



3

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. MARTS 1985 – 85. ÅRGANG

3

Indhold:

Ledelse uden taktisk forståelse	2
Alarmknap S-tog	3
DSB's Centralværksted Øst	4
Farligt gods	7
EDB for sportens skyld	8
Pensionistkursus	10
Tur til Rusland	15
Fra medlemskredsen	16
Personalialia	23

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.

Jernbaneorganisationerne må gennem ledelsens initiativer til omfordeling af en række arbejdsopgaver se i øjnene, at det hidtidige mønster for arbejdsområde og -opgaver søges ændret med henblik på f.eks. opblødning af faggrænser. For øjeblikket kommer forsøgene på disse ændringer mest markant til udtryk i grupperne, som skal analysere stationsområderne – den såkaldte stationsmodel. Gennem tilvejebringelse af et »idekatalog« er fremsat forslag om en række arbejdsopgavers overflytning til andre personalekategorier end dem, som hidtil har udført disse opgaver. Vor kategori indtager også en fremtrædende plads i opremsningen til ændringer, der ukritisk er foreslået. Uden at komme ind på en stillingtagen til de enkelte opgaver, skal generelt påpeges, at der for nogle af forslagene vedkommende er fysiske forhindringer for de foreslåede ændringer.

Imidlertid ser det ud som om, ledelsesrepræsentanterne i dette analysearbejde ikke er særligt interesseret i at nå til et gennemførligt resultat i samarbejde med personaleorganisationerne. Denne manglende forståelse for virkeligheden er foreløbig resulteret i, at vore repræsentanter, som var udpeget til deltagelse, er trukket ud af dette projektarbejde, der forøvrigt kanter en kontroversiel problemstilling med manglende forudsætning for gennemførelse af de »hede« ønsker. Sagen fremlægges, som om man med dette gruppearbejde ville kunne gennemføre forslagene uden den aftaleretlige forudsætning, hvorefter alt aftalestof skal forhandles med den personaleorganisation, hvis medlemmer måtte berøres af ændringer. Vi har trukket vore repræsentanter ud af disse grupper som en forløber for en meget strammere kurs, såfremt der fortsat fremføres af ledelsesrepræsentanterne i grupperne. Vi kan ikke have, at der i nogle områder haves en holdning og i andre en anden. Vort arbejdsområde må behandles under eet – ved forhandlingsbordet – hvor repræsentationen bliver DLF's ledelse.

Den vil bittert fortryde, som ikke fatter dette.

Imidlertid er vi i forhold til noget helt andet vældigt glade for den her behandlede problematik. Den betyder nemlig en taknemmelig støtte til bestræbelserne på i enighed at få gennemført sammenlægningen af Dansk Jernbaneforbund og vor organisation. »Stationsmodellen« er fornem anskuelsesundervisning i ledelsens muligheder for at spille på eventuelle modsætninger mellem personalegrupper. Kære DSB-ledelse. Tak, for den appelsin i turbanen.

Alarmknap S-tog

Kurt H. Christiansen

Vi har de seneste år oplevet tiltagende vold og hærværk i vore tog. Volden og hærværket spænder snart over hele registeret – voldtægt, vold mod rejsende, tyverier, hærværk og ødelæggelser i vogne.

Hvad er årsagen til denne udvikling?

Ja, det skal man nok være samfundsforsker for at kunne sige, så jeg skal begrænse mig til at konstatere, at sådan har samfundet altså udviklet sig.

S-togsområdet er et område, hvor denne udvikling desværre er blevet værre og værre.

Hvilke ting er der så i dag gjort for at komme volden og hærværket til livs. Efter min mening ikke ret meget. På S-togsområdet har vi fået togrevisorerne. Deres opgave er ved stikprøvekontrol at se efter gyldigt rejsemiddel. De kan samtidig se, om der er optræk til uro i de vogne, de gennemgår.

Det er ikke tilstrækkeligt, idet de ikke er nok, og derfor ikke kan være alle steder på en gang.

Alarmknappen

DSB vil nu i alle S-togsvogne anbringe denne knap. Den bliver placeret, så alle kan nå den, også mindre børn.

Ved et tryk på knappen, vil der på førerpladsen vises et blinkende lys, der samtidig ved et nummer fortæller hvilken vogn, der bliver alarmeret fra.

Samtidig vil en skjult mikrofon starte i vognen, så lokoføreren på førerpladsen kan høre, hvad der sker i vognen. Det er så meningen, at han, hvis det er nødvendigt, over højtaleranlægget kan tale med de rejsende.

Her mener vi der er to problemer. Hvornår skal der alarmeres?

Hvad skal lokoføreren foretage sig?

Til disse spørgsmål siger DSB, at

det vil være et skøn og en vurdering i det enkelte tilfælde.

Det vil altså sige, at alt efter hvem der føler sig truet eller forulempet, vil der blive forskellige vurderingsgrader hver gang. Det mener jeg, vil give utroligt mange opkald.

Om det andet spørgsmål mener DSB, at det skal være lokoføreren, der i det enkelte tilfælde skal kunne vurdere, om der skal kaldes på hjælp.

Til dette melder vi helt klart fra. Det vil være ganske urimeligt for både rejsende og lokofører, at han på det, han hører fra en højtaler, skulle kunne vurdere, om der er ved at ske en forbrydelse. Dette ansvar kan og vil vi ikke påtage os.

Nu kunne vi så begynde at analysere de mange forskellige tilfælde, vi vil komme ud for.

Det er min opfattelse, at DSB ikke har været inde i denne vurderingsfase. Havde de været det, var man aldrig begyndt på dette projekt. Jeg vil kun her tage et eksempel ud.

Vi får alarm fra vogn 4. Vi kan over højtaleren ikke høre noget unormalt, hvorefter vi bliver nødt til at spørge, hvad årsagen er til alarmen.

Her må vi gøre os klart, at *hvis* der er noget i gang, vil den/dem der er i gang med »noget« også høre, at der er slået alarm.

Hvilke reaktioner, konsekvenser det vil få, er umuligt at overse. Er det en, der med en kniv sprætter sæder op, eller er det en/flere der virker truende, eller er man i gang med noget voldeligt.

Hvordan vil disse personer reagere?

Hvis vi skulle blive klar over, at der er noget galt, skal vi selvfølgelig kalde på hjælp over radioen, men hvad så?

Skal vi fortsætte til stationen?

Skal vi stoppe indtil vi ved, at der på næste station er kommet politi til stede.

Hvad sker der nede i vognen, hvis vi skal stoppe?

Skal vi ikke stoppe, er der stor sandsynlighed for, at disse personer står af næste gang, især hvis de ved, at vi har kaldt på hjælp.

Vi har fra foreningens side, fra første gang vi hørte om disse knapper, taget kraftigt afstand fra disse. Man har fra DSBs side ikke engang ville drøfte denne sag. Man ved bedre, men det er der ikke noget nyt i, sådan er det efterhånden med alting. Der skal ikke tales med organisationerne, man dikterer bare.

Nu er dette system ved at blive monteret. Ja DSB og HT har netop besluttet, at man vil fremskynde installeringen i alle 570 S-togsvogne.

Vi har i foreningen klart indtaget den holdning, at der kun vil gå én besked ud til vore medlemmer, nemlig denne.

Bliver der slået alarm fra en vogn, har føreren kun en ting at gøre. Kalde Fc og sige hvilken vogn alarmen kommer fra og hvilken station han næste gang holder ved.

Om vi skal holde, afvente politi, eller fortsætte, må vi have klar besked om hver gang.

Skulle der være nogen, der nu har den opfattelse, at vi ikke vil hjælpe de rejsende, kan jeg kun sige, at det er en forkert opfattelse.

Vi vil *altid* være parat til at hjælpe, men i dette tilfælde vil vi ikke pålægges det store ansvar, at vi over en tilfældig højtaler og i de mangeartede alarmer skal kunne vurdere, om der skal kaldes på hjælp. Risikoen for at skønne forkert til skade for de rejsende er alt for stor. Derfor må vi stoppe i

DSBs Centralværksted Øst inde i teknologisk tidsskifte

hvert tilfælde. Det giver den optimale sikkerhed.

Vold, hærværk og penge hænger nøje sammen.

Det er ligesom en skala. Vold og hærværk i den ene ende og penge i den anden. Jo flere penge man vil sætte ind, jo mindre vold og hærværk. Det må så være op til DSB og HT, hvor meget vold og hærværk man med god samvittighed kan leve med.

Jeg kommer lige til at sige, at det vel stadig er vores opgave at køre togene og også på en for de rejsende 100% sikkerhedsmæssig forsvarlig måde.

Det mener jeg helt klart ikke bliver nemt, hvis vi også skal lytte til en højtaler, tale med de rejsende, vurdere omfanget af alarmen, kalde Fc og give en underretning, samtidig med at vi skal se efter signaler og køre toget og måske kun har 2 minutter til næste station.

Vi føler os efterhånden presset på mange fronter. Det ene projekt efter det andet bliver i disse dage født så hurtigt, at aftaler der blev indgået for kort tid siden, i disse projekters udformning ikke længere eksisterer.

Det mener organisationerne efterhånden er uholdbart, idet det er til skade for både DSB og vore medlemmer.

Vi føler, at der er nogen i DSB, der i egen interesse, bare drøner derudaf. At det så går ud over DSB og os er lige meget, bare der kommer nogle »resultater«.

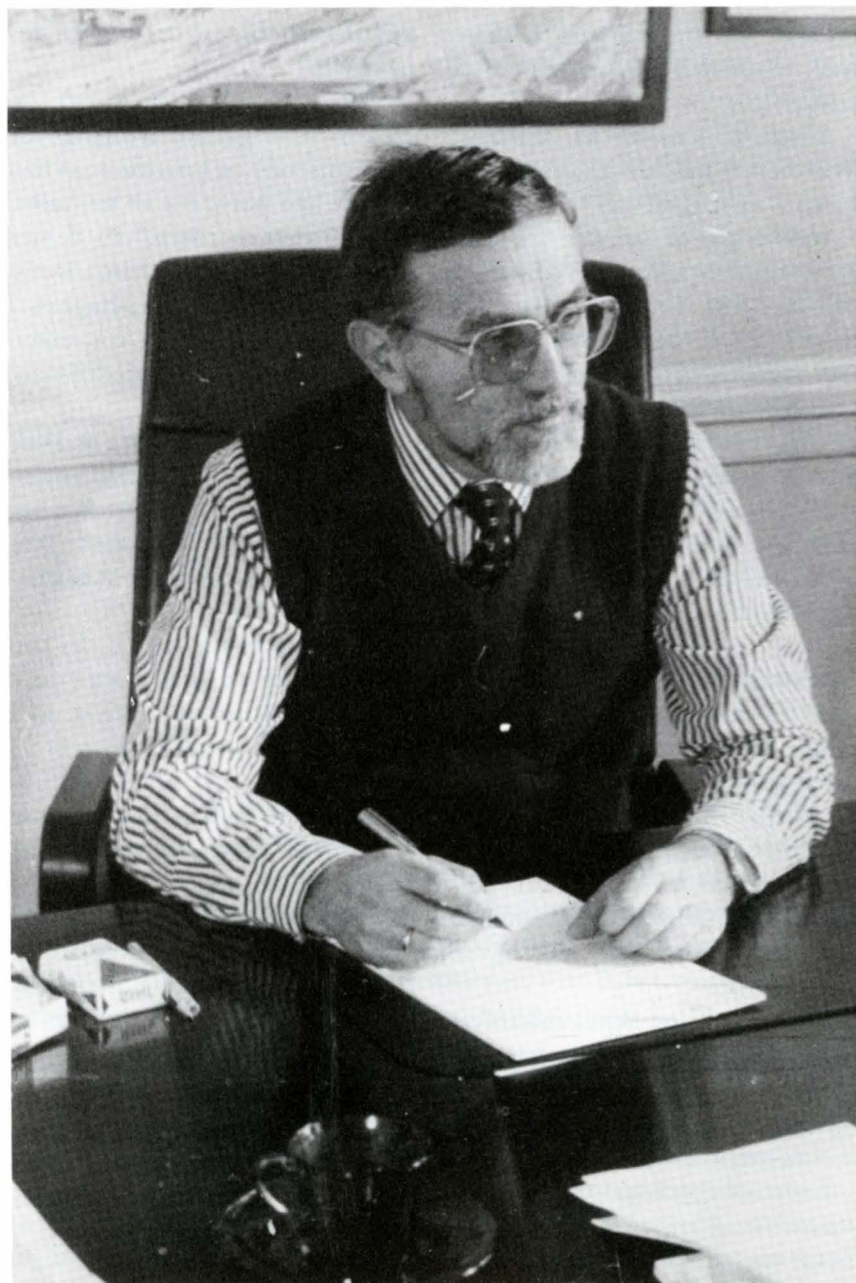
Det at vide hvad jernbane er, og hvordan den i grunden fungerer, er blevet noget som ikke i moderne ledelsesuddannelse kan bruges til noget. Denne viden er ikke *in*, man ved bedre, desværre for alle i virksomheden. Her er kun plads til dem med »de nye holdninger«.

Interview med chefen for værkstedsområde Øst,

Af det interview, som vi bringer med chefen for værkstedsområde Øst, ingeniør P. Rosenstand, fremgår det, at Centralværkstedet er inde i et teknologisk tidsskifte. Rosenstand understreger, hvor nødvendigt det har været at moderni-

sere værkstederne og få installeret avanceret teknisk udstyr. Et stort værkstedsudviklingsprogram har været i gang i flere år og fortsætter stadig.

Den omfattende virksomhed med dens 25 værksteder og 550 an-



P. Rosenstand

satte har kunnet gennemføre moderniseringsprogrammet uden fyringer. Rationaliseringen er sket ved naturlig afgang. Og det er Rosenstand glad for. Men den rivende tekniske udvikling stiller stadig krav til både udstyr og arbejds-gang.

De nye elektriske lokomotiver, der er spækket med elektroteknik, vil yderligere accentuere behovet for højt teknisk apparatur på værkstederne. Ligeledes vil kravet til medarbejderne om åjourført teknisk uddannelse øges. Og det til glæde for medarbejdere på alle niveauer.

Vi indleder interviewet med at spørge Peter Rosenstand:

Hvor stort et distrikt omfatter dit område?

Jeg er værkstedsområdechef for værkstedsområde Øst, som dækker Centralværkstedet i København, og som tillige har en del administrative opgaver udover Centralværkstedet.

Og opgaverne på Centralværkstedet?

Vi reparerer lokomotiver og vogne, der kører øst for Storebælt.

I. Medarbejdere

Hvor mange medarbejdere er beskæftiget?

Der er ialt ca. 650 ansatte, hvoraf ca. 550 er beskæftiget i Centralværkstedet. 32 faggrupper er repræsenteret. De fleste er maskinarbejdere, elektrikere og elektromekanikere. Endvidere beskæftiger vi mellemteknikere og ingeniører.

Således er planlægningschefen ingeniør. Det samme er tilfældet med chefen for den produktions-tekniske afdeling. Og vi står lige overfor at ansætte endnu en inge-

niør til en anden produktionsteknisk afdeling. Endelig har vi driftsledere. De kaldes her værkstedsafsnitsledere. De har hver seks til syv værksteder under sig. Vi har fire af disse ledere. De er mit lederpanel.

Af værk mestre har vi 30, hvoraf nogle er beskæftiget i planlægningen og i den tekniske afdeling.

Vi har 25 værksteder, og på hvert værksted er der beskæftiget fra 25 til 50 medarbejdere.

II. Besparelser

Har sparepolitikken hindret anskaffelse af nye lokomotiver?

Nej, egentlig ikke.

Vi har fået en stor part af de nye ME-lokomotiver, som er afløserne for de ældre GM-lokomotiver. Foreløbig har vi fået 31 ME'er, og vi forventer at få op til 37 af disse lokomotiver, så på det område har vi ikke mærket sparekniven.

Men på værkstedsområdet har man måske mærket sparebestræbelserne?

Ja, vi mærker det i den forstand, at der er foretaget en omfattende rationalisering og effektivisering af faciliteter og arbejds-gang.

Men var det ikke en proces, der har løbet nogle år?

Jo. Det er rigtigt. Siden 1976 har vi kørt et projekt, der hedder værkstedsudviklingsprojektet (VU-projektet).

Vil du konkretisere dette lidt mere?

Intentionen var at få værkstederne moderniseret. Og de fremtræder nu med moderne avanceret teknisk udstyr. Det avancerede tekniske udstyr har bevirket, at vi har kunnet reducere antallet af beskæftigede. Men det er sket uden fyringer ved naturlig afgang. Men

rationaliseringen var bydende nødvendig, hvis vi ville drive virksomheden rentabelt.

Er VU-projektet dermed gennemført?

Nej. Vi er ikke færdige. Foreløbig har vi jo mest opnået at få moderniseret faciliteterne i værkstederne. Nu er vi i gang med at få lavet nogle aftaletider: VU-studier, som gør at selve arbejdsprocessen bliver af kortere tidsvarighed.

III. Reservedele

Er der problemer med hensyn til levering af reservedele?

Reservedelene kommer fra de steder, hvor lokomotiverne er fremstillet.

Forholdet er imidlertid det, at vi i stor udstrækning selv renoverer detaljerne på togene.

Hvordan foregår denne renovering?

Vi har det, som vi kalder et baglandsarbejde, hvor denne renovering af reservedele foregår. Det foregår rent praktisk på den måde, at når vi demonterer en eller anden del af et lokomotiv, tager vi denne del ind på værkstedet og reparerer den. Og den repareres så omhyggeligt, at den faktisk bliver som ny. Derefter lægges den på lager – for senere at blive anvendt som en ny reservedel.

Jeg vil gerne tilføje, at stort set har vi her på Centralværkstedet ingen vanskeligheder med tilførsel af reservedele. Den går som en jævn strøm til virksomheden.

Reservedelene er vel deponeret både i hovedlager og arbejdslager?

Ja. Og arbejdslagrene er placeret i værkstederne, så de er nær ved hånden. Arbejdslagrenes størrelse svarer til en måneds forbrug.

IV. Reparationer

Centralværkstedet tager sig af de større og helt store reparationer?

Ja. For de små, daglige eftersyn af lokomotiverne udføres ikke her, men på driftsværkstedet. Vi har de store reparationer og de store eftersyn samt havari-reparationer.

Hvad sker der, når et lokomotiv skal have et større eftersyn?

Når et lokomotiv har kørt mellem 400.000 og 600.000 km, kommer det ind til eftersyn. Og d.v.s., at lokomotivets dele går nøje igennem. Det gælder de elektriske anlæg, hjulsættene, dieselmotoren m.v. De demonterede dele renses i vort renseanlæg. Lokomotivets underdel vaskes. Det sker på et særligt anlæg, hvorfra varmt ludvand sprøjtes hen over underdelen.

Men hvornår skal et lokomotiv have det helt store eftersyn?

Ca. hvert ottende år skal et hovedeftersyn finde sted. Det sker ved en proces, hvorved man faktisk skiller lokomotivet ad. Alle dele tages ud og bliver repareret. Vi har specialister til at tage sig af de enkelte dele.

Efter endt reparation sættes lokomotivet i drift igen. Et lokomotiv kan almindeligvis køre i tyve til tredive år. Men det er jo indlysende, at hvis man ikke omhyggeligt vedligeholder det, kan det ikke holde i de omhandlede 20-30 år.

Havari-reparationer

Centralværkstedet har også havari-reparationer?

Det sker, at lokomotiver under rangering støder sammen med store skader til følge. Det kan hændes, at et lokomotiv er så medtaget, at vi må skære en fjerdedel af med en skærebrænder, for derefter at sætte en ny fjerdedel på. En sådan reparation er langvarig. Den kan

godt tage op til en fire-fem måneder.

Ventetid

Kan det tænkes, at en lokomotivfører må vente på sit lokomotiv på grund af eftersyn?

Hvis jeg nu skal omtale driftsværkstedet, som jo har det daglige eftersyn, så er det sådan, at man har de fleste lokomotiver til eftersyn om natten. Så vidt jeg ved, er det ikke forfærdelig tit, at man skal vente på lokomotiver. Det, der kan ske, er, at hvis der er sket mange nedbrud på lokomotiverne, kan der opstå mangel på lokomotiver. Men det er heldigvis sådan, at vi gennem et meget langt stykke tid har kunnet holde en stor regularitet. Altså: kunnet køre meget præcist.

V. Elektroteknik

DSB er ved at gå ind i et teknologiskift?

Ja. Vi er ved at gå over til elektriske lokomotiver her på Sjælland. De første er jo leveret og er ved at blive prøvekørt.

Prøvekørslen går også ud på at prøve, hvilken indflydelse lokomotivernes kørsel har på signalanlægene.

Som sagt: vi er inde i en ny teknik. For der er jo ingen dieselmotor i lokomotivet. Og et sådan lokomotiv er jo spækket med elektronik.

Og det får indflydelse også for reparationsværkstedet og dets opgaver?

Ja. Og der skal her fremover bruges flere uddannede elektronikfolk. Vi er ved at arrangere et kursusprogram for disse specielle teknikere. En af fordelene, som man opnår ved de elektriske lokomotiver, er, at der skulle blive betydelig mindre vedligeholdelse.

EDB

Centralværkstedet arbejder vel med EDB?

Naturligvis. Det sker i vor planlægning. Og vi er ved at indføre EDB-skærme i en sådan grad, at vi kan følge tingene betydeligt tættere op, og gribe ind i produktionsstyringen og planlægningen på et mere hensigtsmæssigt tidspunkt end hidtil.

Skærmen kan vel give et billede af, hvordan produktionen går fra det ene øjeblik til det andet?

Ja, og vi kan se, hvordan reserveredssituationen ser ud, og hvordan effektiviteten er.

VI. Samarbejde

Hvordan fungerer Samarbejdsudvalget?

Samarbejdsudvalget har 14 medlemmer. Syv fra hver side. Som regel har vi på møderne vor økonomimand med som gæst. Han fortæller udvalget om, hvordan økonomien ser ud. Med i møderne – også som gæst – deltager ofte vor planlægningschef, som fortæller om arbejdet fremover. Selvfølgelig kan det ikke i en virksomhed, som skal gennemgå moderniseringsprocesser, undgås, at der kommer »slagsmål« ind imellem i udvalget. Men det skal der også være! For ellers bliver det hele alt for unuanceret.

VII. Budget

Til slut spørger vi:

Arbejder man med budgetramme og med resultatansvar?

Vores budgetter regnes ud hvert år, som om det var en virksomhed. Men det er klart, vi har jo ingen indtægter, kun udgifter. Men så drejer det sig for os om at holde sig indenfor denne udgiftsramme. Den ligger mellem 120 og 140 mill. kroner.

Når man som jeg arbejder både med IMCO, RID og ADR-konventionerne, og som politimand herunder også er blandt de første, der ankommer til et uheldssted, ja så kan jeg kun sætte et *meget* stort spørgsmålstegn ved oplysninger fra DSB's ledelser's udtalelser. Primært ledelsen i Rødbyhavn, som jeg kender til.

Begrundelsen til dette postulat, som jeg selvfølgelig kan dokumentere, er:

I Rødbyhavn holdt man i efter sommeren 1982 et plenarmøde mellem, dels politiet i RH, DSB-ledelsen, bl.a. rep. ved hr. Olesen, den lokale brandinspektør, A. S. B. Juhl, samt repr. for lokoførerne i RH.

Plenarmødet skyldtes dels politiets indblanden i sagen omkring en svensk RID-vogn og ikke mindst min egen udlægning til pressen (lokalradio og lokalaviserne), men så absolut også de oplysninger, som ledelsen i RH's DSB-overfartsfunktion videregav – eller rettere blev, næsten ved magt, afkrævet vedrørende den omhandlende godssending.

Under dette plenar udtalte hr. Olesen – næsten ordret »Den enkelte lokofører skal ikke interessere sig for, hvad han fragter, han skal blot fragte fra A til Z«. Konvo-lutten med fragtbrevene, og herunder også fragtens indhold, kommer ikke lokoføreren ved.

Betryggende, ikke sandt?

Nuvel, senere er med indførelsen af GTS-systemet denne holdning ændret lidt, jeg skriver *lidt*.

Man kunne, måske med rette, stille DSB's ledelse det spørgsmål. Hvor meget tjener DSB på at fragte RID-gods?

Er beløbet virkelig så stort, at man i en given situation hellere vil udbetale enkepension i 20 til 30 år,

end sikre sine ansatte, hvilket kunne ske – efter min mening – meget billigt, nemlig ved, at man sendte lokoførere på et 3-dages kursus, hvor de lærte, hvad er hvad, hvordan udvikler dette og dette sig, i den og den situation, og hvordan skal man evt. sikre *sig selv*?

Hverken lokoføreren, hans øvrige togpersonale, eller jeg selv som »politier«, skal gå CF, brandvæsenet eller andre indsatsgrupper i bedene, men et må så absolut være et helt menneskeligt krav, at man ved, hvad det er man arbejder med, og ikke mindst, hvor farligt det man arbejder med – det er.

Jeg kan ikke lade være med, her at gøre opmærksom på kollegaen, stationsbetjent Jan Ibsen? der »kun« gik forbi en enkelt utæt tankvogn 2 gange, nu i en alder af ca. 32–35 år har mistet både lugte- og smagssans.

Selvfølgelig vil vi arbejde, men for hvilken pris?

Hvad er så tankerne fra en politimands synspunkt?

Jo, jeg ved, at man på nuværende tidspunkt, kører RID-gods på bestemte tidspunkter, og i bestemte træk. Men kunne man så ikke redegøre for, hvor meget er der i de og de træk, i hvilke fareklasser ligger dette gods, og hvad sker der, hvis der sker et uheld, og ikke mindst, hvad skal lokoføreren gøre, hvem skal han underrette, og hvilke egenskaber (negative) har det og det gods?

Når man så læser i DLF information nr. 3/ 31. jan. 1985, at DSB's ledelse ikke vil oplyse om, hvordan man skal behandle den og den sag, endsiges beskytte sig selv, og slet ikke vil oplyse om, hvor meget der er af den pågældende godsart, så kan jeg ikke undlade at stille mig selv det spørgsmål: Er de oplysning-

ger jeg som vagthavende, tillidsrepræsentant, sikkerhedsudvalgsrepræsentant og almindelig god kollega kan fremskaffe fra DSB i en uheldssituation, virkelig så troværdige, at jeg kan sende mine kolleger ud i en situation, hvor de oplysninger jeg får fra DSB måske kan påhæftes spørgsmålstegnet om troværdighed?

Jeg skal trods alt, først og fremmest sikre *mine* kolleger, og *ikke* DSB-gods.

Tilliden skal ikke komme fra »os«, men set med mine øjne, så absolut fra *ledelsen*.

Politiassistent, tillidsmand, sikkerhedsrepr.

John Askholm

Politistationen Rødbyhavn/Rødby Færge

Kære venner!

HAR I SVÆRT VED AT FORSTÅ,
HVORFOR DET HELE GÅR,
SOM DET GØR?

Så skal jeg fortælle jer det:
I Danmark er der 5 millioner mennesker.

Af disse er 1.5 mill. over 67,
så er der 3.5 mill. tilbage.

Der er 1.5 mill. under 21,
så er der 2 mill. tilbage.

Der er 1 mill. statsansatte,
så er der 1 mill. tilbage.

Der er 500.000 kommunalt ansatte,
så er der 500.000 tilbage.

Der er 300.000 arbejdsløse,
så er der 200.000 tilbage.

Der er bestandig 100.000, der har ferie- og fridage,

så er der 100.000 tilbage.

40.000 ligger på sygehuset,
så er der 60.000 tilbage.

50.000 er narkomaner, drankere

m.m.,
så er der 10.000 tilbage.

9.998 sidder i fængsler,

Så er der 2 tilbage til at opretholde hele samfundet. Dig og mig!

– og du har jo aldrig taget for hårdt fat!

Edb for sportens skyld

Af Tage W. Jensen



– Når De således hævder, at De elektronisk brød ind i elleve bankers edb-kontosystemer for sjov og for sportens skyld, forstår De sikkert, at det morer mig gevaldigt at give Dem fire måneders afslappende hvilepause i enrum og pålæg om aldrig at anstrenge Dem sådan igen!

Hacking og *hackers* er engelsk-amerikanske ord, vi kommer til at høre mere om i den kommende tid. »Hacking« betyder *ituhakke*, *spolere* o. lign. »Hackers« er altså personer, der udfører spoleringen, rettere *dyrker* den, for hacking er en ny sport, der blev mulig med edb-teknologi.

Hackerere er – oftest yngre – mennesker med særlig stor interesse for elektronik på sportsligt plan. Selve sporten består i at bryde (ind i) f.eks. firmaers eller bankers edb-systemer ved at »spille« sig frem til disse anlægs kode-betegnelser via hackerens egen computer.

Ved at bryde en kode opnår hackeren personlig tilfredsstillelse svarende til sejrherren i en boksekamp eller verdensrekordsætteren i 400 m hækkeløb. Kodespoleringen udføres altså ikke i nogen ond hensigt – vigtigt at slå *det* fast straks.

Hacking dyrkes kun for sjov og

for sportens skyld. Selv om spole- ring, d.v.s. afsløring, af en bank- kode giver hackeren fri adgang til at overføre formuer fra én konto til en anden, ville hackeren end ikke drømme om at gøre den slags. Han/hun vil kun vise sin færdighed i at »slå« systemet. Men hackeren benægter selvfølgelig ikke, at svage sjæle samt industrispioner kan forbyrde sig imod lov, orden og teknologiske profeter på den måde.

Det er pudsigt, men ikke uden beroligelse at kunne notere, at hvis en almindelig indbrudstyv fortæller politiet, der griber ham på fersk gerning, at han brød ind hos guldsmeden »for sjov . . . nærmest for sportens skyld«, så anholdes og så godt som altid straffes indbryderen alligevel. Hacking derimod er ikke ulovlig. Ikke endnu i al fald. Det er i øvrigt svært at forbyde folk noget hjemme i deres egne stuer.

Et typisk og nyligt hacking-til-

fælde fra England er udmærket for- varsel om, hvad alle edb-baserede virksomheder må imødesee.

En 23-årig selvstændig edb-pro- grammør vakte særlig megen op- sigt med sine edb-sportslige præ- stationer, fordi han var ved at røbe privatlivsenkeltheder om et med- lem af det engelske kongehus – nemlig dronningens mand, prins *Philip*. To gange på en måned lyk- kedes det den unge hacker – det tog ham sammenlagt 12 timer – at bryde ind i det engelske post- og te- legrafvæsens (*British Telecom*) kommunikationssystem og der- med blive i stand til at læse bl.a. meddelelser, der var indgået i prin- sens computer»postkasse«. Ko- derne til kommunikationssystemet måtte straks ændres for sikkerhe- dens skyld.

Men – der kan aldrig gives et 100% hacking-sikkert computersy- stem. Ethvert systems sikkerhed er kun spørgsmål om tid, før en hacker stille og måske længe ube- mærket finder frem til koden via sin egen computer. Desuden dan- ner hackerere nu en voksende »klub«, der udvælger brudte ko- der – lige som almindelige sports- folk fremviser deres trofæer. For som den unge brite selv sagde, da han blev opdaget: »Vi gør jo ikke noget for at skade nogen«. Og han mener det.

Eksemplet viser specielt, at computer»postkasse«kvaliteten ikke er den bedste. Retfærdigvis bør tilføjles, at man som hovedregel aldrig kan stole på teknik længere, end man kan stole på *mennesket* i teknikken. Denne tankevækkende kendsgerning bliver dog ekstra tankevækkende på baggrund af computeres tendens til at af-hu- manisere brugerne, som enhver nøg- tern computereksperter vedgår. Der er allerede mange kendte eksem-

pler på det fra almindelig praksis. Her er et nyt, mere raffineret eksempel på af-humaniseringen: Til-sidesættelse ligeledes for sjov af forfatteres værker til fordel for »inter-aktiv litteratur«, som igen er et nyt udtryk fra det engelske, *interactive literature*. Udtrykket betegner en ny, videospilpræget litteraturform til underholdning og fritidssysel også baseret på hjemme-computeren: »Spilleren« kan f.eks. gribe aktivt ind i handlingen i *Shakespeare's*, »Romeo og Julie« og få den hårdt prøvede Romeo til at opføre sig som »spilleren« kunne tænke sig – ikke som Shakespeare faktisk skrev i sin kærlighedstragedie! Eller på et andet plan: »Spilleren« kan ændre »James Bond«s mere hårdhændede planer for at se, »hvad der så vil ske«. Altså lidt spekulation i ringeagtelse af det skabende kunstmenneske, dermed også af vort fælleseje, ånds-værdier.

Faktisk synes intet felt ukrænkeligt for computerindustriens produktudviklere. Som om inter-aktiv litteratur ikke var (ringeagtelse) nok, har en engelsk musikorienteret computereksperter for nylig erklæret: »Jeg tror ikke på komponering af egentlig god musik i resten af dette og begyndelsen af næste århundrede. Komponister skal nemlig først nu til at lære at bruge computermulighederne i det kreative arbejde.« Hvis eksperten får ret – og computermusik er foreløbig en kendsgerning – bliver nærmeste generationers musikudbud altså ikke blot på det elektroniske apparatur betingelser, men tilsvarende underlødigt med mulighed for »hak« i moderne musikkvalitetens overlevelsesevne. Computerbesættelsen synes kort sagt at have nærmet sig det hypnotiserede. Omfatter besættelsen – hypnosens –

allerede hacking? Eller bliver en af de nærmeste, ny følger af teknologiudviklingen alligevel et hacking-forbud?

Bemærkelsesværdigt ved et bedst mulig hacking-forbud er, at det ville udspringe af muligheder, som teknologer endnu en gang giver os i bedste mening – det sidste går vi i det mindste altid først ud fra – hvorved mennesket i det teknologi-voldtagne samfund får endnu et bevis for den snigende virkeliggørelse af *Big Brother*-visionens biprodukt, *mere kontrol*, der synes at følge kritikløs udbredelse af computer- og anden edb-teknologi lige så naturligt, som hviden omslutter æggeblommen.

Alternativet ville selvfølgelig være, at menneskelige svagheder – så som hackeres lyst til at bryde (ind i) andres computersystemer – bare blev godtaget forudsat apparaturet, som gør det muligt at eksercere sådanne svagheder/lyster, udsender lyde i retning af det for nogle åbenbart magiske, *biip-biip!* De fleste kan sikkert se i hvilken retning, svaret skal søges.

Siden det er nemmere – og mere realistisk – at lade være med at bruge værktøj, hvis slutprodukt-kvalitet er uacceptabel i ofte flere henseender, end det ville være med ét imponerende slag at opløfte homo sapiens til engleplanet, er svaret i stadig stærkere grad dette: Før ethvert apparatur bringes i anvendelse, bør dets slutprodukt-kvalitet, d.v.s. såvel det resulterende miljø som resulterende egentlige produkt, vurderes, så det kan afgøres, om én af delene eller begge dele bliver bedre, uforandret eller ringere end de(t) eksisterende. Ellers vil alle, der på dette stadium i teknologiudviklingen har bevaret både overblikket og evnen til jordnær tænkning, med rette kunne

hævde, at mange elektroniske redskaber slet ikke »siger« biip-biip – men *pip-pip!* Edb-sportspip er et eksempel.

UDLANDET I —GLIMT

- PARAGUAY's *President Carlos Antonio Lopez*-jernbaner bruger kun damplokomotiver på sit 441 km rutenet. Men banerne har nu lånt et 3-akslet diesellok hos Argentina til prøvekørsel.

President Carlos Antonio Lopez hopper ikke på hvad som helst.

- ENGLAND's statsbaner søger at udnytte nogle af investeringerne i sit højhastighedsprojekt for avancerede – hældende – passagertog (*APT*), som ellers blev opgivet for nogen tid siden p.g.a. muligheden for hældemekanismens fastlåsning i kurver under kørslen. Teknikkerne vælger en anden løsning: Et ikke-hældende lokomotiv er under udvikling – det betegnes som »det ideelle næste-generation lok« – til at trække vogne udstyret med hældeteknikken.

Så må passagererne selv om det.

- JAPAN's statsbaner har beregnet, at *Biko*-strækningen bidrager mest til banernes meget store gældsbyrde. For hver indtjent Yen 10 på *Biko*-linjen må banerne selv tilskyde Yen 468. Kun syv af nettets 245 linjer giver overskud for tiden.

Resten giver udelukkende transport.

Pensionistkursus

På DSB kursuscenter »Knudshoved«

10 DLF har endnu engang den glæde, at kunne indbyde 50 af foreningens Seniorlokomotivførere (Pensionister), til kursus på DSB's kursuscenter »Knudshoved« ved Nyborg, lørdag den 20. april 1985 kl. 12.00 til søndag den 21. april 1985 kl. 13.00.

Vi håber, som på vort første »Pensionisttræf« i 1984, at kurset må give deltagerne en hyggelig, men også interessant week-end. Der vil blive behandlet 2 emner, hvor der vil blive orienteret om, hvad der sker i Dansk Lokomotivmands Forening og ved DSB i dag.

Med de erfaringer vi fik på første »Træf«, vil der blive afsat tid til at opfriske gamle minder fra den gang, o.s.v.

Lidt om hvad der skal ske

Deltagerne mødes på Banegårdspladsen foran Nyborg H. station lørdag den 20. april 1985 kl. 11.36 (afg. Kh. kl. 9.00, Ar. kl. 9.15, Fa. kl. 10.34). Med reserveret bus køres til DSBs kursuscenter, hvor der efter indkvartering på enkeltværelser m/ bad og toilet, bliver serveret en af Ingelises berømte frokoster.

Om eftermiddagen mødes deltagerne med foreningens formand K. B. Knudsen, der vil indlede over emnet: *Hvad sker der i DLF i dag?*

Efter en hyggemiddag vil der blive underholdning og kammeratlig samvær.

Søndag den 21. april 1985 vil vi efter morgenmaden blive orienteret om *hvad der sker ved DSB i dag*, idet der er tilsagn fra mtj's chef Ib Kjær om at behandle emnet.

Der vil ligeledes på kurset blive lejlighed til at få et indtryk af den måde man i dag afvikler undervisningen på indenfor DSB, idet landsoplysningsudvalget, der står for det praktiske arrangement, vil vise rundt på kursuscentret.

Efter frokost vil bussen køre deltagerne til Nyborg H. Banegård.

Hvad koster det?

Hele arrangementet med kost, logi og transport fra og til Nyborg H. er gratis. Deltagerne må selv sørge for transport fra hjemstedet og retur.

Hvem kan deltage?

Alle pensionerede lokomotivmænd kan ved at benytte nedenstående tilmeldingskupon og indsende den til Dansk Lokomotivmands Forening, Hellerupvej 44,

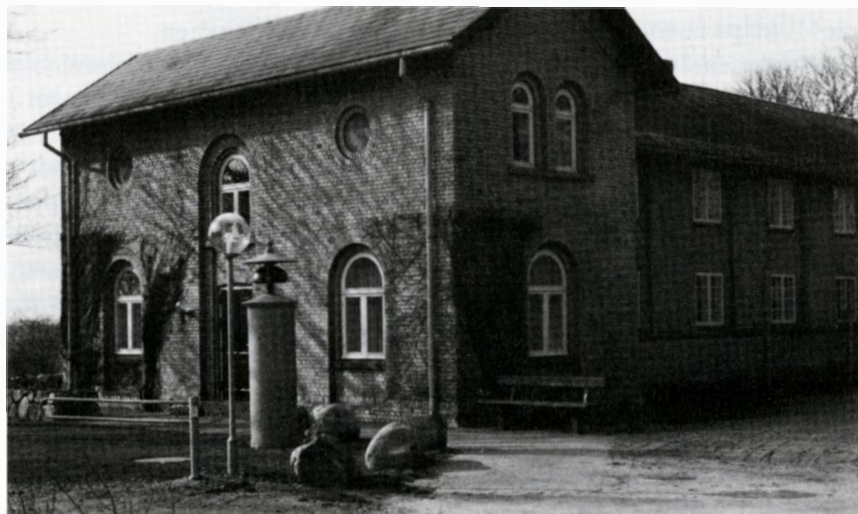
2900 Hellerup senest den 29. marts d.å., deltage i kurset.

Skulle der være over 50 tilmeldinger, vil udvælgelsen ske ved lodtrækning, i det tilfælde vil tidligere deltagere blive forbigået.

Alle tilmeldte vil få meddelelse om de er udtaget, og deltagerne vil senest 2 uger før kurset modtage endeligt program der indeholder indkvarteringsplan, gruppeinddeling, bordplan og kursets andre praktiske ting.

Vi håber på et interessant kursus.

Med venlig hilsen
landsoplysningsudvalget



Undertegnede ønsker at tilmelde sig Pensionistkursus på Knudshoved i perioden 20. til 21. april 1985.

Navn

Adresse

Post nr. By

Har været stationeret i Mdt.

Indsendes til Dansk Lokomotivmands Forening, Hellerupvej 44, 2900 Hellerup, senest den 29. marts 1985.

COI informerer:

Brug for omtanke

Mange ansatte i den offentlige sektor føler sig i disse nedskæringstider hårdt pressede i deres arbejdssituation.

Baggrunden herfor er naturligvis den nedgearing af den offentlige sektor, som er en følge af regeringens bestræbelser på at nedbringe de offentlige udgifter, og som ikke kan undgå at påvirke arbejdssituationen for den enkelte ansatte.

Der er muligvis i befolkningen en vis forståelse for, at der udvises nogen tilbageholdenhed i de offentlige udgifter, men forståelsen er formentlig mindre i de situationer, hvor tilbageholdenheden får en konkret betydning for den enkelte borger.

Mange har eksempelvis nok svært ved at forstå, at hele sengeafsnit på et hospital må stå tomme, selvom der er lange ventelister - og senge på gangene.

Mange vil formentlig også have svært ved at se det fornuftige i at skære så dybt i toldvæsenets budgetter, at personalet skal reduceres med ca. 400 personer over en kort årrække.

Dels vil det kunne medføre længere ekspeditionstider for erhvervsvirksomhederne - og dels må det formodes at have en direkte negativ effekt på statens indtægter.

Den voldsomme nedskæring må formodes at føre til en forringelse af toldvæsenets kontrol og opkrævning af moms og afgifter - med et indtægtstab for staten til følge.

Og den borger, som henvender sig til kriminalpolitiet for at indgive en anmeldelse, som for den pågældende kan være en alvorlig ting, han vil nok også have svært ved at forstå, at hans anmeldelse blot bliver registreret i en journal, hvorefter der ikke sker mere på grund af personalemangel.

Den manglende mulighed for at yde den betjening, som borgeren med god ret føler sig berettiget til, vil ofte blive rettet mod netop den ansatte, som borgeren i det konkrete tilfælde kommer i kontakt med - og det påvirker naturligvis arbejdsklimaet i en negativ retning.

Det skaber et generelt misnøje på de offentlige arbejdspladser, hvilket er fuldt forståeligt.

Uforståeligt er det derimod, at der skal skæres så hårdt ned på personaletallene på de offentlige arbejdspladser i en situation med henimod 300.000 arbejdsløse.

Vi har svært ved at se fornuften i den politik.

Der er god brug for omtanke blandt de politiske beslutningstagere både i regeringen og i de kommunale råd.

Pensionsudvalgets betænkning

I juni 1984 nedsatte socialministeren et pensionsudvalg, der senest den 1. december samme år skulle afgive en betænkning om:

- delpension
- samspilsproblemer
- samordningsfradrag
- førtidspension af tjenestemænd

Betænkningen er nu kommet på gaden, og særlig to emner er interessante for tjenestemænd.

Ændring af samordningsfradraget?

Begrebet samordningsfradrag har siden sin oprindelse været til stor irritation for pensionister. Mange ord har været både talt og skrevet om dette fænomen. Mest imod.

I udvalgets kommissorium siges det bl.a., at samordningsfradraget forekommer unødigt kompliceret og urimeligt i visse henseender, og opgaven for udvalget er derfor at stille forslag om:

»Ændring af samordningsfradragets reglerne således, at der opnås en større grad af sammenhæng med udbetaling af de sociale pensioner og specielt sker en lempelse af fradraget for en ægtefælles sociale pension«.

Udvalget mener, at tiden er løbet fra de nuværende fradragregler og finder derfor, at samordningsreglen bør ændres, således at ægtefællers sociale pension ikke længere kommer til at medføre fradrag i tjenestemandens pension.

Samordningsfradraget er pr. 1. oktober 1984, når begge er berettiget til fuld folkepension, 13.075 kr. årligt med en pensionsanciennitet på 10 år. Med en pensionsanciennitet på 37 år er samordningsfradraget 48.378 kr. årligt.

Hvis ægtefællens sociale pension nu udgår af beregningen falder samordningsfradraget til det halve, og tjenestemanden opnår så en årlig pensionsforhøjelse på mellem 6.538 kr. (10 års anciennitet) og 24.189 kr. (37 års anciennitet).

Udvalget skønner, at en sådan ordning vil koste 420 mill. kr., idet man anslår, at der er ca. 21.000 fradrag inden for den offentlige sektor, som oppebæres af ægtefæller til tjenestemandspensionister.

Udvalget foreslår også, hvis der ikke

er økonomisk grundlag for at fjerne fradraget på een gang, at der sker en gradvis begrænsning af fradraget.

Det kunne ske på den måde, at ægtefælles grundbeløb indgår i beregningen med en mindre procentdel end de 2 pct. pr. pensionsår, der i dag er gældende.

Det kunne f.eks. ske ved i første omgang at overgå til at lade ægtefællens grundbeløb indgå med 1,5 pct. pr. pensionsår eller eventuelt kun med 1 pct.

På et senere tidspunkt kan procenten overvejes nedsat yderligere for til sidst helt at bortfalde.

Udvalget mener, at hvis der kunne ske en samlet udbetaling af tjenestemand- og socialpension ville mange ulemper for pensionisterne forsvinde.

Pensionsydelse vil altid være med det til enhver tid korrekte beløb, og pensionisten skal kun henvende sig til en enkelt instans i tvivlstilfælde og i situationer, hvor der skal gives oplysninger om ændrede forhold af forskellig art.

En sådan ordning vil dog kræve betydelige administrative omlægninger, og udvalget finder derfor, at det på nuværende tidspunkt ikke kan anbefales at gennemføre denne.

Udvalget peger i stedet for på, at man kunne etablere et system, der indebærer, at samordningsfradraget ikke længere sker i selve tjenestemandspensionen men i stedet foretages i forbindelse med udbetalingen af den sociale pension.

Denne ordning vil være mindre omfattende og kræve færre administrative omlægninger, men udvalget foreslår dog, forinden der træffes endelig beslutning, at der nedsættes en særlig arbejdsgruppe til at vurdere hele spørgsmålet.

Nye muligheder for førtidspension?

Et andet af de områder socialministerens pensionsudvalg skulle se på var: »Førtidspensionering af tjenestemænd«.

Det fremgår af udvalgets kommissorium, at udvalget har til opgave at stille forslag om:

»Indførelse af regler i øvrigt, som - i forlængelse af regeringens moderniseringsprogram - sikrer, at pensionsreg-

ler ikke stiller sig i vejen for større mobilitet blandt offentlige ansatte«.

Udvalget har derfor overvejet, om der gennem ændringer i tjenestemandspensionsreglerne kan skabes øget interesse for førtidspension på frivilligt grundlag som et yderligere middel til at opnå en hurtigere udskiftning og personalefornyelse i den offentlige sektor.

Man konstaterer, at alt tyder på, at ca. 1.000 tjenestemænd årligt inden for staten og folkeskolen, benytter sig af adgangen til at gå på førtidspension. Dette antal svarer til ca. 15 pct. af tjenestemændene i aldersgruppen 60 - 66 år.

Mere end halvdelen af disse er fratrådt i en alder af 60, 61 eller 62 år, og så godt som alle har benyttet sig af ordningen med de lave procenter, der indebærer, at man ikke må udføre erhvervsarbejde ud over 200 timer om året.

Der er også sporet en klar tendens til, at det overvejende er tjenestemænd i de lavere lønrammer, der lader sig førtidspensionere. Omkring halvdelen af de førtidspensionerede er pensioneret fra stillinger i lønramme 7 eller derunder.

Denne forskel mener udvalget hænger sammen med, at det pensionsniveau, der opnås, er meget forskelligt, og relativt ugunstigt for tjenestemænd i højere stillinger. Mange af disse bliver ansat væsentligt senere end 25 års alderen og er nødsaget til af hensyn til pensionsanciennitetsoptjeningen at udskyde deres pensionering.

En anden årsag kan være, at pensionen målt i forhold til lønnen før pensioneringen, er relativt højt for personer, der pensioneres fra stillinger i lønsystemets nedre lag. Det vil sige, at indkomsttabet ved pensionering bliver relativt stort for tjenestemænd i de højere lønrammer.

Som en mulighed for ændring af førtidspensionsordningen peger udvalget på afskaffelsen af førtidspensionsfradraget og 200-timers begrænsningen i erhvervsarbejde.

Det vil betyde, at en tjenestemand i lønramme 5, der lader sig førtidspensionere i 60 års alderen med 35 pensionsår vil få udbetalt 3.125 kr. mere i pension årligt.

Som en anden mulighed peges på, at der kunne gives ekstra pensionsanciennitet ved frivillig førtidspensionering efter det fyldte 60. år.

Ordningen kunne bestå i, at pensionsancienniteten forhøjes med indtil 7 år, således at man altid ville have en anciennitet, der svarer til den, man ville have haft, hvis man var blevet, til man fyldte 67 år.

Udvalget mener også, at såfremt man går ind for forslaget, er det hensigtsmæssigt i første omgang at udføre ordningen sådan, at den indføres som en tidsbegrænset foranstaltning, f.eks. 3 eller 5 år.

Udvalget har også foretaget et groft skøn over de merudgifter en ændring af førtidspensionsreglerne vil medføre.

Antallet af førtidspensioneringer er ca. 1000 om året, og der er taget udgangspunkt i en pension på ca. 91.000 kr., der forhøjes med hidtidigt førtidspensionsfradrag og gennemsnitlig 4 års ekstra pensionsanciennitet til ca. 102.000 kr. årligt.

Det vil det første år medføre merudgifter på ca. 11 mill. kr., og efter 3 års forløb med 3.000 førtidspensionister udgøre ca. 33 mill. kr., og sluttelig efter

5 år udgøre ca. 54 mill. kr. for 5.000 førtidspensionister.

For hver ekstra 500 førtidspensioneringer, der måtte komme på grund af de forbedrede vilkår, vil der blive tale om en merudgift på ca. 58 mill. kr. det første år.

Efter 3 år vil merudgiften andrage ca. 173 mill. kr. for 1.500 førtidspensionister og ca. 288 mill. kr. for 2.500 førtidspensionister efter 5 år.

Merudgiften kan opdeles i et beløb på 253 mill. kr., der svarer til pensionsudgiften efter de hidtidige regler og et beløb på 35 mill. kr., der skyldes de forbedrede vilkår.

Nye tilbud om uddannelser til COI's medlemskreds

COI har igennem flere år haft ét tillidsmandskursus om året delt op i et grundkursus og et videregående kursus.

Tiden er løbet fra et enkelt kursus om året

Omgivelserne stiller større og større krav til tillidsrepræsentanterne, hvilket har bevirket, at COI har nedsat et permanent oplysningsudvalg med det mål at styrke tillidsmandsinstitutionen gennem et øget uddannelses tilbud.

COI's oplysningsudvalg er sammensat af repræsentanter fra de største organisationer tilsluttet COI samt en repræsentant fra valggruppen. Personer, der i det daglige forestår deres organisationers uddannelsesaktiviteter.

COI's uddannelses- og kursusvirksomhed er opbygget dels som en grunduddannelse for tillidsrepræsentanter fra organisationer, som ikke selv gennemfører en sådan virksomhed og dels som et supplement (ved specialkurser) til den kursusvirksomhed, som udøves af de tilsluttede organisationer.

Tilmelding til kurserne foregår til den organisation, man er tilsluttet. Det er den enkelte organisation der afgør, om den kursusøgende efter deres op-

fattelse har de krævede forudsætninger og muligheder for deltagelse i COI's kurser alt efter organisationernes udvælgelseskriterier.

Nærmere oplysning om kursusindhold og deltagelse rettes til de respektive organisationer.

COI-kurserne skal køres på arbejderhøjskoler. Foreløbig er aftalt kurser på LO-skolen i Helsingør og på Dansk Postforbunds Kursuscenter i Rørvig.

Som kursusledere benyttes organisationernes oplysningssekretærer og som undervisere, dels personer, der til daglig underviser i organisationerne, dels folk ude fra, som har et specielt kendskab til kursusemnet.



Sekretær Knud Jørgensen er udpeget som formand for COI's oplysningsudvalg.

Oplysningsudvalget har opstillet følgende kursusplan for 1985:

10. - 15. februar	Tillidsmandskursus A og B
5. - 8. maj	Kommunikationskursus
5. - 8. maj	Forvaltningsret
8. - 10. maj	Statens budget- og bevillingssystem
8. - 10. maj	Kassererkursus
12. - 15. maj	Statens budget- og bevillingssystem
2. - 7. juni	Tillidsmandskursus C
8. - 13. september	Tillidsmandskursus A og B
13. - 18. oktober	Tillidsmandskursus C
18. - 20. november	Kassererkursus

Nyt fra A-kassen

Feriedagpenge

Nye statstjenestemænd rekrutteres fra alle dele af vort samfund. De fleste kommer fra andre erhverv og dermed fra beskæftigelse. Andre kommer direkte fra ledighed. Der kan i visse tilfælde være tale om ledighed af meget lang varighed. Det er denne del af vore medlemmer, det efterfølgende handler om.

Feriedagpenge har til formål at sikre, at så mange som muligt kan afholde fuld ferie med »løn«, selv om de ikke har optjent feriepenge hos en arbejdsgiver.

Betingelserne

Feriedagpenge er en særlig form for arbejdsløshedsdagpenge, der kan udbetales fra A-kassen - også selv om man på tidspunktet for feriens afholdelse ikke er ledig.

1. Man skal naturligvis være medlem af A-kassen.
2. Man skal have været medlem så længe, at man opfylder betingelserne for ret til dagpenge.
3. Man skal altså være dagpengeberettiget på samme måde som ved ledighed. Man må ikke være faldet for 26 ugers reglen.
4. Man må ikke være syg under uddannelse eller være egentlig arbejdende i ferien.

Hvor mange dage?

Udgangspunktet er, at man skal have feriedagpenge for det antal dage, som man mangler i at have optjent 30 dages ferie. Har man været ledig hele året, kan der således udbetales feriedagpenge for alle 30 dage. For hver måneds fuld beskæftigelse fratrækkes 2 1/2 dag i overensstemmelse med ferielovens regler for optjening af ferie.

Sommertid

Fra den 31. marts 1985 kl. 02.00 stilles urene en time frem, og sommertiden skal vare til den 30 september.

Hvis man ikke har været i normal beskæftigelse i optjeningsåret (kalenderåret) og opfylder de ovenfor nævnte betingelser, vil man have ret til feriedagpenge for en periode, der svarer til de ubeskæftigede dage i indtjeningsåret. Det samme er tilfældet, hvis man i optjeningsåret har haft beskæftigelse, som ikke er omfattet af ferielovens optjeningsregler. Dette kan f.eks. være arbejde ved selvstændig virksomhed.

Der er en undtagelse fra denne regel, hvis dagpengeretten først indtræder efter ferieperiodens udløb den 30. september. I dette tilfælde kan der højst udbetales feriedagpenge for 12 dage i den resterende del af det ferieår.

Hvad skal man gøre?

Man skal i god tid inden ferieårets start den 2. maj henvende sig til A-kassen og få tilsendt diverse blanketter. Det drejer sig i første omgang om »Erklæring vedrørende feriedagpengeberegning«, der i øvrigt også udleveres på AF-kontorerne over hele landet.

På blanketten skal der gives oplysning om den samlede beskæftigelse i optjeningsåret. Det er en god ide at udfylde blanketten sammen med selvangivelsen. På dette tidspunkt af året har man godt styr på alle aktiviteter i det foregående skatteår. Der er selvfølgelig ikke noget i vejen for, at samme blanket kan udfyldes og indsendes i hele ferieåret. Vi erindrer om, at det på blanketten skal angives, hvornår ferien skal afholdes.

Hvor meget får man?

I de fleste tilfælde vil et medlem, der skal have feriedagpenge, have modtaget almindelige dagpenge for nylig og den sats, der har været udbetalt efter, vil da være det beløb, der udbetales pr. feriedag. Det er den aktuelle medlemsstatus som henholdsvis fuldtidsforsikret eller deltidsforsikret pr. 1. april i ferieåret, der er afgørende for, om man under afholdelse af ferie bliver betragtet som fuldtids- eller deltidsforsikret medlem. Ferien placeres i henhold til de regler, der er gældende på det enkelte tjenestested.

Feriedagpenge må opfattes som et supplement til de almindelige dagpen-

ge. Af samme årsag kan feriedagpenge først udbetales, når eventuel arbejdsgiverindtjent ferie er afholdt.

Hvornår udbetales feriedagpenge?

Som hovedregel kan feriedagpenge ikke udbetales for mindre end 6 dage ad gangen. Undtagelse herfra gøres når der er indtjent mindre end 6 dages feriedagpenge samt ved afholdelse af restferie. Feriedagpenge kan ikke udbetales til dækning af en karenssdag. Feriedagpenge kan i påkommende tilfælde bestilles på en særlig blanket »Begæring om udbetaling af feriedagpenge«. Blanketten indsendes til A-kassen en måned før, og beløbet tilsendes medlemmet en uge før feriens start.

**Kassens adresse er:
BREDGADE 23, 1. sal
1260 KØBENHAVN K
TELF. 01-14 33 00.**

**Daglig telefon- og
ekspeditionstid
kl. 10.00-14.00,
onsdag lukket**

Tur til Rusland

Vel hjemme igen efter rejse til Centralasien og Kaukasus og besøg i de byer vi forhåbentlig skal opleve igen på vore fælles ture til efteråret, har jeg lovet Niels at fortælle lidt om mine indtryk fra turen.

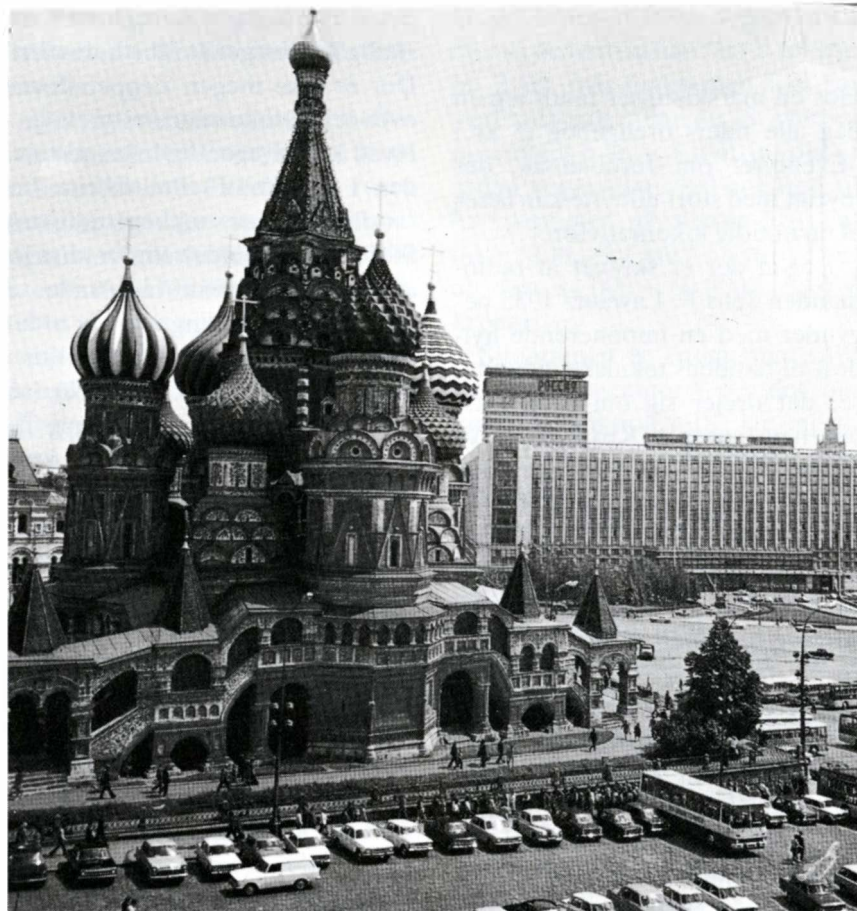
Og lad det være sagt med det samme: de er mangfoldige og mangeartede. Vi er vel i vores hverdag vant til at betragte Sovjetunionen som eet kæmpestort land i udstrækning, størrelse og befolkningstal. Vi ved også at tilsvarende de forskellige stater som USA er opdelt i, er Sovjetunionen opdelt i et antal republikker.

Hvad jeg ikke vidste var, i hvor høj grad de forskellige republikker har evnet at fastholde gamle kulturmønstre, egne tale- og skriftsprog og formået at tilpasse de forskellige folkeslags oprindelige livsmønstre til det 20. århundredes livsform, som langsomt vinder indpas selv i disse fjerntliggende provinser.

Samtidigt anvender man store penge og menneskeressourcer på at bevare og restaurere de bygningsværker og bydele som de oprindelige indbyggere lod opføre og som i dag fylder den besøgende med beundring og respekt for de gamle folkeslags dygtighed og fantasi i håndværksmæssig henseende. Dette parret med et farvestrålende folkeliv på gader, veje og markedspladser gør at man vender hjem med indtryk, ikke fra eet land, men fra 2-3 forskellige verdensdele.

Vel er januar den klimatiske set dårligste måned at besøge området i, så det er med store forventninger jeg ser hen til at gentage besøget til efteråret.

Samarkand og Bukhar, perler af byer fra den tid, hvor de store karavaner krydsede Østens lande, og hvor netop de to byer var naturlige



centrer. Som kontrast hertil – Tashkent – ødelagt af mange jordskælv, sidst i 1969, men nu som en arkitektonisk dristig og moderne storby – født i dette århundrede.

På bredden af Det Kaspiske Hav – utallige olieboretårne og megen industri, men alligevel med en bykerne og et gadeliv, der er utroligt charmerende. Tbilisi – hovedstad i Georgien – er igen forskellig og anderledes og en meget smuk by, når træer og blomster folder sig ud.

Endelig – Jerevan – Armeniens gamle hovedstad og een af de ældste byer i verden – stærkt præget af naboskabet med Tyrkiet, men med

helt sin egen identitet forskellig fra de øvrige byer, jeg besøgte.

Til efteråret vil mine vinterlige og lidt grå indtryk blive forvandlet til et farveorgie af blomster og frugter, som vi næppe aner eksisterer og i mængder, så man næppe tror sin egne øjne.

Et meget stor program at skulle igennem på 2 uger, men en oplevelse for livet. Jeg glæder mig til at møde jer i Odense 27.-28. april og fortælle mere detaljeret om efterårets rejser.

*Jens Rasmussen
Nørre*

En bog

Hos en marskandiser fandt jeg en dag alle tiders drengbog (5 kr.) »Eventyret om Jernbanen«, der iøvrigt med stort udbytte kan læses af en nutidig lokomotivfører.

Bogen der er skrevet af radio- manden Jens F. Lawaetz 1935 be- gynder med en imponerende hyl- dest til datidens tekniske vidunde- re, det drejer sig om Lillebælts- broen og lyntoget »Kronjyden«. Vi følger drengen Mogens på hans første lyntogsrejse fra København til Aarhus i verdens flotteste fæl- lesklasse, hvor man bare trykkede på en knap, så kom tjeneren og modtog bestilling på mad og dri- ke.

Side 7 begynder Lawaetz at spå om jernbaner en generation frem i tiden. Nu skal drengen af 1965 første gang »køre gennem tunne- len under Storebælt i Zeppelinfor- mede aluminium-vidundere, hvis motorer får strøm fra en atom- spaltning-maskines utømmelige energikilder».

Nu har vi 1985, og hvad er der sket i de forløbne 50 år? Både tjeneren og den lille restaurant (hvor der også var varm mad) er forsvun-



det i lyntogene. Hastigheden er stadig ikke noget at råbe hurra for. Der er ikke megen Zeppelinform over et MZ-loko eller en styrevogn. Hvad koster egentlig luftmodstan- den i brændstof? Politikerne fra samtlige partier snakker stadig om Storebæltsforbindelsen. Der har jo altid været politik indblandet i jernbanens udvikling.

Atomspaltning-maskinens utømmelige energikilder? Nå ja! Som vor navnkundige Storm P. sagde: »Det er svært at spå, især om fremtiden«.

PS. Som kuriosum kan nævnes, at 11. maj 1936 kørte et damptog 200,4 km/t mellem Hamborg og Berlin. 3. juli 1938 kører englæn- derne 202 km/t med damp.

Richard Keller
Gb mdt.

Det er en kold tid . . .

Det nye år er startet med frost og sne. Farvandene fryser til. Trafik- ken går istå. Kulden går til marv og ben. Man rykker sammen inden- dørs, hvor man hygger sig med en kop varm chokolade foran kami- nen. Lad blot vejrguderne rase udenfor, og skulle de gøre tilløb til en ny istid – så lad dem! Vi rykker blot tættere sammen, og mærker styrken og varmen i sammenhol- det. Ingen vinter har endnu været så streng, at den ikke er fuldt af vår. Ingen istid har været perman- ent, og efter isens tilbagetræk- ning, har mennesket altid formået at opbygge nye og stærkere sam- fund – samfund hvor man har for-

stået nødvendigheden af det soci- ale sammenhold. Omend vi, som mennesker, er meget små, i for- hold til naturens kræfter, og selv- om vi ikke har skyggen af chance for at afværge »naturens vilje«, kan vi dog afbøde virkningerne heraf, fordi vi har forstået værdien af den styrke, der ligger i begrebet: soli- daritet.

Selvom jeg kunne komme i tvivl, når jeg ser ud af mit vindue netop nu, så tror jeg ikke for alvor, at vi er på vej ind i en ny istid, og inden længe vil vintergæk og krokus be- gynde at spire omkring i haverne og vinterens tungsind vil afløses af vårens forhåbningsfulde optimis- me. Men *et* sted vil isen ikke smel- te. *Et* sted vil kulden forstærke sit greb, og her vil erhvert tilløb til for- årskådhed blive strakt tl jorden af »Kong Frost«s isnæve. Vores virk- somhed er gået ind i en ny istid..! Der har i flere år i DSB været me- get tale om »vinterberedskabet«. Jeg troede i min naivitet, at der var tale om foranstaltninger til at af- bøde de værste konsekvenser af en vinter med is og sne, men jeg har taget fejl..! Jeg må nu erkende, at man, når man opererer med begre- bet »vinterberedskab«, i virkelig- heden har haft *DSB's personalepo- litik* i tankerne. Vores virksomhed ledes i dag, på flere niveauer, af kolde »ismænd«, som i deres hæm- ningsløse stræben, efter at opbygge deres egne ispaladser indenfor virksomheden, ikke tager hensyn til, om andre blive knust i isskru- ningerne.

Det er bittert at skulle konstate- re, at det er kommet så vidt, men det er ikke desto mindre en kends- gerning. Alt hvad vi hidtil har be- tragtet som naturlige, hævdvundne rettigheder – ja vel næsten hellige principper, fjernes nu blot med et pennestrøg – og med »venlig hil-

Hvorfor har I solgt vores funktion?

sen«! Vi er snart ved at drukne i »venlige hilser«, til gengæld er det begyndt at knibe lidt mere med brød på bordet. Vi må nu – du og jeg – vågne af vores Tornerose-søvn, se bort fra irrationelle følelser, fordomme og drømme og fortids storhed. Vi må se sandheden i øjnene: – vi vil som vintertens fugle fryse fast isen, hvis ikke vi holder os i bevægelse.

Det er ikke morsomt, for en inkarneret opportunist, at skulle indrømme at man har fejlvurderet situationen, men i dag må jeg helt klart sige: Skal der dæmmes op mod »ismændene«s paranoide gal-skab, er vores fremtid indenfor Dansk Jernbaneforbund. Den vej igennem, vil vi kunne opnå den slagkraft, som er livsnødvendig både for os og for Jernbaneforbundet. Enhver tale om at fortsætte som selvstændig organisation, er meningsløs, bl.a. set på baggrund af CO I's fremtidige organisationsform. At vi eventuelt skulle søge sammen med andre organisationer, udenfor tjenestemandssystemet, kunne være en meget smuk tanke, men på ingen måde en brugbar løsning, hvis vi ønsker optimal indflydelse på egne løn- og ansættelsesforhold.

Nogle føler vel, som jeg, at det er svært at skulle afslutte en 86 år lang epoke og omstille sig til nye forhold, men når jeg ser mig tilbage over skulderen og begynder at blive tungsindig, vender jeg blikket fremad og skuer med fortrøstning ind i en ny æra, hvor tilbagegang skal vendes til fremskridt. Fremskridt for lokomotivmanden/-kvinden, fremskridt for Dansk Jernbaneforbund og fremskridt for vores virksomhed, hvor et varmere miljø skal fortrænge »ismændene«.

Ole Husted Andersen
mdt Ar.

DLF har skaffet nogle af sine medlemmer en direkte indtægts-nedgang!

Det skete i forbindelse med aftalen om reguleret oprykning, hvor vi kom i klemme. Vi mistede vores funktions-godtgørelse, og det vil sige, at vi gik mellem 8 og 10.000 kroner ned i løn om året. Samtidig tabte vi vores opsparede løn-anciennitet, og det betyder, at vi taber penge hvert år fra nu af til vi en gang om mange år kommer på slutløn.

I dansk fagbevægelses historie er det vist nyt, at en fagforening på den måde skaffer medlemmer mindre i løn.

Taget på sengen

For de fleste af os kom det som et chok, at vi pludselig skulle ned i løn. Vores fagforening har jo ikke fortalt os meget om de forhandlinger, der var i gang, og da slet ikke om konsekvenserne. En lille notits om, at vi ikke kunne søge 18.-pladser mere, og senere een om, at forhandlingerne ikke var færdige, det var al den information, vi fik fra hovedbestyrelsen.

Senere fulgte så en mere udførlig redegørelse, ikke fra fagforeningen, men fra DSB! Den var vi mange, der misforstod, så vi sendte troligt vores funktionsopgørelser ind. De kom hurtigt tilbage: »Der udbetales ikke længere godtgørelse for funktion i 18. lrm!«

100.000 kroner?

Dér stod vi så med stigende husleje, uforsørgede børn og en slunken lønningspose. Det er ikke småpenge, det drejer sig om:

En loko-fører i 14. lrm, der har kørt på funktion siden 1981, mister umiddelbart ca. 8000 kroner om året i et ukendt antal år. Lad os bare for eksemplets skyld sige tre

år, det bliver 24.000,-. Dertil kommer så de løntrin han får (1. løntrin pr. 2 år), hvis funktionen ikke har været afbrudt inden en 18. plads, i eksemplet 6 år = 3 løntrin, det er sådan noget som 6900 om året, til han kommer på slutløn. Er det ikke 10 år, der går? Så bliver det altså ca. 24.000 + 69.000 = 93.000 kroner!

Situationen er endnu værre for de loko-assisterter i 9., der har kørt på funktion i 18. De mister med det samme regnestykke over 100.000!

Regnestykket er selvfølgelig usikkert. Blandt andet ved vi jo ikke, hvor lang tid der går, inden vi får en plads i 18. lrm?

Men vores øjeblikkelige tab er beregnet ud fra sidste års lønsedler, så det er ikke forkert, at en lkf. mister næsten 8000 om året, eller (4,5%). Heller ikke, at en lkas. mister omkring 10.800 (6,8%)!

Det kan heller ikke være galt, at tabet af lønanciennitet i det lange løb blive til meget mere.

Hvorfor?

Er det noget, DSB har krævet? Det kan vi ikke forestille os. Det havde da været nemt at lave en glidende overgangsordning, der heller ikke havde kostet DSB penge.

– »Det drejer sig jo ikke om ret mange medlemmer«, er der nogen der siger. Nej, det gør det ikke. Netop derfor havde det vel været let at lave en ordning. Og for øvrigt gør det ikke vores problemer mindre, at vi kun er få, der er blevet ramt.

– »Hvorfor har I ikke råbt op i tide?« bliver vi spurgt. Jamen, vi vidste jo ikke noget. Hvem kunne drømme om sådan et bagholdsangreb fra sin egen fagforening?

– »Det er jo ikke løn, det er kun funktions-godtgørelse. Den kunne

I have mistet på så mange måder!« Måske. Men vi tror ikke på, at vi havde mistet den, hvis ikke DLF havde solgt den. Når vi nu havde fået pengene fast gennem mange år, når vi i flere år ikke har lavet andet end MY-kørsel, og når ordningen med funktion har eksisteret så langt tilbage, som nogen kan huske.

Vi har overvejet disse argumenter og flere til. Og vi mener ikke, at de besvarer vores spørgsmål: »Hvorfor har DLF solgt vores funktion?«. Derfor spørger vi nu, herigennem, vores hovedbestyrelse.

DLF Århus: Skaf kompensation!

Problemet har været oppe på generalforsamlingen i Århus. Til vores glæde støttede *alle* tilstedeværende en udtalelse, der kræver, at DLF genforhandler aftalen eller på anden måde skaffer de ramte en kompensation.

Udtalelsen blev også støttet af de ældre førere, der ikke har noget i klemme. Den blev støttet af afdelingsbestyrelsen. Og den blev støttet af det lokale medlem af hovedbestyrelsen.

Den er nu sendt videre til hovedbestyrelsen. Vi håber, den ikke bliver syltet. Sagen er alvorlig for os!

Med venlig hilsen

Lars Vindum Bo Fosdal

Mdt. Ar

På Århus afdelingens generalforsamling den 29. januar 1985 er følgende udtalelse vedtaget:

Århus afdeling kræver, at de lkas/lkf, der på grund af indførelse af reguleret oprykning har mistet funktion til lønramme 14/18 bibeholder denne og dermed lønanciennitet eller tilsvarende lønkompensation indtil udnævnelse i lønramme 14/18 er opnået.

F.eks. mister en lkas, der fungerer i lønramme 18 ca. 11.000 kr. årligt.

En lkf. i lønramme 14, der fungerer i lønramme 18 mister ca. 8.500 kr. årligt.

Dertil kommer værdien af de løntrin, der kunne være medtaget

ved udnævnelse i højere lønramme.

Vi stiller os uforstående overfor, at foreningen ikke har været mere opmærksomme på vores/dette problem.

H. A. H. Thomsen
dirigent

Døm selv – negativ eller hvad?

Det at jeg er blevet beskyldt for, godt nok af en fra den anden side af plankeværket her ved DSB, at arbejde for egen vindings skyld (hvem gør iøvrigt ikke det, vi skal vel alle leve og tjene penge) og for at være negativt indstillet overfor DSB, har givet mig anledning til at skrive dette brev.

Hvis det er negativ, at være af en anden mening end DSB på visse punkter, så er jeg negativ. Hvis det er negativt at mene, at DSB's personalepolitik kunne gøres meget bedre på mange punkter, så er jeg negativ. Hvis det er negativt, at arbejde for bedre forhold, for den gruppe jeg tilhører, så er jeg negativ. Hvis det er negativt, at holde på sin ret, når man ud fra Aftalehåndbogen mener at have den, ja så er jeg sandelig negativ.

Men så spørger jeg, om det er rimelige forhold vi arbejder under? Jeg vil blot drage nogle få ting frem.

Er det f.eks. rimeligt, at vi må indtage vore måltider i »stjalne« spisepauser på maskinen. At vi må indtage vore måltider på maskinen forstår jeg, men man kunne da godt indrette maskinerne en smule efter det. I modsætning til DSB, mener jeg, at det af Aftalehåndbogen tydeligt fremgår, at vi har krav

på en spisepause. En sådan pause kunne f.eks. være 20 min. ca. midt i tjenesten.

Er det rimeligt, at vi skal finansiere DSB's manglende evne til at koordinere kørslen på en sådan måde, at vi undgår de mange, ofte lange, arbejdsfrie ophold, som fremkommer i tjenesterne. Hvad skal jeg dog bruge 5 timer til, en søndag eftermiddag på et fremmed depot (ja det skulle da lige være, at skrive kladden til dette brev). Eller hvad med 1/3 og 2/3 dels reglen om tjenestetid, er det måske rimeligt. Er det rimeligt, at DSB kan rokere med tjenestetiden i 24 uger eller mere.

Det private arbejdsmarked har forlængst afskaffet begrebet »Ventepenge«, det som vi kalder 1/3 og 2/3 dels tjenestetid, samt arbejdsfrit ophold, nu får man fuld løn, også for ventetid. Forestil dig engang, at du arbejder i et af metalfagene i et privat ejet firma på fuld tid, og mester siger til dig: »Der er ikke noget arbejde de næste 2 timer, så dem kan du ikke få løn for«, den situation kan man ikke forestille sig, for det er jo op til mester, at sørge for det fornødne arbejde til sine folk, timelønnen skal falde under alle omstændigheder.

Hvad angår det, at rokere med tjenestetiden, så kan man jo udmærket i en 24 ugers tur, have den største del af vægten liggende i turens begyndelse og så først få udlignet i den sidste del. Det private må udligne 4 timer pr. uge over en 4 ugers periode.

Og hvad lønnen angår, så hørte jeg forleden i TV-avisen, at der var utilfredshed med den aflønning en MF'er får (MF = medlem af folketinget), der blev i den forbindelse, af en MF'er, sagt, »For den løn vil selv ikke en blikkenslager arbejde«. Lønnen til en MF'er udgør 200.000 kr. årligt, plus et skattefrit tillæg på mellem 20 og 60.000 kr. til fortæring, størst tillæg til medlemmer fra Jylland. Min løn udgjorde i 1984 140.000 kr. plus et beløb, skattepligtigt på 12.000 kr. for ubekvem arbejdstid m.m., hertil 6.000 kr. i kørepenge, til småforhold under kørsel, skattefrit. Havde jeg ikke været på funktion i 14 lrm., havde min løn kun udgjort 132.000 kr. Min uddannelse er større end en blikkenslagers og meget ofte større end en MF'ers. Mit ansvar er større end begge to tilsammen. Kravene til mig er meget større, for i vores job skal vi træffe alle beslutninger alene, specielt når det brænder på. Der er dog stadig et spring fra mine 140.000 og til deres 200.000 kr. Vi burde derfor have 100.000 kr. mere i løn som lokomotivførere.

Jeg hørte forleden, at vores pensionsbidrag udgjorde ca. 12.000 kr. i 1984, og det er der vel ingen der overhovedet kan mene vores pension er værd. Hvis man investerer 12.000 kr. i f.eks. en selvpensionering, i bank eller forsikrings-selskab, kan man trække sig tilbage, i en tidlig alder, og leve som grever og baroner, under sydens sol, og bare nyde sit otium. Kære venner,

vi må naturligvis *kræve*, at få vores pensionsbidrag udbetalt og i stedet selv investere pengene.

Om den nye »Reguleret oprykning« til 18 lrm., kan der siges mange gode ting, for idéen er rigtig. Dog burde der have været 18 lrm. pladser til alle, og ikke kun til halvdelen af os, for vi udfører jo det samme arbejde som de der kører i 18 lrm. og det hedder jo »lige løn for lige arbejde«. Netop dette giver mig anledning til bekymring, fordi jeg ser en tendens til, at DSB ønsker at trække vore stillinger ned på et plan, hvor folk udefra, som har den fornødne uddannelse, ikke ønsker at søge lokomotivførerstillingerne. Se så er vi nemlig derhenne, hvor DSB ser sig nødsaget til at overtage uddannelsen af lokomotivførere helt fra bunden, dette er jo også et udtrykt ønske fra DSB's side. Men en sådan uddannelse vil ikke kunne bruges andre steder end ved DSB, og når DSB så samtidig har en målsætning, som siger »ingen faggrænse må være til hinder for DSB's virke«, ja så ved vi vel alle, hvor det bærer hen.

I det hele taget tror jeg, at etaten DSB ville vinde ved en større decentralisering i firmaet. Det ville sikkert nok spare noget personale i Sølvgade, men, efter sigende, har det jo været tiltrængt længe. Det kunne være interessant, hvis de folk, som dagligt arbejder med problemerne, blev hørt og taget til efterretning, ja hvis teoretikerne ligefrem søgte oplysninger hos folk med praktisk erfaring, så ville vi få en bedre arbejdsplads. Tænk dig, man lader tog afgå fra Bramminge mod Tønder to minutter før toget fra Fredericia ankommer til Bramminge, man sparer og i spareiver skærer man det bedst belagte tog væk, mellem Esbjerg og Fredericia. Dette er bare små ting, men

det sker jo gang på gang, og tyder ikke ligefrem på den største tankevirksomhed, men giver stof til eftertanke. Som det står til i øjeblikket, er der overflod af »høvdinge«, som galder op, uden dog at have den fornødne kompetence. Det ses jo tydeligt under afholdelse af div. møder, det være sig SI, SU, eller kørselsfordelingsmøder M.V., der er ingen til stede som kan træffe de nødvendige beslutninger her og nu, og det er ikke tilfredsstillende. Giv derfor »høvdingene« kompetence, lav støttedecentralisering over hele linien, så vi kan få tingene til at ske med den hastighed, som er nødvendig i et moderne firma.

Hvad angår Karénsdagen, så er den jo fuldstændig urimelig netop for os, da vi jo end ikke må gå på arbejde, hvis vi føler os uoplagte til det. Det viser også, at DSB véd, vi har et stort ansvar, hvilket DSB bestrider, når sagen drejer sig om stillingsvurdering.

Taktreguleringen, som var en sikring for, at den effektivitetsforøgelse som skete i samfundet, også skulle komme os til gode, den har man nu også taget fra os. Nu vil man have os til at fremføre énmands bemandede tog med 140 km/t. Altså en klar effektivitetsforøgelse, som vi ikke får det mindste for.

Hvad angår Karénsdag og taktregulering, kan dette ikke tilskrives DSB, da dette jo er regeringsindgreb.

Udviklingen viser dog en jævn tilbagegang for lokomotivførerstanden, gennem de sidste mange år. Om denne tilbagegang så skyldes det faktum, at DSB gang på gang tilsidesætter sit ansvar for vores almene og lønmæssige forhold, det ansvar for den tillid vi har vist, ved at afskrive os strejkeretten.

(Når man som arbejdstager, afskriver sig strejkeretten, er det i tillid til, at arbejdsgiveren holder sin del af aftalen, når han ikke gør det, er aftalen brudt og strejkeretten genindført, hvis dette ikke allerede er sket for vores stand, ja så er det meget tæt på). Eller om tilbagegangen skyldes den træge og snørklede forhandlingsform, som benyttes, eller om rygterne som siger: »DLF's ledelse er nogle vatnisser, som er købt af DSB«, taler sandt, skal jeg ikke kunne sige, men noget er der galt.

Et tydelig bevis på vor forenings afmagt er dog det sidste skud på stammen, hvor man foreslår en fusion mellem DLF og DJ, men hvordan en sådan sammenlægning skulle bedre vores forhold, står jeg uforstående overfor og mener snarere tværtimod. Når vi ikke er i stand til at klare vore egne problemer, hvordan skulle vi så kunne klare andres, eller tror man virkelig at andre kan klare vores problemer. Vor forenings ledelse siger, at vi bliver flere til at trække på samme hammel, og dermed lettere vores krav gennemført. Ja hvis vi virkelig trak på samme hammel, så ville idéen være god, men det gør vi jo ikke. Vores problemer er ikke de samme, vores aflønning heller ikke, eller burde ikke være det. Når vi mener vi tjener for lidt (tænk på blikkenslageren) i forhold til dem, vi sammenligner os med, så er det nok til, at der umuligt kan komme noget frugtbart ud af et sådant samarbejde. Vor ledelse siger også »vi får fuld kontrol med trækraftområdet, når der skabes en samling i een afdeling, og området helt underlægges vore principper for arbejdets fastlæggelse«, jamen har vi da ikke hele tiden indtil nu, siddet på trækraftområdet og brugt vore principper. Hvis dette

er tilfældet, og foreningen giver mig ret i, at der er sket for lidt op gennem tiden og det gør de jo, jamen så er det da lysende klart, at det er principperne det er galt med. Hvad nytter det så med en sammenlægning, intet.

DSB drager fordele af, at vi kun kan samle en lille gruppe til vore faglige møder, fordi størstedelen af os er på tjeneste. Måske kunne vi få mere ud af at holde faglige møder, hvor alle er til stede, hvem sagde pression. Alle medlemmer af DLF og for den sags skyld også vores arbejdsgiver, skulle prøve at se på, hvor vital en betydning vore »nøglestillinger« har i samfundet, for når DSB gang på gang bryder aftalen om gensidig ansvar og tillid, må vores pression om nødvendigt være strejke. Dette mener jeg da også, at DSB selv mere og mere lægger op til.

Nu må det iøvrigt være op til jer at dømme, om jeg er negativ overfor DSB, eller om det er DSB, som er negativ overfor os. Hvis I kommer til det første, er det så helt uden grund.

Døm selv.

Med venlig hilsen
H. B. Kristensen
mdt. Esbjerg

Som bekendt forestår der store og omvæltende ting for lokomotivmanden i de nærmeste år, og i den anledning har vore afdelinger mere eller mindre orienteret medlemmerne, og nu sidst har vores formand, K. B. Knudsen, udsendt en skrivelse til os, og det hele ligner mere eller mindre »skræmmebilleder.«

Først rangertrækraften: Ja, der må vi jo nok se i øjnene, at vi fremover må aflevere mere og mere til stationerne, men det sker jo også i landene omkring os.

Nye fjerntog og teknologisk udvikling tager jeg under eet:

Der kommer stræmmebilledet! Hvorfor skal lokomotivmanden være bange for den teknologiske udvikling? Den tager vi som altid i strakt arm, med oprejst pande. Næh mine herrer, det er Jer ude på Hellerupvej, som skal være på vagt, der er nemlig nogen ting, som skal på plads, nemlig:

- 1) Den nødvendige efteruddannelse.
- 2) Ændringer i tjenestetiderne, så de bliver à jour med teknologien.
- 3) Fritid og hviletider passes ind i det nye system.
- 4) Sikring mod at vi vil blive misbrugt (som robotter), vi er forhåbentlig stadig kun mennesker?
- 5) Og en løn, som står i rimeligt forhold til ansvar og arbejdets intensitet.

Se, kære venner, det er Jeres fornemmeste opgave, det andet skal vi nok selv klare, som vi altid har gjort. Jeg har været med siden 1950, og sikken udvikling vi gennem årene har oplevet, i 53 nyt signalsystem, derefter MY'erne, igennem 60'erne fjernstyringen, MX-, MZ-styretog på Sjælland, MR i Jylland.

Hvofor skulle I kas og I kf være bange for det? Den nye udvikling er jo kun et nødvendigt skridt længere fremad, og med den uddannelse de nye kolleger har inden de kommer til DSB, behøver vi ikke at være nervøse. Det, der er galt, er nemlig, at vi nu på Hellerupvej kun tilbage har een, nemlig K.B., som har oplevet den store udvikling, de

øvrigt – og mange ude i afdelingerne er ret nye og lige sprunget ind i den udvikling, som allerede er sket. Men ikke desto mindre tror jeg på, at vi ude i marken nok skal stå distancen igen, på samme solide og samvittighedsfulde måde, som vi altid har gjort det.

Det der bekymrer mig mest, er den forestående fusion med DJ. Hvilke garantier har vi for at vore interesser som lokomotivmænd stadig kan blive varetaget? Ifølge den blå bog, har vi jo kun vores mand i resten af kongresperioden, derefter bliver mandatet stillet frit, og hvad så?

Jeg har flere gange i togene talt med et af DJ's hovedbestyrelsesmedlemmer, og derudaf er der desværre ikke kommet ret meget positivt frem. Det går som regel på: Hvorfor skal lkf være faguddannet? I kan jo ikke foretage noget alligevel, det er billigere at bruge ufaglærte!

Når jeg så efterlyser solidaritet fra DJ's side, ja, så får jeg at vide, af Tage, at lokomotivmanden ingenting har at have solidariteten i! Dette håber jeg må give stof til eftertanke.

Hvis det er DJ's holdning overfor os, så tror jeg nok, at vi skal betænke os flere gange inden vi springer på den vogn.

Desværre kommer mit indlæg jo nok 1–2 måneder for sent, det kunne være rart, om det kom med i debatterne i februar/marts, men nu kan jeg selv nå at få det med ved mødet i Korsør, så det er vel ikke for sent.

Lad os stadig vise at vi er lokomotivmænd, og at vi er stolte deraf. Vore faggrænser skal ikke nedbrydes uden sværdslag!

Med venlig hilsen
Villy Olsen
mdt. Korsør

Hvad koster det?

Kender I den med drengen, der peger op på lokomotivet og spørger sin far, hvor meget den mand har givet for at få lov at køre med et rigtigt lokomotiv? Tjah – det ku' være en vits, men den nøgne kendsgerning er, at p.t. koster det mellem ca. 30 til 40 tusinde kr. pro anno.

Den kendsgerning er dog ikke af ny dato, det har faktisk fulgt mig lige siden jeg arriverede ved DSB det herrens år 1953. Den gang måtte jeg sige farvel til ca. 1/3 af min indtægt for at blive lokomotivfyrbøderaspirant (et flot langt ord), d.v.s., at jeg gik ned i indkomst fra ca. 1100 pr. md. til 720 pr. md., hvilket måske ikke lyder af så meget i dag, men hvis vi nu skriver 11.000 pr. md. og 7.200 pr. md., så forstår du nok bedre, hvad differencen betød også den gang.

Nåh – men hva', det gik jo, og så slog man sig til tåls med, at skillingerne, for den tort man dig her forvoldte, nok skulle komme ind i den sidste ende, ja go' morn' min bare! Hvor står jeg i dag? Med håret i postkassen? Eller hvad synes du? I hvert fald kan jeg roligt sige, at jeg føler mig røvrendt, hvis jeg skal gøre op, hvad det har kostet mig i dagens valuta at få lov at køre med rigtigt futtog.

En håndværker på et skiftehold ligger mellem 30 til 60 tusinde kr. p.a. over en lokomotivføregage, og hvis vi så ganger et gennemsnit af 45.000 kr. 32 år, skulle man få et tal, der svarer til sådan nogenlunde, hvad det har kostet mig = een mill. firehundredetusinde, og det uden renter og renters rente.

I 1953 havde en lokofører mere end en håndværker, så der var jo noget at se hen til, og så var der jo det med det faste job og pensionen,

samt en vis entusiasme, så derfor holdt jeg fast, og man kan jo heller ikke sige hvis, men jeg synes, det er tankevækkende, og jeg gad nok vide, hvor mange unge håndværkere DSB kunne få til at hoppe i gyngen i dag, hvis ikke vi havde den formidable arbejdsløshed. Tjenestemandsguleroden er unægtelig lidt for runken.

Dette og hint ved ledelsen sikkert godt, og de er lige så kloge som mennesker, så derfor vil det utvivlsomt være i dens interesse at få indført trækrafttyper, der stiller færre krav til faglig kunnen, således at de ved hjælp af ufaglærte kan få fremført togene lidt billigere, så derfor kan man vel se skriften på væggen, når man ser, at vi lokoførere bliver holdt der nede, hvor gagen svarer til arbejdsmandsniveau, ja endda i mange tilfælde under.

Hvor er vores forening så henne i dette billede? Fornemmelsen går nærmest på, at de vil skide os et stykke, nogle vil måske gå så langt som til at sige, at de har solgt os, men det må man ikke! Når man er valgt til en bestyrelse, er det ens forbandede pligt at arbejde for så store forbedringer for de enkelte medlemmer, som det nu kan lade sig gøre. Hvordan kan det så gå så galt som her beskrevet? Vores forening har ikke en gang haft evnen til at holde status quo! Tjah, det siges jo, at en forening aldrig er bedre end dens medlemmer gør den, så de af jer der har rystet på hovedet af Svend Petersens og mine drømme om at få lokomotivføreren op i 25. lrm er lige så skyldige i vores forsmædelse, som den I gerne vil putte over på bestyrelsen. Thi 25. lrm er faktisk status quo.

BAF

Fusion?

22

Ski'e godt mand! Nu ka' vi endelig komme til at gøre gengæld over for de tendenser, der hele tiden har været; til at rane og rave til sig af alt inden for vort fagområde.

Vores kære (hoved?)bestyrelse går efter sigende ind for en sammenlægning af DLF med DJ, og så ska' vi i rationaliseringens navn rigtig til at ha' skovlen under de andre grupper inden for denne evt. fusion.

I første omgang er der tale om, at vi »efter hvad et eller andet (geni) af en flipproletar har fundet ud af«, skal møge os ind på portørrerne og overtage deres job (»ud i mørket med dem«), altså lige med undtagelse af de på et lidt lavere plan uddannede solarkuske, for disses vedkommende må vi finde os i at ska' ta' dem under vor beskyttende vinge, indtil racen uddør.

Af andre ting er, at vi måske hen ad vejen kan få lov til at rengøre vogne og perroner, men i så fald ska' vi skynde os, for ellers vil div. stationsbestyrere nok sætte sig på dette område, så skal der jo godt nok investeres i en alarmklokke ved billetlugen, men beløbet kan sikkert hurtigt skrubes ind, især når man tænker på, hvad vi kan spare ved at gi' rengørings- og rangerholdet et spark i røven – ud på støtten.

Hvad færgerne angår kan der jo nok blive noget med selv at klare containere med mere, medens skuden ligger i havn, men ellers kan jeg af gode grunde – eller rettere, for lidt kendskab til det våde element, blande mig i søfolkenes problemer med at få arbejdet fordelt på en mere rationel måde.

Kære kolleger! Det forlyder, at der vil blive afholdt div. ekstraordinære møder landet over angående det her omtalte problem, jeg vil derfor på det antrængeste in-

mode alle om at møde talstærkt op, for nu er det dit liv, din fremtid som lokomotivfører, det drejer sig om, enten overta'r du de andres job, eller de (som de er godt på vej til) overtager dit.

NB. Seriøst set kan man jo nok gøre sig sine tanker om, hvordan en fusion kommer til at virke, men indtil nu har jeg ikke hørt nogle forslag til evt. alternativer, så her vil jeg (ikke for at påvirke jer i nogen retning) prøve at gøre op, hvad min personlige mening er om tingene.

Hele mit liv har jeg prøvet at leve op til deisen, at fordi de andre er nogle røvhuller, behøver man ikke selv at være det, så på det grundlag alene kan det vel ikke fortænkes mig, at jeg i alle tilfælde siger nej tak, til regeringens og dermed ledelsens besparelspolitik, hellere dø langsomt end at køre rundt med en flov smag i munden resten af sine dage, og det med at dø langsomt er sikkert et af de argumenter, du vil høre fra dem, der er pro fusion, de vil fortælle dig, at håndværkeren vil være passé som lokofører om få år. De har sikkert ret, og derfor mener jeg, at det eneste alternativ vi har, er at sælge os selv så dyrt som muligt, at vi beholder vor faglige stolthed, at vi mod at komme op på 31. løntrin = 25. lønramme, til de der i dag er ansat med en håndværkeruddannelse; godt kan give slip på, at lokomotivmandsjobbet for fremtiden kan sættes af ufaglærte, der sikkert vil være mere end villige til at udføre alt forefaldende arbejde i evt. slip-tid.

PS. Når eller hvis, den med at vi selv skal DSV forsyne, bliver en kendsgerning, skal I ikke blive forbavset, hvis I hører, at min maskine er kørt tør.

BAF

Nyt fra landsoplysningsudvalget

Det er ikke lykkedes for landsoplysningsudvalget at få arrangeret en studierejse i foråret 1985.

Vi forsøger om der kan findes en mulighed enten i efteråret 1985, eller foråret 1986.

Jørn Thillemann.

Legatuddeling

Maskinbestyrer Rambusch og hustrus legat

I april måned 1985 vil der kunne uddeles legatportioner blandt maskinpersonale, lokomotivførere, lokomotivfyrbødere, vognopsynsmænd, håndværkere og depotbetjente m.fl. med lokomotivtjeneste ved DSB på Sjælland, Falster og Lolland og ved nuværende og tidligere privatbaner indenfor dette område.

Fortrinsberettigede er ansatte, som efter 10 års tjeneste er afskedit på grund af svagelighed eller anden dem utilregnelige årsag og ikke har opnået højeste pension eller på anden måde erhvervet sig økonomisk betryggende forhold. Det samme gælder sådanne enker.

Ansøgning om tildeling må inden den 1. april 1985 indsendes til DSB, velfærdskontoret, Sølvgade 38, 1307 København K, hvorfra ansøgningsblanket kan fås tilsendt (telefon: 01-14 04 00, lokal 3432).

Vkt

PERSONALIA

Forfremmet til lokomotivfører (14. lrm.)

pr. 1.2.1985

Lokomotivassistent (10. lrm.)

P. E. B. Nielsen, mdt Rf i mdt Rf

Forfremmet til lokomotivfører (14. lrm.)

pr. 1.1.1985

Lokomotivassistent (9. lrm.)

J. G. Frederiksen, mdt KØ i mdt KØ

Ansæt som lokomotivassistent (9. lrm.)

pr. 1.2.1985

Lokomotivassistent p (9. lrm.)

P. Larsen, mdt Fa i mdt Fa

H-H. A. Hansen, mdt KØ i mdt KØ

A. G. Andersen, mdt Kh i mdt Kh

P. Köppen, mdt Kh i mdt Kh

H. Bonnerup, mdt Kh i mdt Kh

K. B. Eliassen, mdt Kh i mdt Kh

T. H. Benediktson, mdt Kh i mdt Kh

F. Jacobsen, mdt Kh i mdt Kh

P. Christoffersen, mdt Kh i mdt Kh

S. Jørgensen, mdt Kh i mdt Kh

C. B. Madsen, mdt Kh i mdt Kh

B. W. Nielsen, mdt Kh i mdt Kh

F. Poulsen, mdt Kh i mdt Kh

A. K. Jacobsen, mdt Kh i mdt Kh

H. E. Stilou, mdt Kh i mdt Kh

T. S. Sonne, mdt Kh i mdt Kh

N. Hedegaard, mdt Kh i mdt Kh

S. I. Nissen, mdt Kh i mdt Kh

M. A. Hansen, mdt Kh i mdt Kh

J. E. K. Jørgensen, mdt Kh i mdt Kh

Genansat pr. 1.1.1985

Lokomotivassistent p (9. lrm.)

S. E. Nielsen, mdt Kh

Forflyttet pr. 1.2.1985 efter ansøgning

Lokomotivfører (14. lrm.)

D. Ritmer, mdt Gb i mdt Ab

Lokomotivasistent (9. lrm.)

F. V. Knudsen, mdt Fa i mdt Ab

E. Pedersen, mdt Kh i mdt Gb

K. Pedersen, mdt Kh i mdt Es

J. L. Hansen-Schwartz, mdt Kh i mdt Fa

K. E. Trebbien, mdt Kh i mdt Gb

K. Børner, mdt Kh i mdt Gb

Lokomotivassistent p (9. lrm.)

J. D. Sørensen, mdt Kh i mdt Ab

L. M. Hansen, mdt Kh i mdt Ab

Forflyttet pr. 1.3.1985 efter ansøgning

Lokomotivassistent (9. lrm.)

Carsten O. Jensen, mdt Es i mdt Gb

T. K. Andersen, mdt Es i mdt Gb

Forflyttelse pr. 1.12.1984 annulleret

Lokomotivassistent p (9. lrm.)

P. Andersson, mdt KØ i mdt Kh

Navneændring

Lokomotivfører (18. lrm.)

D. E. M. Pedersen, mdt Fa til D. E. Meier

Pedersen

Tjenestefrihed uden løn 1.2.85-31.1.86

Lokomotivfører (14. lrm.)

A. B. Stender, mdt Gb

Afskediget pr. 31.12.1984 efter ansøgning

Lokomotivassistent p (9. lrm.)

S. E. Nielsen, mdt Kh

Afskediget pr. 30.4.1985 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (18. lrm.)

E. V. Hall, mdt Ar

T. Ditlevsen, mdt Es

H. Flyvbjerg, mdt Gb

Lokomotivfører (16. lrm.)

O. H. Larsen, mtj

Privatbanegruppen

Overflyttet til DJ

Poul Olsen, Dennis Hansen, Aksel Larsen,

U gruppe 37

Dødsfald

Pens. lkf Ib A. Asmussen, Thisted, død den

17.1.1985, 65 år.

Lkf Flemming Jensen, Nykøbing Sj, død den

23.1.1985, 50 år.

Pens. lkf E. V. Marcher, Næstved, død den

25.1.1985, 59 år.

Pens. lkf N. Kristensen, Nyborg, død den 10.2.1985, 79 år.

Lkf Ove Svensson, Århus, død den 17.2.1985, 62 år.

Opmærksomhed frabedes

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Elf Ks V. F. Jensen, mdt Kh.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf L. C. Hansen, mdt Kb.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf E. O. S. Pedersen, mdt Ng.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf J. F. Jensen, mdt Kb.

Pens. lkf fra Hgl

Opmærksomheden henledes på jubilæumsfesten den 11. maj 1985. Indtegningsliste er fremlagt på Hgl fra 11.3. til 11.4. Yderligere oplysninger på tlf.

02-94 80 32

01-53 50 78

01-30 99 56

Festudvalget

Reception

1985 markerer Hgl. afdeling sit 50 års jubilæum som selvstændig afdeling.

I den anledning vil afdelingen fejre jubilæet med afholdelse af en reception fredag den 19. april 1985 mellem kl. 11 og 14 på adressen Strandvænget 22.

Vi håber at afdelingens medlemmer samt øvrige medansatte med nær tilknytning til vort arbejdsområde vil være med til at fejre dagen.

Bestyrelsen Hgl.

Adressefortegnelse

Københavns Godsbanegård:

Lokomotivfører John Østerberg,
Strandvejen 48, 3770 Allinge.

Tlf. (03) 98 19 68.

Kasserer: Lokomotivfører F. P. Hansen,
Rørkær 33, 2760 Måløv.

Tlf. (02) 65 04 41.

Helgoland: Lokomotivfører P.-E. Skotte

Sørensen, Tybjergparken 73,
2660 Brøndby Strand.

Tlf. (02) 73 98 96.

Kasserer: Lokomotivfører P. W. Madsen,
Tybjergvej 20, 2720 Vanløse.

Tlf. (01) 74 83 11.

DLF Kh afdeling: Lokomotivassistent H.

Freundt, Gymnasievej 99, 2. tv., 4600
Køge.

Tlf. (03) 66 27 13.

Kasserer: Lokomotivassistent S. E.

Feyerstad, Hedelyparken 98, st. tv., 2670
Greve Strand.

Tlf. (02) 90 82 74.

Helsingør: Lokomotivfører P. C. Quvang,

K. A. Hasselbalchsvej 24, 3070
Snekkersten.

Tlf. (02) 22 29 99.

Kasserer: Lokomotivfører R. G. Holm,
Ydunsvej 12 D, 3000 Helsingør.

Tlf. (02) 21 07 38.

Næstved: Lokomotivfører T. B.

Christensen, Solvangsvej 48, 4700
Næstved.

Tlf. (03) 73 00 35.

Kasserer: Lokomotivfører E. W. Nielsen,
Herman Bangsvej 6, 4700 Næstved.

Tlf. (03) 73 25 61.

Gedser: Lokomotivfører J. O. Jensen, Østre

Allé 7, 4874 Gedser.

Rødby Færge: 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,

Bredkildevej 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 K. I.
Rasmussen, Skovvej 54, 4220 Korsør.

Tlf. (03) 57 66 96.

Nyborg: Lokomotivfører M. K. Rasmussen,

Hirsevej 67, 5800 Nyborg.

Tlf. (09) 31 56 48.

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. T. Hansen,
Skippervænget 114, 6700 Esbjerg.

Tlf. (05) 11 63 24.

Struer: Lokomotivfører K. Petersen,

Tornskadevej 7, 7600 Struer.

Tlf. (07) 85 06 12.

Kasserer: Lokomotivfører C. H. Honoré,
Peter Bangsvej 38, 7600 Struer.

Tlf. (07) 85 08 69.

Ålborg: Lokomotivfører B. J. Larsen,

Krøyersvej 7, 9000 Ålborg.

Tlf. (08) 13 78 23.

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 notitser, som ønskes optaget i medlemsbladet, skal foreligge hos redaktøren d. 15. måneden før, medlemsbladet udkommer.

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