



4

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

APRIL 1985 – 85. ÅRGANG

4

Indhold:

Løn ved lov	2
Sammenlægning er en nødvendighed	3
Fremtidsperspektivet	5
Fra medlemskredsen	6
Personalialia	7
Adressefortegnelse	8

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.

Vi har tidligere kendt til, at landets regering har lovgivet om arbejdsmarkedets lønfastsættelse, når ny overenskomst skulle aftales, og parterne ikke har kunnet blive enige herom. Lovforslaget har da haft grundlag i forligsmandens mæglingsforslag. Til forskel fra den nuværende situation. Den siddende regering har sammen med Det radikale Venstre, og dermed et folketingsflertal bag sig, gennemført en overenskomstløsning, der har bragt lønmodtagergrupper i affekt.

Følgerne var store demonstrationer i privat og offentligt område. Den nu vedtagne lovpakke, der er sammensat af en indkomstpolitisk, en konkurrenceforbedrende og en forbrugsbegrænsende del, er i social ubalance og tenderer et klassepolitisk udspil, hvor der gives mindre til dem, der har mindre, og mere til dem som i forvejen har meget. Hele situationen har, modsætningsvis tidligere, nogle overpolitiske toner, hvor indkomstmæssige forskelle gøres større, og hvor fagbevægelsens indflydelse på indkomstfastsættelse for sine medlemmer begrænses. Der køres i front med, at tidens økonomiske forhold er så komplicerede, at alene regering og folketing kan og bør håndtere denne del af vore samfundspolitiske forhold. Påstandene herom er imidlertid en politisk narresut. Gennem årene har der i udviklingen ustandseligt været situationer, hvor de samme kredse har benyttet tilsvarende argumentation. Hukommelsen er kort hos de fleste, så den slags kan tages frem og bruges gang på gang. Den vedtagne lov indebærer en stigning i lønnen på 3,5 pct. fordelt over overenskomstperioden 1985–1987 med 2 pct. det første og 1,5 pct. det andet år. Hertil kommer fra 1. januar 1987 en nedsættelse af arbejdstiden fra 40 timer til 39 timer. For det offentlige områdes vedkommende forhøjes lønnen med 1,75 pct. det første og 1,25 pct. det andet overenskomstår, idet de manglende 0,25 pct. i begge år bruges til særlige ydelser og omklassificeringer. Indkomstpolitikken, som den foreligger, er for i hvert fald denne periode, et farvel til den solidariske lønpolitik, hvor der tages hensyn til de lavest og lavere lønnede. Der er nu tale om en procentregulering, som tilgodeser de højst lønnede. Hele situationen er gennemsyret af regeringens bestræbelser på at standse udjævningen af indkomsterne. Med korslagte arme påhører den protesterne fra et bredt udsnit af befolkningen. Der kan komme et politisk skifte ud af dette.

Sammenlægning er en nødvendighed

Dansk Lokomotivmands Forening har netop afsluttet en møderække for at få afklaret de problemer, en sammenlægning med Dansk Jernbaneforbund vil medføre. Baggrunden for ønsket om sammenlægning var en henvendelse i 1982 fra min organisation – Dansk Jernbaneforbund – efter jernbaneorganisationernes negative indstilling på CO I's repræsentantskabsmøde i 1982 til CO I's strukturudvalgs arbejde, samt til et forslag til vedtægter og – i givet fald – fastsættelse af en række terminer for disse. Vor negative holdning dengang skyldtes, at vi under ingen omstændigheder kunne tillade en strukturændring, der gik ud på, at den nye organisation ikke ville få LO som hovedorganisation.

Da Dansk Jernbaneforbunds hovedbestyrelse var meget interesseret i et øget samarbejde med de øvrige jernbaneorganisationer, blandt andet Dansk Lokomotivmands Forening, fandt vi det rigtigt at få afklaret spørgsmålet om samarbejde i en eventuelt sektionsopdeling. Ligeledes at få afklaret en eventuel fusion organisationerne imellem i lighed med de drøftelser, vi på daværende tidspunkt var ved at afslutte med organisationerne under Privatbanerne.

Strukturdebatten i LO

Hvis vi et øjeblik vender os mod strukturdebatten i fagbevægelsen, blev den i LO regi sidst drøftet på LO-kongressen i november 1983. LO-kongressen udsatte at tage stilling til strukturen frem til næste LO kongres i 1987. Det gjorde man i forventning om, at enten ville organisationskomiteen, og dermed LO's forretningsudvalg fremlægge sit strukturforslag eller – også ville man konstatere, at strukturdebat-



Forbundsformand Erik Nygård Jespersen.

ten i LO's regi måtte betragtes som afsluttet.

Hvis vi skal repetere, hvad der hidtil er sket i strukturdebatten i LO, skal vi helt tilbage til LO-kongressen i 1971. Dengang blev der fremlagt et strukturforslag, som blev vedtaget – et strukturforslag som er blevet bekræftet på senere kongresser.

I fuld overensstemmelse med ånden i dette strukturforslag er der sket en lang række sammenlægninger af organisationer. For vort vedkommende er sammenlægningen med Dansk Privatbane Forbund, og for Jeres med Dansk Lokomotivmands Forbund, et eksempel herpå.

Strukturdebatten i CO I

Vender vi os til den strukturdebat, der for tiden foregår i CO I, hvor man ønsker at omdanne centralorganisationen til et egentligt forbund – CO I-Forbundet, skal man tilbage til den strukturudvalgsrapport fra 1982, som vel for de fleste var mere vidtgående, end mange havde forventet. Organisationerne havde vel regnet med, at strukturudvalget ville være kommet med et forslag, der strammede den nuværende struktur op.

Efter at overraskelsen havde lagt sig, var der mange, der begyndte at vurdere sagen på ny. Der var sikkert også mange der indså, at forslaget i rapporten var meget vidtgående, og samtidig meget fremsynet.

Det bør vel også tilføjes, at mange af de argumenter, der på overbevisende måde var argumenteret for fra udvalgets side, senere har vist sig, at være set rigtigt. Jeg tænker her i første omgang på den større modstand, CO I i dag møder mod den solidariske lønpolitik, som vi bekender os til.

TFU-samarbejdet

Jeg vil gerne i forbindelse med strukturdebatten præcisere, at omlægningen af CO I's struktur ikke sker med henblik på ophævelse af samarbejdet i TFU. CO I's forhandlingsudgangspunkt vil således fortsat være TFU-samarbejde.

Men det bør også tilføjes, at flertallet i CO I's hovedbestyrelse ønsker, at CO I ikke skal være så afhængig af dette samarbejde, at CO I står helt nøgen, såfremt det – på trods af vore ønsker om det modsatte – alligevel skulle gå hen og bryde sammen en eller anden dag.

CO I må altså bringe sig i en situation, hvor man på en tilstrækkelig effektiv måde kan optage et

samarbejde med nogle af de overenskomstorganisationer, som CO I har lønpolitik til fælles med.

Det er altså ikke i længden holdbart, at man på tjenestemandsrådet helt overser overenskomstområdet i staten.

Fordele ved dannelse af CO I-Forbundet

Det vil derfor være rimeligt at se på de fordele, der kan opnås med omdannelsen af CO I til et egentligt forbund.

For det første vil formanden kunne opretholde repræsentationen for CO I, f.eks. i LO's forretningsudvalg.

For det andet vil der kunne ske en fortsat udbygning af vores tilidsmandsuddannelse.

For det tredje kunne man udgive et egentligt fagblad til alle medlemmer, byggende på eksperthjælp, som bliver mere og mere nødvendig.

Og for det fjerde og sidste – kan der ske en uddelegering af forhandlingskompetancen til de enkelte sektioner, således at disse får en lang større bevægelsesfrihed inden for eget område – end forbundene kender i dag.

I forbindelse med omdannelsen af CO I til et egentligt forbund skal det bemærkes, at der som følge af omdannelsen til et forbund ikke sker nogen ændring i de lokale strukturer. Organisationerne vil således kunne opretholde den struktur, de har i dag. De vil blot i fremtiden blive betegnet som afdelinger af CO I-Forbundet.

På et ekstraordinært repræsentantskabsmøde i CO I den 4. marts 1985 besluttedes det at iværksætte undersøgelsen om, at CO I, ved en ændring af de nuværende vedtægter, omdannes til et sektionsopdelt forbund (CO I-Forbundet), bestå-

ende af de nuværende organisationer, tilsluttet LO som hovedorganisation.

Det besluttedes ligeledes at nedsætte et hurtigtarbejdende udvalg på syv medlemmer, blandt andet med CO I's formand og næstformand som medlemmer.

Udvalgets opgave er at foretage en ny gennemgang af vedtægtsudvalgets forslag, samt at behandle andre spørgsmål i tilknytning til omdannelsen af CO I til et forbund, med henblik på en tilpasning til den forudsætning, at der samtidig med vedtagelsen af denne principbeslutning træffes afgørelse om hovedorganisationsspørgsmålet.

Det besluttedes ligeledes, at vedtægtsforslaget behandles ved et ekstraordinært repræsentantskabsmøde i september 1985.

Dansk Jernbaneforbunds holdning

Til orientering for Dansk Lokomotivmands Forenings medlemskreds kan oplyses, at jeg derfor agter at opfordre min organisation – Dansk Jernbaneforbund – til aktivt at støtte etableringen af CO I-Forbundet, som er det eneste reelle forslag til en løsning på strukturproblemerne.

Jeg vil til slut advare imod, at fagbevægelsen, på grund af manglende tilpasning til hverdagen, bliver ineffektivt og ødelæggende for medlemmerne. Vi skal ikke kæmpe »om« medlemmerne, men »for« medlemmerne, og gøre det således at den integrering, der nødvendigvis må foregå mellem de to organisationer, må foregå på en måde, så vi undgår faglige grænsestridigheder.

En sammenlægning må og skal stække vores arbejdsgivers muligheder for at spille os ud imod hinanden. Derfor er en sammenlægning en nødvendighed.

Vi står foran den vigtige beslutning, om Dansk Lokomotivmands Forening fortsat skal bestå som selvstændig organisation, eller der skal foretages sammenlægning af Dansk Jernbaneforbund og vor organisation.

Der er mange vigtige grunde til, at vi står overfor dette valg.

Først og fremmest er det DSBs trækraftpolitik, som spiller afgørende ind.

Set på baggrund af den transportmængde der er DSBs andel af den totale transport, og de planer man har som effektivisering af jernbanetransporten for i det mindste at fastholde transportandelen, vil der blive udviklet ny trækraft, som fører til stærk nedskæring i behov for lokomotivpersonale.

Dernæst kan befrygtes et udspil med forslag om ændring i rekrutteringsgrundlaget for ansættelse som lokomotivmand.

Disse to ting vil minimere vort medlemstal med den følge, at der sker et meget alvorligt tilbagefald for de økonomiske ressourcer, der til nu har været grundlag for en god organisations- og tillidsmandsstandard. Den vil ikke kunne opretholdes, medmindre det accepteres, at månedskontingentet bliver ualmindeligt højt.

Det er ikke for stærkt sagt, at udviklingen fører til hård kamp for overlevelse, og at det derfor er relevant at søge sammen med den større organisation for indenfor dens rammer at søge opretholdt den fulde indflydelse på vort arbejdsområde.

Det er nærmest en naturlov, at jo større en organisation er, jo stærkere fremtræder den som et presionsmiddel overfor ledelsen. Sagt med andre ord: Det er snarere kvantiteten, d.v.s. organisationens

størrelse, end kvaliteten eller dygtigheden hos dens tillidsrepræsentanter, det betyder noget.

På en arbejdsplads bør kun være en overenskomst og en organisation. Det fører til, at virksomheden ikke kan spille på modsætninger mellem forskellige gruppers interesser. Gennemføres sammenlægningen af DJ og DLF vil DSBs ledelse ikke mere kunne spille på evt. modsætninger mellem de to grupperinger.

Denne sammenlægning bør i øvrigt ses som begyndelsen til een jernbaneorganisation.

I forhold til LO og CO I bevæger vi os organisatorisk i udkanten af disse organisationer. Til forskel er DJ direkte placeret i de centrale organer, og er derfor til stede her og nu, hvor tingene sker. Det indebærer naturligvis fordele, som også vi vil kunne høste gavn af. Ikke mindst i CO I, som jo er den, der forhandler vore interesser overfor staten i løn- og arbejdsforhold.

En fremtid for DLF med lille

medlemsstyrke, mandskabsbesparende trækraft, ændret rekrutteringsgrundlag og dermed ændring i bemanning af trækraft samt forstærket spil på modsætninger vil umuliggøre opretholdelse af kontrol med og indflydelse på vort arbejdsområde både i henseende til trækraft og arbejdstidsforhold. Stationspersonalets integrering på MH-området er betegnende for udviklingen, som startede med Ardel-traktoren. Vi har derfor i oplægget til dette sikret os en aftale om, at MH-området organiseres i Lokomotivpersonalets Afdeling, såfremt sammenlægningen fuldbyrdes.

Der kan nævnes fordele på de indre linier i det økonomiske og organisatoriske, men lad det være. Det altafgørende er fremført. Det, der skal være i baghovedet, når vi står overfor den endelige beslutning. Det er vort håb, at denne sag må blive bragt til den eneste relevante beslutning – sammenslutning af DJ og DLF.



Strukturudvalget
Dj – DLF.

U. Salmonsens, DLF
K. B. Knudsen, DLF
S. B. Smith, Dj

K. H. Christiansen, DLF
V. Dorner, DLF
S. H. Majlund, Dj

»Trækkroen«

Onsdag den 29. maj 1985 afholder »Trækkroen« sommerudflugt for medlemmer med damer, turen går til »Karlslunde Strand feriecenter« Dansk Folkeferie, beliggende i 3 tdr. land strandpark ud til Køge Bugt ved Karlslunde Strandvej 87. Bus 121 Valby st. – Køge st. holder lige ud for feriecentret ved busstop 49.

Feriekroen danner i det smukke parkområde rammen om arrangementer, idet vi kort efter ankomst samles i kroen til en hyggelig frokost med diverse drikkevarer, efter frokosten bliver der tid til lidt afslapning i strandparken, før der om eftermiddagen til musikledsagelse serveres kaffe/the med småkager, samt en lille aperitif og her til mulighed for en lille dans.

Vi mødes ved »Karlslunde Strand feriecenter« kl. 11.30 og deltagerne må selv sørge for transport til feriecentret (*busstop 49*). Bus 121 (Valby–Køge) afg. Valby st. kl. 10.33 – ank. busstop 49 kl. 11.20 S tog (Linie A) afg. Kh. kl. 10.29 – ank. Hundige kl. 10.56/Bus 121 afg. kl. 11.05 og ank. busstop 49 kl. 11.20.

Bus 121 (Køge–Valby) afg. Køge st. kl. 10.45 – ank. busstop 49 kl. 11.20.

S tog (Linie E) afg. Køge kl. 10.57 – ank. Solrød Strand kl. 11.09/Bus 121 afg. kl. 11.14 og ank. busstop 49 kl. 11.18.

Udflugten slutter kl. ca. 18.00 i feriekroen og deltagerprisen er 75,00 kr. pr. person.

Er tilmelding ikke sket på anden måde, kan det ske til »Trækkroen«s formand Egon S. Hansen, telf. (01) 29 30 71 senest 23. maj 1985.

Vel mødt og med venlig hilsen
Bestyrelsen

Grosserer A. Collstrop's Rejselegat

Legatuddeling 1985

I juni måned 1985 vil der kunne uddeles legatportioner af Grosserer A. Collstrop's Rejselegat, hvis bestyrelse er:

- Generaldirektør Ole Andresen, DSB, Sølvgade 40, 1349 København K,
- Kontorchef Kurt Steenberg, Danske Privatbaners Fællesrepræsentation, Kronprinsensgade 2, Postboks 189, 1006 København K,
- Telefondirektør P. Ammitzbøll, KTAS, Nørregade 21, 1199 København K og
- Amtsrådsmedlem Jacob L. Hansen, Danske Elværkers Forening, Rosenørns Allé 9, 2. sal, 1970 København V.

Legatportionerne kan i henhold til fundatsen kun tilstås ansatte ved DSB, Danske Privatbaner, Danske Telefonselskaber og Danske Elektricitetsselskaber til anvendelse til *studierejser til dygtiggørelse i deres tjeneste*, og portionernes størrelse vil i hvert enkelt tilfælde blive fastsat af bestyrelsen.

Beløbet, der er til rådighed, er på ca. 22.500,- kr.

Ansøgninger må indgives *inden den 15. maj 1985* til DSB, velfærds-kontoret, Sølvgade 38, 1307 København K, hvor også ansøgningsblanketter kan fås. (tlf. 01-14 04 00, lokal 3432).

Jernbanens Amatør Scene

Igen i år, har vi fornøjelsen, at invitere Dem til årets mest festlige aftener, DSB. revy 1985.

Revyen spilles igen i år på Egmont Kollegiets scene den 8., 9. 10. og 11. maj 1985.

Programmet ser således ud:

Den 8/5 spilles revy kl. 19.00. Børn og pensionister gratis adgang. Øvrige, billetpris 20 kr. Baren er åben, og der kan købes kaffe.

Den 9/5 forpremiere. Spilles revy kl. 19.00. Billetpris 55 kr. Baren er åben, og der kan købes kaffe.

Den 10/5 premiere. Programmet ser således ud.

18.00–19.15 spisning.

19.15–19.30 pause.

19.30–21.30 spilles revy.

Derefter dans til kl. 01.00.

Billetpris 55 kr.

Spisning? En platte + én øl, pris 65 kr. PS. Ny leverandør.

Den 11/5 forestilling. Programmet ser således ud.

18.00–19.15 spisning.

19.15–19.30 pause.

19.30–21.30 spilles revy.

Derefter dans til kl. 01.00.

Billetpris 55 kr.

Spisning? En platte + én øl, pris 65 kr. PS. Ny leverandør.

Billetsalget er tilrettelagt således.

Den 25/4 1985 fra 10.00–13.00

Centralværkstedets kantine, Godsbanegården.

Den 26/4 1985 kl. 10.00–12.00

Sølvgades kantine.

Den 29/4 1985 kl. 10.00–16.00

Hovedbanegårdens kantine.

Den 30/4 1985 kl. 10.00–16.00

Hovedbanegårdens kantine.

Endvidere telefonbestilling fra den 30/4 kl. 16.00 ved Ove Damkjær, tlf. (02) 45 94 41.

Venlig hilsen og på gensyn
Jernbanens Amatør Scene
Sekrt. B. E. Hansen.

På grund af strejke og lockout udkommer DLT denne gang noget sent og i formindsket udgave.
Hvis alt går normalt udkommer næste nr. til tiden.

Redaktionen

PERSONALIA

Forfremmet til lokomotivfører k (19. Irm.)

pr. 1.2.1985 efter ansøgning

Lokomotivfører (18. Irm.)

W. B. Jørgensen, mdt Gb i mdt Gb

Forfremmet til elektrofører ks (17. Irm.)

pr. 1.2.1985 efter ansøgning

Elektrofører (16. Irm.)

V. Bramming, mdt Kh i mdt Kh

Forfremmet til lokomotivfører (18. Irm.)

pr. 1.2.1985 efter ansøgning

Lokomotivfører (14. Irm.)

S. E. Spøhr, mdt Gb i mdt Gb

Forfremmet til lokomotivfører (14. Irm.)

pr. 1.3.1985

Lokomotivassistent (9. Irm.)

J. F. Møller, mdt Gb i mdt Gb

B. Hørbye, mdt Gb i mdt Gb

P. Mikkelsen, mdt Gb i mdt Gb

T. H. Carlsen, mdt Hg i mdt Hg

L. B. M. Petersen, mdt Kh i mdt Kh

J. V. Bräuner, mdt Kh i mdt Kh

H. B. Eriksen, mdt Rf i mdt Rf

Forfremmelse annulleret lokomotivfører

(18. Irm.) pr. 1.12.1984

Lokomotivfører (16. Irm.)

H. Harder, mdt Ab i mdt Ab

P. Hougaard, mdt Ar i mdt Ar

K. E. Jensen, mdt Ar i mdt Ar

H. A. Pedersen, mdt Ar i mdt Ar

C. O. Søder, mdt Gb i mdt Gb

B. G. T. Hansen, mdt Ng i mdt Ng

K. E. Larsen, mdt Ng i mdt Ng

A. Høyer, mdt Str i mdt Str

Ansæt som lokomotivassistent (9. Irm.)

pr. 1.3.1985

Lokomotivassistent p (9. Irm.)

C. Jørgensen, mdt Ab i mdt Ab

L. M. Hansen, mdt Ab i mdt Ab

O. Bergstøl, mdt Ar i mdt Ar

K. Larsson, mdt Ar i mdt Ar

S. E. Lund, mdt Ar i mdt Ar

J. L. Smedegaard, mdt Es i mdt Es

H. B. G. Knudsen, mdt Fa i mdt Fa

K. T. Nielsen, mdt Fa i mdt Fa

Poul E. S. Nielsen, mdt Kh i mdt Kh

S. Bang-Mortensen, mdt Kh i mdt Kh

J. K. Thomsen, mdt Kh i mdt Kh

P. E. Andersen, mdt Kh i mdt Kh

J. H. Sørensen, mdt Kh i mdt Kh

H. R. Hansen, mdt Kh i mdt Kh

J. E. Tersing, mdt Kh i mdt Kh

K. Jensen, mdt Str i mdt Str

Forflyttet pr. 1.3.1985 efter ansøgning

Lokomotivfører (18. Irm.)

I. Hansen, mdt Str i mdt Pa

Lokomotivfører (14. Irm.)

B. H. Madsen, mdt Gb i mdt Kø

K. D. Nielsen, mdt Rf i mdt Gb

W. Petersen, mdt Rf i mdt Gb

Lokomotivassistent (9. Irm.)

H. C. P. Christensen, mdt Kø i mdt Gb

P. Roerholt, mdt Kh i mdt Rf

K. Herskov, mdt Kh i mdt Rf

J. P. Jensen, mdt Kh i mdt Fa

K-E. Olsen, mdt Kh i mdt Kø

N. E. Jensen, mdt Kh i mdt Fa

Forflyttet pr. 1.4.1985 efter ansøgning

Lokomotivassistent (9. Irm.)

B. Nybo, mdt Gb i mdt Pa

Forflyttet pr. 1.6.1985 efter ansøgning

Lokomotivfører (18. Irm.)

J. E. Thomsen, mdt Gb i mdt Ab

Forflyttet pr. 1.2.1985 annulleret

Lokomotivassistent p (9. Irm.)

J. D. Sørensen, mdt Ab i mdt Kh

Tjenestefrihed uden løn forlænget 1.8.84-31.7.86

Lokomotivfører (18. Irm.)

P. A. Olesen, mdt Fa

Afskediget pr. 28.2.1985 efter ansøgning

Lokomotivassistent p (9. Irm.)

P. Kurek, mdt Kh

Afskediget pr. 30.4.1985 efter ansøgning alder

Lokomotivfører (18. Irm.)

H. Stokholm, mdt Gb

G. V. A. Sørensen, mdt Gb

C. J. Beckmann, mdt Hg

G. Bjørn-Andersen, mdt Kb

Lokomotivfører (16. Irm.)

A. Bentsen, mdt Fa

Afskediget pr. 31.5.1985 p.g.a. svagelighed

Lokomotivinstruktør (21. Irm.)

P. Bruun, Mo Kh

Lokomotivfører (18. Irm.)

S. Jensen, mdt Ab

T. Hebsgaard, mdt Ar

M. Sørensen, mdt Fa

O. E. D. Andersen, mdt Fa

Lokomotivfører (16. Irm.)

W. F. Sørensen, mdt Ng

Opmærksomhed frabedes

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf W. Gundestrup, mdt Es.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf P. F. Pedersen, mdt Fa.

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

Lkf Chr. Wiggers, mdt Gb.

Dødsfald

Pens. lkf J. R. J. From, København, død den 5.2.1985, 90 år.

Pens. lkf N. Rasmussen, Viby J, død den 6.2.1985, 91 år.

Pens. lkf S. A. Nielsen, København, død den 11.2.1985, 77 år.

Pens. lkf A. H. Momme, Randers, død den 7.3.1985, 71 år.

Pens. lkf H. P. B. L. Klindt, København, død den 10.3.1985, 87 år.

Pens. lkf G. Løfgreen, Åbyhøj, død den 16.3.1985, 96 år.

Pens. lkf Jaques Jensen, Viby J, død den 18.3.1985, 87 år.

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,

Bredeskildevej 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,

Frølundvej 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, Egeravnget 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 højtiderne må regnes med længere frist, for at optagelse kan være sikker.