



1

DANSK  
LOKOMOTIV  
TIDENDE



# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. JANUAR 1985 – 85. ÅRGANG

## 1

### Indhold:

1985-vilkår . . . . .	2
Ny passagertjeneste . . . . .	3
Ny chef for driftområde Kh . . . . .	5
Hvad er Talbot . . . . .	6
Selvangivelsen for 1984 . . . . .	8
Nye fra landsopl. udv. . . . .	12
Kh afd's. studietur . . . . .	18
Computere og burhøns . . . . .	20
Togmateriel til hurtigruten . . . . .	22
Teknologi – DLF – Dj . . . . .	25
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.

Det forløbne år vil blandt de mange organisationen har bestået stå som et af de vanskeligste, fordi politiske beslutninger om nedsættelse af de økonomiske aktiviteter i dette land har betinget en sej indsats for at besvære omslag mod de positioner, organisationen gennem tidligere års kamp har skabt på både fagligt og økonomisk område. Og vi må også i det nye år strides med virksomheden DSB, som fortsat vil blive beskåret i sine tilskud fra staten.

Den skal, som mange andre statslige foretagender, gennemføre så store besparelser, at de vil få meget følelige virkninger på både anlægs- og personale-mæssige områder, medmindre indtægtsforøgelse kan modvirke besparelseskravene. Situationen er en dårlig baggrund for optakten til overenskomst-situationen i foråret. Der er ringe udsigt til virkelig følelige indtægtsforbedringer, så der er ingen grund til at ønske sig i vore forhandlers sted. Det bliver svært for dem. Ikke mindst fordi de forlods går til forhandling uden optimisme.

Dagens politiske konstellation giver ikke grundlag derfor. Vilkårene for statsvirksomhed er for tiden ikke de bedste. Hvornår er de forøvrigt det. Enten det har været gode eller dårlige tider, har staten skullet være tilbageholdende med sine aktiviteter. Isoleret betragtet har DSB altid følt dette, og derfor må de skiftende ledelser påskønnes for deres evne til at få udviklet virksomheden, så den på trods af alt stadig overlever og fremstiller et produkt, som det danske samfund ikke skal føle sig utilfreds med.

De mange påvirkninger falder også tilbage på vor organisation og dermed de medlemsinteresser, den skal varetage. Vi står overfor at skulle tage en meget stor beslutning i det nye år. Beslutning om at ændre vor status fra at være en selvstændig organisation og til en integreret del i Danske Jernbaneforbund.

Hele 1984 har vi arbejdet med analyse af dette og gennem mødevirksomhed drøftet realiteterne bag denne meget vigtige beslutning. Det er endnu ikke alle medlemmer, som forstår betydningen af sagens gennemførelse, men forhåbentlig vil den afsluttende møderække i februar og marts overbevise de tilbageværende skeptikere. Det er imidlertid et gennemgående træk, at tillidsmændene har forståelse for nødvendigheden af at tage dette vigtige skridt for at kunne bevare fuld indflydelse på vort arbejdsområde.

Søgelyset er fra mange hold rettet mod vort virkefelt på en måde, der gør sagen til en overlevelsesaktion. Derfor må vi stå sammen med andre jernbanemænd for at modstå anslag mod vort interesseområde.

# Interview med passagerchef Erik Svendsen om den nye Passagertjeneste

Med oprettelsen af fem produktchefstillinger for et års tid siden skete der i DSB en decentralisering på det centrale plan.

Man oprettede produktchefstillinger for fem tjenester, nemlig: Passagerer, gods, rederi, busdrift, rejsebureau. D.v.s., at disse fem chefer kan koncentrere sig om det pågældende produkt.

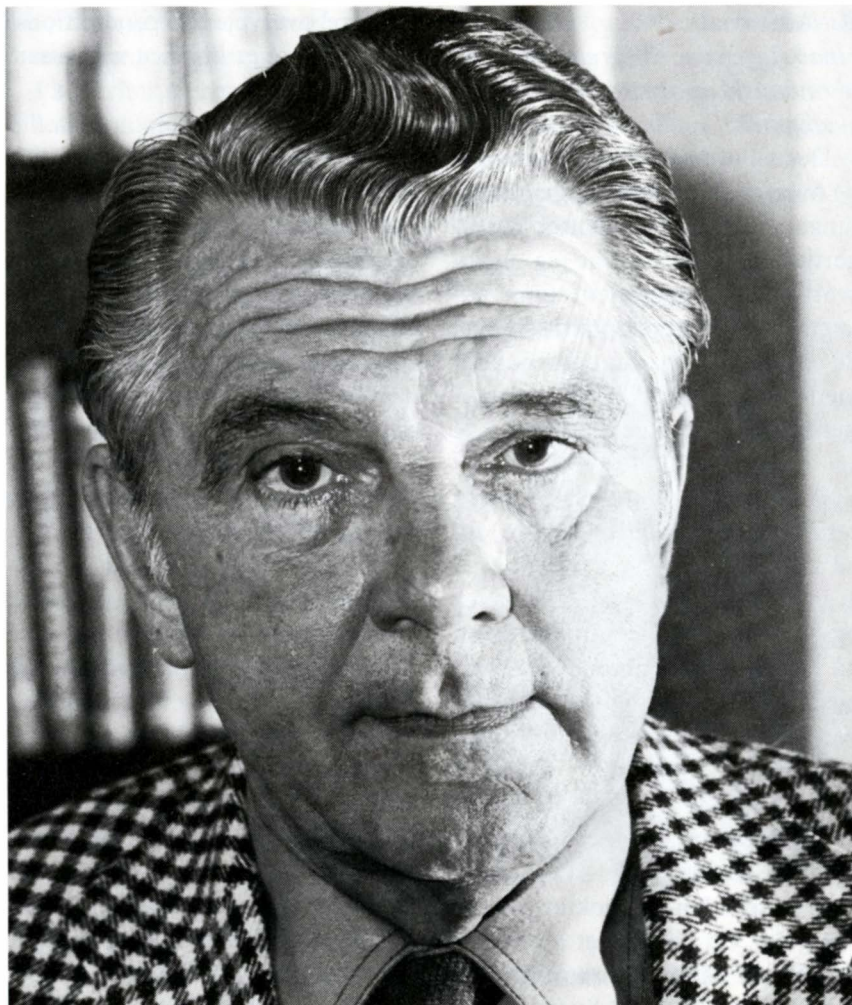
Generaldirektøren har sagt om dette nye, at DSB lægger mere vægt på at sælge og at informere, lægger mere vægt på at fortælle, hvad DSB kan som et led i en mere offensiv strategi.

Til passagerchef udnævntes Erik Svendsen, der kan se tilbage på en lang tjeneste i DSB. I organisationsarbejdet har han haft meget betroede poster. Han har således været formand dels for Jernbaneforeningen og dels for CO II.

I 1969 blev han kontorchef i DSBs uddannelseskantor og i 1973 chef for driftstjenesten.

Af det interview, som vi bringer med Erik Svendsen, fremgår det, at han er stærkt engageret i og forpligtet på de bestræbelser, der drejer DSB fra at være en produktionsvirksomhed over til at være en markedsorienteret virksomhed. I opbygningen af den nye passagertjeneste er der lagt vægt på, at der skal være et konstruktivt samarbejde mellem den centrale del af passagertjenesten og driftsområderne. Erik Svendsen understreger, at dette samarbejde ikke alene koncentrerer sig om de store tiltag, som f.eks. en handlingsplan for et kommende år, men at samarbejdet også gælder for initiativer på en række andre områder på lavere niveau.

Blandt de opgaver, som passagertjenesten står overfor, er den største nok den at få rettet op på det lidt dalende passagertal. Her vil



man sætte ind med analyser for på den måde at nå frem til målgrupper, hvis krav og ønsker, man ikke hidtil har været opmærksom på.

Vi indleder samtalen med at spørge Erik Svendsen:

*Deltager passagerchefen i direktionens møder?*

Tre af produktcheferne, nemlig gods, rederi og passagercheferne deltager i direktionens møder.

## **I. Passagertjenestens opbygning**

*Passagertjenesten er på landsplan?*

Ja, det er den.

Decentrale organer er indkorporeret i passagertjenesten. Vi har referencer ud til driftsområderne.

*Vil du sige lidt om passagertjenestens centrale del?*

Vi har fire kontorer, eller funktioner: Markeds- og salgsfunktionerne, togpersonalekontoret og passagertarifkontoret. Og så har vi et sekretariat og en passagerkoordination. Det sidstnævnte er en funktion, som varetager den nødvendige koordination af de mange forskelligartede opgaver, der findes indenfor passagertjenesten.

*Har driftsområdecheferne reference til dig?*

Ja. Og det er således, at passagertjenesten er største bruger overfor langt de fleste driftsområder.

## II. Ansvar

*Hvad ligger der i begrebet entydigt økonomisk ansvar, som passagerchefen har?*

D.v.s., at han er resultatansvarlig overfor de indtægter og omkostninger, der ligger indenfor passagertjenesten. D.v.s., at jeg er ansvarlig for passagertjenestens indtægter og skal være opmærksom på de omkostninger, der er forbundet med de aktiviteter, som passagertjenesten vil have gennemført.

*Systemet er altså, at man vil lægge resultatansvarligheden tættere ud på aktiviteterne?*

Ja, netop. Og det indebærer også, at jeg skal være opmærksom på produktionstjenesternes omkostninger i forbindelse med at levere ydelser til passagertjenesten.

## III. Tiltag

*»Tog til tiden«-projektet blev en succes?*

»Tog til tiden«-projektet var der flere, der var involveret i. Hovedsagelig var det den nye trafiktjeneste, der stod for dette. Synspunktet var jo, at før vi skulle gå i gang med totalt at forbedre servicen, var det nødvendigt at få kærneservicen i orden.

D.v.s., at vi skulle sikre os, at togene var præcise og godt rengjorte, samt at materiellet var i orden. Alt dette skulle være i orden, før vi startede med selve servicekonceptet.

## Serviceprojektet

*Vil du sige et par ord om serviceprojektet?*

Det drejede sig bl.a. om servicetræningen, hvor vi havde ca. 4700 medarbejdere på disse træningsdage. Det drejede sig om at finde forståelse for DSBs overordnede synspunkt: At vi skulle dreje os fra

at være overvejende produktionsorienteret over imod at være markedsorienteret.

*Hvilke andre aktiviteter er gennemført indenfor serviceprojektet?*

Modernisering af MA-lyntogene, forbedring af 1ste klasse. Og etableringen af stillekupeer. Under projektet indgik også forskellige aktiviteter for børnene bl.a. særlige barnevogne. Vi ville dermed gerne gøre det lidt morsommere for børn at rejse med DSB. De er da også vore fremtidige kunder, – håber vi da.

## Kunst

*Skal vi fremover se mere kunst i togene?*

Der blev jo foretaget en særlig udsmykning af MA-lyntogene. Her fik en række kunstnere lejlighed til at deltage i udsmykningen. DSB har jo på mange områder – ikke mindst på initiativ af generaldirektøren – vist stor interesse for at give mulighed for at kunsten kommer tættere til DSB.

## De selvkørende lyntog

*Passagertjenesten kommer vel stærkt ind i billedet, når de selvkørende lyntog skal projekteres?*

Det er givet. Når disse tog skal projekteres og færdiggøres, skal dette jo i høj grad ske med henblik på, at vi skulle give en bedre befordringsmulighed og bedre service for passagererne.

Jeg kan tilføje, at når passagertjenesten i så udpræget grad er deltagere i disse bestræbelser, er det fordi vi faktisk på vore kunders vegne stiller forbrugerkrav om, hvordan disse tog skal indrettes, for at de kan markedsføres med held.

## IV. Salg. Markedsføring

*Er salgsfunktionen central i sin opbygning?*

Det er den. Men den gennemfører sine resultater i tæt samarbejde med de decentrale salgssteder, d.v.s. først og fremmest med driftsområderne. Og det vil igen sige med driftsområdecheferne og med funktionslederne. Men det er sådan, at selv om vi bliver enige med de decentrale områder om en markedsføringsplan, er der også indbygget en stor frihed for de lokale salgssteder indenfor driftsområderne til selv at få ideer til aktiviteter, der kan fremkalde tilgang til togene og dermed forøge vore indtægter.

*Et salgsmøde løber i øjeblikket?*

Ja. Du tænker vel på det store lavpristilbud, der startede 1. november og skal køre indtil udgangen af marts 1985.

*Er der reklamer med i salgsmøderne?*

I allerhøjeste grad. Vi reklamerer i dagspressen, på busser og i toge. Vi reklamerer som et privat firma, når det vil lancere et nyt produkt.

*Hvor stort er salget af billetter i penge?*

Ca. 1100 mill. kr. på årsbasis.

*DSB har stadig tomme pladser i kupeerne?*

Det er der. Og det er en af de ting, som vi må se at få rettet op. Men vort produktionssystem er jo sådan indrettet, at vi ikke kan undgå at få ledige pladser. Men derfor kommer vi alligevel til at være på jagt efter, om der er målgrupper, som vi kan gøre interesse-rede på ganske bestemte vilkår. Vi har jo erfaret, på grundlag af de

markedsanalyser vi har foretaget, at vi nok har for lidt produktdifferentiering. Der findes jo mennesker, der stiller ganske bestemte krav, som vi måske ikke har været opmærksom på.

*Tænk du i den forbindelse på ungdommens ønsker?*

Vi skal være lydør overfor unge mennesker. Hvilke krav stiller de? Det var jo bl.a. det, der lå bag interrailbilletterne. Derfor oprettede vi også interrailcenteret på Hovedbanegården. Som den eneste i Europa startede vi en særlig opholdsmulighed for interrailrejsende.

### V. Konkurrence

*DSB er i hård konkurrence især med fjernbusserne?*

Det gælder navnlig fjernbusserne fra henholdsvis Nordjylland og Aarhus til København.

Der er ikke andet at sige om det, at de er der. Og vi må regne med, at de er kommet for at blive. Så vi må tage konkurrencen op med dem. Vi har lavet et takstkoncept, som er afpasset denne konkurrence.

### VI. Opgaver fremover

*Er der en presserende opgave, der trænger sig på?*

Passagertallet er inden for det sidste halvandet år dalet lidt. Og det er en af vore største opgaver at få stoppet dette og vende tendensen, og dermed også få forøget indtægterne.

For hvis vi ikke kan få forøget indtægterne eller få minimeret vore omkostninger, kommer vi – efter det nye nettostyringssystem – i den situation, at vi skal til at angribe vore investeringsmidler for at opnå balance.

*Sker der noget i nær fremtid om automatisering af billetsalget?*

På Aarhus nærbane er der opsat billetautomater og vekselautomater. Og vi skal forsøge opstilling af billetautomater på de større stationer. Det har været prøvet før, og de blev dengang udsat for hærværk. Vi må derfor mene, at skal vi have sikkerhed for, at sådanne automater fungerer, skal de placeres, så de er under et vist opsyn.

*Har passagertjenesten en markedsføringsplan for det kommende år?*

Vi laver en markedsføringsplan for det kommende år. Det er en handlingsplan. Og heri er beskrevet de aktiviteter, som vi mener, at vi skal beskæftige os med i det kommende år.

Planen udarbejdes i samarbejde med de lokale områder. Den forelægges selvfølgelig direktionen til evt. kritik.

### VII. Fremtiden

Fremtiden må bygges på, at vi stadig skal være opmærksom på, hvilke krav og forventninger vore kunder har. Vi skal så forsøge at opfylde dem.

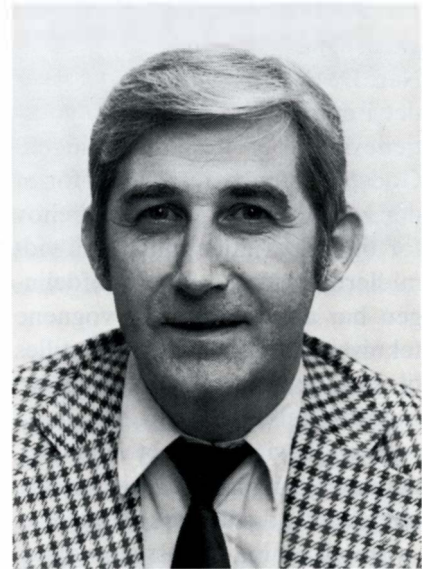
Meget af dette hænger stærkt sammen med, hvilken materiel-fornyelse, vi kan præstere.

### Overskud

Til slut kommer Erik Svendsen ind på spørgsmålet om regnskabsopgørelse for passagertjenesten.

Han siger: Indtægterne hidrører fra billetsalget. Udgifterne er de omkostninger, vi har ved transporten af vore passagerer. Men det er svært at afgrænse disse omkostninger. Der er jo ofte tale om fællesomkostninger. Men vi er godt på vej til at afgrænse de direkte omkostninger, slutter Erik Svendsen.

Til ny chef for Københavns Hovedbanegård og DSBs øvrige stationer i hovedstadsområdet er udnævnt trafikinspektør Poul Østergaard Jensen. Som driftsområdechef efterfølger han Laurits Haugsted og tiltræder 1. januar.



P. Ø. Jensen er 50 år, og han har været ansat i DSB siden 1951. Han var trafikelev på en række stationer, og efter endt uddannelse kom han i 1956 til Helsingør. I 1962 blev han knyttet til trafik-tjenesten i det daværende 1. distrikt og virkede her bl.a. som togleder og vognfordeler. Fra 1969 var han ansat i driftstjenesten, hvor han havde med personaleadministration at gøre og senere var sekretariatsleder. Herefter fulgte et par år som chef for driftskoordineringen, og senest har han været chef for trafikkontoret. Herudover har han beskæftiget sig med udviklingen af DSBs nye driftscentral.

Han har således en meget omfattende baggrund for sit nye virke som øverste chef for i alt 80 stationer og knap 1800 medarbejdere.

# Talbot betyder i godstjenesten – godsvogne

*Når de fleste ser navnet »Talbot« tænker de på personbiler. Når vi i godstjenesten eller i maskinafdelingen snakker om »Talbot« tænker vi på godsvogne.*

6

For et par måneder siden var der i Lokomotivmandstidende en omtale af vort besøg hos firma Duewag.

Vi har nu fået en omtale af Duewag's moderfirma Fa Talbot i Aachen, der er en af DSB's store leverandører af godsvogne.

## **Proceduren ved anskaffelse af godsvogne**

Når DSB køber godsvogne sker det i et samarbejde mellem godstjenesten og maskinafdelingen. Godstjenesten har ansvaret for at der købes de vogne, der er behov for og i det rigtige antal – så vidt midlerne rækker –. Maskinafdelingen har ansvaret for, at vognene teknisk opfylder de krav, der stilles til den, og dermed for selve kontraktindgåelsen.

Et andet vigtigt punkt ved arbejdet med vognanskaffelse er at sikre størst mulig dansk beskæftigelse.

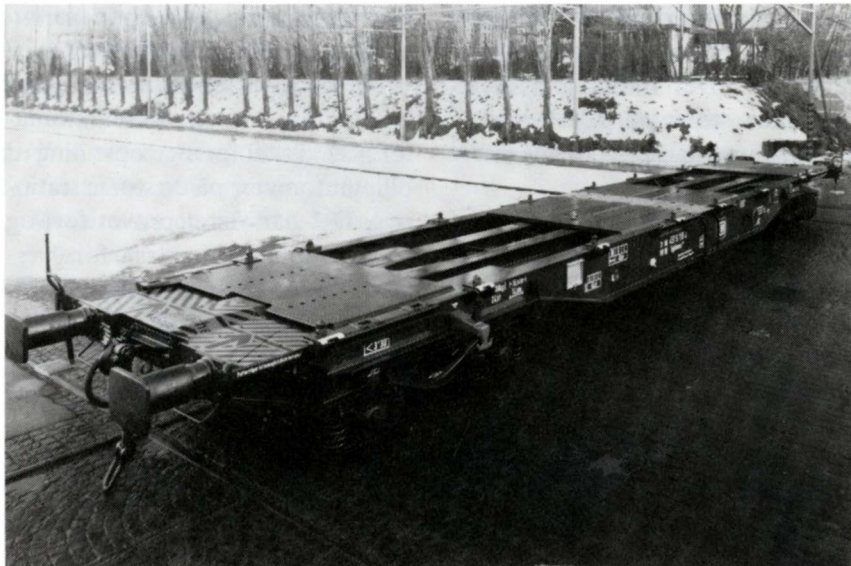
I modsætning til passagervogne, der så vidt muligt udvikles i Danmark tilpasset dansk smag og danske krav, er udviklingen af godsvogne overladt til store udenlandske vognfabrikker.

De lukkede godsvogne (litra Hbikks-tt) der blev leveret fra Scandia i 1982, var konstrueret af Waggon Union.

## **De seneste indkøb ved Fa Talbot**

I 1984 har DSB afsluttet 2 kontrakter med Fa Talbot om levering af godsvogne til kombineret trafik.

Først på året blev der indgået kontrakt om levering af 20 såkaldte »Taschenwagen« (lommevogne) (litra Sdgmms(s)), der er en kombineret vogn, der kan befordre enten trailere, veksellad eller containere samt licenskontrakt for yderligere vogne. Vognen, der også går under betegnelsen »T3« er 3. generation af »Taschenwagen«. Højden



*Vekselladbærevogn af samme slags, som DSB får leveret i 1985.*

over skinnetop er kun ca. 30 cm, men alligevel har vognen en større knækvinkel end tidligere typer, hvorved den er bedre egnet til færgeoverførsel.

Indtil nu har Talbot leveret vognen til DSB og Schweiz og p.t. bygges vogne til SJ.

De 20 blev leveret i september direkte fra Fa Talbot, de 30 bliver i februar 85 leveret fra Scandia i Randers, hvor de bygges på licens.

I november blev der med Fa Talbot indgået kontrakt om levering af 100 vekselladbærevogne forsynet med støddæmpere. Vognene er skræddersyet til befordring af 2 veksellad á 7,15 m. De kan naturligvis også benyttes til befordring af enten 2×20' containere eller 1×40'. Vognene leveres i perioden juni–august 1985, og er foreløbig på lejebasis.



*Togsæt leveret til NS.*

### Hvad er Talbot egentlig for et firma?

Talbot er et familieselskab, der nu gennem 5 generationer har bygget jernbanemateriel.

Talbot hører hjemme i Aachen, der ligger i hjørnet, hvor Vesttyskland, Belgien og Holland støder sammen. Firmaet beskæftiger i Aachen ca. 1400 mand, heraf 300 bosat i Holland.

I forsknings- og udviklingsafdelingen er der beskæftiget ca. 100 ingeniører og teknikere alene vedrørende udvikling af jernbanemateriel.

Endvidere ejer fa Talbot 80% af aktierne i fa Duewag i Krefeld – Uerdingen og Düsseldorf. Duewag igen ejer firmaet Ringfeder GmbH også i Krefeld Uerdingen. I disse 3 firmaer er beskæftiget ca. 2000 mand. En af Duewags-Uerdingens konstruktioner er MR-toget, som DSB har indsat i Regionaltrafik vest. En anden konstruktion er privatbanernes Y-tog samt afledt heraf DSB's ML/FL-togsæt.

Duewag Düsseldorfs hovedproduktion er S-tog, sporvogne og lightrail.

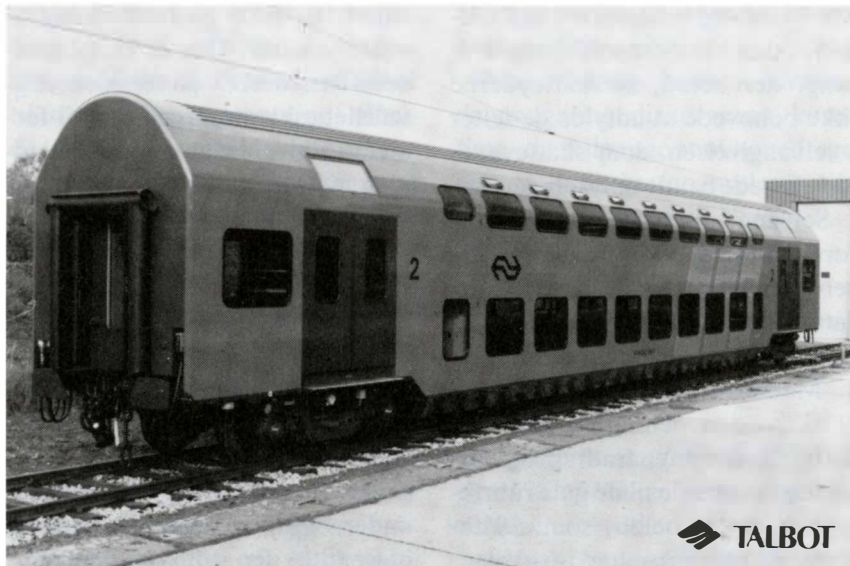
Duewag-Uerdingen er interesseret i at blive medproducent, såfremt DSB beslutter sig til at anskaffe togsæt til fjerntrafikken.

Egentlig forsøger Talbot at skille produktionen, således at man i Aachen bygger godsvogne og i Krefald passagervogne. I de sidste par år har man dog også i Aachen bygget et stort antal passagervogne til NS både til IC-trafik og lokaltrafik.

Pt. er man ved at færdiggøre en levering af 2-etagers passagervogne til NS.

### Lidt historie om Talbot

Firmaet er grundlagt i 1838, og allerede i 1839 begyndte man at produ-



En helt ny konstruktion 2-etages passagervogn til NS længde 26,4 m, 166 siddepladser, egenvægt 44,5 t.

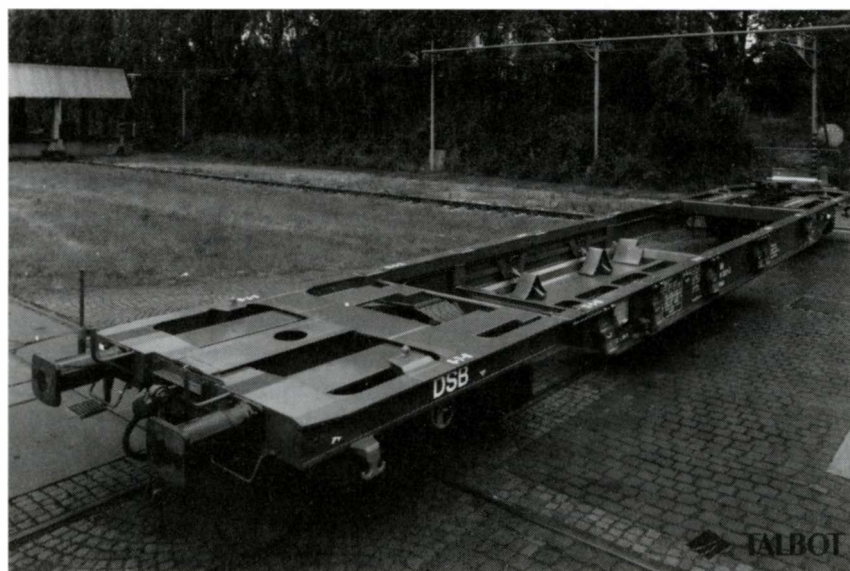
cere passagervogne til jernbanerne.

Her kommer man dog ud for et problem, idet skinner dengang kun gik til Köln.

Derfor måtte man finde på noget, og det første eksempel på kombineret trafik opstod, idet man satte jernbanevogne op på en he-stevogn.

I 1891 fik Talbot patenteret de første selvtømmende godsvogne, og siden er teknikken udviklet. DSB's Tdgs-vogne er således også et Talbot-patent, hvor vognene dels er bygget i Aachen, dels på licens hos Scandia.

Ialt har Talbot siden starten produceret mere end 150.000 skinne-køretøjer.



Taschenwagen litra Sdgmmms (s).

# Selvangivelsen for 1984

8

Med selvangivelsen for 1983 indførtes den såkaldte erklæringsordning, der betød, at skatteyderne ikke behøvede at udfylde de felter i selvangivelsen, som skattevæsenet allerede havde oplysninger om.

Selvangivelsen for 1984 viderefører principperne fra sidste års selvangivelse. Der er således fortsat – forenklet sagt – tre mulige måder at udfylde selvangivelsen på:

1. Man kan nøjes med at underskrive den, nemlig hvis man kun har indtægter, fradrag og formue svarende til de gule rubrikker, d.v.s. beløb, som skattemyndighederne har i forvejen. Dette svarer til den gamle erklæringsordning.
2. Man kan undlade at udfylde de gule rubrikker og udfylde de andre rubrikker i det omfang, man har indtægter, fradrag og formue af den pågældende art.
3. Man kan udfylde selvangivelsen fuldstændigt, d.v.s. udfylde både de gule og de øvrige rubrikker og herunder beregne den skattepligtige indkomst og den skattepligtige formue.

Det vigtige er altså, at man ikke behøver at udfylde de gule felter. Men man må godt, hvis man vil. Og hvis man mener, at skattevæsenet har fået forkerte oplysninger, f.eks. fra banken eller arbejdsgiveren om noget i et gult felt, så skal man udfylde det gule felt. Udfylder man et eller flere gule felter, skal man huske at skrive *hele* det rigtige beløb, for det, man skriver, træder i stedet for det, som skattevæsenet har stående. Har man indtægter, fradrag eller formue, som ikke hører til i de gule felter, skal disse altid skrives op på selvangivelsen (selvangives). Man skal altså altid udfylde de rubrikker, som ikke er gule.

Underskriften på 1984-selvangi-

velsen vil ikke give anledning til misforståelser. Der er kun én underskriftsrubrik – på forsiden. Ægtefællebeskatningsreglerne vil formentlig give langt mindre anledning til tvivl, end de gjorde for 1983-selvangivelsen.

Med virkning for 1983 blev der skabt adgang til, at ægtefæller kunne anmode om, at der skete udligning mellem den enes overskydende skat og den andens restskat, inden der blev beregnet procentgodtgørelse/-tillæg. Anmodning skulle ske ved, at begge ægtefæller underskrev en særlig blanket og indsendte den til skattevæsenet. Anmodning om sådan udligning vil for 1984 kunne ske på den måde, at der afkrydses en særlig rubrik på selvangivelsens forside.

Skatteydere, der anvender den almindelige selvangivelse (blanket S 13) får sammen med selvangivelsen tilsendt en særlig vejledning i brugen af denne. Vejledningen vil i kort form omtale, hvordan selvangivelsen kan/skal udfyldes (de gule rubrikker) og årsopgørelsen.

En mere udførlig vejledning kan fortsat afhentes på det kommunale skattekontor.

## **I. Fuldt fradragsberettiget del af rejse-/befordringsgodtgørelse fra arbejdsgiveren**

*Under selvangivelsernes punkt 1, nederst, kan lønmodtagere fuldt ud uafhængigt af det faste lønmodtagerfradrag fradrage godtgørelser fra arbejdsgiverne efter følgende regler:*

Der kan anføres rejse- og befordringsgodtgørelser, der er beregnet med f.eks. et beløb pr. rejsedag eller pr. kilometer. Derimod kan faste tilskud, når de gives uden hensyn til hvor store udgifter, man faktisk har haft, ikke fradrages under punkt 1.

Det beløb, der opføres under selvangivelsernes punkt 1, kan ikke overstige den faktiske udgift ved rejse eller befordring, og det kan ikke overstige den modtagne godtgørelse. Overstiger udgiften den modtagne godtgørelse, kan den dokumenterede merudgift i stedet fradrages under lønmodtagerfradraget efter de almindelige regler, der her gælder.

Under punkt 1 kan således også fradrages de nævnte godtgørelser fra arbejdsgiveren, hvor der er tale om befordring mellem skiftende arbejdssteder eller flere samtidige arbejdssteder for samme arbejdsgiver.

Ved »rejse« forstår i denne sammenhæng rejser udover den kommune, hvori det sædvanlige arbejdssted ligger, – dog mindst 4 km fra dette. Rejse anses dog altid at foreligge, når den pågældende må tage ophold mere end 15 km fra sit normale arbejdssted, eller vedkommende som led i sit arbejde har tilbagelagt mindst 30 km i løbet af den pågældende dag. De nævnte ophold behøver ikke at være forbundet med overnatning.

*Specielle regler om fuldt fradragsberettiget rejse- og befordringsgodtgørelse.*

### **A. Udepenge**

*Udepenge, som betales for udeophold, der medfører overnatning udenfor hjemmet, skal medregnes ved indkomstopgørelsen. Et tilsvarende beløb kan fradrages som medgået til dækning af merudgift ved udeopholdet i det omfang, det ikke overstiger 165 kr. pr. døgn. Derudover kan dokumenterede udgifter til hotelophold fradrages. Som noget nyt kan der i stedet for foretages et fradrag på 245 kr. pr. døgn for merudgifter til fortæring*



og overnatning, hvor overnatning ude kan dokumenteres eller sandsynliggøres, men udgifterne ikke dokumenteres.

Modtages udepenge for dage, hvor modtageren overnatter i hjemmet, anses udepengene *ikke* for medgået efter deres bestemmelse – og falder derfor ikke ind under reglerne for fuldt fradragsberettiget godtgørelse. Men der kan være adgang til under lønmodtagerfradrag B at få fradrag på 20 kr. pr. dag, hvis arbejdet udføres under sådanne vilkår, at ekstra forplejningsudgifter er en nødvendig følge heraf.

## **B. Dagpenge og diæter til fagforbundenes funktionærer og tillidsmænd m.v.**

Dagpenge og diæter til fagforbundenes funktionærer og tillidsmænd m.v. medregnes ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst.

Under hensyn til, at disse ydelser fastsættes til *dækning af de pågældendes merudgifter på rejse og ved deltagelse i møder m.v.*, anses de at medgå til deres formål. Der indrømmes derfor fradrag med samme beløb, som godtgørelsen udgør, dog *højest*:

Ved rejser, der medfører natophold uden for den pågældendes opholds-kommune: Inklusive overnatningsudgift 245 kr. Eksklusive overnatningsudgift 165 kr. Hvis betalingen for overnatning indbefatter betaling for morgenmåltid, nedsættes fradraget for overnatningsudgifterne med 25 kr.

Ved heldagsmøder: *kr. 140*

Ved halvdagsmøder: *kr. 70*

Det samlede fradrag for mødedag uden overnatning kan ikke overstige *kr. 140,00*.

Det bemærkes, at der med virkning fra 1983 er indført en ny fradragssats, der dækker merudgiften til fortæring og overnatning i tilfælde, hvor overnatning ude dokumenteres eller sandsynliggøres, men hvor skatteyderen ikke dokumenterer overnatningsudgiften.

Fradrag af større beløb end de nævnte kan alene indrømmes efter dokumentation af *samlige* afholdte udgifter.

## **C. Kilometerpenge til blikkenslagere og rørleggere**

Kilometerpenge til blikkenslagere og rørleggere medregnes ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst, men *halvdelen* af kilometerpengene kan uden dokumentation fradrages for udgift til befording og merudgift til fortæring.

Såfremt kilometerpenge ydes ved arbejde over 30 km fra arbejdsgiverens forretningssted, kan *80%* af beløbet, som anses medgået til befording, overnatning og fortæring m.v., fradrages.

Der foretages intet tillæg for besparelse i hjemmeforbrug.

Det skal bemærkes, at der ikke kan indrømmes fradrag for udepenge og/eller overarbejde for samme periode, hvor der gives fradrag for kilometerpenge, idet disse fradrag ligeledes skal dække merudgifter til fortæring m.v.

I særlige tilfælde, hvor en rørleger af en arbejdsgiver antages til arbejde på skiftende arbejdspladser, og den pågældende aldrig eller kun undtagelsesvis kommer på arbejdsgiverens forretningssted, gælder foranstående regler dog med den ændring, at afstanden til de skiftende arbejdssteder regnes fra den pågældendes bolig.

## **D. Ydelser, der holdes udenfor indkomstopgørelsen**

Ved offentlige hverv medregnes dagpenge og diæter samt køre-, time- og sejlpenge som hovedregel *ikke* i indkomstopgørelsen (jfr. statsskattelovens § 5d.).

## **II. Det faste lønmodtagerfradrag eller fradrag for faktiske udgifter i stedet for (Selvangivelsens punkt 6).**

*Det faste lønmodtagerfradrag udgør 5% af lønnen m.v., dog højst 3.200 kr.*

*Såfremt lønmodtageren ønsker at fradrage de faktiske udgifter til befording, udgifter til arbejdstøj, værktøjspenge m.v., samt udgifter til fagforeningskontingent og arbejdsløshedskasse i stedet for det faste lønmodtagerfradrag, fordi det samlede beløb hertil overstiger 3.200 kr., kan dette gøres efter følgende regler, punkterne A–G.*

### **A. Befordringsudgift mellem hjem og arbejdsplads**

*Udgifter, der er nødvendige for, at den skattepligtige kan blive befordret mellem deres sædvanlige bopæl og arbejdspladsen, kan fratreges på selvangivelsen efter følgende regler – også selvom befordingen ikke sker dagligt.*

- a) Kun den del af de samlede udgifter i et indkomstår, der overstiger *2.000 kr.*, kan fradrages. Da fradrag kun kan foretages, hvis fradragsbeløbet udgør 100 kr. eller derover, vil det sige, at befordringsudgifter på indtil 2.099 kr. ikke giver adgang til fradrag, mens befordringsudgifter på 2.100 kr. giver adgang til fradrag af 100 kr.
- b) Udgiften ved brug af eget befordringsmiddel opgøres efter nedenstående kilometertak-

ster. Hvor offentlig befordring kan anvendes, kan udgiftsbeløb, som overstiger, hvad det ville koste at bruge billigste offentlige befordring, ikke medregnes.

#### *Kilometertakster:*

Automobiler, motorcykler og kabinescootere . . . 105 øre pr. km.  
Knallerter . . . 20 øre pr. km.  
Alm. cykler . . . 20 øre pr. km.

- c) Endvidere kan en skattepligtig, såfremt han dokumenterer, at han som følge af invaliditet eller kronisk sygdom har særlige udgifter til befordring mellem hjem og arbejdsplads, som er nødvendige for at opretholde indtægtserhvervelsen, fratække den del af den faktiske befordringsudgift, der overstiger normal befordringsudgift.

### **B. Befordringsudgifter**

Befordringsudgifter, der er nødvendiggjort ved *skiftende arbejdssted* eller flere samtidige arbejdssteder, kan fradrages med det faktiske afholdte beløb ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst, såfremt den skattepligtige har haft 2 eller flere arbejdssteder uden for sin bopæl eller dennes umiddelbare nærhed.

### **C. Fagforeningskontingenter**

Kontingenter til faglige organisationer og arbejdsløshedsforsikring kan fradrages med de faktisk betalte beløb.

Dog skilles den del af kontingentet, der går til gruppelevsfor sikring, ud og bringes til fradrag efter 2.000 kr.'s reglen på selvangivelsens punkt 7. D.v.s., at man – uanset man benytter det

faste lønmodtagerfradrag og derfor ikke særskilt trækker kontingenter fra – kan gøre fradrag for gruppelev under punkt 7

Kontingentandelen til *forbundet* var i 1984 kr. 2.351,25 og til *A-kassen* kr. 2.376,00 for heltidsforsikrede.

Disse to beløb sammen med kontingent til *lokalafdeling* kan således fradrages under pkt. 6 i stedet for det faste lønmodtagerfradrag.

### **D. Fortæringsudgifter**

#### *1. Dobbelt husførelse*

Der kan indrømmes skatteydere, som på grund af erhverv midlertidigt opretholder dobbelt husførelse, et fradrag for merudgifter til kost og bolig. Hvor skatteyderen bor ved arbejdsstedet under pensionsforhold eller ved privat indkvartering eller tilsvarende, indrømmes fradraget uden dokumentation med 400 kr. ugentlig.

*Gifte gæstearbejdere*, der opretholder bolig for familien i hjemlandet, må anses for berettigede til fradrag efter reglerne for dobbelt husførelse for en periode svarende til de første 24 måneders ophold her i landet. Der er således ikke længere mulighed for fradrag vedr. dobbelt husførelse for gæstearbejdere, hvis ophold i Danmark har strakt sig ud over 2 år.

#### *2. Natarbejde*

Herved forstås arbejde, hvoraf en væsentlig del – ikke under 3 timer – udføres i tiden fra kl. 18 til 6.

Der tillades uden dokumentation et fradrag for afholdte udgifter som følge af natarbejde på 20 kr. pr. nat.

For skatteydere, der har natarbejde som fast erhverv, f.eks. nattevægtere, eller fast udfører deres

erhverv som natarbejde, kan der dog uden dokumentation kun gives et fradrag på 2.200 kr. årligt.

Har natarbejdet været forbundet med overarbejde, der berettiger til fradrag, indrømmes der kun fradrag for natarbejde, såfremt der, bortset fra 3 timers overarbejde, er udført mindst 3 timers arbejde indenfor tiden kl. 18.00 til 06.00.

#### *3. Natpenge*

Natpenge til tjenestemænd og andre offentligt ansatte medregnes ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst. Da natpengene imidlertid fastsættes af Finansministeriet, således at halvdelen gennemsnitligt kan anses at medgå til dækning af ekstraudgifter som følge af natarbejde, kan et hertil svarende beløb fradrages. Har den pågældende alene fast stationssted, kan fradraget dog ikke overstige 2.200 kr. årligt.

Der kan ikke samtidig opnås fradrag for natarbejde og natpenge.

#### *4. Overarbejde*

Fradrag kan kun indrømmes, når overarbejdet er i tilslutning til normal arbejdstid og af mindst 3 timers varighed. Det skal endvidere have været nødvendigt at indtage et måltid uden for hjemmet. I sådanne tilfælde ydes uden dokumentation for de med overarbejdet forbundne merudgifter et fradrag på 30 kr. pr. dag.

### **F. Uniform og andre krav om særlig arbejdsdragt**

Eventuel godtgørelse eller tilskud til anskaffelse af uniformer for tjenestemænd skal medregnes i den skattepligtige indkomst.

Det gælder for alle skatteydere, der skal holde sig selv med uniform i den daglige tjeneste, at de i den skattepligtige indkomst kan fra-

drage den merudgift, de påføres ved pligten til at bære uniform. Dette gælder, uanset om de modtager uniformstilskud.

Hvor en skatteydere arbejde medfører stadig anvendelse af ren hvid kittel eller lignende beklædning, indrømmes *et årligt fradrag på 560 kr.*

*Tjenere og servitricer*, som det påhviler at anskaffe og/eller vedligeholde standardiseret arbejdsdragt, kan få et årligt fradrag på *560 kr.*

*Maskinmestre i handelsflåden* indrømmes et fradrag på *840 kr. årligt til uniform.*

### **G. Ekstraordinært slid og ødelæggelse af arbejdstøj**

I almindelighed indrømmes der ikke fradrag for udgifter til anskaffelse, vedligeholdelse og renholdelse af arbejdstøj.

I enkelte tilfælde, hvor en skatteydere arbejde er af ekstraordinær smudsig karakter, eller hvor arbejdstøj slides eller ødelægges i en væsentlig højere grad end normalt, indrømmes dog visse fradrag.

### **III. Fradrag for forsikringer, opsparingsordninger m.v.**

Den enkelte lønmodtager fradrager ikke eget bidrag til pensions- eller forsikringsordninger, hvortil bidraget er tilbageholdt af arbejdsgiveren og som er led i ansættelsen. Denne regel gælder også løbende ATP-bidrag.

Bidragene til pensioner *er* allerede fradraget i arbejdsgiverens opgivelse af lønnen til skattemyndighederne.

### **Fradrag indenfor 2.000 kr.s-reglen – selvangivelsens pkt. 7:**

Under dette punkt fradrages indbetalinger til følgende ordninger i 1983:

1. Præmier til livsforsikringer med kapitaludbetaling.
2. Indskud på børneopsparings- og selvpensioneringskonti.
3. Kontingent til fortsættelsessygekasse, præmier til syge- og ulykkesforsikringer, der ejes af den forsikrede.
4. Præmier til renteforsikring og pensionskasse, hvor der er *valgt* begrænset fradragsret. Selvom ordninger af denne art er led i ansættelsesforhold, og arbejdsgiveren betaler bidrag hertil, betragtes den samlede indbetaling dog som lønindtægt for den pågældende lønmodtager.

Hvis ægtefællerne har levet sammen i hele indkomståret, og den ene ægtefælle har fradragsberettigede præmier eller bidrag, der overstiger 2.000 kr., medens den anden ægtefælle ikke har forsikringsudgifter m.v. eller disse er mindre end 2.000 kr., kan den første ægtefælles ikke-udnyttede fradragsbeløb overføres til den anden ægtefælle og fradrages af denne i det omfang, der er plads inden for 2.000 kr.'s grænsen.

### **Pensionsordninger m.v. med fuld fradragsret – pkt. 8**

Under dette punkt fradrages egne indbetalinger til private tegnede pensionsordninger med løbende udbetalinger, rateforsikringer i pensionsøjemed *samt* indekskontrakter.

## *Reception*

1985 markerer Gb. Afdelings beståen som enhedsafdeling i 25 år. Afdelingen ønsker at fejre jubilæet gennem afholdelse af en reception mandag den 25. februar 1985 mellem kl. 10 og 14 i centralværkstedets marketenderi for afdelingens medlemmer samt øvrige medansatte med nær tilknytning til vort arbejdsområde.

P.b.v.

*John Østerberg*

# Nyt fra Landsoplysningsudvalget

12

Landsoplysningsudvalget har den 25. maj 1985 50 års jubilæum. Det var på kongressen i 1935, at foreningens oplysningsvirksomhed blev sat i system, og mange store og værdifulde ting er sket i den periode, og vi vil i løbet af foråret gøre rede for udviklingen i den forløbne periode. Det har altid stået lysende klart for lokomotivmændene, at kun ved at være på forkant af udviklingen i samfundet, kan man være med til konstruktivt at skabe en udvikling, som er til gavn for vor organisation.

Det var med en fantastisk forudsynethed, at en lille organisation som vores var i stand til at købe og drive vort eget uddannelses- og feriecenter på Røsnæs ved Kalundborg, og vi kan i dag beklage, at udviklingen i ferieønsker og en snæversynethed i en nødvendig ombygnings- og moderniseringsfase gjorde, at de nødvendige økonomiske ressourcer ikke kunne tilvejebringes, og derfor måtte ferie- og uddannelsescentret afvikles.

Dette medførte et drastisk fald af uddannelsesstilbud, og Landsoplysningsudvalget måtte finde nye veje for effektiv uddannelse af vore tillidsmænd. Fra 1975 har vi gennem Fagbevægelsens Interne Uddannelse FIU uddannet vore tillidsmænd, og gennem det system har vi fået en meget veluddannet tillidsmandsstab. Men fra den 31.12.1983 bortfaldt refusionsstøtten for alle offentligt ansatte, og det medførte, at FIU tillidsmandsuddannelsen, som før var en af hjørnesteenene i foreningens uddannelsespolitik, blev reduceret så kraftigt, at vi måtte opbygge en hel ny uddannelsespolitik, der blev iværksat i foråret 1984. Dette uddannelsesprogram satte hovedbestyrelsen og Landsoplysningsudvalget i stand til at målrette under-

visningen direkte på de tillidsmænd, der har kursusindholdet som deres speciale og kompetenceområde.

Landsoplysningsudvalget har i 1984 gennemført specialkurser for tillidsrepræsentanter i organisationsstruktur, kørselsfordelings-, sikkerhedsarbejde samt et kassererkursus. Et stort og grundlæggende 4 ugers kursus for nyvalgte tillidsrepræsentanter, de 2 sidste uger vil blive afviklet i 1985.

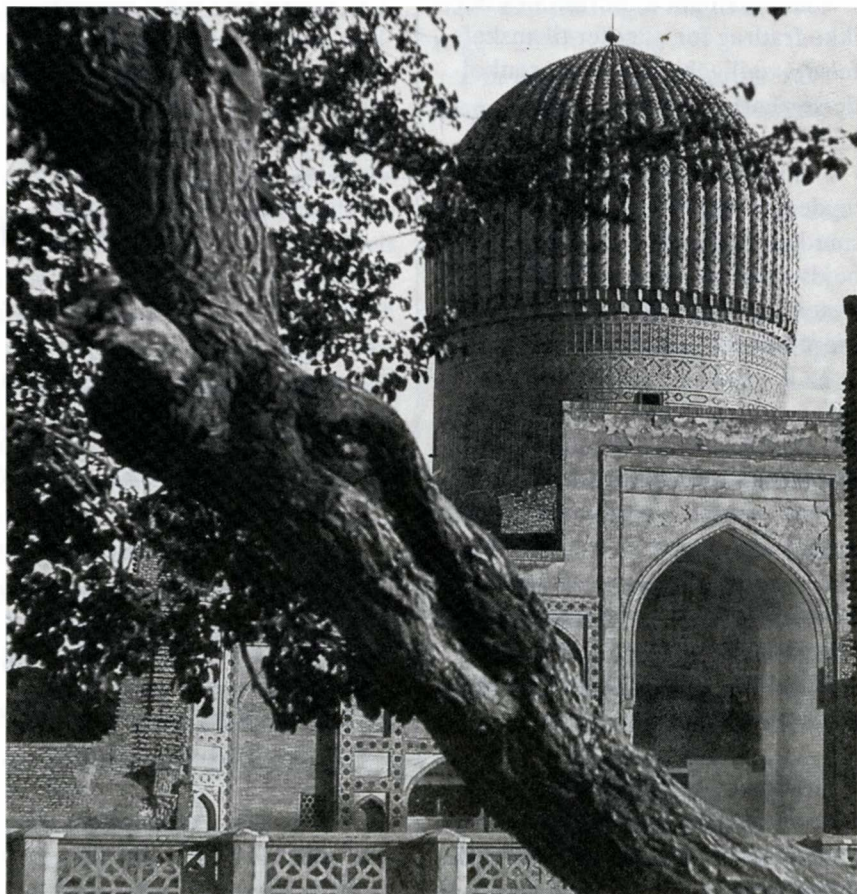
Landsoplysningsudvalgets aktivitetsbudget for 1985 er fastlagt til kr. 643.000,00, og udvalget vil gennemføre, udover ovennævnte grundkursus, 2 tillidsmandskurser på DSBs smukke kursuscenter Knudshoved i ugerne 13 og 44 1985

for 50-55 tillidsrepræsentanter pr. gang.

Hovedvægten på kurserne vil blive emner som SU-arbejde, Oplysningsvirksomhed i afdelingsregi, den ny teknologi, skriftlig kommunikation samt specialmoduler, hvor foreningens struktur og fremtid drøftes. Landsoplysningsudvalget vil også arbejde på at få gennemført et weekend-kursus for vore seniorlokkførere i 1985.

Inden for budgettets rammer er blevet afsat midler til 20 ugekurser á kr. 2.600,00 inden for FIU systemet, og for at komme i betragtning til disse kurser, skal bestyrelserne overfor Landsoplysningsudvalget begrunde indstillingen af deres repræsentant.

*Samarkand. Guy-Emir Mausolæet.*



# COI informerer:

## Godt nytår!

Et årsskifte kan være en god anledning til at se lidt tilbage på en organisations virke i det forløbne år - og en anledning til at se lidt frem på det, der kommer.

Året 1984 har været et travlt år for COI, hvor arbejdet med regeringens moderniseringsplaner i videste forstand, udarbejdelse af oplæg til de kommende aftaleforhandlinger og arbejdet og diskussionerne om COIs fremtidige struktur har været mest i fokus.

En af følgerne af regeringens moderniseringsplaner er decentraliseringen af retten til for styrelserne m.v. selv at oprette og nedlægge stillinger - det man med et andet ord betegner som ændringen af stillingskontrollen. Denne sag har COI fulgt meget tæt, blandt andet fordi vi med omlægningen ser en risiko for udhuling af tjenestemandsbegrebet.

Vi vil også i det kommende år følge denne sag meget tæt med henblik på at hindre, at »overivrige« styrelseschefer etc. i praksis undergraver det, regeringen har givet til kende om, at der ikke med de ændrede regler er tilsigtet at ændre på praksis for anvendelsen af de forskellige ansættelsesformer ved nedlæggelse af tjenestemandstillinger med henblik på overførsel til overenskomstområdet.

Oplægget til COIs aftalekrav færdigbehandlede ved repræsentantskabsmødet i november og er senere koordineret med de øvrige centralorganisationers krav og fremsendt til finansministeren som fælles TFU-krav.

Forhandlingerne med finansministeren starter den 8. januar 1985, og om udfaldet heraf kan der naturligvis kun spås på nuværende tidspunkt.

Det er sagt før, men tåler gentagelse, at COIs klare forudsætning for at kunne tilslutte sig et forlig er, at vi får stillet en tilfredsstillende lønramme til rådighed - det vil sige en ramme, der sikrer, at offentligt ansatte ikke bliver behandlet ringere end ansatte i den private sektor.

Det gælder både hvad angår lønningerne og hvad angår arbejdstiden. Og COI vil lægge overordentlig stor vægt på, at der nu tages hul på en arbejdstidsnedsættelse med henblik på at nedbringe den generelle arbejdstid til 35 timer om ugen over en kort årrække for at hjælpe nogle af de mange arbejdsløse i arbejde.

Det vil desuden være af afgørende betydning, at der sikres offentligt ansatte en ligelig lønudvikling i perioden i form af en automatisk reguleringsordning, som kan opfange lønglidningen på det private arbejdsmarked.

Og for så vidt angår fordelingen af lønstigningerne var der ved repræsentantskabsmødet i november heller ingen slinger i valsen. COI står fast på det solidariske princip - det vil sige, at der ved fordelingen skal tages et særligt hensyn til de lavere- og lavestlønnede med henblik på at sikre reallønnen for de lavestlønnede - arbejdstidsnedsættelse eller ej.

Diskussionen om COIs struktur blev ikke afsluttet i 1984, men et stort flertal tilkendegav ved en afstemning på repræsentantskabsmødet, at der skal arbejdes videre med sagen ved ekstraordinære repræsentantskabsmøder i 1985.

Struktursagen må derfor forventes at blive endeligt afgjort i løbet af 1985.

COI ønsker medlemmerne, samarbejdspartnere i andre organisationer i ind- og udland samt de mange andre som vi har været i kontakt med på »begge sider af bordet« et godt nytår 1985 med ønsket om et fortsat godt samarbejde i den kommende tid.

# Repræsentantskabsmøde

Åbningen af COIs 33. ordinære repræsentantskabsmøde, der samtidig markerede 75 års jubilæet, blev på festligste vis indledt med, at et »medlem« fra en af de små organisationer holdt en tale.

Til åbningen var der inviteret en række gæster fra ind- og udland, herunder finansminister Palle Simonsen.

Dette fik bl.a. formanden, Aage Andersen, til i sin åbningstale, at påpege overfor ministeren at såfremt regeringen skulle omgås med tanker om en lavere lønudvikling på det offentlige arbejdsmarked, end den der skulle finde sted på det private arbejdsmarked, ville man lægge kimen til en ustabilitet og uro i den offentlige sektor, som hidtil lykkeligt var undgået her i landet.

Direkte til ministeren sagde Aage Andersen, at han advarede mod at regeringen gjorde de offentlige ansatte til dette lands egentlige proletariat.

Aage Andersen var også inde på den solidariske lønpolitik, hvor han fastslog at det var nødvendigt, specielt i den nuværende situation, at sikre solidariteten for de lavere lønnede. Dette

kunne bedst ske gennem en kombination af krone- og procentregulering.

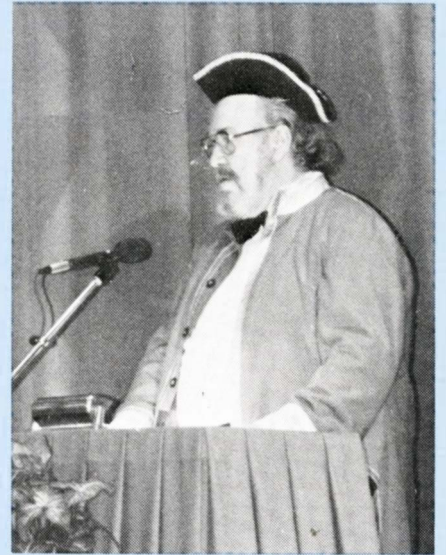
Formanden mente også, at det var et favorabelt tilbud til samfundet, når de offentligt ansattes organisationer på forhånd sagde, at de midler der skulle bruges til en arbejdstidsnedsættelse, kunne tages af den samlede ramme, der i givet fald kunne opnås enighed om.

Endvidere sagde formanden, at den største urimelighed man havde måttet leve med i den forgangne periode, var karensdagsloven.

Den eneste samfundsgruppe, der var blevet ramt generelt var de offentligt ansatte.

Formanden nævnte også, at hvis man så væk for chokvirkningerne i de første kvartaler efter lovens indførelse, havde loven ingen særlig indflydelse på antallet af sygedage. Det betød samtidig, at de besparelser regeringen havde forbundet med karensdagslovgivningen ikke var blevet opnået.

Det var endnu mere urimeligt og uforståeligt sagde Aage Andersen, at loven fortolkes på en sådan måde, at



*Et »medlem«. Erik Paaske fremsiger sin monolog ved åbningen af repræsentantskabsmødet.*

retten til løn på første sygedag også bortfalder ved efterbehandling af arbejdsskader.

COI ville ikke acceptere, at et medlem, der havde pådraget sig en skade



*Fællessang: »Danmark for Folket«.*



Aage Andersen aflægger sin beretning.

gennem sit arbejde også skulle straffes økonomisk, og man vil derfor søge sagen afklaret ved en domstol.

Sluttelig sagde Aage Andersen, at regeringen skulle huske på, at succes var en flygtig ting, og man derfor ikke skulle bruge en kortere eller længere magtperiode til at starte en kamp om at begrænse de respektive befolknings-

grubers frihedsrettigheder, idet han henviste til justitsministerens udtalelse om et eventuelt lovindgreb mod organisationers annoncekampagne, hvis den kunne have en politisk undertone.

Formanden mente, at regeringens nedskæringspolitik førte til, at dem der havde det dårligst i forvejen, har fået det endnu dårligere - og dem der

havde det godt, har fået det endnu bedre.

Medlemmernes samlede levevilkår har udover det faglige også noget at gøre med den samfundspolitiske udvikling, og COI ønsker derfor at sikre og udvikle det solidariske lighedssamfund. Problemer kan ikke løses via ulighed.

## COIs aftalekrav

Et punkt på repræsentantskabsmødets dagsorden var vedtagelsen af COIs krav til aftaleforhandlingerne pr. 1. april 1985.

Formanden Aage Andersen sagde, at udgangspunktet for kravene var det, man var kommet frem til på formands- og hovedbestyrelseskonferencen i Odense.

Efterfølgende havde COIs hovedbestyrelse opstillet og godkendt de krav, der nu blev forelagt til behandling for repræsentantskabsmødet.

De opstillede krav var et klart udtryk for den solidariske holdning, som COI altid havde stået for.

Repræsentantskabsmødet godkendte enstemmigt forslaget som COIs krav til de kommende aftaleforhandlinger.

### COIs aftalekrav

1. a) Med det formål at nedbringe den ugentlige arbejdstid til 35 timer over en kort årrække kræves den samme arbejdstidsforkortelse, som aftales på det private arbejdsmarked.
- b) Arbejdstiden nedsættes tilsvarende for arbejde uden for normal arbejdstid.
- c) Arbejdstidsnedsættelsen gennemføres med lønkomensation og således, at reallønnen sikres for de lavestlønnede.
- d) Arbejdstidsnedsættelsen skal tilrettelægges på en sådan måde, at der opnås den størst mulige genbeskæftigelse.
2. Det i perioden konstaterede efterslæb udmøntes.
3. I øvrigt kræves lønningerne forhøjet med samme beløb, som aftales på det private arbejdsmarked.
4. Til sikring af en ligelig lønudvikling mellem den private og den offentlige sektor i aftaleperioden må den automatiske reguleringsordning fastholdes og forbedres.
5. Der må etableres et lavtlønsværn.
6. Der må afsættes midler til:
  - a) Omklassificeringer
  - b) Regulering af satserne for særlige ydelser m.v.
  - c) Specielle krav.

# COIs uddannelses- og rejsefond

På repræsentantskabsmødet blev det enstemmigt besluttet, at der i anledning af jubilæet skulle oprettes en uddannelses- og rejsefond.

Fondens formål er at yde økonomisk støtte til faglig videreuddannelse eller studierejser med fagligt sigte af/for medlemmer, som er tilknyttet COIs organisationer, og som har vist særlig interesse for organisationsarbejdet.

Ifølge vedtægterne, skal der hvert år i juli kvartal gennem en COI-meddelelse og i relevante fagblade, indkaldes ansøgninger om tilskud fra fondens midler.

Tildeling af tilskud foretages af COIs hovedbestyrelse efter indstilling fra forretningsudvalget.

I forbindelse med jubilæets reception havde man taget forskud på vedtagelsen, idet COI i indbydelsen havde

skrevet, at såfremt man påtænkte at give en gave ved jubilæet, måtte det gerne være i form af et beløb til den påtænkte fond.

Det kan nok siges at denne opfordring blev fulgt i stort omfang.

Det indkomne beløb på 106.219,00 kr. samt repræsentantskabets bevilling på 100.000,00 kr. betyder, at fonden har et solidt grundlag at starte på.

## Reception

Den 26. november 1984 var dagen hvor COI fyldte 75 år.

COIs formand, Aage Andersen, kunne byde velkommen til ca. 300 gæster ved receptionen.

Udover de tilsluttede organisationer var der gæster fra forskellige styrelser, pengeinstitutter og samarbejdsorganisationer fra såvel indland som udland.

De mange gæster betød, at COI blev begavet udover alle grænser. Blomster, billeder, vin og ikke mindst de mange pengegaver til COIs uddannelses- og rejsefond tog sig godt ud på gavebordet.

I alt indkom der 106.219 kr. til uddannelses- og rejsefondens.



DSBs generaldirektør Ole Andresen og overtrafikinspektør Erik Svendsen hilser på.

## Ny næstformand



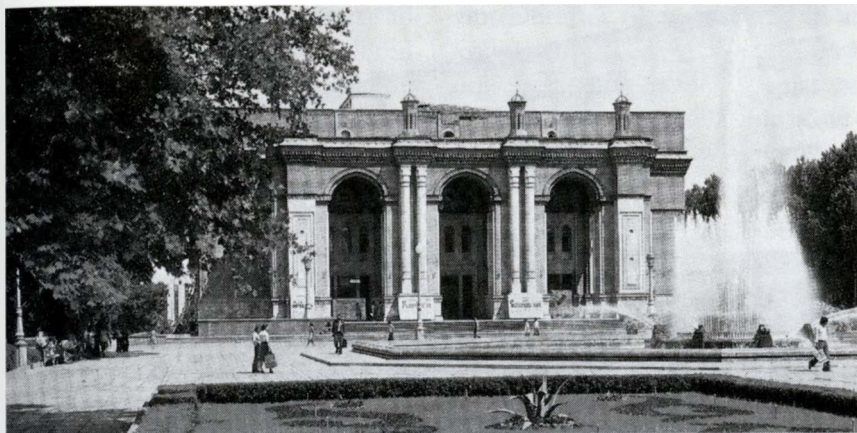
COIs næstformand Erik Nygaard Jespersen.

Repræsentantskabsmødet genvalgte med akklamation Aage Andersen til formand for COI.

Derimod skete der en udskiftning på næstformandsposten, idet den hidtidige næstformand, Flemming Bay-Jensen, ikke ønskede genopstilling.

Nyvalgt blev forbundsformanden for Dansk Jernbaneforbund Erik Nygaard Jespersen.





I efteråret 1984 har hovedbestyrelsen og Landsoplysningsudvalget afholdt en Teknologikonference på HKs kursusejendom ved Svendborg, hvor den teknologiske indgriben i vor hverdag og fremtid blev meget grundigt drøftet. Dette medførte, at afdelingernes oplysningssekretærer i december blev orienteret på en konference om den udvikling, som vil berøre vor organisation meget stærkt, og som følge deraf har Landsoplysningsudvalget i budgettet for 1985 afsat midler til at medvirke til bl.a. betaling af foredragsholdere m.m. for at imødegå de ønsker, der må fremkomme om orientering på medlemsmøder vedrørende teknologi. Landsoplysningsudvalget vil som tidligere år også være behjælpelig med andre former for medlemsmøder, kørselsstruktur, arbejdstidsregler, A-kasse spørgsmål vedrørende efterløn, pension m.m. Vi vil også meget gerne være behjælpelig med firmabesøg, der har tilknytning til vort arbejdsområde.

Vi har i vor kursusvirksomhed arbejdet for at udbygge det nordiske samarbejde mellem lokomotivmændene, og til vor store glæde blev vore bestræbelser kronet med held, idet såvel de norske som

svenske lokomotivorganisationer sendte repræsentanter fra deres hovedbestyrelse til vort kursus, hvor de meget aktivt deltog i kursusforløbet og derved blev mange fælles problemer belyst.

Landsoplysningsudvalgets jubilæumstur til Centralasien er blevet en så stor succes, at vi stadigvæk ikke kan forstå den store tilslutning. 186 har indtil nu givet deres tilsagn.

Jens Rasmussen fra DSB rejsebureau Nørre har igen gjort det umulige muligt, idet han har fået fremtryllet, at alle 3 rejser, som det nu er blevet til, afgår i efteråret 1985.

For dem der er tilmeldt tur I er perioden 28. september til og med 13. oktober 1985.

For dem der er tilmeldt tur II er perioden 19. oktober til og med 3. november 1985.

Og den tredje tur, der blev flyttet fra foråret 1986 til perioden 5. oktober til og med 20. oktober 1985.

Her midt i januar måned rejser Jens Rasmussen til Sovjet for personligt at få rejserne fastlagt i detaljer, og vi i Landsoplysningsudvalget glæder os til, at vi, straks efter vor rejseleders hjemkomst, her i bladet og ved personlig henvendelse

til de forhåndstilmeldte vil orientere om, hvorledes dette fantastiske rejseprojekt kan blive gennemført.

Sovjet dækker næsten halvdelen af verdens største kontinent Eurasien. Det er verdens største land, som omfatter næsten 1/6 af al landjord. Fra nord til syd er afstanden mere end 4.500 km. Hele 11 tidszoner går gennem dette land. Lige efter at solen er gået ned over Østersøen, er det morgengry ude østpå i Nahodka.

USSR er et land med forunderligt klima- og naturkontraster. Når f.eks. roserne blomstrer nede ved Sortehavet, modnes hveden på stepperne ved Stavropol, mens man oppe syd for Moskva gør klar til forårssåningen, er de nordligste egne endnu helt snedækkede.

Landskaberne i USSR er mangfoldige og forskellige: Birkelunde i Moskvas omegn, blå søer i Keren, kæmpeskove i Sibirien, bjergtinder og dale i Kaukasus og Pamir, afrundede skråninger langs Volga, gule sandklitter i de centralasiatiske ørkener, endeløse stepper i Ukraine og subtropisk vegetation ved Sortehavet.

Ja, det vil blive en rejseoplevelse af format.

Her i det nye år skal vi i foreningen tage nogle meget vigtige beslutninger vedrørende foreningens fremtid. Det kræver information og kommunikation på medlemsmøder, kurser og konferencer. Landsoplysningsudvalget erkender sit store ansvar for at informationen for en sammenslutning kan blive udført positivt i samarbejde med vore afdelingsbestyrelser og vil gå meget aktivt ind i dette arbejde.

Landsoplysningsudvalget ønsker hermed alle medlemmer et godt positivt indholdsrigt nytår.

Oplysnings-  
udvalget

Kh afd.  
studietur

til  
Mainz  
Vest-tyskland

November  
84

18

Oplysningsudvalget på Kh arrangerede i begyndelsen af november en studietur til Mainz i Vesttyskland.

Vi skulle bl.a. se på S-banen i Frankfurt og kommandopost og maskindepotet i Mainz.

Mandag d. 5.11. mødte 31 deltagere forventningsfulde og med strålende humør op på Hovedbanegården, for at køre med Hamborg-expressen 7.20.

På færgen til Puttgarden forsøgte en del af deltagerne, at tømme supermarkedet for alt flydende, så humøret var højt da vi efter nogle timers forløb nåede Hamborg. Der skulle vi skifte til IC 179 for at fortsætte mod Frankfurt.

Desværre var en af vore kolleger blevet så træt af den lange tur, at han var faldet i en dyb søvn, så dyb at ikke engang en tilkaldt samaritvagt kunne vække ham. På grund af sprogvanskeligheder kunne vi ikke rigtigt forstå hvad han sagde, men det var noget med alkohol. Heldigvis har de bagagevogne i Hamborg, og de kan bruges til andet, end at transportere kufferter med.

Efter vores togskift, skulle der holdes mandtal, og der opdagede vi, at vores selskab var blevet reduceret med en mand. Hurtigt sendte vi spejdere rundt i de andre vogne for at se om den savnede skulle være der, i stedet for i vores reserverede vogn.

Da det ikke lykkedes at finde ham, blev vi enige om, at vi hellere måtte holde bedre sammen på selskabet. Det lykkedes næsten, for efter en munter færd og adskillige kilo bagage lettere, nåede vi Europas største banegård Frankfurt.

Den er enorm stor. Der var 24 spor der, hvor vi kom ind, og derunder var S-bane i to etager.

Vi skulle skifte til et lokaltog til



Mainz, og det var ikke noget problem, som sådan idet vores rejseleder Henry Christensen dygtigt og professionelt forklarede hvilket spor vores tog skulle afgå fra.

På det tidspunkt hævdede flere af deltagerne dog at de så dobbelt, og det bevirkede højst sandsynligt, at en af kollegerne havde taget fejl af det tog vi skulle med, og et andet, for nu var vores selskab kun på 29 mand. Trods vore ihærdige anstrengelser, for at finde ham, lykkedes det ikke.

Efter kort tid nåede vi så vort bestemmelsessted Mainz. Der blev vi budt velkommen af vores vært for de næste par dage maskinområdechef Hr. Gies.

Efter han meget venligt, havde budt os velkommen, satte vi ham ind i situationen, med hensyn til de to mand vi manglede. Nu bliver intet overladt til tilfældighederne i Tyskland, så Hr. Gies kontaktede hurtigt Bahn-Polizei og bad dem efterlyse vore to venner.



Da vi efter vor indkvartering sad og spiste i kantinen, røg døren pludselig op, og ind kom en af de forsvundne rejsefæller. Han kunne dårligt stå på benene, så glad blev han for at se os.

Den anden forsvundne kom et par timer senere. Han var taget i forvaring af en togfører, der nok skulle vide at sørge godt for Bundesbahns gæster.

Dagen efter besøgte vi kommandoposten og maskindepotet i Mainz. Fjernstyrings-centralen dækker et ca. 24 km<sup>2</sup> stort område, og vi fik en meget fin forklaring af stationsbestyrerens stedfortræder.

Om eftermiddagen besøgte vi en af vore tyske kolleger, Kurt Debos vingård, i Nieder-Olm, og i den hyggelige vinkælder skulle vi nu prøvesmage stedets egne produkter.

Nu var vi mange der ikke havde været til prøvesmagning af vin før, så inden længe var humøret endnu højere end dagen før. Der var adskillige der tog fejl af de glas med vin og vand, der stod til at skylle munden med mellem rød og hvid-

vin. Derefter fik vi lejlighed til at købe de flasker, vi syntes bedst om. Forinden havde vi spist os mætte i deres hjemmelavede postej og pølser, der blev serveret på store fade.

Om onsdagen besøgte vi S-banen i Frankfurt, hvor vi blev budt velkommen af en direktør og maskindepotets øverste ingeniør, og i et til lejligheden fremskaffet S-tog kørte vi nu til depotet.

Der så vi på S-togene og deres funktion og indretning. De er forholdsvis nye, de kører på 15000 V og det er faste 3 vognstog med 194 siddepladser, deraf 33 på første klasse, og det kan maksimalt tage 600 passagerer.

Det er på 12 aksler, med en 200 kV banemotor på hver aksel, det er ca. 3200 hk. Det giver en acceleration på 1,0 m/s<sup>2</sup> mellem 0-60 km/t og 0,9 m/s<sup>2</sup> mellem 0-120 km/t, som toget når på 43 sek. Totalvægten er 138 t.

De er luftaffjedrede, og har en meget blød og behagelig gang, hvilket vi prøvede på en tur, til en lille by der hed Epstein ca. 20 km

uden for Mainz. Der så vi deres signalsystem der er lidt anderledes end vores.

De har også problemet med hærværk inde på livet. Der er indenfor kort tid brændt to tog, og ligesom herhjemme bliver sæder og inventar ødelagt.

For at blive lokofører i Tyskland skal man være faglært, og nyanstattede lkas.p. har efter vor målestok en lav løn. Den er på 1500 D mark om måneden, en lokofører har ca. 2000 og en Oberlok-Fuhrer har ca. 2500 mark. En Lki har ca. 3000 D mark. Lønnen er for alle afhængig af, hvor mange børn man har, eksempelvis vil 4 børn give 600 D mark mere om måneden.

Om aftenen holdt vi så kammeratskabsaften, hvor vi fik Eisbein mit Sauerkraut og dertil øl i lange baner. Bagefter besøgte en del det pulserende natteliv, og det viste sig at priserne på øl varierede temmelig meget. De fleste steder kostede en øl 2.50 mark, men nogen steder, kostede den ca. 50 mark. Af en eller anden grund, havde pigerne på de dyre steder ikke ret meget tøj på.

Dagen efter skulle vi tidlig afsted, for nu gik rejsen hjemad. Vi skulle køre langs Rhinen hjem, og det er en meget køn tur. Overalt ser man vinmarker og slotte på bjergskråningerne. Der er en meget intensiv flodbådtrafik der bliver styret af lyssignaler, inde på land.

Om aftenen nåede vi så København uden at miste noget af selskabet undervejs. Godt trætte efter en lang tur, men rige på oplevelser.

Rejsen havde været en stor succes, og som en af deltagerne sagde, aldrig har jeg grinet så meget og haft det så morsomt, som på denne rejse.

SEF Mdt Kh



# Computere og burhøns (slutning)

Af Tage W. Jensen

20



Tonefaldet, hvori fjerkræ-eksperter fortalte mig om perspektivet i burhønsdriftformen, røbede også, at det virkelig er hønernes trivsel, eksperterne søger at klarlægge. Ikke kommercielle udsigter. Faktisk ved eksperterne ikke, *hvorfor* burhøns lægger flere og større – ikke i egentlig forstand bedre – æg.

Denne mangelviden piner eksperterne lidt, kunne jeg også mærke. Tonefaldet samt indtryk fra mit besøg i en mønsterværdig indrettet naturlig hønsegård i kanten af Ermelunden ved Lyngby, hvor hønserne får brug for instinkt og fysiske dele, ville computer og skærm ikke have kunnet give mig så umiddelbart og miljø-detailleret billede af. Deri ses værdien af den opsøgende arbejdsform, det personlige element sammenlignet med computer-arbejdsformen til løsning af eksempelvis en sådan orienteringsopgave. Vurdering med eventuel følgende afvisning af en ny eller eksisterende teknik/metode har altså intet med simpel »maskinstorm« eller mere intelligent negativ reaktion at gøre. Netop dansk landbrug er ved at have et eksempel på det positive ved teknologivurderende holdning: dansk afvisning af uranbaseret kernekraft (ifølge meningsmålinger) betyder, at danske landbrugsvarereproducenter nu kan begynde at bruge, hvis de vil, dette salgargument på eksportmarkerne. Producenterne kan hævde, at danske landbrugsvarer ikke blot som hidtil kommer fra kvægtuber-

kulosefri og i øvrigt sunde besætninger (landvindingen, der var med til at placere Danmark blandt verdens førende landbrugsnationer oven i købet før fødevareteknologer hjemme og ude »skænkede« menneskeheden dens nuværende tilsætningsstoffer), men nu også fra ikke-uranforurenede agerbrugsmiljø. Ingen af vore betydende internationale konkurrenter eller kunder kan bruge samme argument, for de valgte at gå i en teknologisk »fælde« og må følgelig regne med både ransagelige og uransagelige forureninger fra deres kernekraftværker, en dårlig reklame.

Ordet »uran«sagelige er ikke forsøg på ordleg – det dækker bare perfekt. Muligvis burde danske ægproducenter ligefrem gøre kvaliteten til salgargument nr. 1? Naturligt producerede æg ville måske kunne hævdes – videnskabeligt bevist – at være sundere end burproducerede?

Ligesom burhønsdriftformen med tiden forventes at påvirke hønernes genetiske mønster og medføre en unaturlig høne, er det sandsynligt, at computer-arbejdsformen vil påvirke menneskets anlæg. Computer-alderens menneske er jo forlængst blevet fysisk og psykisk uegnet til at leve i f.eks. fortidens jæger- og samlersamfund. Forandringsprocessen sker langsomt, men den sker. Vi får det legeme og den psyke, som brugen/ikke brugen af samme udvikler til enhver tid, minder biologer os om.

Er det nu ikke en *science fiction* vision? Desværre nej, siger bl.a. såkaldte fremtidsforskere i USA, hvor computerbølgen rejste sig først og størst. USA-forskere peger i dag på, at trykknapsamfundet allerede viser konkrete tegn på, at vi er ved at vænne os til illusionen,

at høj levestandard ikke forudsætter rimelig tilsvarende arbejdsindsats. Ved at »spille lidt« på et computer-tastatur og afvente resultatet kan mennesket udføre tilstrækkeligt arbejde, er den almindeligt og stadig mere udbredte opfattelse. Trykknapsamfundets udsigt – »fritidssamfundet« så kaldet – kan forekomme paradisisk, når det ses på lidt afstand. Men, tilføjer amerikanerne (og det kan ikke gentages ofte nok i 1984), følgerne bliver, at fritidssamfundsmennesket vil være ringere både som arbejdende individ og som samfundsborger. Og en civilisation, der er nødt til at bygge på sådanne samfundsborgere, »er sandsynligt på vej ned i historiens affaldsspand«.

Computer-teknik er i princippet værktøj til opnåelse af *hurtigere* arbejdsfunktioner. Ikke middel til bedre arbejdsprodukt eller bedre miljø. Med få undtagelser er computer-teknologi tempo- og mængde-»gearet«, ikke kvalitets-»gearet«. Det ville jeg have understreget i en tale til 1984's afgående skoleelever.

Hvis trykknapsamfundet breder sig bogstavelig talt åndsforladt blot i trit med computerfabrikkernes produktudviklingskapløb og disses fortalere uden en årvågen, demokratisk befolknings kritiske holdning – d.v.s. hvis forløbet i praksis overlades til politikeres forgodtbevidende – vil allerede vore børnebørns sans for mange æstetiske og andre kvalitative værdier i tilværel-



sen være blevet afstumpet eller gået tabt.

Lige som burhøns er det sandsynligt, at vi i løbet af nogle trykknapsamfundsgenerationer via enhver computer-teknisk mulig kvalitetsforringelse sløver og i sidste fase mister vor kvalitetsvurderingsevne.

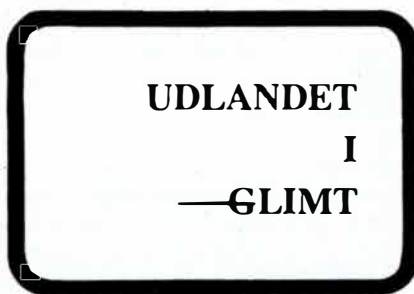
Det *unaturlige* for homo sapiens – ikke at stræbe efter de bedste resultater – bliver det »naturlige«. Navnlig i olympiadeåret 1984 må det uacceptable deri være ekstra let at få øje på for alle. Det har jo aldrig været f.eks. trediepladser, atleterne kappedes om! Specielt kan skærm-enhederne komme til at virke som direkte eller indirekte skærme imellem mennesker. Vi ville dermed anbringe os selv i computer»bure«. Virkningen bliver ikke »decentralisering« i samfundsmodeforsand, som teknokrater énøjet foregiver, men isolation og/eller teknologisk stress (hjemmecomputerforløbet og skærm-psykosier er karakteristisk). Ja, med sit gennemgående centraliseringsprincip bidrager datateknologi »ad bagdøren« til demokratisk undergravende tendens.

Teknologer serverer ikke altid håndplukket brasiliansk højlandskaffe og et glas stjernebestrøet cognac til den, der kommer og peger på computer-teknikkens tendens til at forringe også arbejds-glæde og -miljø foruden teknik-kens levering af ringere slutprodukt! Men sådan er hele perspektivet. For mennesket glædes aldrig ved at udføre eller ved at modtage ringe(re) arbejds- og/eller miljø-produkter. Det er godt og menneskeværdigt, at fjerkræ-eksperter vil klarlægge sandheden om hønsens trivsel i buret. Men det er alt andet end godt, at nogle af os – i første række politikere – fortsat vil



lukke øjnene for vore egne trivselsmuligheder i et teknologisk samfund. Skal vi gå ud fra de amerikanske fremtidsforskeres vurdering (som før nævnt er der allerede konkrete grunde til at gøre det i 1980ernes begyndende trykknapsamfund) medfører kritikløs udbredelse af computer-teknikken ringere samfundsforhold.

Med et nyt dansk skoleår i fuld sving og med datalære politisk bebudet »på trapperne« er der en god del mere end kaffe-med-cognac tankeføde at hente for unge menneske-hjerner i udsigten til computer-samfundets konsekvensmuligheder.



• HOLLAND's kvindelige trafikminister, *Neelie Smit-Kroes*, har indført nedskæringsprogram for nederlandske statsbaner (NS) og takstforhøjelser, der begyndte med 8 pct. – 2½ pct. mere end inflationstakten – og følges op i nærmest kommende år med andre klækkelige takstforhøjelser. Neelie har samtidig bedt NS om selv at komme med rationaliseringsfor-slag.

Hvorfor det?

• USSR's ny 3000 km Sibirien-linje, *Baikal-Amur Magistralen* (BAM), der får gennemgående trafik fra 1985, skal også have 830 km sidebane mod nord til *Yakutsk*. På hele projektets nordlige del er jorden bundfrosset (permafrost) i indtil 400 m's dybde. Permafrost findes kun hist og her på sydstrækningen.

Og det siger alle på hele sydlige halvkugle mange tak for.

• SKOTLAND's kr. 952 millioner elektrificerings- og signalombygningsarbejde på strækningen *Paisley-Ayr* og *Ardrossan* (62 km) ventes afleveret i 1987. Strathclyde lokalråd finansierer elektrificering og rullende materiel, statsbanerne (BR) betaler signalarbejder og sporrationalisering, Skotland-ministeriet betaler 2/3 af projektets totalomkostninger og Strathclyde lokalråd selv har fået lån på kr. 112 millioner hos den europæiske udviklingsfond.

Så nyt bidrag til vor dokumentarserie: Ægte skottehistorier.

• BRASILIEN's statsbaner får direkte nytte af landets sukkerrørplantager. Der fremstilles alkohol af sukkerrør, som nu blandes i dieselolie til lokomotiverne. Blandingsforhold: 80% alkohol, 20% olie.

Måske første skridt på vejen til lithium fluorid blandet med brint og brug af lokomotiv-affyringsrampe?

• TANZANIA's statsbaner (TRC) får italiensk lån på 150 millioner til køb af signaludstyr i Italien og næsten kr. 50 millioner i tysk lån til køb af telekommunikationsudstyr i Tyskland. TRC's projekterede ny-anskaffelser vil koste i alt kr. 1300 millioner.

Gæt hvordan TRC vil finansiere indkøbene.

# Togmateriel til hurtigruten

Af C. E. Andersen

22

Den foreslåede faste jernbane mellem Kalundborg og Århus med tunneler under Samsøbælt og den dybe rende vest for Samsø skal først og fremmest tjene togene til befordring af biler, både person- og lastbiler. Men den skal også tjene den almindelige jernbanetrafik, især persontrafikken.

De nye baneanlæg mellem bil/tog-terminalerne ved Kalundborg og Århus kan udføres for meget store hastigheder; gerne 300 km i timen, fordi der ikke skal være kurver med snævre radier undervejs. På strækningen sydvest for Århus mellem Hasselager og Århus bane-gård kan hastighederne dog kun blive som nu. Det samme gælder strækningerne sydøst for Kalundborg.

Efter fuldførelsen af disse anlæg kan banen eventuelt forlænges som en hurtigbane, først blot med et enkelt spor, men evt. senere dobbelt spor, mellem Kalundborg og København. Der må dog bygges helt nye banestrækninger syd om Holbæk og syd om Roskilde til den nye Fjerntogs- og S-togsstation, der nu anlægges ved Høje Tåstrup.

Herfra kan banen endda forlænges yderligere til en station i Sydhavns kvarteret, ja videre derfra til Københavns Hovedbanegård eller/og Kastrup Lufthavn og Malmö eller Lund eller en ny station derimellem som et sidestykke til Høje Tåstrup.

Også disse strækninger kan udføres med store radier og for store hastigheder.

Anlæggene kan udføres med store frirumsprofiler, både bredere og højere end dem, der nu bruges. Så vil det med tiden blive muligt at bruge togmateriel med væsentlig større dimensioner end på de øvrige danske baner, omend kun for tog, der ikke kører ud over de skit-



*De (vest)tyske forbundsbaner konstruerede i slutningen af 1970'erne en ny type lokomotiver, benævnt type 120. Siden 1979 er 5 prototyper blevet grundigt gennemprøvet. I slutningen af 1984 er der bestilt en serie på 36 sådanne lokomotiver, og mange flere vil følge efter i de kommende år. Disse lokomotiver kan bruges til fremføring af alle slags tog, lige fra svære godstog til hurtige IC-tog. Deres 4 banemotorer kan tilsammen udvikle 5600 kw varigt. Den normale tophastighed er 200 km i timen. Under en prøvekørsel den 17. oktober præsterede et af lokomotiverne en maksimalhastighed af 265 km i timen.*

*Disse lokomotiver kunne i en version, der er indrettet til den spænding og frekvens, som nu indføres på DSBs fjernbanestrækninger, gøre god fyldest, bl.a. til fremføring af biltransporterende tog og kombitog, d.v.s. tog både for rejsende med biler og uden biler.*

*Sådanne tog kunne eksempelvis bestå af nogle eksprestogvogne i begge ender og mellem dem indkoblet et efter behovet varierende biltransportvogne med gode forbindelser til siddevognene og frem for alt til spisevognene.*

*Kombitogene kunne bl.a. køre mellem banelvej terminalanlæg ved Kalundborg og ved Hasselager lidt sydvest for Århus via banetunneler under Samsøbælt og den smallere, men dybe »rende« vest for Samsø på godt en halv time, men henimod 100 biler og 600 bilrejsende og almindelige togrejsende og tilmed gøre det med god energiøkonomi.*

serede strækninger. Det kan betyde meget, at nogle af vognenes bredde kan forøges f.eks. fra ca. 2,9 til 3,4 m, dvs. den bredde, der er normen for Japans hurtigbaner.

Hele banesystemet mellem København og Lund på den ene side og Århus og Horsens på den anden side kan altså blive et hurtigbanesystem. Samtidig kan det blive et banesystem for togmateriel med stor bredde og højde.

### Togmateriellet

Der må da laves specielt togmateriel til dette banenet.

Det kan være både passagertog, godstog, biltog og kombitog.

Men banen kan også benyttes af tog med de sædvanlige dimensioner og for de almindelige hastigheder.

I tidligere artikler i denne serie er omtalt, at man eksempelvis kan bruge en variant af de franske TGV-tog, udført med to etager, hvoraf den nedre kan bruges til biler og den øvre til passagererne, både bilpassagerer og togrejsende uden biler.

Disse tog kan blive ligeså luksuriøse som de franske tog.

Trods alt er de billige i drift. Dette gælder selv ved den største tilladte hastighed, som er 270 km/t.

Selv ved denne hastighed er disse togs forbrug af elektrisk strøm forbløffende ringe.

### Revolutionerende nye elektrolokomotiver og superlyntog

I de sidste par år har de franske statsbaner konstrueret og gennemprøvet en elektrolokomotivtype

med elektrisk udstyr af en fundamental ny karakter.

De er meget kraftige og meget hurtige. Og de kan yde fuld kraft ved alle hastigheder udover et vist minimum – ligesom de kommende tyske lokomotiver.

Prototypen er nu blevet gennemprøvet i snart 2 år. Der er allerede bestilt ca. 40 lokomotiver af denne type.

Det er nu besluttet, at der til den planlagte nye hurtigbane mellem Paris og Vest- og Sydvestfrankrig skal konstrueres superlyntog, som skal være væsentligt anderledes end de tog, der er fremstillet til hurtigbanen mellem Paris og Lyon.

De skal have elektrisk udstyr af principielt samme art som de omtalte nye elektriske lokomotiver. Elektromotorerne skal kunne udvikle 800 kW, dvs. 50% mere end togmotorerne i de eksisterende TGV-tog, men uden at blive meget tungere. Motorerne skal også i de nye tog anbringes i vognkasserne, og der skal derfra være kardantæk til akslerne.

Hvert tog kan da nøjes med 4 drevne aksler i hver ende i stedet for 6.

Et tog skal bestå af to endevogne, der faktisk bliver helt selvstændige lokomotiver, og derimellem 10 mellemvogne, der bliver sammenbygget og båret af 11 bogier uden motorer.

Skønt disse tog får 2 vognkasser mere end de nuværende TGV-tog og derfor bliver tungere og ca. 235 m lange mod 200 m, forventes det, at rejsehastigheden vil kunne forøges fra 270 til omkring 310 km/t, delvis dog fordi stigningsgradienterne på den nye bane højst bliver 15–20% mod 35% på Paris-Lyon banen.

Denne togtype kunne egne sig til



De franske statsbaners »TGV« tog, hvoraf der nu er produceret 97 enheder og tillige 2½ posttog. Strækningen mellem Paris og Lyon, 420 km, gennemkøres normalt på nøjagtig 2 timer.

Nu udvikles der en ny version med sammenlagt 8 banemotorer pr. tog i stedet for 12, men i stand til at yde lige så mange kw, ca. 6500 kw. Disse tog får ialt 12 vognenheder incl. de to endevogne med motorerne.

Disse tog ventes at kunne køre 300–310 km i timen i praktisk togdrift. Toglængden bliver ca. 240 m. Et tog, der består af to halvtog og derimellem 0–12 biltransportvogne, kan befordre ca. 60 personbiler mellem terminalanlæg i øst- og vestdanmark med store hastigheder og god transportøkonomi.

den eventuelle danske superhurtigbane mellem Århus og Kalundborg eller helt mellem Århus og Horsens og København og Kastrup. Men når en sådan bane måtte stå færdig, vil der utvivlsomt være udviklet endnu mere avanceret og velegnet togmateriel.

Også de tyske baner har nu en meget avanceret togtype under udvikling. Disse tog skal bestå af to motor-endevogne, faktisk lokomotiver, og derimellem fra 2 til 8 mellemvogne. – Prototypen skal præsenteres for offentligheden inden udgangen af 1985 i anledning af de tyske baners 150 års jubilæum.

Lignende tog til brug på den eventuelle danske hurtigbane kan eksempelvis bestå af 2 lokomotivvogne og derimellem 1 til 6 helt sammenbyggede vognstammer af 5 vognkasser på 6 bogier.

Den store variation af togstørrelsen muliggøres, fordi det nye franske og tyske togs motorer som sagt kan yde fuld kraft ved alle hastigheder og derfor bruges både til lette og tunge tog.

Der kan næppe herhjemme blive behov for rene passagertog med det nævnte antal vogne, og kun sjældent mere end to 5-vognenheder mellem endevognene.

### **Kombitog for alle rejsende**

Togene kan udføres som kombitog, dvs. med både luksuriøse passagervognstammer og andre vognstammer, der kan befordre biler, i det mindste personbiler. Der må være passage mellem de enkelte vognstammer, bl.a. af hensyn til at alle passagererne kan bevæge sig frit gennem togene, så de kan opholde sig i passagervognene eller spisevognene under turen og være i stand til hurtigt at komme til deres biler, når som helst eller i hvert fald

når toget nærmer sig terminalerne, så bilerne kan køre ud uden forsinkelser.

Da den nye hurtigbane kan udføres med større frirumsprofiler end de eksisterende baner, kan vognene være bredere, f.eks. omkring 3,6 m. Til sammenligning er Japans hurtigbanetog 3,4 m brede. I så fald kan togene befordre lastbiler, uden at der bliver urimelig snæver plads langs bilerne. Lastbilerne må helst placeres midt i togene, så kun få eller slet ingen rejssende behøver at passere forbi dem. Men på tider, hvor der skal befordres mange biler og specielt mange lastbiler, kan der indsættes ekstratog bestående af et lokomotiv som det beskrevne og en stamme vogne uden passagerbekvemmeligheder for andre end lastbilchaufførerne og et lille antal andre rejsende.

De franske TGV-tog er meget luksuriøse; bl.a. derfor er de dyre. De første har kostet knap 50 mill. frcs. pr. stk. og de sidste godt 50 mill. frcs. på grund af prisniveau-stigningen i de sidste par år.

De kommende TGV-tog med de nye motorer i reduceret antal, 8 i stedet for 12, ventes at kunne fremstilles en del billigere.

På det grundlag kan man skønne, at tilsvarende tog, blot med to ekstra 5-vognsstammer for biler, men uden passagerbekvemmeligheder, må komme til at koste omkring 100 mill. kr. pr. stk. efter samme prisniveau.

Togene vil kunne køre fra Kalundborg til Århus på godt ½ time og fra København til Århus på ca. 1 time.

Det forudsætter dog, at toget udnyttes fuldt ud. Med halv belægning må der regnes med det dobbelte.

De 200 m lange TGV-tog mel-

lem Paris og Lyon, 427 km, der gennemkører strækningen på akkurat 2 timer, bruger ca. 7000 kWh pr. tur. På det grundlag kan man skønne, at lignende tog, der kører de knap 100 km mellem Kalundborg og Århus, med samme fart vil bruge omkring 1500 kWh pr. tur; togene mellem Københavns-egnen og Århus-egnen vil bruge 3000 kWh.

Energiforbruget går helt overvejende til overvindelse af luftmodstanden.

Et tog, der består af to endevogne og derimellem seks 5-vognsenheder, ialt mellem 600 og 650 m langt, vil bruge mere strøm, vel omkring det dobbelte, selv om hele toget bliver en strømlinieformet enhed. Dvs. omkring 3000 kWh mellem Kalundborg og Århus og 6000 kWh mellem København og Århus. Regnes der med, at prisen bliver 35 øre pr. kWh, bliver det til ca. 1000 kr. pr. tur mellem Århus og Kalundborg og 2000 kr. pr. tur mellem Århus og Høje Tåstrup eller København.

Kapaciteten af et tog, der er formeret af to motorvogne og derimellem seks 5-vognsenheder, hvoraf de 2 yderste er passagervognsenheder og de 4 inderste rummer bilerne, er ca. 500 passagerer og 80 biler. Hvis energiudgifterne fordeles ligeligt på passagererne og bilerne, beløber de sig til 2 kr. pr. passager + 13 kr. pr. bil mellem København og Århus, og det halve mellem Kalundborg og Århus.

Til gengæld kan bilerne spare omkring 20 liter benzin pr. tur, dvs. ca. 100 kr., når de kan undgå at skulle køre den lange vej via en Storebæltsbro.

Så det er ikke for optimistisk at imødesee muligheden af at kunne rejse både hurtigt og billigt mellem Sjælland og Jylland.



# Teknologi – DLF – DJ

Af Lkf. P. C. Quvang Hg.

Teknologi/edb er inde i en rivende udvikling, 'alle mennesker er direkte eller indirekte berørt af EDB i deres hverdag. På arbejdspladserne er teknologien ved at udrydde alle hidtidige faggrænser, det bedste eksempel har vi på dagbladene, hvor EDB har overflødiggjort typograferne, de er ude i store vanskeligheder med at bevare deres job, hvem skal betjene den nye teknologi. Vi hører om mange andre områder hvor teknologien er medvirkende til at overtage hidtidige arbejdsopgaver, med arbejdsløshed til følge. Der er samtidig opstået nye arbejdspladser hvor kravene til medarbejderne om uddannelse og omskoling er stigende.

Den nye teknologi/EDB er også ved at blive indført i lokomotivmandens arbejde, som det vil være de fleste bekendt er der ved at blive indført administrative styringssystemer for trækraft, tog og lokopersonale (LTD). Det overordnede mål for indførelsen af LTD er ønsket om en forbedret ressourceanvendelse. Jeg skal hermed fortælle lidt om den indvirkning systemet får for lokopersonalet. Ved samspil med trækraftssystemets overvågningsdel for Kh og Ar kan disponeringsfunktioner i lokopersonalsystemet anvendes til fremskaffelse af disponibel lokofører ved manglende forsinket fremmøde. Systemets funktioner til kontrol af afdækning af tjenester medvirker til undgåelse af manglende lokofører allokering til tjeneste. Systemet vil endvidere være til stor hjælp i tilfælde af opstået irregularitet, idet lokoførers videre tjeneste hurtigt kan findes, og en anden lokofører søges.

Ved hjælp af systemets modul til personaleoplysninger og opfølgning forudses en mere jævn og hen-

sigtsmæssig anvendelse af lokoførere f.eks. vedrørende afspadsering af optjent ubekvem arbejdstid og overarbejde samt tildeling af ferier og forskellige frihedskategorier. Systemet kontrollerer, at regler for tildeling af ferier og frihed overholdes, samt at der ikke afspadseres eller betales for mere, end der er optjent.

Disponeringsfunktionerne giver disponenten et overblik over personale og tjenester, hvilket ved afdækning af ture med reservepersonale medvirker til sikring af den mest hensigtsmæssige løsning. Jo bedre mulighederne for disponering er, des mere effektivt kan personalet allokere til tjenester, og jo mindre er behovet for reserver.

Skulle systemets drift alene betales ved besparelser i »lokoførerår« svarer det til ca. 6 lokoførere på et år ca. 3 promille af styrken.

Et andet system er administrativt styringssystem for turplanlægning (TPLS). Der er for tiden ingen planer om at indføre systemet. TPLS vil på afgørende punkter ændre på lokomotivmandens arbejde, det er derfor af stor betydning, at vi får indflydelse på systemet. Det eneste positive der kan siges om TPLS er, at vi ikke vil blive præsenteret for en ulovlig tur.

EDB er også ved at vinde indpas på lokomotiverne, på de nye S-TOG og EA-LOK. er der monteret et meldedisplay til fejlfinding på førerpladsen.

De nye svenske lokomotiver RC 5 og togsæt X 10 er udstyret med et EDB-ANLÆG til fejlfinding. Der er monteret en datamat som overvåger alle funktioner i lokomotivet. Datamaten er programmeret med alle tænkelige fejlmuligheder, på førerpladsen er der monteret et meldedisplay der giver melding om fejl samt hvad Lkf skal gøre, fejl

der ikke kræver at Lkf forlader førerpladsen kvitteres igennem EDB-anlægget.

I EDB-anlægget kan der lagres 100 fejl i hukommelsen, når fejl nr. 101 opstår slettes den første fejl automatisk. Lkf kan på meldedisplay i førerrummet fremkalde alle lagrede fejl sammen med dato og klokkeslet. Når lokomotivet kommer til eftersyn kan håndværkeren tilslutte et stik til EDB-anlægget og få udskrevet alle fejlene.

De svenske lokomotiver er udstyret med en forenklet strækningsradio. Der er planlagt en ny strækningsradio i lighed med DSB's, når denne radio bliver indført kan man over radioen sende fejlmeldingerne fra lokomotivet til den vagthavende Lokomotivmester, han kan samtidig kvittere fejlen væk eller sende informationer til Lkf. mulighederne for at benytte EDB-anlægget er ret uoverskuelige. Der er sikkert nogle der vil mene at lokoføreren herved bliver overflødig, eller skal have en meget lille uddannelse, dette er ikke tilfældet idet de svenske lokoførere får en meget grundig uddannelse i bl.a. elektronik således, at han kan klare fejlfindingen når EDB-anlægget svigter. Man kan hermed konkludere, at indførelsen af ny teknologi ikke erstatter lokoføreren, men stiller større krav til hans uddannelse.

Det er ikke kun teknologien der vil få indflydelse på vores arbejdsplads. DSB arbejder med planer om nye selvkørende togsæt, IC 3 og elektriske togsæt til østområdet. Planerne med IC 3 er så langt fremskredet, at der vil blive rettet henvendelse til potentielle leverandører umiddelbart efter nytår 84/85. Grundlaget for IC 3 er: Togsættene skal indgå i fjerntrafikken, og i første omgang erstatte lyntogene.

Togsættene udformes som tre-vogns dieseltogsæt med førerrum, overgang og automatkoblinger i enderne. Vognlængden er fastsat til 19.6 m, så der på hvert færge-spør bliver plads til 2 x 3-vognenheder. Togsættene skal konstrueres, så der opnås fleksibilitet og mulighed for hurtige ændringer i planløsningen.

Opstillingen af en service- og vedligeholdelsesprofil vil blive foretaget med udgangspunkt i den opstillede køreplan og under hensyntagen til målsætningen om at opnå en optimal ressourceudnyttelse af personale, rullende materiel og faste anlæg.

Ved indførelsen af LTD og IC 3 togsæt kan man udlede, at udnyttelsen af personalet bliver optimal. Der vil blive behov for mindre personale i fremtiden, der vil også blive problemer med stationeringen af lokopersonale, idet det vil ændre på den geografiske placering af depoter som vi kender idag.

Stillet overfor disse udsigter har DLF's landsoplysningsudvalg afholdt en teknologikonference i uge 50 for samtlige afdelingers oplysningssekretærer, hvor vi drøftede alle disse problemer.

Teknologi – DLF – DJ er meget tæt sammenknyttet idet kravene til DLF i den nærmeste fremtid bliver meget store, der skal bruges store ressourcer til uddannelse af tillidsrepræsentanter, især i den nye teknologi/edb. Vi må indstille os på at kravene til de nye lokomotivmænd vil ændre sig fra de hidtidige, der må stilles krav om efteruddannelse, idet den nye teknologi på afgørende punkter vil ændre vores arbejdsplads.

Der skal stilles krav om en teknologiaftale for at sikre den bedst mulige oplysning om EDB-PLANNER, oplysning om økonomi, at

der er afsat penge til førerrumsindretning og uddannelser.

For at sikre de ressourcer der skal bruges til tillidsmandsuddannelser, for at sikre størst mulig indflydelse på lokomotivmandens arbejdsplads, er det derfor af meget stor betydning at lokomotivmændene siger ja til sammenlægningen af DLF – DJ.

Med udsigt til at behovet for lokopersonale bliver mindre og DLF's opgaver samtidig vokser stærkt, vil vi som en lille organisation ikke have mange muligheder for at løse opgaverne.

Jeg vil slutte med at bruge et citat af J. F. Kennedy. »Spørg ikke hvad DLF kan gøre for dig, men hvad du kan gøre for DLF«.

Du kan sige ja til sammenslutningen mellem DLF – DJ, for kun herved kan DLF sikre fremtiden for lokomotivmændene. Jeg vil samtidig rette en tak til Landsoplysningsudvalget for en god konference.

Med venlig hilsen  
P. C. Quvang

## DLF Århus Afd. Generalforsamling

DLF Ar. afd. afholder ordinær generalforsamling den 29.01.85 kl. 13.30 i »Kongreshuset« Amaliegade.

Dagsorden ophænges på »Stuen«.

Efter generalforsamlingen afholdes fællesspisning kl. 18.30.

Menu: Gule ærter.

Pensionister er velkomne til spisningen.

Pris pr. deltager 25 kr.

Indtegningsliste til spisning fremlægges på »Stuen« d. 2. jan. 85. Tilmelding er bindende.

P.b.v.  
Vagn Nielsen

## »Trækkrogen«

De traditionelle onsdagsmøder i »Trækkrogen« fortsætter i 1985 i samme ånd og med vekslende underholdning som hidtil på følgende dage (noter venligst) – onsdag den 16. januar – onsdag den 13. februar – onsdag den 20. marts (generalforsamling) – onsdag den 17. april – onsdag den 8. maj – og onsdag den 29. maj holder »Trækkrogen« sin årlige sommerudflugt.

Møderne i »Trækkrogen« begynder kl. 10.30 i det store mødelokale 1. sal ved DSB marketenderi Bernstorffsgade 48 A (ved godsterminalen).

Med venlig hilsen og på gensyn  
Bestyrelsen

## Generalforsamling

Fredericia afdeling afholder ordinær generalforsamling på Hotel Landsoldaten torsdag den 24. januar kl. 14.00.

Dagsorden ifølge forretningsordenen og DLF's love.

Efter generalforsamlingen afholdes der spisning (60,00 kr. pr. kuvert).

Afdelingen ser gerne, at vore pensionister deltager.

Indtegningslisten bliver fremlagt på opholdsstuen.

Pensionister kan indtegne sig på tlf. 05-92 46 24.

P.a.v.  
Thorkild Nielsen

## DLF Nyborg afd.

afholder ordinær generalforsamling tirsdag d. 29/1 kl. 13.30 i DSBs mødelokale Ng. H.

Dagsorden ifølge lovene.

DLFs formand K. B. Knudsen og næstformand K. H. Kristiansen er indbudt, og vil orientere om forningens arbejde.

P.b.v.  
A. K. Johansen

## Hg. afd

Der afholdes ordinær generalforsamling tirsdag d. 29.01.1985 kl. 14.00 i Stationens Mødelokale.

Efter generalforsamlingen er der sammenkomst med damer i Hjemmeværnsgården på Hymersvej kl. 19.00.

Der bydes på det store kolde bord m/lunt.

Musik: Chr. Weedersø.

Det vil glæde os at se vores pensionerede kollegaer, i bedes tilmelde jer på tlf. 02-21 07 38 - 02-22 29 99.

Med venlig hilsen  
*P. C. Quvang*

## Padborg afdeling

afholder ordinær generalforsamling lørdag den 26. januar kl. 15.00, på »Bov-Kro«.

Kl. 19.00 »hyggeaften« sammen med vore piger, hertil er vore pensionister hjertelig velkommen.

Pris for denne aften er sat til kr. 75 pr. person.

Tegningsliste er fremlagt på depotet, telefonisk tilmelding kan ske på nr. 67 30 63 eller 67 33 65.

P.a.v.  
*M. Kjær-Nielsen*

## Odense afd.

afholder ordinær generalforsamling lørdag den 26. januar kl. 10.00 i Idrætsforeningens lokaler på Odense station.

Afdelingens pensionister er meget velkomne til at deltage, også i den selskabelige sammenkomst efter generalforsamlingen.

Yderligere oplysninger kan fås på tlf. 11 05 67.

P.a.v.  
*Frede Hansen*

## PERSONALIA

### Forfremmet til lokomotivfører (14. lrm.)

#### pr. 1.12.1984

Lokomotivassistent (10. lrm.)  
Erik Kristiansen, mdt Kh i mdt Kh  
Lokomotivassistent (9. lrm.)  
J. K. Kristensen, mdt Ab i mdt Ab  
M. B. Nielsen, mdt Ar i mdt Ar  
H. N. Dahl, mdt Ar i mdt Ar  
O. K. Pedersen, mdt Ar i mdt Ar  
V. Cramer, mdt Ar i mdt Ar  
J. M. H. Lassen, mdt Es i mdt Es  
Kurt Nielsen, mdt Fa i mdt Fa  
E. Erdmann, mdt Fa i mdt Fa  
P. W. Møller, mdt Fa i mdt Fa  
L. Schmidt, mdt Fa i mdt Fa  
H. Olsen, mdt Fa i mdt Fa  
H. H. Quitzau, mdt Fa i mdt Fa  
Erling H. kristensen, mdt Fa i mdt Fa  
J. P. Søgaard, mdt Fa i mdt Fa  
H. W. Aanæs, mdt Gb i mdt Gb  
A. H. Nielsen, mdt Gb i mdt Gb  
K. Christiansen, mdt Gb i mdt Gb  
B. P. V. Kristensen, mdt Gb i mdt Gb  
V. B. Jensen, mdt Gb i mdt Gb  
E. M. Mortensen, mdt Gb i mdt Gb  
P. E. Hansen, mdt Kø i mdt Kø  
O. Fosdam, mdt Kb i mdt Kb  
J. G. Jørgensen, mdt Str i mdt Str  
E. Laursen, mdt Str i mdt Str

### Omstationeret 1.1.1985

Lokomotivinstruktør (24. lrm.)  
H. B. Henningsen, DSK i Mtj  
E. G. Petersen, mdt Gb i Vkt

### Forflyttet 1.12.1984 efter ansøgning

Lokomotivfører (18. lrm.)  
E. G. Tranders, mdt Kø i mdt Str  
K. R. Hansen, mdt Pa i mdt Kb  
Lokomotivfører (14. lrm.)  
O. B. Christiansen, mdt Gb i mdt Kø  
P. B. Andersen, mdt Gh i mdt Kb  
K. V. Nielsen, mdt Gb i mdt Kø  
A. H. Jakobsen, mdt Gb i mdt Næ  
P. E. Rasmussen, mdt Hg i mdt Fa  
Lokomotivassistent (9. lrm.)  
L. R. Jensen, mdt Es i mdt Fa

Erik Jørgensen, mdt Fa i mdt Ng  
A. H. Hedmark, mdt Fa i mdt Ng  
E. Sørensen, mdt Fa i mdt Ng  
R. Eriksen, mdt Fa i mdt Ng  
J. Kirkeby, mdt Gb i mdt Kø  
A. Cederholm, mdt Gb i mdt Næ  
F. T. Nemler, mdt Hg i mdt Gb  
B. Folsted Jensen, mdt Hg i mdt Gb  
F. V. Knudsen, mdt Kh i mdt Fa  
H. C. P. Christensen, mdt Kh i mdt Kø  
C. P. Schmidt, mdt Kh i mdt Kø  
T. Pramman-Senn, mdt Kh i mdt Kø  
J. A. K. Jensen, mdt Kh i mdt Kø  
N. F. Kjær, mdt Kh i mdt Kø  
K. Nielsen, mdt Kh i mdt Fa  
F. A. L. Blohm, mdt Kh i mdt Kø  
D. Nielsen, mdt Kh i mdt Kø  
K. B. Hansen, mdt Kh i mdt Kø  
L. Brix, mdt Kh i mdt Pa  
Lokomotivassistent p (9. lrm.)  
C. Jørgensen, mdt Ar i mdt Ab  
S. E. Stærk, mdt Kh i mdt Str  
P. Andersson, mdt Kh i m dt Kø  
H-H. A. Hansen, mdt Kh i mdt Kø

### Tjenestefrihed u/løn 1.1.85-30.6.85

Lokomotivassistent (9. lrm.)  
K. Svensson, mdt Kh

### Afskediget pr. 31.1.1985 efter ansøgning alder

Lokomotivfører (18. lrm.)  
K. Birkelund, mdt Kb

### Afskediget pr. 28.2.1985 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (18. lrm.)  
E. H. Jensen, mdt Fa  
Lokomotivfører (16. lrm.)  
J. E. M. Søgaard, mdt Ar

### Afskediget pr. 28.2.1985 efter ansøgning alder

Lokomotivfører (18. lrm.)  
B. W. Gutte, mdt Gb  
A. Faurholm, mdt Hgl

### Afskediget pr. 31.3.1985 efter ansøgning alder

Lokomotivfører (18. lrm.)  
B. Mikkelsen, mdt Ar

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf G. B. Andersen, mdt Kb.

### Dødsfald

Pens. lkf L. J. Anthonsen, Fredericia, død den 1.11.1984, 88 år.  
lkf P. E. Hinsby, mdt Gb, død den 12.12.1984, 65 år.

*Godt  
Nytår!*

# Adressefortegnelse

28

---

**København Godsbanegård:**

Lokomotivfører John Østerberg,  
Maskindepot Gb,  
Otto Busses Vej 2, 2450 SV.  
*Kasserer:* Lokomotivfører F. P. Hansen,  
Rørkær 33, 2760 Måløv.  
Tlf. (02) 65 04 41.

---

**Helgoland:** Lokomotivfører Arne Schmidt,  
Kildeholm 1, 2600 Glostrup.

Tlf. (02) 45 08 67.  
*Kasserer:* Lokomotivfører P. W. Madsen,  
Tybjergvej 20, 2720 Vanløse.  
Tlf. (01) 74 83 11.

---

**DLF Kh afdeling:** Lokomotivassistent B.

Bondesen, Kanonvej 11, 2730 Herlev.  
Tlf. (02) 84 00 54.  
*Kasserer:* Lokomotivassistent S. E.  
Feyerstad, Hedelyparken 98, st.tv., 2670  
Greve Strand.  
Tlf. (02) 90 82 74.

---

**Helsingør:** Lokomotivfører M. B.

Rasmussen, Margeritten 2 F, 2620  
Albertslund.  
Tlf. (02) 64 67 33.  
*Kasserer:* Lokomotivfører R. G. Holm,  
Ydunsvej 12 D, 3000 Helsingør.  
Tlf. (02) 21 07 38.

---

**Næstved:** Lokomotivfører Jørgen Jensen,

Mariedalsvej 45, 4700 Næstved.  
Tlf. (03) 73 13 56.  
*Kasserer:* Lokomotivfører Erik W.  
Nielsen, Herman Bangsvej 6, 4700  
Næstved.  
Tlf. (03) 73 25 61.

---

**Gedser:** Lokomotivfører J. O. Jensen, Ø.

Allé 7, 4874 Gedser.

---

**Rødby Færg:** Lokomotivfører K. E.

Nielsen, Lindevang 14, 4970 Rødby.  
Tlf. (03) 90 22 04.  
*Kasserer:* Lokomotivfører 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 P. H. Jensen,  
Frølundevej 69, 4220 Korsør.

Tlf. (03) 58 05 70.  
*Kasserer:* Lokomotivfører E. G.  
Tranders, Æblehaven 19, 4220 Korsør.  
Tlf. (03) 57 33 19.

---

**Nyborg:** Lokomotivfører A. K. Johansen,  
Egernvænget 118, 5800 Nyborg.

Tlf. (09) 31 27 70.  
*Kasserer:* Lokomotivassistent S.  
Jørgensen, Egernvænget 114, 5800  
Nyborg.  
Tlf. (09) 31 47 06.

---

**Odense:** Lokomotivfører F. J. Hansen, Vilh.

Kyhnsvej 32, 5230 Odense M.  
Tlf. (09) 11 05 67.  
*Kasserer:* Lokomotivfører H. R.  
Pedersen, Irenevej 11, 5000 Odense C.  
Tlf. (09) 13 61 65.

---

**Fredericia:** Lokomotivfører T. Nielsen,  
Nyager 24, Bredstrup, 7000 Fredericia.

Tlf. (05) 95 45 70.  
*Kasserer:* Lokomotivfører J. Vestergaard  
Nielsen, Nymarksvej 146, 7000 Fredericia.  
Tlf. (05) 92 46 24.

---

**Padborg:** Lokomotivfører M. Kjær-Nielsen,  
Rønshavevej 28, Bov, 6330 Padborg.

Tlf. (04) 67 33 65.  
*Kasserer:* Lokomotivfører H. C. Thiesen,  
Egevej 12, 6330 Padborg.  
Tlf. (04) 67 30 63.

---

**Esbjerg:** Lokomotivfører C. Raunsbæk,  
Novrupvej 40, 2. tv., 6705 Esbjerg Ø.

Tlf. (05) 13 39 41.  
*Kasserer:* Lokomotivfører H. M. Barlo,  
Strandbygade 58, 3. th., 6700 Esbjerg.  
Tlf. (05) 12 90 58.

---

**Struer:** Lokomotivfører B. S. Kristensen,  
Hjermvej 58, 7600 Struer.

Tlf. (07) 85 06 12.  
*Kasserer:* Lokomotivfører C. H. Honoré,  
Peter Bangsvej 38, 7600 Struer.  
Tlf. (07) 85 08 69.

---

**Ålborg:** Lokomotivfører Finn C.

Christensen, Købkesvej 14, 9000 Ålborg.  
Tlf. (08) 12 16 91.  
*Kasserer:* Lokomotivassistent K. D.  
Fjellerad, Hadsundvej 138, 9000 Ålborg.  
Tlf. (08) 14 65 28.

---

**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,

Håkongsgade 29, 7400 Herning.  
Tlf. (07) 12 20 05.

---

**Flytning**

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

**Artiklers indsendelse**

Artikler eller notiser, som ønskes optaget i  
medlemsbladet, skal foreligge hos  
redaktøren d. 15. måneden før,  
medlemsbladet udkommer.  
Op til højtiderne må regnes med længere  
frist, for at optagelse kan være sikker.