

A blue-toned photograph of railway tracks receding into the distance. The tracks are flanked by gravel and cross-ties. In the upper right corner, there is a large, bold, black number '4'.

4

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. APRIL 1982 - 82. ÅRGANG

4

Virksomhedskonference	2
DSB udvikler et dansk elektrificeringssystem	3
Lønoversigt 1. april 1982	5
X 10 - et pendul for sne og kulde	6
Fra medlemskredsen:	
Et norsk-dansk dobbeltportræt	7
Fyn er fin	10
Hurra Aalborg	11
Regnskab 1981	13
Flere diesellokomotiver til VR	18
Vor Stand - et spejlbillede af medlemmerne?	18
Efter pensionistdag	19
Personalialia	19
Adressefortegnelse	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.

I marts måned afholdtes en virksomhedskonference i København med deltagelse fra DSBs øverste ledelse og organisationernes daglige ledelser.

Konferencen blev etableret efter ønske fra organisationerne for at få en dialog med DSB-ledelsen om en række anlægs- og driftsøkonomiske forhold med henblik på bl.a., at anvende anlægsmidler på en måde som skabte beskæftigelse med optimal anvendelse af danske materialer og arbejdskraft. Endvidere indgik den trafikale situation (herunder regularitetsplanen) og samarbejdsformen mellem ledelsen og medarbejderne i debatten.

Man kan vanskeligt bevæge sig mod begejstringshøjder ved vurderingen af konferencens resultat; men det skyldes nok først og fremmest, at mængden af emner var for stor til den tid, der var afsat til behandling af dem. Det skyldes nok også den omstændighed, at ledelsens indlæg havde præg af at være forsvarsindlæg med indhold, som måtte være de fleste bekendt under den ene eller anden form. Det kan imidlertid være, at nogen af organisationsdeltagerne gennem disse indlæg fik et andet indblik i de aktuelle forhold, og det er dog et positivt resultat.

Hvad kunne organisationsdeltagerne have haft af forventninger? Tja! Beskæftigelsesfremmende anlægsarbejder og en debat af samarbejdsformen havde især interesse, men af før nævnte grunde stod resultaterne ikke rigtig mål med forventningerne. For samarbejdsformens vedkommende må vi f.eks. tage os i agt for de afsmittende holdninger fra omverdenen, d.v.s. tendenserne til at stække fagbevægelsen med psykisk brug af det store antal arbejdsledige. De tanker, der ligger med brug af dette i privatindustrien, overføres til det offentlige - ikke mindst med fødselshjælp af borgerlige politikere. Medindflydelsen og medbestemmelsen har på mange måder givet os muligheder, men der er trods alt fortsat langt til en meget omfattende nytte af disse muligheder. Der skal en hård og målbevidst indsats til.

Ved planlægningen af konferencen var der behersket optimisme m.h.t. det, der ville komme ud af den. Man var helt klar over, at det mere drejede sig om at komme i debat med politikerne, som har indflydelse, vilje og evne til at skaffe DSB de midler, som den trafikale situation kræver for opfyldelse af en effektiv kollektiv transport. En sådan opfølgning er derfor næste skridt. Første skridt blev ordentligvis taget i hensynet til DSB.

DSB udvikler et dansk elektrificeringssystem

Udviklingskontrakter til erhvervslivet giver økonomiske fordele og lav importkvote

Overgangen til eldrift ved DSB blev vedtaget ved lov i maj 1979. Næsten 1100 km strækninger svarende til halvdelen af DSBs banenet skal elektrificeres, og dermed vil næsten 90% af DSBs transportarbejde udenfor S-banen kunne udføres med eldrift.

Planlægning og projektering af arbejdet på el-projektets faste anlæg er i fuld gang, og der skal i det følgende gøres rede for projektets indhold og omfang, med særlig vægt på de muligheder, som industrien og anlægsbranchen i Danmark hermed får.

Køreledningsanlægget

Elprojektets forundersøgelser, hvori indgik blandt andet studier af køreledningsanlæg hos andre jernbaner, viste, at et optimalt køreledningsanlæg skal sammensættes af elementer fra flere kilder.

BR i England anvender konstruktionsprincipper i køreledningsanlægget som tillader høje kørehastigheder (op til 200 km/t) samtidig med, at ledningsophænget er simpelt og giver verdens vistnok mindste konstruktionshøjde under broer og i tunneler.

Med hensyn til rationelle arbejdsmetoder under anlægsarbejdet er SJ i Sverige absolut førende med højt udviklede arbejdskraftbesparende metoder baseret på anvendelsen af letbygget, specialudviklet troljemateriel.

Den optimale kombination af konstruktion og arbejdsmetoder kan ikke købes færdig på verdensmarkedet for elektrificeringssystemet, og DSB må derfor selv sørge for det nødvendige udviklingsarbejde.

Grundlaget for at udføre et sådant udviklingsarbejde i Danmark er i orden; i den danske anlægsbranche findes der efter DSBs opfattelse en betydelig viden og erfaring indenfor både rationalisering af arbejdsmetoder og udformning af arbejdskraftbesparende konstruktioner.

Der må også tages hensyn til, at det fysiske helhedsbillede af elektrificeringen skal udformes i overensstemmelse med det arkitektoniske og designmæssige niveau, som DSB tilstræber overfor sine omgivelser.

Men på markedet findes der idag ikke elektrificeringssystemer, der er udviklet med deltagelse af designere, og opfyldelse af det designmæssige krav vil derfor i alle tilfælde nødvendiggøre, at der i Danmark sker en selvstændig udvikling på de anlægsdele, hvor en designindsats er væsentlig.

En vigtig forudsætning for, at DSB kan kaste sig ud i at udvikle et dansk køreledningsanlæg er, at der nu er skabt mulighed for at oprette udviklingskontrakter mellem dansk industri og det offentlige.

Industriministeriet har i august 1980 udgivet »Orientering om offentlige udviklingskontrakter«, der med sigte på både industrien og det offentlige giver informationer og vejledning om oprettelse af kontrakterne, ligesom der er gjort rede for mulighederne for støtte fra Udviklingsfondet.

Udviklingskontrakterne

På det omtalte grundlag har DSB

oprettet et kompleks af udviklingskontrakter:

Kontrakt mellem ASEA A/S og Udviklingsfondet om udvikling af sugetransformere til køreledningsnettet. DSB er trediepart og medunderskriver på kontrakten.

Kontrakt med Per Aarsleff A/S på udvikling af funderingspæl, funderings- og masterejsningsmetoder.

Kontrakt med Dansk Spændbeton A/S på udvikling af alternative strengbetonmaster.

Kontrakt med Jydsk Betonelementfabrik A/S på udvikling af alternative strengbetonmaster.

Kontrakt med KH Betonelementer A/S på udvikling af alternative forspændte betonmaster.

Kontrakt med Ib Andersen Industri A/S på udvikling af master af cortenstål.

Udover disse kontrakter arbejder vi i øjeblikket på opstilling af en udviklingskontrakt for selve køreledningsnettet omfattende både konstruktioner og arbejdsmetoder.

Bortset fra sugetransformerkontrakten er der til kontraktkomplekset opbygget en organisationsform med projektgrupper, hvor de firmaer, der er DSBs kontraktpartnere, deltager i styring og koordinering af det samlede udviklingsarbejde.

Vi forventer i forbindelse med udviklingsarbejderne at kunne få væsentlige fordele af, at man i Danmark har godt kendskab til avanceret betonteknologi.

I udviklingsarbejderne indgår således undersøgelser af, om nyere betontyper som Densit, fiberbeton og beton med flyveaske kan bruges med fordel.

Jordbundsforholdene i Danmark er af en sådan beskaffenhed, at rammede fundamenter kan bruges så at sige overalt. Derfor indgår en

rammet betonpæl som fundament i udviklingsprojektet sammen med master beregnet til faststøbning i rammede eller borede huller. Til de rammede løsninger vil let rammeudstyr (f.eks. hydraulisk ramslag) give lettere arbejdsmateriel og mere præcis manøvrering.

Ændring af 350 broer

En betydelig del af investeringerne til elprojektets faste anlæg skal bruges til at skaffe plads til køreledningerne under broer og i tunneller. Køretråden med tilhørende op-hæng og bæretov behøver mere plads over sporene end der kræves ved dieseldrift.

En gennemgang af de bane-strækninger, der skal elektrificeres, har vist, at ved ca. 350 broer over banen skal der foretages ændringer for at tilvejebringe det nødvendige elprofil. Denne del af elprojektets anlægsarbejder udgør således et af de største samlede broprojekter i Danmark.

For hver af de aktuelle broer skal der vælges en af disse løsninger:

- Broen rives ned, og der bygges en ny bro i større højde over banen
- Broen eller brodækket løftes
- Sporet under broen sænkes.

Det er ikke blot økonomiske hensyn, der spiller ind ved valg af metode. Ved visse bevaringsværdige broer, som ikke tåler indgreb, er sporsænkning den eneste metode, der kommer på tale; dette gælder blandt andet 2 gamle »Englænderbroer« på strækningen København-Korsør. Disse broer, der er opbygget af granit, stammer fra 1853-54.

På Kystbanen, ved Skodsborg, ligger Danmarks ældste jernbetonbro, en gangbro i Monierkonstruktion. Denne bro vil blive forsøgt hævet for at skaffe elprofil.

Sporsænkning kan ved gunstige jordbundsforhold udføres ved hjælp af de sædvanligt benyttede ballastrensemaskiner. Herved kan sporet sænkes op til ca. 15 cm.

Hvor dette ikke er tilstrækkeligt, kan det blive nødvendigt at fjerne spor og ballast, udgrave terrænet og derefter retablere ballast og spor.

I forbindelse med denne metode skal der tages særligt hensyn til, at den normale trafik på sporet generes mindst muligt. På dobbeltsporede strækninger sænker vi derfor eet spor ad gangen, medens den normale trafik søges opretholdt på det andet spor.

Vi har i efteråret gennemført en prøvesporsænkning under en bro ved Viby Sj. I løbet af 25 timer i en weekend blev der udført en sænkning over ialt 500 m, hvor 1 spor under broen blev sænket 75 cm. Og dette foregik, medens der var tog i andet spor. Såvidt vi ved, er det første gang, at dette har kunnet gennemføres med succes på spor i drift.

Een af de væsentlige årsager til, at sænkningen lykkedes indenfor så kort tid var, at vi havde indkøbt specielt materiel, som kunne hæve og flytte store længder spor i eet stykke.

Resultatet af det vellykkede forsøg er, at selv med hensyntagen til både økonomi og trafikafvikling vil det være en rimelig løsning af bevare et større antal broanlæg, end vi oprindeligt anså for muligt.

I de tilfælde, hvor omstændighederne peger på en ny bro som den eneste rimelige løsning, vil det at kunne vælge en standardbro være en økonomisk fordel.

Derfor undersøger vi mulighederne for at konstruere nye brotyper, der skal opfylde hovedkravene:

Billig konstruktion

Hurtig montering

Overensstemmelse med DSBs nye design.

Af konstruktioner, der opfylder disse krav overvejer vi blandt andet en præfabrikeret skalbro.

Telekredsløb

Et område, hvor der vil være gode muligheder for dansk industri, er DSBs telekredsløb i kabler langs banestrækningerne. Eldriften giver forstyrrelser på kablerne, og dette kan modvirkes på flere måder. Den mest økonomiske løsning til eksisterende kredsløb synes at være Digitaltransmission, men en mere langsigtet løsning er at lægge lysleder-kabler. Til den første elstrækning København-Helsingør er der til forsøgsformål afgivet ordre på ialt 35 km lysleder-kabel.

Lav importkvote

Investeringerne i faste anlæg til DSBs elprojekt andrager ialt ca. 2 mia. kr., der fordeler sig således på projektets hovedelementer:

Køreledningsanlæg	55%
Bro- og sporsækningsarb.	25%
Sikrings- og teleanlæg	10%
Strømforsyningsanlæg	10%

65% af investeringerne til de faste anlæg (ca. 1300 mio. kr.) er anlægsomkostninger til udførelse af bygge-, anlægs- og montagearbejder.

De resterende 35% (ca. 700 mio. kr.) omfatter leverancer af byggematerialer og industriprodukter. Stort set alle byggematerialer og ca. 2/3 af industriprodukterne forventes at blive danske leverancer.

Med de her nævnte tiltag er det lykkedes at holde importkvoten nede i størrelsesordenen 10%, og de resterende ca. 90% af investeringerne placeres i Danmark.

Lønoversigt 1. april 1982

Skala- Grund- Årsløn ialt efter stedtillægssats
trin sats

		I	II	III	IV	V	VI
1	40085,00	88581,21	89573,67	91132,17	92691,91	94250,41	95910,16
2	41187,00	90068,72	91084,86	92682,01	94279,17	95875,07	97472,22
3	42320,00	91598,53	92639,61	94274,17	95909,97	97545,77	99181,57
4	43484,00	93169,40	94235,41	95911,11	97586,81	99262,51	100936,96
5	44680,00	94783,86	95876,05	97591,65	99308,49	101025,34	102742,18
6	45908,00	96440,65	97560,28	99318,27	101077,50	102835,49	104594,73
7	47171,00	98144,89	99291,95	101093,58	102896,45	104698,07	106499,70
8	48468,00	99895,29	101071,02	102917,53	104764,04	106610,55	108457,06
9	49801,00	101694,41	102898,82	104791,46	106682,86	108575,50	110468,14
10	51170,00	103542,25	104776,59	106715,36	108654,13	110594,15	112532,93
11	52578,00	104962,68	106228,18	108215,58	110201,73	112189,13	114176,53
12	54023,00	106913,11	108209,78	110245,80	112283,07	114320,35	116357,62
13	55509,00	108918,68	110247,77	112334,92	114423,31	116510,45	118598,84
14	57036,00	110979,41	112342,16	114481,67	116622,43	118761,93	120902,69
15	58604,00	113096,52	114491,69	116686,06	118880,43	121073,55	123267,92
16	60216,00	114671,39	116102,72	118351,95	120601,17	122850,40	125099,63
17	61872,00	116906,51	118373,99	120680,57	122985,90	125292,48	127597,82
18	63573,00	119201,90	120706,79	123071,97	125435,90	127799,83	130165,01
19	65321,00	120861,40	122404,93	124828,71	127252,49	129677,52	132101,30
20	67118,00	122587,56	124168,50	126654,62	129140,74	131626,86	134112,98
21	68963,00	124537,90	126118,85	128604,96	131091,08	133577,20	136063,32
22	70860,00	126553,09	128134,02	130620,14	133106,26	135592,38	138078,50
23	72809,00	128804,73	130345,77	132768,31	135189,59	137612,12	140033,41
24	74811,00	131109,74	132607,14	134959,86	137312,57	139665,28	142017,99
25	76886,00	133467,90	134917,93	137197,08	139474,98	141754,13	144033,28
26	78982,00	135881,49	137280,40	139481,00	141680,36	143879,71	146080,31
27	81154,00	138350,22	139696,76	141811,33	143927,15	146041,73	148157,55
28	83386,00	140877,58	142166,77	144190,33	146216,38	148241,18	150265,98
29	85679,00	143463,27	144690,12	146618,92	148547,72	150476,52	152404,07
30	88035,00	146108,24	147270,26	149095,58	150922,14	152748,70	154575,26
31	90456,00	148814,72	149908,17	151625,01	153341,85	155059,94	156776,79
32	92943,00	151583,60	152602,24	154203,13	155805,27	157407,41	159008,30
33	95499,00	154417,08	155358,41	156835,87	158315,82	159794,53	161273,23
34	98126,00	157317,32	158175,12	159522,91	160871,95	162220,99	163568,78
35	100824,00	160282,70	161053,22	162262,62	163473,26	164685,15	165894,55
36	103597,00	163317,86	163994,87	165058,39	166123,16	167189,17	168252,70
37	106446,00	166421,17	167000,93	167909,85	168821,26	169732,67	170641,59
38	109373,00	169597,23	170072,26	170817,85	171565,93	172315,26	173060,84
39	112381,00	172845,63	173210,94	173785,72	174361,74	174937,76	175511,29
40	115471,00	176168,45	176419,06	176810,56	177204,54	177599,78	177991,28
41	118647,00	179568,99	179697,41	179896,90	180100,13	180303,35	180502,84

Skala- Grund- Årsløn Gen. Årsløn
trin sats excl.gen.tillæg ialt incl.
tillæg gen.tillæg

42	121909,00	183044,92		
43	125262,00	187225,44		
44	128707,00	191520,66		
45	132246,00	195933,09		
46	135883,00	200467,70		
47	143459,00	209913,46		
48	151458,00	219886,61	4563,29	224449,90
49	164300,00	235898,02	4563,29	240461,31
50	183132,00	259377,75	6939,70	266216,45
51	204123,00	285549,33	12542,81	298092,14
52	221430,00	307127,70	18240,69	325368,39
53	246811,00	338772,73	23969,73	362742,46

Lønramme	Lønrammen omfatter følgende skalttrin															Lønramme	Lønrammen omfatter følgende skalttrin				
1	1	2	3	4	5	6	21	26	28	30	32										
2	6	7	8	9	10	11	22	27	29	31	33										
3	7	8	9	10	11	12	23	29	31	33	35										
4	8	9	10	11	12	13	24	30	32	34	36										
5	9	10	11	12	13	14	25	31	33	35	37										
6	11	12	13	14	15		26	32	34	36	38										
7	12	13	14	15	16		27	33	35	37	39										
8	13	14	15	16	17		28	34	36	38	40	41									
9	14	15	16	17	18		29	35	37	39	41	42									
10	15	16	17	18	19		30	36	38	40	42	43									
11	16	17	18	19	20		31	37	39	41	43	44									
12	17	18	19	20	21		32	38	40	42	44										
13	18	19	20	21	22		33	39	41	43	45										
14	19	20	21	22	23		34	40	42	44	46										
15	20	21	22	23	24		35	41	43	45	47										
16	21	22	23	24	25		36	42	44	46	48										
17	22	23	24	25	26		37	43	45	47	49										
18	23	24	25	26	27		38	44	46	48	50										
19	24	25	26	27	28		39	45	47	49	51										
20	25	26	27	28	29		40	46	48	50	52										

*) Stedtillæg udført
Til lønramme 15-41 ydes generelle tillæg - se oversigt 2

X 10 – et pendul for sne og kulde

Fra SJ-bladet

6

De første enheder af de nye pendultog, X 10, sættes for øjeblikket sammen hos ASEA i Helsingborg. Her i foråret ruller den første ud til prøvekørsel.

Nordvest og Sydvest-Skånes kommunalforbund (NSK/SSK) har bestilt 9 enheder (18 vogne). SL i Stockholm har til at begynde med tænkt sig 25 enheder men den nye »krigsgruppe« i amtsrådet diskuterer for tiden muligheden for at bestille ydeligere enheder. Det store spørgsmål er, bliver de nye pendultog bedre end sine forgængere X1, når det drejer sig om at køre i sne og kulde? Gösta Tideman i Helsingborg har talt med ASEA.

I hvilken henseende skiller X 10 sig ud fra X 1? Lars Albertsson, pladschef i Helsingborg svarer:

De nye X 10er skiller sig på en masse punkter ud fra forgængeren X 1, forskelle som hovedsagelig hænger sammen med de erfaringer ASEA og SJ har gjort i årene, siger Lars Albertsson. Desuden har vi draget nytte af den tekniske udvikling, som er sket indenfor de seneste femten år. Følgende store forandringer er gjort:

Forbedrede gangegenskaber. Dette er resultatet af mange års udviklingsarbejde, ikke mindst når det gælder beregningsmetoder på data. Vi har, siger Lars Albertsson, stræbt efter og praktisk talt er det lykkedes at simulere alle væsentlige kræfter som optræder ved simulerende gang på forskellige skinnestandard. Det gælder ikke alene bogiernes adfærd men herefter kan selv kurvernes indvirken tages hensyn til. X 10 har altså både ny kurve og nye bogier.

Bogierne er udstyret med såkaldt bøjelig primærfjedring som gør at hjul indstiller sig radielt i kurverne. Hverved mindskes sporkræfterne væsentligt og dermed slitagen på hjul og skinner.

Luftfjedring er indført, hvilket givetvis bidrager til øget komfort og endnu mindre lydniveau i kupeerne.

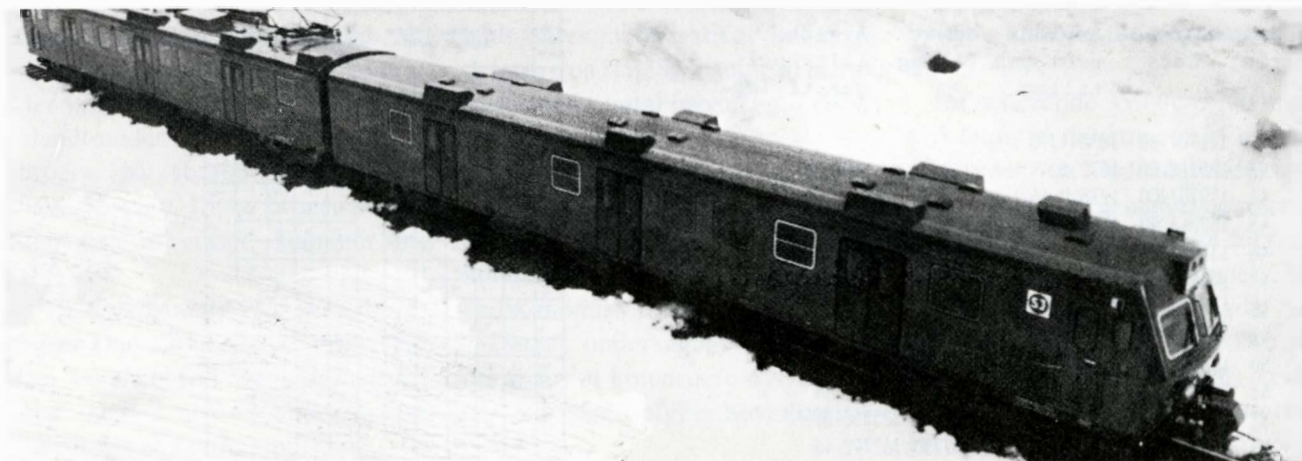
Kurverne er gjort stærkere. En forbedret stålstruktur giver en stivere kurve med forbedret energioptagningsevne i fronten, og er mere sikker ved kollision.

Førerrummet har fået helt ny, er-

gonomisk rigtig udformning med bl.a. ny førerstol, køleskab, luftkonditioneringsaggregat, tættere frontruder, nye paneler m.m. Pasagerlokaliteterne har fået nyt design, som minder stærkt om de seneste tunnelbanevogne i Stockholm. Skånetrafikken får dog en mere kostbar indretning med bl.a. stofbeklædte sæder. Desuden er farvesammensætningen helt anderledes end i Stockholmtogene. Skånevognene bliver lilla/blå/hvide medens Stockholmtrafikkens bliver lyseblå.

Når det gælder motorudrustningen har man frem for alt været indstillet på at gøre X 10 så umodtagelige som muligt for driftsforholdene ved vintertid i forstadstrafikken.

Således og væsentligst bliver al luft til forseret afkøling hentet fra tagniveauet og filtreres. Derudover har luftindtagningen fået et sådan omfang at indløbshastigheden reduceres betydeligt. Motorerne er også udført med en kraftigere isolering, som desuden har gjort, at den ikke er så modtagelig overfor fugt som X 1.



Fra medlemskredsen:

Et norsk-dansk dobbeltportræt

Strømomformeren er helt indkapslet, d.v.s. at ingen kold luft tilføres kassens indre udefra. Den roterende omformer på X 1 som har bidraget til vinterproblemerne er blevet erstattet med en ren statisk omformer som er indkapslet på samme måde som strømomformeren. Alle kasser på undervognen har også fået en kraftigere konstruktion.

Øvrige forskelle som kan nævnes:

X 10's største hastighed er 140 km/t mod 120 km/t for X 1. X 10 har et mellembremsesystem. Det udnytter maksimalt tilgængeligt el-bremsekraft og kun ved behov supleres med mekanisk bremskraft. Resultatet bliver et mindre bremsebelægningsslitage, hvilket sandsynligt også mindsker driftsforstyrrelser p.g.a. at slidte belægnings ikke bliver kontrolleret i tide på grund af kraftig isdannelse i bogierne.

X 10 bliver forsynet med et nyudviklet mikrodatabaseret fejlindikeringsystem som bliver en lettelse for både fører og vedligeholdelsespersonale. Systemet indeholder en hukommelse, hvorfra kan fås en tydelig udskrift. Hukommelsen oplagrer de seneste 100 indtrufne fejl i kronologisk orden.

Gunnar Törnerud fra ASEA i Västerås understreger, at den absolut væsentligste forudsætning for en bekymringsfri drift i den kommende vinter er tilkomsten af den nye afisningshal som for tiden bygges i Älvsjö udenfor Stockholm.

Den 260 meter lange tunnel i fjeldet, klar i november, hvor pendeltogene optøes med 40° varm luft på nogle timer, vaskes og køres ind for eftersyn og reparation, er nødvendig for at holde X 10 kørende i sne og kulde.

Ved mit besøg på Feriehjemmet Rapham ved Otta i Norge, hvor Norsk Lokomotivmands Forbund afholdt sit forbundskursus, fik jeg rig lejlighed til at udveksle meninger og erfaringer i samtale med mange af deltagerne.

Da jeg efter min hjemkomst skulle medvirke ved vort eget forbundskursus på LO-skolen ved Helsingør, fik jeg den ide, at nedskrive en af de norske samtaler, som så kunne danne grundlag for en samtale med en dansk lokomotivmand.

Som tænkt – så gjort, hvilket er blevet til et dobbeltportræt af en norsk og dansk lokomotivmand, hvor man på nogle områder kan drage en sammenligning, men hvor man på andre ikke kan finde en direkte paralel, hertil er der for mange faktorer der spiller ind, f.eks. skatteprocenten, leveomkostningen og boligydelsen.

Men jeg syntes alligevel det giver et interessant billede af hverdagen for to som har valgt lokomotivmandsgerningen i henholdsvis Norge og Danmark.

Terje Olav Jensen lokomotivfører i Halden, der ligger i syd-Norge, og lokomotivfører John Schmidt der er stationeret på Københavns Godsbanegård gik med på spøgen.

Det første vi kom ind på, var hvilken uddannelse der kræves for at blive lokomotivfører.

Terje fortalte, at han efter folkeskolen blev uddannet i 2 år på en Yrkesskole i mekaniske og elektriske færdigheder. Efter afgangsprøven søgte han ind til NSB., men der var ca. 1 års ventetid, i hvilken han var beskæftiget i et privat mekanisk firma.

Den 26. maj 1953 fik han ansættelse ved NSB, som lokomotivfyrbøderaspirant, og deltog i starten ved reparationsarbejde i Lokstallen

(Remisen). Efter en tid kom han ud som tredje mand på et damplokomotiv, og blev i juli 1957 erklæret for selvstændigt arbejdende lokomotivfyrbøderaspirant, og selvom han havde gennemgået NSB's jernbaneskole, måtte han vente til 1961 før udnævnelsen til lokomotivfyrbøder forelå. Det skyldes en langsom takt i afgangsen indenfor lokomotivpersonalet i Norge de år.

John kom efter skoletiden i lære som maskinarbejder i et firma der har fremstillingen af snitværktøj som speciale. Efter endt læretid arbejdede han som svend i ½ år, til han skulle aftjene sin værnepligt.

Det blev til 16 måneder i Marinen, hvor han efter rekrutttiden fik job i maskinen på en Torpedojager.

Efter hjemsendelsen arbejdede han forskellige steder i kortere tid, blandt andet på BW i København. Men det med sø og saltvand havde åbenbart tiltrukket ham, for han tog hyre hos D.F.D.S., og sejlede i 3 år verdenshavene tynde, først som assistent, senere som 3'mester. Han fik i de år set så fjerne verdensdele som Syd- og Nordamerika. På en af sine rejser traf han sin nuværende kone, det bevirkede at han gik i land og kom til DSB.

Han begyndte ved DSB i 1962, og kom på det første hold der skulle starte en ny uddannelse, der garanterede stillingen som lokomotivfører efter 11 år. Da det var i overgangsperioden mellem damp- og dieseldrift, startede han som lokomotivmedhjælperaspirant i fyrbødertjenesten. Derefter kom han så som lokomotivmedhjælper og senere, i 1969 som lokomotivassistent til tjeneste ved S-tog, range- og motorvogne (MO).

Som lovet blev han lokomotivfører i 1973, og i 1975 kom udnævnelsen til lokomotivfører på diesellokomotiver.

Hvorfor valgte Terje og John jobbet som lokomotivmand? Var det på grund af familietraditioner, eller måske opfyldelse af en »drenge-drøm«, eller måske en ren tilfældighed.

Besøg af en Yrkeskonsulent (erhvervsvejleder) i afgangsklassen på skolen i Halden fik Terje til at vælge jobbet som han fandt lød spændende. Derfor valgte han også den mekaniske og elektriske linie på Yrkeskolen.

Som nævnt traf John sin kone i udlandet, og ville nu skabe sig en tilværelse i land. Han søgte ind til Brandvæsnet, Politiet og DSB, og sidstnævnte reagerede først på hans ansøgning.

For begge var det altså en tilfældighed der gjorde at de valgte deres job. Men har de nu fortrudt?

Terje har ikke fortrudt, både han og familien har indlevet sig i den særlige livsrytme man har som lokomotivmand, hvor der kan være både aften og natarbejde, og hvor tjenesten også sommetider ligger på helligdage.

Til tider syntes han det kan være helt ideelt med frihed i dagtimerne, idet hans største hobby er huset og haven.

Ved samlet frihed tager hele familien til den svenske vestkyst hvor der er meget fine bademuligheder. Interessen for badning førte sidste år familien til Danmark, hvor de lejede en hytte ved Thyborøn.

Tidligere foregik de 4 ugers ferie på camping, først med telt, senere med campingvogn, men for tiden har de dog ingen.

John har heller ikke fortrudt, men det kniber lidt med at få familien til at acceptere de unormale tjeneste han ofte har.

Fritiden går med læsning, og samvær med familien, han kunne godt ønske sig en hobbykælder,



Data. Født: 6. marts 1935.
Navn: Terje Olav Jensen.
Stilling: Lokomotivfører.

Tjenestested: Halden. Ansat 26/5-53.
Familie: Gift. 2 piger 17 og 19 år.
Bolig: Eget hus.

men det er ikke nemt at skaffe i det boligkompleks, hvor han bor. Noget tid går der også med at følge den ene af pigernes interesse, der er kunstsport, og hvor han ofte overværer både træningen og konkurrencerne.

Ferie tilbringer hele familien samlet, de har været mange steder i Europa, sidst i Østrig. Men da hans kone jo som nævnt er udlænding går en del af ferierejserne naturligvis også til familiebesøg.

Deres fælles interesse organisationsarbejde tager også en del af deres fritid, og nu da vi er inde på deres fritidsinteresser, er det naturligt at få klarlagt, hvor de virker i den faglige organisation.

Terje er sekretær i en af N.L.F.s afdelinger, Østfold Fylk, der for-

uden Halden består af Frederikstad og Sarpsborg, og han er gået ind i dette arbejde for som han siger, at medvirke til forbedring af både hans egen og hans kammeraters arbejdssituation.

John er bestyrelsesmedlem i D.L.F.s afdeling på Københavns Godsbanegård, og deltager i afdelingens arbejde for at få forbedret forholdene. Han har ikke deltaget aktiv i så lang tid, men finder det interessant, men føler en smule skuffelse over at nogle af de allerede etablerede tillidsmænd ikke er mere åbne overfor de nye. Han syntes der er for mange spidse albuer for at hævde sig til egen fordel.

Hvilke forventninger stiller I til jeres organisation?

Terje mener det bør være de so-

cial og miljømæssige problemer der må prioriteres højest. Han ser også gerne at spørgsmålet om lavere afgangsalder hurtigt bliver løst, således vi kommer ned på de 60 år hvor vi tidligere var.

John mener også miljøproblemerne presser sig på, der må tages alvorligt fat på spørgsmål som turtilrettelægning, lavere nattimetale, flere lange fridage, ja alt det der medvirker til at skabe en tålelig tilværelse for os og vor familie. Endelig mener han også lønnen, særlig for de helt unge, bør hæves ud fra den uddannelse der kræves i jobbet.

– *Hvordan former jeres tjeneste sig?*

Terje kører i en 4 ugers tur, med strækningsskørsel til grænsen ved Kornsjø, og til Oslo.

John kører i en 24 mands tur og forretter tjeneste på alle strækninger på Sjælland, Lolland og Falster.

I Terjes tur er foruden strækningsskørsel indlagt en rangertjeneste, og nattimetallet er på ca. 40 timer mellem kl. 20 og kl. 06, med en opsparing i tid på 15 minutter pr. time.

John har ca. 40 nattimer mellem kl. 22 og kl. 06 og lidt færre mellem kl. 17 og kl. 22 der giver kontant betaling. I hans tur er ikke indlagt rangertjeneste men derimod rådighedsdage.

De ønsker begge nattimetallet reducerer, og fortæller at problemerne for de yngste er det samme i begge lande, at der går for lang tid inden de kan komme i fast tur.

Som nævnt i indledningen, er det vanskeligt at drage en direkte sam-

menligning med hensyn til løn, alligevel talte vi naturligvis også om disse forhold.

Terje havde i 1981 tjent 143.000,00 kr. med alle tillæg, og der var heri også 100 overtimer. Han regner med at komme til at betale kr. 50.000,00 i skat, og bruger ca. kr. 2000 til husholdningen pr. måned. Hans hus, der er et dobbelthus koster kr. 36.000,00 om året.

John tjente i 1981 kr. 147.000,00 og regner med ca. kr. 54.000,00 i skat. Med hensyn til husholdningen var han lidt i tvivl, idet han købte stort ind, men ville skyde på et sted mellem kr. 2500 og kr. 3000 om måneden. Hans husleje var for tiden kr. 1830,00 om måneden.

Til slut var det fristende at spørge mine to venner, hvad de syntes om nordmænd/danskere?

Terje syntes danskere er nemme at komme om ved, hans kone har familie i Charlottenlund ved København, og der kommer de af og til.

Han har også haft samværd med danskere på sine campingture, for på pladserne kommer man jo meget tæt på hinanden.

Men der kan dog være problemer, hvilket denne lille historie klart viser. Terje havde et år søgt plads på DLFs feriehem ved Kalundborg, men der var optaget. Familien tog derfor på camping i stedet for, dengang i telt, ved ankomsten til en plads skulle teltet rejses, men der var en kraftig blæst. Det lykkedes omsider, og Terje syntes de havde fortjent en lille forfriskning, hvorfor han gik til pladsens kiosk, hvor han, for at komme lidt i snak med dem der var der, indledte med ordene »stærk vind i dag«, hvorpå kioskmanden hurtigt fik fat i en stige, og fra den øverste hylde frembragte nogle fla-



Data. Født: 10. februar 1938.

Navn: John Schmidt.

Stilling: Lokomotivfører.

Tjenestested: Københavns Godsbanegård.

Ansæt 1/1-1962.

Familie: Gift 2 piger 14 og 19 år.

Bolig: Lejlighed i lejebolig.

sker vin som han bedyrede var det stærkeste han havde. Hyggelige mennesker slutter Terje.

John har et godt indtryk af de få nordmænd han har mødt, for han har kun været i Norge dengang han var i marinen i kortere tid. Men det kunne jo tænkes han efter denne snak ville overveje en tur der op.

Fortalt til: *Jørn Thillemann*

Fyn er fin –

bekendtgør man på syngende fynsk over regionalradioen fra »Oense«, jeg er overbevist om at deltagerne i landsoplysningsudvalgets tillidsmandskursus fra den 1. til 5. marts, vil skrive under på at denne påstand ikke kun er en floskel. Nu skyldes det måske også, at arrangementet blev afviklet på DSBs kursuscenter »Knudshoved«, der udover en smuk beliggenhed indeholder ideelle kursus- og fritidsfaciliteter.

Der deltog to tillidsmænd fra hver afdeling samt nogle hovedbestyrelsesmedlemmer i kurset. Det er måske mere korrekt, at kalde det en konference, idet deltagerne var opdelt i to grupper der uafhængig af hinanden behandlede forskellige emner.

Det betød også, at der kun ved åbningen og afslutningen blev afholdt fælles arrangementer, når man ser bort fra den traditionelle morgenappel, med fanfare, dagens tekst, morgensang og gymnastik.

Den ene gruppe behandlede problemerne omkring organisations- og samarbejdsvirksomhed, med emner som Motivation, Budgetlægning og Samarbejdsstræning. Den anden gruppe havde Sikkerhed og Miljø på programmet.

Da jeg deltog i sidstnævnte gruppe vil det efterfølgende naturligt koncentrere sig om de emner man her behandlede.

Gruppen arbejder

I gruppen, der tidligere har været samlet, har en del gennemgået paragraf 9 kursus (kursus for sikkerhedsrepræsentanter) og de øvrige har i D.L.F. regi beskæftiget sig med sikkerheds- og miljøproblemer. Alle var derfor fortrolig med Loven om arbejdsmiljø, men for god ordens skyld gennemgik vi dog formålsparagraffen, hvori står, at man skal sikre et sundt arbejdsmiljø i overensstemmelse med den tekniske og sociale udvikling, og skabe grundlag for at løse sikkerheds- og sundhedsspørgsmål i samarbejde indenfor virksomheden.

Vi havde håbet der forelå en færdig udarbejdet sikkerhedsorganisation for vort område, men det ligger åbenbart tungt med at finde en fornuftig løsning. Her skal vel nok for udenforstående en lille forklaring til.

Lov om arbejdsmiljø blev vedtaget i Folketinget den 23. december 1975, og indeholder helt bestemte retningslinier for hvorledes valg til sikkerhedsrepræsentanter finder sted, men harmonerer ikke med den sikkerhedsorganisation som var gældende indtil da i DSB. Da man imidlertid var overbevist om at den tidligere struktur, måske med enkelte korrektioner, var mulig at indarbejde efter den nye lov, søgte man arbejdsministeriet om dispensation. Denne blev afslået, hvorefter der blev stillet forslag om en ny organisation, der dog ikke, efter vor opfattelse, tilgodeser de faglige organisationers interesser i tilstrækkelig grad. Det sidste er at et samlet udvalg fra de tre maskinområder har nedsat et udvalg der skal forsøge at løse problemerne.

Det var et lille sidespring, tilbage til gruppens arbejde, som nævnt

havde gruppens medlemmer tidligere været samlet, og det var derfor nærliggende at konstatere om de spørgsmål der dengang blev rejst havde fundet en endelig løsning, dette samt et oplæg til de kommende dages drøftelse blev så den første gruppe-opgave, hvor der så bliver etableret 3 mindre grupper.

Oplægget til ugens arbejde gik ud på at der efter forskellige forelæsnings om sundhed, fordøjelse, ergonomi, lyd, vibrationer og døgnrytme skulle udarbejdes en fornuftig tjenestefordeling. Det ville imidlertid være interessant om man inden denne viden kunne opstille principper for udformning af tjenesteture.

Resultatet af gruppedrøftelserne blev, at vi stadig trækker rundt med mange uløste problemer, eller at man på de forskellige tjenestesteder ikke overholder de normer der f.eks. er opstillet med hensyn til rengøring af alle maskintyper, eftersyn af førerrumsstole og justering af frontlanterner. Når man ser de forskrifter der udarbejdes mellem ledelsen og DLF burde det ikke give anledning til diskussioner.

Med hensyn til opstilling af principper for kørselsfordeling, var der ikke de store afvigelser i de enkelte grupper, men et er jo hvad man kunne ønske sig, et andet er hvad der kan laves hvis man skal tage hensyn til alle de faktorer der ville komme ind i spørgsmålet i ugens løb.

De første forelæsere var læge Marianne Damlund og ergoterapeut Karen Munch, der begge deltager i forskning på den tekniske højskole i Lundtofte. De havde begge tidligere deltaget i arbejdsmedicinske undersøgelser, blandt andet inden for bygge- og anlæg, hvilket det fremviste lysbilled materiale klart viste.

Gruppen blev orienteret om legemets opbygning, rygrad, led, knogler og muskler ligesom der blev fortalt noget om fordøjelsesmekanismen.

Begge forelæsninger blev fremført i et let fatteligt sprog, og med mange illustrationer på lysbilledlærredet, hvor fejlagtige arbejdsstillinger blev påvist.

Gruppen fik også under ledelse af forelæserne lejlighed til praktiske øvelser, hvor en førerrumsstol venligst udlånt af DSB blev benyttet.

En af forskerne fra vor egen miljøundersøgelse Peter Lauersen forelæste om menneskets døgnrytme, og om hvorledes reaktionsevnen blev påvirket. Forelæsningsen var ledsaget af en del statistisk materiale blandet andet fra de tyske forbundsbaner, der klart viste at faren for fejlbedømmelser ligger omkring kl. 02 til kl. 03.

Den sidste forelæsning blev foretaget af ingeniør Palle Voss fra Teknologisk Institut og omhandlede lyd og vibrationer. Selvom dette foredrag også blev fremført i et let fatteligt sprog, tror jeg nok der manglede nogen baggrundsviden fra gruppens deltagere i henseende til at kapere den særlige målings- og udregningsteknik som man benytter sig af inden for denne viden-skab.

Ind imellem forelæsningerne arbejdede de små grupper intens på den endelige gruppeopgave med opstilling af en tjenestefordeling, hvor kørslen skulle fordeles mellem et maskindepot med 200 ansatte, og et med 80 ansatte. For udover at man skulle skæve til de principper gruppen selv havde opstillet, kom de indtryk de forskellige forelæsninger havde givet ind i billedet, og endelig var der også nu tale om personalepolitik hvis man så sig nød-

saget til at flytte personale fra et depot til et andet.

Det viste sig umuligt at få færdiggjort opgaven på den afsatte tid, så man håber derfor på en fortsættelse i det alle var enige om at her var et virkelig interessant emne, som det kunne være af betydning at få kulegravet.

Som det fremgår af det foregående har jeg forsøgt, at beskrive en gruppes arbejde. Det er ikke muligt af referere alt der blev sagt og drøftet, men som man måske har kunne fornemme er interessen for stoffet stor, og det er derfor forståeligt når der, som det tit skete, breder sig en grad af modløshed når diskussionerne går omkring problemer som det er deltagernes opfattelse man meget nemt burde kunne løse.

Jeg vil derfor afslutte med et par af disse eksempler, f.eks. står man helt uforstående overfor alle de problemer der er opstået på et så nyt køretøj som MR., ligesom forbavselsen over at man ikke kan få indført bakspejl, når det er indført på Privatbanerne og i vore nabolande.

Og så endelig til spørgsmålet om regularitet, et tilfælde taget fra hverdagen på Godsbanegårdens Maskindepot. Her er bygget tre oliepåfyldningssteder men kun een bliver brugt, det har selvfølgelig skulle man syntes kun betydning for indkørende maskiner (og personalets fyraften), men det er ikke tilfældet, for på opstillingssporet »Trekanten« kan holde maskiner der skal efterfyldes inden udkørsel. Skulle dette problem opstå må disse maskiner pænt over i køen af indkørende maskiner hvilket kan betyde for sen udkørsel og forsinkelse til følge. Men hele problemet kunne løses, som foreslået af den stedlige afdeling, ved oprettelse af

et forsyningssted på »Trekanten«. En investering der kunne medvirke til færre besøg af vor ledere i regionalradioen.

Jørn Thillemann

Ja, det er nemlig rigtig Aalborg – hurra for jer!

Forleden måned spurgte Jønne, om jeg sku' med gutterne til Odense i week-enden. Alle tiders halløj. Sæföli', svarede jeg, med megen nonchalance. Jeg ku' se han troede, jeg tog gas på ham. Den var nu go' nok, men efter en ellers lovende start, her ved etaten, er følgende blevet normalen.

En eller anden har et forslag til week-enden. Stor tilslutning. Jeg blir' jo osse spurgt, det er da klart. Så må jeg som sædvanlig mumle noget med arbejde, og undskyldte med, at jeg jo til daglig har det godt hos DSB. Der kommer så nogle raske replikker rundt omkring fra. Men så blir' det torsdag, hvor det er min fridag (ental). Ja så lirer jeg jo med dem, og de siger »arbejde du gamle, ærgerligt«. Næste week-end er den der igen, og jeg siger »men jeg har ...«. Onsdag, min fridag, min tur. De beklager.

Op til den næste week-end, (gud hjælpe mig), sidder de igen og lægger nogle lystige planer. Jeg sidder og skæver lidt rundt, lidt ned, lidt ud og sådan. Ved billardet bagefter, med mine fire bedste venner, får jeg heldigvis nogle opmuntrende ord, såsom »Ja, vi ved jo du har det godt hos DSB«, etc. Jeg gik hulkende bort. Nu er de sku' m/k begyndt at ringe og spørge, om jeg skal ha' det godt eller med til den koncert, eller det stævne osv.

I forgårs løb jeg på en gammel kæreste inde i byen. Da vi skilles, siger hun »Kan du ha' det godt«. Så

fik jeg rystekrampe. Jeg opgav at forklare, og lod hende tro, det var gamle minder, der overvældede mig.

Nu kommer der en masse helligdage, som går direkte i mål for almindelige dødelige. Disse herlige helligdage eksisterer ikke i min tur, næ nej. Jeg gyser allerede. Forfølgelsesvanvidet raser. Lige ovre i Sverige, har jeg en lille veninde. Der kan jeg gemme mig. Der er blot det, at med de korte overgange mellem tjenesterne, kan det kun blive fire af ugens seks arbejdsdage. Selv med flyvebådene. Nå, men hva'. Danskernes ordsprog er jo, »Det går jo nok alt sammen«, ikke?

Til almindelig orientering har en god dansk normalarbejder i 1982, ifølge kalenderen, 111 fridage (lø., sø. og helligd.). Min tur gi'r i 1982 79 fridage med 6 UA-dage bli'r det ialt 85 dage. Det gi'r til min forbavelse et lille minus på 26 dage. Så kan jeg sku' bedre forstå mine sorte rander under øjnene.

Man kan så håbe på, at man er rosinen i pølseenden. Det er der jo en der skal være. OK. Skulle der være en enkelt kollega, der har mindre fri end undertegnede, (herren forbyde det), så husk to ting. Et, du har selv valgt det. To, æren makker, æren.

Altså, min fulde opbakning bag Aalborg afdelingens indlæg om ny fridagsordning i DLT no. 3. Højt hurra og sving med bægeret for jer igen. Og gå så til den drenge. Held og lykke fra
Lasse Walther
Lkas mdt, Kh

Til »lokalredaktionen på Fyn«

Tak til Ole Husted Andersen for det »neonbøjede« svar i nr. 3. Det

fremmer bare ikke en lang og spændende debat. For jeg kan kun se, at vi er enige. Til gengæld får »mavesåret« altså næppe en chance! Udlandsstof er berettiget i et vist omfang.

»Vi skal *ikke* rejse en kinesisk mur omkring os og lukke af for indtryk udefra«, skriver OHA.

Men stoffet bør – som jeg også ved er redaktionens hovedregel – aldrig brede sig over mere end et par sider i et nummer.

Og navnlig bør det også have klart blik for de menneskelige og fagbevægelsesrettede sider af nyhederne i teknikken. Ikke være énøjet (teknisk) reportage.

Tage W. Jensen
PR-konsulent

Hr. DLF-næstformand og
DLT-medredaktør Gunnar Ras-
mussen.

Bagside og japansk underskud

Bagsiden på DLT's nr. 3 koster et eksemplar af DLF's største repræsentationscigar ved passende lejlighed, ellers skal I høre fra min advokat.

Næ, sådan en har jeg forresten ikke, men så kan det være, jeg kan få min tandlæge til at tage sig af sagen.

Til noget andet og mere direkte finansielt. Notitsen om JNR's »akkumulerede underskud« har I jo nok »klippet« et eller andet sted – sådan noget gør alle blade, så hvorfor skulle I være bedre.

Tallet siger jo ikke umiddelbart almindelige mennesker noget. Det siger for så vidt hellere ikke mig noget direkte; men jeg er ualmindelig (også) på den måde, at jeg godt kan lide at prøve at »regne efter«.

JNR's strækningslængde er om-

kring $10 \times$ DSB's, idet en del baner i Japan er private.

Trafikken på visse af banerne er jo en god del større end på vore hovedstrækninger, så hvis vi skønner, at der er 20 gange så mange ansatte, dvs. omkring 500.000, er det næppe helt galt.

Selv om japanerne ikke mere arbejder »for en skål ris«, er lønniveauet dog knap så højt som det danske, dvs. 100.000 kr. pr. år i snit er nok også et ædrueligt skøn.

Det giver en årlig lønudgift på 50 milliarder. Lader vi øvrige udgifter samt afskrivning og forrentning være tilsvarende (det er forholdsvis mere end her), får vi en samlet årlig udgift på 100 milliarder.

Med »akkumulering« gennem 50 år giver det 5000 milliarder = 5 billioner. Og de må vel have haft en lille smule indtægt.

Der er, så vidt jeg kan se, to muligheder for, hvordan fejlen er opstået.

Den ene er, at der er tale om »yen«, og så skal tallet divideres med ca. 30 for at blive til danske kroner, dvs. 180 billioner: $30 = 3,6$ billioner.

Den anden mulighed er, at et amerikansk tidsskrift har været »mellemed«. En milliard hedder på amerikansk (men ikke på engelsk) en »billion«.

Hvis fejlen ligger her, skal beløbet divideres med 1000, dvs. 180 billioner: $1000 = 180$ milliarder, og i så fald er der faktisk tale om et beskeden beløb, de øvrige størrelsesforhold taget i betragtning.

I kan lige så godt vænne jer til sådanne tal – hvis inflationen fortsætter, varer det måske ikke så længe, før foreningens budget er deroppe omkring.

Med venlig hilsen
S. E. Christiansen
a-ing. Ma.

Regnskab 1981

uddrag af resultatopgørelse

for perioden 1.1.-31.12. 1981

1980
(1.000)

13

Hovedkassen

Indtægter:

Ordinært kontingent	1.490.807,70	1.245
Kontingent fra ekstraordinære medlem- mer	14.328,00	14
Renter	5.338,26	8
Renter m.v. overført fra kampfonden .	75.703,94	52
Renter af fondsmellemværender, netto	4.434,57	0
Kursavance	358,75	0
Salg af lommebøger	2.535,00	1
Diverse indtægter	1.912,50	0
	<hr/>	<hr/>
	1.595.418,72	1.320
		<hr/>

Udgifter:

Administrationsud- gifter	1.037.388,39	899
Møder m.v.	100.577,08	86
Kontingentandel, af- delingerne	334.239,10	283
Dansk Lokomotiv Ti- dende	165.699,23	160
Fremstilling af lomme- bog	63.652,10	57
Renter af fondsmellem- værender, netto ...	0,00	3
	<hr/>	<hr/>
	1.701.555,90	1.488
		<hr/>

Underskud % 106.137,18 % 168

Reservefonden

Indtægter:

Kontingent	264.866,40	221
Renter, bank	3.584,32	2
Salg af bog om lokomotivets mænd	2.408,00	6
	<hr/>	<hr/>
	270.858,72	229
		<hr/>

Udgifter:

Diverse udgifter ved bog	385,00	1
Formandsmøder	30.949,00	0
Gebyrer	113,00	0
Renter m.v., kasse- kredit	0,00	2
Renter af mellemreg- ning med hovedkassen	21.445,42	21
Emblemer	59.982,50	0
	<hr/>	<hr/>
	112.874,92	24
		<hr/>

Overskud 157.983,80 205

transport 51.846,62

			1980 (1.000)
	transport	51.846,62	
<u>Kampfonden</u>			
Indtægter:			
Kontingent	22.695,00		20
Overskud, fagligt kontingent	16.482,00		0
Renter, obligationer ..	60.132,29		33
Renter, bank	12.710,70		22
Kursavance	4.237,50		1
Aktieudbytte	4.140,00		3
	81.220,49		
% Renter af mellemreg- ning med hovedkassen	5.516,55		% 7
	75.703,94		
% Overført til hoved- kassen	75.703,94	0,00	% 52
		39.177,00	20
%			
Udgifter:			
Udbetalte kampfonds- andele	4.535,00		7
Gebyrer	2.232,40		1
Kurtage	415,74		0
	7.183,14		8
Overskud		31.993,86	12
<u>Studiefonden</u>			
Indtægter:			
Kontingent	276.213,90		231
Renter, bank	22.428,42		9
Renter af mellemregning med hovedkas- sen	19.511,92		20
	318.154,24		260
%			
Udgifter:			
Kurser og rejser	155.281,94		67
Møder (diæter)	58.420,00		28
Oplysningsarbejde ...	21.667,85		8
Diverse udgifter	1.102,00		1
	236.471,79		104
Overskud		81.682,45	156
<u>Investeringsfonden</u>			
Indtægter:			
Obligationsrenter m.v.	109.500,16		60
Renter, bank	13.364,08		12
Renter af mellemregning med hovedkas- sen	1.894,55		13
	124.758,79	165.522,93	85

			1980 (1.000)
	transport	165.522,93	
<u>Investeringsfonden</u>			
Indtægter (fortsat):	"	124.758,79	85
Kursavance, obligationer		16.700,00	5
Reservefondsudlodning		51,00	0
Beregnet husleje		24.000,00	24
		-----	-----
		165.509,79	114
<u>% Udgifter:</u>			
Gebyrer	1.235,88		1
Driftsudgifter i øvrigt	78.992,24		48
Inventar, anskaffelse og vedligeholdelse	7.436,19		31
Kurtage	1.505,89		0
Diverse udgifter	14,85		0
		-----	-----
		89.185,05	80
Overskud		76.324,74	34
<u>Hjælpefonden</u>			
Indtægter:			
Kontingent		17.021,25	15
Renter, obligationer		9.433,16	1
Renter, bank		11.229,24	11
Kursavance, obligationer		395,00	0
Renter af mellemregning med hovedkassen		950,57	% 3
		-----	-----
		39.029,22	24
<u>% Udgifter:</u>			
Renter af mellemregning med Maren Kirstine Andersens Fond	3.878,13		0
Juleunderstøttelser .	2.850,00		3
Refunderede bøder ...	2.000,00		1
Bisidder	705,00		1
Gebyrer	557,66		0
		-----	-----
		9.990,79	5
Overskud		29.038,43	19
<u>DLF's rejselegat</u>			
Indtægter:			
Renter, obligationer		3.973,89	3
Renter, bank		1.703,87	2
Kursavance		365,00	0
Renter af mellemregning med hovedkassen		170,36	0
		-----	-----
	transport	6.213,12	5
		270.886,10	

			1980 (1.000)
	transport	270.886,10	
<u>DLF's rejselegat (fortsat):</u>	"	6.213,12	5
% Udgifter:			
Gebyrer m.v.		108,20	0
Overskud		6.104,92	5
Resultat		276.991,02	263
Balance pr. 31/12 1981			
<u>Omsætningsaktiver</u>			
Kasse- og girobeholdning		16.886,16	
Checkkonto		8.407,42	
Diverse tilgodehavender		171.269,75	
Forudbetalte omkostninger		15.444,00	212.007,33
% Kortfristet fremmedkapital			
Kildeskat, IP-bidrag		26.430,00	
Skyldige omkostninger m.v.		111.918,50	
Forudbetalt ekstraordinært kontingent		55.240,00	
Skyldig til Maren Kirstine Andersens			
Fond		3.878,13	197.466,63
<u>Egenkapital, investeret i omsætningsformue</u>			14.540,70
<u>Anlægsaktiver</u>			
Bankbeholdning på opsigelse		497.505,01	
Værdipapirer (nom. kr. 2.094.747,75) ..		1.549.385,25	
Ejendommen, Hellerupvej 44:			
Saldo pr. 1/1 1981	500.000,00		
+ Opskrivning til ejendoms-			
værdi pr. 1/4			
1981	150.000,00	650.000,00	
(Kontantværdi pr. 1/4 1981			
kr. 460.000,00)			
Inventar		1,00	2.696.891,26
% Langfristet fremmedkapital			
Prioritetsgæld		5.452,95	
<u>Egenkapital, investeret i anlægsformue</u>			2.691.438,31
Egenkapital i alt			2.705.979,01
der sammensætter sig således:			

Hovedkassen

Saldo pr. 1/1 1981		1,00	
% Underskud	106.137,18		
+ Kursregulering, hovedkassen	1.918,75		

	104.218,43		
+ Overført fra reservefonden	104.218,43	0,00	1,00

Reservefonden

Saldo pr. 1/1 1981		% 193.606,23	
+ Overskud	157.983,80		
% Overført til hovedkassen	104.218,43	53.765,37	% 139.840,86

Kampfonden

Saldo pr. 1/1 1981		533.277,96	
+ Overskud	31.993,86		
Kursregulering	18.932,25	50.926,11	584.204,07

Studiefonden

Saldo pr. 1/1 1981		465.080,49	
+ Overskud		81.682,45	546.762,94

Investeringsfonden

Saldo pr. 1/1 1981		1.277.213,23	
+ Overskud	76.324,74		
Ejendommen, Hellerupvej 44, opskrevet til ejendomsværdi ifølge 17. alm. vurdering pr. 1/4 1981 .	150.000,00		
Kursregulering	2.286,00	228.610,74	1.505.823,97

Hjælpefonden

Saldo pr. 1/1 1981		126.145,69	
+ Overskud	29.038,43		
Kursregulering	5.352,50	34.390,93	160.536,62

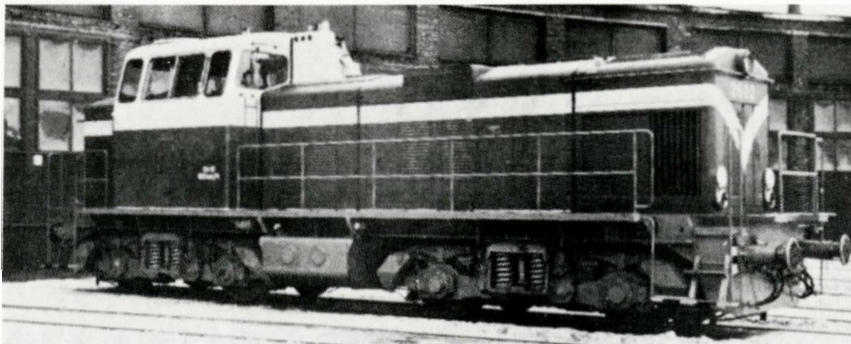
DLF's rejselegat

Saldo pr. 1/1 1981		41.673,85	
+ Overskud	6.104,92		
Kursregulering	712,50	6.817,42	48.491,27

2.705.979,01

Flere diesellokomotiver til VR

18



De Finske Statsbaner VR har bestilt 8 nye universallokomotiver af typen DV 12 fra Valmet Oy's fabrikker i Tammerfors. Pris = ialt 28 mill. finske mark og leveringen sker i 1983.

Vor Stand – et spejlbillede af medlemmerne?

Vi har lånt dette indlæg fra Jernbaneforeningens blad Vor Stand. Aktuelt i forbindelse med debat om DLT.

I målsætningen for Jernbaneforeningens bladvirksomhed står bl.a., at »Vor Stand«s formål er – at sikre tovejs-kommunikationen mellem medlemmerne og Jernbaneforeningen.

Og dette skal bl.a. ske ved, at bladets redaktion fremkommer med *debatskabende artikler*. Endvidere skal »Vor Stand« i sin redaktionelle linje være kritisk og vurderende såvel i forhold til DSB som til det omgivende samfund.

Hvordan er »Vor Stand«?

»Vor Stand« er jo et navn som indikerer, at vi stadig har rødder tilbage i Jernbaneforeningens historie. At kende sin historie og lære af den er nødvendigt, for at der kan ske en udvikling også i Jernbaneforeningen.

Men »Vor Stand« afspejler ingen udvikling snarere en stilstand. Bladets indhold (undtaget lederen) gentager sig selv i en del intetsigende artikler om småting. Næsten hvert nummer af bladet indeholder noget om forskellige tekniske detaljer fra jernbaner i de forskellige verdensdele. Mens der f.eks. intet er om de mennesker, som arbejder ved samme jernbaner, og det er betydelig mere interessant set fra en fagforening.

På det sidste har der endvidere været en artikelserie om virksomheder, som leverer produkter til

DSB. Også her mangler noget om, hvilken rolle de mange ansatte er stillet i virksomhedernes udvikling samt hvorledes arbejdsforholdene er i dag.

Formentlig mener mange af Jernbaneforeningens medlemmer at dagligdagen indeholder væsentligere problemer end bygning af skibe til fjerne egne (også en af med fagpolitik, arbejdsmiljø, manglende daginstitutioner, atomkraft og meget andet.

Og hvad foregår der i andre fagforeninger?

»Vor Stand« er meget mangelfuldt hvad angår andre fagorganisationer. F.eks. har Jernbaneforeningen (via CO II) gennem FTF støttet adskillige fagforeningers kamp. Hvorfor redegøres der ikke for disse arbejdskampe i bladet.

Kan det skyldes den ikke-partipolitiske linje, at bladet ikke beskæftiger sig med dette område.

Jernbaneforeningen er uafhængig af partipolitiske interesser (og det skal den også være), men alligevel minder »Vor Stand« om et socialdemokratisk skrift. Bladet indeholder lidt af hvert, hvoraf det meste er uinteressant.

Hvad er så vejen frem til et bedre blad?

Først og fremmest må der lægges

vægt på at bringe mere fagpolitisk stof, både fra ind- og udland. Arbejdspladsen DSB er jo særlig interessant. Er alting så rosenrødt ude omkring, som når DSB bladet beskriver en arbejdsplads?

Endvidere kan man begynde at fundere over, hvorfor nogle af Jernbaneforeningens kredse udgiver egne blade, når det er muligt at benytte »Vor Stand«. Er det fordi kredsene kan gøre det bedre? Nej se blot på publikationerne fra 1. og 9. kreds. Her er intet at råbe hurra for. Medlemmerne bliver ikke bedre informeret og mere aktive. Oven i købet gentager bladene mange gange »Vor Stand« og Intern Information. Hvorfor ikke nøjes med et blad, også for at vise at vi står sammen i Jernbaneforeningen! At samle kræfterne om et blad bør være en styrke.

En anden mulighed er samarbejde med de øvrige fagforeninger ved DSB om et fælles blad. I forvejen gentager de forskellige fagblade hinanden ved at lave artikler sammen. Vi har jo også den samme arbejdsplads. Muligvis vil det yderligere styrke samarbejdet mellem organisationerne, og kunne bane vejen frem til en enhedsorganisation, som mange har på ønskesedlen.

*1. kreds
gruppen GB*

Onsdag den 10. marts 1982 afholdt Gb. afd. en særdeles vellykket, interessant og hyggelig sammenkomst for tidligere medlemmer af afdelingen, ifølge indbydelsen var det ønskelig, at der under sammenkomsten blev taget stilling til eventuel oprettelse af en pensionistforening for lokomotivmænd i Københavns-området.

Blandt de ved sammenkomsten fremmødte 31 pensionerede lokomotivmænd var der overvejende positiv stemning for en sådan forening og et på mødet nedsat 3 mands udvalg har derfor besluttet at indbyde alle pensionerede lokomotivmænd i Københavns-området til et om muligt stiftende møde for en pensionistforening for lokomotivmænd.

Stor mødedeltagelse imødeses nødvendig for et positiv resultat, for at kunne skønne ved diskussion om foreningens behov, formål og ledelse.

Mødet afholdes torsdag den 29. april 1982 kl. 10.00 i Centralværkstedets marketenderi på Otto Bussevej.

På udvalgets vegne

Vagn Thomsen

Telf. 02-96 49 12

Holger Koue

Telf. 01-55 04 69

Poul Kristensen

Telf. 02-94 75 46

PERSONALIA

Forfremmet til lokomotivinstruktør (21 lrm.)

pr. 1.2.82 efter ansøgning

Lokomotivfører (18 lrm.)

G. A. Rasmussen, mdt Gb i Mjt

Forfremmet til lokomotivfører (18. lrm.) pr. 1.3.82

Lokomotivfører (17. lrm.)

A. Sørensen, mdt Fa i mdt Fa
E. G. Nyegaard, mdt Gb i mdt Gb
N. P. Werge, mdt Gb i mdt Gb

Forfremmet til lokomotivassistent (10. lrm.)

pr. 1.3.82

Frode Hansen, mdt Gb i mdt Gb
Per Petersen, mdt Kh i mdt Kh
J. Kreutzfeldt, mdt Gb i mdt Gb
J. C. K. Nielsen, mdt Kh i mdt Kh
H-H. Wahlstrøm, mdt Kh i mdt Kh
K. F. K. Bjerring, mdt Kh i mdt Kh
Poul Edmund Nielsen, mdt Kh i mdt Kh
J. S. Larsen, mdt Kh i mdt Kh
A. S. Videcrantz, mdt Kh i mdt Kh
P. Steiner-Jessen, mdt Kh i mdt Kh
S. K. Nielsen, mdt Kh i mdt Kh

Ansæt på prøve (9. lrm.) 1.3.82

Lokomotivassistent

K. B. Nielsen, mdt Kh

J. Englev, mdt Kh

J. A. K. Jensen, mdt Kh

W. J. Hansen, mdt Kh

H. H. H. Jensen, mdt Kh

C. Eriksen, mdt Kh

F. P. W. Vælum, mdt Kh

P. O. Klarlund, mdt Kh

Forflyttet 1.3.82 efter ansøgning

Lokomotivfører (17. lrm.)

P. A. Mortensen, mdt Ar til mdt Fa

O. J. Svensson, mdt Kø til mdt Gb

Lokomotivassistent (10. lrm.)

P. G. Jensen, mdt Kh til mdt Gb

R. Nielsen, mdt Kh til mdt Gb

T. I. Jørgensen, mdt Kh til mdt Gb

A. J. Gerlach, mdt Kh til mdt Gb

S. E. Spøhr, mdt Kh til mdt Gb

J. Svangren, mdt Kh til mdt Gb

Jørgen Jørgensen, mdt Kh til mdt Gb

H. S. Hansen, mdt Kh til mdt Gb

K. G. Sørensen, mdt Kh til mdt Gb

T. U. Henningsen, mdt Kh til mdt Gb

P. I. Johansen, mdt Kh til mdt Gb

O. Agergaard Petersen, mdt Kh til mdt Gb

T. Andersen, mdt Kh til mdt Gb

P. A. Pelsen, mdt Kh til mdt Gb

Erling Jakobsen, mdt Kh til mdt Gb

Lokomotivassistent (9. lrm.)

P. L. Kjeldsen, mdt Fa til mdt Ng

P. B. M. Rasmussen, mdt Kh til mdt Od

K. Dalgaard, mdt Kh til mdt Hg

J. Kreutzfeldt, mdt Kh til mdt Gb

Frode Hansen, mdt Kh til mdt Gb

Lokomotivassistent p. (9. lrm.)

K. Rasmussen, mdt Kh til mdt Hg

S. A. Rasmussen, mdt Kh til mdt Hg

P. H. Jerløv, mdt Kh til mdt Fa

Overgået til anden stilling 1.2.82 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (13. lrm.) til ktas (3. lrm.)

O. A. Jaconelli, mdt Gb i Tpkt.

Ansæt som lokomotivassistent (9. lrm.) pr. 1.3.82

Lokomotivassistent p. (9. lrm.)

S. E. Kielstrøm, mdt Fa i mdt Fa

S. O. B. Jensen, mdt Fa i mdt Fa

Forflyttelse annulleret

Lokomotivassistent (9. lrm.) pr. 1.4.82

C. O. Rasmussen, mdt Hg

Afskediget 31.5.82 efter ansøgning p.g.a. alder

Lokomotivfører (18. lrm.)

P. E. S. Rasmussen, mdt Pa

Afskediget 31.5.82 på grund af svagelighed

Lokomotivfører (17. lrm.)

O. Lindberg, mdt Gb

Lokomotivfører (17. lrm.)

A. Schmidt, mdt Hg

Lokomotivfører (17. lrm.)

H. C. Christiansen, mdt Pa

Lokomotivfører (15. lrm.)

K. A. Jensen, mdt Ab

Lokomotivfører (15. lrm.)

B. G. Christensen, mdt Ar

Lokomotivfører (15. lrm.)

N. E. K. Larsen, mdt Od

Ansættelse pr. 31.1.82 annulleret

Lokomotivassistent p. (9. lrm.)

S. F. Jensen, mdt Ar

Afskediget pr. 28.2.82 efter ansøgning

Lokomotivassistent p. (9. lrm.)

J. F. K. Sørensen, mdt Ar

Opmærksomhed frabedes

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst. Er bortrejst.

Elf J. R. Rasmussen, mdt Kh.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf K. E. Havn, mdt Fa.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf C. H. Hjorth, mdt Ar.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf S. Dueholm, mdt Es.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf J. E. Pedersen, mdt Fa.

Adressefortegnelse

Københavns Godsbanegård: Lokomotivfører John Østerberg, Skodsborg Strandvej 157, 2942 Skodsborg.
Tlf. (02) 80 33 53.

Kasserer: Lokomotivfører Bent Christoffersen, Åparken 28, 2600 Glostrup.
Tlf. (02) 96 31 46.

Helgoland: Lokomotivfører Arne Schmidt, Kildeholm 1, 2600 Glostrup.
Tlf. (02) 45 08 67.

Kasserer: Lokomotivfører Jens Chr. Jensen, Jernbane Alle 73, 1.tv., 2720 Vanløse.

Enghave: Lokomotivassistent Jens Bak, Strandbyparken 5, 2650 Hvidovre.
Tlf. (01) 78 62 58.

Kasserer: Lokomotivassistent Henning Hansen, Litorinaparken 144, 2680 Solrød Strand.
Tlf. (03) 14 41 21.

Helsingør: Lokomotivfører M. B. Rasmussen, Margeritten 2 F, 2620 Albertslund.
Tlf. (02) 64 67 33.

Kasserer: Lokomotivfører R. G. Holm, Ydysvej 12 D, 3000 Helsingør.
Tlf. (02) 21 07 38.

Næstved: Lokomotivfører Jørgen Jensen, Mariedalsvej 45, 4700 Næstved.
Tlf. (03) 73 13 56.

Kasserer: Lokomotivassistent Erik W. Nielsen, Herman Bangsvej 6, 4700 Næstved.
Tlf. (03) 73 25 61.

Gedser: Lokomotivfører J. O. Jensen, Ø. Alle 7, 4874 Gedser.

Rødby Færge: Lokomotivfører K. E. Nielsen, Lindevang 14, 4970 Rødby.
Tlf. (03) 90 22 04.

Kasserer: Lokomotivassistent F. E. S. Jørgensen, Krøngevej 40, 4930 Maribo.
Tlf. (03) 90 66 27.

Kalundborg: Lokomotivfører A. Søgaard, Bredekildevej 83, 4400 Kalundborg.
Tlf. (03) 51 45 23.

Kasserer: Lokomotivfører K. O. Jensen, Stationsvej 3 B, 4400 Kalundborg.
Tlf. (03) 51 17 16.

Korsør: Lokomotivfører K. H. Christian- sen, Dyrehovedgårds Alle 57, 4220 Korsør.
Tlf. (03) 57 37 31.

Kasserer: Lokomotivfører E. G. Trander- s, Æblehaven 19, 4220 Korsør.
Tlf. (03) 57 33 19.

Nyborg: Lokomotivfører A. K. Johansen, Egervænget 118 Skovparken, 5800 Ny- borg.
Tlf. (09) 31 27 70.

Kasserer: Lokomotivassistent F. Thybo, Hovmarken 2, Skellerup, 5540 Ullerslev.
Tlf. (09) 35 23 62.

Odense: Lokomotivfører P. A. L. Jørgen- sen, Poul Møllersvej 13, 5230 Odense M.
Tlf. (09) 11 59 09.

Kasserer: Lokomotivfører N. E. K. Lar- sen, Benediktes Allé 4, 5250 Odense SV.
Tlf. (09) 13 63 28.

Fredericia: Lokomotivfører Th. Nielsen, Nyager 24, Bredstrup, 7000 Fredericia.
Tlf. (05) 95 45 70.

Kasserer: Lokomotivfører J. Vestergaard Nielsen, Nymarksvej 146, 7000 Frederi- cia.
Tlf. (05) 92 46 24.

Padborg: Lokomotivfører M. Kjær-Nielsen, Rønhavevej 28, Bov, 6330 Padborg.
Tlf. (04) 67 33 65.

Kasserer: Lokomotivfører H. C. Thiesen, Egevej 12, 6330 Padborg.
Tlf. (04) 67 30 63.

Tønder: Lokomotivfører E. Jensen, Fri- landsvej 11, 6270 Tønder.
Tlf. (04) 72 16 05.

Esbjerg: Lokomotivfører V. Dorner, N. J. Poulsensvej 4, st., 6700 Esbjerg.
Tlf. (05) 12 49 56.

Kasserer: Lokomotivfører H. M. Barlo, Strandbygade 58, 3. th., 6700 Esbjerg.
Tlf. (05) 12 90 58.

Struer: Lokomotivfører B. S. Kristensen, Hjernvej 58, 7600 Struer.
Tlf. (07) 85 06 12.

Kasserer: Lokomotivfører K. R. Chri- stensen, Danmarksgade 50, 7600 Struer.
Tlf. (07) 85 35 45.

Frederikshavn: Lokomotivfører H. Lund, Lindegårdsvej 53, st., 9900 Frederiks- havn.

Ålborg: Lokomotivfører Finn C. Christen- sen, Købkesvej 14, 9000 Ålborg.
Tlf. (08) 12 16 91.

Kasserer: Lokomotivfører B. V. Peder- sen, Idrætsvej 13, 9000 Ålborg.
Tlf. (08) 12 61 11.

Randers: F. V. P. Hvam, Mariagervej 36A, 1. 8900 Randers.

Århus: Lokomotivfører G. E. Nielsen, Skanderborgvej 229, st. th., 8260 Viby J.
Tlf. (06) 14 20 87.

Kasserer: Lokomotivfører M. Hansen, Runevej 31, 8210 Århus V.
Tlf. (06) 24 24 57.

Viborg: Lokomotivfører Aage Thomsen, B. S. Ingemannsvej 20, 2., 8800 Viborg.
Tlf. (06) 62 47 86.

Herning: Lokomotivfører O. Bruno, Hå- kongsgade 29, 7400 Herning.
Tlf. (07) 12 20 05.

Flytning

Husk i god tid at melde flytning til postvæse- net. Hvis medlemsbladet udebliver, meld det da til postvæsenet. Hjælper dette ikke, skriv så til bladets ekspedition.

Artiklers indsendelse

Artikler eller notitser, som ønskes optaget i medlemsbladet, skal foreligge hos redaktø- ren d. 15. måneden før, medlemsbladet ud- kommer.

Op til højtiderne må regnes med længere frist, for at optagelse kan være sikker.