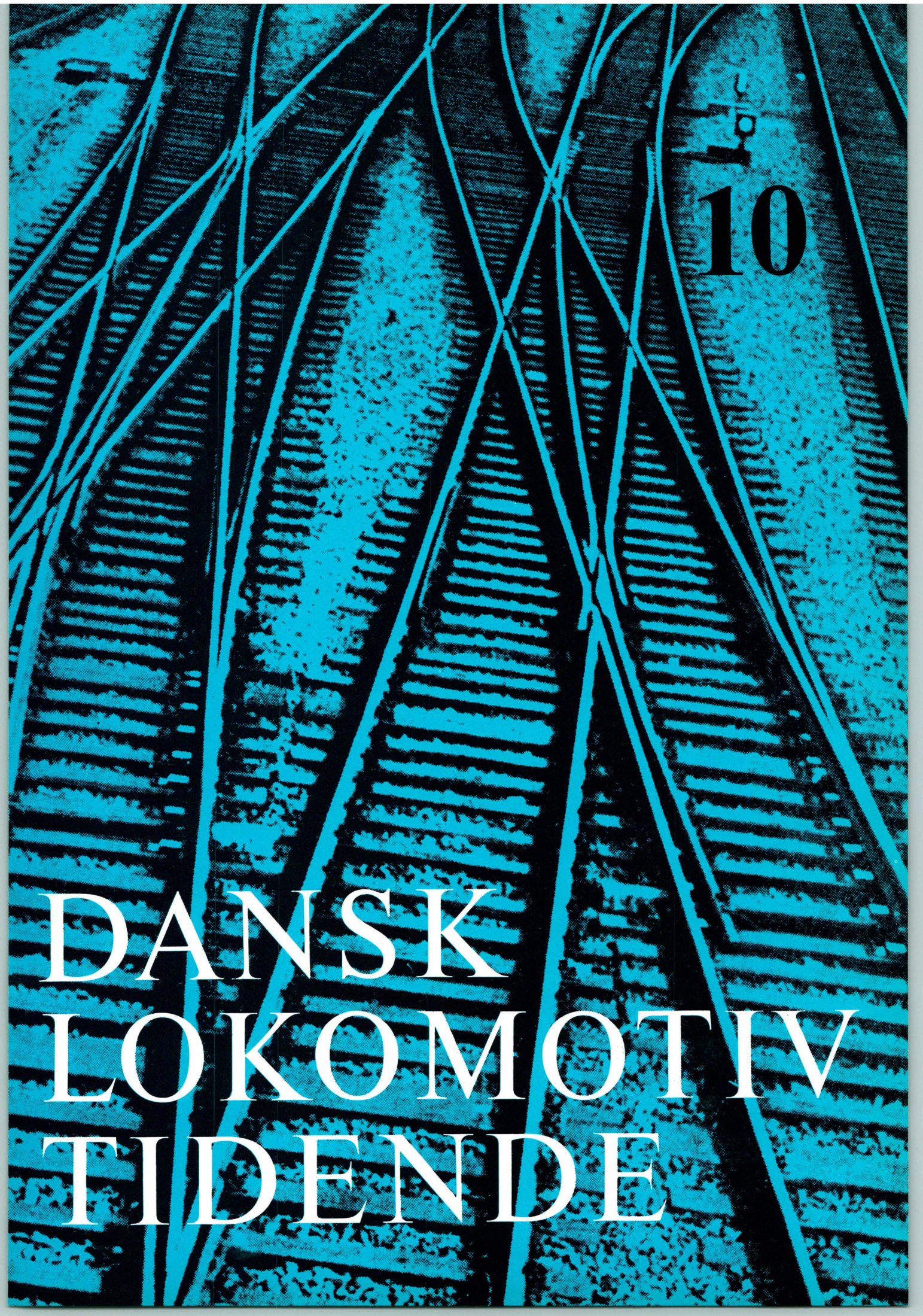




10

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. NOVEMBER 1974 - 74. ÅRGANG

10

Indhold:

Nye arbejdstidsregler	2
Maskinchefen fylder 60	3
Arbejdstidsnedsættelse	4
DSB i hård konkurrence	10
Biler på tog ad en Helsingør- Helsingborg tunnel	14
Olien - en hård branche	16
Personalia	17

Redaktører:

E. Greve Petersen
(ansvarshavende)
K. B. Knudsen

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hell. (01 43) 7269.
Kontortid 9-16.
Lørdag lukket.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Nye arbejdstidsregler

Fra 1. december 1974 opnår statens tjenestemænd generelt 40 timers arbejdsuge. I princippet er der tale om en 5 dages arbejdsuge med gennemsnitlig 8 timer pr. dag. Aftalen indeholder bestemmelser om en weekendordning, som ligestiller tjenestemændene med arbejdstagere på arbejdsmarkedet. Weekendordningen indebærer, at den ugentlige fridag skal have en længde på 64 timer. Den kan dog betragtes som givet, hvis den over 2 hele kalenderdøgn ligger mellem 56 og 64 timer. Denne afvigelse må, sammen med en bestemmelse om at hviletid mellem to døgn's hovedarbejder én gang om ugen kan nedsættes til 8 timer, ses i relation til nogle kategoriers ønske om fleksibilitet i forbindelse med turskifte. Det er en bestemmelse, vi meget nødtigt ser bragt i anvendelse overfor lokomotivmænd. Selv om vi, som andre, er interesseret i weekendordning - i hvert fald på lørdag-søndage og søndag-mandage, så der bliver mulighed for fritidsaktivitet sammen med familien - er der en god portion skepsis i opfattelsen af de nye bestemmelsers virkning på opholdslængden mellem tjenesterne. Det indgår således i vore overvejelser, at arbejdstidsaftalens § 21 bør bringes i anvendelse for vort vedkommende, fordi en sammentrængning af arbejdstiden gør forholdene i det særlige arbejdsområde alt for intensiv, hvis sikkerhed og ansvar fortsat skal tilgodeses. I konsekvens heraf kan det være ønskeligt med en kombination af 64 timers og 40 timers fridage, og at der i sammenhæng hermed ses bort fra bestemmelsen om, at et ophold på 8 timer mellem to hovedarbejder kan tilrettelægges uden personalets samtykke. Hvadenten der kan opnås en aftale med en kombination af fridagslængderne eller ej, er 5 dages arbejdsugen gennemført, og det betyder, f.eks. i feriemæssig henseende, at der med ferie på 5 dage samtidig indgår en arbejdsfri dag afviklet som ferie. Arbejdstidsaftalen kan ikke indarbejdes i turene fra 1. december, så der forhandles om en overgangsordning indtil køreplansskiftet sommeren 1975. Hovedbestyrelsen skal ved et møde i sidste halvdel af denne måned tage stilling til et forslag om kompensation gennem et antal dages frihed.

Maskinchefen fylder 60

3

Den 18. november fylder chefen for maskinafdelingen, E. Risbjerg Thomsen, 60 år. Vi har egentlig ikke haft i tanker, at maskinchefen nærmede sig den mærkedag, men hyppige kontakter har nok tilsløret kalenderdokumentationen. Kun lange tidsrum mellem træffepunkter indicerer alderens march. Nu virker maskinchefen, dåbsattestens vidnesbyrd om fødselsdag til trods, ikke særligt aldersstegen, hverken i tankegang eller vitalitet.

Risbjerg Thomsen må betragtes som fødselshjælperen ved DSB's overgang fra damp- til dieseldrift. Som overingeniør på studierejse til nordamerikanske konstruktører og storleverandører af diesellokomotiver er han den lige linie til den omfattende trækraftomlægning, som har fundet sted, og som foreløbig kulminerer med det kraftige MZ-lokomotiv. Hvilket jo ikke mindst for DSB har haft enorm betydning, men som også har givet lokomotivmanden bedre arbejdsmæssige forhold og økonomiske fordele.

Og mangan lokomotivmand vil nok have ham i venlig erindring fra en række studierejser til udenlandske industrivirksomheder, som har leveret materiel til DSB. Men også maskinchefens indstilling og vilje til at gøre lokomotivmandens arbejdsplads, førerrummet, så hensigtsmæssigt som muligt, vil vi erindre os på fødselsdagen. Vi fornemmer solidaritetsfølelsen og beklager, at organisationsmæssige ændringer i DSB's opbygning har fjernet en del personale-mæssige berøringsflader. Vi er ikke glade for det og sætter vor lid til, at forholdene, som de er i dag, må kunne bevares uændrede. Det er ikke udtryk for følelsesladet tankegang, men reelt ønsket om at bevare noget, som ikke kan gøres bedre eller mere rationelt under anden instans.



I vore gode ønsker for fødselaren på mærkedagen og for fremtiden indfletter vi forhåbninger om positiv indsats ved knæsætning af et selvfølgeligt samarbejde mellem maskinafdeling og lokomotivmænd om tjenesten på lokomotiverne.

Til lykke med fødselsdagen!

ARBEJDSSTIDSNEDSÆTTELSE

Mellem finansministeren og tjenestemændenes centralorganisationer er der den 9. oktober 1974 indgået aftale om de for statens tjenestemænd gældende arbejdstidsregler m.m., der har virkning fra 1. december 1974. Opmærksomheden henledes på følgende:

Ved cirkulære af 10. oktober 1974 knytter finansministeriet følgende bemærkninger til aftalen:

1. Indledningsvis skal fremhæves, at det er en forudsætning for den nedenfor omtalte arbejdstidsnedsættelse og i forbindelse hermed forlængelse af fridagenes varighed, at nyordningen gennemføres på den for staten i økonomisk henseende mest forsvarlige måde. Finansministeriet skal derfor henstille, at styrelserne i samarbejde med de forhandlingsberettigede organisationer ved omlægning af tjenesternes og anden rationalisering m.v. tilstræber, at merudgiften ved arbejdstidsnedsættelsen begrænses mest muligt.

Det er endvidere en forudsætning for arbejdstidsnedsættelsen, at arbejdstiden på alle områder udnyttes effektivt. Finansministeriet skal i denne forbindelse henstille, at pauser i arbejdet så vidt muligt undgås, jfr. aftalens § 10, og at spisepauser, medmindre tjenstlige hensyn – herunder hensynet til en økonomisk forsvarlig tilrettelæggelse af tjenesten – taler herimod, tilrettelægges med en sådan længde, at de ikke medregnes i arbejdstiden, hvilket forudsætter, at de har en varighed af mindst $\frac{1}{2}$ time, og at tjenestemanden kan forlade arbejdsstedet i pausen, jfr. aftalens § 3. Opmærksomheden henledes i denne forbindelse på bestemmelsen i § 5, stk. 1, pkt. 1, i økonomi- og budgetministeriets cirkulære af 16. februar 1972 om samarbejde og

samarbejdsudvalg i statens virksomheder og institutioner.

Det tilføjes, at spørgsmålet om spisepausers eventuelle indregning i arbejdstiden kan være omhandlet i overenskomster med faglige organisationer, og at finansministeriet i de tilfælde, hvor ministeriet er overenskomstpart, vil tage skridt til en drøftelse af sådanne overenskomstbestemmelser med vedkommende faglige organisation. Ministeriet henstiller, at tilsvarende drøftelser finder sted for så vidt angår lignende bestemmelser i overenskomster indgået af andre ministerier og styrelser efter delegation herfra.

2. I overensstemmelse med en med tjenestemændenes centralorganisationer indgået aftale af 5. maj 1973 nedsættes arbejdstiden for statens tjenestemænd fra 1. december 1974 fra gennemsnitlig $41\frac{3}{4}$ time pr. uge eller 6 timer $57\frac{1}{2}$ minut pr. dag for en 6-dages arbejdsuge til gennemsnitlig 40 timer pr. uge svarende til gennemsnitlig 8 timer pr. dag for en 5-dages arbejdsuge.

Der sker ingen nedsættelse af arbejdstiden for tjenestemænd, hvis gennemsnitlige arbejdstid udgør 40 timer pr. uge eller derunder. For tjenestemænd, hvis gennemsnitlige arbejdstid udgør mellem 40 og $41\frac{3}{4}$ time pr. uge, nedsættes arbejdstiden til gennemsnitlig 40 timer pr. uge.

3. Samtidig med gennemførelsen af arbejdstidsnedsættelsen ændres reglen om optjening af frihed for tjeneste i tiden kl. 17–6 således, at der for hver fulde 40 timers tjeneste i nævnte tidsrum ydes 2 timers frihed i stedet for som hidtil $3\frac{3}{4}$ times frihed for hver fulde $41\frac{3}{4}$ times tjeneste.

4. I forbindelse med arbejdstidsnedsættelsen ændres endvidere bestemmelserne om tjenestemændenes

fridage med henblik på at give alle tjenestemænd fridage af en sådan udstrækning eller et sådant omfang, at tjenestemændene i fridagsmæssig henseende ligestilles med andre lønmodtagere, der har 5-dages arbejdsuge.

Herefter skal de normale 52 årlige fridage (svarende til gennemsnitlig 1 ugentlig fridag) have en længde af mindst 64 timer, dog at fridagen kan betragtes som givet, såfremt fritiden har udgjort fra 56 til 64 timer, såfremt denne fritid omfatter 2 hele kalenderdøgn.

Inden for tjenesteområder, hvor særlige forhold som f.eks. tjenestestedernes åbningstid, hensynet til publikumsbetjening eller tjenestens karakter bevirker, at fridagene ikke, eller ikke alle, kan gives en længde som foran nævnt, kan der i stedet for hver sådan fridag gives 2 fridage. Disse fridage skal hver have en længde af mindst 40 timer, dog at de kan betragtes som givet, uanset at fritiden kun har udgjort fra 36 til 40 timer, såfremt der i denne fritid indgår et helt kalenderdøgn.

5. De til »skæve helligdage« svarende fridage skal have en længde som anført i pkt. 4, sidste stk.

6. Under hensyn til de ændrede regler om fridagens længde er bestemmelsen om hviletid mellem to døgnns hovedarbejder ændret således, at hviletiden – uden tilslutning af det i betragtning kommende personale – undtagelsesvis af hensyn til omskiftning i tjenesten, f.eks. i forbindelse med fridagstildeling, kan nedsættes til 8 timer, forudsat at tjenesten før hviletiden afsluttes senest kl. 23 og efter hviletiden påbegyndes tidligst kl. 5. Sådant forkortet hviletid kan dog højst bringes i anvendelse én gang om ugen for den enkelte tjenestemand.

7. Med henblik på opnåelse af den størst mulige begrænsning af

merudgiften ved arbejdstidsnedsættelsen ved foretagelse af tjenesteomlægning er der i aftalens §§ 24–29 åbnet adgang til i en overgangsperiode fortsat at tildele de 52 årlige fridage med samme længde som efter de hidtil gældende regler, d.v.s. mindst 40 timer, dog at fridagen kan betragtes som givet, uanset at fritiden kun har udgjort 36 timer, når tjenesten dagen før fridagen slutter senest kl. 18, 19 eller 20 og efter fridagen tiltrædes tidligst henholdsvis kl. 6, 7 eller 8.

Arbejdstidsnormen opgøres i så fald på grundlag af en 6-dages arbejdsuge, således at den beregnes som 6 timer 40 minutter pr. dag efter normperiodens dageantal med fradrag af feriedage og fridage samt dage, på hvilke der er tildelt tjenestemanden ekstraordinær tjenestefrihed.

Når fridage i overgangsperioden tildeles som foran nævnt, kan hviletiden mellem to døgnshovedarbejder ikke nedsættes til 8 timer, medmindre det i betragtning kommende personale giver tilslutning hertil.

8. I den i pkt. 7 omhandlede overgangsperiode kan arbejdstidsnedsættelsen gennemføres enten ved opsparring til hele fridage, der så vidt muligt sammenlægges med andre fridage, eller ved afkortning af tjenesten med $1\frac{3}{4}$ time på én af ugens dage.

Arbejdstidsnedsættelsen kan derimod ikke gives ved afkortning af tjenesten på alle ugens arbejdsdage, dog bortset fra de tilfælde, hvor tjenesten hidtil har været tilrettelagt med en 5-dages arbejdsuge.

9. Den i pkt. 7 omhandlede overgangsperiode fastsættes til 1 år fra 1. december 1974 at regne. Inden for tjenesteområder, hvor omlægningen af tjenester og tilrettelæggelsen

af fridage i overensstemmelse med de nye regler vil være særlig tidkrævende, kan overgangsperioden dog efter aftale udstrækkes i indtil 2 år regnet fra nævnte dato.

Det bør tilstræbes, at fridagstildeling i overensstemmelse med de nye regler gennemføres så hurtigt, som den nødvendige tjenesteomlægning giver mulighed herfor, eventuelt således at det sker gradvis, efterhånden som tjenesteomlægningen kan ske inden for de forskellige tjenesteområder.

10. Det bemærkes, at særaftaler i henhold til aftalens § 21 om supplerende eller fravigelse af de generelle arbejdstidsregler kun kan indgås, såfremt de ikke medfører merudgifter i forhold til de generelle regler.

11. Man skal endelig henlede opmærksomheden på bestemmelsen i økonomi- og budgetministeriets cirkulære af 2. marts 1972 om de for statens tjenestemænd gældende ferieregler, § 2, stk. 4, hvorefter der, når tjenesten er tilrettelagt med 5 arbejdsdage om ugen, indgår 1 arbejdsfri dag som afviklet ferie for hver 5 dage, den pågældende holder ferie. Da de nye arbejdstidsregler bygger på princippet om en 5-dages arbejdsuge, gælder den nævnte bestemmelse i feriecirkulæret i alle tilfælde, hvor fridage tildeles i overensstemmelse med arbejdstidsaftalens §§ 12–16.

12. Med virkning fra 1. december 1974 ophæves økonomi- og budgetministeriets cirkulære nr. 114 af 24. maj 1973 om arbejdstidsregler m.m. for statens tjenestemænd samt ministeriet for statens løn- og pensionsvæsens cirkulæreskrivelse nr. 221 af 28. august 1970 om arbejdstiden i statens administrationskontorer.

I henhold til § 45, stk. 1, i lov nr. 291 af 18. juni 1969 om tjenestemænd i

staten, folkeskolen og folkekirken aftales følgende:

Arbejdstid

§ 1. For tjenestemænd i staten i lønramme 1–23 inclusive fastsættes en højeste arbejdstid, der beregnes for en nærmere aftalt periode, der ikke bør være mindre end 4 uger.

Stk. 2. Følgende tjenestemænd omfattes ikke af reglerne om højeste arbejdstid:

- a) Tjenestemænd, hvis normale tjeneste unddrager sig kontrol
- b) Tjenestemænd, der oppebærer tillæg, som ydes som godtgørelse for overarbejde
- c) Tjenestemænd i lønramme 24 og højere lønrammer.

§ 2. Den højeste arbejdstid beregnes som 8 timer pr. dag for den enkelte periode efter dennes dageantal med fradrag af feriedage og fridage i henhold til § 12, stk. 1 og 2. Fridage af den i § 14, stk. 1, fastsatte længde regnes som 2 dage. Endvidere fradrages dage, på hvilke der er tildelt tjenestemanden ekstraordinær tjenestefrihed i henhold til tjenestemandens lovs § 58.

Stk. 2. Ved beregning af den højeste arbejdstid medtages sygedage i dageantallet, idet den tjeneste, der skulle være udført den pågældende dag, samtidig medregnes i arbejdstidsopgørelsen. Såfremt der ikke for den pågældende dag har været fastsat en bestemt arbejdstid, indgår dagen i arbejdstidsopgørelsen med 8 timer.

Stk. 3. Tjeneste på mistede fridage, der senere erstattes med andre fridage, medregnes i arbejdstidsopgørelsen, men ved beregningen af den højeste arbejdstid for perioden fradrages den mistede fridag ikke i periodens dageantal.

Stk. 4. Tjeneste på mistede fridage, der senere erstattes med kon-

tant betaling, medregnes ikke i arbejdstidsopgørelsen, ligesom den for perioden beregnede højeste arbejdstid, jfr. stk. 1, ikke ændres.

Stk. 5. Frihed, der i henhold til § 19 gives som erstatning for et i en tidligere periode udført overarbejde, frihed i henhold til § 5, som gives for tjeneste i tiden kl. 17-6, samt frihed, der i henhold til § 16 gives som erstatning for mistede fridage, medregnes i arbejdstidsopgørelsen som tjeneste med det antal timer erstatningsfriheden berettiger til, dog højst et antal timer svarende til den tjeneste, som tjenestemanden frigøres for den pågældende dag, jfr. herved stk. 2, 2. pkt.

§ 3. Ved arbejdstid forstås tiden mellem mødetid på arbejdsstedet (det beordrede mødested) og det tidspunkt, da tjenestemanden atter kan forlade dette, dog med fradrag af hvilepauser på ½ time eller derover. Ved hvilepauser forstås sådanne afbrydelser i tjenesten, i hvilke tjenestemanden kan forlade arbejdsstedet.

§ 4. Såfremt en mindre del af en tjeneste, der er henført under den i § 1, jfr. § 2, nævnte højeste arbejdstid, ikke er kontrollabel med hensyn til varigheden, vil der for denne del af tjenesten kunne fastsættes en gennemsnitsvarighed for den enkelte dag.

§ 5. For hver fulde 40 timers tjeneste, der efter ordre eller ifølge en godkendt tjenestefordeling er udført i tiden kl. 17-6, ydes der 2 timers frihed.

Stk. 2. Den således indtjente frihed afvikles ved tildeling af ekstra fridage af den i § 14, stk. 2, fastsatte længde.

Stk. 3. Ved tildeling af sådanne fridage nedsættes den indtjente frihed med den tid, hvori der skulle være udført tjeneste den pågældende dag. Såfremt der ikke var fastsat

en bestemt arbejdstid, nedsættes den indtjente frihed med 8 timer.

Stk. 4. Regnskabet over indtjent frihed opgøres endeligt én gang årlig for perioden 1. oktober-30. september.

Stk. 5. Den efter stk. 1 indtjente frihed skal være endeligt afviklet senest 31. marts i det efter den i stk. 4 nævnte opgørelsesperiode nærmest følgende år. Såfremt friheden ikke er afviklet inden nævnte frist, ydes der for tilgodehavende indtjent frihed tjenestemanden et kontant vederlag beregnet efter satserne for overarbejde på udbetalings-tidspunktet.

§ 6. Ved tjeneste uden for hjemstedet medregnes halvdelen af rejsetiden til og fra arbejdsstedet som arbejdstid.

Stk. 2. Rejsetid mellem kl. 22 og kl. 8 medregnes dog ikke som arbejdstid, såfremt der er stillet soveplads til rådighed for tjenestemanden.

§ 7. Arbejdsmæssigt ophold uden for hjemstedet på indtil 2 timer (hvis den overvejende del af opholdet falder i tiden kl. 21-6 dog indtil 3 timer) medregnes fuldt ud.

Stk. 2. Såfremt det arbejdsmæssige ophold uden for hjemstedet er af længere varighed end anført i stk. 1, men ikke overstiger 6 timer, medregnes hele opholdet med 1/3 af tiden.

Stk. 3. I øvrigt medregnes arbejdsmæssigt ophold ikke.

§ 8. Når personalet i en del af arbejdstiden må opholde sig på tjenestestedet for at være til rådighed, medregnes kun 3/4 af rådighedstiden som tjeneste. Tilsvarende tjeneste i hjemmet medregnes med 1/3 af tiden.

Stk. 2. De i stk. 1 nævnte bestemmelser kan fraviges, når dette efter rådighedstjenestens karakter må anses for rimeligt.

Regler om tjenestens tilrettelæggelse

§ 9. Ved fordelingen af tjenesten skal der inden for de grænser, som tjenestens tarv kræver, tages størst muligt hensyn til personalets ønsker, og der skal derfor gives personalet adgang til gennem de stedlige tillidsmænd for de forhandlingsberettigede tjenestemandssorganisationer at gøre sig bekendt med forslag til tjenestefordelingen og ændringer i denne.

§ 10. Tjenesten skal, når det er muligt, være samlet, og det bør tilstræbes, at pauser i videst muligt omfang udfyldes med arbejde, der ikke er bundet til bestemte tider af døgnet. Tjenesten må inden for døgnet ikke falde i mere end 3 dele.

Stk. 2. En delt tjeneste må ikke tilrettelægges således, at den strækker sig ud over 12 timer, regnet fra første tjenesteafsnits påbegyndelse til sidste tjenesteafsnits afslutning, medmindre personalet er enig heri.

Stk. 3. For søfartspersonale kan der i pågældende styrelses specielle arbejdstidsbestemmelser fastsættes særlige regler om delt tjeneste, når tjenestens karakter gør det påkrævet.

§ 11. Ved opstilling af tjenesteliste el.lign. skal det så vidt muligt iagttages, at den længste arbejdstid inden for en periode på 24 timer ikke overskrider visse bestemte tider, der fastsættes under hensyn til de særlige forhold inden for de enkelte styrelsesgrene.

Stk. 2. Det skal endvidere iagttages, at hviletiden mellem to døgnshovedarbejder udgør mindst 11 timer. Hviletiden kan dog undtages sesvis af hensyn til omskiftning i tjenesten, f.eks. i forbindelse med fridagstildeling, nedsættes til 8 timer. Sådant forkortet hviletid kan højst bringes i anvendelse én gang

om ugen og vil ikke kunne anvendes i direkte tilslutning til tjenester, der påbegyndes og/eller afsluttes i tidsrummet efter kl. 23.00 og før kl. 5.00. I øvrigt kan hviletiden med tilslutning af det i betragtning kommende personale nedsættes til 8 timer, når tjenstlige forhold gør det ønskeligt og styrelsen ud fra sikkerhedsmæssige og lignende hensyn skønner det forsvarligt.

Fridage

§ 12. Der tilkommer hver tjenestemand 52 fridage årlig.

Stk. 2. I de måneder, hvori der forekommer helligdage uden for søndage, forhøjes antallet af fridage tilsvarende for de tjenestemænd, der ikke i forvejen altid har fri på disse dage.

Stk. 3. Mellem den enkelte styrelse og vedkommende forhandlingsberettigede organisation aftales en fridagsturnus eller fordeling af fridagene med angivelse af det mindste antal fridage pr. måned eller anden aftalt periode, og således at der i et kvartal skal gives 13 fridage af den i § 14, stk. 1, fastsatte længde eller et detaljeret svarende antal fridage af den i § 14, stk. 2, fastsatte længde. Der bør så vidt muligt tildeles tjenestemanden 1 fridag hver uge, og der må højst være 10 arbejdsdage mellem fridagene. Fridagene skal i videst muligt omfang lægges på søn- og helligdage.

§ 13. I det omfang det er muligt, skal tjenestemændene i løbet af hvert kalenderår, i hvilket de har forrettet tjeneste hele året, have adgang til mindst 30 dages frihed på søn- og helligdage. For tjenestemænd, der ansættes i løbet af kalenderåret, nedsættes adgangen til helligdagsfrihed i forhold til tjenestetiden inden for året, således at tallet 30 formindskes med 3 for hver måned, hvori den pågældende ikke

har været ansat i staten. Ved afgørelsen af, hvorvidt der er ydet den fornødne helligdagsfrihed, bortses fra søn- og helligdage, som falder i sygeperioder. For hver 11 sygedage i løbet af kalenderåret nedsættes tallet 30 med 1. Søn- og helligdage, der falder i ferier, betragtes som helligdagsfrihed.

Stk. 2. Ved helligdagsfrihed forstås frihed i mindst 32 timer inden for tidsrummet kl. 21 dagen før helligdagen og kl. 8 dagen efter helligdagen.

Stk. 3. Såfremt en tjenestemand ikke i løbet af et kalenderår får den ham tilkommende helligdagsfrihed, ydes der ham i det følgende ferieår et antal særlige feriedage, således at der for hver mistet helligdagsfrihed indtil 11 incl. gives $\frac{1}{2}$ feriedag med afrunding opad til hel feriedag og for hver yderligere mistet helligdagsfrihed 1 feriedag.

§ 14. De i § 12, stk. 1, nævnte fridage skal bortset fra de nedenfor i stk. 2 nævnte tilfælde have en længde af mindst 64 timer, dog at de kan betragtes som givet, uanset at fritiden kun har udgjort fra 56 til 64 timer, såfremt denne fritid omfatter 2 hele kalenderdøgn.

Stk. 2. Inden for tjenesteområder, hvor særlige forhold som f.eks. tjenestestedernes åbningstid, hensynet til publikumsbetjening eller tjenestens karakter bevirker, at de i § 12, stk. 1, nævnte fridage ikke, eller ikke alle, kan gives en længde som fastsat i stk. 1, kan der i stedet for hver sådan fridag tildeles 2 fridage, der hver skal have en længde af mindst 40 timer. Fridagen kan dog betragtes som givet, uanset at fritiden kun har udgjort 36 timer, såfremt der heri indgår et helt kalenderdøgn.

Stk. 3. De i § 12, stk. 2, nævnte fridage skal have en længde som fastsat ovenfor i stk. 2.

§ 15. Såfremt 2 eller flere fridage af den i § 14, stk. 1, angivne længde sammenlægges, skal den første opfylde betingelserne i § 14, stk. 1, medens de øvrige skal være 48 timer.

Stk. 2. Såfremt en fridag af den i § 14, stk. 1, angivne længde sammenlægges med fridage af den i § 14, stk. 2, angivne længde, skal den første opfylde betingelserne i § 14, stk. 1, medens de øvrige fridage hver skal være 24 timer.

Stk. 3. Såfremt 2 eller flere fridage af den i § 14, stk. 2, angivne længde sammenlægges, skal de 2 første tilsammen have en længde som angivet i § 14, stk. 1, medens de øvrige skal være 24 timer.

§ 16. Hvis en fastlagt fridag undtagelsesvis må inddrages, eller der ikke er givet tjenestemanden det for en periode aftalte antal fridage, erstattes den eller de manglende fridage snarest med en anden (andre) tilsvarende fridag(e) med tillæg af yderligere fritid svarende til $33 \frac{1}{3}$ pct. af den på den inddragne fridag præsterede tjeneste, henholdsvis $33 \frac{1}{3}$ pct. af det antal timer, hvorved den højeste arbejdstid for perioden, jfr. § 2, stk. 1, er forhøjet på grund af den manglende fridagstildeling. Tillægget afrundes opad til hele timer.

Stk. 2. Såfremt en fastlagt fridag af den i § 14, stk. 1, fastsatte længde inddrages, og der før påbegyndelsen eller efter afslutningen af tjenesten på den inddragne fridag er ydet mindst samme frihed som fastsat i § 14, stk. 2, skal erstatningsfridagen dog kun have en længde som fastsat i § 14, stk. 2, med tillæg af yderligere frihed som nævnt i stk. 1.

Stk. 3. Fridage, der falder inden for sygeperioder, erstattes ikke.

Stk. 4. Underretning om tildeling af erstatningsfridag eller ikke i forvejen fastlagte fridage skal gives

senest 48 timer forud for det tidspunkt, da sidste tjeneste før fridagen tiltrædes.

Stk. 5. Mistede fridage godtgøres med kontant vederlag, såfremt de ikke efter stk. 1 er erstattet med frihed inden udløbet af den efter den aftalte periode følgende kalendermåned.

Stk. 6. Når en mistet fridag godtgøres med kontant vederlag, bortses fra det i stk. 1 omhandlede tillæg af yderligere fritid.

Stk. 7. Såfremt den mistede fridag er erstattet med en anden fridag inden for den i stk. 5 nævnte frist, men der ikke inden fristens udløb er ydet tjenestemanden den i stk. 1 omhandlede yderligere fritid, ydes der ham i stedet herfor et kontant vederlag beregnet efter satserne for overarbejdspenge.

Stk. 8. En fridag anses som bortfaldet, når vedkommende tjenestemand beordres til tjeneste på fridagen, jfr. dog stk. 2. En tjenestemand kan dog efter aftale med pågældende styrelse frivilligt påtage sig ganske kortvarig tjeneste på dage, hvor ekspeditionsstedet ellers er lukket, eller hvor det kun er åbent en ganske kort tid og betjenes af kun 1 tjenestemand, uden at hans fridag betragtes som bortfaldet. I så tilfælde ydes der tjenestemanden et vederlag, som fastsættes til satserne for overarbejde, opgjort efter tjenestens varighed forlænget med 50 pct., og således at der mindst ydes betaling for 1 time. Hvis det undtagelsesvis er nødvendigt at lade ordningen omfatte sådan tjeneste 2 gange på en fridag, forlænges tiden for det 2. tjenesteafsnit med 100 pct., og der beregnes mindst 1 time for hvert af de 2 tjenesteafsnit. Afstanden mellem de 2 mødetider må højst være 3 timer. For tjenestemænd, der falder uden for reglerne om overarbejdspenge, bereg-

nes vederlaget efter de for tilsvarende eller eventuelt nærmest lave lønramme (skalatrin) gældende satser for overarbejdspenge.

§ 17. Bestemmelserne i §§ 12–16 gælder ikke for tjenestemænd med tjeneste til søs eller for de under § 1, stk. 2, punkt a, nævnte tjenestemænd, for hvem afløsning ville medføre urimelige vanskeligheder eller uforholdsmæssig bekostning.

Stk. 2. For de i stk. 1 nævnte tjenestemænd fastsættes der ved aftale regler for fridage m.v., der optages i de pågældende styrelses specielle arbejdstidsbestemmelser.

Overarbejde

§ 18. Overarbejde bør så vidt muligt undgås.

Stk. 2. Som overarbejde betragtes tjeneste, der er pålagt en tjenestemand ud over den efter § 2 beregnede højeste arbejdstid ved:

- Tjenesteliste el.lign.
- Tilkaldelse til ekstratjeneste
- Tilfældig forlængelse af den ordinære tjeneste, for så vidt overskridelsen udgør mere end 15 minutter pr. dag.

Stk. 3. Ventetid foranlediget ved forsinkelse, som ikke eller kun rent uvæsentligt påfører tjenestemanden merarbejde, medregnes kun med halvdelen; dette gælder også, når der bliver spørgsmål om, hvorvidt der er hengået de 15 minutter, som efter foranstående skal overskrides, forinden arbejdstiden overhovedet betragtes som overskredet. Den heromhandlede regel kan, hvis der forekommer flere ventetider i et døgn, kun anvendes på 2 af disse.

Stk. 4. Den under stk. 2, punkt a), nævnte tjenesteoverskridelse afrundes periodevis opad til ½ time, medens de i stk. 2, punkt b) og c), nævnte tjenesteoverskridelser

afrundes opad til mangefold af ½ time for den enkelte dag.

§ 19. Overarbejde skal så vidt muligt søges godtgjort med fritid der skal være af samme varighed som det præsterede overarbejde med tillæg af 33 1/3 pct. afrundet opad til hele timer. Sådan erstatningsfritid skal, såfremt overarbejdet er af tilstrækkeligt omfang, fortrinsvis gives som hele fridage af den i § 14, stk. 2, fastsatte længde.

Stk. 2. Erstatningsfritiden skal gives inden udløbet af den efter normperioden følgende kalendermåned og med passende varsel, hvorved der i tilfælde, hvor fritiden gives som hele fridage, forstås et tidsrum af mindst 48 timer forud for det tidspunkt, da sidste tjeneste før fridagen tiltrædes.

Stk. 3. Såfremt den i stk. 1 nævnte fritid ikke er givet inden udløbet af den i stk. 2 fastsatte frist, udbetales overarbejdspenge. Der bortses herved fra det i stk. 1 nævnte procenttillæg.

Stk. 4. For overarbejde, der inklusive det i stk. 1 nævnte tillæg giver grundlag for ydelse af mere erstatningsfritid end svarende til 2 hele fridage for hver fulde 4 ugers normperiode, ydes overarbejdspenge inden udløbet af den efter normperioden følgende kalendermåned.

Stk. 5. I tilfælde, hvor det er klart eller overvejende sandsynligt, at præsteret overarbejde ikke vil kunne godtgøres med fritid inden den i stk. 2 fastsatte frist, vil overarbejdspenge kunne ydes inden udløbet af nævnte frist.

Stk. 6. Overarbejde, der er fastlagt ved tjenesteliste eller skyldes tilkaldelse til tjeneste ud over normal tjeneste, og som ikke er udlignet ved fritid af tilsvarende længde i den måned, hvori det er udført, godtgøres dog i alle tilfælde med

overarbejdspenge inden udløbet af den følgende kalendermåned.

§ 20. Der kan ikke ydes overarbejdspenge til tjenestemænd, for hvem en overskridelse af tjenesten unddrager sig kontrol, samt til andre tjenestemænd, hvis tjeneste helt eller delvis består i at tilrettelægge arbejdet for andre eller i at kontrollere arbejdets udførelse, og som derigennem har indflydelse på arbejdstidens længde og på, at den udnyttes på rette måde.

Specielle bestemmelser

§ 21. Foranstående bestemmelser kan ved aftale suppleres med særlige regler for tjenestemænd i de enkelte styrelser. Endvidere kan bestemmelserne ved aftale fraviges for tjenestemænd, hvis arbejdsvilkår er af særlig karakter, eller når andre særlige forhold måtte give grundlag herfor. Sådanne aftaler optages i de for de enkelte styrelser gældende specielle arbejdstidsbestemmelser.

§ 22. Denne aftale gælder ikke for statens lærerpersonale og tjenestemandsansatte sygeplejersker.

Ikrafttrædelse og overgangsbestemmelser

§ 23. Denne aftale er gældende fra 1. december 1974.

Stk. 2. Samtidig med denne aftales ikrafttræden ophæves aftale af 14. august 1970 mellem ministeren for statens lønnings- og pensionsvæsen og Statstjenestemændenes Centralorganisation I, Statstjenestemændenes Centralorganisation II og Danske Statsemployer Samråd som ændret senest ved aftale af 5. maj 1973.

§ 24. Inden for tjenesteområder, hvor tildeling af fridage efter bestemmelserne i §§ 12-16 i overensstemmelse med forudsætningerne for disse vil kræve en mere omfat-

tende tjenesteomlægning, vil opgørelsen af arbejdstiden og tildelingen af fridage i en overgangsperiode kunne ske efter bestemmelserne i §§ 25-29.

Stk. 2. Overgangsperioden fastsættes til 1 år fra 1. december 1974 at regne. Inden for tjenesteområder, hvor tjenesteomlægningen vil være særlig tidkrævende, vil overgangsperioden dog efter aftale kunne udstrækkes i indtil 2 år fra nævnte dato at regne.

§ 25. Den højeste arbejdstid beregnes som 6 timer 40 minutter pr. dag efter periodens dageantal med fradrag af feriedage samt af fridage i et antal svarende til antallet af de i perioden faldende søndage og helligdage uden for søndage. Såfremt anden fridagstildeling end svarende til de i perioden faldende søndage og helligdage uden for søndage er aftalt, beregnes den højeste arbejdstid under hensyntagen hertil. Endvidere fradrages dage, på hvilke der er tildelt tjenestemanden ekstraordinær tjenestefrihed i henhold til tjenestemandsløvens § 58.

Stk. 2. Ved beregning af den højeste arbejdstid medtages sygedage i dageantallet, idet den tjeneste, der skulle være udført den pågældende dag, samtidig medregnes i arbejdstidsopgørelsen. Såfremt der ikke

for den pågældende dag har været fastsat en bestemt arbejdstid, indgår dagen i arbejdstidsopgørelsen med 6 timer 40 minutter.

§ 26. Ved tildeling af fridage i henhold til § 5, stk. 2, jfr. stk. 1, nedsættes den indtjente frihed med den tid, hvori der skulle være udført tjeneste den pågældende dag. Såfremt der ikke var fastsat en bestemt arbejdstid, nedsættes den indtjente frihed med 6 timer 40 minutter.

§ 27. De i § 12, stk. 1, omhandlede fridage skal have en længde af mindst 40 timer, dog at de kan betragtes som givet, uanset at fritiden kun har udgjort 36 timer, når tjenesten dagen før fridagen slutter senest kl. 18, 19 eller 20 og efter fridagen tiltrædes tidligst henholdsvis kl. 6, 7 eller 8.

§ 28. Når fridagenes længde er fastsat efter § 27, kan hviletiden mellem 2 døgnns hovedarbejder, jfr. § 11, stk. 2, kun nedsættes til 8 timer med tilslutning af det i betragtning kommende personale, og når tjenstlige forhold gør det ønskeligt og styrelsen ud fra sikkerhedsmæssige og lignende forhold skønner det forsvarligt.

§ 29. I øvrigt gælder de i denne aftale indeholdte bestemmelser også i overgangsperioden.

Emolumenter fra 1. 10. 1974

Ydelsens art		1.-22. m.	Fra og med 29. dag
Timepenge		2,90	1,95
Fulde dagpenge		57,80	38,55
Tillæg for 1.-4. dag		2,70	—
Nedsatte dagpenge		—	—
Hotel-dispositionsbeløb	København	114,00	76,00
	Øvrige land	78,00	52,00
Natophold uden dokumentation	Fast godtgørelse	53,00	35,50
Køpenge		2,30 ^{**} + 1,92 ^{**}	—
Rangergodtgørelse		1,15 ^{**} + 0,96 ^{**}	—
Natpenge	Kl. 17-22	3,95	—
	Kl. 22-6	6,50	—
For tjeneste på grundlovsdag fra kl. 12, juleaften-dag kl. 14 og lørdag fra kl. 14 til søndag kl. 24 samt skæve helligdage 0-24		7,70	—
For 3-delt tjeneste		3,78	—
For delt tjeneste udov. 12. time		1,82	—

** midlertidigt

DSB I HÅRD KONKURRENCE – men godt

10

En samtale med generaldirektør Povl Hjelt

Det er en hel naturlig situation for os at være i konkurrence og helt unaturligt for os at have monopol

Vi indleder samtalen med at spørge generaldirektøren:

Man taler ofte om DSB som en virksomhed, der sidder inde med monopol. Men forholdet er vel snarere, at det er et foretagende i hård konkurrence?

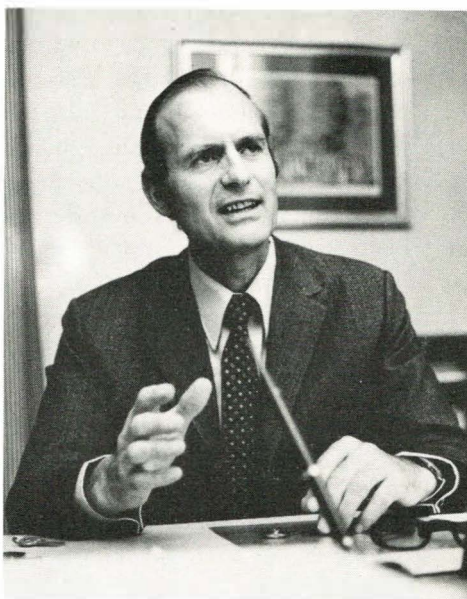
Det er jeg meget enig i. Vi har intet som helst monopol. Det skulle da lige være at køre på de skinner, vi har. Men det er jo ikke andet monopol, end det enhver forretning har ved at drive forretning fra de lokaler, de bruger. Iøvrigt befinder DSB sig ganske rigtigt som De siger i konkurrence med andre transportforetagender, det være sig luftfart, privatbiler, lastbiler, skibsfart o.s.v. Det er en hel naturlig situation for os at være i konkurrence og helt unaturlig for os at have monopol. Det har vi ikke!

DSB's styrelseslov og statsbanelov hindrer vel på en vis måde Statsbanerne i at drive virksomhed på rent forretningsmæssig basis?

Det kan man for så vidt sige, hvis man ved forretningsmæssig forstår, at resultatet skal være et virksomhedsoverskud, – for så er det ikke, hvad DSB opnår og efter min mening aldrig, hvad vi vil komme til at opnå – generelt set. Og heller ikke, hvad vi på mange områder skal stræbe efter, fordi det kan meget vel være samfundets interesse (og det er jo samfundet, der ejer os), at vi laver noget, som ikke giver virksomhedsmæssigt, positivt resultat, idet samfundet ønsker, at bruger-

nes afgifter ikke skal svare til de omkostninger, der er.

Det, som vi er inde på, er at komme væk fra begrebet underskud. Der har aldrig været et underskud, men kun et udtryk for en forskel mellem brugernes betaling til DSB og omkostningerne ved fremstillingen, en forskel, som er udtryk for, at samfundet ønsker denne præstation – og er villig til at betale for denne.

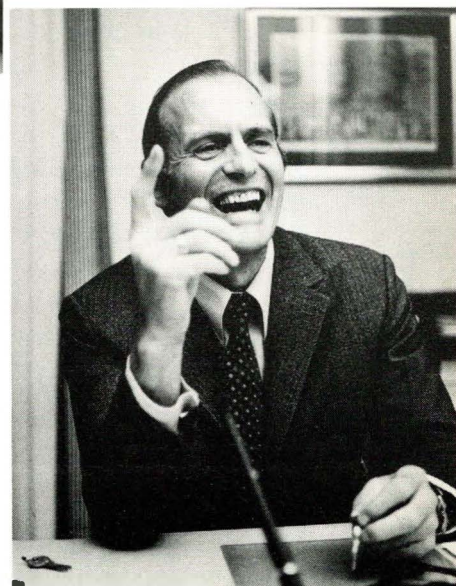


DSB må vel af og til tage beslutninger, der går imod egne interesser?

Netop, hvis man stadig betragter dette spørgsmål om egne interesser som værende et spørgsmål, om det giver penge – eller ikke penge. Vi træffer ikke sjældent beslutninger, som vi ved forringer vort direkte økonomiske resultat. – Det er et udtryk, som jeg bedre kan lide end underskud. Men vi træffer disse dis-

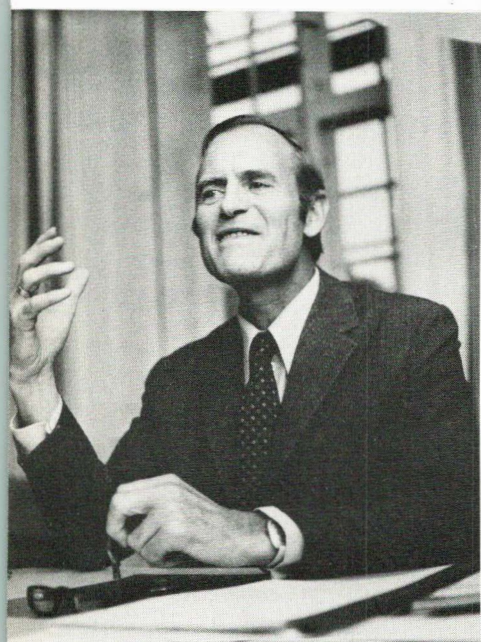
Designprogrammet – et element i DSB's produktudvikling

K 74 – er et led i produktudviklingen med en lang række forbedringer



forhold til det private erhvervsliv

Man skal ikke tro, at man kan klare al ting selv, det er næppe heller ønskeligt



positioner, fordi vi mener – eller har fået at vide, at det er noget, som samfundet ønsker af os. Men må jeg tilføje, at disse ting ikke rækker ved det forhold, at DSB arbejder efter forretningsmæssige principper i den forstand, at vi – hvad vi end foretager os – (også når det drejer sig om de mest samfundsmæssige opgaver) skal disponere lige så effektivt og økonomisk, som var vi helt igennem en forretning.



Kundeorientering

DSB bestræber sig på en kundeorienteret politik?

Ja, det er rigtigt, at vi udvikler os i den retning ud fra den betragtning, at vi skal opfylde nogle opgaver – og altså drejer det sig om ikke alene at se på, hvad der tjener rent produktionsmæssige hensyn, – men først og fremmest at se på, hvad der tjener disse opgaver. – Eller rettere: Hvad tjener de kunder, som har brug for disse ting. Vi har i sin tid – i forbindelse med strukturomlægningen for 5–6 år siden, lavet vor kommercielle afdeling og til den henlagt en række opgaver med henblik på løbende at undersøge markedets behov. Det gør vi fortsat

på en række forskellige måder. Gennem markedsanalyser, udspørgning m.v. søger vi at nå frem til, hvad kunderne synes. – Men det er klart, at med hensyn til planlægning, må vi selv have nogle meninger om, hvordan fremtiden ser ud.

Har De en kommentar vedr. DSB's produktudvikling?

Hvis vi tager det kronologisk, i den tidsfølge, hvor DSB har demonstreret en produktudvikling, så vil jeg sige, at vor første produktudvikling var vel udviklingen af systemtransport på godssektoren i 1972. Det næste store synlige skridt var S-togs-køreplanen også i 1972. Det tredje var kystkøreplanen i 1973 med tilhørende materiel udvikling, hvor jeg minder om dette med styrevognssystemet, som netop er en produktudvikling som har væsentlige fordele for publikum. Og så endelig og ikke mindst det allerstørste af dem alle K 74, som består af en lang række forbedringer vedrørende køreplaner, materiel, færger, pladsreservering – kiosker m.v.

Kan man tage designprogrammet med i denne forbindelse?

Ja, det kan man godt; men designprogrammet går på hele dette register, på hele virksomheden. Designprogrammet er et element i vor produktudvikling, som sætter ind på hvert enkelt produkt i virksomheden. Må jeg tilføje, at vi høster megen anerkendelse fra udenforstående for vor produktudvikling og designprogram. Og lad os glæde os ved, at vore egne også kan se det!

Bruger man et bestemt system i forbindelse med denne produktudvikling?

Vi har faktisk anvendt en række nye systemer. Lad mig nævne et par af ideerne og tankerne i dette. Vi er meget stærkt gået ind for at sammensætte projektgrupper på en utraditionel måde med anvendelse af yngre medarbejdere, lade dem arbejde mere eller mindre på fuld-tidsbasis – og i et system ladet disse grupper arbejde uafhængigt af deres normale ledelse – og referere gennem rapporter til den centrale ledelse, – ikke for at komme uden om de lokale chefer; men det er tværorganisatoriske grupper, som refererer samlet til den øverste ledelse. Det er projektorganisations-systemet, som vi har anvendt med stort held til vore største ting; må jeg nævne K 74, og områdedriften som et andet eksempel på det.

Kan der siges noget om markedsføringen?

Der lå et meget stort forarbejde vedrørende salgsbestræbelserne for K 74, et forarbejde, hvor vi havde inddraget reklamebureauer og hvor vi havde inddraget alle vore egne medarbejdere rundt omkring, – driftsområderne var stærkt inde – og hvor vi havde en fuld planlagt og gennemført reklamekampagne, der ganske bevidst henvendte sig gennem forskellige medier til publikum. Og så har vi benyttet vor PR-funktion, idet vi jo har en pressechef i huset. Vi synes, at vi opnåede i vort forarbejde af publikationen af K 74 en helt enestående dækning. Jeg tror ikke, at der var nogen i hele landet, der ikke vidste, at den kom.

Decentralisering – Ledelsesprincipper –

Er DSB's salgsorganisation decentraliseret?

Den er for så vidt decentraliseret som der i områderne findes salgsorganisationer for både passager- og godstransporten. Der er 18 driftsområder. I generaldirektoratet findes kontorer, der koordinerer bestræbelserne.

Langtidsplanlægning er taget op for et par år siden?

Med den struktur, vi har, med medarbejdere, der ansættes på lang tid og med materiel, der holder i lang tid og med meget store værdier, som vi investerer i samfundet og som vi forvalter for samfundet, er en langtidsplanlægning meget væsentlig. Vi bliver færdig i slutningen af 1975 med en plan, der dækker horisonten 1990 – altså en 15 års plan, altså samme horisont som PP 2. Det er en plan, som skal dække hele DSB's aktivitetsområde.

DSB's ledelsesprincipper bygger på decentralisering – og delegering?

Gennemførelsen af områdedriften, som fandt sted i 1973 var et eksempel på en decentralisering af ganske betydelige opgaver. Som nævnt blev landet delt i 18 driftsområder, hver med sin chef. – DSB er en dybt integreret virksomhed, hvad man forstår, når man tænker på, at det er skinner, der rent fysisk binder områderne sammen. Ikke destomindre har vi gennem etablering af disse driftsområder forsøgt at skabe enheder, hvor man opnår en række ting. Man opnår, at man lokalt kan lede sin drift, disponere sit personale, kan markere sig i offentligheden overfor myndigheder, det være sig amt, kommune og overfor kunderne, på passager- og på godsområdet. Man har sine egne budgetter. Så økonomien er der og

så søgt at skabe en særlig, lokal interesse om. Befolkningen i området føler, at de har fået noget ud til sig selv. Pressen føler det; og medarbejderne føler det. Man skal altså ikke helt til København længere med alle mulige og umulige ting. En masse ting kan klares på stedet. Vi har haft megen glæde af denne delegering og decentralisering.

Bestræbelser for at etablere lignende ordninger for bane og maskinområdet er i gang.

Information af personalet udbygges stadig?

Vi gør meget for information af vore medarbejdere. Tit er det jo sådan, at det, at vi informerer meget, giver et informationsproblem. Vi prøver bl.a. gennem DSB-bladet, som er blevet væsentlig bedre at holde informationen på et højt niveau. Men DSB-bladet er jo kun et af mange midler med hensyn til kommunikation og information til medarbejderne.

DSB og private firmaer

Kunne DSB være interesseret i at gå med ind i et mere snævert samarbejde med private firmaer?

I al almindelighed kan man godt sige, at DSB har interesse i at gå i samarbejde med andre. Man skal ikke tro, at man kan klare alting selv; det er næppe heller ønskeligt at gøre det. Hvis vi f.eks. betragter vognmandssektoren og her siger: Vi vil køre al ting selv (også på landevejene) ville vi i virkeligheden øge bestanden af biler, der kører rundt på landevejene. Altså må vi i en vis udstrækning – og det har vi også altid gjort – samarbejde med private vognmænd. Vi har haft megen glæde af dette samarbejde. Det

gælder ikke alene vognmænd på godssiden; det gælder også speditører, som vi har et udstrakt samarbejde med; det gælder rederier. Og må jeg nævne et klart eksempel på det sidste: »Alfragt«, som ØK og DSB stiftede i fællesskab. Det er et aktieselskab, hvor DSB har 1/3 og ØK 2/3 af aktiekapitalen. Der er nu engang længere til Kina og Japan fra København, end der er til Skjern. Det er naturligt, at ØK har den største part; men vi har her demonstreret, hvorledes man hæfter oversøisk trafik sammen med lokal trafik, og demonstreret, hvilken fordel både den private og statslige virksomhed kan have af dybtgående samarbejde.

Hvad er DSB's konkrete opgaver vedr. »Alfragt«?

DSB har indlandstransporten i relation til disse oversøiske transportere. Vi har den danske transport. Men vi tager os gennem »Intercontainer« også af udenlandsk transport; f.eks. går mange containere til og fra Hamborg. Der går på denne strækning dagligt et tog med containere. Det er et tog, som skyldes »Alfragt«. Må jeg nævne et andet eksempel: Vort samarbejde med DFDS, som betyder, at der går daglige containertog mellem København og Esbjerg, – med henblik på Englandstrafikken.

Har »Danmarks belæssede vogne« (DBV) noget med det her at gøre?

Ja. Det kan man godt sige. »Danmarks belæssede vogne« omdanner stykgods til vognladningsgods, altså sørger for at læsse stykgods ind i vogne, og så transporterer DSB disse vogne. I den anden ende sørger DBV (som forkortelsen er) også for distribution af disse varer.

Private konsulenter

Anvender DSB bistand fra private konsulentfirmaer?

Ja, det gør vi. Vi bruger i et vist omfang konsulentfirmaer; men jeg vil næsten tro, at vi har brugt dem noget mere før. Men vi bruger dem stadig i ikke ringe udstrækning. DSB skal ikke have folk siddende til at dække enhver tænkelig situation. Der dukker opgaver op, hvor vi må sige: Her er vi bedre tjent med en konsulent. Eller: den opgave er for stor; den kan vi ikke overkomme! *Lad os gå ud af huset*, som det hedder!

Tilføres der også know-how til DSB?

Også det. Men vi er efterhånden ganske godt med på dette område. Mange vil gerne lære hos os nu.

Og EDB-opgaver?

Dem klarer DSB stort set selv nu. Vi er meget stærke på det felt.

Har man søgt bistand udefra vedr. elektrificering?

Med hensyn til elektrificering har vi et projekt i gang, hvor vi har søgt bistand udefra. Man må huske, at Danmark kun her elektrificeret Københavnsområdet. Men den omliggende verden er jo gennem elektrificeret.

Det er svenske kolleger og et dansk ingeniørfirma, som vi har engageret til at bistå os i dette projekt.

DSB har en bred berøringsflade, når det gælder indkøb?

Vi er en meget stor kunde hos dansk industri og handel. Vi kender dansk erhvervsliv særdeles godt fra to sider. Dels har vi erhvervslivet som kunde, idet vi transporterer dets varer, dels har erhvervslivet os som kunde, idet vi køber nogle af deres varer.

Lederudvikling

DMC Klub I. Vi De sige noget om den?

Jeg har interesseret mig meget for moderne virksomhedsledelse, og det er væsentligt og nødvendigt for min stilling. Og derfor har jeg deltaget i en række kurser om virksomhedsledelse; og jeg har været medlem, og er stadig, – af en gruppe, der hedder VL I (Virksomhedsledergruppe I), hvor en række virksomhedsledere mødes jævnligt og drøfter virksomhedsproblemer; og vi var nogle stykker, som på et tidspunkt kom ind på tanken om at danne en klub af virksomhedsledere, hvor vi mente, at vi kunne have en vis gensidig glæde og udbytte af at tale nærmere sammen og udveksle erfaringer. Denne klub kom til at bestå af ledere fra ISS (International Service System), P & T, Store Nordiske og DSB.

Derpå tilsluttede ØK sig. Og dør (i DMC) udveksler vi erfaringer, og vi tager emner op, som vi anser for at være af fælles interesse. Det er lederudvikling, der er hovedopgaven i denne DMC Klub I.

Tak til lokomotivmændene

Til slut siger generaldirektøren:

Nu jeg har lejlighed til at sige noget til lokomotivmændene, vil jeg gerne benytte den.

Dels vil jeg sige jer tak, fordi I på en så god måde var med til at gøre K 74 til den succes, som den er blevet.

Jeg lægger megen vægt herpå, fordi hvad hjælper al vor skønne planlægning af en så stor og ny ting, hvis den ikke bliver gennemført godt. Det blev den af alle vore jernbanefolk, og ikke mindst af lokomotivmændene: *Tak for det!*

Det lover godt for fremtiden.

BILER PÅ TOG AD EN HELSINGØR –

Af C.E. Andersen

14

I DLT for januar 1970 omtaltes muligheder for at udnytte en Helsingør-Helsingborg-jernbanetunnel til befordring af biler på jernbanetog.

Nu er sådanne muligheder atter blevet aktuelle, fordi H-H jernbanetunnelplanen står foran vedtagelse eller måske ikke-vedtagelse i det danske folketing, ganske vist som led i et større kompleks af trafikprojekter, en København-Saltholm vejttunnel, en Saltholm-Malmø vejbro, en lufthavn på Saltholm samt en fast forbindelse via Storebælt.

Der er ingen grund til at gentage, hvad der er skrevet i den nævnte artikel og en række senere artikler i DLT om transport af biler på tog. Derimod er der grund til at anføre nogle generelle betragtninger. Den almindelige situation er væsentlig anderledes nu end for nogle år siden ikke mindst på grund af energiomkostningerne.

Befordringen af biler på tog har herhjemme mest været på tale som et middel til på en billig og effektiv måde at løse Storebælts-trafikproblemet. Men biler på tog kan også blive aktuelle andre steder, såsom via Fehmern Bælt og Samsø Bælt. Dette transportsystem kan formodentlig blive allermest motiveret i forbindelse med en H-H tunnel.

Dette gælder, ganske uanset om en København-Malmø vejttunnel-broforbindelse for biler også bliver realiseret. Thi H-H forbindelsen vil vedblivende være væsentlig kortere og hurtigere for størstedelen af biltrafikken (både personbiler, rutebiler, lastbiler), når man ser bort fra dem, der kører i lokaltrafik mellem Øresundsbyerne.

Biler på tog kan komme på tale, ikke blot hvor der er bæltoverfarter eller underfarter, men også i den egentlige landtrafik i fjerntrafikken.

Det gælder fremfor alt i lastbilfjerntrafikken.

I Vesttyskland kører der nu mange biltransporttog over større afstande, navnlig om natten, både persontog med sovevogne og vogne til befordring af de rejsendes biler, og godstog bestående af specielle vogne, befordrende lastbiler med og uden fører eller blot trailere eller semitrailere.

Der bygges nu helt nye baner, og andre baner ombygges til større hastighed og med større profiler end hidtil, ja, meget større profiler af hensyn til bekvem befordring af lastbilerne.

I Nordamerika afvikles nu en væsentlig del af jernbanegodstrafikken, såvidt det drejer sig om mindre partier end hele vognladninger, med semitrailere, her p.g.a. de store afstande uden traktorenhederne og uden førere. Det gøres på specialvogne, ja, hele tog bestående af sådanne.

Efter at energikrisen – eller rettere sagt olie-prisstigningerne – har sat ind, formentlig som en permanent foreteelse, er det blevet mere aktuelt at befordre biler på tog for at spare energistoffer, specielt de dyre bildrivstoffer, som skal importeres. Det gælder ikke blot over korte distancer, men i særlig grad over lange distancer.

Hvis bilerne skal køre om bord på – og ud af togene, er det ret ligegyldigt for besværet og transporttiden og udgifterne, om togene skal køre kort eller langt.

Disse forhold taler for, at en væsentlig del af de eventuelle H-H-biltransporter udstrækkes til Helsingør-København, Helsingør-Korsør, Helsingør-Rødbyhavn, ja, helt fra Helsingør til Fyn og fra Helsingør til Fehmern og videre pr. færge eller biltog.

Som en ekstra motivering herfor

kan nævnes, at terminalerne for overgangene mellem veje og jernbaner helst ikke bør være for store, eller rettere sagt ikke for stærkt trafikerede. Det kan føre til trafikale gener på de til- og fraførende motorveje, hvad man ser til daglig ved færgehavnene. Dertil kommer, at togtrafikken ved terminal ind- og udkørslerne kan blive generet og forsinket, såfremt mange tog skal køre ind og ud i tæt følge delvis krydsende hinanden.

Derfor må det principielt være fordelagtigt at bruge flere små terminaler end blot en enkelt stor terminal på hver side af sundet eller bæltet.

Eventuelt kan der være separate terminaler for personbilerne, rutebilerne, lastbilerne med og uden fører, semitrailerne o.s.v..

En eventuelt H-H-biltogsforbindelse bør utvivlsomt have en svensk terminal nordøst for Helsingborg, nær de steder hvor motorvejene Malmø-Helsingborg og Helsingborg-Stockholm krydser hinanden.

En tilsvarende dansk terminal kan placeres sydvest for Helsingør. Der er flere placeringsmuligheder, f.eks. nær det sted, hvor Hillerødvejen og København-motorvejen grænser fra hinanden.

Men ud fra den grundopfattelse, at man af hensyn til almindelig transport-økonomi og specielt brændstof-økonomi helst skal køre længst muligt med tog, må det være nok så motiveret at lokalisere en terminal eller flere nær København.

Der bygges en ny jernbane fra Rungsted mod syd-sydvest til Nærum og videre under udnyttelse af den delvis udførte tracé for den forlængst planlagte, ja, vedtagne – omend for nylig opgivne – S-togsbane over Lundtoftesletten til Jægersborg Station.

Denne bane fra Rungsted til Jægersborg skal dog have ganske andre funktioner. Den skal først og fremmest udnyttes til godstogene og de biltransporterende tog. Ved Jægersborg skal den føres i en bue over motorvejene og Nordbanen til dennes vestsider og frem til nordbanesporene, som kan udnyttes til denne trafik til Gentofte station og delvis frem til Hellerup. Til gengæld må der bygges to nye banespor fra Jægersborg til Hellerup til de eksisterende spor ved Bernstorffsvej-Hellerup.

Ved Hellerup stations vestsider er der en statsbaneejet arealstrøbe, som kan udnyttes til de to spor fra Rungsted over Lundtoftesletten, så denne bane kan føres frem mod Lyngbyvej og videre over denne og sammen med Ringbanen ved Tagensvej-Nørrebro.

Herved vil der fremkomme en sammenhængende banestrækning, som kan tjene godstogene og biltogene. Fra Godthåbsvej station kan de benytte godslinien til linierne til Sydhavnen og til Vestbanen.

Det er muligt at lave en terminal på Lundtoftesletten noget nord for Klampenborgvej og at føre veje herfra både til Klampenborgvej og til motorvejen mod København og vest om København, altså mod Korsør og Rødbyhavn.

Denne terminal kan allersimplest udføres som to gennemgående spor i nogen afstand fra hinanden, og derimellem et gennemgående midterspor, der specielt skal bruges til biltogene hertil og herfra, og som da kan rebroussere uden gener. Ved begge sider af dette spor kan der laves bilperroner, som kan bruges til begge kørselsretninger, men fortrinsvis til henholdsvis sydgående og nordgående biltrafik, så toget kan tømme og fyldes samtidigt, eventuelt ved flere indkørsler på

hver side alle i samme niveau. Der kan også være perroner ved ydersiderne af de to hovedspor for den gennemgående trafik. Eventuelt kan disse dubleres, så gennemgående tog kan overhale holdende biltog.

Dette er ingenlunde en idealløsning. Den byder ikke på synderlig stor kapacitet. Men den er brugelig; og til moderat trafikomfang kan den gå an.

En virkelig storterminal kan ikke placeres her bl.a. på grund af, at arealstrøben mellem motorvejen og Lundtoftegårdsvej ikke er særlig bred. Men en storterminal på dette sted måtte også af principielle grunde være uønskelig.

En anden terminal kunne udføres nær Lyngbyvej i Rymarksområdet. Den kunne udføres med en lignende sporordning. Også her kan hovedsporene fortsætte, in casu som højbane over Lyngbyvej og videre frem til Tagensvej, og der føres sammen med Ringbanen.

Der kan nogenlunde let laves tilkørsel for trafikken fra Lyngbyvej fra København. Derimod er det vanskeligt at lave en tilsvarende forbindelse for den modsatte trafikretning mod København. Den må nemlig føres under Lyngbyvej og i en højredrejende bue til Lyngbyvejs vestlige vognbaner mod København.

Også i dette tilfælde kan kun et mindre terminalanlæg komme i betragtning.

Alternativt kunne da etableres en terminal mellem Lyngbyvej og Lersø Parkvej med frakørsel til Lyngbyvej og tilkørsel fra Lersø Parkvej.

Der kunne også etableres terminaler andre steder i København.

Ideelt ville det være at lave en storterminal ved Sjællandsbroen i en nordlige udkant af det tørlagte

Kalvebod Strand. Den ville også kunne tjene en bil-på-tog-forbindelse mellem København og Malmø via Saltholm samt bil-på-tog-trafikforbindelser mellem København og Tyskland.

For H-H-bil-på-tog-planen som et helhedskompleks er det betydningsfuldt, at det er muligt at lave én eller flere terminaler i Københavnsegnen, der byder på forbindelser til og fra selve København og motorvejen uden om København samt videre over Sjælland.

Lokomotivpersonalets Hjælpesfond

I henhold til hjælpefondens vedtægter uddeles i december understøttelser på 50-100 kr., der kan søges:

1. Af medlemme.
2. Af pensionerede lokomotivmænd.
3. Af enker efter lokomotivmænd.
4. Af forældreløse børn under 18 år af de under 1., 2. og 3. nævnte.

Ansøgningsskemaet kan fås på foreningens kontor og må senest den 1. december være tilbagesendt til Lokomotivpersonalets Hjælpesfond, Hellerupvej 44, 2900 Hellerup.

Ansøgere, hvem understøttelse bevilges, vil modtage underretning herom i december.

Lokomotivfører A. Henriksen og Hustrus Legat

Renterne af legatkapitalen uddeles efter ansøgning til trængende lokomotivmænd, som er eller ved deres afsked var stationeret ved Fredericia driftsdepot, eller trængende enker efter sådanne.

Der uddeles indtil 3 portioner á 50 kr. årligt af renterne fra ca. 3.000,- kr. legatkapitalen andrager, og ansøgning herom indsendes til Dansk Lokomotivmands Forening, Hellerupvej 44, 2900 Hellerup, senest den 1. december.

Oliebranchen har vist altid været knaldhård. Det vi oplever i vor tid er langtfra nyt, men vi er i dag i langt højere grad end før afhængig af olien, der betyder næsten alt for de vestlige landes energiforbrug. Alligevel er der meget ved oliekrisen i 1904-7, der minder om de forhold vi nu befinder os i. John D. Rockefeller, den store oliegent, kunne rent faktisk bestemme verdensmarkedsprisen og dermed også, hvad han selv skulle tjene, og det var helt enorme summer.

Men hvad brugte man olie til den gang? Benzindrevne biler var der næsten ingen af. Alligevel var afsætningen god, for af olie lavede Rockefeller petroleum til verdens millioner af petroleumslamper.

Inden gas og elektricitet rigtig fik nogen betydning som belysningskilde, var petroleumslampen et vidunder af god og hensigtsmæssig belysning. Hvor man ikke kendte disse lamper, skabte Rockefeller et behov ved ganske simpelthen at forære lamper bort, som i tilfældet med Kina, der den gang ikke selv havde fundet olie.

Rockefellers aftale mellem hans eget firma, Standard Oil og Shell, havde ført til vældige prisstigninger på petroleum, stigninger, der gav anledning til demonstrationer og en opmærksomhed, der gjorde, at myndighederne fandt ud af, at Rockefeller var for stor – selv for USA.

I 1904 udsendte forfatterinden, Ida M. Tarbells en bog med sensationelle afsløringer af Rockefellers metoder, og det var en af hovedårsagerne til, at Standard Oil blev støvnet.

At det i det hele taget kom så langt, skyldtes ikke mindst, at et pistolskud i 1901 gjorde ende på præsident Mc. Kinleys liv. Efterfølgeren, Theodore Roosevelt, hav-

de et godt øje til de store truster, der gjorde det umuligt for mindre selskaber at eksistere. Sagen mod Standard Oil var ikke mindst ment som en sag mod storkapitalistens udnyttelse af jævne forbrugere.

Det var ikke svært at finde anklagepunkter mod Standard Oil for der var ikke den økonomiske forbrydelse, selskabet ikke havde gjort sig skyldig i. Rockefellers synder blev råbt ud for alverden, og han blev i disse år hadet og afskyet som ingen anden. Sagen gav anledning til en sand jagt på truster og monopoler i de fleste af staterne.

Sagen blev formelt anlagt mod Standard Oil Company i Indiana. I virkeligheden omfattede klagemålet hele Rockefeller-koncernen. Myndighederne havde i dommer Kenesaw Mountain Landis en hård og skånselsløs bekæmper af trustdannelser, og han fik milliardæren Rockefeller i vidneskranken, men John D. Rockefellers udtalelser var meget vage. Han var ikke den, der talte over sig, som enkelte af hans medarbejdere gjorde.

Det var tydeligt, at der var modtaget returkommissioner på næsten astronomiske beløb, og det viste sig, at Standard Oil havde holdt konkurrenter ude fra næsten enhver mulighed for at få olie transporteret, med mindre prisen var den tredobbelte af den de selv talte.

I 1907 faldt dommen. Landis idømte Standard Oil historiens hidtil største bøde på mere end 29 millioner dollar, i forhold til vore dages penge, et par milliarder kroner.

Den store bøde gik dog ikke igennem til højesteret, der i 1911, efter at sagen var løbet i mere end fem år, afsagde en dom, der tvang Standard Oil til at opløse sig som trust.

Rockefeller mente ikke, at nogen

Afskeds og velkomstfest

Godsbanegårdens afdeling indbyder venligst sine medlemmer og pensionister til vor årlige afskeds- og velkomstfest.

Vi har denne gang vendt næsen hjem, idet vi igen forsøger os på Centralværkstedets marketenderi, hvor nye og venlige lokaler er til rådighed. Dagen bliver tirsdag den 3. december 1974 kl. 12,00.

Vi går også tilbage til det kolde, idet vi serverer eet stykke med sild og derefter godt belagt smørrebrød og slutter med ostene, hertil øl og snaps.

Efter spisningen fortsætter vi det kammeratlige samvær over kaffen og cognac, hertil rygelse efter ønske.

Prisen har vi i år sænket til 30,00 kr. pr. deltager.

Afdelingsbestyrelsen opfordrer så mange medlemmer og pensionister som muligt til at deltage for derigennem at give dagen den festlige ramme den fortjener.

Tilmelding sker på de fremlagte tilmeldingslister på Godsbanegårdens opholdsstue, eller på telefonerne 94 75 46 og 59 30 93.

Tegn dig med det samme, du læser dette, vi har kun denne mulighed for at minde dig om dagen, det var altså den 3. december 1974.

Vel mødt.

P.B.V.
Poul Busk.

myndighed kunne tvinge et firma til at konkurrere med sig selv, men han fulgte rettens afgørelse og oprettede 34 mindre selskaber, der dog alligevel på mystisk vis, havde et utroligt godt samarbejde.

Det ville dog være uretfærdigt at sige, at dommen ingen betydning havde, for såvel Rockefeller, som andre store giganter, havde fået en skræk i livet, der gjorde, at de ikke turde operere så groft, som de hidtil havde kunnet.

Chris Parø

PERSONALIA

Ansæt på prøve pr. 1-6-1974

Lokomotivassistent (7. lrm.):
H. V. Christiansen, ddt Gb

Ansæt på prøve pr. 1-8-1974

Lokomotivassistenterne (7. lrm.):
J. V. Andreasen, ddt Gb
A. Starlev, ddt Gb
K. E. Burmester, ddt Gb
J. T. Nielsen, ddt Gb

Ansæt på prøve pr. 1-9-1974

Lokomotivassistenterne (7. lrm.):
B. J. S. Sørensen, ddt Gb
T. M. V. Hansen, ddt Gb
T. Møller, ddt Gb
L. B. Petersen, ddt Gb
P. Remmer, ddt Gb
I. H. Nielsen, ddt Gb
S. Mikkelsen, ddt Gb
N. O. M. Petersen, ddt Gb
O. A. Petersen, ddt Gb
J. S. Larsen, ddt Gb
F. Haugen, ddt Gb
M. L. Kristensen, ddt Gb
C. I. Hansen, ddt Gb
K. B. Skriver, ddt Gb (genansat)
T. Skjelmose, ddt Gb

Ansæt på prøve pr. 1-10-1974

N. P. Pedersen, ddt Gb
P. Hagstrøm, ddt Gb
S. H. Strøm-Hansen, ddt Gb
J. Jensen, ddt Gb
T. E. Guldmann, ddt Gb
B. Hansen, ddt Gb

Genansat i stillingen som lokomotivfører (13. lrm.) pr. 1-8-1974

Fhv. lokomotivfører J. Østerberg, ddt Gb

Forflyttet pr. 1-9-1974

Lokomotivassistenterne på prøve (7. lrm.):
C. J. Andersen, ddt Gb i ddt Kh
Knud E. Jensen, ddt Gb i ddt Kh
E. Pedersen, ddt Gb i ddt Kh
O. T. Larsen, ddt Gb i ddt Kh
E. O. A. Nielsen, ddt Gb i ddt Kh
H. O. R. Rasmussen, ddt Gb i ddt Kh
P. J. Jørgensen, ddt Gb i ddt Kh
L. C. Lyngsaa, ddt Gb i ddt Kh
C. Trauboth, ddt Gb i ddt Kh
P. Hansen, ddt Gb i ddt Kh

J. E. H. Madsen, ddt Gb i ddt Kh
J. O. Jespersen, ddt Gb i ddt Kh
B. H. A. Henriksen, ddt Gb i ddt Kh
H. J. Petersen, ddt Gb i ddt Kh
K. Nilsson, ddt Gb i ddt Kh
A. P. V. Madsen, ddt Gb i ddt Kh
E. Wandahl, ddt Gb i ddt Kh
J. I. Madsen, ddt Gb i ddt Kh
J. Bendixen, ddt Gb i ddt Kh
G. L. Koch, ddt Gb i ddt Kh
E. Baunsgaard, ddt Gb i ddt Kh
M. I. Revald, ddt Gb i ddt Kh
S. Hylsberg, ddt Gb i ddt Kh
J. H. Larsen, ddt Gb i ddt Kh
P. E. Bjerregaard, ddt Gb i ddt Kh
R. J. Olsen, ddt Gb i ddt Kh
D. S. Jørgensen, ddt Gb i ddt Kh
H. J. V. Nielsen, ddt Gb i ddt Kh
H. A. Petersen, ddt Gb i ddt Kh

Forflyttet pr. 1-9-1974

Lokomotivassistenterne (10. lrm.):
P. Riisgaard, ddt Kh i ddt Gb
J. E. Thomsen, ddt Kh i ddt Gb
P. Hansen, ddt Kh i ddt Gb
P. H. Andersen, ddt Kh i ddt Gb
B. R. Mikkelsen, ddt Kh i ddt Gb
E. A. Andresen, ddt Kh i ddt Gb
O. M. Petersen, ddt Kh i ddt Gb
O. J. Svensson, ddt Kh i ddt Gb
F. J. Andersen, ddt Kh i ddt Gb
P. J. Jørgensen, ddt Kh i ddt Gb
B. Stiller, ddt Kh i ddt Gb
B. Christensen, ddt Kh i ddt Gb
J. Hansen, ddt Kh i ddt Gb
O. P. Larsen, ddt Kh ik ddt Gb
J. Nilsson, ddt Kh i ddt Gb
J. A. Hansen, ddt Kh i ddt Gb
S. E. Nielsen, ddt Kh i ddt Gb
B. V. Petersen, ddt Kh i ddt Gb
H. Poulsen, ddt Kh i ddt Gb
A. Odgaard, ddt Kh i ddt Gb
A. A. Elk, ddt Kh i ddt Gb
A. K. Nielsen, ddt Kh i ddt Gb
E. Rasmussen, ddt Kh i ddt Gb
A. Madsen, ddt Kh i ddt Gb

Forfremmelse til lokomotivfører (13. lrm.) pr. 1-9-1974

Lokomotivassistent (10. lrm.):
B. K. Jensen, ddt Næ i ddt Næ

Forfremmelse til lokomotivfører (13. lrm.) pr. 1-10-1974

Lokomotivassistenterne (10. lrm.):
P. Riisgaard, ddt Gb i ddt Gb
P. J. Jørgensen, ddt Gb i ddt Gb
A. Madsen, ddt Gb i ddt Gb
F. J. Andersen, ddt Gb i ddt Gb

Forfremmelse til lokomotivfører (17. lrm.) efter ansøgning pr. 1-8-1974

Lokomotivfører (13. lrm.):
H. A. Laursen, ddt Ar i ddt Ar.

Forfremmelse til lokomotivfører (17. lrm.) efter ansøgning pr. 1-8-1974

Lokomotivførerne (15. lrm.):
M. S. Jeppesen, ddt Ng i ddt Ng
E. C. Köhler, ddt Ng i ddt Ng

Forfremmelse til lokomotivfører (17. lrm.) efter ansøgning pr. 1-9-1974

Lokomotivførerne (13. lrm.):
V. T. B. Dagø, ddt Ar i ddt Ar
O. L. Jensen, ddt Fa i ddt Rf
B. K. S. Tinndahn, ddt Hgl i ddt Gb
A. Hansen, ddt Gb i ddt Gb

Overgået til stillingen som lokomotivfører (L-MA) (17. lrm.) efter ansøgning pr. 1-8-1974

Lokomotivfører (17. lrm.):
H. A. H. Thomsen, ddt Ar i ddt Ar

Navneændring pr. 31-7-1974

K. Juul Rasmussen, lokomotivfører (13. lønramme) til K. Juul

Afsked efter ansøgning pr. 31-8-1974

Lokomotivassistent (10. lrm.) F. H. Marbæk, ddt Gb

Afsked pr. 31-10-1974

Lokomotivfører (17. lrm.) E. V. Villumsen (Lyø) ddt Gb, gr. svagelighed

Afsked pr. 31-7-1974

Lokomotivassistent (10. lrm.) B. Bregnhøj, ddt Hg

Dødsfald

Pens. lokomotivfører H. A. M. Christensen, Sprotøften 49, Nyborg afgået ved døden d. 3-8-1974
Pens. lokomotivfører A. Thorsen, Baltorpvej 90, Ballerup afgået ved døden den 13-8-1974
Pens. lokomotivfører C. C. Larsen, Huslodsvej 80, Fredericia afgået ved døden d. 7-8-1974
Pens. lokomotivfører J. M. Lydersen, Bøgeskov Plejehjem, vær. 8, Viby J.
Pens. lokomotivfører Gustav Hultberg Ols-

Jubilæum i Frimærkeklubben DSB

18

Den 23. november kan Frimærkeklubben D.S.B., som den ældste filatelistklub indenfor etaten, fejre 25 års stiftelsesdag.

Klubben begyndte sit virke i det små med 17 medlemmer, fortrinsvis blandt københavnske jernbanemænd. Gennem årene har vi arbejdet os støt og roligt frem, så vi i jubilæumsåret kan mønstre ca. 150 medlemmer af alle kategorier fordelt over hele landet. Vi har således medlemmer i 23 byer udenfor det nu udvidede S-baneområde.

Gennem vort medlemskab af Samarbejdende Frimærkeforeninger-S.F. har vi deltaget i følgende udstillinger: Caritas 1953, Posten 1956, Filæx 1958, F.F.F. udstillingerne 1960 og 65, Frimærkets dag 1964 samt Falcophil 1970.

Vi holder møde d. 1. onsdag og 3. torsdag i hver måned fra september til maj kl. 19,00 i marketeriet København H. Vi har altid et vekslende program med bytte, auktioner, film, foredrag etc., foruden vor landsdækkende dubletcirkulation. Vi hygger os med frimærke, vin og andespil samt jule- og afslutningsaftener. Alt sammen med til at skabe den aktivitet som en klub skal have.

Vort kontingent på 20,00 kr. pr. år hører vist til blandt de laveste nogen klub kan præstere, hvilket specielt mange af vore provinsmedlemmer har udtrykt tilfredshed med.

Selv om vi gennem årene godt har mærket, at netop vor medlemmer har skiftende tjenester, og at det kan være svært at konkurrere med lokalforeninger, har vi en ret god mødedeltagelse og dubletcirkulation. Vi vil gøre vort til, at vore aktiviteter skal blive endnu bedre.

Startede vi i det små, og var de første år svære har klubben gennem årene bevist sin eksistensberettigelse som en fritidsorganisation for alle ved D.S.B. som samler på frimærker.

Har du lyst til at være med, er du velkommen til at kontakte undertegnede.

John E. Larsen

Sdr. Fasanvej 80, A, 2500 Valby.

Eller hvis vejen falder forbi:

Uniformslageret, Hovedlager 40, København.

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

son, Søvejen 35 st. th. 3000 Helsingør
Pens. lokomotivfører Johannes Jensen, Bjerglide 18, 7330 Brande d. 13-9-1974
Pens. lokomotivfører Fritz Hansen, R af 9000 Ålborg 2-7-1974
Pens. lokomotivfører Harry Arnold Christensen, Fjordvej 9, 5800 Nyborg 20-9-1974

DJT

NORGE

Rapham i Gudbrandsdalen – rejse nr. 102

Denne rejse sælges til individuelle rejsende og kun på bestilling.

Opholdet finder sted på Norske jernbanemænds feriehjem, som har en høj standard med bl.a. badstue og bowling. Godt skiterræn.

Et ugeophold går fra søndag til søndag i månederne februar, marts og april (påskendog undtaget).

Afrejse: Lørdag med tog fra København afg. 22.19.

Hjemkomst: Mandage med tog København ank. 08.53.

Ugepris pr. person i dobbeltværelse med helpension.

Voksen 590 kr. Tillæg for enkeltværelse 40 kr.

Børn mellem 2 og 15 år, som deler værelse med forældre 240 kr.

Billetpriser: Helsingborg-Otta-Helsingborg (rabatkort), ca. 292 kr., (2. klasse) Sovevogn (hver vej), ca. 33 kr., Hotelbil Otta-Rapham eller omvendt, ca. 10 kr.

NORGE

Holu i Hallingdalen – rejse nr. 103

Denne rejse sælges til individuelle rejsende og kun på bestilling.

Opholdet finder sted på Norske jernbanemænds feriehjem, som har en god standard. Godt skiterræn – hovedsageligt i skovområde.

Et ugeophold går fra søndag til søndag i månederne februar, marts og april (påskendog undtaget).

Afrejse: Lørdag med tog København afg. 22.19.

Hjemkomst: Mandage med tog København ank. 08.53.

Ugepris pr. person i dobbeltværelse med helpension.

Voksen 435 kr.

Børn mellem 2 og 17 år, som deler værelse med forældre 195 kr.

Billetpriser: Helsingborg-Ål-Helsingborg (rabatkort), ca. 262 kr. (2. klasse) sovevogn (hver vej), ca. 33 kr. Bus Ål-Holu eller omvendt, ca. 10 kr.

SVERIGE

Björkliden turiststation – rejse nr. 104

Denne rejse sælges til individuelle rejsende og kun på bestilling.

Ophold kan finde sted på hotel eller i hytter. Godt skiterræn.

Et ugeophold går fra lørdag til lørdag i månederne februar, marts og april.

Afrejse: Fredage med Lapplandspilen København Havnegade afg. 14.15.

Hjemkomst: Søndage med lapplandspilen København Havnegade ank. 16.00.

Ugepris på hotel pr. person (voksen).

Fjället: 15.02–22.03 helpension 795 kr.

Fjället: 22.03–05.04 helpension 880 kr.

Gammelgården: 15.02–22.03 halvpension 635 kr.

Gammelgården: 22.03–05.04 helpension 795 kr.

Fordeltagte børnepriser.

Ugevis pr. hytte for indkvartering i hytter (max. 5 personer) med selvhusholdning.

15.02–22.03: 535 kr.

22.03–05.04: 1070 kr.

Billetpriser: Malmö-Björkliden-Malmö (rabatkort, ca. 294 kr. (2. klasse) sovevogn (hver vej), ca. 33 kr.

Forlang specialbrochure på Björkliden.

SVERIGE

Åre i Jämtland – rejse nr. 105

Denne rejse sælges til individuelle rejsende og kun på bestilling.

Opholdet finder sted på hotel Fjällgården – 550 m.o.h. – i et område med Sveriges bedste skiterræn.

Et ugeophold går fra lørdag til lørdag i månederne februar, marts og april.

Afrejse: Fredage med Lapplandspilen (til Östersund) København Havnegade afg. 14.15.

Hjemkomst: Søndage København Havnegade ank. 16.00.

Ugepris pr. person (voksen).

15.02–22.03: halvpension 710 kr.

22.03–31.03: helpension 865 kr.

31.03–19.04: halvpension 635 kr.

Fordeltagte børnepriser.

Billetpriser: Malmö-Åre-Malmö (rabatkort, ca. 235 kr., (2. klasse) sovevogn (hver vej), ca. 33 kr.

Forlang specialbrochure på Åre.

Kontakt os og få tilsendt bestillingsseddel.

Venlig hilsen

Danske jernbanemænds turistorganisation (DJT)

passagersalgskontoret

Sølvgade 40

1349 København K

Tlf. (01) 140400–3426 eller 8–1–3426 (Olson)

Tlf. (01) 140400–3259 eller 8–1–3259 (Patrunck).

AL-nyt

DU KA' GODT.... Spare din skat ned

Vi ved godt, at det for tiden er svært at få pengene til at slå til. Når skatten er trukket fra din løn, og de faste og øvrige udgifter er betalt, er der ikke mange håndører tilbage.

Selv om der bliver talt og skrevet meget om, at det ikke kan betale sig at spare op, vil vi alligevel gøre opmærksom på en særlig konto, nemlig en *selvpensioneringskonto*.

De penge, du sætter ind på denne konto, kan du trække fra på din selvangivelse i 3.000 kr.s rubrikken. Derved opnår du et større skattefradrag, og din skat bliver mindre.

Du bestemmer selv, hvor meget du vil indsætte, bare det ikke overstiger kr. 3.000,- pr. år. I årenes løb må du indsætte i alt kr. 40.000,-. Det skal dog siges, at du forpligter dig ikke til at spare et fast månedligt beløb op, er der en måned, hvor der ikke er så meget i overskud, kan du godt springe over med at indbetale til *selvpensioneringskontoen*.

Den dag du åbner kontoen, bestemmer du den dato, hvor du vil have pengene udbetalt, det kan dog tidligst ske på din 60 års fødselsdag, og pengene skal da have været bundet i mindst 15 år fra første indskud. Det er jo en pensionskonto, og det vil nok overraske dig at se, hvor mange penge det bliver til.

Hvis du beslutter dig til at indsætte kr. 100,- pr. måned, vil der om 15 år stå kr. 50.000,- med de renter, vi giver i dag, nemlig $12\frac{1}{4}$ pct. Om 20 år vil der stå næsten kr. 100.000,- på din konto. Bemærk også, at halvdelen af disse penge har du sparet i skat. Rentebeløbene, som kommer til under opsparingen, skal ikke — modsat anden renteindtægt — skrives på selvangivelsen, og hele beløbet er skattefrit den dag, du skal have det udbetalt.

Du kan altså godt — fordelagtigt for dig — spare din skat ned.

Start nu — i din egen bank
ARBEJDERNES LANDSBANK.

DEN FILOSOFISKE FITEGNER



- OG FRIGJORDE EEKS. (HOS UNGE) HIDTIL UKENDT INTERESSE FOR SADELMAGER-ARBEJDE, TRANSPORT-MIDLER,



uiii!



MANGE GAMMELDAGS SKOMAGERKÆLDERE (OG ANDRE) BLEV FRIGJORT TIL MERE LIBERALE ERHVERV.

NYE KUNSTFORMER OPSTOD - NOGLE END OG FRIGJORT FOR INDHOLDET



OBJEKT. 1974. 3-FARVETRYK. HVIDBLIK. PÅ TRÆFOD. (TILHØRER KUNSTNEREN)