



7

DANSK  
LOKOMOTIV  
TIDENDE



DANSK  
LOKOMOTIV  
TIDENDE

AUGUST 1985 – 85. ÅRGANG

7

Indhold:

Nød bryder love . . . . .	2
DLFs ekstraordinære kongres . . . . .	3
Sammenlægning – Samarbejde . . . . .	9
DJs ekstraordinære kongres . . . . .	10
ET projektarbejde er afsluttet . . . . .	17
DSB årsberetning 1984 . . . . .	19
Sommerferie i Norge . . . . .	19
Om optisk bedrag . . . . .	20
Fra medlemskredsen . . . . .	22
Personalia . . . . .	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.

»Når krybben er tom, bides hestene« er for nogle kendetegnende for dagens samfund; men der skal sættes spørgsmålstegn ved, om dette er tilfældet. Der er uomtvisteligt grupper – endda store – som i hvert fald lever på et eksistensgrundlag, og mange endog mindre end det. Imidlertid er der dele af befolkningen, som har penge nok mellem hænderne til overforbrug. Der opstår sociale spændinger, som giver de særeste udslag. Det kan læses om dagligt i avisernes spalter. De, der styrer landet politisk, har med deres foranstaltninger ansvaret for den sociale uro. Den nuværende politiske magt gør forskel på »Jørgen Hattemager og Kong Salomon«. Der skæres ind i menneskers budgetter, som ikke tåler nedskæring. De frie kræfters spil animeres, og de, der i forvejen har meget, får muligheder for at få endnu mere. De politisk-økonomiske aspekter hviler i dagens samfund på sparekrav. Og i den henseende er det først og fremmest det offentlige, som må holde for. Disse sparekrav har meget forskellig virkning; men som noget af det højest prioriteret rettes sigtet mod personale-reduktioner, fordi der på dette felt ligger de største omkostninger. Som en tommelfingerregel er denne omkostning ikke under trefjeddedele af et samlet budget. DSB skal således også spare. Og det starter med direktiv om procentvise nedskæringer i både anlægs- og driftsbudgetter. Det sidste med personale-mæssige konsekvenser. Det betyder stramninger og nedskæringer på mange områder – også på årelange aftalemæssige, og det fører til utilfredshed blandt personalet. Her er lokomotivpersonalet ingen undtagelse. Det skal det naturligvis heller ikke være. Blot er man gået for langt med det som konsekvens, at der opstår store personale-mæssige problemer. Besparelser, en kombination af nedskæring i styrke, overførelse af arbejde til anden personale-kategori og sygdom, har ført til aflysning af tog. For at klare denne situation har DSB beordret lokomotivinstruktører og lokomotivmestre til at fremføre tog. Vi er dermed kommet i den barokke situation, at DSB forfladiger det sikkerhedsmæssige ansvar ved førelse af tog. Det fremgår klart og utvetydigt af regler og bestemmelser, at lokomotivføreren alene har ansvaret for togets førelse (bortset fra lokomotivinstruktøren i visse situationer). Det betyder således, at overordnede kun kan føre tog under en lokomotivførers ansvar. Der kræves endvidere strækning-skendskab, d.v.s. at man jævnlige befarer strækning-erne. Man kan således ikke uden videre beordre en lokomotivmester til at føre tog alene.

# Dansk Lokomotivmands Forenings ekstraordinære kongres den 30. april 1985

## Velkomst

Dansk Lokomotivmands Forenings formand K. B. Knudsen bød velkommen til kongresrepræsentanterne og til de indbudte gæster:

Fra Dansk Jernbaneforbund, forbundsformand E. Nygaard Jepsen, næstformand Ib Bjarn-dahl og sekretariatsleder Johnny Bidstrup.

Vore æresmedlemmer, E. Greve Petersen, S. Suneson og G. A. Rasmussen.

DLFs revisor M. B. Pedersen, den anden revisor B. Christoffer- sen var delegeret fra Gb. afd.

Formanden fortsatte, med indkaldelsen af denne ekstraordinære kongres står vi organisatorisk ved en korsvej.

Vi skal tage stilling til og træffe beslutning om der skal foretages en sammenslutning af DLF og DJ. I skrift og tale er spørgsmålet blevet belyst, så der er et reelt grundlag til at træffe en beslutning på.

Som udviklingen tegner sig for os i arbejdet ved DSB, er det nødvendigt at fastholde en solid baggrund for at kunne tjene medlemskredsens arbejdsmæssige og økonomiske interesser.

Dette sker efter vor bedømmelse bedst i en større organisatorisk enhed, der er ikke blot tale om en styrkelse i forhold til DSB, men også en opfølgning af bestræbelserne på gennemførelse af industriforbundstanken i Dansk Fagbevægelse: Det er mit håb, at kongressen følger disse tanker op.

Hermed erklæres kongressen for åbnet.

## Navneopråb

Foreningens næstformand og sekretær Kurt Christiansen foretog navneopråb. Der var på den udsendte liste over de kongresdele-

rede 2 ændringer for henholdsvis Godsbanegårdens afdeling og Ålborg afdeling.

Alle de delegerede var mødt, og der var 74 stemmeberettigede.

## Fastsættelse af kongressens forretningsorden

Formanden forelagde forslag til forretningsorden:

1. Formanden fremsætter forslag til forretningsorden og leder efter dennes vedtagelse valg af ordstyrere, protokolførere og protokolrevisorer.
2. Godkendelse af dagsorden, eventuelle forslag til ændringer behandles og afgøres.
3. Ordstyreren påser, at forhandlingerne fremmes og god parlamentarisk orden overholdes, repræsentanterne må i alle tilfælde rette sig efter hans afgørelse. Talerne får ordet i den orden, de indtegnes hos ordstyreren. Uden kongressens samtykke kan ingen få ordet mere end 2 gange i samme sag. Ordførere for hovedbestyrelsen og forslagsstillere dog 3 gange. Der må kun tales fra talerstolen, korte bemærkninger, der ikke må vare over 2 minutter og kun indeholde berigtigelser eller oplysninger i anledning af noget fremført, kan dog fås uden for talernes rækkefølge og kan fremføres fra repræsentanternes plads.
4. Forslag om afslutning af diskussionen med de indtegnede talere eller om begrænset taletid kan stilles af ordstyreren eller 2 repræsentanter og vedtages af kongressen med simpel majoritet. Vedtages sådan afslutning, kan ordstyreren i den pågældende sag dog yderligere indtegnes.

5. Ændringsforslag skal afleveres skriftligt til ordstyreren.

6. Afstemninger sker i henhold til lovens § 11. Resultatet af disse anføres i protokollen, enhver repræsentant kan umiddelbart efter afstemningen forlange protokollen tilført en kort motivering for sin afstemning. Ved valg skal der stemmes på det antal der skal vælges.

Da ingen begærede ordet foretog formanden en afstemning om det fremsatte forslag til forretningsorden. Forslaget blev enstemmigt godkendt.

## Valg af kongressens tillidsmænd

Formanden foreslog på hovedbestyrelsens vegne følgende:

Til ordstyrere: V. E. Nielsen, Gb. Frderik Baadsmann, Ar.

Til protokolførere: Jørn Thillemann, Gb. Carsten Quvang, Hg.

Til protokolrevisorer: Frede Hansen, Od. Mogens Rasmussen, Ng.

Til stemmetællere: Th. Nielsen, Hb. Flemming Mølgaard, Fa. T. E. Kristiansen, Ar.

Da ikke andre blev bragt i forslag var de valgt.

## Godkendelse af dagsorden

Ordstyreren V. E. Nielsen oplyste, at der ikke var udsendt en dagsorden for kongressen, og formanden havde bedt om ordet.

## K.B. Knudsen, HB

Vi har ikke udsendt en dagsorden på grund af at man fra Dansk Jernbaneforbund har ønsket, at vi i tilfælde af en vedtagelse om fusion skulle pege på den vi ønskede som sekretær i DJs sekretariat. Denne sekretær ville efter aftalerne skulle virke indtil DJs ordinære kongres i 1988.

Jeg forslår derfor den omdelte dagsorden ændret således at punkt 5 bliver udpegning af sekretær til DJs sekretariat, og nyt punkt 6. afslutning.

Ordstyreren forelagde herefter følgende dagsorden:

1. Navneopråb af repræsentanter.
2. Fastsættelse af kongressens forretningsorden.
3. Valg af kongressens tillidsmænd.
  - a) Ordstyrere.
  - b) Protokolførere.
  - c) Protokolrevisorer.
  - d) Stemmetællere.
4. Sammenlægning af Dansk Jernbaneforbund og Dansk Lokomotivmands Forening.
5. Udpegning af en sekretær til DJs sekretariat.
6. Afslutning.

Ingen begærede ordet, ordstyreren foretog afstemning om den fremsatte dagsorden.

Enstemmigt godkendt.

#### **Punkt 4.**

Foreningens formand K. B. Knudsen aflagde følgende beretning:

Spørgsmålet om forslag til sammenslutning af DLF og DJ er indgående behandlet i forhold til vore tillidsmænd og medlemskredsen i det hele taget.

Det er foregået i skrift og tale på forskellig vis og koncentreret om to mødekampagner i afdelingerne landet over i efteråret 1984 og foråret 1985.

Specielt denne kreds, som her er mødt frem, hører til dem, som aktivt har taget del i diskussionen om spørgsmålet. Det kunne derfor syntes overflødigt at gå ind i en længere redegørelse eftersom denne alene vil kunne bygge på det, som hidtil er fremført på skrift og som især er blevet diskuteret under mødekampagnerne i alle afdelingerne. For eftertidens, histori-

ens, skyld må jeg imidlertid forelægge en sammenfatning i store linier.

Trækkraftmæssigt og uddannelsesmæssigt er en udvikling på vej i virksomheden DSB, som fører til væsentlige ændringer for lokomotivmændene.

For det førstes vedkommende kender vi ændringerne på rangerområdet, hvor stationspersonalet efterhånden skal overtage alt rangerarbejdet. På fjerntrafikkens område er DSB, udover elektrificeringen med EL-lok., i gang med planer om at indføre dieseldrevne togsæt. Disse vil på det nærmeste nedskære behov for lokomotivpersonale på meget omfattende måde. Maskintjenesten arbejder med prognoser, som skønner, at styrken med udgangen af 1987 er nedskåret med 300, og det er vel at mærke på et tidspunkt, hvor man lige er begyndt at indsætte de nye fjerntog såkaldt Ic 3.

Indenfor LO er der for en række år siden truffet beslutning om at fremme industriforbundstanken, men det har dog ikke fundet sted i større omfang endnu, som medlem af LO er vi ansvarlige for at denne sag udvikles.

Som tjenestemandorganisation og derfor tilsluttet Centralorganisation I gennemlever vi nu en periode, hvor CO I omdannes til et forbund med medlemsorganisationerne indplaceret i een sektion. Denne omorganisering ligger tæt på en sammenslutning af organisationerne i den enkelte sektion.

Hvad taler for eller imod sammenlægning? Det som taler for kan listes op:

1. Ledelsen kan ikke spille på modsætninger de to organisationer imellem.
2. Med den større organisations styrke og dermed pres på for-

handlingsmodparten får vi stærkere baggrund for at varetage lokomotivpersonalets interesser.

3. Med udsigterne til stærkt nedsat behov for lokomotivpersonale smuldrer det økonomiske grundlag for opretholdelse af en effektiv organisation med en god tillidsmandsstandard. Sammenlægningen betyder imidlertid, at den større organisations ressourcer også kommer os til gode, derved kan vi fastholde vor standard.
4. Rekrutteringsgrundlaget for ansættelse som lokomotivmand gå ændring i møde, på kortere og længere sigt kommer disse, derfor er det en fordel, at ledelsen ikke heller her kan spille på eventuelle modsætninger mellem grupperne i de to organisationer, når vi skal forhandle ændringer.

Det er således udviklingen indenfor CO I som foranlediger DJ til i december 1982 at tilskrive øvrige jernbaneorganisationer i CO I om at drøfte samarbejds mulighederne i et nyt system, eventuelt at foretage en sammenlægning.

Samtidig foretog den arbejdsgruppe, der udpegedes på DLFs kongres i 1982 og som skulle fremsætte eventuelt forslag til ændring i DLFs indre struktur, nogle sonderinger i retning af sammenlægning med andre organisationer, nemlig Jernbaneforeningen og Dansk Metalarbejderforbund. Der er gjort rede for, hvorfor der ikke var baggrund for at nå til sammenlægning med disse.

5. Set på baggrund af det lige sagte, er det betydningsfuldt, at der med DJ er indgået en aftale om, at alt personale som betje-

- ner MH skal organiseres i lokomotivpersonalets afdeling.
6. Uddannelsesmønsteret kan ledesen ej heller benytte til at spille på modsætningsforhold, disse kan afklares i organisationen inden forhandlingsarbejdet går i gang.
  7. Organisatorisk kommer vi ikke til at hænge i periferien, idet DJ er repræsenteret i så vigtige centrale organer som forretningsudvalgene i CO I og LO. Det har klart den betydning at DJ modsætningsvis DLF har adgang til vigtige oplysninger på et tidligt tidspunkt og at DJ også har direkte mulighed for at gøre sig gældende med egne synspunkter.
  8. Det skal også noteres, at vore medlemmer kan indgå i DJs gruppelivsforsikring.
- Der findes også andre økonomiske fordele af mindre omfang, men dette er blot taget med for helhedens skyld.

### Hvad taler imod?

Det som taler imod sammenlægning er af modstandere fremhævet som faren for den faglærtes fortrængning fra trækraftområdet og risikoen for at miste sin identitet i en større organisation.

Om det første kan siges, at det uanset fortsat eksistens som selvstændig organisation bliver et lige så aktuelt problem, som yderligere kan minimere medlemstyrken og dermed forringe basis for at bevare optimal indflydelse på trækraftområdet, i denne forbindelse kan ledelsen have held til at spille på modsætningerne.

Om identiteten bør bemærkes, at der i forvejen blandt DJs medlemmer findes et stort antal med faglært status og at der ingen sandsynlighed er for, at vi skulle blive

overset i deres system. Metalarbejderforbundet og S.I.D. er gode eksempler på, at mindre organisationer ikke overses.

### Hvordan organiseres vi i DJ?

Den rapport en arbejdsgruppe har udarbejdet, og hvori begge forbund har været repræsenteret, er tilstillet kongresrepræsenterne. Af rapporten fremgår vedtægtsgrundlaget for lokomotivpersonalets afdeling. Det skal jeg ikke foretage en detaljeret gennemgang af men blot tage hovedtrækkene:

Afdelingen repræsenteres med 6 i DJs hovedbestyrelse. 1 repræsentant i DJs forretningsudvalg (afdelingsformand). Afdelingen deles op i grupper svarende til de nuværende afdelinger.

DLF udpeger en sekretær, som placeres i DJs sekretariat til næste ordinære kongres i DJ, hvorefter det er hovedbestyrelsen der foretager valg til tillidsposter i sekretariatet.

DLFs formue forbliver i lokomotivpersonalets afdeling. Tilpasning af vort system til DJs betyder i realiteten at det på lokalt hold kan virke som hidtil.

### Hvad siger DLFs love om opløsning af foreningen?

§ 11 indeholder afstemningsregler som generelt fastslår, at der skal  $\frac{2}{3}$  stemmeflerhed til ændring i love, derfor er denne regel grundlag for afstemning på kongressen.  $\frac{1}{3}$  af kongresrepræsenterne kan imidlertid forlange urafstemning, såfremt en sådan vedtages, må også  $\frac{2}{3}$  dels reglen være gældende. Da lovene ikke indeholder nogen bestemmelse om hvad de  $\frac{2}{3}$  er af, har vi efter indhentet juridisk fortolkning fået fastslået, at de  $\frac{2}{3}$  skal være af de afgivne stemmer.

Med henvisning til det som er

sagt og skrevet i tiden op til denne kongres, skal jeg stærkt understrege betydningen af, at kongresrepræsenterne følger hovedbestyrelsens indstilling og stemme for forslaget om sammenlægning af DJ og DLF, således at den finder sted med virkning fra den 1.1.1986.

Så indtrængende, det er mig muligt, peger jeg på de mørke udsigter for indflydelse i fremtiden på vort arbejdsområde, såfremt vi fortsætter som selvstændig organisation, der kan helt enkelt blive tale om en overlevelsessituation, hvis vi ikke søger støtte gennem sammenlægning, de der ikke er enige i denne opfattelse og stemmer mod forslaget vil komme til at bære et tungt ansvar, såfremt forslaget forkastes.

Hovedbestyrelsens indstilling bygger på grundigt arbejde og vurdering. Den indtager en realistisk holdning til den bedømte udvikling, en holdning som eneste relevante til beslutning.

### Debat om formandens beretning

*T. B. Christensen, Næ:* Vi mangler måske en spåkvinde som Corinta med sin krystalkugle, for at vide om det vi er igang med er det fornuftige. I stedet har vi K. B. Knudsen og den daglige ledelse, så vi er ikke helt fortabt.

Jeg har forstået at hovedbestyrelsen og de fleste afdelinger er enige om en sammenslutning, men jeg forstår ikke at man skulle tage til Norge for at tage den beslutning. Fagforeningsbosser har det som Jesus, man veksler mellem succes og fiasko, Jesus døde med tornekrans på hovedet, jeg håber ikke det sker for K. B. Knudsen, men det virker som om han kører et kolossalt sololøb i forhandlingerne med modparten.

På mødet i Næstved var der in-

gen problemer med hensyn til de 80 pladser til uddannelse, og de 80 pladser for syge kolleger på MH. Vi har bedt om at få adgang til at læse disse aftaler på skrift.

Vi er kommet i besiddelse af en protokol fra stationspersonalets møde, hvor det er helt andre toner. Det oplyses heri, at DLF ikke fastholder de 80 pladser, og at lokomotivpersonalet der bliver syge overgår til stationens tjenestefordeling.

Jeg er nervøs for at DSB en dag har for meget gul maling så strækingslokomotiverne bliver malet, og kan betjenes som arbejdskøretøjer.

Jeg takker til slut for det store arbejde der ydes i tillidsmandsudvalget fra DLFs side.

*G. E. Nielsen, Ar:* Mente ikke at der kan tilføres noget nyt til debatten om sammenlægningen. Måtte indrømme, at der havde været for få til de møder der var afholdt.

Mente der burde have været mere information, ville på Århus afdelings vegne foreslå spørgsmålet sendt ud til urafstemning, idet det efter hans opfattelse var det mest demokratiske, og ville give et bedre sammenhold i foreningen når alle kunne give deres mening tilkende.

Indleverede forslag om at afdelingen om sammenlægning mellem DJ og DLF prøves ved en urafstemning.

*P. H. Jensen, Kø:* Korsør afdeling stemmer for en sammenslutning med DJ idet vi bliver i en organisation hvis love giver os de samme rettigheder til at forhandle vort eget arbejdsområde, og fordi tilhørsforholdet til CO I, der forhandler vore løn- og ansættelsesforhold forbliver uændret, og her skal vi jo yderligere danne en sek- tion sammen med DJ.

Efter hvad jeg har forstået er forhandlingerne om en strukturændring i CO I så langt fremskredt så det vil få alvorlige problemer med hensyn til vort fremtidige tilhørsforhold til CO I.

Jeg syntes det skal med i billedet, at det ifølge tjenestemandsløven er CO I der forhandler så vi kunne komme i den situation, at det var andre tjenestemandsgeselskaber der skulle forhandle for os uden at vi havde nogen indflydelse.

Den situation ønsker Korsør afdeling ikke vi skal komme i, vi ønsker ikke spørgsmålet sendt til urafstemning, det skal afgøres i dette forum.

*Flemming Mølgård, Fa:* Det vi er samlet om i dag er en af de største beslutninger vi nogen sinde har skullet tage. Vi skal nu efter at DLF har været en selvstændig organisation i så mange år, og hvor der er blevet opbygget så mange gode traditioner, indgå som en del af en større enhed. Hvordan vil det virke på længere sigt? Det har vi diskutert med medlemmerne i Fredericia, og man er enige om, at et så vigtigt spørgsmål naturligt må ud til prøve i hele medlemskredsen.

Fredericia afdeling støtter derfor Århus afdelings forslag om afgørelse ved urafstemning.

*Henning Freundt, Kh:* På Kh afdelings generalforsamling var der overvejende stemning for, at et så betydningsfuldt spørgsmål bør afgøres ved urafstemning. Hvorfor han ville stemme for Århus afdelings forslag.

*Per Petersen, Gb:* Tilkendegav, at godsbanegårdens afdeling ville stemme for forslaget om sammen-

lægning med DJ, og man ønskede spørgsmålet afgjort på kongressen uden urafstemning.

*Mogens Hansen, Ar:* Opfordrede til at støtte Århus Afdelings forslag om urafstemning, mente at det var et overgreb hvis ikke medlemmerne blev spurgt i et så vigtigt spørgsmål. Urafstemning er den mest demokratiske form at løse spørgsmålet på. Når man til eksempel kan sende spørgsmål om 52 fridage og gruppeliv til urafstemning, syntes han ikke der var balance i tingene når man fratog medlemmerne retten til, at tage stilling i denne sag.

*J. B. Jacobsen, Kh:* Generalforsamlingen i Kh afdeling vedtog, at de delegerede skulle rejse til kongres med frit mandat. I forbindelse om spørgsmålet om urafstemning var det hans opfattelse, at når der til orienteringsmødet kun var mødt 5 medlemmer op var det tegn på, at man ønskede at kongressens delegerede skal tage den endelige beslutning her. Ønskede ikke at stemme for Århus afdelings forslag.

*Poul Petersen, Ab:* Aldrig har en sag der skal tages beslutning om været belyst så indgående, og vi har i Ålborg besluttet at sagen skal behandles og afgøres her på kongressen uden urafstemning.

*Ole Quist, Kø:* Det er med dyb undren jeg hører, at man ikke i Århus og Fredericia er blevet overbevist endnu. Både hovedbestyrelsens medlemmer og senere K. B., Kurt og Nygård Jespersen har orienteret, og endelig er det ikke forbudt tillidsmændene selv at sætte noget i værk så informationen bliver yderligere forstærket.

*G. E. Nielsen, Ar:* Bestyrelsen for Århus afdeling går ind for en sammenlægning med DJ. Det formen hvorunder det skal foregå, derfor fastholder vi vort forslag om urafstemning.

*Svend Højgaard, Gb:* Som den eneste af godsbanegårdens delegerede mener jeg, at en så stor sag skal afgøres ved en urafstemning så alle medlemmer får deres demokratiske medbestemmelsesret.

*K. B. Knudsen, Hb:* Ville af hensyn til referatet fra kongressen slå fast, at der ikke er nogen uoverensstemning i sagen om de 80 MH. pladser til syge medlemmer, det er et ca. tal som skal afpasses efter det behov der til enhver tid er for beskæftigelse af svage, vi har for øjeblikket et behov på 110 pladser. Da vi netop i denne sag skal integrere MH med stationspersonalet senest om 5 år er det meget nødvendigt, at vi i DJ kan få fuld kontrol over hvad der skal ske.

Med hensyn til forslaget om urafstemning mente han ikke det er til gavn for nogen som helst, det må dem der går aktivt ind i arbejdet der skal tage beslutningen og ingen anden. Hold op med at tale om demokrati, vort æresmedlem S. Suneson har sagt hvorfor bærer man gyldne kæder.

Man skal have hår på brystet til at tage denne beslutning. Og jeg anbefaler på hovedbestyrelsens vegne, at man tager beslutningen her og nu.

*O. Husted Andersen, Hb:* Citerede Carl Scharnberg der taler om at være usikker, med en omskrivelse til vore forhold, hvor DSBs chefer ikke ser med venlige øjne på en sammenlægning med DJ.

*V. P. Madsen, Ar:* K. B. Knudsen udtaler, at vi skal have hår på brystet, at vi skal være demokratiske. Det er medlemmerne der er demokratiske, vi er blevet valgt til at rejse til denne kongres med eneste punkt på dagsordenen, sammenslutning af DLF-DJ. Er K. B. Knudsen bange for at sammenslutningen vil blive forkastet ved en urafstemning, og derfor ikke vil få sin krone.

*J. K. Jensen, Str:* Som tillidsmand må man selv starte debatten i afdelingen. Man kan ikke sætte sig med armene over kors og vente på, at der kommer nogle informationer fra hovedbestyrelsen, det forpligter at være tillidsmand. Stem mod Århus afdelings forslag og husk på, at hvis vi venter til 1991 og ønsker optagelse i DJ bliver det på deres betingelser.

*Flemming Mølgaard, Fa:* Diskussionen her på kongressen er en identisk model af generalforsamlingen i Fredericia. Selve emnet træder helt i baggrunden, det er kun afstemningsmetoden man beskæftiger sig med. Det kunne være vi skulle have lidt mere at vide om planerne for ændring af strukturen i CO I.

Jeg vil dog gentage, at med hensyn til problemet om urafstemning har bestyrelsen i Fredericia en moralsk forpligtelse til, at stemme for Århus afdelings forslag da en overvejende del gav udtryk herfor.

*R. C. Christensen, Hg:* Min samvittighed er i orden med en kongresbeslutning. Der har ikke været særlig stor opbakning til møderne. Derfor går Helsingør afdeling ind for en sammenslutning uden urafstemning.

*Louis Hansen, Gb:* Det har ikke manglet på informationer i denne sag. Godsbanegårdens delegerede har frit mandat.

*Vagn Nielsen, Ar:* Det lyder som vi ikke ved hvad vi vil i Århus, men hos os var der en god tilslutning til mødet, og det er på den baggrund vi ønsker urafstemningsformen idet det var og er medlemmernes ønske.

### **Afstemning om forslag fra Århus om urafstemning**

Der var ikke indtænget flere talere, og dirigenten kunne oplyse at der var indkommet ønske fra 16 delegerede om, at afstemningen skulle foregå ved navneopråb.

Han gjorde opmærksom på at der skulle 25 stemmer til for at forslaget kunne vedtages.

### **Forslag fra Århus afdeling:**

Spørgsmålet om en sammenlægning af DLF og DJ afgøres ved urafstemning.

p.a.v.

G. E. Nielsen.

### **Afstemning ved navneopråb:**

For forslaget stemte 18.

Imod forslaget stemte 54.

2 stemmer var hverken for eller imod.

*Forslaget var forkastet.*

### **Afstemning om sammenlægning mellem DLF og DJ**

Dirigenten oplyste, at der også til denne afstemning var indkommet forslag fra 16 delegerede om at afstemningen skulle foregå ved navneopråb.

### *Forslag fra Hovedbestyrelsen:*

Sammenlægning af Dansk Jernbaneforbund og Dansk Lokomotivmands Forening pr. 1.1.1986.

*Afstemning ved navneopråb.*

For forslaget stemte 72.

Imod forslaget stemte 2.

Ingen stemte hverken for eller imod.

*Forslaget var vedtaget.*

*Kongressen holdt en halv times kaffe-pause.*

Kongressens punkt 5.

#### **Udpegning af en sekretær til DJs sekretariat**

*K. B. Knudsen, Hb:* Pegede på og foreslog foreningens nuværende næstformand og sekretær Kurt Christiansen.

Han mente det er af den største betydning, at vi får placeret en mand i sekretariatet der har forstand på foreningens tarv i forbindelse med sammenlægningen. Var overbevist om at Kurt kunne klare opgaven.

*Mogens Hansen, Ar:* Var indstillet på at Kurt Christiansen blev konstitueret i stillingen.

*Dirigenten:* Afviste Mogens Hansens forslag idet dagsordenen var vedtaget med en udpegning af en sekretær.

*Henning Freundt, Kh:* Følte at der var ting der ikke var afklaret. Hvad skal der nu ske på Hellerupvej? Kan man undvære en sekretær.

*B. Christoffersen, Gb:* Ville have at vide om valget gælder for et stykke tid eller hele perioden. Mente der var en fejl i proceduren.

*K. B. Knudsen, Hb:* Dirigenterne har ikke gjort nogen fejl. Dagsordenen er godkendt.

Valg af sekretær er gældende til DJs kongres i 1988.

Indtil den 1.1.1986 vil der blive arbejdet i nogle grupper, således at

det hele er faldet på plads til den tid, så jeg er overbevist om at man nok skal kunne klare det på Hellerupvej.

De omtalte arbejdsgrupper skal lave deres arbejde færdigt til efteråret, hvor der så vil blive indkaldt til ekstra ordinær kongres i DLF, og her skal vi så tage stilling til hvem der skal vælges til de forskellige tillidshverv i den nye lokomotivpersonalets afdeling.

Da ikke andre var foreslået blev Kurt Christiansen valgt til sekretær i DJs sekretariat.

Kongressens punkt 6.

#### **Afslutning**

*E. Nygaard Jespersen, DJ:* Takkede fordi han, Bjarndal og Bistrup måtte overvære kongressen her i dag. Det er forståeligt, at debatten til tider har været noget følelsesladet når man træffer en så stor beslutning.

Ønskede til lykke med resultatet, og håbede på et godt samarbejde fremover. Jeg har været på en til tider anstrengende turne med K.B. og Kurt, og har her fået et godt indtryk af lokomotivmændene.

Der skal ske meget inden vi får det hele på plads til nytår. DJ afholder ekstraordinær kongres den 22. maj hvor vi skal konfirmere jeres beslutning, og vores hovedbestyrelse og tillidsmænd er positive for sammenslutningen, vi kæmper ikke imod men sammen.

E. Nygaard Jespersen sluttede med at ønske Kurt Christiansen til lykke med valget, og understregede at han naturligvis kunne genvælges til 1988, det er op til hovedbestyrelsen.

*Finn P. Hansen, Gb:* Forelagde en udtalelse som vendte sig imod det overgreb regeringen har foretaget i

overenskomsterne mod tjenestemændene.

*Dirigenten:* Vi kan ikke modtage udtalelsen på den nuværende dagsorden.

*Finn P. Hansen, Gb:* Nok er dirigenten øverste myndighed på kongressen men kongressens delegerede kan vedtage, at man behandler udtalelsen.

*Ingen ønskede ordet.*

*Kurt Christiansen, Hb:* Tak for valget og fordi I fandt mig værdig til at påtage mig den opgave, jeg glæder mig til arbejdet.

Ligeledes en tak til Nygaard for velkomsten i DJ.

*K. B. Knudsen, Hb:* Jeg er glad for at afstemningen om sammenlægning med DJ var så klar som tilfældet var. Det er en glæde for mig at 72 af 74 kunne stemme for. Det betyder at vi overfor DJ står som en homogen gruppe i det fremtidige arbejde.

En af de ærede kongresdelegerede mente at jeg var bange for, at sammenlægningen af DLF og DJ ville blive forkastet ved en urafstemning. Jeg har ikke været bange for en urafstemning. Jeg står for at forlade DLF og kan gøre det med god samvittighed. Jeg er overbevist om, at fremtiden i DJ vil være en stor fordel.

*Herefter afsluttede dirigenten kongressen med tak for god ro og orden.*

*Carsten Quvang*  
Protokolfører

*Jørn Thillemann*  
Protokolfører



# Sammenlægning/Samarbejde

Erik Nygaard Jespersen

Den 30. april vedtog Dansk Lokomotivmands Forening at lade sig sammenlægge med Dansk Jernbaneforbund.

Dansk Jernbaneforbund kunne derfor afholde sin ekstraordinære kongres den 22. maj 1985, hvor forbundets delegerede gav sin fulde tilslutning til sammenlægningen.

Herefter er sammenlægningen er realitet og træder i kraft den 1. januar 1986.

Siden 1849 har foreningsfriheden, det vil sige retten til »uden forudgående tilladelse at danne foreninger i ethvert lovligt øjemed«, været en grundlovsikret retighed og fast bestanddel af det danske folkestyre. Denne retighed er gennem årene blevet udnyttet i en sådan grad, at Danmark i dag må siges at være et af de mest gennemorganiserede samfund i verden. Fælles optræden og samarbejde har da også vist sig at være en praktisk vej til øget styrke og politisk indflydelse samt til løsning af fælles problemer og udvikling af personlige udfoldelsesmuligheder.

Den nu fuldbyrdede sammenlægning falder derfor godt i tråd med disse stolte traditioner, og kan tages som udtryk for en levende bevægelse.

Organisationerne har på en lang række områder uomtvisteligt haft en meget stor betydning for det danske samfunds politiske, økonomiske, sociale og folkelige udvikling.

Dansk Lokomotivmands Forening får nu mulighed for, at udvikle sig som selvstændig kategori under Dansk Jernbaneforbund på lige fod med Dansk Jernbaneforbunds øvrige kategorier, samtidig med de muligheder, der gives ved at kunne drage nytte af den større

organisations repræsentation på vigtige poster.

Det bliver nu ikke mere muligt for DSB, at spille Dansk Lokomotivmands Forening og Dansk Jernbaneforbund ud mod hinanden i den evige jagt på besparelser.

Virksomheden DSB er under stadige forandringer også kaldet organisationsudvikling. Under dække af denne stadige organisationsudvikling gøres der utallige forsøg på besparelser.

Forbundets medlemmer er naturligtvis vidende om, at DSB – for at imødegå den stigende konkurrence og de faldende offentlige tilskud – skal satse på de indtægtsskabende aktiviteter og kvaliteten heraf. Vejen frem er derfor ikke en mindre produktion eller et lavere kvalitetsniveau, men derimod en bedre udnyttelse af hele produktionsapparatet, med større indtægter til følge.

Udviklingen stiller til stadighed organisationerne over for nye problemer og muligheder, samtidig med at medlemmernes situation og vilkår undergår forandringer, der i yderste konsekvens helt kan ændre det interessegrundlag, de forskellige organisationer hviler på.

Skal en organisation forbedre sin indflydelse er det derfor af alt afgørende betydning, om den er i stand til at opfange den dynamiske udvikling i omgivelserne og konsekvenserne heraf for organisationen. Organisationernes handlinger er således i meget vid udstrækning reaktioner på udviklingen i omgivelserne herunder udviklingen i de politiske problemers og den offentlige politik karakter og indhold.

I efteråret 1984 erklærede forbundet sig rede til en fordomsfri drøftelse af virksomhedens muligheder for at ekspandere under de givne politiske omstændigheder.

Drøftelserne medførte en vel nok ret enestående aftale om hvordan arbejdet med at modernisere produktionsvilkårene på stationerne kunne gennemføres.

Arbejdet har senere måttet indstilles, grundet DSB's manglende opfyldelse af sin del af aftalen. DSB's ledelse synes desværre godt hjulpet af de politiske omstændigheder, på vej til at misbruge de ansattes og deres organisationers meget udstrakte loyalitet over for virksomheden.

Forudsætningen for denne fortsatte loyalitet må være en loyal hjælp og støtte fra ledelsen.

Denne simple kendsgerning synes DSB's ledelse at have glemt, eller meget belejligt at overse under de fremherskende politiske forhold, når ledelsen, som det er tilfældet, i stadig stigende grad handler hen over hovedet på vore medlemmer og deres valgte tillidsrepræsentanter, og ikke overholder den lovfæstede pligt til at samarbejde med organisationerne.

Kan man forlange et loyalt samarbejde, når man ikke selv vil optræde som en loyal samarbejdspartner?

Medens DSB slikker sårene efter den senere tids samarbejdsproblemer med organisationerne, har Dansk Lokomotivmands Forening og Dansk Jernbaneforbund taget et værdifuldt skridt i den rigtige retning til gavn for medlemmerne, og forhåbentlig til hjælp for bevarelsen af så mange arbejdspladser som muligt på vor fælles arbejdsplads DSB.

Med en stor tak til arbejdsgruppen der har udarbejdet grundlaget for sammenlægningen, ønskes begge organisationer rigtig hjertelig til lykke.

# Dansk Jernbaneforbunds ekstraordinære kongres

10

På hovedbestyrelsens vegne bød forbundformand *Erik Nygaard Jespersen* de delegerede velkommen til den ekstraordinære kongres, der var indkaldt i henhold til forbundsloven § 5, stk. 12. Nygaard Jespersen fortsatte:

– Hovedbestyrelsen har enstemmigt besluttet at indkalde til denne ekstraordinære kongres, der er forbundets øverste myndighed, med det formål:

For det første at godkende sammenlægningen mellem Dansk Lokomotivmands Forening og Dansk Jernbaneforbund.

For det andet at behandle et forslag om ophævelse af forbundets fonde til fordel for et mere tidssvarende budget- og regnskabssystem.

For det tredje at gennemføre en ændring af forbundsloven § 5, stk. 11, der betyder, at der på forbundets kongresser også foretages valg af næstformand. Ligeledes har hovedbestyrelsen et forslag om fastsættelse af en afgangsalder for fastlønnede tillidsmænd og sekretærer på hovedkontoret.

Derudover er der mindre redaktionelle ændringer til den bestående lov, der ved denne lejlighed søges ændret.

Til orientering for kongressen kan oplyses, at Dansk Lokomotivmands Forening på en ekstraordinær kongres den 30. april 1985 har besluttet denne sammenlægning under forudsætning af godkendelse af denne forsamling.

Til at overvære denne ekstraordinære kongres har forbundet inviteret arbejdsgruppen, der har forestået det grundlæggende arbejde for denne sammenlægning.

Jeg har derfor fornøjelsen at byde velkommen til tidligere hovedkasserer S. B. Smith og sekretær S. H. Majlund. Vi ved, at I nøje



*Erik Nygaard Jespersen*

følger forbundets virksomhed, uanset den er kommet lidt på afstand, men vi kan forsikre jer om, at vi er glade for at have jer i vor midte.

Derudover har vi indbudt de repræsentanter fra Dansk Lokomotivmandsforening, der – som nævnt – har deltaget i arbejdsgruppen. Det er: Formand K. B. Knudsen, næstformand K. H. Christiansen samt hovedbestyrelsesmedlemmerne, lokomotivførerne U. Salmonsens og V. Dorner.

Også her ved vi, at I nøje vil følge afviklingen af denne kongres, og vi byder også jer rigtig hjertelig velkommen i vor kreds.

Jeg vil endnu engang byde alle de delegerede velkommen – i håb om en saglig behandling af kongressens emner.

Med disse bemærkninger erklærer jeg den ekstraordinære kongres for åbnet.

## **Godkendelse af sammenlægning af Dansk Lokomotivmands Forening og Dansk Jernbaneforbund**

– Fagbevægelsen har gennem en meget lang årrække arbejdet på at få medlemsforbundenes ældgamle struktur ændret. Det blev sidst drøftet på LO-kongressen i november 1983. LO-kongressen udsatte at tage stilling til strukturen frem til næste 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 strukturdebatten i LO's regie måtte betragtes som afsluttet.

Således begyndte forbundsformand Erik Nygaard Jespersen sin motivering for sammenlægningen og fortsatte:

– For så vidt angår strukturdebatten i LO skal vi helt tilbage til LO-kongressen i 1971. Dengang

# COI informerer:

## Solidariteten

I lederartiklen af maj-nummeret af COI-informerer gav vi udtryk for COIs generelle synspunkter på den måde, aftaleforhandlingerne afsluttedes.

Blandt andet gav vi udtryk for stærk utilfredshed med, at der ikke var nogen som helst solidaritet i lovindgrebet, idet der ikke ved udmøntningen af de generelle lønstigninger var taget spor hensyn til de lavere- og lavestlønnede i den offentlige sektor - de generelle lønstigninger blev udelukkende udmøntet i procenter.

Arbejdet i de paritetiske nævn for det offentlige område er nu afsluttet, og COI har i dette arbejde prøvet at leve op til det, vi stillede i udsigt i maj-nummeret, nemlig at forsøge at reparere på den manglende solidaritet i de generelle lønstigninger med de få penge (0,5 procent af lønsummen), som for vort vedkommende skulle fordeles i det paritetiske nævn for TFUs område.

Som beskrevet på de næste sider, er det i nævnet aftalt, at lønforløbet for ufaglærte tjenestemænd (d.v.s. tjenestemænd, der hidtil har været klassificeret i lønrammerne 3, 4, 5 og 6) ændres, således at forløbet bliver lønramme 4 med automatisk oprykning til lønramme 6 efter 2 år på slutløn i lønramme 4.

Det betyder aktuelt, at tjenestemænd, der er på slutløn i lønramme 4 og 5 oprykkes til lønramme 6. Og dette forløb er så i øvrigt sikret alle.

Den umiddelbare virkning vil være, at henimod 7500 tjenestemænd oprykkes fra lønramme 4 eller 5 til lønramme 6.

For så vidt angår det faglærte område er det aftalt, at slutlønnen ændres på den måde, at det hidtidige forløb lønramme 9/10 plus tillæg afløses af automatik mellem lønramme 10 og 12, men med bortfald af det særlige tillæg. Den aktuelle virkning vil være, at faglærte, der er på sluttrin i lønramme 10 oprykkes til lønramme 12, men med bortfald af det særlige tillæg, hvorved lønstigningen i første omgang vil være begrænset til forskellen mellem tillægget og skalatrin 20. Men ordningen sikrer oprykning til sluttrinnet i lønramme 12, efterhånden som den enkelte har lønanciennitet til det.

Herudover er der aftalt omklassificering af en række andre konkrete grupper, ligesom der er reserveret penge til individuelle omklassificeringer pr. 1. april 1986 samt penge til gennemførelse af de stillingsvurderingsundersøgelser, som COIs hovedbestyrelse har besluttet iværksat.

COI har for at opnå et resultat med en vis solidaritet satset den helt overvejende del af sin andel af de 0,50 procent på omklassificeringer, hvilket naturligvis har påvirket muligheden for at gennemføre forbedringer på en række andre områder, men denne prioritering er sket med fuld tilslutning i COIs hovedbestyrelse, der har ment, at et forsøg på at ændre de generelle klassificeringer for brede grupper af COIs medlemsområde burde gå forud.

Det samlede resultat fik ikke den solidariske profil, vi kunne have ønsket os, men efter evne har vi forsøgt at reparere på den grundlæggende skævhed.

Om forsøget er lykkedes, skal vi overlade til det enkelte medlem at dømme om.

# Resultatet

Arbejdet i det paritetiske nævn for TFUs område er nu afsluttet, og i det efterfølgende er resultatet af nævnets beslutninger om henholdsvis tidspunktet for udbetaling af de generelle lønstigninger samt fordelingen af 0,50 procent af lønsummen til specielle krav, herunder omklassificeringer opsummeret.

## Generelle lønstigninger

I henhold til forlængelsesloven skal der udbetales generelle lønstigninger på henholdsvis 1,75 og 1,25 procent i hvert af årene i perioden.

Det var henlagt til de paritetiske nævn at tage stilling til tidspunktet for udbetalingstidspunkterne. Nævnene har besluttet, at pengene skal udbetales pr. 1. april 1985 og 1. april 1986. Lønstigningen beregnes af den samlede faste løn og vil blive tillagt det tidligere udmøntede beløb på 0,23 procent, som reguleringsordningen bevirkede.

Udover de anførte procentstigninger vil lønnen blive reguleret pr. 1. oktober 1985 og 1. oktober 1986 i medfør af den reviderede reguleringsordning.

## Omklassificeringerne

Som omtalt i lederartiklen prioriterede COIs hovedbestyrelse omklassificeringer højt i denne omgang. Baggrunden herfor var, at det skulle søges at bøde på den manglende solidaritet i formen for udbetaling af de generelle lønstigninger.

Der blev derfor satset hårdt på at få gennemført forbedringer specielt for de laveste lønrammer, men også for det faglærte område, hvor der kan gøres sammenligninger såvel til det private arbejdsmarked som til overenskomstområdet i staten.

For det *ufaglærte tjenestemandsområde* blev resultatet, at stillinger, der hidtil har været klassificeret i lønramme 3, 4, 5 eller 6 nu klassificeres i lønramme 4 med oprykning til lønramme 6 efter 2 år på slutløn i lønramme 4. Dette betyder, at der indføres kontinuerlig oprykning fra skalatrin 8 (der er et-årigt) til skalatrin 15 (incl.). Trinne 9-15 er to-årige.

Den aktuelle betydning vil være, at alle der har været 2 år på sluttrin i lønramme 4 oprykkes fra skalatrin 13 til skalatrin 14, medens de, der har været 2 år på slutløn i lønramme 5 vil blive oprykket fra skalatrin 14 til skalatrin 15.

Det skønnes, at dette betyder, at mellem 7000 og 7500 vil blive oprykket i COIs medlemsområde.

Det bemærkes, at der ikke sker ændringer for dem, der er placeret på skalatrinnene 8 - 12, men de er naturligvis sikret oprykningen kontinuerligt til lønramme 6, når de opfylder betingelsen om 2 år på slutløn i lønramme 4.

Der vil blive gjort visse undtagelser, således at begyndelseslønnen for visse stillinger, der hidtil har haft en begyndelsesløn i lønramme 5 og 6 ikke går ned i begyndelsesløn.

Disse særlige regler vil blive beskrevet i næste nummer af COI-informere.

For så vidt angår *det faglærte område* er det aftalt, at stillinger, som hidtil har været klassificeret i lønramme 9/10+tillæg ændres således, at lønrammeforløbet bliver lønramme 10 med oprykning til lønramme 12 efter 2 år på slutløn i lønramme 10.

Ændringen vil dog umiddelbart kun få virkning for de ca. 440 stillinger, hvis indehavere har været på slutløn i lønramme 10 i 2 år.

Ved oprykningen til lønramme 12 (skalatrin 20) vil det hidtidige tillæg bortfalde for dem, der p.t. oppebærer det, og den største betydning af nyordningen vil derfor være, at der er sikret yderligere et skalatrin på slutlønnen.

Som en konsekvens af ændringen af den generelle lønordning for faglærte i »grundstilling«, er det aftalt, at alle faglærte stillinger i lønramme 11 oprykkes til lønramme »ren 12«.

De beskrevne ordninger for såvel faglærte som ufaglærte vil få virkning fra den 1. april 1985.

Ligeledes med virkning fra den 1. april 1985 er der aftalt omklassificering af følgende grupper:

— Begyndelseslønnen for vagtmestre ved domstolene fastsættes til lønramme 5 med oprykning til lønram-

me 7 efter 2 år på slutløn i lønramme 5.

— Et antal toldassistenter i lønramme 10 omklassificeres til overtoldassistent i lønramme 13.

— En skolebetjent (pedel) ved visse større erhvervsskoler omklassificeres til vagtmester i lønramme 10.

Med virkning fra den 1. april 1986 omklassificeres følgende grupper:

— Et antal mestre i civilforsvaret i lønrammeforløbet 9/17/21 omklassificeres til lønramme 24.

— Et antal stillinger som overmekaniker i søværnet omklassificeres til lønramme 14.

— Polititillægget for stillinger i lønrammerne 22-33 forhøjes.

Herudover er der afsat penge til individuelle omklassificeringer med virkning fra den 1. april 1986.

Endelig er der afsat penge til gennemførelse af de omklassificeringer, som måtte blive følgen af de stillingsvurderingsundersøgelser, som hovedbestyrelsen har besluttet iværksat. Pengene hertil vil blive fordelt over begge årene i perioden.

## Specielle krav

En række af de specielle krav, som var stillet såvel af centralorganisationerne som af finansministeriet måtte opgives undervejs, primært på grund af for få penge.

For COIs vedkommende var en væsentlig begrundelse for pengemanglen hovedbestyrelsens beslutning om at prioritere omklassificering højere.

Af de gennemførte specielle krav, som har betydning for COIs område kan nævnes følgende:

- 1) Regulering af den opsatte pension, således at den bevarer sin værdi indtil udbetalingstidspunktet. Det konkrete indhold vil senere blive beskrevet i COI-informere, når lovforslag m.v. foreligger.
- 2) Optagelse i en pensionsordning af tjenestemandslignende ansatte ved Koføds Skole, Møltrup Optagelseshjem og Døvefilm Video.
- 3) Ændring af flyttegodtgørelsesaftalen, således at der ved fastsættelsen af godtgørelse for dobbelt



Tjenestemændenes forhandlere på vej til møde i finansministeriet. Fra venstre: TFU-formand Aage Andersen, COII-formand Hans Strun-  
ge og sekretariatsleder Niels Juul, COI. Foto: Søren Rud, Alfa.

- husførelse ikke skal ske fradrag af 1/6 af de fulde dagpengebeløb.
- 4) Ændring af aftalen om hjemflytningstillæg for tjenestemænd i lønramme 6 og lavere lønrammer (har betydning for ministerialbetjente m.v., der forretter tjeneste ved danske ambassader etc. i udlandet).
  - 5) Indførelse af minimumsantal weekendfriheder for landsbygravere med en ansættelseskvote under 50 procent.
  - 6) Den særlige feriegodtgørelse for konjunkturlønnede (ved Den kgl. grønlandske Handel) forhøjes fra 1 til 1,5 pct.
  - 7) Lønanciennitetsreglerne ved overgang fra overenskomstansættelse til tjenestemandsansættelse forbedres.
  - 8) Godtgørelsen ved pligtig fraflytning af en tjenestebolig ved pensionering forbedres.
  - 9) Der gennemføres ændringer i aftaler om rådighedstillæg for a) landbygravere. b) kirkegårdsledere i lr. 14, c) pedeller ved navigations- og søfartsskoler samt d) ændringer af visse tillæg i forsvaret (primært af betydning for medlemmer af Tjenestemandsföreningen for Søværnets Mekani-kerkorps).
  - 10) Aftalerne om kørsel med specialkøretøjer udvides med forskellige køretøjer, f.eks. visse troljer ved DSB og visse specialkøretøjer i provinslufthavnene.
  - 11) Der indføres et reparationstillæg (lampemandstillæg) ved DSBs færger efter samme retningslinier som ved private færger.
  - 12) Der indgås en aftale om smudstillæg til håndværkere ved landbohøjskolen.
  - 13) Vederlag til landpolitifolk for hustruens deltagelse i telefonpasning m.v. forhøjes.
  - 14) Der indføres et tillæg til vagtmestre ved landbohøjskolen, som direkte medvirker ved undervisning.
  - 15) Uniformsgodtgørelsen for ministerchauffører forbedres.
  - 16) Der gennemføres en række ændringer i ferieaftalen, hvoraf den væsentligste for COI er, at der indføres en *ret* til erstatningsferie for sygdom, der starter før ferien.
  - 17) Der indgås aftale om en lavere pligtig afgangsalder for tjenestemænd ved kriminalforsorgen omfattet af COIs forhandlingsret. Følgende af ovennævnte punkter vil blive gennemført med virkning fra den 1. april 1985: 2, 3, 5, 7, 11, 12, 13, 14 og 16. De øvrige punkter vil få virkning fra den 1. april 1986.

# Søfartsudvalg

COIs hovedbestyrelse besluttede først på året, at der skulle nedsættes et internt søfartsudvalg.

På grund af søfartens specielle problemer var der enighed om, at der var et behov for, at forretningsudvalget og hovedbestyrelsen havde en reference-

gruppe, der kunne forbehandle problemerne.

Udvalget har afholdt sit første møde, hvor man drøftede retningslinierne for udvalgets videre arbejde.

I udvalget er der repræsentanter for de organisationer, der har sejlene medlemmer.



Søfartsudvalget f.v.: Bjarne Hansen, Dansk Jernbaneforbund - J. Flemming Nielsen, Den Grønlandske Tjenestemandsförening - Svend Kristensen, Farvandsvæsenets Funktionær Forening - Sekretær Torben Hansen, COI - Bjarne Johansen, CS-Søværn (formand) - Keld Paulsen, Dansk Postforbund - Peter Kjempff, Statshavnens og Kystvæsenets fællesforening - Børge Graversen, Foreningen for Funktionærer i Fiskerikontrollen.

## COIs uddannelses- og rejsefond

Ved COIs 75 års jubilæum i november 1984 besluttede repræsentantskabet, at der i samme anledning skulle oprettes en uddannelses- og rejsefond.

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

Tildeling af tilskud foretages af COIs hovedbestyrelse efter indstilling(er) fra forretningsudvalget. Ved bedømmelse af ansøgningerne lægges der vægt på dels ansøgenes hidtidige indsats i organisationen og dels det formål, hvortil det givne tilskud tænkes anvendt.

En motiveret ansøgning om tilskud til et af de ovennævnte formål indsendes til:

Statstjenestemændenes Centralorganisation I  
Bredgade 21, 2.  
1260 København K

senest den 1. august 1985.

Meddelelse om tildeling af tilskud gives til den/de pågældende og vedkommendes organisation(er) her i bladet samt i en COI-meddelelse.

## Forhandlingsret for privatbanerne

I løbet af 1985 blev 2 organisationer på privatbaneområdet sammenlagt med de tilsvarende COI-organisationer, Dansk Jernbaneforbund og Dansk Lokomotivmands Forening.

Såvel jernbaneforbundet som lokomotivmandsforeningen forhøjede straks deres medlemstal i COI med de sammenlagte medlemmer, således at privatområdet fra sammenlægnings-tidspunktet var tilsluttet COI.

Med baggrund heri tilskrev COI i august måned 1984 finansministeriet med anmodning om, at privatbaneområdet blev accepteret som omfattet af TFU-hovedaftalen.

I forbindelse med arbejdet i det paritetiske nævn for TFUs område har finansministeriet meddelt, at man er enig med COI i, at privatbaneområdet er omfattet af TFU-hovedaftalen.

Dette betyder ikke, at de aftaler, som COI har indgået for så vidt angår statstjenestemandsområdet automatisk har gyldighed for privatbaneområdet. Men det er naturligvis hensigten, at der skal ske en »harmonisering« af regler m.v. ved indgåelse af nye aftaler.

Dette vil for første gang ske i forbindelse med arbejdet i det paritetiske nævn, idet de lønindstillinger, som aftales for såvel ufaglærte som faglærte vil få virkning på privatbaneområdet.

blev der fremlagt et strukturfor-  
slag, som blev vedtaget – et struk-  
turforsalg som er bekræftet på se-  
nere kongresser.

Vender vi os herefter til den  
strukturdebat, der er foregået in-  
denfor Jernbaneorganisationernes  
Fællesudvalg, har der ved forskel-  
lige lejligheder været drøftet mul-  
ighederne for et tættere samar-  
bejde mellem Dansk Lokomotiv-  
mands Forening og Dansk Jernba-  
neforbund.

Disse drøftelser er ofte foregået  
uformelt, men efter vedtagelsen af  
Tjenestemandsløven af 1969 ret-  
tede Dansk Lokomotivmands For-  
ening en officiel henvendelse til  
Dansk Jernbaneforbund, hvori  
man pegede på, at et tættere sam-  
arbejde kunne være ønskeligt, og  
at dette muligvis kunne resultere i  
en ændret struktur for de to organi-  
sationer.

Henvendelsen gav dog ikke an-  
ledning til en dyberegående drøf-  
telse af spørgsmålet.

Også samarbejdet mellem sam-  
tlige fire organisationer under Jern-  
baneorganisationernes Fællesud-  
valg har været drøftet. Disse drøf-  
telser er resulteret i en mere prak-  
tisk samarbejdsform.

Dansk Lokomotivmands For-  
ening og Dansk Jernbaneforbund  
har blandt andet gennem Jernba-  
neorganisationernes Fællesudvalg  
haft et fortrinligt samarbejde de to  
organisationer direkte imellem.

Den tekniske udvikling har på  
mange områder grebet ind i orga-  
nisationernes liv og strukturer.  
Mange arbejdsopgaver ændres to-  
talt.

Ved DSB er ændringer vel  
endnu ikke så udtalte, men hele  
problemstillingen er der og vil for-  
mentlig forstærkes i de kommende  
år. Dette må i sig selv give organi-  
sationerne anledning til at tage



*Arbejdsudvalget*

deres samarbejdsrelationer op til  
overvejelse.

På Cenralorganisation I's repræ-  
sentantskabsmøde i 1982 vedtoges  
det at arbejde videre på et struktur-  
forslag, der gik på, at CO I skulle  
udgøre selve organisationen, og de  
tilsluttede organisationer indgå  
som sektioner. Det var her blandt  
andet forudsat, at de tre jernbane-  
organisationer, der er tilsluttet CO  
I, skulle udgøre en sektion.

På forslag fra Dansk Jernba-  
neforbund gik de tre jernbaneorgani-  
sationer imod en fortsættelse af  
strukturarbejdet før, der var skabt  
klarhed over, om den nye CO I-or-  
ganisation fik LO som hovedorga-  
nisation. Forslaget blev nedstemt,  
men hele diskussionen gav anled-  
ning til at reflektere over, hvordan  
de tre jernbaneorganisationer ville  
se på et så tæt samarbejde, som der  
ville blive tale om i et nyt CO I-for-  
bund.

Ved en drøftelse i Dansk Jernba-  
neforbunds hovedbestyrelse gav  
denne enstemmig tilslutning til at  
rette henvendelse til Dansk Loko-  
motivmands Forening og Fællesor-  
ganisationen-DSB om et nærmere

samarbejde i en eventuel sektion-  
opdeling. I december 1982 rettedes  
skriftlig henvendelse til Dansk Lo-  
komotivmands Forening om  
spørgsmålet.

Efter en behandling i Dansk Lo-  
komotivmands Forenings hoved-  
bestyrelse modtog forbundet det  
svar, at man var positiv indstillet til  
at drøfte mulighederne for et nær-  
mere samarbejde.

Fællesorganisationen-DSB var  
på det givne tidspunkt ikke interes-  
seret i at være med i drøftelserne,  
hvilket skyldtes, at der i denne or-  
ganisation ikke er ansat tjeneste-  
mænd efter 1. juli 1969.

Først i 1983 enedes man om at  
sætte gang i samarbejdsdrøftel-  
serne ved nedsættelse af en ar-  
bejdsgruppe. Denne arbejds-  
gruppe barslede med en rapport i  
december 1983, en rapport som  
blev udleveret til jer på den ordi-  
nære kongres i maj 1984.

For at lette gennemgangen af  
forslaget, har vi udtaget essen-  
sen af rapporten, som ligger i jeres  
mapper.

Inden den egentlige debat, om godkendelsen af sammenslutningen mellem Dansk Lokomotivmands Forening og Dansk Jernbaneforbund påbegyndes, skal jeg derfor kort gennemgå konklusionerne og indstillingerne i rapporten. Det skal bemærkes, at indstillingen senere er blevet godkendt af forbundets hovedbestyrelse til forelæggelse på denne ekstraordinære kongres.

Det indstilles at:

- Dansk Lokomotivmands Forening indgår som en kategori-afdeling i Dansk Jernbaneforbund med samme rettigheder som øvrige kategorier,
- kategorien bliver repræsenteret i hovedbestyrelsen med seks repræsentanter,
- kategorien benævnes: Lokomotivpersonalets kategori,
- Dansk Jernbaneforbunds kontingent skal være gældende for lokomotivpersonalet, men kategorien må selv afgøre, hvorvidt man hos sine medlemmer vil opkræve et ekstra kontingent, der i så fald vil være Dansk Jernbaneforbunds hovedkasse uvedkommende,
- Lokomotivpersonalets kategori vil ved sammenlægningen have fuld råderet over foreningens formue – inklusive ejendommen Hellerupvej 44,
- Jernbane-Tidende er det officielle fagblad,
- Lokomotivpersonalets kategori indgår i Dansk Jernbaneforbunds tillidsmandsuddannelse på lige fod med andre kategorier,
- Lokomotivpersonalets kategori repræsenteres med en repræsentant i Dansk Jernbaneforbunds oplysningsudvalg,
- ved sammenslutningen udpeger

Dansk Lokomotivmands Forening en sekretær til hovedkontoret for den første periode, hvorefter den udpegede indgår i de normale regler for valg af sekretær,

- sammenslutningen finder sted den 1. januar 1986, og det foreslås at arbejdsgruppen nedlægges.

Med den her skitserede indstilling, som på ingen punkter strider mod Dansk Jernbaneforbunds nuværende love, skal jeg overlade beretningen til den ekstraordinære kongres' velvillige behandling med anmodning om, at denne ekstraordinære kongres enstemmigt tilslutter sig sammenslutningen med Dansk Lokomotivmands Forening.

Det skal sluttelig bemærkes, at denne ekstraordinære kongres ikke skal tage stilling til de strukturforslag, der for tiden føres i CO I.

Til jeres orientering kan oplyses, at hovedbestyrelsen på sit møde i går besluttede, at der skal indkaldes til endnu en ekstraordinær kongres, der er berammet til den 25. september 1985, ligeledes her i Odense Kongreshus, hvor dette forslag skal drøftes.

Med disse bemærkninger skal jeg overlade spørgsmålet til den ekstraordinære kongres' forhåbentlige velvillige behandling.

### Debatten

Under den korte debat blev spørgsmålet om et særskilt kontingent berørt, men alle hilste sammenlægningen velkommen.

Kongressen vedtog herefter sammenlægningen med 193 for, ingen imod, en stemte hverken for eller imod.

Forbundsformanden takkede for afstemningsresultatet, som gav



*K. B. Knudsen*

løfter for et godt samarbejde i fremtiden.

Herefter takkede Dansk Lokomotivmands Forenings formand K. B. Knudsen og sagde:

- Jeg er glad for, at vi er nået til vejs ende. Jeg er umiddelbart overbevist om, at forløbet af dette vil blive lige så godt som hele forarbejdet med at nå til denne principielle beslutning.

Jeg ønsker og tror på, at vi får et tilfredsstillende samarbejde til gavn for fællesskabet i Dansk Jernbaneforbund.

Vor beslutning i sagen fik en markant opbakning ved vor ekstraordinære kongres, det er jeg glad for – det borger for en god fremtid.

Vi vil være loyale i vor nye organisation.

Vi er mange, der har lagt et stort arbejde forud for de beslutninger, som er truffet, det skal udmøntes i noget frugtbart.

Jeg ønsker det bedste for fremtiden sammen med jer i Dansk Jernbaneforbund.

Personligt er jeg overbevist om, at vi er gået den rigtige vej, og jeg er glad for at jeg har fået mulighed for at opleve det, før jeg forlader organisationslivet.



# Et projektarbejde er afsluttet

*S-togstjenesten etableres fra 1. september*

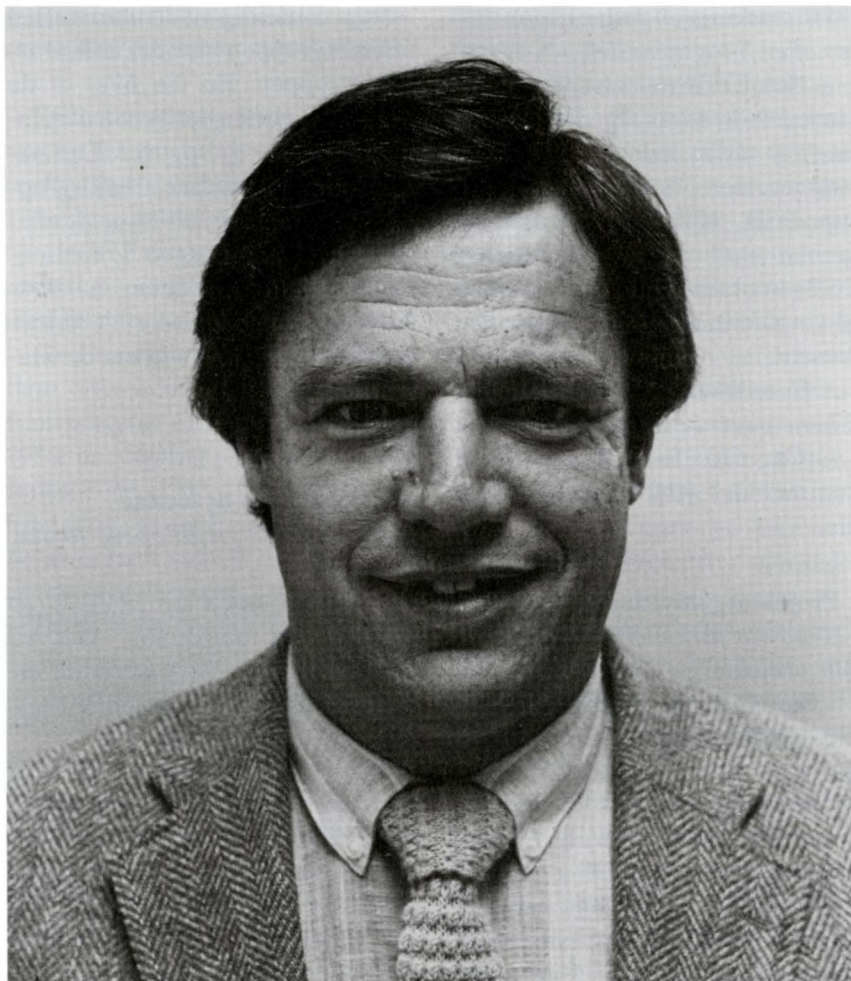
*Interview med projektleder Jørgen Hansen*

Formålet med at etablere en S-togstjeneste på linie med de fem andre produkttjenester i DSB er at skabe en organisation, hvor der er placeret alle de opgaver, der sikrer og muliggør, at der er en entydig ansvarsplacering.

S-togsproduktet målt i såvel indtægter som passagerantal er jo meget stort. Derfor har der også på et tidligere tidspunkt, nemlig i forbindelse med indførelse af driftsområdestrukturen, været overvejelser i gang om at udskille disse S-togsopgaver i et særligt S-togsområde. Nu har man altså skønnet, at tiden var inde til at realisere S-togstjenesten, der skal træde i funktion den 1. september i år. Siden oktober 1984 har en projektorganisation, nedsat af DSBs direktion, arbejdet med spørgsmålet om, hvordan løsningen af etablering af en S-togstjeneste kunne realiseres. Hovedformålet var som nævnt at skabe et klart defineret ansvarsområde for hele S-togsproduktet på linie med DSBs øvrige produkttjenester. D.v.s. en produkttjeneste med resultatansvar og med en ansvarlig chef for det samlede resultat.

Kontakten til HR (Hovedstadsrådet) vil også efter 1. september forblive uændret. Denne kontakt vil fortsat på direktørniveau blive varetaget af økonomidirektør Allan Andersen. Og DSB kører stadig fremover som entreprenør for HR.

Den projektorganisation, som har udarbejdet forslaget til S-togstjenesten, har bestået af en styregruppe samt et antal arbejdsgrupper. I Styregruppen har der været en projektformand: *Eigil Koop* og en projektleder *Jørgen Hansen*. I Styregruppen har endvidere siddet cheferne for de berørte tjenester samt et antal medlemmer fra de respektive personaleorganisationer.



*Jørgen Hansen*

DLF har været repræsenteret af *Kurt Christiansen*.

Et antal arbejdsgrupper har bl.a. beskæftiget sig med problemer vedrørende overflytning af opgaver til den nye S-togstjeneste.

Men den organisationsstruktur for S-togstjenesten, der starter op den 1. september, synes ikke på længere sigt at være den mest hensigtsmæssige.

Den skal derfor betragtes som kun et startgrundlag. Og derfor vil der allerede fra etableringstidspunktet, altså fra 1. september, straks blive igangsat et organisationsudviklingsarbejde, der meget hurtigt skal resultere i et forslag til en ny struktur. Intentionerne i be-

stræbelserne vil bl.a. koncentreres dels om relationen til Tjenester i Baneafdelingen, og dels om de indbyrdes forhold mellem funktionerne i S-togstjenesten i øvrigt. Når både DSBs direktion og Styregruppen har fundet det hensigtsmæssigt at få etableret Tjenesten allerede fra 1. september, skyldes det bl.a., at man dermed giver de medarbejdere, der er overflyttet til S-togstjenesten, mulighed for engagement og indflydelse på organisationsprocessen.

Vi indleder samtalen med projektleder *Jørgen Hansen* med at spørge ham:

– *Vil relationerne mellem HR og*

*DSB ændres som følge af oprettelsen af en S-togstjeneste?*

– Nej. DSB er entreprenør for Hovedstadsrådet. Og det vil fortsat være sådan. I det hele vil de relationer, der i dag eksisterer mellem DSB, HT og HR, være de samme også efter 1. september. DSBs kontakt til HR vil som hidtil gå via økonomidirektør Allan Andersen.

*– Hvor mange vogne disponerer S-banen over i øjeblikket?*

– Ca. 570. Fra efteråret 1985 kommer der yderligere 32 vogne til.

### **I. Projektorganisationen**

*– Hvad var formålet med den nedsatte projektorganisation?*

– Formålet var primært at samle alle de aktiviteter, der har med S-tog at gøre i én Tjeneste. Hidtil har det været sådan, at disse aktiviteter er placeret i flere forskellige afdelinger og flere forskellige Tjenester. Og det har givet nogle vanskeligheder på mange områder. Med samling i én Tjeneste skulle man opnå at få kortere kommunikationslinier. Og alt i alt et bedre resultat og et bedre produkt.

*– Vil du sige lidt om projektorganisationen og dens bestræbelser og opbygning?*

– Med hensyn til opbygningen er det sådan, at der blev nedsat en styregruppe på et direktørmøde i oktober 1984. Formand i Styregruppen har været Eigil Koop, og jeg har fungeret som projektleder. Endvidere har der naturligvis været repræsentanter for de respektive personaleorganisationer, ligesom alle chefer for de implicerede Tjenester har haft sæde i Styregruppen.

*– Der har også været nedsat en række arbejdsgrupper under Styregruppen?*

– Ja. Samtidig med nedsættelsen af Styregruppen blev der nedsat arbejdsgrupper. En for hver af de områder hvorfra der skulle overføres personale og opgaver. Der har således været nedsat arbejdsgrupper bl.a. vedrørende Baneafdelingen, Maskinafdelingen, Økonomi- og Planlægningsafdelingen, Trafiktjenesten og vedrørende driftsområde Kh samt vedrørende Maskintjenesten.

### **II. Styregruppens forslag**

*– Hvad går Styregruppens forslag ud på?*

– Styregruppen har foreslået en meget bred opbygning. Det vil f.eks. sige, at »Værkstedsområde S-tog« bliver overført som en *helhed* til S-togstjenesten.

Og »Trafikfunktion S-tog«, som nu sorterer under »Driftsområde Kh« (Københavns Hovedbanegård) også overføres som en hel klump til S-togstjenesten. Og alt det fra Maskintjenesten, som i dag betjener S-togsopgaver, – og hvorunder elektroførerne hører – ligeledes overføres som en klump til S-togstjenesten.

Endvidere oprettes der nye funktioner med opgaver vedrørende følgende områder:

1) Økonomi og Personale, 2) kvalitetsstyring, 3) overordnet markedsføring, 4) kravsspecifikationer samt en 5) stabsfunktion.

Den sidstnævnte funktion opstiller krav om, hvordan de faste anlæg skal laves.

*– Hvor mange personer vil der blive placeret i den øverste ledelse i den nye S-togstjeneste?*

– Foruden produktchefen vil der blive ledere for: Maskinfunktionen, Trafikfunktionen, Kørselsfunktionen, Produktfunktionen og Økonomifunktionen.

*– Hvordan bliver den nye S-togstjenestes relation til Generaldirektoratet?*

– S-togstjenesten bliver en del af Produktions- og afsætningsafdelingen, hvor *Rolsted Jensen* er chef.

### **Samarbejdsudvalg**

*– Vil der blive etableret Samarbejdsudvalg i den nye Tjeneste?*

– Ja, naturligvis. Men hvordan sammensætningen nærmere vil blive, er endnu uafklaret. Det er jo et forhandlingsspørgsmål. Det vil sige, at Personaleafdelingen skal involveres i det spørgsmål, og så skal det tilbydes pladser til de forskellige fagorganisationer.

### **III. Målet ikke nået**

*– Er den organisationsform, som S-togstjenesten lægger ud med den 1. september, tilfredsstillende?*

– Nej, den er ikke på længere sigt den mest hensigtsmæssige. Den nye organisation skal derfor alene ses som et startgrundlag. Og d.v.s., at der allerede fra 1. september vil blive igangsat et organisationsarbejde for S-togstjenesten.

*– Hvad skal dette arbejde resultere i?*

– Det skulle meget gerne resultere i et nyt forslag til en ny struktur for S-togstjenesten. I den forbindelse tænkes der dels på relationer til flere Tjenester i Baneafdelingen og dels på de indbyrdes forhold mellem funktioner i S-togstjenesten i øvrigt. Når direktørmødet og Styregruppen alligevel har fundet det hensigtsmæssigt at få etableret den nye Tjeneste nu, skyldes det ønsket om, at give de medarbejdere, der er overflyttet til S-togstjenesten, mulighed for engagement og indflydelse på organisationsudviklingen, slutter *Jørgen Hansen*.

DSB er inde i en positiv økonomisk udvikling, viser årsregnskabet for 1984. Det er lykkedes at fastholde den økonomiske fremgang, der slog igennem i 1983.

Ganske vist steg statstilskuddet fra 1983 til 1984 med 2,5 pct. til 2.831 mio. kr., men det skyldes dels Folketingets beslutning om af beskæftigelsehensyn at bygge to nye færger til Århus-Kalundborg overfarten (udgift i 84: 427 mio. kr.), dels den kvoteordning med beskæftigelse af efg-elever og langtidsledige, der belaster DSBs regnskab med 50 mio. kr.

Målt i pct. af de samlede udgifter er DSBs tilskud faldet fra 40,5 i 1982 til 37,6 i 1984, fremgår det af årsberetningen. Underskuddet på driften udgjorde i 1984 1.198 mio. kr. mod 1.169 mio. kr. i 1983 – et reelt fald, når der tages hensyn til pris- og lønudviklingen.

Forbedringen er sket uden forringelser i serviceniveauet, der tværtimod blev forbedret på en række områder. Tog-til-Tiden kampagnen slog fuldt igennem, og selv om trafikintensiteten faldt en anelse – 0,7 pct. – blev produktiviteten forbedret med et par pct. Der skete nemlig samtidig et fald i personaleforbruget på 2,9 pct. målt i antal arbejdstimer.

Målt i heltidsbeskæftigede havde DSB i gennemsnit for 1984 22.020 medarbejdere, men ved årets udgang var styrken nede på 21.396. I alt er personalestyrken i 1983 og 84 reduceret med 1048 mand. Det er sket gennem naturlig afgang. Nedgangen i personaletallet fortsætter med en reduktion på 4-500 mand pr. år som målsætning.

Forbedringen af driftsøkonomien er sket, selv om DSB ikke i 1984 forhøjede passagertaksterne, men tværtimod indførte rabatter på en række områder. Kun for

godstransporten og på bilfærgerne skete der moderate takstforhøjelser.

DSB klarede sig godt i konkurrencen fra privatbiler, fjernbusser og fly. Passagertallet blev på godt 134 mio., en lille stigning i forhold til 1983. Passagertrafikkens økonomiske resultat blev forbedret med 38 mio. kr.

Godstransport på skinner tiltrak flere erhvervs kunder, og der blev transporteret 6,9 mio. tons gods i 1984, en stigning på 125.000 tons i forhold til 1983. Godssektorens fremgang ses også ved, at tilskudsbehovet faldt med 28 mio. kr. trods øgede investeringer.

DSBs færger havde også betydelig fremgang med 1,4 mio. passagerer flere end året før. Når det økonomiske resultat alligevel er forringet, skyldes det den nævnte færgeinvestering på 427 mio. kr.

DSBs øvrige produktområder, rejsebureauerne og rutebiltrafikken, bidrog positivt til DSBs regnskab. Det samme gjorde forpagterne af DSBs restauranter og kiosker og reklamevirksomheden Trans-Media.

DSB har givet Årsberetning 1984 en utraditionel udformning. Den fremtræder som et magasin, hvor der sættes fokus på store og små begivenheder i DSB i året, der gik. De journalistisk udformede afsnit er suppleret med regnskabsoplysninger, der med tal belyser DSBs virksomhed.

Med venlig hilsen  
DSB

Har dere tenkt å legge sommerferien til Norge?

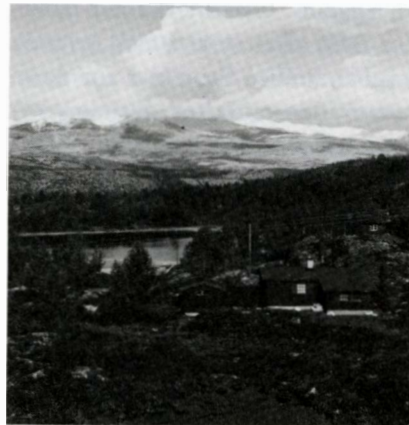
I så fall kan kanskje Jernbanepersonalets feriehjem, Rapham høyfjellshotell, ved Otta i Gudbrandsdalen være et alternativ. Hotellet eies av Norsk Jernbaneforbund, Norsk Lokomotivmannsforbund og Norges Statsbaner.

Hotellet ligger i 1000 meters høyde over havet i naturskjønne omgivelser øst for Gudbrandsdalen – en mil fra Otta sentrum – med utsikt både til Rondane og Jotunheimen. Turer i fjellet – blant annet til noen av de mange fiskevannene – kan foregå etter merkede løyper.

Inne i hotellet finnes svømmehall, aktivitetsrom, badstuer, bar med alle rettigheter og om lag 50 dobbeltrom med dusj, toalett, telefon og radio.

De to forbundene bruker stedet til kurs- og konferanse-senter – i tillegg til feriested for sine medlemmer. Prisene er overkommelige. En week-end (fredag til søndag) på dobbeltrom koster 660 kroner pr. person. Opphold med helpensjon koster ellers 300 kroner pr. døgn, 280 kroner dersom oppholdet varer mer enn to dager.

Interesserte kan ta kontakt med Rapham høyfjellshotell på telefon nr. 062-30266. Adressener Postboks 64, N-2671 OTTA.



# Om optisk bedrag

Af Tage W. Jensen

20

Det hænder – ret ofte – at den teknologiske udvikling efterlader det indtryk, at »Kejserens ny klæder« slet ikke er titlen på den berømte eventyrklassiker, men på en satirisk affattet tekno-sociologisk rapport. Årsagerne kan findes bl.a. i glasfibrerudviklingen. De nye kabler – også kaldet optisk fiber – har som bekendt én dominerende fordel sammenlignet med hidtidige kobberkabler: enorm større kapacitet.

Hvis nogen så spørger, om enorm større kapacitet er lige gavnlig eller ligefrem nødvendig overalt, begynder jernbaner nu at kunne give anskueliggørende svar. Hvilket måske også kan virke vejledende for f.eks. mærkesag-orienterede politikere, inden vor egen lille del af globussen muligvis indspindes i optiske fibre mest for fibrenes skyld.

Vi giver globussen lidt af en omdrejning og sætter fingeren på et oplagt tilfælde, *Missouri-Texas* banen, der forbinder byerne *Dallas* og *Houston* i USA. Her øjnede et eksportbevidst engelsk kabel- og tele-kommunikationsfirma for et par år siden ideelle salgsmuligheder for det ny glasfiberprodukt baseret på aftaler med *Missouri-Texas* banen om retten til at bruge banens skinnevejsarealer som fikse og færdige »korridorer« for kabelanlæggene. Glasfibrer påvirkes ikke af et elektronisk levende jernbanemiljø. Projektet for de to byområder omfatter desuden byerne *San Antonio* og *Austin*, sidstnævnte regnes for Texas' hovedby. Kommunikationsfirmaet slipper altså nemmere fra anlægsdelen af projektet – og jernbanen kan så småt begynde at regne med indtægter fra render, master og jordarealer. Indtægterne vil i første række komme fra storfirmaer, som har

brug for egne tele-forbindelser imellem byerne. Selvfølgelig kan og vil jernbanen også selv udnytte det nye kommunikationsanlæg, men kun til supplerende af behovet. Den store *overkapacitet* udlejes eller rent ud sælges til kæmpefirmaer o.lign.

Det bemærkelsesværdige fra teknologivurderingssynsvinklen er imidlertid, at Texas er USA's næststørste stat – kun Alaskas hvide vidder er større, men Texas har 37 gange flere indbyggere, 12,5 millioner (hvilket samtidig siger lidt om albuerummet i Alaska). Houston er tillige *den hurtigst voksende by i dagens USA* med næsten 1,5 millioner mennesker i skrivende stund. *Dallas* (900.000 indb.), *San Antonio* (800.000 indb.) og *Austin* (360.000 indb.) er heller ikke landsbyflækker. Houston er også en af USA's vigtigste eksporthavnene med sejlkanal ud til det mexicanske havbugtområde og byen *Gal-*

*veston's* havnekompleks. Noteret i forbifarten er Houston tillige det elektroniske midtpunkt for USA's satellit- og bemandede rumskibsfart kendt af tv-kiggere Jordan over som *Lyndon B. Johnson Space Center* eller blot »mission control«. Kort sagt: Et af Nordamerikas hurtigst voksende, mest aktive og tættest befolkede områder med tilsvarende jernbaneknudepunkter. Houston ligefrem be'r om højkapacitetskabler! Inspirerende markedsførings»lektie« for tele-kommunikationsfirmaer hvor som helst.

Det bliver endnu lettere at vurdere anvendelsesgrundlaget, når man erindrer en udtalelse fra en talsmand for det britiske firma, som ved projektets start sagde til »*International Railway Journal*«, at hans firma havde »indkredset syv andre meget folketætte områder i USA, hvor optisk fiber via skinneveje har en kommerciel fremtid«. Produktets afsætnings-

...så De forstår vel, at med optisk fiber vil De kunne udvide antallet af Deres telefonsamtaler over 50.000%!



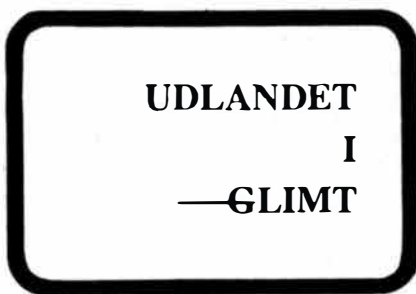
muligheder samler sig altså logisk om folketætte lokaliteter specielt dem, hvor kapacitetsbehovet er reelt stort og hurtigt voksende og skinneveje kan blive »foræring« for anlægsarbejdet.

De steder, hvor kapacitetsbehovet findes og dermed muligheden for udlejning/salg af jernbanens ejendom, kan det godt blive til penge. To eksempler: Det amerikanske jernbaneselskab, *Amtrak*, har underskrevet en 20-årig kontrakt med et lokalt tele-firma, som betaler kr. 50 millioner for rettighederne langs *Amtrak's* ruter iberegnet adgang for *Amtrak* selv til delvis brug af nettet. Et andet amerikansk jernbaneselskab har for kr. 340 millioner givet samme tele-firma ret til at placere kabler langs i alt 6400 km spor.

Kapacitetskriteriet understreges også af et projekt, som det britiske firma er i gang med på hjemmebane ifølge kontrakt med de engelske statsbaner (BR): Projektet forbinder som et stort 8-tal *London* i sydøst (9 millioner mennesker), *Bristol* i vestlandet samt Englands næst vigtigste industriby, *Birmingham*, i Midtengland medens *Leeds* er anlæggets nordligste område. Hele vejen bruges BR's sporarealer som »korridorer«. D.v.s. det meste af England med godt 60 millioner mennesker er grundlaget. Der er det ikke så meget væksttempoet, men mere den givne folkemængde og -tæthed, der taler til gunst for anvendelse af højkapacitetskabler.

Helt bortset fra det ikke helt ubetydelige, at der endnu er for få *praktiske erfaringer* med optisk fiber til en konkluderende rapport om fordele/ulempen i praksis såvel teknisk som i samfundsberørende forstand, så tyder det amerikanske og det engelske eksempel på, at

højkapacitetskabler er noget, Danmarks i alt godt 5 millioner mennesker og ikke ligefrem raketagtigt voksende områder har vældig meget brug for – ikke? Eller: Der kunne være/blive tale om et optisk bedrag. Med tak igen til vor store eventyrdigter: Hvis nogen ikke altid kan se optiske fibres fordele, er »nogen« så af den grund »dum og duer ikke«? Spørgsmålet i dette og i mange andre tilfælde af navnlig ny teknologi kan også »bøjes i neon« med disse bogstaver: Er det mest hensigtsmæssigt at røre om i en te-kop med en teske eller med en skovl?



● ENGLAND's statsbaner (BR) konstaterer, at 400 mennesker dræbes eller kommer alvorligt til skade hvert år på linjerne som følge af folks selvmordstrang. Ny britisk dom bestemmer imidlertid, at lovførere er ikke berettiget til erstatning for psykiske skader pådraget ved indblanding i selvmordsulykker på BR's skinneveje.

Mysterium: Hvad havde retfærdighedens gudinde på vægtskålene den dag?

● SPANIEN's transportminister, *Enrique Barón*, har modtaget en mindre skalamodel til et foreslået enkeltskinnetog imellem *Sevilla* og *Malaga* på Costa del Sol. Producenterne, der har oprettet firma i Svejts og søger at markedsføre toget internationalt, siger, at enkeltskinnetoget med gummibelagte

hjul og topfart 200 km/t næsten støjfri og uden forurening vil kunne befordre 40.000 passagerer/t. Anlægs- og driftsomkostninger samt energiforbrug bliver lavere end for et traditionelt tog, nævnes også.

Jamen, er Enrique glad for modeltoget?

● BANGLADESH har allerede fået ét canadisk bistandsbeløb, som med canadisk teknikerhjælp blev brugt til at istandsætte Bangladesh-banernes sporanlæg. Nu forhandler banerne igen med Canadas regering om bistand – beløbet er ca. kr. 600 millioner – til bl.a. køb af flere canadiske lokomotiver, istandsættelse af broer samt personaletræning.

Når alt er køreklar, kan canadierne lige så godt flotte sig med kransekagen også.

● SWAZILAND blev for nogen tid siden ramt af en voldsom hvirvelstorm – cyklon – med efterfølgende oversvømmelser, der ødelagde dele af jernbanenettet. Englands *Commonwealth Development Corporation* ydede lån på kr. 9 millioner til Swazilands regering, så de værste skader kan blive udbedret.

Bare vejrguderne ikke lige straks blæser på det hele igen.

● ITALIEN's statsbaner (FS) har indsat en togfærge med 3 dæk på *Civitavecchia – Sardinien* ruten. Færgen er forsynet med ti fjernstyrede, elektro-hydraulisk drevne lokomotiver til at flytte vognene om bord i forbindelse med elevatorer imellem dækkene. Hvert lok er 3,2 m langt, 2 m bredt og vejer 4 t. Alle lok-funktioner styres fra en pult ved stævnen i færgens ene side.

Styrbord, faktisk.

## William

Hvorfor det lige netop blev donkraften jeg skrev om, skyldtes ganske simpelt, at jeg fandt et foto af omtalte herre; et foto, hvoraf jeg tog ikke mindre end to fotokopier, som jeg medsendte min artikel. Så hvorfor det ikke kom i bladet, må I spørge DLF om.

Det kan selvfølgelig nåes endnu, hvilket ville være perfekt, idet, at flere har udtalt sig om, at de dårligt ka' huske hans udseende. Jeg vil prøve at følge successen op, ved at fortælle lidt om, hvad jeg ellers endnu ka' huske om de gamle gutter (hvoraf de fleste nu er muldne mellem tænderne!), mens vi endnu er Dansk Lokomotivmands Forening.

Jeg har næsten altid kørt i reserven, hvilket resulterede i, at jeg skiftede makker noget oftere, end dem der kom i tur; (hvis de da ku' »enes«). Det var nu ikke så svært at komme godt ud af det med de gamle (kæmper). Ja! – der var somme af dem, man ligefrem var ked af, at skulle sige farvel til – en sådan een var William Kleiss.

Der var tre af dem – altså Kleiss'erne – Aksel, Julius og William; det var den sidste (William), jeg var så heldig, at få lov at ledsage, i en længere periode. Den mand var ganske simpelt det rareste jeg har oplevet ved DSB; han var som kærlig gammel bedstefar over for en. Alligevel! eller måske netop derfor?, er der ikke så meget jeg kan skrive om ham – men jeg sidder her i skrivende stund og føler mig helt beklemt over, at dette herlige menneske ikke er blandt os mere.

Og dog! jeg kommer i tanker om et lidt mystisk sammentræf, angående et naturfænomen vi oplevede

og så noget der stod i Familiejournalen.

Det var een af disse eftersommernætter, hvor månen kommer i glimt mellem de drivende småskyer. Det var en »slæver«, 60 km/t. Jeg sad og så ud af vinduet, medens jeg hvilede v. arm, på den dertil indrettede pude. Pludselig stirrede jeg forundret på en lyskegle, der meget vel kunne være fra en projektor, men i så fald skulle man ha' opfundet en ny slags, der kunne lyse om hjørnerne, lyskeglen slog en bue.

Hej mester – kom lige her over og se, hvad er det der? William (for det var ham jeg kaldte mester) kikkede lidt, og så pludselig var fænomenet væk. William gik tilbage og passede sin kørsel uden at svare, men han så meget eftertænksom ud; Fyret havde det godt ku' jeg se, men jeg vippede alligevel for en sikkerheds skyld, et par skefulde ind bag hjørnerne.

Det er en regnbue! – jeg gloede desorienteret over på William – sg'u da ikke midt om natten mand! – Joh ser du Baf – da jeg så det der, vidste jeg, at jeg havde læst om noget i den retning et eller andet sted, og det var i Familiejournalen. Det var en artikel om, at H. C. Andersen, havde skrevet, om regnbuer om natten; hvilket publikum slog hen, som endnu et udslag af hans enorme fantasi. Så det var først da selveste H. C. Ørsted bakkede ham op, at folk måtte at tro på hvad eventyrdigteren havde fortalt; så derfor er jeg overbevist om, at vi har set en måneskinsregnbue.

Det er mærkeligt nok, ikke så tit vi oplever div. naturfænomener; men jeg har set den omtalte een gang siden, i det selvsamme vejrlig, så jeg tror fuldt og fast på den med regnbuen.

## Dansk Lokomotivmands Forenings Rejselegat

Hermed indkaldes ansøgninger til Dansk Lokomotivmands Forenings Rejselegat, som blev stiftet i forbindelse med foreningens 75-års jubilæum.

Legatportionernes størrelse er fastsat til 1.000,- kr. Der tildeles en ansøger én eller flere portioner af denne størrelse afhængig af studierejsens længde og varighed. Det beror alene på legatbestyrelsens skøn, hvor mange portioner der tildeles.

Det er en udtrykkelig betingelse for at komme i betragtning, at legatmodtageren udfærdiger en rapport om studierejsen, og at den tilstilles legatbestyrelsen. Efter legatfundatsens bestemmelser er rapporten legatets ejendom til fri rådighed.

Ansøgningen om at komme i betragtning ved uddeling af legatet skal være legatbestyrelsen i hænde senest 1. oktober 1985.

Ansøgningen skal indeholde oplysning om studierejsens emne, hvortil rejsen foregår og hvor lang tid den varer. Ansøgningen sendes til:

Dansk Lokomotivmands Forenings Rejselegat, Hellerupvej 44, 2900 Hellerup.



BAF

Donkraften

Efter sommerens pause begynder »Trækkrogen« igen på onsdagsmøderne til hyggelig samvær og anden underholdning for sine medlemmer i kommende efterår 1985 på følgende dage (notér venligst) – onsdag den 18. september – onsdag den 9. oktober – onsdag den 13. november og onsdag den 11. december (julefrokost).

På forårets generalforsamling ønskede Børge Hofmann at trække sig tilbage som »Trækkrogens« formand efter 3 års virke, Børge Hofmann var mellem initiativtagerne til start af »Trækkrogen« og blev valgt til foreningens første formand. Formandshvervet har Børge Hofmann bestridt med stor dygtighed og megen aktivitet, som foruden det kammeratlige samvær på foreningens møder har givet mange interessante indslag af vidt forskellig art, samtidig med at han har knyttet kontakter til anden side, som »Trækkrogen« stadig kan trække på og nyde godt af. For din tid som formand i »Trækkrogen«, din gode indsats og styring af foreningen til det nuværende fine stadium siger »Trækkrogens« medlemmer og bestyrelse dig hjertelig tak.

Til ny formand for »Trækkrogen« valgtes Egon S. Hansen og da foreningen ikke kører i fastlåste rammer er formandens styring på påvirkning meget fri og åben for event. nye tanker og ideer, du bydes hjertelig velkommen til jobbet og kan forvente al mulig støtte fra såvel medlemmer, som din bestyrelse.

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

Med venlig hilsen og på gensyn  
*Bestyrelsen*

## Turudvalg S-Tog

DLT havde desværre de forkerte navne.

Her er de rigtige:

Udvalget består fra DLFs side af:

Henning Freundt,  
Jens Bak,  
Per Ludvigsen.

---

## PERSONALIA

---

### Forfremmet til lokomotivfører (18. lrm.) pr. 1.6.1985

Lokomotivfører (14. lrm.)  
J. E. Andersson, mdt Gb i mdt Gb  
Bjarne A. Pedersen, mdt Gb i mdt Gb  
Hans-Jørgen Christensen, mdt Gb i mdt Gb  
Jens E. Hansen, mdt Gb i mdt Gb  
J. Bak, mdt Gb i mdt Gb  
T. Larsen, mdt Gb i mdt Gb  
Orla A. Pedersen, mdt Gb i mdt Gb  
K. I. Rasmussen, mdt Kø i mdt Kø  
E. F. Jaller, mdt Kø i mdt Kø  
T. H. Andersen, mdt Næ i mdt Næ  
P. G. Kranker, mdt Rf i mdt Rf

### Forfremmet til lokomotivfører (14. lrm.) pr. 1.6.1985

Lokomotivassistent (10. lrm.)  
J. C. V. Brunsted, mdt Gb i mdt Gb  
Lokomotivassistent (9. lrm.)  
Oluf Sørensen, mdt Ar i mdt Ar  
H. B. Kristensen, mdt Es i mdt Es  
H. Lorenzen, mdt Fa i mdt Fa  
H. H. Munk, mdt Fa i mdt Fa  
I. H. Jensen, mdt Fa i mdt Fa  
F. Johnsson, mdt Fa i mdt Fa  
P. L. Kristensen, mdt Fa i mdt Fa  
S. S. Jensen, mdt Fa i mdt Fa  
E. Pedersen, mdt Gb i mdt Gb  
Stefan S. Olsen, mdt Gb i mdt Gb  
R. Stoltenberg, mdt Kh i mdt Kh  
A. H. Hedmark, mdt Ng i mdt Ng  
O. Mortensen, mdt Ng i mdt Ng  
K. J. Walus, mdt Pa i mdt Pa  
John K. Nielsen, mdt Rf i mdt Rf  
Flemming Hansen, mdt Rf i mdt Rf  
E. K. K. Jepsen, mdt Str i mdt Str

### Forfremmet til lokomotivassistent (10. lrm.) pr. 1.6.1985

Lokomotivassistent (9. lrm.)  
J. O. Johansen, mdt Kh i mdt Kh

### Forflyttet pr. 1.6.1985 efter ansøgning

Lokomotivfører (18. lrm.)  
L. L. Madsen, mdt Str i mdt Ar

### Afskediget pr. 31.8.1985 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (18. lrm.)  
H. C. Fischer, mdt Gb  
V. Olsen, mdt Kø  
G. Madsen, mdt Str  
Lokomotivfører (16. lrm.)  
S. E. Kristiansen, mdt Ar

### Afskediget pr. 31.8.1985 efter ansøgning alder

Lokomotivfører (18. lrm.)  
S. A. Kjærgaard, mdt Hgl  
H. Christiansen, mdt Næ  
Lokomotivfører ks (17. lrm.)  
J. E. Jensen, mdt Kh

### Afskediget pr. 30.6.1985 efter ansøgning

Lokomotivfører (14. lrm.)  
K. Dalgaard, mdt Hg  
Lokomotivassistent (9. lrm.)  
K. Svensson, mdt Kh

### Afskediget pr. 31.7.1985 efter ansøgning

Lokomotivassistent (9. lrm.)  
T. Prammann-Senn, mdt Kø

### Afskediget pr. 31.5.1985 efter ansøgning

Lokomotivassistent (9. lrm.)  
B. J. A. Jakobsen, mdt Kh  
C. O. S. Bernhard, mdt Kh

### Afskediget pr. 30.4.1985 efter ansøgning

Lokomotivassistent (9. lrm.)  
V. Andersen, mdt Str

### Dødsfald

Pens lkf Palle Nielsen, Næstved, død den 9.3.1985, 62 år.  
Pens lkf K. S. Rasmussen, Esbjerg, død den 5.4.1985, 89 år.  
Pens lkf E. E. Jensen, Viborg, død den 28.4.1985, 72 år.  
Lki P. C. V. Christiansen, Århus, død den 29.4.1985, 61 år.  
Pens lkf C. M. Jensen, Åbenrå, død den 11.5.1985, 87 år.  
Lkf H. P. E. Mortensen, Helsingør, død den 1.7.1985, 63 år.

# Adressefortegnelse

24

---

**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, 3.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,

Granlunden 19, 6705 Esbjerg Ø.

Tlf. (05) 14 38 56.

*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,

Håkonsgade 29, 7400 Herning.

Tlf. (07) 12 20 05.

---

**P-gruppen:** Lokomotivfører N. Sørensen,

Dønnesgård, Mårsøvej 6, 4300 Holbæk.

Tlf. (03) 46 02 42.

---

**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.