gennemgås her.

Finansminister Henning Christophersen var blandt gæsterne ved mødets åbning, og i sin tale til repræsentantskabet betonedede han stærkt landets økonomiske vanskeligheder, ligesom han gentog, at regeringen tilsigter at afslutte forhandlingerne på det offentlige område før afslutningen af overenskomstforhandlingerne på det private arbejdsmarked.

COIs formand, Aage Andersen, havde allerede i sin åbningstale afvist, at det offentlige område skal slutte først, og standpunktet blev fastholdt i den udtalelse, som blev vedtaget enstemmigt af repræsentantskabet.

Da der tilsyneladende er tale om en grille, som har bidt sig temmelig fast hos regeringen, skal her gentages, at COI anser det for at lægge gift for aftaleforhandlingernes heldige gennemførelse, såfremt regeringen står fast på det, der efterhånden har fået karakter af en »fiks ide«, som alle andre, herunder Dansk Arbejdsgiverforening, LO og de kommunale arbejdsgivere, har taget afstand fra.

Ved fjernelsen af taktreguleringen har man fjernet »navlestrengen« til lønningerne i den private sektor, og særlig på den baggrund er det et helt urimeligt forlangende, at TFU skulle slutte sine forhandlinger uden at vide, hvad der udmøntes på det private område,



hvad der måtte ske med det bevægelige lønsystem, arbejdstidens længde og eventuelle taktreguleringsordninger på det private område.

Regeringen har også været inde på, at der skulle føres såkaldte »papirløse forhandlinger«, hvad det så måtte være for noget. COI finder ikke, at sådanne forhandlinger tjener noget formål, da TFU ikke vil være i stand til at indlede reelle forhandlinger før de interne drøftelser centralorganisationerne imellem er afsluttede, hvilket meget vel først vil kunne ske meget tæt op under jul.

Ved tidligere lejligheder har TFU og finansministeren på et ret tidligt tidspunkt afholdt et møde om procedurer og mødefastlæggelse etc., og det er vi naturligvis helt indstillet på også at gøre denne gang. Og det vil selvfølgelig findes naturligt, at organisationerne på det kommunale område med deres arbejdsgivermodparter tager en tilsvarende runde.

Kort sagt mener COI, at situationen i forvejen er så vanskelig, at der ikke er grund til yderligere at komplicere den ved eksperimenter på forhandlingsområdet.

COI havde en god presse omkring sit repræsentantskabsmøde, og flere aviser har med udgangspunkt i mødets vedtagelser gjort sig nogle teoretiske overvejelser om, hvorvidt det vil være

muligt i TFU at blive enige om de fælles aftalekrav.

Hertil bemærkes, at repræsentantskabet bekræftede, at samarbejdet i TFU skal fortsættes og intensiveres – og det siger COI velvidende, at der er forskelle i de måder, som centralorganisationerne anskuer situationen på, hvilket er særdeles naturligt, når det betænkes, at COI dækker det, man kan kalde det faglærte og ufaglærte område, medens AC på den anden side repræsenterer akademikere, på tjenstemandsområdet ovenikøbet i særlig grad de højerelønnede akademikere.

Det har forud for hver aftaleomgang været svært at stille kravene op i TFU, og regeringens indgreb mod dyrtids- og taktreguleringsordningerne har gjort situationen endnu vanskeligere denne gang.

Til gengæld har nødvendigheden af at nå frem til et enigt standpunkt så heller aldrig været større, og det skal ikke skorte på COIs vilje til at nå et resultat.

Og vi tror på, at der også i de andre centralorganisationer findes en sådan forhandlingsvilje og realitetssans, at sammenholdet og den styrke, dette sammenhold repræsenterer for de enkelte centralorganisationer kan fastholdes i TFU.

Det skal og det vil lykkes at blive enige endnu engang.

Formandens åbningstale

I sin åbningstale sagde Aage Andersen bl.a.:

Den økonomiske krise, stagnationen og arbejdsløsheden har betydet, at vore 3 – vi kan næsten sige permanente problemer – er blevet stadig forøget.

Det drejer sig om underskuddet på betalingsbalancen, arbejdsløsheden og statens budgetunderskud.

Problemer som alle ansvarlige naturligvis har stor forståelse for, at der må findes en løsning på.

Spørgsmålet er imidlertid, hvorledes denne løsning skal udformes. Set ud fra det synspunkt, som gør sig gældende i COIs ledelse, bør det ske på en socialt afbalanceret måde, som i videst muligt omfang friholder de dårligst stillede i samfundet, og tilrettelagt på en sådan måde, at de offentligt ansatte ikke skal bære større byrder end andre befolkningsgrupper.

Særbehandling

De offentligt ansatte er ikke ukendt med en negativ særbehandling. Den oplevede vi i perioden fra 1977 til 1981, hvor vi oparbejdede så store lønester-slæb, at det ikke var muligt ved overenskomstfornyelserne at få vores berettigede krav om ajourføring imødekommet – et forhold der som bekendt skabte stor utilfredshed blandt de offentligt ansatte og som bl.a. bevirkede, at de offentlige virksomheder

havde betydelige vanskeligheder med at rekruttere og fastholde kvalificeret arbejdskraft – hvilket naturligvis var til betydelig skade for de offentlige funktioner.

Ved overenskomstssituationen i 1981 lykkedes det imidlertid som bekendt – efter store anstrengelser og ved at der udvistes god forhandlingsvilje fra begge parter side – at opnå enighed mellem den daværende finansminister Svend Jakobsen og TFU om en overenskomst, der på nogenlunde rimelig måde bragte det, vi betegner som de store brede grupper i den offentlige sektor ajour med lønudviklingen på det private arbejdsmarked.

Jeg skal villigt medgive, at ikke alle grupper – og her tænker jeg først og fremmest på de højere lønnede – kom i en situation, hvor der blev foretaget en omtrentlig ajourføring. Når der alligevel kunne opnås enighed om, at efter-slæbet hermed var ude af verden, var det fordi forhandlingsmodparten – finansministeren – i et protokollat erklærede som regeringens målsætning, at de offentligt ansatte i fremtiden skulle følge lønudviklingen på det private arbejdsmarked.

Det er klart, at denne lønaftale, som må opfattes som en af de positive ting, der er sket i repræsentantskabsperioden, skabte ro i den offentlige sektor. Tilliden til, at samfundet havde opgi-



COIs formand Aage Andersen byder velkommen.

vet, at de offentligt ansatte skulle bære større byrder end andre befolkningsgrupper bredte sig mere og mere til gavn for tillidsforholdet mellem de offentligt ansatte og deres arbejdsgiver – samfundet.

Det er klart, at det indgreb, som den nuværende regering lagde op til, og som den 16. oktober med lodder og trisser blev godkendt af et flertal i folketinget, har skabt en situation, hvor denne tillid hos de offentligt ansatte er forandret til afgrundsdyb mistillid.

Hvem kan i fremtiden have tillid til indgåede aftaler, når de ensidigt og uden de mindste drøftelser kan sættes ud af kraft, når det passer arbejdsgiverparten.

Ingen kan bestride, at der i de offentligt ansattes organisationer er stor respekt for indgåede aftaler – ingen kan pege på en eneste situation, hvor disse organisationers ledelse har forsøgt at løbe fra de aftaler, der har været indgået med forhandlingsmodparten.

Vi er imidlertid i en situation, hvor vi har oplevet ikke alene det, som mange opfatter som et overenskomstbrud, men også at vi har mistet såvel vor dyrtidsregulering som vor taktregulering. Begge dele i grunden lige alvorligt, idet dyrtidsreguleringen som reguleringsform har det i sig, at den først og fremmest tager hensyn til de lavere lønnede, hvilket vi naturligvis i denne forsamling – som repræsenterer så mange lavtlønnede – anser for noget afgørende og væsentligt.

Når vi alligevel ser mest alvorligt på taktreguleringens afskaffelse, hænger det sammen med, at man ved at afskaffe denne ordning indbygger den for-



Gæster og repræsentantskab.

skelsbehandling i forhold til lønmodtagergrupperne i den private sektor, som uundgåeligt vil betyde, at de offentligt ansatte sakker bagud i lønudviklingen.

Lad mig sige det – så klart som jeg overhovedet kan – de offentligt ansatte har forståelse for landets økonomiske problemer og også forståelse for, at der skal bæres byrder, men byrderne skal fordeles på en anden og mere social forsvarlig måde end den, regeringen har ønsket anvendt.

Afskåret

I forbindelse med den kommende overenskomstsituation, er der fra regeringens side udtalt ønske om at staten og de offentligt ansatte skulle forhandle først.

Lad det være sagt lige ud, vi finder ikke, at der her er tale om nogen god ide.

Først kapper man den navlestreng til det private erhverv, som taktreguleringen repræsenterer – og som gav os sikkerhed for nogenlunde at følge med udviklingen på det private arbejdsmarked – herefter siger man så, at vi bør forhandle først. Nogle føler nok, at der her er tale om, at man vil føje spot til skade.

Kravet er jo nemlig, at vi skal forhandle først uden at vide, hvad der sker med lønudviklingen, det bevægelige lønsystem og taktreguleringerne



Finansminister Henning Christoffersen var gæst ved COIs repræsentantskabsmøde.

m.v. på det private arbejdsmarked, og det i en situation, hvor vi på forhånd er afskåret fra senere at kunne samle det op, man når på det private arbejdsmarked.

Hr. finansminister, kan det virkelig være rimeligt at stille sådanne krav til de offentligt ansatte? Jeg mener det ikke.

Garanti

Vi står nu foran en overenskomstsituation, som forhandlingsmodparten –

regeringen – på forhånd med sine indgreb har gjort så vanskelig, at det kan være mere end tvivlsomt, om det overhovedet vil være muligt at nå en forhandlingsløsning. Vi afviser naturligvis ikke at forhandle – det har COI aldrig gjort – til gengæld må vi sige, at udgangspunktet nok aldrig har været så dårligt som i denne situation.

Men vi prøver – også fordomsfrit – men for at der ikke skal være nogen tvivl om vores stilling, vil jeg sige til finansministeren, at en helt afgørende forudsætning for, at der kan blive et resultat ud af disse drøftelser vil være, at der skabes sådanne ordninger, at vi får garanti – og jeg mener virkelig garanti for – at vi i den kommende overenskomstperiode kommer til at følge lønudviklingen på det private arbejdsmarked – uanset om denne udvikling bliver på 4–6 eller 8% pr. år.

Lad mig sluttelig vende mig til det pres, som jeg er sikker på dette repræsentantskab klart føler, at der for tiden lægges på de offentligt ansatte. Vi føler os som gode og nyttige borgere, der udfører vigtige og væsentlige funktioner i vort samfund, og vi bøjer ikke nakken for det pres vi udsættes for.

Vi står sammen i faglige fællesskaber, der bliver bredere og bredere og tættere og tættere. Der er 750.000 af os, og tro mig kære politikere, vi og vore familier kender også vor styrke som vælgere i det danske samfund.

Det skete der også

På et repræsentantskabsmøde sker der mange ting, hvilket det senere referat over mødet vil vise, men vi har her trukket tre emner frem.

Aftalekrav 1983

Et enigt repræsentantskab vedtog COIs krav til de kommende aftaleforhandlinger.

På repræsentantskabsmødet var der en klar holdning til at det især var lavere- og lavestlønnede grupper der skulle tilgodeses.

De vedtagne krav skal herefter behandles i Tjenestemændenes Fællesudvalg (TFU), hvor de 4 centralorgani-

sationer skal søge at opnå enighed om de endelige krav til finansministeren.

Det blev også vedtaget (pkt. 4 c), at COIs forretningsudvalg bemyndiges til at udtage nogle af de mange særlige krav, der er indsendt fra organisationerne.

Følgende krav blev vedtaget:

- 1) Generel forhøjelse af lønninger m.v. herunder taktreguleringens forhandlingsdel, udmøntet med særlig hensyntagen til de lavere- og lavestlønnede grupper.
- 2) Der må skabes garanti for en parallel lønudvikling mellem det pri-

vate og det offentlige område i aftaleperioden.

- 3) En eventuel arbejdstidsnedsættelse aftalt på det private arbejdsmarked aftales tilsvarende for COIs medlemsområde.
- 4) Der afsættes midler til:
 - a) Gruppevis og individuelle omklassificeringer
 - b) Regulering af godtgørelsessatserne for arbejde uden for normal arbejdstid (natpenge og søn- og helligdagsgodtgørelse m.v.)
 - c) Gennemførelse af visse særlige krav.

COIs struktur

Et af de emner, der på repræsentantskabsmødet var imødeset med størst spænding, var nok spørgsmålet om nedsættelse af et vedtægtsudvalg til viderebearbejdelse af spørgsmålet om en eventuel ny struktur i COI.

Formanden, Aage Andersen, sagde om dette bl.a.: I COI er vi optaget af et forslag til en omfattende strukturændring.

Kort fortalt er formålet med vore bestræbelser at sikre, at vi også i fremtiden har væsentlig indflydelse på de offentlige ansattes løn- og arbejdsvilkår.

Jeg er personlig overbevist om, at de foreslåede strukturændringer, hvor efter COI gøres til et egentlig forbund, på længere sigt vil være til uvurderlig gavn for vore medlemmer.

Det er mit håb, at vi må kunne trænge følelserne og særinteresserne noget i baggrunden i de fremtidige diskussioner om dette vigtige problem.

Det vi har brug for er fordomsfrie drøftelser, og at den endelige beslutning sker ud fra en objektiv bedømmelse af, hver der tjener COIs medlemmer bedst.

Debatten om nedsættelsen af udvalget blev både lang og grundig. Et ændringsforslag om at vente med udvalgsarbejdet indtil spørgsmålet om hovedorganisation var afgjort, blev med stort flertal forkastet af repræsentantskabet, og hovedbestyrelsens forslag blev vedtaget uændret.

På det efterfølgende hovedbestyrelsesmøde blev vedtægtsudvalget sammensat således:

Søren Andersen (formand)
Tommy Agerskov Thomsen
Johan Overgård
P. H. Nielsen
I. S. Bjarndal
Niels Juul.

Udvalget skal ifølge vedtagelsen have færdiggjort sit arbejde inden den 1. oktober 1983.

Samarbejde

På repræsentantskabsmødet omtalte formanden Aage Andersen også samarbejdet med andre organisationer, han sagde bl.a.:

Vedrørende det fagorganisatoriske har de forløbne to år stået for en udviklings- og opbrudsperiode, hvor samarbejdet er blevet udbygget, det gælder bl.a. mellem KTU og TFU.

Det er sket både af hensyn til ønsket om større forståelse mellem de offentlige ansatte, men naturligvis også fordi, vi har oplevet, at arbejdsgiverne - staten, amterne - og kommunerne - i stadig stigende grad samordner deres optræden.

For TFU gælder, at vi på trods af de forskelle, og lad mig understrege naturlige forskelle, der kan være i vore opfattelser i de fire centralorganisationer og på trods af de problemer, som vi har haft undervejs, så er det lykkedes at håndtere tingene på en sådan måde, at sammenholdet og den styrke, som dette sammenhold repræsenterer har kunnet fastholdes.

Jeg tror, at alle centralorganisationer er klar over, at et sammenbrud i TFU kan betyde nye forhandlingsmønstre, som vi i dag næppe kan overskue formen eller virkningen af.

Vi bør derfor allesammen være interesseret i også i fremtiden at bevare og styrke TFU. Forudsætningen for at dette kan ske er, at vi fortsat udviser stor forhandlingsvilje, men også at vi udviser det mod og den realitetssans, som den kommende tid vil kræve af os.

På vegne af COI tilsige jeg vor vilje til et forsat godt og fordomsfrit samarbejde inden for TFU.

Jeg tror, at de øvrige samarbejdspartener vil have forståelse for, at jeg her specielt giver håndslag til vor søsterorganisation CO II med hvem vi har så mange fælles interesser.

Jeg tilsiger COIs og min vilje til at udbygge samarbejdet mellem vore to centralorganisationer, og jeg glæder mig over de konkrete muligheder, der på det seneste er skabt for et mere tæt og formaliseret samarbejde vore to centralorganisationer imellem.

Men jeg understreger, at dette udbyggede samarbejde ikke er et ønske om at være sig selv nok, og det vil naturligvis på ingen måde lægge hindringer i vejen for det fælles samarbejde med andre samarbejdspartener herunder TFU.

Udgives af statstjenestemændenes
Centralorganisation I, Bredgade
21, 1260 København K.

Ansvarshavende redaktør:
Aage Andersen.

Oplag: 59.500.

Tryk: Skou & Madsen.

Nyt fra A-kassen

Nye dagpenge- og efterlønssatser

Fra mandag den 27. september 1982 er den maksimale dagpengesats forhøjet til 335 kr. for fuldtidsforsikrede, 223 kr. for deltidsforsikrede og 266 kr. for nyuddannede.

Overflytning

Overflytningen fra Funktionærernes A-kasse sker som planlagt pr. 1. januar 1983.

Desværre er det ikke lykkedes at nå til enighed med FTF-A om 1. januar 1983, så overflytningen vil beklageligvis først finde sted pr. 1. april 1983.

Lovændringer

Den 16. oktober vedtog folkettingen en række ændringer i lov om arbejdsformidling og arbejdsløshedsforsikring m.v. (bortfald af reguleringer og forhøjelse af bidrag m.v.). Den endeligt vedtagne lov er dog på afgørende punkter forskellig fra det fremsatte lovforslag. Således har man opgivet nedsættelsen af dagpengemaximum fra 90 til 80 pct. I stedet fastlåses dagpengemaximum på 335 kr. indtil 1. april 1985. Forslaget om ændring af efterlønssatserne er også taget af bordet og satserne fastfryses ikke helt, idet der tilføjes en vis regulering.

Kontingentsatser

Medlemsbidraget bliver forhøjet fra 3,75 til 6 gange den maksimale dagpengesats pr. 1. januar 1983 og bliver således på 2.010 kr. om året, svarende til 168 kr. pr. måned for fuldtidsforsikrede, og 112 kr. om måneden for deltidsforsikrede.

Administrationsbidraget fastsættes til 20 kr. om måneden for alle medlemmer, der tillige står som medlemmer af COTD eller en COI-organisation. For ikke-medlemmer opkræves et administrationsbidrag på 24 kr. om måneden.

Fælles omregningssats

Fra 1. januar 1983 har arbejdsdirektoratet desuden indført en fælles omregningssats for alle A-kasemedlemmer på 63,66 kr. /time. Dette vil få betydning for mange efterlønsmodtagere og dagpengemodtagere, der oppebærer pension.

en tur på den på fabriksområdet liggende prøvebane.

Aftensmaden fik vi i lokaler tæt ved hotellet men desværre havde stub tabt mælet men heldigvis ikke humøret og vi var ret så lærenemme da han lærte os ved fløjten at sige skål.

Tredje dag blev vi i bus kørt til Wilhelmstal, et knapt 200 år gammelt sommer- og jagtslot, som med en byggetid på 25 år plus 10 år til det løse blev til et rigt udsmykket slot, hvor vi da vi gik rundt indendøre måtte benytte filttøfler.

Derefter kørte vi til en ruin, Löwenburg, ved slottet Wilhelmshöhe. Ruinen er en anlagt ruin for so ein ding måtte enhver borgherre med respekt for sig selv have.

Rundt om i slotsparken sås oversøiske trævækster – borgherrens kamphær som blev lejet ud og som kom meget langt omkring, havde altid en stående ordre til at hjembringe stiklinger og eller frø til den hjemlige park.

I fabrikskantinens fik vi nu alle tiders engelske bøf, hvorefter turen fortsatte til Binding Brauerei, hvor vi besøgte virksomheden og i et flere etager udsænkingssted hvori også indgik 3 ældre gærtanke i kobber nu forsynet med gulv, borde og stole blev der så smagt på øllet og der vankede også en platte der udgjorde det for aftensmad.

Fjerde dagen var til egen rådighed, og der blev set på alt fra gamle huse, malerier, varehuse m.m. og

om aftenen afsluttedes med en middag på hotel Schweizer Hof som lå i den anden ende af byen, men der var jo taxi og sporvogne. Her blev der sagt tak for denne gang i flere gemytlige taler og stemningen blev jo ikke mindre af, at der også var lavet nogle sange til lejligheden og Jørn fik til tak for denne femtende gang en gave til stambordet samt et med stjerne tegn forsynet miniaturekrus.

Hele femte dagen tilbragtes i tog, ganske vist ikke oppe foran som vi er vant til, på vej hjem til de kendte suppegryder efter nogle dage, hvor man igen har lært nogle af sine kolleger at kende på en lidt anden måde end den sædvanlige hastige god-daw og farvel igen.

Diesel-forurenede luft i tog kan give halskræft

Indenfor de sidste syv-otte år er fire lokomotiv- og togførere ved den private jernbane Skagen-banen blevet ramt af halskræft.

Både de ansatte og Dansk Lokomotivmands-Forbund, hvis medlemmer er ansat på Privatbanerne, har mistanke om, at de alvorlige sygdomstilfælde skyldes arbejde i dieselforurenede luft i togene, skriver Holstebro Dagblad.

Formodningerne om dieselens skadelige langtidsvirkninger er under granskning hos den vestjyske læge Per Steino, Staby ved Holstebro, der mener at have fundet ud af, at en sådan os på bare få år kan give temmelig alvorlige hjerneskader.

Det viser første del af en undersøgelse, læge Steino har foretaget for specialarbejderforbundet i Herning.

Per Steinens materiale bygger på oplysninger fra 17 chauffører i Holstebro, Herning og Esbjerg og skal senere udvides til mellem 100 og

200 chauffører, som arbejder i dieselforurenede luft.

Hukommelsen

Chaufførernes hukommelse er blevet dårligere, de lider af hovedpine og hurtig træthed. Af andre gener nævner læge Per Steino forandringer i slimhinderne på længere sigt, der giver chaufførerne en konstant følelse af tørhed i halsen. Læge Per Steino har desuden mistanke om, at dieselosen kan give klatter af snot på lungerne og virke skadelig på hjertet.

Tre af de ansatte på Skagen-banen blev ramt af kræft i halsen, en fjerde i halsregionen. To af disse er nu gået på pension, en er overgået til remisearbejde, mens en fjerde fortsat kører tog.

Skagen-lokomotivførernes tilidsmand, Per Gaardstrup, leder af kronisk bronchitis. Det samme gør en kollega, som desforuden plages af »forstenede lunger«.

Den fungerende formand for Dansk Lokomotivmands-Forbund, Niels Sørensen, mener, ifølge Holstebro Dagblad, at det er udluftnings- og opvarmningssystemerne i hovedparten af de tog, der kører på landets privatbaner, der er noget galt med.

Det drejer sig om et vesttysk fabrikkat. Udstødningen fra fyr og motor ledes ud under togene, hvor også den luft, der skal bruges til opvarmning af førerhus og passagerkabinen tages ind. Det betyder, at både personale og passagerer opholder sig i dieselforurenede luft.

Passagererne

Om faren for passagererne siger lokomotivmændenes formand, at »der selvfølgelig er forskel på at sidde der (i den forurenede luft, red.) i 20 minutter og så at skulle arbejde der i otte timer om dagen hver dag«.

Det 1. Bud og teknologer

Af Tage W. Jensen

12

Ny teknologi er blevet floskelnæring. Folk »frygter ny teknologi« eller »sætter på ny teknologi«. De første er »reaktionære krystere«, de andre er »i trit med udviklingen«. Og – floskel nr. 3 – »udviklingen kan vi ikke modsætte os«.

Flosklerne stammer fra, at vi lader os blænde af vore tekniske fremskridt, så disse så småt er ved at blive en svøbe i velsignelsers forklædning. Er vi hjælpeløse?

Svaret gives faktisk af nogle af verdens førende videnskabsfolk med overblikket og selvrespekten i orden og lyder: Efter årtusinder på Jorden må mennesket konstatere, at det stadig ikke kan styre sig selv. Vi kan bygge og bruge indviklede – læs: avancerede – maskiner, men vi har ikke lært at leve i fred og fordragelighed menneske med menneske, nation med nation. Vi har udviklet et uddannelsesapparat, der kan skole os i mange gøremål og metoder, men det kan åbenbart ikke lære os at leve som mennesker. De 10 Bud – der i grunden indeholder al nødvendig vejledning – opfattes som irrelevante og »utidssvarende«.

At vi behøver vejledning viser bl.a. et lille eksempel på, hvor langt ude vi er kommet i vor åndsforladte tilbedelse af teknik for teknikkens skyld:

Telefonselskabet KTAS udskrev for nogen tid siden en formgivningskonkurrence – *designkonkurrence* på engelsk-dansk – om nye, åbne gadetelefon»bokse«. Karakteristisk for den velkvalificerede dommergruppes kommentarer til indsendte forslag er følgende hyldest til vinderforslaget, der består af en elegant bøjet stålskærm efter samme arkitektoniske princip som det ene af to 3.-præmieforslag, betegnet »Det grønne tag« (store billede), som mens dette skrives næv-

nes som det sandsynlige valg af gadetelefon. Således kommenterer dommerne imidlertid vinderforslaget (lille billede):

»I såvel hovedform som detaljering virker løsningen markant og helstøbt. Den er karakterfuld uden at virke påtrængende i bybilledet, hvilket har kunnet demonstreres ved prøveopstilling af prototypen i forskellige omgivelser. Som system virker den gennemtænkt med henblik på både aktuel teknologi og fremtidige former for automattelevoni. Materialevalg og detaljering er gunstige m.h.t. vedligeholdelse og holdbare overfor slid, snavs og hærværk. Med et overskueligt udviklingsarbejde må denne type kunne udvikles til produktion og brug i alle former for offentligt miljø«.

Åbne gadetelefoner er en misforståelse i selve idé-oplægget – de forudsætter ofte gode lunger og ikke mindre god hørelse hos brugerne. Derfor udtaler dommerne heller ikke en lyd om, hvorvidt telefoning fra de præmierede forslag bliver *behagelige*, så som beskyttet imod trafikstøj, klimaulemper, andres overhøring af samtale o.l. Men »vandgangen« er tilsyneladende værre endnu – for den tyder på, at vi er faret vild i selve begrebet »design«:

Der gives en forkert opfattelse af det engelske ord *design*, som tilmed indfødte i engelsktalende lande bidrager til at holde i omløb – nemlig som udtryk for en tings udelukkende skønhedsmæssige (æstetiske) kvaliteter. Faktisk har ordet *design* i denne forbindelse samme betydning som det danske *brugskunst* med meget kraftigt tryk på *brugen*. For designeren/formgiverens formål og kunst er at gøre brugsting så *hensigtsmæssige og behagelige* at bruge som mulig. Dermed tilside-



Olsen telefonerer af fuld hals under prototypen »Det grønne tag« – Rådhuspladsens trafiklarm må overdøves! Vinterdage udfordres Olsens kondi, når han telefonerer – han får kolde fødder. Ventende telefonkunder kan fordrive ventetiden med at lytte til Olsen – for privatsamtale er fysisk umulig fra den åbne type telefon»boks«.

sættes ikke æstetiske krav. Ting, der er rigtigt designet, opnår nemlig deres egen skønhed, deres eget »liv«. For sandheden er altid smuk dybest set og i videste forstand.

Således er DSB's designprogram også i adskillige henseender – ikke alle – ganske udmærket til danske forhold lige fra f.eks. den enkle, praktisk anbragte perrontrappe (også en del af designhelheden) til de tre, let kendelige, robuste bogstaver i statsbanernes navnetræk, der afløste den falske varebetegnelse, det bevingede hjul, SAS nåede dog vist aldrig at protestere imod »konkurrenten«?

Gadetelefoneksemplet er let at kritisere, fordi det er håndgribeligt og for alle at se og forstå. Det kan

være sværere at give talende og skrivende teknologer og disses lignende herolde rap over neglene – navnlig dem, der har sans for menneskets baggrund og kan krydre teknologihyldesten med citater fra Plato, Sokrates o.a. mere eller mindre hæderkronede filosoffer. Et af sådanne teknologers yndlings-temaer i forsvarstalerne for »udviklingen-kan-vi-ikke-modsætte-os«-dyrkelsen er at sammenligne med dampmaskinens fremkomst og folks modstand imod »uhyret« dengang! Teknologerne glemmer bare – fordi det passer dem – at dengang var lønforhold og arbejdsvilkår/-miljø så enormt ringe, at dampmaskinens ankomst (industri) og dermed udsigt til endnu dårligere (eller slet ingen) løn som følge af overflødiggjorte hænder virkede som logisk og naturlig igangsætter af folks protest imod maskinerne. *Forhold, som fagbevægelsen ændrede og garderer så positivt, at situationen i dag er en anden, der ikke umiddelbart kan sammenlignes med »maskinstormernes« tid. Der har fundet en udvikling sted!*

Teknologer o.a. burde snarere stille dem selv følgende tankevækkende spørgsmål i 1980'erne: Ville datidens håndværksmønster kombineret med nutidens løn- og miljøresultater ikke give et bedre modelprincip for nutidens samfund, hvis det altså er menneske, teknologer vil sætte før effektivitetsdille? Teknologiske og politiske tendenser giver desværre ofte mistanke om, at det er effektivitet, videnskaben tænker mest på! Ja, rent ud sagt teknologisk afgudsdyrkelse – i strid med det 1. Bud i den Lov, mange videnskabsfolk også helst lukker øjnene for, fordi videnskaben kan ikke forklare Skabelsen (til erstatning opererer den med begrebet *evolution*) og vil kun tro noget, den

kan forklare. Sidstnævnte er på én gang videnskabens styrke og svaghed. Intelligent vurdering af menneskets behov i forhold til teknologimuligheder med altid vågent, ansvarsorienteret blik for konsekvenser er stadig det vanskelige, manglende led i vor teknologiudvikling.

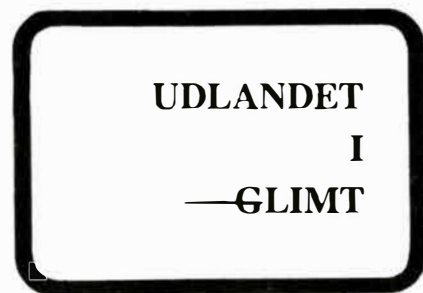
Derfor kommer her som gave til teknologer og politikere den manglende *teknologivurderingsformel*. Den, som vi i kommende måneder – måske år – skal høre og læse teknologer m.fl. hjemme og ude bruge oceaner af høringer og trykte ord på at tale og skrive sig udenom, så de pågældende foregangsfolk alligevel ender ved deres forudfattede konklusion: »Udviklingen kan vi ikke modsætte os« – den må vi »bøje os for«, som sendes den fra Himlen og ikke i realiteten er menneskeværk(tøj). Foregangsfolkene bliver kloge:

Hvis avanceret teknologi fremmer kvalitet i produkt og miljø (tilsammen livskvalitet) eller i en af delene uden at forringe den anden, er teknologien berettiget. Hvis

avanceret teknologi kun fremmer rationalisering og økonomi på bekostning af produkt- og miljøkvaliteter, må der sættes meget kraftigt spørgsmålstejn ved dens anvendelse.

P.S.

Det smarte – men altså ifølge opgavebetingelserne åbne – vinderforslag i KTAS' telefon»boks« designkonkurrence har faktisk fået tilnavnet, »Det rustfri spørgsmålstejn«. Nærmest en foræring til denne artikel! Her står det symbolsk, teknologiens selvransagende spørgsmålstejn, arkitektformet i stål:



● NEW ZEALAND har forhøjet jernbanetakster 8%, som skønnes at indbringe ca. kr. 175 millioner mere i dette finansår.

Ingen nyheder.

● ENGLAND's statsbaner (BR) venter underskud på op til kr. 4200 millioner i 1972. Indskrænkninger i

toggangen forberedes med gradvis indførelse i kommende halvår.

Ingen nyheder.

● TUNIS har fået lån på kr. 210 millioner hos Kuwait Fonden for arabiske landes økonomiske udvikling som hjælp til at forbedre Tunis' sydlige forstadsbaner.

Ingen nyheder.

● BRASILIEN's Vitoria à Minas-jernbaner har bestilt 159 godsvogne hos Santa Matilde.

Læser: Santa Claus' kone?

Red.: Nej. Vognene faktureres. Men ellers glædelige hjul.

FOTO – også noget for dig

14

I næsten enhver familie findes der et fotografiapparat. Nogle dyre, nogle billige, men alle beregnet til at fastholde et minde om en oplevelse.

Foto som hobby

Mange ønsker at gøre lidt mere ud af fotograferingen end blot at tage almindelige ferie billeder. Det kan være ønsket om at tage bedre billeder (herunder ferie billeder), om at eksperimentere, at tage nærbilleder eller endog selv at fremstille billeder, der får folk til netop at have foto som hobby. Det er disse kolleger vi i Foto- og Filmgruppen inden for DJIF gerne vil have i tale.

Hvem er vi?

DJIF, Foto- og Filmgruppen er en landsdækkende forening med ca. 80 medlemmer. Dette tal har været nogenlunde konstant i de seneste år, og det er det, vi vil have gjort noget ved. Som landsdækkende fotoklub er vore tilbud afvigende fra andre fotoklubbers, men efter vor opfattelse spændende på sin måde. Blandt de ting vi beskæftiger os med er f.eks.:

- afholdelse af Danske Jernbanemesterskaber i foto og film.
- nordiske og europæiske konkurrencer, hvor rejserne til udstillingerne er et ekstra krydderi.
- trekantkonkurrence i dias med jernbanefotoklubber i Göteborg og Halmstad. Her spiller også det kammeratlige samvær en stor rolle.
- fototræf, billedaftener med diskussion af indsendte billeder eller debat om en billedmappe fra en anden klub.
- hør om andres udstyr og erfaringer.
- besøg hos fotofirmaer – f.eks. Kodak.

Det vi i en styrket position gerne ville er bl.a.:



Fiskekutter

Ove Hesstrup Hansen

- have fast mødeaften
- igangsætte lokale aktiviteter
- opnå gode internationale resultater.

Til at udfylde denne ramme har vi brug for dig, og vi er sikre på, at bekendtskabet kan blive til fælles glæde.

Til feriefotografen

Også ferie billeder må gerne være gode. De skal være skarpe og rigtigt belyst, men hvis de samtidig er velkomponerede og spændende – anderledes, så gjorde det jo ikke noget. Det kan du opnå ved at være med til at diskutere andres billeder

og ved at lade andre være med til at tale om dine.

Til de unge

Ud over det rent fotomæssige spiller det selskabelige ind. På vore rejser til Göteborg, Halmstad og det øvrige Norden samt til det sydlige Europa har vi det hyggeligt, og udover at få en god grund til en rejse, har man som regel også erfarne kolleger at støtte sig til.

Til de erfarne fotoamatører

Det er måske netop dig, vi går og venter på. Du har selv mørkekam-

DSB's lokoførere kan køre mere energiøkonomisk

Nogle af dem accelererer for forsigtigt

15

mer eller adgang til et, og du har en masse erfaring, vi gerne vil trække på. Du kunne måske endda hjælpe os til et internationalt gennembrud. Har du været medlem før? Ja, men det kan da være, at der er sket et og andet siden – vi er bl.a. blevet medlem af SDF.

Til de 50–60 årige

Var der ikke noget om, at du for nogle år siden satte dit mørkekammerudstyr i et skab. Find det nu frem – du kan jo godt lide det – og så har plasticpapiret for resten gjort det meget nemmere.

Til alle

Dette var en kort præsentation af Foto- og Filmgruppen. I næste nr. af dette blad vil vi udskrive en foto-konkurrence, men hvis du allerede nu skulle være interesseret i at høre mere om Foto- og Filmgruppen, så skal du blot sende nedenstående blanket til:

Kurt Jeppesen
Hestkøb Vænge 97
3460 Birkerød
02-81 24 83
eller tjenesteadresse
Passagerfunktionen
Københavns Hovedbanegård
8-1-3634

Undertegnede

_____ ønsker at høre mere om Foto- og Filmgruppen

_____ ønsker at blive medlem af Foto- og Filmgruppen.
(Årskontingent 50 kr. opkræves i januar).

DSB kan spare betydelige mængder dieselbrændstof ved at opdrage på sit lokomotivpersonale. Lokoførerne kører vidt forskelligt og langt fra altid særlig hensigtsmæssigt ud fra et energisynspunkt. Det fremgår af de første løbende forbrugsmålninger, som DSB nogen sinde har foretaget.

Statsbanernes maskinafdeling har sat sig for at undersøge, hvilken kørecyklus, der er den mest økonomiske for et dieseltrukket persontog. Eller med andre ord, hvordan man gennemkører en given strækning på en given tid med det mindst mulige brændstofforbrug. Et ME-lokomotiv er blevet udrustet med måleudstyr, der registrerer såvel hastighed som forbrug på et magnetbånd. Båndene sendes til *Christian Rovsing A/S*, der foretager aflæsningen og bearbejder resultaterne.

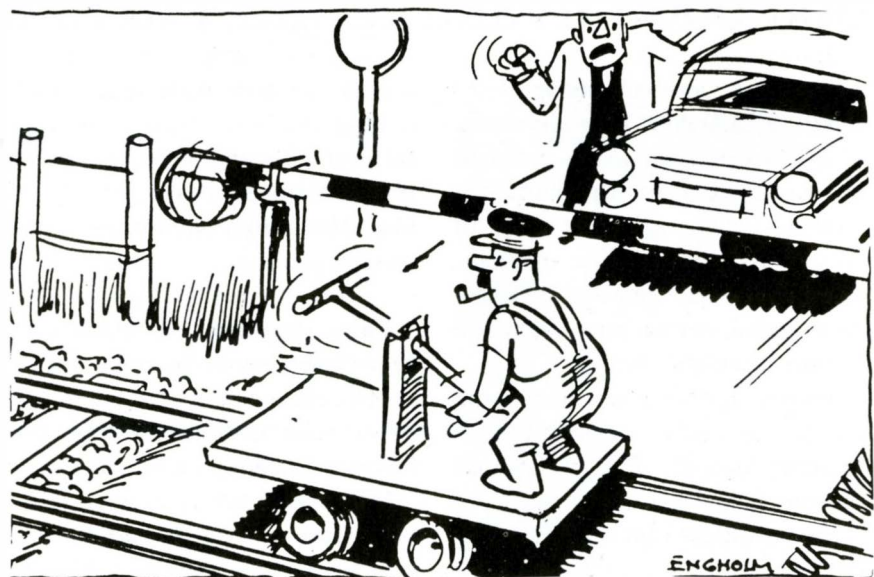
Undersøgelse

I øjeblikket undersøger DSB, hvordan der rent faktisk køres i dag, og hvor stort et forbrug, det giver. Senere vil man gå over til »styrende« kørselsforløb, hvor forskellige strategier vil blive afprøvet mod hinanden. De styrede kørsler

vil blive foretaget på nogle få, bestemte strækninger, for at begrænse antallet af variable.

Allerede nu kan det dog siges, at en del lokoførere begår den fejl, at de accelererer for forsigtigt. Andre udnytter ikke i tilstrækkelig grad muligheden for at køre et langt stykke i friløb før hvert stop.

Den recept, der er ved at tegne sig, ser sådan ud: efter igangsætning bringes maskinen så hurtigt som muligt op i kontrollerstilling 8 (»fuld gas«) hvor den holdes, indtil den ønskede hastighed er nået. I god tid før stop stilles kontrolløren ned på stilling 1. I denne stilling går motoren med tomgangsomdrejningstal, men banemotorene er magnetiseret og der er altså træk på hjulene. Dette har vist sig at give et mindre samlet brændstofforbrug end den »rene« tomgang, uden tvivl fordi den energi, der alligevel skal bruges til at holde dieselmotoren i gang, på den måde bliver udnyttet til »noget fornuftigt«. Så vidt vides er den »on-off«-strategi, vi i sin tid foreslog, endnu ikke blevet forsøgt. Men de foreliggende resultater har på ingen måde svækket teorien bag den.



Tillægelse af lønanciennitet i henhold til aftalehåndbogens afsnit 3.1, stk. 2:

»En tjenestemand, der ansættes i en højere stilling i direkte forlængelse af midlertidig tjeneste i denne stilling – eller anden højere stilling af samme kategori – og som har været taget de hermed forbundne arbejdsopgaver gennem en sammenhængende periode på mindst 1 år, medregnet sådan tjeneste ved fastsættelse af lønancienniteten i den højere stilling, som om samtlige perioder af midlertidig tjeneste var tilbagelagt i den højere stilling, hvori han ansættes.«

Denne bestemmelse åbner bl.a. følgende 3 muligheder:

1. Tjenestemanden *er* på slutløn i egen lønramme ved påbegyndelse af funktion.
Ved udnævnelse i den højere stilling fastsættes lønancienniteten fra funktionsperiodens begyndelse.
Eksempel: Funktion fra lønramme 13 til lønramme 17 er påbegyndt 1.4.1980.

Tjenestemanden forfremmes til lønramme 17 den 1.10.1982. Lønancienniteten ved udnævnelsen i lønramme 17 fastsættes efter medregning af funktionsperioden til 1.4.1980.

Uden medregning af funktionsperioden ville lønancienniteten være 1.10.1982.

2. Tjenestemanden *er ikke* på slutløn i egen lønramme og næste alderstillæg (løntrin) er mindre end det løntrin der opnås ved funktion, og tjenestemanden opnår ved forfremmelsen en lønfremgang på 2 løntrin (f.eks. fra løntrin 20 til løntrin 22).
Ved udnævnelse i den højere stilling fastsættes lønancienniteten fra funktionsperiodens begyndelse.
Eksempel: Funktion fra lønramme 13 til lønramme 17 er påbegyndt 1.2.1981.
Tjenestemanden er på løntrin 20 i lønramme 13 ved funktionens begyndelse og forfremmes til lønramme 17 den 1.6.1982.
Lønancienniteten ved udnæv-

nelsen i lønramme 17 fastsættes efter medregning af funktionsperioden til 1.2.1981.

Uden medregning af funktionsperioden ville lønancienniteten være 1.6.1982.

3. Tjenestemanden *er ikke* på slutløn i egen lønramme ved påbegyndelse af funktion.
Tjenestemanden opnår ved forfremmelsen en lønfremgang på et løntrin (fra trin 21 til trin 22).
Eksempel: Funktionen fra lønramme 13 til lønramme 17 er påbegyndt 1.4.1980.
Tjenestemanden er på trin 21 i lønramme 13 og skulle have næste alderstillæg (trin 22) den 1.5.1980.
Tjenestemanden forfremmes til lønramme 17 den 1.5.1982.
Lønancienniteten ved udnævnelsen i lønramme 17 fastsættes efter medregning af funktionsperioden til 1.4.1980.
Uden medregning af funktionsperioden ville lønancienniteten være 1.5.1980.

300.000 l livsfarlig gift tværs over LF

En svensk jernbanetransport af omkring 300.000 liter livsfarlig »Seveso-gift« fra den nedlagte BT-Kemi gennem Danmark via Lolland-Falster og Rødby Færge til Vesttyskland har fået de små nakkehår til at rejse sig på de DSB-tjenestemænd, der har ansvaret for de natlige gifttransporter.

DSB's sagsbehandler i sådanne transporter ved Rødby Færge, trafikkontrollør P. E. Thomassen erindrer intet om transporten.

Den er under alle omstændigheder sket uden særlige sikkerheds-

foranstaltninger, og hverken DSB, politiet eller den danske miljøstyrelse er på forhånd blevet underrettet om transporterne, der er sket i »nattens mulm og mørke« i sommer.

Ifølge dagbladet »Politiken« er det firmaet Bruun-Service i Lund, der har påtaget sig fjernelsen af i alt 600.000 liter livsfarlig gift fra det tidligere dansk-ejede BT-Kemi.

Giften skal på Fa. Bayer AG i Leverkusen nedbrydes eller »hængemmes«.

– Jeg erindrer intet om disse transporter, men under alle omstændigheder har de, såfremt de har passeret Rødby Færge, været afsendt uden særlige sikkerhedsforanstaltninger. Hvis det ikke tydeligt fremgår af fragtbrevene, hvad indholdet er i godsvognene, har vi ikke en jordisk chance for kontrol og indgriben, siger P. E. Tomassen.

De 300.000 liter gift, der har passeret Lolland-Falster i sommerens løb, bestod bl.a. af dioxin – det stof, der for nogle år siden lagde den italienske by Seveso øde i månedsvis.

Fra medlemskredsen

Katastrofer!

Regeringsmedlemmer er jo også almindelige mennesker ligesom os andre, så vi må vel tilgive dem, at de har svært ved at overskue alle de konsekvenser en lov kan indeholde. Dette gælder også for loven om, at vi selv skal betale den første sygedag, at ordningen er asocial er en side af sagen, men hvor mange har tænkt på, at den kan være direkte farlig.

Der er visse grupper i vort samfund, der er underlagt særlige strenge sikkerhedsregler, såsom f.eks. flypiloter, chauffører, læger og lokomotivførere. Det ville meget let kunne afstedkomme en katastrofe, hvis nogle af disse p.g.a. økonomiske problemer blev nødt til at møde syg, træt og/eller utilpas på sit ansvarsfulde job.

Jeg mener ikke, at regeringen hermed har givet »carte blanche«, for at man bare kan lave ulykker der passer een, men man kan vel næppe fritage dem for ansvaret, når og hvis der sker en større fly- eller togkatastrofe grundet den famøse lov.

NB. Ego har »oven i købet« kendskab til mennesker af før omtalte kategorier, der af sikkerhedsmæssige grunde er beordret til regelmæssig lægetilsyn, som kan og må blive en alvorlig økonomisk belastning.

BAF.

G 1 + G 2

Efter hjemkomsten fra G 1 + G 2 på LO-skolen, DLF's Forbundskursus, i børnenes efterårsferie ønsker undertegnede at sige tak til kolleger, undervisere samt Niels fra den daglige ledelse på Hellerupvej. Det har været 14 spændende dage med

en masse stof til eftertanke. Man fik et lille indblik i de forskellige ting, som sker rundt omkring os, men som vi ikke bemærker, når vi går derhjemme på depotet.

En iagttagelse som jeg gjorde på kurset var, at i DSB's top elsker man at lave udvalg i den helt store stil. Man fik det indtryk, at det bestod i at sidde og undersøge, hvad hver især gik og lavede og så til sidst nedsatte et udvalg, som skulle komme med en betænkning af dit eller dat.

Til sidst vil jeg kommentere Niels for det han sagde til kursus-kritikken »at vi havde været et stille hold«. Det kunne jo tænkes, at vi kom fra afdelinger, hvor der ikke opstår de store bravallaslag i det daglige, og det kan jo kun smitte af på de bestyrelsesmedlemmer, som deltog i ovennævnte kursus.

Med venlig hilsen
Ikas E. F. Jaller, mdt Kø.

Pensionistforeningen

I forløbne efterår har foreningen afholdt nogle vellykkede og hyggelige onsdagsmøder, hvor livlig konversation kolleger imellem over et par stk. smørrebrød m.m. var den herskende stemning, kortspil indgik ligeledes i hyggestemningen, mødedeltagelsen har været ca. 25 medlemmer pr. mødedag.

Foreningen blev på mødet den 9. september navngivet og fik ved afstemning mellem flere forslag navnet »Trækkrogen«, idet symbolikken i navnet ligesom skulle udtrykke forbindelsen til vor gamle arbejdsplads på lokomotivet og til

yderligere styrkelse af denne kontakt modtager medlemmerne som gestus fra DLF Gb.afd. det interne afdelings blad »Information«.

Bestyrelsen har tilskyndet af foreningens gode start besluttet at fortsætte onsdagsmøderne i 1983 på følgende dage (noter venligst) – onsdag den 19. januar – onsdag den 16. februar – onsdag den 16. marts – onsdag den 20. april (generalforsamling) – onsdag den 11. maj –, månederne juni – juli – august holdes mødefri.

»Trækkrogen« trækker nemt flere medlemmer og alle pensionerede lokomotivmænd i Københavnsområdet tilsluttet Dansk Lokomotivmands Forening er hjertelig velkommen og møderne begynder kl. 10.30 i det store mødelokale 1. sal DSB markentenderi, Bernstorffsgade 48 (ved godsterminalen).

Bestyrelsen



Kong Christian IX's understøttelsesfond, DSBs 2 jubilæumsfonds, fru Isabella Winifred Tougaards legat og trafikinspektør C. J. M. Wieth og hustrus legat.

Den 29. januar 1983 vil der til ansatte, tidligere ansatte og efterladte, der uforskyldt er kommet i trang, kunne uddeles 8.500 kr. i portioner à 500 kr. af Kong Christian IX's understøttelsesfond, 5.000 kr. i portioner à 500 kr. af DSB's Jubilæumsfond af 1. september 1917, 8.500 kr. i portioner på mindst 100 kr. af DSB's Jubilæumsfond af 27. juni 1947, 18.500 kr. i portioner på mindst 100 kr. af fru Isabella Winifred Tougaards legat og 14.000 kr. i portioner på mindst 500 kr. af trafikinspektør C. J. M. Wieth og hustris legat (ansøgere med tilknytning til Hellerup station i årene 1911-1934 gives en vis fortrinsret til sidstnævnte legat).

Ansøgning om at komme i betragtning ved uddelingen må *inden den 1. januar 1983* indgives til et medlem af bestyrelsen for Kong Christian IX's understøttelsesfond eller til *velfærdskontoret* (Kh 2824), hvor ansøgningsblanketter, der er gældende til alle fem fonds, kan fås.

Bestyrelsen for Kong Christian IX's understøttelsesfond, der uddelel beløbene, består for tiden af: generaldirektøren forretningsfører E. Nygaard Jespersen, Dansk Jernbaneforbund, sekretær S. H. Majlund, Dansk Jernbaneforbund, sekretær I. S. Bjarndahl, Dansk Jernbaneforbund, overassistent fr. K. E. S. Thøgersen Hagen, rutebiltjenesten (Jbf), overtrafikinspektør E. Svendsen, driftstjenesten (Jbf), konsulent St. Aggerbeck, banetjenesten (Jbf), lokomotivinstruktør E. Greve Petersen, velfærdskontoret (DLF) og lokomotivfører P. J. J. Busk, maskindepot, Godsbanegården (DLF).

Stationsforstander P. W. Stybes og hustrus legater

I januar måned 1983 vil der kunne uddeles 1 legatportion, der kan søges af alle tjenestemænd ved DSB eller af enker efter sådanne.

Ansøgningsblanketter fås i *velfærdskontoret* (Kh 2824), hvortil ansøgning sendes *inden den 1. januar 1983*.

Juleaften



— Vær ikke ked af det, Olsen — du skal blot forestille dig, at du er ved at vende en dejlig saftig flæskesteg! —

Generalforsamling

DLF Århus afdeling afholder ordinær generalforsamling den 27.01.83 kl. 13.00 i »Håndværkerforeningen« i Klostergade.

Dagsordenen ophænges på opholdsstuen.

Efter generalforsamlingen afholdes fællesspisning kl. 19.00 med »Gule Ærter«. Pris pr. deltager 20,00 kr.

Pensionister indbydes venligst.

Indtegningslisten fremlægges på opholdsstuen den 02.01.83 og afsluttes den 23.01.83 kl. 12.00.

P.a.v.

Vagn Nielsen

Juletræsfest

DLF Århus afdeling afholder juletræsfest torsdag d. 6. januar 1983 fra kl. 18.00 til 23.00 i »Håndværkerforeningen« i Klostergade.

Pensionister og enker indbydes venligst.

Indtegningsliste bliver fremlagt på opholdsstuen den 01.12.82.

Indtegningen slutter den 27.12.82 kl. 9.00.

Pensionister og enker kan benytte tlf. 24 24 57 el. 98 91 72.

Festudvalget.

Juletræsfest

Fredericia afd. afholder juletræsfest på Hyby-Lund onsdag den 29. december 1982 kl. 18.00.

Lokomotivmænd med tilknytning til Fredericia, pensionister og enker indbydes venligst.

Indtegningsliste er fremlagt på opholdsstuen.

Pensionister og enker kan indtegne sig på tlf. (05) 92 46 24.

P.a.v.

Thorkild Nielsen

PERSONALIA

Forfremmet til lokomotivfører (17. Irm.)

pr. 1.10.1982 efter ansøgning

Lokomotivfører KS (16. Irm.)

O. F. Pedersen, mdt Kh i mdt Gb
J. I. Christiansen, mdt Kh i mdt Gb
G. M. Brenøe, mdt Kh i mdt Gb
O. S. Rasmussen, mdt Kh i mdt Gb

Lokomotivfører (15. Irm.)

K. E. Lund-Jensen, mdt Gb (Ro) i mdt Gb
C. C. F. Rasmussen, mdt Gb (Ro) i mdt Gb
A. Preisler, mdt Gb (Ro) i mdt Gb

Lokomotivfører (13. Irm.)

T. Madsen, mdt Ab i mdt Ab
S. E. Rasmussen, mdt Gb i mdt Gb
O. D. Jensen, mdt Gb i mdt Gb
B. F. Jørgensen, mdt Gb i mdt Gb
L. T. Larsen, mdt Gb i mdt Gb
K. Nissen, mdt Gb i mdt Gb
N. A. Thomsen, mdt Gb i mdt Gb
S. Harry Hansen, mdt Gb i mdt Gb
J. Schaumann, mdt Gb i mdt Gb
H. Poulsen, mdt Gb i mdt Gb
P. M. Pedersen, mdt Gb i mdt Gb
F. S. Ohmeyer, mdt Gb i mdt Gb
B. Kratbak, mdt Gb i mdt Gb
E. J. Hellesen, mdt Gb i mdt Gb
K. L. Larsen, mdt Gb i mdt Gb
J. V. Madsen, mdt Hg i mdt Hg
E. Hjortholm, mdt Hg i mdt Gb

Lokomotivassistent (10. Irm.)

E. Kettner, mdt Gb i mdt Gb
E. Wandahl, mdt Gb i mdt Gb
B. Simonsen, mdt Gb i mdt Gb
Palle Jensen, mdt Gb i mdt Gb
Per Hansen, mdt Gb i mdt Gb
Pauli J. Jørgensen, mdt Gb i mdt Gb
S. H. Olsen, mdt Gb i mdt Gb
P. I. Johansen, mdt Gb i mdt Gb
J. H. Larsen, mdt Gb i mdt Gb
T. M. V. Hansen, mdt Hg i mdt Fa
J. E. Petersen, mdt Hg i mdt Gb

Lokomotivassistent (9. Irm.)

K. A. Jensen, mdt Fa i mdt Pa

Forfremmet til lokomotivfører (18. Irm.)

pr. 1.11.1982

Lokomotivfører (17. Irm.)

H. Dalgaard, mdt Ar i mdt Ar
H. Stokholm, mdt Gb i mdt Gb
K. A. Larsen, mdt Gb i mdt Gb
H. M. Nielsen, mdt Kø i mdt Kø

Forfremmet til lokomotivfører (15. Irm.)

pr. 1.11.1982

Lokomotivfører (13. Irm.)

P. Hougaard, mdt Ar i mdt Ar
S. E. Kristiansen, mdt Ar i mdt Ar
C. O. Søder, mdt Gb i mdt Gb
K. N. K. Christensen, mdt Str i mdt Str

Ansæt som lokomotivassistent (9. Irm.)

pr. 1.11.1982

Lokomotivassistent p (9. Irm.)

K. M. Bjerregaard, mdt Ar i mdt Ar
G. C. Rasmussen, mdt Ar i mdt Ar
B. S. Christensen, mdt Ar i mdt Ar
J. P. M. Jensen, mdt Ar i mdt Ar
J. D. Thomsen, mdt Ar i mdt Ar
J. Petersen, mdt Ar i mdt Ar
L. Konrad, mdt Ar i mdt Ar
H. B. Eriksen, mdt Fa i mdt Fa
B. Jønsson, mdt Fa i mdt Fa
C. B. Nielsen, mdt Fa i mdt Fa
C. Frederiksen, mdt Fa i mdt Fa
L. M. Nordahn, mdt Fa i mdt Fa
P. B. Andersen, mdt Fa i mdt Fa
F. B. Knudsen, mdt Kh i mdt Kh
C. H. Meyer, mdt Kh i mdt Kh
S. Andersen, mdt Kh i mdt Kh
F. Johannesen, mdt Kh i mdt Kh
O. Søndergaard, mdt Kh i mdt Kh
J. Ehrenreich, mdt Kh i mdt Kh
K. A. Hansen, mdt Kh i mdt Kh
B. Folsted Jensen, mdt Kh i mdt Kh
J. P. Salling Jensen, mdt Kh i mdt Kh
H. Freundt, mdt Kh i mdt Kh
G. S. Johansen, mdt Kh i mdt Kh
Preben Jensen, mdt Kh i mdt Kh
S. Jørgensen, mdt Ng i mdt Ng
F. Sørensen, mdt Ng i mdt Ng
B. E. Jensen, mdt Str i mdt Str
E. Schytt, mdt Str i mdt Str
R. A. Sørensen, mdt Str i mdt Str

Ansæt som lokomotivassistent p (9. Irm.)

1.11.1982

S. J. Hansen, mdt Kh
H. Ejlersen, mdt Kh
L. M. H. Larsen, mdt Kh
K-E. Olsen, mdt Kh
F. L. Hansen, mdt Kh
S. P. Furdal, mdt Kh
T. S. Hansen, mdt Kh

Ansæt som lokomotivassistent p (9. Irm.)

1.1.1983

T. Johansson, mdt Ar
F. Jochumsen, mdt Fa
K. Demant, mdt Fa
J. O. Friis, mdt Kh
S-E. Jespersen, mdt Kh
S. E. Nielsen, mdt Kh
A. J. Mortensen, mdt Kh

Forflyttet 1.10.1982 efter ansøgning

Lokomotivfører (17. Irm.)

Kurt Nielsen, mdt Ar til mdt Gb
A. R. Jensen, mdt Kø til mdt Hg

Forflyttet 1.11.1982 efter ansøgning

Lokomotivassistent (9. Irm.)

Stiig P. Jensen, mdt Kh til mdt Hg
P. M. Walus, mdt Kh til mdt Næ

Lokomotivassistent p (9. Irm.)

B. E. Hansen, mdt Fa til mdt Pa
K. R. Hansen, mdt Gb til mdt Hg
K. Grønlund, mdt Kh til mdt Kø
F. Larsen, mdt Kh til mdt Hg
N. A. Schieldrup, mdt Kh til mdt Hg

Forflyttet 1.12.1982 efter ansøgning

Lokomotivassistent (10. Irm.)

J. C. V. Brunsted, mdt Kh til mdt Gb

Navneændring

Lokomotivassistent p (9. Irm.)

H. T. Hansen, mdt Fa til H. Trolle
T. Senn, mdt Kh til T. Prammann-Senn

Afskediget pr. 31.12.1982 efter ansøgning alder

Lokomotivfører (18. Irm.)

E. Drejer, mdt Rf

Afskediget pr. 31.1.1983

p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (18. Irm.)

V. A. F. Hansen, mdt Fa
P. W. H. Jørgensen, mdt Gb

Lokomotivfører (17. Irm.)

C. J. Kongsted, mdt Gb
K. Rasmussen, mdt Pa

Lokomotivfører (15. Irm.)

H. L. Larsen, mdt Gb

Dødsfald

Pens. lfk S. A. Iversen, Fredericia, død den
4.10.1982, 80 år.

Pens. lkf. P. C. Laursen, Struer, død den
5.10.1982, 86 år.

Pens. lki B. E. Bigum, København, død den
9.10.1982, 76 år.

Lkf Villy Christensen, Århus, død den
17.11.1982, 53 år.

Opmærksomhed frabedes

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

Lkf A. J. Ridtland, mdt Ar.



Pr. 908

Juletilbud: Platte No 30 med Loko DSB Pr. 908

Koster for medlemmer 110 kr. ved forudbetaling.

Ikke medlemmer 120 kr. ved forudbetaling.

Bestilling sendes til:

Støtteforeningen Danske Dampvenner

Esrumvej 47, 3000 Helsingør