



4

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

APRIL 1984 - 84. ÅRGANG

3

Indhold:

S-tog jubilerer	2
Nedskæringerne på Østbanen	3
Karensdagen og os	5
DSBs servicemøder	6
CS 246 uden damp	7
Regnskab 1983	8
DL-F og os	12
Hurtigbanesystemet	17
Ny kultur og moral	21
Amagerbanen	22
Fra medlemskredsen	23
Personalia	27

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.

Rygraden i Københavns kollektive trafik – S-togene – har 50 års jubilæum. Siden starten er bybanenettet udvidet langt ud over Københavns grænser. Sidst med åbningen af banen til Køge. Om et par år kommer udvidelsen til Høje Tåstrup, og nu er der al sandsynlighed for, at Hovedstadsrådet tiltræder etablering af en enkeltsporet S-bane fra Ballerup til Frederikssund. De kostbare planer for en egentlig undergrundsbane i København er aldrig nået længere end til planlægningsstadiet. Planen, som især ville have fået stor betydning for Amager. Men der er ting i støbeskeen, som kan forbedre den kollektive trafik til den bydel.

Et nyt begreb, Letbybanetog, fra Vanløse over Frederiksberg station via Rådhuspladsen til Amager kan give en bedre kollektiv banetrafik. Med tilkomsten af HT (Hovedstadstrafikrådet) har man efterhånden fået en mere rationel fordeling af persontransporterne med tog og bus. Fra konkurrencestadiet er man nået til, at de to former for transport supplerer hinanden. Busserne kører passagerer til og fra S-togene, rygraden i hovedstadsområdet kollektive trafik.

Er den trafikale udvikling således i god fremgang, er der imidlertid et par u hensigtsmæssige frynser i den daglige drift, vi godt kunne være foruden. Det er billetsnnyderiet og hærværket. Det kan nok give moralske opstød, men uden at ville opfattes som frelst, så kan der være anledning til at spørge, om ikke omkostningen ved at undlade den mere effektive stationsbillettering efterhånden bliver for høje.

Dertil kommer den lave moralkodex alt for mange af de rejsende er i besiddelse af. Den omfatter flere og flere. Systemet er skyld i denne udvikling. Og kan vi vedblivende i hensyn til økonomiske kalkulationer se til, at antallet af gratister stiger? Det er ikke blot spørgsmålet om økonomi. Det er nok så markant, at man er med til at sænke moraltærsklen. Det er et langt vigtigere spørgsmål, som må indgå i overvejelserne om gennemførelse af foranstaltninger, der kan forhindre det omkringsiggribende snyderi. Ændringer her vil også have indvirkning på hærværket og de rejsendes frygt for at rejse med S-tog og udsætte sig for chikaneri, ja endog direkte vold.

Moralens fane bør holdes højt.

Nedskæringerne på Østbanen

Regeringens spareplan er nu blevet suppleret med et såkaldt moderniseringsprogram.

Dermed understreges på ny, at regeringen ønsker, at der jævnsides nedskæringerne skal ske en forbedring af serviceniveauet. Det kan naturligvis kun ske ved, at de ansatte skal bestille mere for samme løn. Men det hedder i privatiseringsproget at de ansatte skal mere »op på mærkerne«. Altså: De skal løbe stærkere.

Det er ikke alene i statens regi, at denne udviklingstendens er i gang. Den rammer også foretagender som f.eks. privatbaner, der oppebærer statstilskud: Det gælder således også Østbanen på Stevn.

I. Østbanen

Østbanen hed i sin tid »Østsjællands Jernbane«. Det er en såkaldt gaffelbane, der går fra Køge og henholdsvis til Rødvig og Fakse Ladeplads.

Banen blev i 1870'erne bygget af finans- og industrimagnaten C. F. Tietgen.

Østbanen ejes af de omliggende primær og amtskommuner og af enkelte private aktieejere. Østbanen er altså et aktieselskab.

Staten er ikke medejer, men er engageret med underskudsdækning. Bestyrelsen – eller Repræsentantskabet, som det hedder – består af et medlem fra hver af de kommuner, der er aktionærer i Banen. Hertil kommer medarbejderrepræsentanter, plus to repræsentanter fra erhvervslivet.

Formand i Repræsentantskabet er borgmester Jørgen Jørgensen, Køge.

I årene siden 1970 er der på Banen gennemført fornyelser og moderniseringer af skinne- og banemateriel i øvrigt. Der er ansat ca. 200 medarbejdere.

Driftsresultatet i fjor var ikke godt. Det skyldes en række omstændigheder. Bl.a. det forhold, at Banen løber igennem to trafikskaber. Men også andre forhold vanskeliggør økonomien for denne bane. Staten dækker 70% af underskuddet, og kommunerne i området 30%.

Underskuddet var i fjor ca. 18 mill. kr.

Banens indtægter hidrører fra kørte kilometer, mens indtægter ved billet salg går til trafikskaberne. Indtægter af godsfragt er vigende.

Passagerantallet er stigende. Men der er endnu ikke helt overblik over, hvor meget S-banen til Køge vil virke ind på Østbanens passagerantal.

II. Besparelsen

Vi spørger Jørgen Jørgensen: *Staten vil presse underskuddet ned?*

Ja. Man ville helst tvinge det ned til ca. halvdelen, altså helt til ca. 10 mill. kr. Men det anser jeg for helt umuligt.

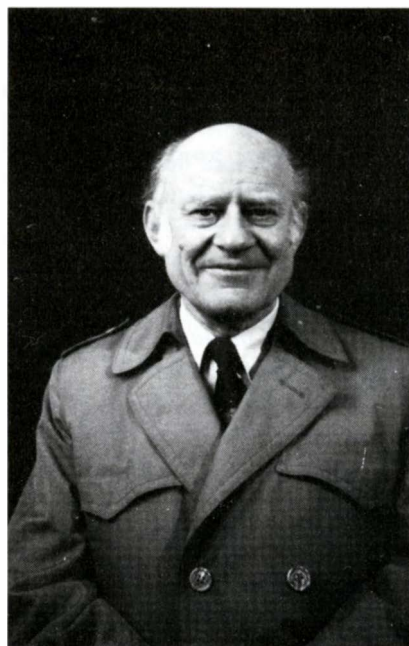
Vil du sige lidt om kontakten til ministeriet om disse ting?

Vi har drøftet tingene i en gruppe, hvori begge parter, banen og ministeriet, var repræsenteret. Kontorchef Junge Petersen, trafikministeriet, har stået for denne gruppe.

I gruppen er indgået repræsentation for Banen, Trafikskaberne og trafikministeriet.

Hvad kom der ud af disse bestræbelser?

Jeg kan sige det sådan, at Banens bestyrelse under protest har godkendt en løsning, der på årsbasis betyder en reduktion af underskuddet på godt 6 mill. kr. Men nu er det op til ministeren, der har den endelige afgørelse, hvad han bestemmer.



Jørgen Jørgensen

Hvor mange arbejdspladser vil en sådan nedskæring overflødig gøre?

Hvis man omregner til heltidsstillinger, bliver der tale om ca. 22. Og d.v.s. ca. 10% af alle ansatte.

Hvordan vil du karakterisere drøftelserne med kontorchef Junge Petersen?

Det er mit indtryk, at hvis det stod til Junge Petersen, skulle der skæres yderligere ned. Jeg ved så ikke, om han har tænkt sig, at vi skal køre én gang om sommeren og én gang om vinteren.

Men kontorchefen har vel fået i opdrag, at der skal spares så meget som muligt?

Ja, det er nok rigtigt. Men jeg synes blot, at den måde, som han har kørt dette løb på, har jeg ikke kunnet lide.

Men ministeren har vel været informeret om tingene?

Jeg er ikke sikker på, at ministeren har været rigtig informeret. Nu tror jeg imidlertid, at han er blevet det. Jeg har skrevet til ham og talt med ham.

4
Og hvad er dit indtryk efter samtalen?

Mit indtryk er, at da ministeren blev klar over, at nedskæringerne indebar, at 10% af de ansatte skulle fyres, var der en, der fik kolde fødder.

III. Medindflydelse

Hvordan har medarbejderne været engageret i bestræbelserne?

Da vi i november måned blev vidende om, at der skulle reduceres, satte man i Banen, både for så vidt angik direktionen og medarbejdere, et arbejde i gang for at finde nogle muligheder omkring disse problemer. Men da vi jo ikke vidste, hvad vi »gik op imod«: Om det var 2 mill. kr., eller 6 mill. kr., eller endnu mere, der skulle spares, blev det svært at finde ud af noget relevant. Men alligevel blev der udarbejdet noget konkret, herunder også forslag fra de ansatte om, hvad der kunne gøres. Nogle af disse forslag er indgået i de videre bestræbelser fra Banens side vedrørende disse problemer.

IV. Politikerne

Vi har også vekslet bemærkninger om Østbaneproblemerne med to folketingsmedlemmer fra Køge-kredsen: Knud Damgaard og Søren Riishøj fra henholdsvis socialdemokratiet og SF.

Knud Damgaard

Han siger: Jeg har modtaget en del materiale fra Banens ledelse, som jeg nu er i færd med at gennemgå. Men jeg kan sige, at jeg allerede under valgkampen blev klar over, med hvilken interesse befolkningen følger med i, hvad der fremover skal ske med Banen. Jeg er medarrangør af et møde i Valø, hvor vi skal diskutere aktuelle Østbaneproblemer. Og det vil jo sige:

Nedskæringer, afskedigelser, serviceforringelse, køreplan og meget andet.



Knud Damgaard, MF

Søren Riishøj

Han siger: Det er vel overflødigt at understrege, at jeg som SF'er går hårdt imod den forringelse af den kollektive trafik, som nedskæringerne medfører. Tiden og samfundsudviklingen trækker jo netop i retning af, at man skal stimulere den kollektive trafik og gøre den mere og mere konkurrencedygtig i forhold til privatbilismen.

Nu erfarer vi, at nedskæringerne også har nået Østbanen. Denne banes økonomi er jo hårdt trængt. Måske var det rimeligt og rigtigt at tage banens økonomi op til en analyse og vurdering. Men som sagt:



Søren Riishøj, MF

Nedskæringerne er forkastelige, også ud fra et rent samfundsøkonomisk synspunkt.

V. Tillidsmand

Hovedorganisation

Vi spørger tillidsmand, lokomotivfører John Hansen om hans erfaringer med hensyn til de ansattes medindflydelse i beslutningsprocesser på Østbanen.

Han siger: Vor indflydelse er ringe og helt utilfredsstillende. Vore forslag bliver ofte negligeret, overset, tilsidesat. Endvidere er det meget beklageligt og kritisabelt, at der hersker uklarhed over, hvem der har kompetencen i Østbanens ledelse. Det skaber usikkerhed på snart sagt alle områder: Det driftsmæssige, personalemæssige, økonomiske m.v.



Niels Sørensen

Niels Sørensen

Formanden for Dansk Lokomotivmands-Forbund Niels Sørensen følger John Hansens synspunkter op. Han gør det kort, men skarpt og kontant, idet han siger: Forholdene vedrørende kompetencen er af en sådan karakter, at jeg synes, at trafikministeren burde lade en auditør undersøge forholdene på Østbanen.

»Karensdagen« og os

Af Kurt H. Christiansen

Nu er tålmodigheden ved at være opbrugt. Denne lov om karensdagen, som vel nok er noget af det mest asociale der er lavet, bliver åbenbart ikke afskaffet.

Vi ønsker den fjernet fra vores område, og det er der mange vægtige grunde til, som jeg skal komme nærmere ind på.

Syg på arbejdet

Efter indførelsen af karensdagen må vi gøre opmærksom på, at der er stor risiko for, at nogle føler sig fristet til at gå på arbejde uden at være helt raske. Mange har ikke råd til at miste de penge. Betale med en feriedag siger nogen. Det kan ikke være rimeligt, at den ferie, fagbevægelsen har forhandlet sig frem til, skal bruges som betaling, fordi nogle har indført denne syge lov.

Lokomotivførerens ansvar

Hvordan med ansvaret, hvis man går syg på arbejde.

Læser man DSB bladet marts 1984, udtaler trafikinspektør I. Monrad sig om lokomotivpersonalets ansvar, nemlig med følgende: Det er en lokomotivførers pligt at melde sig syg, hvis han før eller under tjeneste er/bliver for syg til at passe sit stærkt sikkerhedsbetonede arbejde på forsvarlig måde.

Bedømmelsen heraf er naturligvis lokomotivførerens eget ansvar, og han kan selvsagt ikke fritages for ansvar, hvis han for at undgå betaling af karensdagen går syg på arbejde og af den grund forårsager uheld.

Foreningen kan helt klart følge det I. Monrad udtaler om vort ansvar, men vi føler det er uforsvarligt, at vore politikere ikke tænker sig om, inden de trækker en sådan lov ned over os. Denne lov skal væk fra vores område.

Undtagelsestilfælde

LO gør opmærksom på i cirkulære nr. 59/1983, at andet end arbejdsulykker også fritages for karensdagen.

I CO Is skrivelse af 18. marts 1983 står der: Arbejdsskader kan forekomme i atypiske arbejdssituationer, f.eks. at man i nogle få dage udsættes for kraftige støjpåvirkninger, kulde og træk.

Foreningen mener helt klart, at lokopersonalets fysiske arbejdsmiljø er så dårligt, set i forhold til andre grupper, at mange arbejdsskader vil opstå.

Hvis man læser rapporten om lokopersonalets arbejdsmiljø, udarbejdet gennem Arbejdsmiljøfondet af folk fra Institutet for social medicin, kan man læse, at vi ligger langt over gennemsnittet af LO-arbejdere, når vi udsættes for træk, stærk varme, kulde, store temperatursvingninger, vibrationer, støj, støv og røg.

Selv om vi her har klare beviser for, at der kan opstå arbejdsskader, bliver de opståede tilfælde afvist. Det kan vi fortsat ikke acceptere.

Arbejdsskade hvornår?

Når en lokofører udsættes for det uheldige at køre et andet menneske ned (selvmord), og dem har vi mange af, opstår der i mange tilfælde en choklignende tilstand. Nogle kan ikke køre videre, må sygemeldes.

Hvordan med karensdagen?

For nogle opstår der senere en psykisk lidelse, der medfører en sygemelding.

Hvordan med karensdagen?

Nogle bliver udsat for kulde og træk på grund af manglende gummilister i døre og vinduer.

Resultat, forkølelse, halsbetændelse, influenza, ondt i ryg og nakke.

Hvordan med karensdagen?

Hvordan med dem, der på grund af dårlig vedligeholdelse indånder udstødningsgas, med det til følge, at de får svimmelanfald og forgiftninger.

Hvordan med dem, der på grund af de dårlige arbejdstidsregler, ikke får søvn nok, inden de igen skal møde, med det resultat, at de må meddele, at de ikke er i stand til at køre.

Hvordan med karensdagen?

Jeg vil til slut sige dette. Vi har fra foreningens side sendt nogle sager til CO I for at få en afgørelse, om de betalte karensdage ikke kan henføres til arbejdsskader.

Det står helt klart for os, at vi ikke vil acceptere et afslag, uden at gøre noget ved det.

Det er mange gange slået fast, at vi udfører stærkt sikkerhedsbetonet arbejde, og bl.a. af den grund er det meningsløst, at vi selv skal betale for, at denne sikkerhed er til stede.

Det er ligeså meningsløst, at de dårlige miljøforhold, vi arbejder under, ikke kan indgå under begrebet Arbejdsskade.

Det er med megen forventning, vi afventer svaret fra CO I. Når dette foreligger, vil foreningen fortsætte sagen om karensdagen.

Husk!

Stof til bladet skal være redaktionen i hænde senest den 15. i måneden.

Service møder over hele landet for medarbejderne i DSB

Af fuldmægtig Gunilla Larborn-Friberg, passagertjenesten.

Nu da DSB er i gang med at forbedre sin service, bygges der videre på de erfaringer, man gjorde med Tog-til-Tiden kampagnen. Med den var målet at sørge for, at den helt grundlæggende service i virksomheden var i orden.

På en række møder over hele landet blev DSBs medarbejdere informeret om kampagnen og inddraget i de aktiviteter, som var nødvendige for at forbedre togenes præcision. Det hele resulterede i en imponerende indsats fra medarbejdernes side over alt i virksomheden, og i løbet af få måneder var succes hjemme: Togenes præcision blev forbedret betydeligt.

I 1983 kom næste fase i udviklingen af DSB til en moderne og konkurrencedygtig servicevirksomhed. Nu skulle kunderne helt i centrum, og derfor startede DSBs ledelse et projekt for at gøre servicen på en lang række områder i DSB endnu bedre. Projektet er netop nu i fuld gang, og forudsætningen for at bestræbelserne skal lykkes er, at alle medarbejdere ikke alene forstår, men også accepterer de målsætninger, som lægges frem. Derfor er det vigtigt med god information, og ligesom det skete under tog til tiden kampagnen bliver der nu arrangeret møder over hele landet som et tilbud til medarbejderne, så de kan få orientering om og være med i diskussionen af de mål og konkrete tiltag, det drejer sig om.

Service møderne gennemføres i april og første halvdel af maj, og de vil strække sig over nogle timer i fritiden. Deltagelse i møderne er frivillig, og de holdes på tidspunkter, der giver flest mulig lejlighed til at deltage.

Selve baggrunden for møderne er alvorlig nok. Virksomheden

DSB er truet fra mange sider og må i dag se i øjnene, at de beskyttede tider er forbi. Konkurrencen på transportmarkedet er stærkt voksende, og der kæmpes om passagererne som aldrig før. Fly, fjernbusser og biler har gjort indhug i DSBs passagertal, som er faldende. Samtidig er der fra politisk side fremsat krav om kraftige besparelser og forbedring af DSBs økonomi.

Dette pres udefra er naturligvis noget, der berører alle medarbejdere i virksomheden. Svaret på den negative udvikling er en generel forbedring af de produkter, virksomheden lever af at sælge, så DSB kan beholde sine kunder og helst få endnu flere.

De service møder, som nu bliver holdt for medarbejderne landet over, er et vigtigt middel i den indre »oprustning« af DSB. Information og åben diskussion af, hvad der skal gøres for at styrke virksomheden, er en forudsætning for at det kan lykkes at vende udviklingen i gunstig retning. Derfor er møderne et tilbud til *samtlig*e medarbejdergrupper, – for alle medarbejdere i DSB er med til på den ene eller anden måde at tegne virksomhedens ansigt udadtil.

Udgangspunktet for møderne er, at god service skal gøres endnu bedre. Og her bygger DSBs serviceprojekt videre på de bestræbelser, som startede med tog til tiden kampagnen, og som handler om, at »fundamentet« i DSB skal være i orden. Forudsætningen for at gøre DSB bedre med mere service er, at de grundlæggende produkter er helt i top, dvs: Togenes præcision, vedligeholdelse og rengøring af materiel, højtalerinformation, personvognsstyrings-systemet, GTS-projektet og meget andet.

En forbedring af servicen i DSB skal bygge på den samme fælles indsats, som gjorde tog til tiden kampagnen til en succes. Det er det, service møderne handler om. Og derfor skal alle have orientering om, hvordan virksomhedens situation er, og hvilke muligheder, der findes for at forbedre DSB. Og alle skal være med til at diskutere disse forbedringer og komme med bud på, hvordan der lokalt kan gøres noget.

Møderne vil bl.a. handle om de ideer, som de lokale aktionsgrupper rundt om i landet arbejder med for at forbedre forholdene på banegårdene. Og et centralt punkt bliver også de holdninger til service, som kommer til udtryk på de servicekurser, som for tiden er i fuld gang landet over for alle medarbejdere med direkte kundekontakt.

For at gøre informationen på møderne let tilgængelig, vises en 15 minutters film, hvor problemerne belyses. Her bliver det bl.a. understreget, at DSBs ledelse er klar over sit særlige ansvar for at bakke medarbejderne op, og der gives eksempler på, hvordan ledelsen satser på at støtte medarbejderne.

Et vigtigt budskab på service møderne er, at hvis det skal lykkes at gøre servicen i DSB endnu bedre, så er det nødvendigt at medarbejderne også yder service indbyrdes og støtter hinanden. Alle har mulighed for at give et bidrag til forbedringerne – også de medarbejdere, som ikke har direkte kontakt med kunderne, men som »bakker op« i andet og tredje led.

Kun på den måde kan den fælles indsats for et endnu bedre DSB føre til succes.

CS 246 er så flot som nyt – men uden damp

Skinnende af sort og rød maling og pralende med flotte, snoede kobberør, er det 108 år gamle CS-damplokomotiv fra Struer nu bragt til Viborg, hvor det nu skal stå i en periode af uvis varighed.

Transporten skete i går, og dermed markerede man færdiggørelsen af den tiltrængte restaurering af den gamle, dampspyende museumsgenstand, som nu har stået på i omkring ni måneder i den lille remise på jernbaneterrænet.

Projektet er blevet gennemført af et hold langtidsledige, og gennemsnitligt har fire-fem mand været beskæftiget med arbejdet.

Det er et særdeles flot resultat, arbejdsholdet har nået, og der er grund til at glæde sig over, at et stykke dansk kultur nu er godt bevaret for os og for eftertiden.

Det eneste

Damplokomotivet, der helt korrekt hedder CS 246, blev slemst moglestreret ved remisebranden i 1981, og da det i forvejen ikke var i særlig pæn stand, var det noget af et arbejde, der forestod, da det blev besluttet at istandsætte lokomotivet.

CS 246 er det eneste lokomotiv af sin art, og før branden var der flere gange bud efter det ved for-

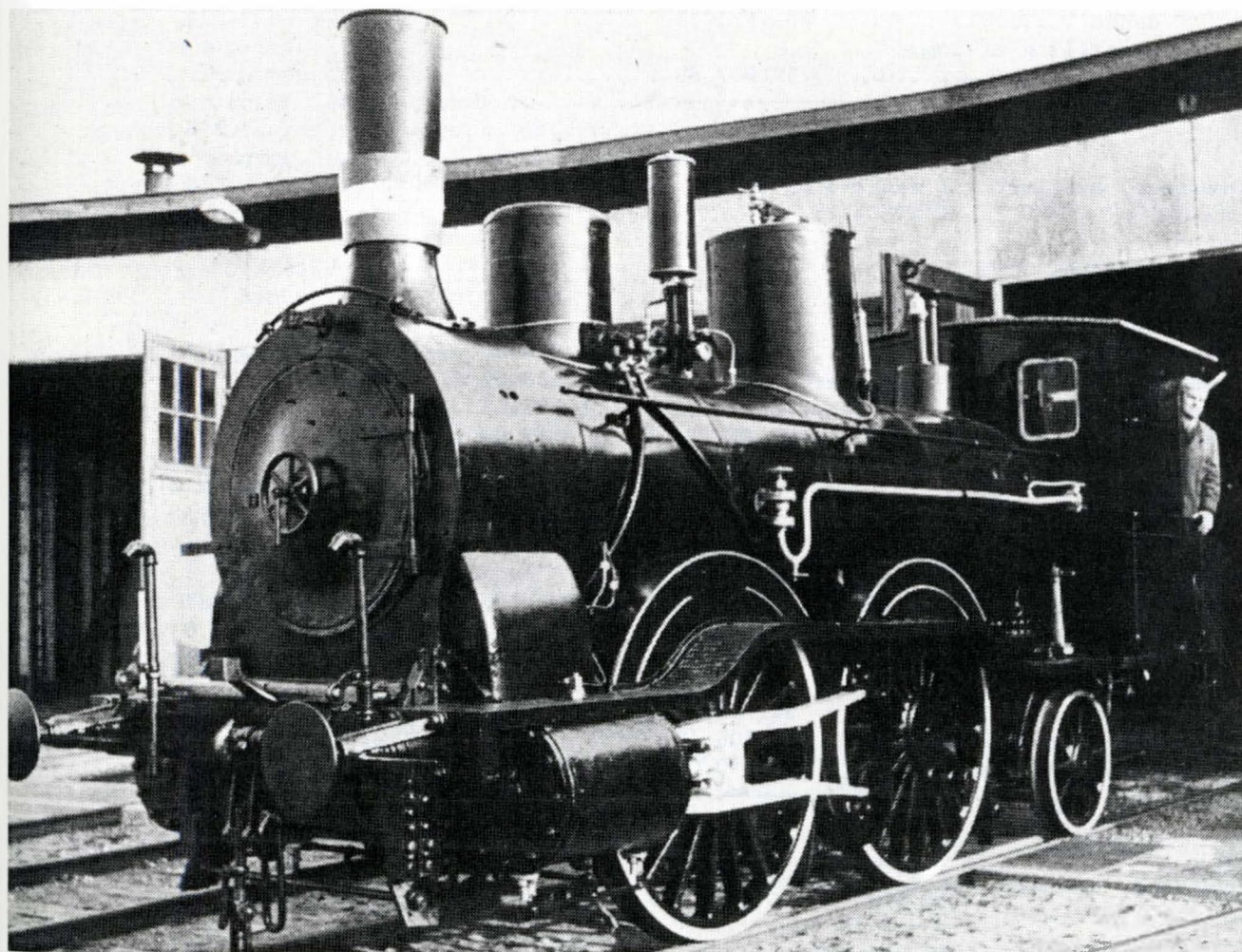
skellige udstillinger og jubilæer og i andre anledninger. Dengang kunne det selv dampe afsted, men det kan det ikke længere. Det var ganske enkelt for dyrt at reparere maskineriet efter branden.

Lokomotivmester Ove Jørgensen, DSB i Struer, fortæller, at det ikke er helt afgjort, om den fine maskine skal på Jernbanemuseet i Odense. Men sandsynligheden er ret stor.

– Om det sker nu eller senere er jo heller ikke det afgørende. Vigtigst er det, at vi har fået reddet det fine lokomotiv, siger Ove Jørgensen.

Og det kan man kun være enig i.

per-m



REGNSKAB 1983

Uddrag af resultatopgørelse for perioden 1.1-31.12. 1983

8

1982
(1.000)

Hovedkassen

Indtægter:

Ordinært kontingent	2.747.824,80	1.913
Kontingent fra ekstraordinære medlemmer	37.860,00	26
Ekstraordinært kontingent	0,00	176
Renter	8.917,51	6
Renter m.v. overført fra kampfonden ...	0,00	36
Renter af fondsmellemværender, netto ..	13.896,55	15
Salg af lommebøger	1.240,00	1
Genindmeldelsesgebyr	700,00	0
Kontingentandel, afdelingerne, netto ..	164,30	- 1
Diverse indtægter	0,00	1
	<hr/>	<hr/>
	2.810.603,16	2.173

- Udgifter:

Administrationsudgifter	2.007.043,70	1.501
Møder m.v.	161.974,93	161
Dansk Lokomotiv Tidende	276.613,23	221
Fremstilling af lommebog	59.707,30	70
	<hr/>	<hr/>
	2.505.339,16	1.953

Overskud, overført til reservefonden	305.264,00	220
--	------------	-----

Reservefonden

Indtægter:

Kontingent	349.924,00	304
Renter, obligationer (beregnet)	11.138,89	0
Renter, bank	6.597,07	14
Salg af bog om lokomotivets mænd	989,00	4
Renter af mellemregning med hovedkassen	4.562,17	- 12
	<hr/>	<hr/>
	373.211,13	310

- Udgifter:

Kongres	0,00	367
Kampagnematerialer	9.171,00	0
Tryksager	9.243,20	19
Diverse udgifter ved bog	70,00	1
Formandsmøder	54.721,51	0
Kurtage og depotgebyr .	706,12	0
Diverse udgifter	0,00	2
	<hr/>	<hr/>
	73.911,83	389

Overskud, overført til reservefonden	299.299,30	- 79
--	------------	------

transport	604.563,30	141
-----------	------------	-----

		1982 (1.000)
	transport	604.563,30
		141
<hr/>		
<u>Kampfonden</u>		
Indtægter:		
Kontingent	24.488,00	24
Renter, obligationer (beregnet kr. 44.845,00)	66.559,44	58
Kursavance, obligationer	17.235,00	12
Renter, bank	3.505,97	3
Aktieudbytte	6.160,00	7
Renter af mellemregning med hovedkassen	157,24	0
	<hr/>	
	118.105,65	
- Overført til hovedkassen	0,00	- 35
	<hr/>	
	118.105,65	69
<hr/>		
- Udgifter:		
Udbetalte kampfondsandele	3.198,00	5
Kurtage og depotgebyr .	1.128,21	1
	<hr/>	
	4.326,21	6
<hr/>		
Overskud, overført til kampfonden	113.779,44	63
<hr/>		
<u>Studiefonden</u>		
Indtægter:		
Kontingent	429.510,00	348
Renter, obligationer	26.520,00	4
Kursavance, obligationer	12.240,00	0
Renter, bank	28.749,40	43
	<hr/>	
	497.019,40	395
<hr/>		
- Udgifter:		
Renter af mellemregning med hovedkassen	16.393,00	0
Kurser og rejser	522.493,41	443
Oplysningsarbejde, afdelinger	7.010,85	3
Administration m.v. ...	53.799,99	36
Depotgebyr	343,50	0
Diverse udgifter	0,00	1
	<hr/>	
	600.040,75	483
<hr/>		
Underskud, overført til studiefonden	- 103.021,35	- 88
<hr/>		
<u>Investeringsfonden</u>		
Indtægter:		
Obligationrenter m.v. (beregnet kr. 141.425,00)	172.551,13	151
Kursavance, obligationer	12.387,50	18
Renter, bank	1.496,39	7
Reservefondsudlodning	51,00	0
Beregnet husleje	48.000,00	24
Diverse	150,00	0
	<hr/>	
transport	234.636,02	200
	<hr/>	
	615.321,39	116
<hr/>		

1982
(1.000)

	transport	615.321,39	116
<u>Investeringsfonden (fortsat)</u>			-----
	"	234.636,02	200
- Udgifter:			-----
Renter af mellemregning			
med hovedkassen	2.354,99		4
Kurtage og depotgebyr .	1.399,59		2
Driftsudgifter i øvrigt	37.957,21		15
Inventar, anskaffelse			
og vedligeholdelse ..	42.766,32		42
	-----		-----
		84.478,11	63
	-----	-----	-----
Overskud, overført til investeringsfonden		150.157,91	137

<u>Hjælpefonden</u>			
Indtægter:			
Kontingent	18.366,00		18
Renter, obligationer (beregnet			
kr. 14.500,00)	25.816,67		22
Kursavance, obligationer	7.822,50		0
Renter, bank	1.070,70		1
Øvrige renter	300,00		0
Renter af mellemregning med hovedkassen	132,03		1
	-----		-----
		53.507,90	42
	-----	-----	-----
- Udgifter:			
Juleunderstøttelser ...	3.200,00		3
Refunderede bøder	3.100,00		3
Eftergivelse af ydelse			
på udlån	1.260,00		0
Kurtage og depotgebyr .	402,97		1
	-----		-----
		7.962,97	7
	-----	-----	-----
Overskud, overført til hjælpefonden		45.544,93	35

<u>DLF's rejselegat</u>			
Indtægter:			
Renter, obligationer	4.988,89		5
Kursavance, obligationer	2.432,50		1
Renter, bank	663,61		1
	-----		-----
		8.085,00	7
	-----	-----	-----
- Udgifter:			
Udbetalte legater	0,00		10
Kurtage og depotgebyr .	126,68		0
	-----		-----
		126,68	10
	-----	-----	-----
Overskud, overført til DLP's rejselegat		7.958,32	- 3
		-----	-----
Resultat		818.982,55	285
		-----	-----

Balance pr. 31/12 1983

Note

Omsætningsaktiver

Kasse-, bank- og girobeholdning ..	10.743,18	
Diverse tilgodehavender	316.980,33	
Forudbetalte omkostninger	32.106,00	359.829,51

- Kortfristet fremmedkapital

Checkkonto (negativ saldo)	22.355,84	
Skyldig, kildeskat og ATP	45.475,40	
Skyldige omkostninger m.v.	92.858,61	
Beregnete feriepenge	147.740,00	308.429,85

Egenkapital, investeret i omsætningsformue 51.399,66

Anlægsaktiver

Bankbeholdning på opsigelse	631.097,50	
Værdipapirer (nom. kr. 3.181.747,75)	2.999.955,75	
Ejendommen, Hellerupvej 44	650.000,00	
(Kontantværdi pr. 1/4 1983 kr. 430.000,00)		
Inventar	1,00	4.281.054,25

- Langfristet fremmedkapital

Prioritetsgæld		4.193,85
----------------------	--	----------

Egenkapital, investeret i anlægsformue 4.276.860,40

4 Egenkapital i alt 4.328.260,06

der sammensætter sig således:

Hovedkassen

Saldo pr. 1/1 1983	1,00	
+ Overskud	305.264,00	
- Overført til reservefonden .	305.264,00	0,00

Reservefonden

Saldo pr. 1/1 1983	1.262,13	
+ Overskud	299.299,30	
Overført fra hovedkassen	305.264,00	
Kursregulering	9.952,50	614.515,80

Kampfonden

Saldo pr. 1/1 1983	663.698,34	
+ Overskud	113.779,44	
Kursregulering	52.085,00	165.864,44

Studiefonden

Saldo pr. 1/1 1983	459.423,20	
- Underskud	103.021,35	356.401,85

transport 1.801.743,56

Dansk Lokomotivmands-Forbund har truffet en historisk beslutning.

Med et stort flertal på næsten 90% – eller 148 ud af 167 mulige stemmer – har medlemmerne klart sagt JA til en sammenslutning med Dansk Lokomotivmands Forening.

På en ekstraordinær kongres d. 20. marts i Odense optaltes resultatet af en urafstemning der var afholdt på baggrund af et udvalgsarbejde, som Forbundets afdelingsformænd havde pålagt deres hovedbestyrelse at søge indledt for at få belyst mulighederne for et nærmere samarbejde og evt. en sammenslutning med Dansk Lokomotivmands Forening.

Det blev hurtigt klart, at samarbejdet allerede var så »tæt« at skulle det være »tættere« kunne der kun blive tale om en sammenslutning.

Da der næsten samtidig kom tanker frem om helt andre organisationsstrukturer for statstjenestemænd følte vi, at ønskede vi som privatbanetjenestemænd selv indflydelse på vor placering i den fremtidige organisering af tjenestemænd, skulle det være NU, inden »Toget satte igang« at vi skulle med. Det har vore medlemmer også forstået, og med denne klare vedtagelse til spørgsmålet om sammenslutning med Dansk Lokomotivmands Forening er vi tilbage (så-

fremt der siges ja d. 16. april) der, hvor den faglige organisering af lokomotivførere i Danmark begyndte – Nemlig een organisation for alle lokomotivførere uanset hvem arbejdsgiveren er – derfor er det en historisk beslutning.

Lokomotivmændene var de første af de 3 privatbaneorganisationer der startede med tanker om sammenslutning med vore kolleger ved DSB og i dag har alle 3 organisationer gennem deres kompetente forsamlinger udtrykt ønsker om at blive sammensluttet med kollegerne fra DSB. Tilbage er kun, at JF, DJ og DLF's kompetente forsamlinger godkender sammenslutningerne.

		transport	1.801.743,56
<u>Investeringsfonden</u>			
Saldo pr. 1/1 1983		1.679.561,98	
+ Overskud	150.157,91		
Kursregulering	341.598,00	491.755,91	2.171.317,89
<hr/>			
<u>Hjælpefonden</u>			
Saldo pr. 1/1 1983		206.820,30	
+ Overskud	45.544,93		
Kursregulering	41.205,00	86.749,93	293.570,23
<hr/>			
<u>DLF's rejselegat</u>			
Saldo pr. 1/1 1983		47.007,56	
+ Overskud		7.958,32	
Kursregulering		6.662,50	61.628,38
<hr/>			
			4.328.260,06
<hr/>			

COI informerer:

Tjenestemandsbegrebet

Et medlem af folketinget (Maisted, Fremskridtspartiet) stillede i folketingets spørgetid den 22. februar 1984 et (ledende) spørgsmål således: » Vil (finans-)ministeren foreslå ophævelse af tjenestemandsbegrebet, således at skatteyderne ikke skal betale millionbeløb i erstatning, såfremt en tjenestemand ønskes afskediget«.

Finansministeren svarede, at regeringen ikke har til hensigt at ophæve tjenestemandsbegrebet, hvilket finansministeren bl.a. begrundede med, at der findes en række områder, hvor det er af betydning for samfundet, at man har tjenestemænd med de forpligtelser, de har.

Finansministeren henviste endvidere til, at tjenestemændene ikke kun har rettigheder, men også særlige forpligtelser. De har således ikke adgang til at etablere konflikter over for det offentlige.

Finansministeren føjede til, at der i tjenestemandsløvgivningen findes regler, som sikrer, at tjenestemænd, der afskediges uden egen skyld, og som over en periode har optjent en pensionsret, i afskedigelsessituationen (eller hvis stillingen nedlægges) kan få pension eller ventepenge. Disse regler har regeringen ikke til hensigt at ændre.

En tidligere lønnings- og pensionsminister (Ivar Nørgaard, Socialdemokratiet) bemærkede i den efterfølgende debat, at han ikke havde forestillet sig et andet svar fra regeringen, hvad man selvfølgelig heller ikke fra socialdemokratisk side kunne ønske.

Med de her refererede bemærkninger kan det altså slås fast, at der i folketinget er et meget bredt flertal, som bakker op omkring tjenestemandsbegrebet, hvilket vi naturligvis ikke er overraskede over, men alligevel glade for at få bekræftet endnu en gang.

Under debatten påpegede Ivar Nørgaard, at regeringens moderniseringsplaner bl.a. indeholder forslag om decentralisering af oprettelse/nedlæggelse af stillinger, således at de enkelte styrelser får mulighed for selv at afgøre, hvilken kategori af ansatte de vil ansætte. Ligger der heri en mulighed for, at de enkelte styrelser kan ændre på forholdet mellem tjenestemænd og overenskomstansatte, uden at det er aftalt med nogen?

Finansministeren svarede hertil, at det forhold, man har i dag mellem de bevilgende myndigheder og de enkelte ministerier ikke vil blive ændret, men det er rigtigt, at man som led i en begrænsning af det, der hedder den centrale stillingskontrol, vil gøre det muligt for de enkelte styrelser selv at klassificere, oprette og nedlægge stillinger, såfremt de skønner, at det er nødvendigt.

Finansministeren bemærkede endvidere, at man også i det nuværende system kan flytte mellem tjenestemandsansatte og overenskomstansatte, men at folketingets indseende ikke bliver mindre i det nye system.

COI har tidligere givet udtryk for, at vi er forbeholdne, men ikke afvisende over for regeringens moderniseringsplaner, men en vis velvilje over for moderniseringsplanerne må helt forudsætte, at man gennemfører dem på en sådan måde, at man ikke ved de ordninger, der gennemføres, reelt udhuler tjenestemandssystemet.

Det ville også være fantastisk i betragtning af, at der i folketinget på ny er konstateret bred tilslutning til tjenestemandsbegrebets opretholdelse.

Hovedbestyrelsesmøde

Den 5. marts 1984 afholdt COI hovedbestyrelsesmøde i København.

På hovedbestyrelsesmødet blev bl.a. drøftet spørgsmålet om solidarisk lønpolitik, hvorunder formanden, Aage Andersen, fremhævede at han fandt det vigtigt, at der ikke var tvivl om holdningen til den solidariske lønpolitik.

Formanden gav ligeledes udtryk for, at når der under de kommende aftaleforhandlinger skal drøftes en arbejdstidsnedsættelse, må en lønkompensation også udmøntes efter et solidarisk princip.

En solidarisk lønpolitik skal forstås på den måde, at en væsentlig del af aftaleresultatet bliver udmøntet i faste krone- og ørebeløb, modsat udmøntning i procenter.

Der var i COIs hovedbestyrelse enighed om, at det under aftaleforhandlingerne var vigtigt at få dyrtidsreguleringen sat i kraft igen, samt at fastholde den solidariske lønpolitik.

Hovedbestyrelsen drøftede også regeringens planer om moderniseringen af den offentlige sektor.

Formanden gav udtryk for, at sagen, der var meget omfattende, indeholdt mange uklare punkter.

Der var mellem finansministeren og TFU afholdt et møde for at få belyst nogle af de uklare punkter.

Det var ikke alle punkter, der blev fuldstændig klarlagt, men det blev slået fast, at lønforhandlingerne fortsat skal foregå centralt. Hvorimod f.eks. oprettelse eller nedlæggelse af enkeltstillinger fremover skal kunne foregå i de enkelte styrelser.

Det blev også fastslået, at det foreslåede nye budgetsystem ikke forudsætter nye ansættelsesformer. Det var efter det oplyste ikke regeringens hensigt at afskaffe tjenestemandssystemet, men alene at effektivisere og forbedre servicen overfor befolkningen.

Sluttelig drøftede hovedbestyrelsen også en redegørelse om det »personaleadministrative informationssystem« (PAI).

Det er med dette system hensigten at effektivisere og lette arbejdet med statens personaleadministrative opgaver. Systemet består af et basismodul,

samt en række andre moduler, der kan kombineres efter den enkelte institutions behov.

Formanden konstaterede at man allerede i dag har en mængde oplysninger lagt over på EDB, så af den grund skulle man ikke frygte det nye system, men man skulle derimod være opmærksom på, hvad der kom i det nye system, og hvad der kunne trækkes ud af det og af hvem.

Man skulle ligeledes være opmærksom på, at der under registreringen af tidsforbrug m.m. ikke blev mulighed for at lave præstationsmålinger på den enkelte medarbejder. Såfremt der skulle måles, måtte det ske på større enheder.

Det ville endvidere være af afgørende betydning for COIs endelige holdning til projektet, at systemet udvikles, så det kan bruges i styrelsernes egne mikrodatamater, da det herved undgås, at der fra centralt hold maskinelt kan trækkes på personoplysninger m.v. i de enkelte styrelses registre.

COI kursus

COIs kursusvirksomhed er under udvikling. Til det årlige COI kursus i efteråret var der tilmeldt ca. 30 personer flere, end der kunne skaffes plads til.

Det betød, at man i februar afholdt et ekstra kursus med 40 deltagere. Kurset blev meget vellykket, hvilket også det mindre deltagerantal var en medvirkende årsag til.

Man vil derfor fremover tilstræbe, at deltagerantallet på COI kurserne holdes på maksimalt 40 personer, da det mindre antal giver deltagerne bedre mulighed for at lære de forskellige arbejdsområder at kende. Det medvirker til at styrke forståelsen og sammenholdet indenfor vort område.

COI vil tillige fremover afvikle nogle såkaldte »behovskurser«, d.v.s. kurser, der afholdes om et specielt emne.

Det første specialkursus, »skriftlig kommunikation«, afholdes i tiden 30.



COIs formand Aage Andersen orienterer om aktuelle tjenestemandsproblemer og kursusleder Knud Jørgensen lytter.

april - 2. maj 1984 med et højeste deltagerantal på 20 personer. Også her gælder det, at såfremt det viser sig, at

der tilmeldes flere, end der er plads til, vil der blive afholdt et ekstra kursus i efteråret.

BFU - Hvad er det?

Mange har sikkert i den seneste tid set forkortelsen BFU uden at tænke nærmere over hvad det står for.

Det burde de nu nok have gjort, for BFU - betalt frihed til uddannelse - er et af midlerne til at skabe et både bedre og mere lige samfund.

En stor del af lønmodtagerne har forladt folkeskolen efter det 7. år, af enten økonomiske eller sociale årsager. Mange har heller ikke efter skolen fået en uddannelse, og det betyder så at de resten af deres tilværelse får de dårligste løn- og arbejdsvilkår.

Teknologiens hastige fremmarch, både i hjemmene og på arbejdspladserne, betyder at de der har den bedste uddannelse også bedst kan følge med i udviklingen.

Samfundet risikerer herved at blive splittet i to dele. En lille men veluddannet del, og en større del med en så ringe uddannelse at de ikke kan følge med i samfundsudviklingen, og der kan derved opstå en klassesdeling som demokratiet ikke kan være tjent med.

For folk uden nogen særlig uddannelse er mulighederne i dag kun, at man kan deltage i den undervisning der foregår på aftenskoler m.v. Det er et udmærket tilbud, men ikke nok hvis man skal undgå det ovenfor beskrevne problem.

Mange lønmodtagere har nok lysten til at gå på f.eks. aftenskole, men de praktiske problemer er meget store. Problemer som transport, arbejde, indkøb madlavning o.s.v. Disse ting udgør en næsten uoverstigelig barriere der hedder tid og kræfter til en aftenuddannelse.

Den eneste måde at bryde barrieren på er at gennemføre betalt frihed til uddannelse hvor lønmodtagerne, efter visse regler, i arbejdstiden og med løngodtgørelse, selv kan vælge sin uddannelse. Dette gælder hvad enten man ønsker større almenviden, eller en uddannelse der har tilknytning til ens erhverv.

Et sådant forslag møder desværre modstand. Afvisningen af forslaget bliver begrundet med »den for landet så dårlige økonomiske situation«, men det er nok ikke den fulde sandhed.

Det er beregnet at en BFU-deltager vil koste ca. 40.000 kr. hvor uddannelsen af f.eks. en tandlæge koster ca. 460.000 kr. og en arkitekt koster ca. 250.000 kr.

Spørgsmålet er altså ikke alene økonomisk men også i høj grad politisk.

Der bliver talt meget om, at vi skal producere og eksportere os ud af krisen, men jo bedre uddannet befolkningen er, jo større er også Danmarks

chance for at hævde sig i den internationale konkurrence, og dette er det nødvendige fundament for vor fortsatte velstand og velfærd.

Det er ubestrideligt, at med de hurtige omlægninger der sker i teknik og produktion bliver også kravene til uddannelse større.

Uddannelsen af befolkningen er derfor råstoffet i Danmarks produktion.

Det skal derfor ikke kun være meget uddannelse til nogle få og lidt uddannelse til de mange - det skal gælde alle.

Lønmodtagernes krav om indflydelse på udviklingen, specielt den teknologiske, er også et krav om uddannelse.

Derfor betalt frihed til uddannelse.

Nyt fra A-kassen

Omregningssatsen

I sidste nummer af COI-informerer bragte vi en artikel om begrænsninger i dagpengeretten. I forbindelse med et regneeksempel anvendte vi betegnelsen »omregningsssats«. Denne omregningsssats (68,90) anvendes, når en indtægt pr. uge skal omregnes til timer. Til orientering kan vi meddele, at omregningsssatsen for perioden 31. marts til 30. september 1984 er beregnet til:

Kr. 70,96

Arbejdsmarkedsuddannelsesfond

Lønmodtagerne skal fra den 1. april betale 54 kr. om måneden i bidrag til ny arbejdsmarkedsuddannelsesfond

Med vedtagelsen af finansloven for 1984 har den borgerlige regering indført at lønmodtagerne og arbejdsgiverne fremover skal betale et særligt bidrag til en ny arbejdsmarkedsuddannelsesfond.

Omfattet er alle lønmodtagere, der betaler bidrag til ATP. For månedslønnede er bidraget fastsat til 54,00 kr. pr. måned. Bidraget kan trækkes fra ved

opgørelsen af den skattepligtige indkomst.

Den nye fond skal dække udgifterne vedr. specialarbejderuddannelsen og efteruddannelsen af faglærte mv., de særlige omskolingsforanstaltninger samt de erhvervsintroducerende kurser for unge og for langtidsledige (EIFU- og EIFL-kurserne).

I virkeligheden er der blot tale om en camoufleret skatteforhøjelse: Man opnår en »besparelse« på finansloven på 1,4 mia. kr., men samtidig gennemfører regeringen en særlig »skat«, som alene rammer lønmodtagerne.

Ny optagelsesbegæring (AR 50)

Der er udarbejdet en ny optagelsesbegæring for henholdsvis lønmodtagere og nyuddannede/værnepligtige. Blanketten for lønmodtagere benævnes (blanket AR50/12-83) og blanketten for nyuddannede/værnepligtige benævnes (blanket AR51/12-83).

Det overordnede formål med en ny optagelsesblanket er at sikre den fornødne dokumentation for de 5 ugers arbejde, der ifølge lov om arbejdsløshedsforsikring m.m., er det helt grundlæggende for optagelse i en A-kasse, jfr. § 41. Det skal samtidig sikres, at

A-kassen er i stand til at vurdere, om der er basis for optagelse i en lønmodtagerkasse eller ansøgeren eventuelt skal henvises til en A-kasse for selvstændigt næringsdrivende.

Blanketten er grøn i A4 format og foreligger 4 bladet med carbongennemslag. Derudover en forside med påtrykt vejledning. Bag på det 4. blad er der gengivet de tre lovparagraffer, der danner grundlag for optagelsen. Vi anbefaler, at ansøgeren gennemlæser de anførte retningslinier inden blanketten udfyldes.

Blanket og den fornødne dokumentation for mindst 5 ugers arbejde indsendes til A-kassen ad de sædvanlige kanaler. Blanketten skal tidligst indsendes, når ansøgeren har haft 5 ugers arbejde. Indmeldelsesdatoen er den første arbejdsdag af de krævede 5 ugers arbejde og kontingent betales fra indmeldelsesdatoen.

Når A-kassen har anerkendt optagelsen, modtager medlemmet det sidste af de fire blade retur med A-kassens påtegninger.

Som tidligere nævnt skal blanketten være ledsaget af behørig dokumentation for den beskæftigelse, der jfr. bagsiden af blad 4, giver ret til optagelse. Her vil lønsedler formentlig være den mest almindelige form for dokumentation. Sådanne lønsedler kan dog kun anses for tilstrækkelige, hvis det fremgår, at der er forløbet 5 uger fra den første til den sidste arbejdsdag og at der har været beskæftigelse i samtlige 5 uger.

Såfremt lønsedler eller lignende, f.eks. udskrift af lønkonto, ikke giver dokumentation for ovenstående, skal der foreligge arbejdsgiverdokumentation.

Det er af altafgørende betydning for optagelse i A-kassen, at ansøgeren markerer i overensstemmelse med de faktiske forhold ud for de stillede spørgsmål. Hvis blanketten er udfyldt i henhold til vejledningen, kan ansøgningen hurtigt ekspederes færdig uden fornyede tidskrævende henvendelser til ansøgeren.

De i denne artikel omtalte blanketter udleveres på alle AF-kontorer. Blanketterne kan også rekvireres ved henvendelse til herværende A-kasse på telefon 01-14 33 00, dagligt mellem kl. 10.00 og kl. 14.00, onsdag lukket.

Ny overflytningsblanket (AR53)

Ifølge gældende regler skal overflytning mellem anerkendte arbejdsløs-

hedskasser finde sted, når et medlem af en anden faglig arbejdsløshedskasse har tiltrådt arbejde inden for STA's faglige område, samt når et medlem påbegynder selvstændig virksomhed som hovederhverv.

Der er udarbejdet en ny blanket til brug ved sådanne overflytninger. I forbindelse med udarbejdelse af blanketmaterialet er der samtidig fastsat nye regler for fremgangsmåden ved overflytninger, A-kasserne imellem.

Den nye blanket erstatter de tidligere anvendte til- og fraflytningsblanketter ARKE-0012 og ARKE-0008.

Det overordnede formål med blanketten er dels at tilvejebringe grundlag for den tilflyttede A-kasse for at vurdere, om betingelserne for overflytning er til stede, dels at videregive oplysninger fra den tilflyttede A-kasse om sådanne særlige forhold vedrørende medlemmet, der kan have betydning for dagpengereetten, herunder eventuel karantæne, afholdt ferie med dagpenge o.s.v. Det skal samtidig være muligt for den tilflyttede A-kasse at afgøre, om medlemmet eventuelt skal henvises til en A-kasse for selvstændigt næringsdrivende.

Blanketten er grøn i A4-format og foreligger 4 bladet med carbongennemslag. Derudover en forside med påtrykt vejledning. Bag på det 4. blad er der gengivet et uddrag af arbejdsløshedsloven. Blanketten skal udfyldes i overensstemmelse med de faktiske forhold, d.v.s. at alle relevante oplysninger skal med. Blanketten indeholder 3 afsnit. Øverste afsnit udfyldes af medlemmet, mellemste afsnit af den fraflyttede kasse og nederste afsnit af den tilflyttede kasse.

Blanketten anvendes primært i følgende fire tilfælde:

1. Overflytning fra en anden ARKE-kasse.
2. Overflytning fra en *ikke* ARKE-kasse.
3. Fraflytning til en anden ARKE-kasse.
4. Fraflytning til en *ikke* ARKE-kasse.

Vedrørende det 3. og 4. tilfælde rekvirerer medlemmet eller tillidsrepræsentanten overflytningsblanketten ved personlig, telefonisk eller skriftlig henvendelse til herværende A-kasse. Herfra ordnes det videre fornødne direkte med medlemmet og den A-kasse, vedkommende ønsker at blive overflyttet til.

Vedrørende 1. og 2. tilfælde skal medlemmet eller tillidsrepræsentan-

ten rekvirere overflytningsblanketten (AR53) i den pågældende A-kasse. Den fraflyttede A-kasse udfylder blankettens mellemste afsnit og sender den med eventuelle følgeskrivelser (dokumentationer) direkte til medlemmet. Medlemmet udfylder øverste afsnit og underskriver og daterer blanketten, der derefter indsendes til herværende A-kasse ad de sædvanlige kanaler.

De på overflytningsblanketten anførte oplysninger kan ikke i sig selv danne grundlag for vurderingen af, om medlemmet opfylder de almindelige betingelser for ret til dagpenge og efterløn. Sådanne oplysninger om f.eks. den hidtidige beskæftigelse til brug ved bedømmelse af, om arbejdskravet er opfyldt, må herværende A-kasse tilvejebringe på sædvanlig måde, bl.a. ved indhentelse af ledighedserklæring i den fraflyttede kasse. Såfremt sådanne attester foreligger i den fraflyttede kasse, er denne forpligtet til på begæring af den tilflyttede kasse, at stille disse til rådighed.

Kontingent betales i den fraflyttede A-kasse til afmeldingsdatoen. En overflytning skal af administrative årsager helst foregå op til den 1. ste i en måned. Dette af hensyn til kontingentbetalingen. Det må dog ikke opfattes som en betingelse, idet mange af vore medlemmer kommer fra A-kasser med ugekontingent. Bemærk venligst, at der gælder særlige regler for udmeldelse. Det vil vi komme tilbage til en anden gang.

Vigtigt

I det nummer af COI-informerer, der er udsendt 1. marts 1984, omtaler vi en 10-timers regel. Vi skal på given foranledning meddele, at denne regel alene er gældende for udbetaling af supplerende dagpenge til arbejdsledige.

Reglen gælder ikke for efterlønsmodtagere.

Biltransport-hurtigbanen (København)–Kalundborg–Århus/Horsens omfatter strækninger på Sjælland, på Samsø og i Jylland samt tunneler under Samsøbælt og den dybe del af bæltet vest for Samsø.

De østlige dele er omtalt detaljeret i tidligere artikler.

De vestlige dele kan passende regnes fra og med Samsø's østside.

Tunnelen under Samsøbælt skal helst føres i land på Samsø et sted, hvor kysten er lav.

Af hensyn til banefortsættelsen over Samsø kan den bedst føres frem til Samsø's østkyst 1,7 km nord for øens sydøsthjørne, Lyshage.

Banen føres videre i retning mod Rørhøj og tæt syd om den. Den føres syd om Ørby, krydsende vejen mellem Ørby og Brattingsborg. Den fortsætter nord om Kolby, hvor den føres under vejene hertil fra Permelille og Hårdmark.

Her drejer banen i en blød kurve mere mod vest. Derved når den frem til Dallebæk-dalen, hvor den går syd om Ærtebjerg og et par andre bakker.

Den når frem til kysten 1,0 km nord for Kolby Kås havns midtermole.

Her er kysten lav og flad. Landet går jævnt over i havbunden.

Derved lettes overgangen mellem banens landstrækning på Vest-Samsø og tunnelstrækningen vest for Samsø ligesom ved østkysten.

Banestrækningen over Samsø bliver i den beskrevne linie 7,0 km lang. Deraf er de 5,2 km øst for Ørby og 1,8 km vest for Ørby.

Bortset fra kurven ved Ørby er banen helt retlinet. Og bortset fra området ved Ørby er terrænet jævnt og lavt.

Banen tænkes udført som tosporet bane. Tunnelerne bør nemlig dimensioneres for to spor, fordi

udgifterne til tosporede tunneler kun er ubetydeligt større end for enkeltsporede tunneler. Dette gælder dog kun for sænkerørstunneler og slet ikke for fræsede eller borede tunneler. Det er tænkeligt, at en fræset tunnel kan udføres billigere end en sænketunnel, specielt hvis den kun dimensioneres for et enkelt jernbanespor. Men man ved ikke ret meget om de geologiske forhold i forskellige dybder, navnlig ikke om bjergarterne under Samsø's dybe rende. og man ved slet ikke, hvad det koster at lave en fræset eller gravet tunnel her. Så man må foreløbig regne med sænkerørstunneller for to jernbanespor. Derfor også to banespor over Samsø.

Der bør anlægges en station og en biltogsterminal på Samsø. Disse anlæg behøver ikke at få særlig stor kapacitet. Men sporene må være lange. Der må også være overhalingsspor.

Bro eller tunnel + dæmning

Bæltet mellem Samsø og Jylland består af en dyb, men smal »rende« tæt langs Samsø's vestkyst; og mellem den og Jylland et udstrakt område med en række sammenhængende grunde med forskellige navne, østligst Svanegrund, i midten Søgrund og ved Jylland Søby Rev.

Fra Søgrund strækker der sig en grund mod Syd. Den hedder Overgrund. Den udvider sig, og højden stiger, hvorved den bliver til den anelige ø Endelave. På dennes østkyst er det muligt at lave havneanlæg til brug, indtil der kan etableres en fast forbindelse helt fra Jylland til Samsø.

Sjælland–Samsø–Jylland banen må naturligt føres over Svanegrund, Søgrund og Søby Rev.

Derved bestemmes dens liniefø-

ring over/under det dybe vand vest for Samsø.

Anlægget må da omfatte en kort tunnelstrækning nærmest Samsø og en lang dæmningsstrækning nærmest Jylland.

Det kunne synes at være naturligt at bygge en bro over det dybe parti. I tidligere planer har det da også været foreslået. Og det er anset umiddelbart som det rigtigste, at forbindelsen udføres som en bro. Men de projekteringer og beregninger angående en bro, der blev foranlediget af 1970–72. Storebæltskommissionen eller rettere sagt Teknisk Udvalg og udført af en arbejdsgruppe fra Kampsax, Højgaard & Schultz, Monberg & Thorsen, viste, at en bro ville blive meget bekostelig.

En vejbro udført som højbro (43 m fri højde) med 4 vognbaner ville koste 630 mill. kr., naturligvis efter 1972 prisniveauet. Dog kan der heraf spares 120 mill. kr. indtil videre, hvis broen kunne nøjes med to vognbaner.

Tunnelers byggepris

Der blev ikke foretaget projekteringer, endsige prisberegninger angående en tunnel for jernbanetog incl. biltog.

Men der blev foretaget detaljerede undersøgelser af sådanne tunneler under Storebælt's Østre og Vestre Rende.

De blev foretaget af den nævnte ingeniørgruppe, forøvrigt med bistand fra det konsortium, som har bygget den lange, dybtliggende jernbanetunnel mellem San Francisco og byområdet øst for bugten.

Desuden blev der udarbejdet tilsvarende projekter og priskalkuler af Christiani & Nielsen.

De to sæt projekter var vidt forskellige m.h.t. udførelsesmåder.

Priserne blev ret forskellige; det »amerikanske« system viste sig at blive det billigste. Omkostningerne for tunneler af sidstnævnte art med 14 ‰ gradienter og med to jernbanespor, adskilt ved en midtervæg af hensyn til ventilationen, ville ifølge betænkningen andrage 1540 mill. kr. for den 6720 m lange tunnelstrækning + 736 m dæmningsstrækning via Østre Rende og den 7560 m lange tunnel + 828 m dæmninger via Vestre Rende. Heraf kan man slutte, at byggeprisen pr. km tunnel ville blive meget nær 100 mill. kr.

Følgelig må en tunnel mellem Samsø og Svanegrund for togtrafik incl. biltrafik blive langt billigere end en bro for biltrafik alene.

Tunnelanlæggets udformning

Tunnelen under det dybe vand vest for Samsø kan omfatte den egentlige tunnelstrækning mellem 6 m dybdekurverne samt dæmninger derfra til Samsø og til Svanegrunds normalt ikke oversvømmede del, og videre derfra til Jylland. Dæmningerne kan nærmest tunnelerne udføres med indre tunneler i sådan længde, at banen kan stige til dæmningskronehøjde.

Der er 0,35 km mellem Samsøs kyst og 6 m dybdekurven, 0,6 km helt til 10 m kurven, 1,1 km til 15 m kurven, og 1,3 km til 20 m kurven. Deromkring tiltager dybden hurtigt til maksimalt 41 m. Det er 1,9 km fra kysten. Lidt vestligere aftager dybderne hurtigt, 20 m 2,6 km fra kysten og til 15 m 2,8 km fra Samsø, 10 m 3,8 km fra Samsø og 6 m 4,1 km fra Samsøs kyst.

Man kan tænke sig, at sænketunnelanlægget kan udføres af tunnelstykker, som har 6 m indre højde og derunder 1 m gulv og 2 m tag, ialt 9 m.

Hvis konstruktionen ved dæm-

ningstilslutningerne har oversiden i kote ÷ 8 m, kommer skinnerne i kote ÷ 16 m. Hvis konstruktionens underside er ÷ 41 på dybsted, skinnerne altså i kote ÷ 40 m, må banens niveauforskelle blive 24 m.

Det dybeste sted er ikke nøjagtigt midt mellem tunnelenderne. Under hensyn til en afrundingskurve ved det dybeste sted må banens gradienter blive ca. 17 ‰ øst for det dybeste sted og ca. 14 ‰ vest herfor. Disse stigninger svarer omtrentlig til dem, man har regnet med i Storebæltstunnelprojekterne.

Tunnelstrækningen, altså mellem 6 m kurverne, vil blive 3,7 km.

Tunnelen må da komme til at koste omkring 400 mill. kr., som sagt efter 1972-prisniveauet.

Dæmningen mellem tunnelen og Jyllands kyst tænkes udført med mindst 4 m, på de mest udsatte steder dog 5 m kronehøjde. Den må have ca. 10 m kronebredde. Den behøver blot et enkelt jernbanespor, men må kunne udbygges med et ekstra spor senere.

I den sammenhæng skal der mindes om, at jernbandedæmningen over Vadehavet, lidt syd for den dansk-tyske grænse, mellem Slesvig og Sild, hvor biltogene i sommertiden befører lige så mange biler, som Storebæltsfærgerne afvikler, kun havde et enkelt jernbanespor fra ibrugtagningen i 1927, indtil den i 1972 udvidedes og fik et ekstra spor. – Selv da var der ingen, som ønskede at dæmningen skulle gøres bredere, så der ekstraordinært kunne anlægges en vej langs jernbanen.

Dæmningstrækningerne

Svanegrunds lejlighedsvis tørre del strækker sig fra ca. 10 til ca. 12 km vest for Samsø. Hele dæmningen over grundene ved Jylland vil blive

20 km lang fra tunnelen til Jyllands kyst godt 1 km øst for Søby.

Dæmningen kan fremføres ret frit, fordi grundene er ganske brede.

Derfor kan dæmningen og dermed jernbanen udføres med meget åbne kurver.

Det bliver da muligt at etablere et jernbaneanlæg, hvis kurveradier overalt bliver mindst 6 km.

Til sammenligning er den mindste kurveradius på de nye tyske hurtigbaner 5,1 km, og man søger endda at give dem 7 km radius. De franske og japanske hurtigbaner har 4 km kurveradier.

Med 6 km kurveradius kan det for så vidt blive muligt at køre med hastigheder op til 300 km i timen mellem Samsø og Jylland.

Der er ingen andre steder mellem Kalundborg og Hasselager, hvor kurveradierne er så små som de 6 km.

Banen fra Søby til Hasselager

Banedæmningen bør føres til Jyllands kyst ud for Søby.

Herfra kan banen fortsætte i omtrent samme retning mod nord.

4 km fra kysten, hvor den krydser vejen mellem Spøttrup og Gosmar, ved Halling, kan den dele sig i to grene.

Den ene kan fortsætte til Horsens, den anden til Århus. De kan begge blive meget vigtige.

Men Århusforbindelsen vil blive særlig vigtig.

Derfor er det rimeligt at bygge de to banegrene successivt og at omtale grenen til Århus først.

Banen mod Århus føres i en åben bue mod nordvest-nord, øst om Randlev og videre mod nord. Den forløber ca. 2 km øst for Odgers centrale kvarterer.

Banen krydser vejen fra Skanderborg syd om Odder til Bjera-

ger; 2 km derefter krydser den vejen fra det centrale Odder til Saxild.

Mellem disse veje anlægges en station og evt. en bil/tog-terminal; den kan få ideale tilkørselsforhold.

3 km nordligere føres banen over den dal, hvori Odder Å løber mod Norsmindefjord.

Samtidig føres den over lokalbanen fra Odder til Århus, som her bugter sig på langs ad dalen.

Der er ingen grund til at tilvejebringe en sportilslutning endsige at anlægge en station med omstigningsmulighed.

1 km nordligere krydser hurtigbanen landevejen mellem Odder og Malling.

Herefter er terrænet mere uregelmæssigt. Men banen kan føres på langs ad en dal fra Krekær til Tulstrup og dermed op til det højere niveau mellem Malling og Ny Solbjerg. Her er terrænet nogenlunde jævnt.

Banen kan fortsætte forbi Batstrup til det flade land vest for Mårslæt og Tranbjerg.

Efter at have krydset landevejen fra Horsens til Århus fortsætter den 4 km mod nord til krydsning med Skanderborg-Århus landevejen umiddelbart øst for Hasselager.

Derefter føres banen sammen med hovedbanen fra Skanderborg til Århus.

Lidt syd for jernbane-sammenløbet anlægges en bil/togterminal og en station.

Distancerne bliver: Søby kyst-Gosmar 3½ km, Gosmar-Odder 5½ km. Fra Odder-terminalen til terminalen ved Hasselager 14 km, derfra 2 km til Hasselager og herfra til Århus 9 km.

Banen skal naturligvis udnyttes til alle slags konventionelle tog og tillige biltog, allermost disse.

Persontog og kombitog kan efter standsning i Hasselager terminalen køre videre til Århus H.

Eventuelt kan nogle af dem rebroussere her og fortsætte til Langå-Randers eller Langå-Viborg og videre. Men det normale må være, at biltogene kun kører til Tranbjerg-Hasselager anlægget.

Bilerne kan køre herfra til Århus ad den gamle Skanderborg-Århus landevej.

En bane til Skanderborg

Det vil blive ret vanskeligt at lave en vejforbindelse fra Hasselager til den nye motorvej mellem Randers og Århus og endnu vanskeligere at etablere en vejforbindelse vest om Brabrand Sø til den kommende motorvej nord for Randers.

For at råde bod på det kan der eventuelt bygges en jernbane fra Testrup-Tiset til Århus-Skanderborg banen mellem Herning og Stilling. Dette anlæg vil blot blive mellem 6 og 7 km langt.

Den kan eventuelt føres over den eksisterende bane og fortsætte ca. 7 km langs dens nordside til Skanderborg, til en Bil/togterminal i banegårdsområdets nordside.

Dette område grænser op til motorvejen fra Skanderborg til Århus. Den skal i nær fremtid fortsættes med en gren vest om Århus direkte til Randers. Så vil bilisterne kunne skifte i Skanderborg, hvorfra de let og hurtigt kan køre både til alle Århus' kvarterer og tillige til Randers og videre.

Skanderborgforbindelsen vil gøre det muligt at lade nogle af biltogene og kombitogene køre direkte fra Odder til Skanderborg og videre til Silkeborg-Herning-Holstebro-Struer.

Disse tog kan i Skanderborg få omstigning fra togene Århus-Skanderborg-Horsens-Vejle. Så

kan alle tog komme til at tjene dobbelt formål.

Banen til Horsens

Hurtigbanen fra Kalundborg til Århus afgiver 4 km nord for Søby, nærmere bestemt ved Halling, en gren, der drejer mod vest i en bue med stor kurveradius, ca. 2000 m.

Knap 4 km derfra krydser den landevejen mellem Odder og Ørting.

Her kan den løbe sammen med en godt 4 km lang bane fra terminalen øst for Odder.

Disse to baner er faktisk alternativer; og kun den ene behøves.

De tænkes blot udført med et enkeltspor, men med tracéen sikret for eventuel senere udbygning med et ekstra spor.

Fra Ørting fortsætter banen mod vest. Den kan først følge et dalstrøg langs Revså og Ladegårds å. Derved kan den helt undgå bakkelandet omkring Sondrup.

Den fortsætter nord om Hundslund og syd om Gangsted og nord om Ås til Tvingstrup.

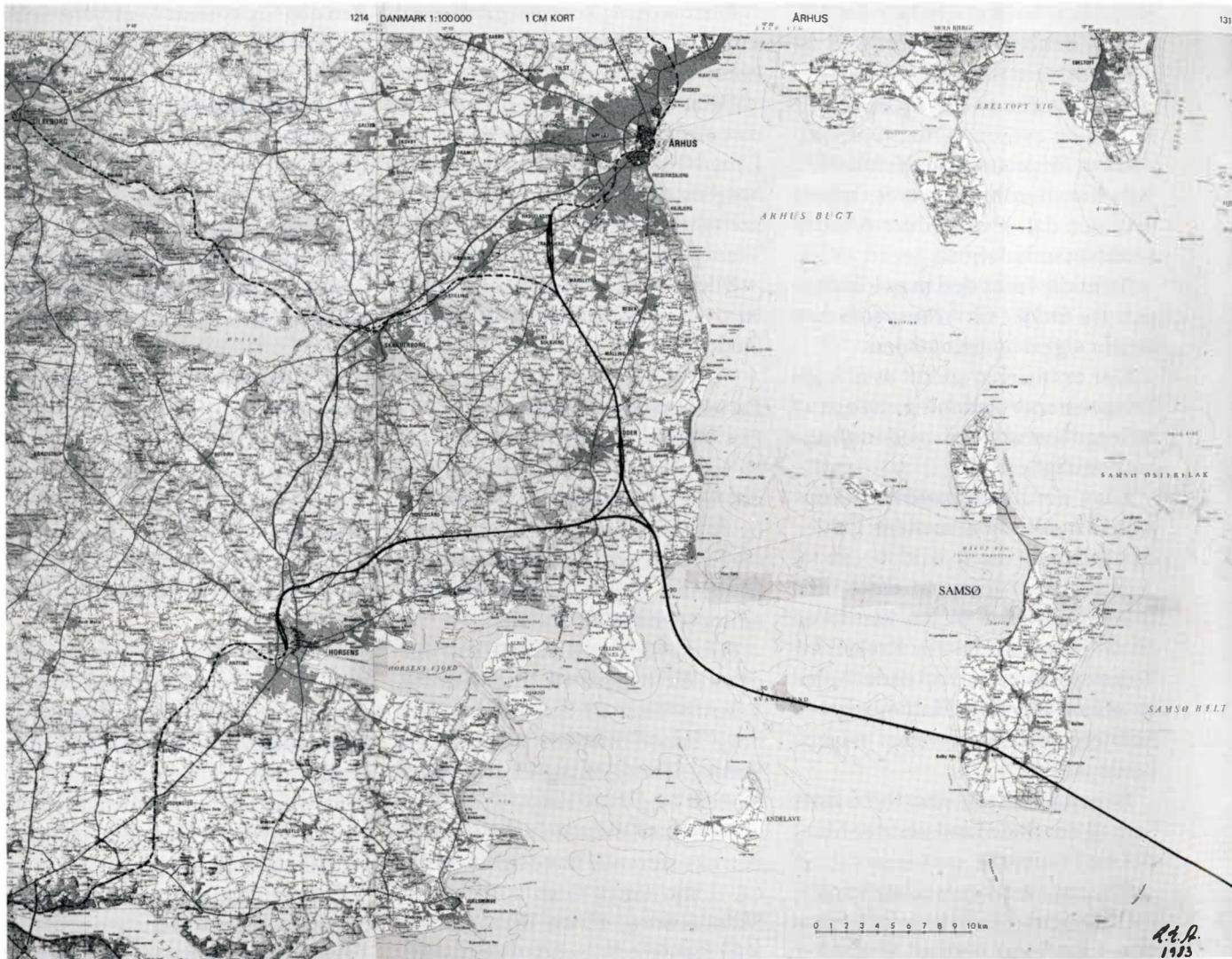
Her kan den føres sammen med Skanderborg-Horsens jernbanen. Eller den kan føres over denne bane og fortsætte langs med den som selvstændig bane til Horsens.

Efter at være ført under Horsens-Lund landevejen når den frem til banegården. Ved dennes vestside anlægges en bane/bil-terminal.

Denne strækker sig til krydsningen ved Horsens-Hatting landevejen. Her kan sporene føres til Horsens-Vejle banen.

Strækningen Ørting-Tvingstrup er kun 14 km. Dertil kommer yderligere 10 km til Horsens banegård langs de eksisterende baneanlæg.

En del af togene kan evt. føres videre til Vejle. Her kan de rebroussere mod til Herning.



Denne plan er reelt et alternativ til den førnævnte plan om en bane-forbindelse fra Tiset mod vest til Skanderborg, som ligeledes kan skabe grundlag for togforbindelse til Herning. Naturligvis kan kun den ene mulighed komme i betragtning.

Fra Horsens-anlægget kan der blive gode vejforbindelser i mange retninger.

Der kan evt. oprettes fjernbuslinier, f.eks. Viborg–Silkeborg–Brædstrup. Horsens–Vejlebroen–Kolding–Haderslev–Åbenrå som et supplement til jernbanerne.

Direkte baneforbindelse mellem Århus og Horsens

Hurtigbanestrækningen fra Odder Øst til Horsens kan sammen med hurtigbanestrækningen fra Odder Øst til Hasselager og videre til Århus H fungere som en ekspresbane, supplerende den eksisterende bane fra Århus H til Horsens H.

Dens længde bliver mellem Horsens og Odder 29 km og 25 km mellem Odder og Århus, ialt 54 km.

Til sammenligning er der ca. 60 km mellem Århus og Horsens via Skanderborg.

Den eventuelle bane forbi Od-

der vil dog muliggøre lidt større hastigheder. Så den kan udnyttes af de hurtigste eksprestog. Desuden kan den udnyttes til lokalperson-tog, som kan standse ved flere stationer mellem Hasselager og Tvingstrup.

Hele baneanlægget Søby–Hasselager + Halling–Horsens og Odder–Ørting er kun 58 km langt.

Regnes banerne bygget med først blot et enkelt spor og for 10 mill. kr. nutidspriser pr. km, vil investeringsbehovet kun blive omkring 600–700 mill. kr. incl. terminalerne.

Vi må skabe en ny social kultur og moral

Faglig Debat-hæftet »Menneskepolitik« er et kulturpolitisk debatoplæg på arbejderbevægelsens præmisser

Af Poul Monggaard

»Vi er alle blevet rigere, bedre uddannet, med større social tryghed, mange sorgfulde sygdomme er uddyddet. Men alligevel oplever vi det ikke, som om vi er blevet rigere – lykkeligere. Til nød kan man sige, at vi stadig føler os fattige, plagede, men måske på et højere niveau, men stadig fattige, usikre, ulykkelige. Vi oplever i hvert fald ikke den glæde ved vor tilværelse, som vore forgængere bestemt troede, ville være resultatet af deres kampe og goderne, de skaffede os«.

Udfordring

Faglig Debat-hæftet er en kulturpolitisk udfordring – både til arbejderbevægelsen og til hele samfundet.

I nogle indledende bemærkninger til »Menneskepolitik« hedder det:

»Vi har en boligpolitik, en fiskeripolitik, en forsvarspolitik, en økonomisk politik, en landbrugs- politik osv. Hvornår får vi en politik for rigtige, levende mennesker – en menneskepolitik. Det er debatten om dette brændende spørgsmål, der lægges op til her. Det gøres gennem provokerende og tankevækkende indlæg. Skal vi tilføre vort samfund ny dynamik og varme, må vi diskutere andet end tørre tal. Vi må også diskutere, hvordan mennesker har det. Det er et kulturpolitisk skridt. Det er vejen til en menneskepolitik«.

Udover Max Harvøe er der til »Menneskepolitik« bidrag fra formanden for Dansk Kunstnerråd, Hans Jørgen Lembourn. Forfatteren, dramatiker og lyrikeren, Peter Poulsen, kæder hæftet sammen med digtet »Jeg kører gennem Danmark om natten«.

Digtet er et intenst Danmarks- billede.

Ligeledes som et selvstændigt

led i hæftet har LO's grafiske konsulent, Per Falck-Rasmussen komponeret en billedkæde, som giver et rammende indtryk af det samfund, mennesker lever i.

Ny moral

Som et bud på hvad vi kan gøre mod den usikre og ulykkelige situation, mange mennesker føler sig hensat til, skriver Max Harvøe:

»En del af vor redning kan ligge i, at vi erkender og respekterer vore rødder, og ud fra dem stræber efter at skabe en ny social kultur, og især ny moral, der kan løfte os, så det nuværende og kommende samfund kan give os den glæde ved livet, som idealisterne troede på«.

Max Harvøe kommer ind på kunstens rolle i bestræbelserne på at skabe et stadig bedre samfund, og han skriver: »Vi har oplevet, at det første enhver ny diktator gør, er at spærre kunstnerne inde. De er farlige for magthaverne, både de åbenlyse og de skjulte, fordægtige. Det, vi har brug for, er den nye tids Jeppe Aakjær, der med stærke romaner kan ramme samfundets samvittighed, og gennemtvinge nytænkning, selv på Christiansborg.

Vi har brug for den nye tids Buddha, Jesus, Marx, Nexøe, Oscar Hansen og alle de andre dejlige oplevelser, der kan give nutidens og fremtidens mennesker indhold og perspektiv i livet.

Kender du nogen, du tror kan gøre det?

Oprør

Vi må i egen interesse give den nye tids kunstnere en ærlig chance for at udvikle sig og komme til orde overfor de kommerциelle massemediers afstumpede tankeverden.

Vi må for alt i verden ikke passivt overgive os til egoismens, kapitalismens, forretningsfolkernes ud-

spekulerede blanding af sirup-, volds- og statusmentalitet, som de behændigt bruger til at udnytte og undertrykke os med«.

Hans Jørgen Lembourn's andel i »Menneskepolitik« har overskriften: En aktuell, aktiv kulturpolitik. Og det hedder blandt andet: »Da arbejderne og deres børn engang blev groft udnyttede, underbetalte og syge af usunde arbejdspladser, gjorde de til sidst oprør, og skaffede sig mere menneskelige forhold, uden at verden blev fattigere af den grund, tværtimod.

Hvis kunstnerne nu tænker, at det snart er på tide, samfundet betaler for deres arbejdsindsats og brugen af deres værker, så de kan leve og arbejde på samme betingelser som andre, burde det ikke undre nogen«.

Videre hedder det bl.a.: »Kunstnerne tjener rigeligt deres andel af pengene hjem til det danske samfund. De får bare ikke samme andel af dem, som andre får af det arbejde, de udfører.

Vil man ikke indse det, opfordrer man dem til et oprør«.

Hans Jørgen Lembourn kommer herefter med sit bud på, hvad en aktuell, aktiv kulturpolitik skal koncentrere sig om:

For det første at sørge for at kunstværkerne kan produceres.

For det andet at skabe en kulturformidling, som resulterer i flest mulige møder mellem kunstværk og publikum.

Faglig Debat-hæftet »Menneskepolitik« er udgivet af LO's Koordineringsudvalg vedrørende agitation og oplysning. Det kan rekvireres gennem LO's pjeceafdeling, Rosenørns Allé 12, 1970 København V, telf. (01) 35 35 41. Hæfterne koster 0,50 kr. pr. stk.

Ideen med en jernbane på Amager var ikke ny, da Amagerbanen den 17. juli 1907 begyndte at køre ud over Amagerland, fra Amagerbro til Dragør, idet en Kommandør Wilcke allerede i 1866 havde planer om en transitbane, med forbindelse til Københavns banenet. Det var meningen at benytte øen Amager som bindeled for den sydsandinaviske trafik og fra Dragør skulle der være en Dampskibsforbindelse med Linhamn i Sverige. Jernbanen skulle føres over Langebro, og han ønskede arealet sydefter inddæmet, for at benyttes til skibsværfter og dokker. Det er interessant at tænke på, hvilket fremsyn denne mand havde, både m.h.t. banen, men også med opfyldningen i Kalveboderne. Det sidste kom jo i begyndelsen af dette århundrede, da Islands Brygge blev skabt, netop ved opfyldning. – Kommandør Wilckes plan blev ikke gennemført, men i årene op til århundredskiftet fremkom der flere prospekter, som alle stødte på hindringer, mest af økonomisk art.

En plan fra 1892, udarbejdet af Johan Steenberg var meget interessant, idet denne ønskede anlagt en Ringbane, som skulle føres langs med Amagers østkyst til Dragør, og herfra videre til St. Magleby, Kongelunden, Ullerup, Tømmerup og Tårnby. Også dette projekt strandede p.g.a. kapitalmangel og man havde også forbindelse med en storbank, Privatbanken, som nægtede sin medvirken, med den motivering, at Amagerkommunerne ikke ville støtte banen, men i virkeligheden var det vist nok fordi banken havde en betydelig kapital bundet i Sporvejene, gennem Sundbyerne.

Amagerbanen

Nu var man nået dertil, at borgerne

selv måtte løse baneproblemet, og det første skridt blev taget af overretssagfører Viktor Fischer og direktør C. M. Larsen, der havde indbudt til et komitemøde på overretssagførerens kontor i Skindergade 20. september 1904. Kort tid efter blev der afholdt stiftende generalforsamling og en bestyrelse nedsat med direktør Larsen, Kastрупværk, som formand. Aktiekapitalen var på 300.000 kr. og et lån på 225.000 kr. blev aftalt med Dansk Arbejderbank. I foråret 1906 begyndte forarbejderne ude i marken og man fulgte samme linie som Wilcke i sit projekt af 1866. Hele Amagerbanens anlæg kostede 1.305.000 kr. og heraf androg udgifterne til det rullende materiel 313.000 kr. Hos firmaet Nydgård og Holm i Trolhättan, Sverige blev der bestilt tre lokomotiver, hvis pris var 21.700 kr. for hver maskine.

I Amagerbanens første år var der tale om en meget rentabel drift, men efter første verdenskrig begyndte det at gå tilbage for selskabet og i 1927 måtte den dav. formand for bestyrelsen, Folketingsmand og sognerådsformand N. P. Nielsen meddele aktionærerne, at der intet udbytte blev. Så begyndte Amagerbanen at konkurrere med sig selv, idet man fik koncession på al busstrafik på Amager og ved en ekstraordinær generalforsamling i 1938 blev det besluttet at nedlægge persontrafikken på banen og den eneste der protesterede var civilingeniør Aug. Fuchs, der erklærede, at man nu overværede Amagerbanens begravelse. Den 1. april 1938 tog passagerne en rørende afsked med Amagerbanen, men så kom krigen og den ene bus, efter den anden blev lagt op, fordi man manglede dæk og så blev banen taget op af mølposen og heldigvis havde man ikke nået at fjerne skin-

nerne på strækningen fra Tømmerup til Dragør, således som det var blevet vedtaget på den ekstraordinære generalforsamling. Jernbanen var en god aflastning, for de sparsomme busser og man fortsatte kørselen på skinnerne, lige til 1. september 1947, da persontrafikken ophørte definitivt.

Fra 1. september 1974 overgik alt hvad der havde med godsbefordring at gøre til DSB, medens HT overtog busdriften og ved en generalforsamling 3. juni 1975 blev der sat punktum for banens drift. Banens underskud var da vokset til 695.473,92 kr., som blev overført til underskudskontoen på Statens regnskab. Banens arealer og bygninger blev af Ligningsdirektoratet vurderet til 2.163.000 kr., men da der var tale om kontant betaling, blev købesummen sat ned til 1.730.400 kr.

Gerhard Taarnby
lokalhistoriker



Jeg tror minsandten Raadhusuret
er tre Minutter bagefter Olsen!

Af A. K. Jacobsen, mdt Kh.

DSB/DLF havde i tiden 6.-8.2. 1984 inviteret et udsnit af de senest ansatte lokassistenter til et introduktionskursus. Kursets formål var at orientere om, jeg citerer: »Foreningens målsætning at uddybe forståelsen for, og nødvendigheden af, gennem foreningens arbejde at skabe et sikkert og sundt arbejdsmiljø«.

Kursets 20 Kh-deltagere mødtes til afgang kl. 9.00 mod Korsør. Bagagens mængde virkede overdrevent omfangsrig til 3 dage, men overraskende nok syntes den at være svundet betydeligt ved ankomsten til Nyborg. Her sluttede vi os til de 16 indbudte fra vest og blev i bus kørt til DSBs kursuscenter Knudshoved.

Forventningen til et kursuscenter drevet af DSB var ringe. På Hovedbanegården, hvor vi 20 københavnere har vores garderobe, deler 100 lokomotivmænd og damer 1 stk. urinal og 1 stk. brusekabine, og når man holder sig for øje, at disse faciliteter er frugten af DLFs årtier lange heroiske kamp for at forbedre arbejdsmiljøet for lokomotivmanden M/K, ja, hvordan ville det kursuscenter da tage sig ud, hvor ingen faglig organisation har indflydelse. Men til vores store glæde viste det sig, at vore bange anelser var ubegrundet.

Der var enkeltværelser med bad og toilet til hver, der var Hi-Fi radio på hver værelse, der var sundhedsigt fra værelserne o.s.v., o.s.v. Jeg vil lige resumere – på Hovedbanegården er der 100 mand og et lokum, på Knudshoved var der 100 lokummer og 36 mand.

Efter indkvarteringen og frokost samledes vi i foredragssalen, formanden skulle tale. Det gjorde han også, 2 stive timer, hvorefter han resolut pakkede sammen og gik. Til formandens ros må det si-

ges, at det overrullende tilbage-tog var taktisk meget klogt. Hans indlæg rejste en timer lang debat, hvor hvert emne uvægerligt sluttede med en af to replikker:

1. DLF gør sit bedste, men DSB vil have det sådan.
2. DLF gør sit bedste, men DSB vil ikke have det sådan.

Denne noget mærkværdige debat, med mange afvekslende og veloplagte spørgsmål og de noget stereotype svar, ville ingen ende tage, så til sidst måtte diskussionen stoppe af programmæssige årsager, vi skulle nemlig også nå noget gruppearbejde.

Vi blev opdelt i 5 grupper og fordelt rundt omkring i de fine lokalteter og hver gruppe fik en DLF-ekspert med, som havde hver deres speciale, og disse eksperter roterede så, med et par timers interval, rundt mellem grupperne, hvilket resulterede i, at alle mødte alle.

Det var mærkværdige ting, man her fik at høre:

Jo, forstår I, vi er bagud i forhold

til det private erhvervslivs lønninger, fordi taktreguleringen kun reguleres hver 3. måned, og så reguleres den ikke op til den fulde taktstigning, men stigningen ÷ en given procent, men DLF har gjort, hvad de kunne.

Jo, forstår I, der er lavet en miljørapport, men forstår I nok, DSB siger, den er usaglig, så den har jo ingen værdi, men DLF har gjort, hvad de kunne.

Jo, forstår I, vi har tjenestefrit ophold, fordi vi forhandler overenskomst sammen med post og telegrafvæsenet, og de vil have tjenestefrit ophold, men DLF har gjort deres bedste.

Jo, men når nu vi forhandler sammen med post- og telegrafvæsenet, hvordan kan det så være, at arbejdsgiveren godt vil acceptere P og Ts arbejde som 3-holds skift, hvilket giver nedsat arbejdstid, men ikke DLFs. Ja, som du jo nok kan forstå, så kan jeg ikke også have indblik i P og Ts arbejdsforhold, men retfærdigvis skal det lige siges, at DLF har gjort sit bedste.



Nå, det hele var jo ikke lutter arbejde og hård koncentration. På kursuscentret fandtes der mange fornøjelige ting. En vekselautomat så man kunne få sine ubrugelige pengesedler vekslet til brugbare mønter, der i en stadig strøm væltede gennem en lille sprække ned i ølautomatens rummelige dyb. Det skal for en ordens skyld lige nævnes, at det ikke var alle, der brugte disse automater lige flittigt, jeg f.eks. spillede billard 3 timer, vi var 6 mand. Efter spillet viste det sig, at jeg var den eneste, der vidste hvor automaten stod, så den sidste pot, for mit vedkommende, var spillet på dette kursus. Da selskabet var ved at blive sådan lidt halvfuld, var automaten pludselig helt tom. Festen opløstes og folk begav sig let til mode mod deres natlige logi, og der blev sagt godnat, og det var hyggeligt, og dejligt kursus, og hvad man nu kan sige, alle lykkeligt uvidende om, ja, jeg kan dårligt finde ord, den dybe menneskelige tragedie og afmagtsfølelse, det er at finde sin seng stående uredt.

En ny dag oprandt. Den stod i arbejdsgivernes tegn. Det var en kontorchefer og en maskinchefer, og hvad nu alle disse schefer hedder, de var ikke i stand til at sige noget, som ikke en hvilken som helst anden arbejdsgiver ville have kunnet finde på. Det var sådan noget med færre ansatte, mere arbejde, lavere løn, ingen pauser. Men her overraskede DLF pludselig, en hæftig ordduel brød ud mellem DLFs repræsentanter og den af cheferne der var ved maskinområdet, men det løb ud i sandet, slutreplikken fra DLF var: Vi kan godt se, at turene må strammes, men kan I da ikke bare lade S-togene være bare S-togene.

Der blev på denne dag også dis-

kuteret sammenlægning af Privatbanernes Lokomotivførerorganisation og DLF. Det er måske nyt for mange ikke-københavnere, men privatbanerne og den øvrige togtrafik i Københavns-området administreres af et og samme selskab HT (Hovedstadens Trafikselskab). Jeg gad godt høre DLF argumentere for, at tre lynettetog, der alle udgår fra Hillerød station, og det ene skal have en faglært lokomotivfører (lille nord) og de 2 andre toge, der er privatbaner, kan køre med ufaglært personale, og de er organiseret i samme forbund, jo tak god fornøjelse.

Dagens sidste punkt på dagsordenen var kammeratlig samvær. Det havde vi naturligvis alle set frem til med en vis spænding. En af DLF-folkene viste sig at være i besiddelse af mandsmod nok til at vise overfor os andre, at han var i besiddelse af visse kreative evner. Ubegribelig af hvilken grund synes det at være den mest almindelige holdning blandt amatører, at ingen skal høre eller se mig spille, synge, danse eller hvad man nu får sin fritid til at gå med. Men ham her, han var sågar ligeglad. Han forlod sin plads under middagen og gik ud af lokalet for kort tid efter at vende tilbage iført papnåse, paryk og hvad der hører sig til for at spille klovn, og så underholdt han en halv times tid til vores udelte glæde og morskab. Et af hans numre bestod i, at han gik rundt med en 2 meter lang slange, i den ene ende var hans trompetmundstykke isat, og så slyngede han den anden ende rundt i rummet, medens han spillede gennem slangen, og det gav en imponerende virkning, som om 100 mand spillede trompet på Amalienborg slotsplads.

Næste punkt i underholdningsprogrammet bestod i, at fra hver af

de 7 borde vi var fordelt ved, skulle der fortælles en historie til de andre, derefter skulle der stemmes om, hvilken der var bedst. Alle historierne, undtagen en, havde et sådant indhold, at det nok er tvivlsomt, om de er blevet refereret hjemme efter kurset. Den sidste historie, der var af en sådan art, at den kunne fortælles i et hvilket som helst forum, faldt helt til jorden. Aftenens fremskredne tidspunkt betød åbenbart, at historierne skulle være under et vist niveau, for sådan rigtig at trænge ind under håret på tilhørerne.

Da klokken rundede 24, blev der serveret skrub i seng mad, men et stort antal kursister glemte at gå i seng, og enkelte holdt kammeratlig samvær helt frem til den næste dags program oprandt, og der må undertegnede med skam erkende at være iblandt.

Trediedagen var mest præget af opbrud (så vidt jeg husker). Kl. 13.00 drog vi så af mod vore hjemstedsdepoter, og kurset var slut.

Initiativet med et sådan kursus er alle tiders ide, og jeg håber, I fremover vil arrangere lignende kurser. Men den fagpolitiske linie I lægger for dagen er under al kritik, og måske var det værd at overveje, som det blev foreslået på kurset, at formanden skulle ansættes udefra, det er jo ikke utænkeligt, at Preben Møller Hansen godt ville have et lille halvdagsjob.

DSB Pensionisternes Landsforening afholder ordinær generalforsamling tirsdag den 8. maj kl. 13.00 i Medborgerhuset i Korsør. Foreningen er vært ved en kop kaffe. Vel mødt.

p.b.v.
M. S. Müller

Juletræsforening eller hva?

Januar den 31. afholdes i Helsingør generalforsamling, hvor der bl.a. var fremmøde fra hovedbestyrelsen på Hellerupvej, hvorfra der kom flere indlæg, og der blev af samme givet udtryk for stor tilfredsstillelse med aftalen imellem CO I og DSB om automatisk oprykning til 14. lrm. efter 5 års ansættelse. I den anledning er der kommet flere skrivelser fra DSB, hvoraf det ikke fremgår, at der skal hverves My-attest forinden, dette er på intet tidspunkt nævnt, hverken fra DSB eller DLF.

Til d.d. er der også megen grund

til at ønske til lykke, men det lader til, at rekrutteringen fremover vil skride langsommere frem, således at mange lkas måske vil komme i klemme fremover?

Det kom os for øre, at man i dag ikke har en klar aftale med DSB, men forhandler om samme. Har man siddet med foldede hænder og overladt forhandlingerne til CO I?

Som følge af den automatiske oprykning er funktionen i 14. lrm. »blevet droppet«, hvilket har betydning for en del bl.a. i mdt Hg, der kører på »Lille Nord«, og disse skal måske køre i mange år i lrm. 9/10 før erhvervelse af My-attest?

Konklusion: Såfremt forhand-

lingerne med DSB får et negativt udfald, har man altså »solgt« funktionen i 14. lrm., hvilket jo er sket før, tænk på indtil hold 17 kørtes Stogene også på funktion, men denne blev også solgt, og det kan måske i begge tilfælde siges til fordel for de »gamle« førere.

Dette indlæg skyldes forhåbentlig manglende orientering i Tiden, der ellers dækker det meste af kloden, hvilket vi må håbe, men ellers var det måske en ide at orientere noget om mere om generelle og lokale problemer.

Med venlig hilsen
Stiig Jensen, mdt Hg.

Er du syg eller hvad?

Man kan jo nok gøre sig sine tanker om, hvorfor vi møder og har mødt så mange snottede lokomotivførere i denne tid, og noget af det jeg kunne tænke mig er mund til bremsehåndtagmetoden.

Det er en direkte sidesættelse af sikkerhedsreglementet at møde til tjeneste, når man er syg, sløj, træt og uoplagt, eller hvis man har indtaget sløvende medicin, samt ikke at forglemme spiritus. At der ses meget strengt på nydelsen af spiritus, ved sikkert alle lokoførere, men de færreste tænker vel på, at det regnes for en lige så stor forseelse at være påvirket af medicin og lignende, hvis uheldet skulle indtræffe.

Som jeg (ved karensdagens indførelse) påpegede i dette blad, er vi een af de kategorier indenfor vort samfund, der er hårdest belastet, både fysisk og psykisk, grundet vort ansvarsfulde skiftende job, så derfor må det vel undre en og anden, at vi stadig er belemret med den, men der skal måske først ske nogle flere mere eller mindre al-

vorlige uheld, før man reagerer på højeste sted. Dengang vore maskiner var tomandsbetjente, var man ikke så pivede, for som regel var den ene af os i hvert fald frisk, ja, der var oven i købet de originaler, der satte en ære i ikke at have nogle sygedage-fraværsdage, og det kunne de ikke vænne sig af med, da vi de gik over til enmandsbetjente lok, hvilket jo også resulterede i, at store hærdede velnærede damplokoførere i løbet af et halvt års tid skrumpede ind til omvandrende mumier, da de gik over til enmandsbetjente My og Mx og ikke mere havde en yngre at støtte sig til, og fordi de ganske simpelt blev udnyttet for groft.

Nu er den der igen med at spare, stramme op og udnytte, og vi kan jo ikke forvente, at det bliver bedre med den regering, så nu må vi vist ganske simpelt ultimativt bede vore sikkerhedsrepræsentanter og fagrepræsentanter om med miljøloven i hånden at sørge for, at vi får vort længe nærrede ønske om fuld tjeneste, fra vi møder til vi går hjem. De med ængstelse imødesete stramninger kan evt. afstedkom-

me overtræthed og stress, som lokoføreren enten ikke kan eller ikke vil reagere på, da han måske så enten kan opbruge al sin ferie eller køre sig selv økonomisk ned grundet før omtalte karensdag, ja, men han skal jo blive hjemme i de her omtalte tilfælde, for hvor er sikkerheden ellers henne.

N.B. Å propos sikkerheden! Det har vist sig, at ud over de ulemper vi alle kender med den personlige knornøgle, er der kolleger, der har været i et slemt dilemma, grundet diverse fremmedlegemer, der kan være anbragt i og sammen med nøglen. Det har nemlig vist sig, at disse fremmedlegemer kan komme i klemme i førerbremsen og låsen og på den måde fuldstændig blokere for yderligere bremsning.

Jeg vil derfor her gøre opmærksom på, at skulle de evt. komme ud for denne eller lignende situationer, kan du altid bremse ved at føre dit frem-bakhåndtag ned i midtstilling, ja, hvis det er, kan du lave en næsten normal driftbremsning ved omtalte måde.

BAF.

På den anden side

lokalstof fra maskindepot Kh.

26

Vi byder hermed læserne velkommen til den nyskabelse, der er sket, ved at afdelingen har fået mulighed for at oprette en lokalredaktion til behandling af stof til DLT.

Lokalredaktionen på Kh består af Bjørn Bondesen, Benth Mortensen og Henning Freundt, der alle vil stå til rådighed, hvis du ønsker stof optaget i rubrikken.

Oplysningsudvalget på Kh har i den forløbne vinter haft forskellige arrangementer. Vi har på møder bl.a. hørt om den ny teknologi, om indførelse af EDB, med efterfølgende besøg på EDB-firmaet Christian Rovsing, der er et af de største indenfor den branche.

Vi har hørt om problematikken omkring påkørsler. Til dette møde havde vi inviteret Politikommissær Hermind Nielsen, og han fortalte på sin morsomme, men seriøse måde, om tjenstemandens retsstilling, hvis vi skulle komme ud for uheld hvor politiet blev indblandet.

Tilslutningen til dette møde var meget stor, og mange gav udtryk for, at dette emne burde vi vide noget mere om.

I januar måned arrangerede vi en tur til den Svenske Jernbaneskole i Ängelholm.

Der var stor tilslutning af kolleger der mente, skolen nok var et besøg værd, og vi blev da heller ikke skuffede.



Vel ankommet til skolen, blev vi budt velkommen af skolens leder der fortalte om skolens mange aktiviteter som uddannelsessted.

Derefter blev vi vist rundt på skolen, hvor vi så alle de faciliteter de har til at uddanne de mange forskellige funktioner indenfor SJ.

Hvor ville det dog være rart at have de samme faciliteter hos DSB.

I februar måned havde vi et medlemsmøde, hvor vi hørte om den nye MY uddannelse. Til dette møde havde vi inviteret vores næstformand Kurt Christiansen og Lkm Thomas Olsen samt Lki Helmer Henningsen. De er med i den gruppe der har lavet den nye uddannelse.

Kurt Christiansen fortalte om DLFs medvirken og ønsker ved planlægningen af uddannelsen. Vi hørte om baggrunden for at man ville ændre den gamle uddannelse.

Det har været et stort arbejde at lave en målbeskrivelse, for hvor stor skal indlæringsdybden være, for at en lokofører er sikker i fejlfinding på de efterhånden mange forskellige trækraft-typer.

Thomas Olsen og Helmer Henningsen forklarede om Mtj. ønsker og intentioner i planlægningen af uddannelses-forløbet.

Derefter hørte vi om de erfaringer, man har haft med det pilothold der netop er blevet færdigt, og det må nok siges at være en succes, ikke mindst takket være kørelærerne, der alle har været positive.

Til vores møde i marts måned, havde vi inviteret Generaldirektør Ole Andresen der desværre meldte afbud. I stedet var vicegeneraldirektør Rolsted Jensen så venlig at komme. Rolsted Jensen er chef for vores eget område A P afdelingen.

Det blev da også en interessant aften, hvor der blev stillet mange gode spørgsmål, især var vi interesseret i at høre, om den stramning af turene, som vi netop er blevet præsenteret for. Men vi kom ind på mange forskellige områder og alle fik udførlige svar. Med dette møde sluttede vi på Kh vinterens aktiviteter.

Alle i bestyrelsen og oplysningsudvalget er glade for den store interesse, der har været til disse møder.



Lanternen

Foråret står for døren, og der indbydes til generalforsamling med efterfølgende forårsfest i Gadstrups Selskabslokaler, lørdag den 28. april.

Afgang fra København 15⁴² (Roskilde 16⁰⁸) med tog til Gadstrup.

Køreplan for aftenen

Generalforsamling
Velkomstdrinks.

Menu:

Vol au vent med fisk, skaldyr i sce vin Blanc.

Helstegt kalvefilet, Primører, sce Madeira, Pommes persille.

Pærer Melba.

Vine ad Libitium.

Mocca, kransekage, et gl. liquer eller cognac.

Nadmad.

Dans til levende musik.

Fri bar

Kl. 02⁰⁰ afgår bus via Roskilde til København.

Pris pr. couvert for hele arrangementet 298,00 kr.

Indtegning senest den 24. april på de ophængte lister på depoterne eller Per Remmer, tlf. (02) 17 60 67 eller Allan Starlev, tlf. (02) 39 31 30.

Til Fredericia afdeling

Jeg vil gerne sige Fredericia afdeling tak for den storslåede fest, der blev afholdt den 28.1.1984, en tak for den modtagelse jeg mødte i afdelingen, jeg var glad for, at jeg var med til festen, det var en herlig aften.

En tak til alle lokomotivmændene, jeg kunne mærke jeg *var gemt men ikke glemt*.

Pens. lkf Loius Nielsen, Vg.

PERSONALIA

Ansæt som lokomotivassistent (9. Irm.)

pr. 1.3.1984

Lokomotivassistent p (9. Irm.)
K. N. Nicolajsen, mdt Ab i mdt Ab
L. Panduro, mdt Ar i mdt Ar
T. Nielsen, mdt Fa i mdt Fa
J. Englev, mdt Kh i mdt Kh
L. P. Reuter, mdt Kh i mdt Kh
P. M. Horn, mdt Kh i mdt Kh
Claus Eriksen, mdt Kh i mdt Kh
W. J. Hansen, mdt Kh i mdt Kh
R. S. Andersen, mdt Kh i mdt Kh
K. B. Nielsen, mdt Kh i mdt Kh
N. E. Jensen, mdt Kh i mdt Kh
E. P. B. Møller, mdt Kh i mdt Kh
B. G. Gundry, mdt Kh i mdt Kh
E. V. Olsen, mdt Kh i mdt Kh
H. H. H. Jensen, mdt Kh i mdt Kh
S. R. Møller, mdt Kh i mdt Kh
N.-O. Olsen, mdt Kh i mdt Kh
F. P. W. Vælum, mdt Kh i mdt Kh

Ansæt som lokomotivassistent p

1.4.1984

L. Frydendal, mdt Kh
K. S. Nielsen, mdt Kh
J. M. Ptak, mdt Kh

Forflyttet 1.3.1984 efter ansøgning

Lokomotivfører (18. Irm.)
E. Beck Andersen, mdt Kø i mdt Hg
T. Lyngsøe, mdt Pa i mdt Ar
E. O. Christensen, mdt Str i mdt Ar

Navneændring

Lokomotivassistent p (9. Irm.)
Torben Scheye Hansen, mdt Kh til T. Scheye

Afskediget pr. 30.4.1984

efter ansøgning, alder
Lokomotivfører (18. Irm.)
A. G. Sørensen, mdt Gb

Afskediget pr. 31.5.1984 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (18. Irm.)
F. F. R. Holleufer, mdt Fa
J. H. S. Møller, mdt Fa
S. C. S. Pedersen, mdt Kb
C. V. Kristiansen, mdt Str

Afskediget pr. 29.2.1984 efter ansøgning

Lokomotivassistent (9. Irm.)
N. A. Schieldrup, mdt Hg

Forfremmet til lokomotivfører (14. Irm.)

pr. 1.3.1984

Lokomotivassistent (9. Irm.)
P. H. Olsen, mdt Gb i mdt Gb
A. B. Stender, mdt Gb i mdt Gb
C. V. Jensen, mdt Gb i mdt Gb
Ebbe B. Andersen, mdt Gb i mdt Gb
C. O. Rasmussen, mdt Gb i mdt Gb
W. Jørgensen, mdt Gb i mdt Gb
F. Winther, mdt Gb i mdt Gb
H. B. M. Bruun, mdt Gb i mdt Gb
K. G. Pedersen, mdt Gb i mdt Gb
B. F. Hansen, mdt Gb i mdt Gb
E. P. Bay, mdt Kh i mdt Kh
D. Pedersen, mdt Kh i mdt Kh
Ole Erik Pedersen, mdt Kh i mdt Kh
I. Jensen, mdt Kh i mdt Kh
B. H. Semberg, mdt Kh i mdt Kh
D. Ritmer, mdt Kh i mdt Kh
R. M. H. Nielsen, mdt Kh i mdt Kh
P. B. Thomsen, mdt Kh i mdt Kh

Overgået til anden stilling pr. 1.2.1984 efter ansøgning

Lokomotivassistent (9. Irm.) til lkm p (17. Irm.)
J. G. Jørgensen, mdt Kh i mdt Gb

Ansæt som lokomotivassistent (9. Irm.) pr. 1.2.1984

Lokomotivassistent p (9. Irm.)
L. Dencker, mdt Kh i mdt Kh

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf T. A. Sørensen, mdt Ar.

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

Lkf S. E. Schou, mdt Pa.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf O. H. Jensen, mdt Ng.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf A. Lykke Petersen, mdt Ar.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf H. Larsen, mdt Ng.

Dødsfald

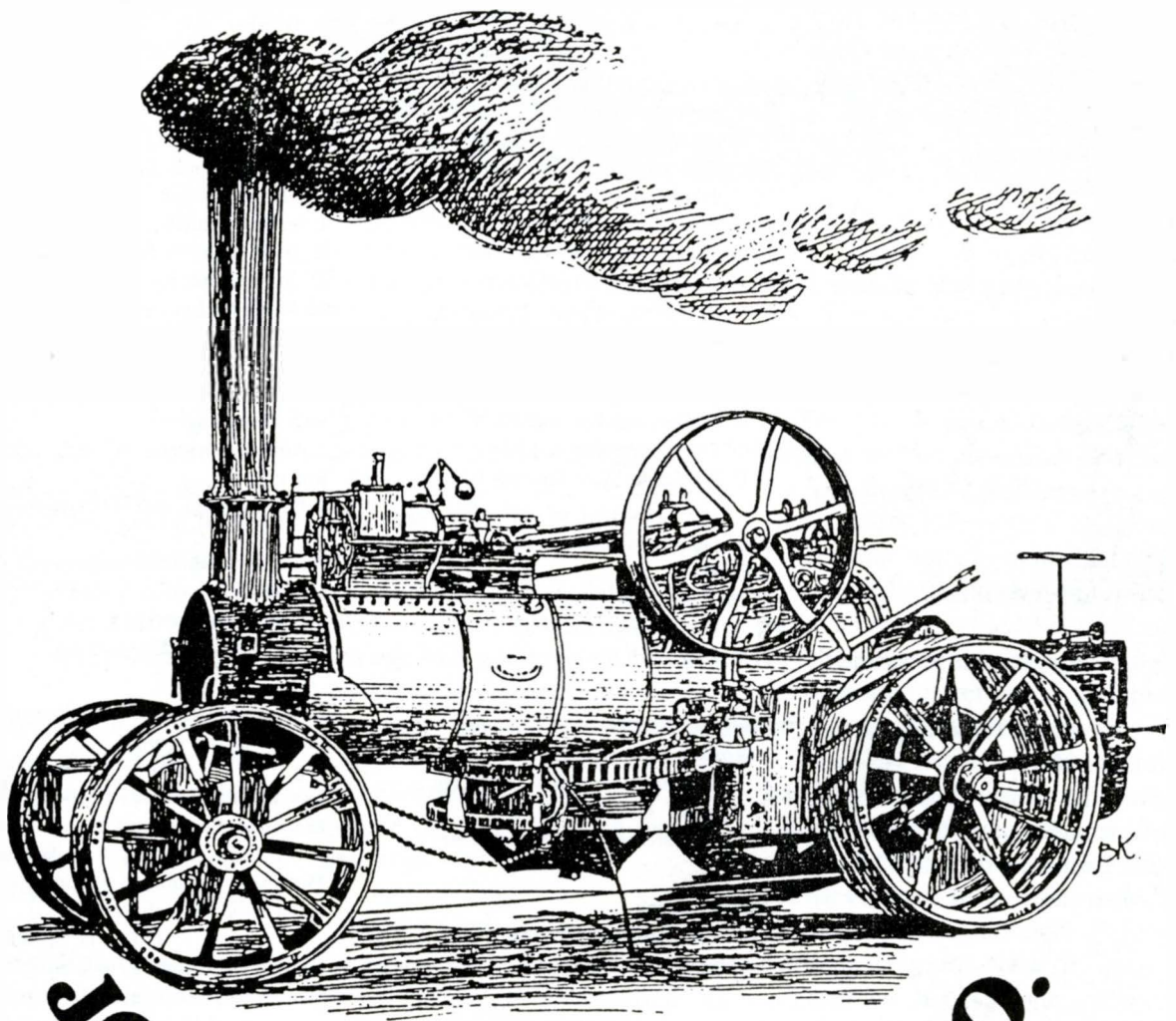
Lkf K. E. Jørgensen, Odense, død den 18.2.1984, 61 år.

Pens. lkf J. A. Christensen, Viborg, død den 27.1.1984, 71 år.

Pens. lkf H. M. Kristensen, Viby J, død den 28.1.1984, 86 år.

Pens. lkf S. V. Andersen, Fredericia, død den 2.2.1984, 76 år.

Pens. lkf P. V. Jensen, Korsør, død den 15.2.1984, 71 år.



JOHN FOWLER & CO.

Støtteforeningen Danske Dampvenner
Esrumvej 47 - 3000 Helsingør