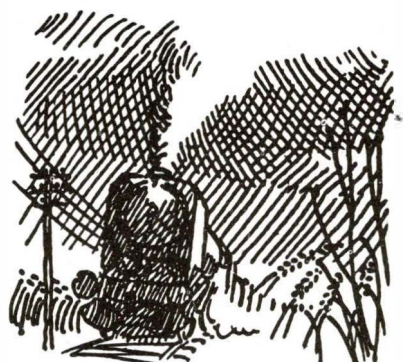


187

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. AUGUST 1974-74. ÅRGANG

7

Indhold:

Personaletilpasning	2
Rich. Lille 90 år	3
Storebæltsoverfarten udbygget for fremtiden	4
Kongres referat	8
Personalia	19

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.

Personaletilpasning

I dagspressen har man kunnet læse, at DSB i følge finansminister Anders Andersen, og som en konsekvens af regeringens bestræbelser på gennemførelse af store besparelser i den offentlige sektor, skal skære personalestyrken ned med ca. 1.500 mand over en 3-årig periode. Han udtrykker dermed noget, som nok hos adskillige beskæftigede ved DSB kan give ide om, at deres fremtidige beskæftigelse ved etaten kan blive problematisk. Giver Anders Andersen med sine udtalelser indtrykket af, at der i kravet om denne nedskæring ligger et resultat af regeringsovervejelser, må det imidlertid med at tallene sandsynligvis bygger på den konklusion, DSBs ledelse nåede til, og som gjordes bekendt for et par år siden i en rapport om status for DSBs stilling på transportmarkedet. I følge rapporten skønnedes, at der i de 5 finansår 1972-1977 kunne ske en tilpasning af personalestyrken, således, at den i 5-års perioden ville gå ned med 2.650 mand. Dette skøn bygger på gennemførte rationaliseringsforanstaltninger sammen med naturlig personaleafgang. Det er imidlertid en forudsætning – siger rapporten – at der er en gunstig virksomhedsøkonomisk udvikling og samtidig en række kapitalkrævende investeringer, som ikke må angribes under skiftende konjunkturer eller berøres af svingninger i samfundsøkonomien. På baggrund af DSBs hele økonomiske situation samt endvidere under hensyntagen til den samfundsøkonomiske udvikling i de senere år, står det imidlertid klart, at ingen af de nævnte forudsætninger er – eller kan påregnes at ville være til stede i en overskuelig fremtid. Der er sandsynlig sammenhæng i ministerens udtalelser og DSB-konklusionen m.h.t. tallene, som regeringen formentlig har skelet til, men er der sammenhæng med den barske virkelighed, når man ser på forløbet af personaletilpasningen? Når regeringens sparebestræbelser og rapportens konklusion på det her behandlede område trækkes frem, er det for at pege på inkonsekvensen mellem de to ting. Rapporten, der bygger på megen teori, forudsætter, at DSBs ledelse kan følge udviklingen op i transportområdet og skaffe sig større transportmængder og udføre arbejdet med nedadgående personalestyrke gennem kontinuerlig rationalisering, medens regeringen, eller finansudvalget, begrænser DSB-ledelsens

muligheder for at ajourføre taksterne med de stigende omkostninger. At spare 500 mand pr. år virker ikke afskrækkende for de beskæftigede, hvis det sker ved naturlig afgang, men det, der kan gøre udspillet betænkeligt, er troen på, at der samtidig med rationalisering, større transportmængder og nedskæring af personalestyrken, skulle kunne køres videre i den udvikling, uden at det tilbageværende personales aftalemæssige rettigheder går for nær. Lokomotivpersonalet har jo smertelige erfaringer med hensyn til det. Det er da også helt sikkert, at i det område kan personalestyrken ikke sættes ned – tværtimod er den under udvidelse på grund af et tvingende behov – medmindre man nedsætter aktiviteterne, d.v.s. kører færre tog, og det kan næppe være ønskeligt. Omend vort kendskab til benyttelse af andre personalekategorier, for disses resp. arbejdsområdet, ikke kan være detaljeret, forekommer det os dog umiddelbart, at der ikke er større personalebesparelser at hente, hvorfor besparelser på driften sandsynligvis ikke kan få det ønskede omfang, uden at der skæres ned på aktiviteterne, eller også foretages yderligere nedskæringer i investeringsmidlerne, hvilket vil være lige hæmmende for DSBs udvikling. De løsninger eller resultater, der skal komme ud af besparelserne, bliver politisk betonedede, og det må beklages, fordi det skorter på tillid til, at det folketings, vi har i dag, overhovedet er i stand til at gennemføre ting, som kan få nogen fornuftig virkning på samfundsforholdene, og som en del heraf, virksomheden DSB.



90 år

Den 3. august fyldte foreningens æresmedlem Rich. Lillie, 90 år. Til trods for den høje alder er Lillie i besiddelse af forbavsende stor vitalitet. Deltagelsen i foreningens kongres i maj understregede til fulde denne opfattelse. Enten det var kongressens faglige side eller de festlige sammenkomster deltog Lillie med interesse.

Det er efterhånden et langt spand af år, som er forløbet siden udnævnelsen til materielforvalter betød at Lillie måtte træde ud af DLF og dermed sætte punktum for perioden 1918-1929 som foreningens formand. Virket i DLF satte sine positive spor. Det er fremhævet ved mange lejligheder. De glemmes ikke. Ændringer siden da er stadig sket til det bedre, men Lillie som alle årene siden har kunnet følge DLF's udvikling drager ikke umiddelbare sammenligninger. Han ved, at forudsætningerne for udviklingen er så forskellig fra en tid til en anden.

Vi glæder os over at fødselsdagsbarnet op i så høj en alder har kunnet bevare så stor vitalitet og dermed muligheden for at følge de mange områder han har beskæftiget sig med. Vi ønsker at årene fremover fortsat giver denne mulighed.

Hjertelig til lykke.

Storebæltsoverfarten udbygget for fremtiden

AF C. E. ANDERSEN

Bilfærgeforbindelsen

Hidtil er kun omtalt togfærgeforbindelsen mellem Korsør og Nyborg.

Bilfærgeforbindelsen blev udskilt ved etableringen i 1957 af den specielle færgeforbindelse mellem de nye færgehavne ved Halsskov og Knudshoved.

Derved reduceredes sejldistancen for biloverførslen fra 25 til 19 km. Motorvejene førtes direkte til de nye færgehavne. Der skabtes bedre opstillings- og tilkørselsforhold. Der byggedes nye, store specielle bilfærger.

Til denne forbindelse er der hidtil bygget tre bilfærger med 2 dæk for biler, først »Halsskov«, dernæst »Knudshoved« og »Sprogø«. Disse to har jernbanespor på hoveddækket, og de kan derfor indsættes på Korsør-Nyborg-ruten eller Rødbyhavn-Puttgarden-ruten. Omvendt kan også de egentlige togfærger, der hører til Korsør-Nyborg-ruten, lejlighedsvis sejle på bilfærgeruten.

Den fjerde bilfærge til Halsskov-Knudshoved-ruten, Arveprins Knud«, har mellem de to dæk et mellemdæk, der kan løftes op til hoveddækkets loft eller sænkes ned, så det kan fungere som et tredje dæk. I så fald bliver færgens personbilkapacitet meget stor. Men selv hoveddækket kan da ikke tage store lastbiler, idet loftshøjden reduceres fra 3,9 til 2,6 m. Sidste år kom den femte færge til, ligeledes en tredækker. Den er principielt af samme konstruktion; dog har dens hoveddæk betydelig højde, 4,3 m, når den bruges som todækkerfærge, men kun 2,8 m, når den bruges som tredækkerfærge.

Høje lastbiler kan derfor ikke overføres med disse færger, når de sejler som tredækkerfærger. Lastbilerne må benytte to-dækker-fær-

gerne eller de egentlige togfærger, som nu og da indsættes på ruten.

Med 5 færger i drift kan der indføres regelmæssig halvtimer-drift.

Men da Fehmernbælt-ruten har utilstrækkelig biltransportkapacitet, har man i sommertiden måttet overføre »Knudshoved« hertil, fordi den har to dæk, det ene for biler, det andet for biler eller banevogne.

Færgernes brutto-omløbstid er 150 minutter. Da der sejles med 4 færger, er den gennemsnitlige tidsafstand $37\frac{1}{2}$ minut, som dog fikses til skiftevis 35 og 40 minutter, idet der normalt sejles med 4 store bilfærger på ruten.

Det har altså ikke været muligt at indføre den ideale halvtimer-drift endnu. Det kan først nås, når der anskaffes en bilfærge mere.

Denne kan formodentlig snart bestilles, og det vil måske ske fyldest allerede i indeværende år, skønt statens økonomi nok nødvendiggør yderste forsigtighed m.h.t. nyinvesteringer.

Der er altså udsigt til, at det snart bliver muligt at sejle med 5 meget store bilfærger over Storebælt i regelmæssig halvtimer-drift, i det mindste på de tider af året, hvor der er megen biltrafik.

Det indebærer, at bilfærgeforbindelsen bliver omtrent fuldkommengjort. Tidsafstandene bliver moderate. Den samlede kapacitet bliver stor. Afgangstidspunkterne bliver lette at huske.

Det er et stort fremskridt. – Men det bliver næppe tilstrækkeligt i det lange løb.

Samvirke mellem togfærgerne og bilfærgerne

Storebæltsoverfartens tog- og bilforbindelser kan i det væsentlige

Alternative korte trafikforbindelser direkte mellem Sjællands allerede udbyggede jernbane- og motorvejssystem og det centrale Jylland.

De stiplede linier viser alternative sejlförbindelser for bilfærger eller bil + tog-færger. Den helt optrukne linie viser en mulig fast forbindelse, det være sig en bro for biler og evt. tog, eller en tunnel for tog, incl. biltransporterende tog.

Sejldistancen i de viste linier er mellem færgehavnen ved Kalundborg og ved Endelave 52 km, mellem Kalundborg og Søgrund 56 km, mellem Kalundborg og Svanegrund 48 km. En Svanegrund-havn kan dog placeres østligere eller vestligere, hvorved sejlru-ten kan blive kortere, eller hele ruten blive kortere.

Ved af forlægge Sjællands-terminalen fra Kalundborg til Røsnæs kan alle disse sejlru-ter forkortes med 16 km, – altså henholdsvis 36, 40 og 32 km.

Forlægges Jyllands-terminalen til Samsø's østside, kan sejlrutens længde reduceres til 17 km.

Denne sidste trafikforbindelse vil imidlertid koste mange gange så meget som de første, fordi den forudsætter en bro over det dybe farvand mellem Svanegrund og Samsø.

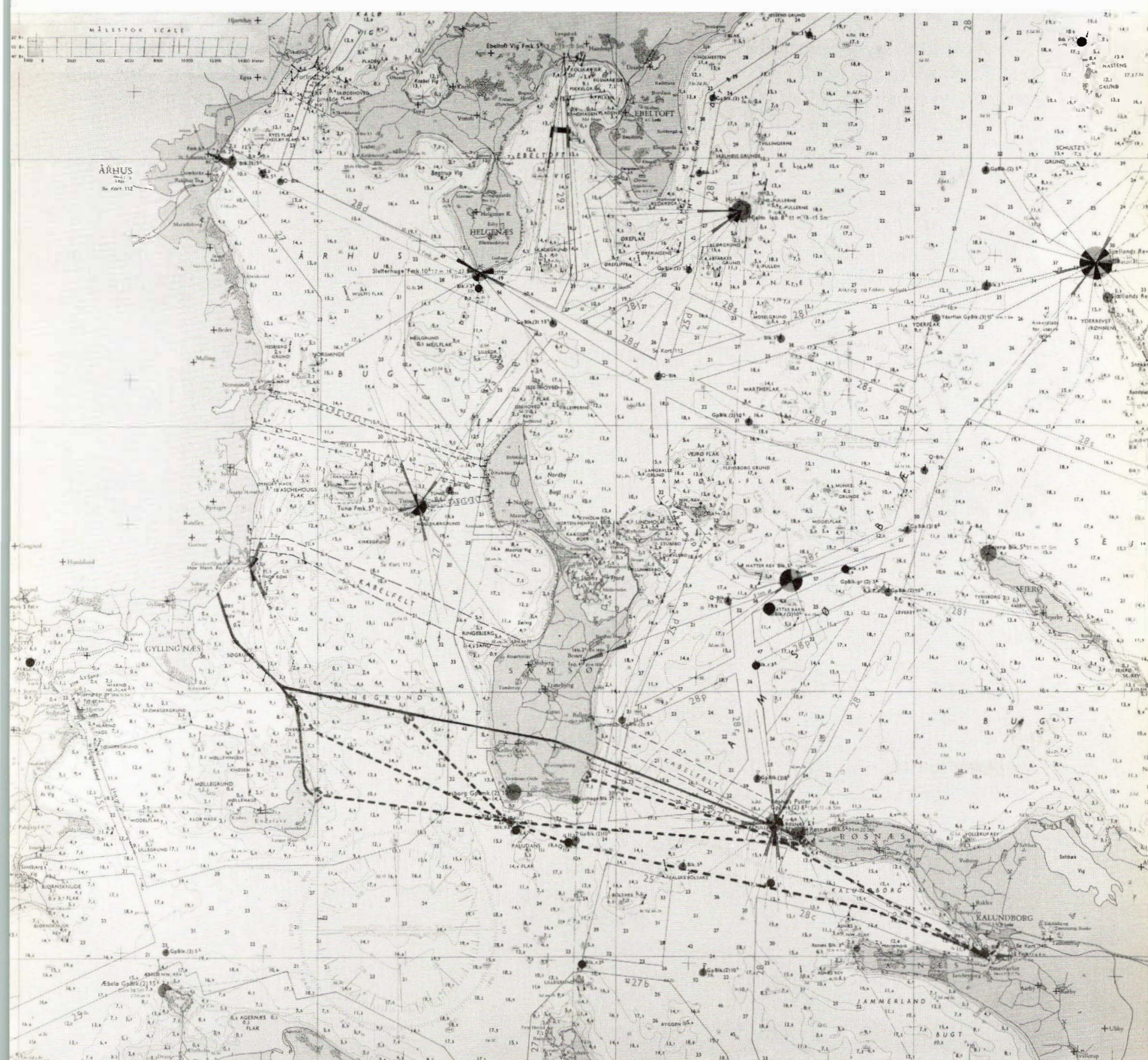
Selv om sejldistancen derved kan blive stort set halveret, betyder det kun ubetydelig lidt i absolut mål for sejltiden og rejsetiden. – Dette er påpeget i DLT allerede 1955, bl.a. s. 285.

Det betyder ikke synderlig meget for rejse- tiden, om færgehavnen på Sjællandsiden placeres ved Kalundborg eller Røsnæs.

Kalundborg havn og færgehavne ved Endelave-Søgrund og Svanegrund vil med de nu brugte færgetyper, hvis servicehastighed er godt 30 km i timen, blive $1\frac{3}{4}$ time. Men ved indsættelse af noget hurtigere færger kan den reduceres til ca. $1\frac{1}{2}$ time.

Der kræves da blot 4 færger i drift, for at der kan blive afgang fra begge sider hver time.

fungere hver for sig. Men de kan også fungere i samspil, idet man under hensyn til de skiftende spidsbelastninger af persontogtrafikken, godstogtrafikken, personbil- og lastbiltrafikken kan overføre færger



fra togfærgeforbindelsen til bilfærgeforbindelsen og omvendt. Desuden kan der bruges fælles reservefærger.

Når 3 hurtige togfærger afvikler størstedelen af persontogtrafikken og en del af godstogtrafikken, og 5

langsommere togfærger klarer størstedelen af godstogtrafikken og en del af persontrafikken, og når 2 tredækker-bilfærger overfører størstedelen af persontrafikken og en del af lastbiltrafikken og 2 todækker-bilfærger tager størstedelen af

lastbiltrafikken og en del af persontrafikken, så bliver rutens totale kapacitet kolossal, nemlig pr. time i hver retning ca. 650 m jernbanespor, som kan tage 25-30 ekspres-togsvogne eller 50-60 godsvogne, samt ca. 650 personbiler eller 225

personbiler og 75 lastbiler.

Hvis der i travle timer indsættes to af de ældste togfærger på bilfærgeruten som supplement til de største af bilfærgerne, kan disse sejle som tredækkerfærger og derfor overføre personbiler i stort antal, medens togfærgerne kan overføre de største lastbiler.

Sejles der med 2 todækker-bilfærger og 3 tredækker-bilfærger, samt 2 ældre jernbanefærger, bliver den samlede timekapacitet ca. 750 personbiler pr. retning eller 300 personbiler og 100 lastbiler.

Tænker man sig, at der bygges yderligere to bilfærger, så det samlede antal store, moderne bilfærger bliver 7, hvoraf de fleste med 3 dæk, og disse næsten alle med så stor fri højde over hoveddækket, at de kan overføre de højeste lastbiler ligesom todækkerfærgerne kan det, bliver det antagelig muligt at sejle med 20 minutter mellem hver færgeafgang, omend nok knebent, da omløbstiden må være 140 minutter.

I så fald bliver kapaciteten godt 900 personbiler eller 450 personbiler og 150 lastbiler pr. time.

Forøges færgeflåden til 10 færger i drift – der må da være 1 i reserve – kan tidsafstanden mellem færgerne reduceres til 15 minutter.

Kapaciteten bliver da ca. 1250 personbiler i timen eller ca. 600 personbiler og 175 lastbiler i timen.

Til sammenligning hermed kan anføres, at kapaciteten af en Storebæltsbro med 6 kørebaner og 2 holdebaner er 2.140 biler pr. time, når de 25% af bilerne er lastbiler, og når det kræves, at trafikken skal afvikles, om ikke helt jævnt, så dog så godt, at den kan defineres som serviceniveau C.

Imidlertid har de til- og fraførende motorveje normalt kun 4 vognbaner. På Vårby Bakke syd for Slagelse, der er længere og stejlere end

en Storebæltsbro, er der dog et par ekstra vognbaner af hensyn til de langsomste lastbiler.

Selv med det nævnte store antal bilfærger bliver færgerutens kapacitet kun omkring det halve af en motorvejs kapacitet og lidt over en trediedel af Storebæltsbroens kapacitet, hvis denne udbygges med henblik på, at hele motorvejssystemet med tiden får 6 vognbaner.

Kan man sejle med endnu flere færger?

Det kan man naturligvis nok.

Det er måske ikke helt urimeligt i betragtning af, at færgernes brændstofforbrug kun er omkring 500 kg dieselolie pr. tur. Prisen var tidligere ca. 20 øre pr. kg, men er i de sidste måneder steget til ca. 60 øre. Selv med den pris koster det mindre end 1 kr. i brændstofudgifter pr. overført bil, når færgerne er fyldt. Derimod bruger bilerne for flere kroner benzin pr. tur, når de skal køre ad en eventuel bro.

Personaleudgifterne til færgedriften er også moderate, vurderet i forhold til personaleudgifterne f.eks. til lastbiltrafikken.

Men med et stigende antal storefærger i drift melder problemet om færgeforbindelse kontra fast forbindelse sig stærkere.

Skal der bruges mere end 5 færger i drift, melder problemet sig, om trafikken overhovedet bør søges koncentreret til Halskov-Knuds-hoved alene.

Storebæltsruten og Kattegatsruten i samarbejde

Storebæltsforbindelsen er kun én blandt mange forbindelser mellem Øst- og Vestdanmark, og de har hver for sig deres specielle funktioner, således at Storebæltsforbindelsen tjener trafikken mellem Sjælland og Fyn + Jylland syd for

Vejle, medens de nordlige forbindelser tjener trafikken mellem Sjælland og Jylland nord for Vejle (med halvanden gange så mange beboere).

Statsbanerne driver selv en af disse forbindelser, nemlig »Hurtigruten« mellem Kalundborg og Århus.

Når Storebæltsforbindelserne mellem Korsør og Nyborg og mellem Halskov og Knudshoved er forbedret eller kan forbedres på revolutionerende måde, så er tanken nærliggende, om også »Hurtigruten«, nu mellem Kalundborg og Århus (94 km), kan forbedres revolutionerende?

Fra Jylland, syd for Århus og nord for Horsens Fjord, strækker der sig en række grunde – Søby Rev, Søgrund, Svanegrund – langt mod øst, en tidligere landryg. Den når omtrent frem til Samsø, dog ikke helt, idet der er et dybt farvand, flere kilometer bredt, mellem den østligste af grundene, Svanegrund, og Samsø.

Endelave hører faktisk med til dette system, for så vidt som et undersøisk rev med ubetydelig vanddybde strækker sig fra Endelave op mod de nævnte grunde, dog adskilt fra dem ved et par kilometer med dybder på 6–7 m.

Man kunne bygge en færgehavn her enten ved østsiden af Endelave

Hurtigrutens færger kunne da bruge denne havn som Jyllands-terminal i stedet for Århus.

Ud fra en helhedsbetragtning er det temmelig ligegyldigt, hvilket af de lokale alternativer der foretrækkes. Hvert af dem har sine fordele og sine ulemper.

Sejldistancen fra Kalundborg Havn til en havn ved Svanegrunds østende vil blive ca. 45 km eller 24 sømil. Til Svanegrund vil der blive 49 km eller 26 sømil. Til Søgrund vil

der blive 54 km eller 29 sømil. Til Endelave vil der blive 49 km eller 26 sømil.

Moderne færger kan gøre turene mellem Kalundborg og en af disse havne på 1½–1¾ time. Bruttoomløbstiden må da blive 4–5 timer.

Indsættes der 4 eller 5 færger i drift, kan der indføres time-drift.

På Kalundborg–Århus-ruten bruges nu to DSB-færger, »Prinsesse Anne Marie« (1960) og »Prinsesse Elisabeth« (1964). De er meget hurtige efter DSB-målestok, idet servicefarten er 18½ knob, hvilket dog ikke er meget i sammenligning med den fart, de fleste færger mellem England og Fastlandet sejler med. Skønt de er 104,7 m lange, er deres biltransportkapacitet ikke særlig stor, kun ca. 100 personbiler.

På den private Kalundborg–Juelsminde-rute bruges 4 færger, som er lidt mindre, men som har lidt større biltransport-kapacitet.

Tænker man sig, at begge ruter baseres på en ny Jyllands-færgenhavn et af de angivne steder, så kan der med 6 færger til rådighed sejles i time-fart; og selv da kan der stadig holdes en færge i reserve, eller den kan indsættes regelmæssigt som ekstrarfærge.

Tænker man sig, at der yderligere indsættes 4 moderne færger, f.eks. af omtrent samme type som den nyeste tredækkerfærge på Halsskov–Knudshoved-ruten, kan der indføres halvtime-drift.

Også mulighed for både bil- og togtrafik

En anden mulighed er at bruge færger, som kun har to dæk, og hvis hoveddæk har jernbanespor.

Så kan de også overføre jernbanevogne, endda både godsvogne, eksprestogsvogne og lyntog, omend med begrænset togkapacitet,

hvis de skal overføre mange lastbiler, personbiler og rutebiler.

Dette kræver imidlertid ret omfattende nye færgedianlæg både ved Kalundborg og på Jyllands-siden.

Desuden forudsætter det, at der bygges en ny jernbane fra havnen ved Svanegrund eller Endelave eller Søgrund til Jyllands kyst og videre til Århus. Det må blive en ny jernbane hele vejen, fordi Odder–Århus-banen ikke kan udnyttes undtagen på enkelte strækninger og selv dér kun efter fuldstændig ombygning. – Denne bane må blive 55 km lang fra Svanegrund eller Endelave til Århus og ca. 45 km lang fra Søgrund til Århus.

I sidste version vil den koste henved 500 mill. kr., havnen indbefattet. I de første tilfælde vil forbindelsen koste væsentligt mere, fordi der skal bygges meget længere dæmningsstrækninger og måske også nogle hundrede meter brostrækning mellem Søgrund og Svanegrund samt en bro til Endelave, hvis havnen placeres dér.

Både de hurtigste personbiler og de hurtigste tog vil da kunne køre fra København til Århus på ca. 3½ time – mod 4½–5 timer via omvejen over Fyn.

Bygges der senere en fast forbindelse mellem Sjælland og Jylland, kan togtiden reduceres til godt 1 time og biltiden til godt 2 timer.

Nærmere herom i DLT for sept.-okt.-nov. 1968.

Det bliver da muligt at indføre den praksis, at der hver time kører et lyntog mellem København og Århus via Kalundborg – Odder. Og et intercitytog mellem København og Århus via Odense–Fredericia–Vejle.

Køreplanen kan eventuelt fastlægges således, at togene ankommer til Århus omtrent samtidig, så

passagererne kan udskiftes, hvorefter lyntoget kan fortsætte til Ålborg–Frederikshavn og intercity-toget til Viborg–Struer; desuden kan et tilsluttende tog køre fra Århus til Silkeborg – Herning – Struer Skern.

En sådan udbygning af den nordlige forbindelse vil blive et sidestykke til den, der nu er fuldført for den sydlige forbindelse for den kombinerede tog-færgetrafik, og som formodentlig snart også kan indføres for færgeforbindelsen.

Både i syd og nord: Timetakt for togfærger og tog samt halvtimetakt for bilfærger og fjernrutebiler.

Tilsammen kan de udføre forskellige trafikale funktioner, byde på gode forbindelser og på stor kapacitet.

De kan realiseres på kort tid og for små beløb og dog muliggøre en god driftsøkonomi.

Om de så en gang med fordel kan erstattes med faste forbindelser, det være sig broforbindelser eller tunnelforbindelser bl.a. for biltransporterende tog, er en anden sag. Det afhænger bl.a. af trafikens vækst, energisituationen m.m.

Det er dog værd at hæfte sig ved, at en fast forbindelse i den nordlige rute vil gøre det muligt at køre med tog fra København til Århus på godt 1 time og med bil på godt 2 timer.

En fast forbindelse i den sydlige rute vil gøre det muligt at køre med tog fra København til Århus på ca. 3 timer (uden standsninger undervejs), altså lidt hurtigere end ad den nordlige rute med jernbanefærger. Men person- og især lastbilerne må bruge længere tid, selvom chaufførerne ikke tager en hvilepause undervejs.

Så den nordlige rute vil under alle omstændigheder blive den hurtigste for størstedelen af trafikanterne mellem Øst- og Vestdanmark.

Kongressen 1974

Uddrag af kongresreferatet

8

Navneopråb af repræsentanter

Sekretæren, K.B. Knudsen, meddelte, at der var en enkelt ændring og tilføjelse til navnelisten, der var udleveret, idet N.E. Andersson, Ab, ikke kunne møde, hvorfor Ab i stedet ville være repræsenteret af Th. Madsen.

Følgende repræsentanter deltog:

Gb	J.A.D.Thillemann	Lkf
»	P.K.Kristensen	Lkf
»	E.Vestenbæk	Lkf
»	P.Clausen	Lkas
»	R.Mortensen	Lkf
»	E.W.Olsson	Lkf
»	O.Christoffersen	Lkf
Hgl	A.C.Quaade	Lkf
»	S.O.Steen	Lkf
»	R.W.Kristiansen	Lkf
Av	B.O.Christensen	Elf
»	K.E.Kristensen	Lkf
»	A.Odgaard	Lkas
»	E.H.Bekker	Lkas
»	O.J.Svensson	Lkas
Hg	A.Schmidt	Lkf
»	M.B.Rasmussen	Lkas
Ro	K. Juul Rasmussen	Lkf
Næ	B.I.Sørensen	Lkf
Ge	J.O.Jensen	Lkf
Rf	S.G.L.Pedersen	Lkf
»	H.E.Holst	Lkf
Kb	E.J.V.Høtoft	Lkf
Kø	H.E.Jørgensen	Lkf
»	O.P.S.Jørgensen	Lkf
»	B.R.Hansen	Lkf
Ng	C.V.Rasmussen	Lkf
»	C.W.B.E.Jørgensen	Lkf

Od	P.A.L.Jørgensen	Lkf
Fa	H.K.Petersen	Lkf
»	A.Wilhelmsen	Lkf
»	H.E.Larsen	Lkf
»	O.H.Hansen	Lkf
»	F.Mølgaard	Lkas
Pa	Th. Nielsen	Lkf
»	C.Jensen	Lkf
Tdr	P.F.Behr	Lkf
Es	H.M.Barlo	Lkf
»	V.P.G.Thomsen	Lkf
Str	B.S.Kristensen	Lkf
»	K.R.Christensen	Lkf
Fh	S.A.A.Hansen	Lkf
Ab	Th.Madsen	Lkf
»	I.D.Fjellerad	Lkf
Rd	N.Larsen	Lkf
Ar	E.G.Appel	Lkf
»	E.A.Lønnqvist	Lkf
»	K.D.Christensen	Lkf
»	M.B.Pedersen	Lkf
»	H.C.Dam	Lkf
»	H.A.H.Thomsen	Lkf
»	Mogens Hansen	Lkas
Vg	E.E.Jensen	Lkf
Hr	A.Lauridsen	Lkf

Hovedbestyrelsen:

E. Greve Petersen
K. B. Knudsen
G. A. Rasmussen
P. J. J. Busk
E. C. L. Christiansen
S. Juul Madsen
N. P. Junker
M. W. Pedersen
V. Dorner
F. C. Christensen
A. K. Johansen

Punkt 2. Fastsættelse af kongressens forretningsorden

Formanden forelagde forretningsordenen, der blev godkendt uden kommentarer.

Punkt 3. Valg af kongressens tilidsmænd

Formanden foreslog på hovedbestyrelsens vegne følgende, som valgtes:

Dirigenter: P.J.J. Busk, hovedbestyrelsen, R. Mortensen, Gb og C. Jensen, Pa.

Protokolsekretærer: S. Juul Madsen, hovedbestyrelsen og O.J. Svensson, Kh.

Protokolrevisorer: A.C. Quaade, Hgl og K. Juul Rasmussen, Ro.

Punkt 4. Beretning om foreningens virksomhed

Den af formanden E. Greve Petersen aflagte beretning er tilgået medlemmerne i personligt eksempel.

Landsoplysningsudvalgets beretning for kongresperioden 1970-74

Landsoplysningsudvalgets beretning for kongresperioden 1970 til 1974 vil som tidligere blive delt i de tre dele, som udvalgets arbejdsområde omfatter, den organisatoriske og konsulerende del, kursusvirksomheden og studierejserne. Herudover vil jeg til slut beskæftige mig med visioner, eller de problemer der tegner sig for voksenundervisningen og det faglige oplysningsarbejde.

Det organisatoriske

I udvalgets sammensætning har vi, i lighed med hovedbestyrelsen, måttet tage afsked med lkf. N.K. Jensen på grund af hans overgang til anden stilling. N.K. Jensen, måske bedre kendt som Nold, har i de sidste 10 år lagt et stort arbejde i foreningens oplysningsarbejde, som en dygtig gruppeleder på vore kurser, og som udvalgets ekspert på løn- og pensionsområdet. Vi har gjort stor brug af Nolds arbejdskraft, og jeg vil gerne her i beretningen takke ham for godt samarbejde og kammeratskab.

Vi var heldige, at suppleanten for vestområdet, lkf. Volmer Dörner, Esbjerg, var en prøvet og dygtig tillidsmand, og det er vor opfattelse, at han helt er faldet ind i det team, som udvalget altid har arbejdet som.

AOF's repræsentant i udvalget sekretær Otto Nielsen, har vi også efter 9 år måttet tage afsked med,

da han blev forstander på DASF's højskole Langesøhus ved Silkeborg. Vi har ved hans afsked fra AOF haft lejlighed til at takke for de tips, han som oplysningsmand gav os.

Den konsulerende virksomhed

Den konsulerende virksomhed, har som de tidligere år, heller ikke i denne periode skabt store problemer for udvalget, idet henvendelserne har været sparsomme.

I nogle tilfælde har vi hjulpet med fremskaffelse af foredragsholdere, ligesom vi har kunnet være formidlerne ved gennemførelse af højskoleophold. Den gældende refusionsordning har naturligvis også været med til at støtte arbejdet de steder, der har været aktivitet.

Hele dette område stiller os overfor vanskeligheder, al den stund man i de store oplysningsforbund, amter og kommuner, kan tilbyde undervisning på mere ideelle steder, set ud fra deltagernes bopæl, end vi er i stand til på det lokale plan. Der er imidlertid fra AOF's side i mange kredse gjort meget for at udvide studiekredstilbudene, så også de specielle ting som kunne interessere vore medlemmer er med. Vi vil efter en forudgående indstilling søge at støtte initiativer, der tages på dette område. Men jeg skal som nævnt senere komme ind på de muligheder, der er til stede på baggrund af de senere vedtagelser på uddannelsesområdet.

Kursusvirksomheden

Kursusvirksomheden har altid været udvalgets mærkesag, ud fra at vi på kurserne kan tage de problemer op, som er aktuelle for foreningens virksomhed. Der er i kongresperioden gennemført 6 kurser, fordelt med et tillidsmandskursus,

tre kurser for afdelingsformænd og hovedbestyrelsesmedlemmer og to introduktionskurser for nye medlemmer.

Vi ved, der har været nogen utilfredshed med, at man ikke i højere grad har taget hensyn til tillidsmandskurserne, men som allerede nævnt er det på kursusområdet, vi har mulighed for at følge foreningens problemer op, og det er ikke nogen hemmelighed, at de store strukturomlægninger der har fundet sted i samfundet, og i virksomheden DSB har givet foreningens ledelse behov for at få de ledende tillidsmænd i tale, samt løbende orientere om ændringerne.

Det var forøvrigt tanken, at et tillidsmandskursus skulle have været afholdt i efteråret 1973, men den tilspidsede personalesituation gjorde det ikke muligt at skaffe den fornødne frihed.

Tillidsmandskurset i december 1970 havde som gennemgående tema »Fremtid og velfærd« med ialt 42 deltagere.

Kursus for formænd og hovedbestyrelsesmedlemmer blev afholdt i november 1971 og havde som gennemgående tema »Samarbejde«, hvor vi for første gang havde gennemgående undervisning ved daværende sekretær i LO Poul Erik Schmidt og konsulent Julius Tschertok. Vi fik iøvrigt også på dette kursus lejlighed til at præsentere tillidslægen for tillidsmændene.

På grund af den store beslutning der skulle tages af den danske befolkning i 1972 om indmeldelse i EF eller ej, afholdt udvalget et kursus for formænd og hovedbestyrelsesmedlemmer, hvor der i særlig grad blev lagt vægt på transportproblemerne.

Indførelse af områdedrift ved DSB måtte naturligvis også give en forpligtigelse til orientering af vore

ledende tillidsmænd. Vi gennemførte derfor et kursus om dette emne kombineret med spørgsmål om fremtidens organisationsdannelse.

Vi har i perioden ligeledes haft mulighed for at fortsætte med kursus eller introduktion af foreningens nye medlemmer, hvor vi i samarbejde med DSB fortæller om den nye organisation og arbejdsplads. To kurser af denne art er gennemført i maj 1971 og september 1972. Vi håber at kunne fortsætte i tiden fremover, idet det er af betydning for nye medlemmer at blive gjort bekendt med de organisatoriske forhold, hvorunder der arbejdes inden for lokomotivmændene.

Alt i alt kan det vel siges at være et ret godt resultat, at der i en kongresperiode kan gennemføres et så stort kursusprogram, og havde de nuværende personaleforhold ikke bremsset kunne endnu et lægges til. Det skal dog nævnes, at det ikke havde været muligt økonomisk, hvis ikke hovedbestyrelsen havde haft den positive indstilling som tilfældet er. Salget af feriehjemmet har ramt landsoplysningsudvalget hårdt, både på det økonomiske område, men også på andre områder, idet der på Røsnæs var tilvejebragt en særlig intim stemning om kursusvirksomheden, som det vil blive svært at finde andre steder.

Det er dyrt i dag at leje sig ind på kursusejendomme, men indtil nu er vi blevet hjulpet, ved at kunne benytte DSB's feriehjem ved Knudshoved. Tre af de omtalte kurser er blevet afholdt på Røsnæs, og de sidste tre på Knudshoved.

Studierejserne

Studierejserne i 1970 til 1974 startede som omtalt på sidste kongres med rejsen til England i april.

I den efterfølgende periode har vi gennemført tre studierejser og en kulturrejse. Den sidstnævnte gik i april 1973 til Rusland med besøg i Leningrad og Moskva, og der var på denne tur mulighed for at tage damer med, og deltagertallet blev da også 86. Det giver måske mulighed for at fortsætte, hvis et egnet rejsemål findes.

Af de egentlige studierejser gik den første til Braunschweig i Vesttyskland, hvor vi så på fremstillingen af jernbanemateriel hos firmaet Linke-Hofmann-Buch. 35 medlemmer deltog.

I efteråret 1972 var vi på besøg i Paris for der og i Blanc Misseron at studere gasturbinelokomotiver. Der deltog ligeledes ca. 35 medlemmer.

I 1973 gentog vi en tidligere tur til Berlin, idet vi dog i Vestberlin denne gang besøgte AEG for at se de generatorer der skal opstilles i MZ til togopvarmning. Her deltog kun 20, men det skyldes nok Ruslands-turen i april.

Oplysningsarbejdet

Som det allerede er nævnt under omtalen af konsulterende virksomhed, og med hensyn til salg af feriehjemmet, har vi naturligvis i udvalget måttet tage en drøftelse af fremtiden op.

Baggrunden er naturligvis den økonomiske, og om vi får nok for de penge der i dag er afsat til oplysningsarbejde i foreningen. Af udgiftsposten kan nævnes at blot en post som optold på kurser, i kongresperioden er fordoblet, og hertil kommer en enorm stigning i honorarer til medvirkende foredragsholdere og instruktører, hvis man virkelig ønsker eksperter.

Oplysningsvirksomhedens indtægt på 1 kr. pr. medlem pr. måned giver ca. 20.000 kr. pr. år. Da et

ugekursus kommer op på en udgift mellem 25- og 30.000, vil det ikke være svært at se, at aktiviteten må blive meget begrænset. Kun hovedbestyrelsens positive indstilling har kunnet medvirke til øget aktivitet.

Ud fra disse overvejelser, har udvalget diskuteret muligheden for i højere grad at satse på den uddannelse, der er fastlagt i kursusplan for AOF, hvor et modulsistem sikrer tillidsmændenes uddannelse over en årrække. En nærmere forklaring er vel på sin plads.

Ved overenskomstforhandlingerne mellem LO og Dansk Arbejdsgiverforening blev der enighed om fra den 28. marts 1973 at oprette en uddannelsesfond med en foreløbig ramme på 1 øre pr. præsteret arbejdstime. Indenfor de områder, der deltager i denne indbetaling, blev beløbet mellem 9 og 10 mill. kr. 25 pct af beløbet blev båndlagt til fælles uddannelsesformål indenfor samarbejde, sikkerhed m.v. for arbejdsledere og lønmodtagere. Den resterende del, ca. 61/4 mill stod tilbage til den faglige tillidsmandsuddannelse, og på det grundlag udarbejdede LO og AOF et uddannelsesprogram, som startede den 1. januar i år.

Forskellige forhold gjorde, at vi for vort vedkommende ikke er kommet med fra starten. Tvivlsspørgsmål måtte afklares, og et møde i AOF den 29. april i år har afklaret disse problemer.

I erkendelse af at tjenestemandsområdet har været forsømt fra AOF's side, sætter den faglige afdeling en konsulent på således, at man skulle kunne få koordineret denne virksomhed. Forholdene er jo, at vi på nogle områder har særlige interesser, hvorimod vi på andre med udbytte kan deltage i den generelle tillidsmandsuddannelse.

Det bliver naturligvis op til det nye landsoplysningsudvalg og hovedbestyrelsen at afstikke retningslinierne for det fremtidige program i uddannelsen af tillidsmænd. Men her kort hvad tanken går ud på.

Et helt uddannelsesprogram er opstillet med moduler af varierende tidsstørrelser og med forskellige interesseretninger som f.eks. sikkerhed, samarbejde, organisationsarbejde, økonomi og regnskabsforståelse, socialpolitik, miljøproblemer o.m.a.

Forudsætningen for at kunne følge disse uddannelsesmoduler er, at man har deltaget i et forbundskursus og et grundkursus af hver 80 timers længde og med et ganske bestemt indhold. Forbundskurserne skal afholdes på lokalt plan, og for grundkursernes vedkommende kunne man evt. finde frem til et samarbejde med andre tjenestemandsoorganisationer.

Efter disse to kurser med relevante grundbegreber i organisationsarbejde, kan man fortsætte ind i uddannelsessystemet efter den retning, man er interesseret i, eller som organisationen har behov for.

Disse tanker er nye, men jeg tror, at udvalget igennem en fornuftig planlægning vil få mulighed for at tilbyde bedre uddannelsesmuligheder fremover.

På det før omtalte møde blev det konstateret, at også andre tjenestemandsoorganisationer har problemer på det lokale område. AOF lovede derfor på landsplan at ville tilskynde de enkelte lokalafdelinger af AOF til at tage problemer op rettet mod tjenestemandsforshold i studiekredse, og med hensyntagen til vor arbejdstid. Jeg opfordrer til at deltage i disse, og vil samtidig bede dem, der har interesse i oplysningsarbejde om aktivt at gå ind i AOF's arbejde på lokalt plan.

Afslutning

Som det vil ses, er der stadig hurdler, vi skal over i oplysningsarbejdet. Vi må samordne virksomheden, så vi får det mest mulige ud af det til gavn for foreningens virke. Jeg er ikke i tvivl om, at det skal lykkes, idet vi fra alle sider har mødt en stor forståelse for arbejdet.

Jeg vil gerne slutte beretningen med at bringe en tak til hovedbestyrelsen, foreningens daglige ledelse og kontoret på Hellerupvej for hjælp, råd og vejledning. Ligeledes tak til DSB's ledelse, hvor vi i alle afdelinger møder megen forståelse for vort virke. Sidst men ikke mindst en tak fra min side til kammeraterne i landsoplysningsudvalget.

Med disse ord stiller jeg landsoplysningsudvalgets beretning til kongressens videre bedømmelse.

Debat om beretningerne

R.W. Kristiansen, Hgl. Spørgsmålet angående oprykningstillingerne var både for ham og mange andre uforståelig, idet man havde fået opfattelsen af, at vi skulle sælge dage for oprykningerne. Det havde manglet i beretningen, som han iøvrigt ville takke for. Efterlyste derfor rigtige og nøjagtige oplysninger om grundlaget, hvorpå der var forhandlet. Var det på grundlag af salg af fritid, ville man sige fra på Hgl. I relation til den forkerte førte personalepolitik måtte 100 i 18. og 120 i 17. lrm for at hjælpe DSB betegnes som en narrestut.

O. Christoffersen, Gb. Takkede for udførlig beretning, men mente ikke, det kunne være rigtigt, at tilgangen til lokomotivmandsstillingen er tilfredsstillende, når der antages folk i 50 års alderen hertil.

Fandt det uantageligt, at vi skulle ofre to dages frihed mod betaling på instruktion i det nye SR.

Han tilkendegav sin tilfredshed med forslagene fra tjenestetidsudvalget, idet de efter hans opfattelse var i overensstemmelse med de forslag, der har været fremme i medlemskredsen.

Med hensyn til et forslag fra Pa afdeling i 1970 om førtidspensionering af lokomotivmænd, som blev vedtaget med stort flertal, ønskede han oplyst, om der var gjort noget ved forslaget, eller om det var begravet i en skuffe på Hellerupvej.

S.G.L. Pedersen, Rf. Ønskede bekræftelse på, at de omtalte stillinger på formandsmødet var helt sikre.

B.S. Kristensen, Str. Takkede for beretningen. På et chefmøde om DSB's organisation på Rungstedgård var opridset nogle elementer for den enkelte medarbejder, der i henhold til DSB-bladet nr. 4 i år omhandlede følgende: Tryghed, arbejdets nødvendighed, påskønnelse af arbejdets indsats og at blive betragtet som menneske. Håbede dette fremover ville afspejle sig i turene, velfærdsforanstaltninger, afløsning for ferie o.lign.

Turenes stramning efterlod den opfattelse, at lokomotivmændene var robotter og ikke mennesker. Velfærdsforanstaltningerne har ikke den standard, men kan forlange i 1974. Er værelserne endelig nogenlunde istandgjort, blev de fra DSB's side inddraget til andet formål. Det var bl.a. sket på Herning station midt i en køreplansperiode uden forhandling eller orientering.

Efterlyste en fast afløsningsprocent for vinterhalvåret, fordi man ikke ville stå i den situation at skulle afløse andre steder, for at man der

kunne afvikle ferien med 12½ pct., medens Str måtte nøjes med 6 pct. Mente det måtte være foreningens opgave at fordele byrderne ligeligt mellem driftsdepoterne.

Kommunikationen mellem hovedbestyrelsen og afdelingerne fandt han for dårlig, hvorfor der måtte ske en ændring på dette område i den kommende hovedbestyrelse.

E.G. Appel, Ar. Ville komplimentere formanden for en efter hans mening udmærket beretning. Troede ikke det havde været nogen let kongresperiode for hovedbestyrelsen at komme igennem, hvilket kunne understreges af udtalelser fra formanden for CO I om, at der føres en omfattende hetz mod de offentligt ansatte, hvilket også havde gjort sig gældende i hele den afviklede kongresperiode. Dette var det nødvendigt at tage med i vurderingen af det arbejde og de resultater, hovedbestyrelsen kunne fremlægge.

Ønskede ikke at fordybe sig i første del af beretningen, men ville springe frem til omtalen af midtvejsforhandlingerne, hvor der er afsat 30 mill til regulering af de særlige ydelser og 30 mill til justering af stillinger.

Kunne notere med tilfredshed, at CO I har besluttet at satse på en ensartet betaling for nattimer mellem 17-6, og at man til gengæld ønsker en bedre vurdering af de timer, man rent arbejdsmæssigt præsterer i tiden 21-6.

Vedrørende de 30 mill til justeringer pr. 1. april efterlystes en mere dybtgående redegørelse i henseende til vore muligheder. Spurgte om de 120 stillinger indgår i de 30 mill til justering, eller om man kunne forhandle der ud over.

På baggrund af kritik vedrørende

de 100 stillinger i 18. lrm, samt opnormering af kørelærerstillinger og instruktørstillinger, måtte han erklære sig enig med Greve Petersen i, at der ingen perspektiv er i at samle lokomotivmændene i ganske få lønrammer, fordi enhver måtte erkende, at der ingen muligheder findes for en oprykning af hele grupper på engang. Formanden har ret, når han siger, at selvom det ikke i første omgang kommer alle til gode, så gavner det alle i den sidste ende.

Havde haft et begrundet håb om, at formanden havde haft de 120 stillinger som jubilæumsgave til os. Da det ikke var tilfældet måtte vi dele formandens håb om, at de går igen i 1975.

Når 17. lrm-stillingerne engang var hjemme, kunne man rejse spørgsmålet, om det generelt gælder både store og små depoter, at de kun må søges af det stedlige personale. Var det ikke tilfældet, måtte det opfattes som pigtråd om de små depoter. Blev der taget rimelige hensyn, var han principiel tilhænger heraf.

Udtrykte skuffelse over, at et udvalgsarbejde vedrørende tjenestetid, som var afsluttet i december måned ikke var tilgået afdelingerne eller optaget i DLT. I det formanden havde opridset om udvalgets arbejde, måtte der udtrykkes skuffelse over, at der ikke var foreslået nedskrivning af loftet over nattimer på 70 timer og 8 timer om natten, samt en bedre vurdering af udeliggertiden, ligesom der manglede noget om pauser i de enkelte tjenester og aftenfriheder.

Når centralorganisationen satser på sammenlagte fridage på 60 ja endog 56 timer i en weekendordning, må der siges fra, idet det er en forringelse i forhold til i dag, hvor sammenlagte fridage er 40 + 24.

Vendte sig mod en udtalelse til samtlige afdelingsformænd fra Enghave afdeling, hvori hele hovedledelsen og samtlige afdelingsformænd blev kritiseret for at have solgt det hele på formandsmødet ved at give tilsagn om, at afskrive vort tilgodehavende af orlovs- og UA-dage samt afgive fridage efter 26. maj.

Udtalelsen og kritikken er aldeles uden bund i virkeligheden. Afdelingsformanden på Kh må have været overordentlig uopmærksom under formandsmødet. For det der skete på mødet var tværtimod nøjagtig det modsatte. Man nåede nemlig kun frem til ikke at give grønt lys herfor. Vi ville end ikke gå hjem og anbefale det. Vi ville kun gå så langt som at sige, at var der nogen, der ønskede på frivillighedens basis at tage mod betaling, så ville vi ikke direkte modarbejde det. Udtalelsen var derfor særdeles malplaceret over for samtlige tilidsmænd.

Med blødt brød og kaffe ved møder lander over forsøger administrationen at motivere os for en ekstra indsats for at få K-74 kørt, hvorefter vi modtager ubønhørlige kørselsfordelinger ved overgang til K-74 planen, som i hvert fald ikke er motiverende for ydelsen af en ekstra indsats.

Vi må have tjenestetidsreglerne rettet ind og håbe på, at Rolsted Jensens tilsagn på formandsmødet om nedsættelse af et specielt udvalg til behandling af disse spørgsmål står ved magt.

J.A.D. Thillemann, Gb. Takke formanden og hovedbestyrelsen for det udførte arbejde. Hans afdeling ville erkende, at hovedbestyrelsen havde haft mange besværlige problemer. Men det samme havde gjort sig gældende for de lokale til-

lidsmænd, fordi vi står overfor en opadgående kurve af utilfredshed i afdelingerne.

Med fortrøstning havde lokomotivmændene set hen til den nye ledelse indenfor DSB, som vi fik ved sidste kongres' begyndelse, idet den gav udtryk for, at nu skulle der ske noget, så der kunne komme gang i samarbejdet og nærdemokratiet, så manden på gulvet også var med i de beslutninger, der skulle træffes.

Siden er der nedsat en mængde grupper. Men opfattelsen er, at disse grupper skal gå efter kriterier, der skal gennemføres uden hensyntagen til vor eventuelle repræsentation heri.

Det havde bl.a. gjort sig gældende med hensyn til samarbejdsudvalgene. På Gb var der afholdt møder 8 gange, siden aftalen trådte i kraft, men udvalgene fungerede ikke. De var en diskussionsklub, der ikke kan behandle personalemæssige- eller økonomiske spørgsmål.

Greve Petersen har sagt, at vi skulle gå aktivt ind i dette arbejde, hvilket også var sket, men der må lægges mere ud til de lokale udvalg, så der kan gennemføres noget af det, personalet kommer frem med.

Af de mange problemer på Gb ønskede han at drage tre frem, fordi de er de væsentlige i lokomotivmændenes tilværelse.

For det første miljøproblemet, som kendetegner arbejdsforholdene. Ancienniteten, som altid har været gældende ved turafstemninger blev i dag tilsidesat på grund af aflysninger og omlægninger som følge af den spændte personalesituation. Arbejdsrytmen blev her ved slået i stykker, og der var folk, som har været ansat i 25 år, uden de har kunnet få den tryghed ind i arbejdet, som ancienniteten betinger. Henstillede at der blev arbejdet

stærkt for, at disse mennesker får et ordentligt miljø at arbejde under.

Var tilfreds med Greve Petersens omtale af tjenestetidsudvalgets arbejde, men stod som Appel uforstående over for, det ikke var tilgået medlemmerne eller afdelingerne.

Mente nattjenesten måtte nedsættes, idet den er psykisk belastende og uforsvarlig, når man kan lade folk køre op til 8 timer. Ligeledes måtte der sættes ind med hensyn til pauser. Trods kørselsfordelingsudvalgets energiske arbejde hermed, fandtes der stadig i de nye kørselsfordelinger ture, hvor man kører over 8 timer uden pauser. Disse to ting måtte være de væsentlige i lokomotivmændenes tjenstlige forhold.

Rengøringen af maskinerne måtte der gøres noget ved, fordi lokomotivpersonalet med tjensteforholdene i dag må spise under et forfærdeligt svineri. Hertil kommer, at det efterhånden er forbundet med fare for personalet at gå igennem maskingangen, fordi rengøringen også tilsidesættes her.

Tilsluttede sig Appels udtalelse om resolutionen fra Kh. Det er ikke mistænkeliggørelse, men samarbejde vi har brug for.

Med hensyn til lønningerne forstod han problemerne, der er i forhold til andre organisationer. Havde aldrig kigget over hækken til andre, men nu var det nødvendigt, for de andre skævede hele tiden over hækken til os.

Ønskede til slut at vide, hvor langt foreningen var kommet i strukturudvalget, idet forslaget til ændring af lovene stillet af hovedbestyrelsen havde givet anledning til nogen diskussion.

O.H. Hansen, Fa. Ledelsen har selv skabt personaleproblemet ved ikke i tide at efterkomme advarsler

fra DLF, hvorfor det det var et spørgsmål, om vi skulle række en hjælpende hånd. Tænkte især på tankerne, der havde været fremme på formandsmødet om afgivelse af 3 fridage mod 120 pladser i 17. lrm. Var bange for, at ledelsen ikke ville tage højde for arbejdstidsnedsættelsen, hvis vi kørte K-74 på de betingelser. Kunne tænke sig nedsættelsen af arbejdstiden udmøntet sådan, at tjenestetiden blev sænket under de 40 timer for lokomotivmænd til f.eks. 36-38 timer, så vore UA-dage samtidig var betalt. Ønskede endvidere pauser indlagt på grund af stramningen af kørselsfordelingerne.

På det lønmæssige område var vi spredt i mange lønrammer, uden det kunne siges, den højest placerede lokomotivmand stod, hvor han faktisk hørte hjemme, når man tænkte på hans ansvar. 7. lrm for lav en begyndelsesløn. 18. lrm for lidt betaling for enmandsbetjening. Mente kørelærere i 19. ville stoppe for videre fremgang.

Mente der gik for lang tid fra vedtagelse af velfærdsforanstaltninger til arbejdet blev udført. Der havde dog været god fremgang på dette område, især hvad angik de nye stole, som nu skal anbringes på lokomotiverne.

E.W. Olsson, Gb. Kunne fastslå, at Greve Petersen havde en evne til at fremlægge en beretning, så den var næsten uangribelig. Manglende kommunikation til manden på gulvet måtte bære skylden for de mange rygter, der dagligt blev serveret på skabsstuerne. De viste sig dog gerne grundløse, når forholdene blev forklaret, hvilket understregede nødvendigheden af forbedret kommunikation. Kaldte forholdene på hovedbanegården uforskammede over for personalet under den

megen afløsning der, fordi der ikke engang var et opholdslokale, der kunne benyttes.

Det måtte betegnes som utilstedeligt, at der blev givet tilladelse til enmandsbetjening, når der ikke var indført radio på maskinerne, fordi en lokomotivfører var prisgivet, hvis han pludselig blev syg.

Havde hørt en hel del om, at hele hovedbestyrelsen skulle fyres, men da den egentlig fungerede meget godt, var det ingen god ide, men der måtte gøres noget for at dæmpe op for utilfredsheden. En øget kommunikation ville kunne løse problemet.

E. Vestenbæk, Gb. Den hviledag, vi havde i 1969 gav en lille minoritetsgruppe indenfor lokomotivmændene en lønforbedring, som imidlertid nu efterhånden blev fjernet af de nye funktionsregler, idet de var blevet forringet ved fjernelse af fridage, permissionsdage og sygedage. Denne lønforringelse måtte foreningen sætte stærkere ind imod.

Det måtte erkendes, at den automatiske oprykning havde været god, men der måtte sættes et spørgsmålstegn ved, om den eksisterede mere, idet de nye rettelsesblade til ordre A forudsætter forskellige uddannelser for oprykning. Spurgte om man kan lade være at følge den automatiske oprykning, hvis ikke disse skoler var gennemgået.

B.O. Christensen, Kh. Kunne efter Greve Petersens udtalelser få den opfattelse, at K-74 var fremkommet som følge af energikrisen, selvom enhver vidste, den var påbegyndt for over 3 år siden. Ville vide hvilken indflydelse Jernbane-forbundet havde haft på indplaceringen af omskolede togbetjente samt, hvad DLF ville forlange i

form af tjenestetidsnedsættelse og lønfremgang for S-togsfolkene ved overgang til enmandsbetjeningen 1. marts 1975.

N. Larsen, Rd. Syntes lokomotivmændene havde grund til at være hovedbestyrelsen og især formanden taknemmelig for det udførte arbejde i kongresperioden. Det var en balanceakt at koordinere alle de mange forskellige meninger. Alle ville ikke kunne forvente at få deres specielle ønsker opfyldt. Det måtte være helhedens interesser, der skulle varetages, og det var hans overbevisning, at dette var sket. Stillede spørgsmålet, om det var helt ideelt, at et hovedbestyrelsesmedlem også var afdelingsformand, idet han mente en adskillelse af disse funktioner ville skabe et andet liv i afdelingerne, fordi en afdelingsformand, der også var hovedbestyrelsesmedlem, altid ville være enig med sig selv og derved hindre opståelse af meningsforskelle.

Efterlyste nogle tanker om ØD, da det var hans overbevisning, at det måtte være den vej, vi skulle gå for at få virkelig medbestemmelse. Samarbejdsudvalgene var måske nok brugbare, men der var forskel på det store og det lille depot. På det store kan det knibe med kontakten, medens det var en nødvendighed, at man ved de små depoter var i kontakt med hinanden.

E.J.V. Høft, Kb. Han fandt det beskæmmende, at en kongresbeslutning fra 1970 om, at hovedbestyrelsen skulle fremkomme med udkast til tjenestetidsregler ikke var fulgt op. De var først fremkommet nu under kongressen, uden afdelingerne havde haft mulighed for at tage stilling til dem.

Det var beskæmmende og forka-

steligt, at hovedbestyrelsen og organisationen ikke havde reageret overfor projektgruppen for driftsdepoter og vognopsyn, når den ikke tog det ringeste hensyn til afdelingens synspunkter og fremsendte skrivelser.

Funktionsreglerne var efter hans opfattelse presset ned over hovedet på lokomotivpersonalet af CO I. Derfor måtte der protesteres kraftigt mod denne forringelse, som hovedbestyrelsen tilsyneladende havde været ligegyldig overfor.

Efter hans mening sad vi kun som gidsler i samarbejdsudvalgene for administrative beslutninger, som gennemførtes uden hensyntagen til andre. Kongressen måtte derfor fritage afdelingsformændene for at sidde i disse udvalg.

H.C. Dam, Ar. Udtalte skuffelse over, at beretningen intet indeholdt om ØD. Var utilfreds med stillingerne i 18. lrm ud fra den betragtning, at det ikke ville komme alle til gode. Mente at talen om pigtråd om enkelte depoter kunne bevirke, at østområdet skulle tilgodeses på vestområdets bekostning. Tilkendegav sin utilfredshed med, at foreningen havde accepteret enmandsbetjente godstog, før der var radio på maskinerne. Betegnede det som en skandale, at der lå et nyt SR færdigt, som ikke blev taget i brug.

E.H. Bekker, Kh. Krævede ligelønsprincippet gennemført for lokomotivmænd og udtalte sin utilfredshed med foreningens indsats for de omskolede togbetjente.

Formandens replicering

Tak for de venlige ord, hvormed beretningen fra mange sider er modtaget.

R.W. Kristiansen står lidt uforstående overfor oprykningspladserne og spørger, som andre også har gjort, om det er for salg af dage. Det er måske ukendt, men for mange i hvert fald kendt, at i enhver organisation er det naturligt at arbejde med problemerne efterhånden, som de opstår.

De 120 stillinger har vi arbejdet med, fordi vi mener udviklingen betyder, at vi får flere i 17. lrm. Vi har bare ikke kunnet overbevise budgetministeriet om, at den overenskomst, vi indgik i 1952 med daværende generaldirektør Terkelsen om et vist antal pr. lokomotiv, ikke kunne bevares i tiden fremover med den stigende drift DSB indførte.

Man fastholdt imidlertid, skønt vi udarbejdede fire forskellige skrivelser til ministeriet, at der ikke kunne ske ændring i det bestående. Vi arbejdede derfor med tanken om at anvende samme system, som man har ved skibsfarten ved at argumentere for, at der var tale om en besætning.

Det kunne vi ikke få til at harmonere, hvorfor vi stilede efter et resultat, der sagde, at samtlige, der kører på strækningen inden for det område, der dækkes af denne trækraft plus MA, skulle placeres i 17. lrm. Her overfor gjorde DSB gældende, at noget sådant ikke kunne accepteres på et tidspunkt, hvor vi stadigvæk havde MO.

Men enhver her på kongressen, der har været med i mange år, ved, at der er noget, man har kæmpet for, er det indkobling af MO i MY-MX-driften for at få flere stillinger. Men det har været uantagelig for administrationen.

Nu lå chancen der. K-74 lå på bordet. Der var vanskeligheder, og så måtte vi udnytte situationen. Vi skulle prøve at klare K-74, og de

120 stillinger gik ind i problemstillingen. Senere i debatten blev der spurgt, hvad der ville ske, hvis løftet om disse stillinger ikke opfyldtes, når vi har klaret K-74.

Ja, hvis man ikke har større tillid til os, når vi på nuværende tidspunkt har anmodet CO I om forhandlingsretten og desuden har budgetministeriets absolutte tilsagn om de omtalte stillinger, så må jeg næsten sige som Tribini »fuld tilfredshed eller pengene er spildt« for stillingerne er først en kendsgerning i 1975.

O. Christoffersen spørger, om det kan være rigtigt, der er en tilfredsstillende tilgang, når der er antaget en på 50 år. Denne antagelse er en misforståelse. Men der er på nuværende tidspunkt tilfredsstillende tilgang til stillingerne.

En lille pudsighed kan jeg i den forbindelse nævne, idet vi fastslog, og så mente vi, vi var helgarderet, at det skulle være medlemmer af metalarbejderforbundet, der søgte stillingerne til lokomotivtjenesten. Nu viser det sig, at sølvsmeden også er medlemmer af metalarbejderforbundet, og vi har da også fået ansøgning fra 2 sølvsmede.

Christoffersen var også inde på reglementsudvalget og to dages instruktion i fritiden. Det står nær tilknyttet K-74 problemet. Må jeg sige helt klart, at vi ikke på noget tidspunkt har sagt, at DSB kan gribe ind over for personalet. Vi har bare tilkendegivet, at kan det ske ad frivillighedens vej, vil vi ikke blande os i det. Men det må stå enhver klart, at man med loven i hånd kan inddrage en fridag, ellers havde det ikke været nødvendigt at lave regler om, hvad det koster at inddrage en fridag.

Der ligger også helt færdige planer om at ændre ved K-74, hvis personalestyrken ikke slår til. Der er

planer om, at man stopper S-togs- trafikken til Klampenborg, lader Nivåtogene stoppe i Ordrup, Charlottenlund og Hellerup med passagerskifte i Hellerup. Det bliver alligevel 20 min. drift, når man også lader Helsingørtogene stoppe. DSB vil således ikke presse noget igennem, hvis det ikke kan klares.

Vi har ikke på noget tidspunkt ment det rigtigt at prøve at stille os på højkant. Men på den anden side må det være frivilligt, og det samme gælder med hensyn til reglementsudvalget. Det kan ikke gennemføres i arbejdstiden. Det er ikke noget DSB har sagt, men noget vi har sagt.

Vi har nøjagtige prognoser for, hvordan personalestyrken ser ud til efteråret 1975, og her ud fra kan vi se, at skal vi i nov.-dec. 1974 omskole er personalestyrken for lille.

Man skal derfor ikke tro, at K-74 bliver presset igennem, så der bliver ubehageligheder. Så inddrages bare de tog, der er nødvendige for, at den nuværende styrke kan klare det.

På Hellerupvej har vi ikke eksempler på, at der er sket overgreb på anden måde end den manglende erstatning for frihed på 8.000, som nu er bragt ned på 4.000.

Spørgsmålet om førtidspensionering har ikke været rejst, for det er ikke noget problem. Vi har tilstrækkelig materiale, der beviser, at dette er rigtigt. Går vi ud og spørger dem, der har nået en alder, hvor førtidspensionering kunne være aktuell, om ikke de mente, det var tiden at holde op, kender jeg svaret. Intet mandfolk vil kasseres, før han selv føler, det vil være tiden at holde op.

Der er talt en del om de 30 mill. og hvilken andel vi kan få heraf. Det er naturligvis et problem, fordi rationaliseringen i al almindelighed ved

for udnytte vor andel af disse penge, så de kommer alle til gode. Her skal vi balancere, fordi de ca. 16 mill ud af de 30 mill skal bruges til omtalte gruppevis oprykninger.

Så stilles naturligt spørgsmålet, hvor stor en andel vi kan få, når vi taler 120 stillinger. Kan vi hente dem alene på rationaliseringen? Tænk på det antal tjenestemænd der er i Danmark, som skal dele dette relativt lille beløb.

De resterende 14 mill er de penge, vi hidtil har fået en del af ved overenskomstfornyelser. Dem skal vi naturligvis have vor part af, altså ca. 210.000.

Ingen kan da vist alvorligt tro, at CO I vil acceptere, at lokomotivmændene f.eks. skulle få $\frac{3}{4}$ mill det ene sted samtidig med, at centralorganisationen har anerkendt, at den faglærte gruppe starter i en for lav lønramme.

Det var os, der startede diskussionen om en højere lrm for den faglærte gruppe. Det var med i vore forslag i 1969, men dengang mødte de ikke good-will i CO I.

Det vil altså sige, at CO I skal bruge et ikke uvæsentligt beløb ud af de 16 mill for at hjælpe den faglærte gruppe og dermed lokomotivmændenes start.

I den forbindelse må jeg lige indskyde, at det altid er nemt at stå op og synge S-togsfolkenes pris, som nogle særligt underkuede indenfor foreningen. Men det er ikke rigtigt at synge med på disse toner. Det er nemlig fuldstændig forkert at påstå, at de starter i 7. lrm. Alle vore folk har funktion i 13. lrm. Derfor er det ukorrekt at sige, de begynder på et for lavt grundlag.

Det er forøvrigt vores store problem, at vi har skaffet S-togsfolkenes funktion. Vi er den eneste gruppe i hele Danmark, der har funktion i automatisk oprykning samtidig

med, at vi har funktion i unormerede stillinger. Det er blevet vores kamp, når det gælder 17. lrm., for den normerede stilling eksisterer i hvert fald ikke, før vi har de 120 stillinger igennem.

Jeg vender tilbage til fordelingen, og her burde kongressen tage stilling. Mener kongressen, det er klogt, at vi rykker dem fra 7. højere end til 8. lrm på et tidspunkt, hvor samtlige lokomotivassistenter på prøve starter i København og har funktion til 13. lrm? Er det klogt at bruge penge på et område, hvor de i forvejen har dem? Skal vi lade dem starte i 10. lrm og dermed spare funktionen? Det er spørgsmål, som kongressen skulle og burde tage stilling til.

Man kunne med rette bebrejde hovedbestyrelsen, hvis den handlede sådan uden først at gennemtænke konsekvenserne.

B.S. Kristensen er inde på spørgsmål, der vedrører miljø, og jeg er enig i, at nedlægning af opholdsrum i Herning ikke burde have fundet sted. Derimod er jeg ikke enig i spørgsmålet om de 12½ pct., for det er ikke sådan, at man kunne holde denne procent i østområdet, da det stod på.

Der er en anden, der har berørt det samme og sagt, at hovedbestyrelsen skulle have rakt DSB en hjælpende hånd uden accept fra medlemmerne. Jeg skal ikke gå ind på dette, men understrege den opfattelse som er bestyrket ved møderne ude i landet, at der ikke er utilfredshed med de 12½ pct. og den erstatning, der er forbundet hermed. Derfor må jeg bede om, at man ikke kører spørgsmålet op i den fulde sommerferie, – hvad ingen forøvrigt er interesseret i – og tilsvarende fulde procent om vinteren. Der er nemlig kræfter nok igang om, at vi skal tage samlet ferie

i begge tilfælde, så den enkeltstående dage ikke længere er aktuel.

Vi kan ikke være uenige om, at kommunikationen kan være bedre. Det vil nemlig altid kunne hævdes, fordi vi mennesker er så forskellige. Interesse og indstilling på forskellige områder har noget at gøre med modtageligheden for kommunikation. Men er det nu rigtigt, det er hovedbestyrelsen, der er noget i vejen med? Jeg tror det ikke.

Når jeg lytter til indlæg på kongressen og på medlemsmøder, har jeg indtrykket af, at I er overordentlig godt orienteret. Dertil kommer, at I aldrig er gået forgæves til Hellestrupvej, hvis I har været i tvivl om noget. Men er det ikke lige så meget ude fra kommunikationen mangler? Kunne DLT ikke bruges lidt oftere af medlemmerne. Indlæggene behøver ikke absolut at indeholde en skideballe til Greven eller til Hovedbestyrelsen. Derimod ville lidt mere saglighed være befordrende for kommunikationen.

Appel vil jeg takke for de forstående ord. Han er inde på ensartet betaling af nattimer. Er det den almindelige opfattelse, han giver udtryk for, må jeg erkende at have lidt et nederlag, for jeg er vel den eneste i CO I, der kæmper herimod. Det er ud fra den betragtning, at det kan ikke nytte noget, man siger, vi skal have det hele på en gang.

Vi må ikke gå og bilde os selv ind, at det er lykken og tilfredsheden at få alting foræret den dag, man begynder. Der skal være lidt hele tiden at stræbe efter.

Så kan man selvfølgelig sige, at nattjenesten er ens, enten man er gammel eller ung. Men enhver må vist erkende, at der alligevel er en ikke ringe forskel på de to. Men skulle det være kongressens opfattelse, er vi selvfølgelig nødt til at arbejde med det.

Det var ikke tanken, at de 120 stillinger kun kan søges af de stedlige. Derimod var det tanken at hjælpe de depoter, der har MY-MX-drift i dag. Næ, Ro og Ng er f.eks. depoter, vi kunne tænke os at sætte pigtråd om. Der er også problemer heri. Vi kan ikke lave depotanciennitet uden, der opstår besværligheder efter den udvikling, vi har haft siden 1954. Derfor er det kun meningen at hjælpe de depoter, der er gået i stå.

Høtoft skulle i stedet for at beklage sig over manglende hensyntagen til hans synspunkter og skrivelser have sagt, at hovedbestyrelsen har gjort et stort arbejde for at få lokomotivmændene ud af den gruppe, der hed driftsdepoter og vognopsyn, så vi har fået vor egen gruppe nu.

Jeg er repræsenteret i den gruppe. Det er hovedbestyrelsens skyld, vi har fået det bragt derhen, at vi har helt andre vilkår at arbejde under end tidligere. For havde det stået til andre, – og ikke mindst til de skrivelser Høtoft har fremsendt – så havde Kalundborg ikke eksisteret i dag.

Det betyder noget, når tillidsmanden på lokal plan tager aktiv del i arbejdet. Men han skal også huske, han kan skade sine medlemmer, hvis hans udfoldelse er så voldsom, at han tror, han kan redde både lokomotivmester, vognopsynsmænd, remisearbejdere og alle mulige andre, der går omkring ham. Jeg synes, der var problemer nok i Kalundborg med at prøve at beskytte lokomotivmændene.

Høtoft skal ikke komme her med beklagelse over manglende hensyntagen, eller kalde hovedbestyrelsens handlemåde beskæmmende, efter at denne hovedbestyrelse har reddet hans medlemmer ud af den ganske alvorlige situation, hans aktivitet havde bragt dem i.

Det er vist sagt så tydeligt, at det ikke er til at misforstå, men det var også meningen.

Vi kunne nok have bragt hele rapporten fra tjenestetidsudvalget i DLT. Men det er ikke gået ind i vore overvejelser, fordi denne rapport skulle gå ind i det arbejde, der nu skal udføres i CO I. Rapporten giver udtryk for, hvad vi vil prøve at gennemføre. Om det lykkes, kan ingen svare på i dag. Derfor er rapporten også at betragte som grundlag for de videre drøftelser i centralorganisationen.

Der er tre, der har talt om pauser. De er glemt i rapporten, bliver der sagt. Det er de imidlertid ikke. Men jeg er virkelig lykkelig over disse tilkendegivelser, for jeg var så uheldig at komme i fjernsynet, hvor jeg tilkendegav, at det egentlig ikke var den samlede arbejdstid, der var en belastning, men at det var pauser i den enkelt tjenester, vi manglede. Aldrig har jeg fået så mange øretæver over en udtalelse, som jeg har fået for denne i fjernsynet. Derfor er det lykkeligt for mig, at der netop nu er så mange, der taler så overbevisende herom. Jeg har altså ikke været helt gal på den.

Man skal bare være opmærksom på, at pauser ikke bare kan lægges ind, uden det samtidig giver fuldstændig ændrede vilkår for de enkelte depoter. Vi kan bringe os selv i den situation, at det vil være umuligt at bygge fornuftige kørselsfordelinger op.

Derfor er det mærkeligt at høre, at tjenesten på Kh er helt umulig, for det er jo disse tjenesteforhold, som andre, der ikke kender hertil, søger at få presset igennem. Ud og hjem med det samme, ikke sandt? På Kh har de næsten ingen ophold ude. De udfører hele tjenesten i kørslen og har fritiden hjemme.

Skal ophold ude helt ud af bille-

det, sker der en total ændring af kørselsfordelingerne, som ingen ønsker, og som ikke er inde i overvejelserne, når krav stilles herom. Men er det ønsket, vi skal gå den vej på linie med tilrettelægningen for S-togene, skal jeg ikke forhindre det, men konsekvenserne er det klogt at tage med i overvejelserne.

Vi kan ikke skaffe speciel nedsættelse af tjenestetiden på S-togene, og det skal vi heller ikke. Den må følge samme takt som nedsættelsen i almindelighed. Det der i dag kan pålægges os er måske spørgsmålet om en generel nedsættelse af tjenestetiden for lokomotivpersonalet med henvisning til den stramning, der sker i turene.

Thillemann er inde på stigende utilfredshed i medlemskredsen. Jeg vil ikke tilbagevise det. Men er det rigtigt, det er, fordi organisationen ikke gør noget for medlemmerne, eller at tillidsmanden ude i afdelingerne ikke udfylder sin plads? Jeg tror det ikke. Er det ikke snarere en almindelig tendens i hele den danske befolkning, at der er utilfredshed. Jeg er ikke sikker på, at vilkårene for lokomotivpersonalet er så ringe, at den utilfredshed, der kaldes stigende, bygger på det. Den bygger på noget helt andet, som klart afspejler sig i samfundet i dag.

Hvis jeg i den forbindelse siger, at vi har fået mere fritid og dermed mere tid til at gå og spekulere over utilfredsheden, ville jeg selvfølgelig komme galt afsted. Men noget i den retning spiller alligevel ind.

Det er ikke rigtigt, at projektgrupperne, trods vor repræsentation heri, ikke tager hensyn til organisationens synspunkter. Man skal bare huske, når man kommer i fase 5 at søge forhandlingsretten, inden projektet går ind i fase 6. Det er det naturlige krav til en tillidsmand, at han er opmærksom på de

(fortsættes)

Kan man ha det rart som pensionist?

18

Til trods for de store fremskridt pensionisterne som samfundsgruppe har opnået inden for de sidste 10-20 år, er der alligevel stadig alt for mange af dem, der nærmer sig pensionsalderen, som med lidt bange anelser ser frem til den dag, de skal sige farvel til arbejdspladsen, gamle venner og kolleger og dermed til det store fællesskab, som man trods alt vil savne.

Men er det så den helt store tragedie at blive pensionist? Ja, hvis man på forhånd vurderer den tredje alder som en periode, hvor man kun skal resignere og holde sig tilbage for alle andre, kan det blive – og bliver ofte en tragedie. Men sådan behøver det slet ikke at gå. Det kommer næsten altid alene an på én selv – ens egen vilje.

Forholdet er jo det, at de årgange, som nu går ind i den tredje alder, med god samvittighed kan sige til deres børn: »Vi har givet jer en god opdragelse og den uddannelse, som I selv ønskede. Jeres økonomi, fritid, bolig m.v., er bedre end vor. Vi må derfor have lov til at nyde årene som pensionist helt og fuldt. Vi er også af den ganske bestemte opfat-

telse, at I helst ser, at jeres forældre er glade og veloplagte og trives godt. Derfor skal I ikke regne med nogen arv. Det skaber kun ufred og uoverensstemmelser i familien. I stedet kan I regne med, at vi vil være glade og hjælpsomme så langt vore kræfter og evner rækker«.

En sådan snak vil børnene selvfølgelig forstå og respektere.

Men hvad indebærer dette nu af muligheder for pensionisten i dagens Danmark, der trods alt har færre kræfter og færre penge at råde over end før?

Der er et væld af muligheder for alle i den tredje alder. Den hobby, man ikke fik tid til at dyrke, kan man nu dyrke i rigt mål. De film, man ikke så vises nu for pensionisterne over hele landet. Det højskoleophold, som man drømte om som ung, kan man nu opleve på de særligt indrettede pensionisthøjskoler.

Ja, selv den rejse til Italien, Rumænien eller Jugoslavien, som man tænkte på så mange gange, men som ikke blev til noget kan man opleve i sin tredje alder, fordi der nu arrangeres grupperejser for pensionister, og til det, man kan kalde pensionistvenlige priser.

Det kan jo ikke undgås for den, der får lov at leve længe, at der langs ad vejen må siges farvel til en ven, et familiemedlem eller andre, der står én nær.

Hvis man i sådanne situationer ikke tages sig selv i »nakken« og viser åbenhed over for nye kontakter, nye venner eller veninder, ja så sidder man en skønne dag mutters alene.

Også her gives en løsning: Ved at melde sig som deltager i det moderne omsorgsarbejde, kan man blive inddraget i et menneskeligt og meningsfyldt fællesskab med deltagelse i dans, motion, sang, musik o.m.a.

Da de første forsøgsår under omsorgsloven nu er overstået, kan man sige, at omsorgsarbejdet, altså alt det, der i dag tilbydes danske pensionister af muligheder, er så differentieret og vidt spændende, at alle behov kan tilgodeses. Derfor *kommende* eller *nuværende* pensionist, du kan roligt glæde dig over alle disse muligheder, du har som pensionist.

Hvis du er i tvivl eller ikke ved, hvor du skal henvende dig, så kan du under alle omstændigheder skrive eller kontakte:

PENSIONISTERNES SAMVIRKE

H.C. Ørstedesvej 29

1879 København V

Tlf.: (01) 31 24 22

Den tredje alder kan simpelthen blive den bedste i dit liv.

Syng for dig selv disse linier:

Melodi: »Husker du vor skoletid«

Vi med go' samvittighed

nu kan nyde livet

Vore år – vor flittighed

har vi Danmark givet.

Alle står vi kvit og frit

uden strenge herrer.

Glemte er slæbet for profit,

og hvad der var værre.

Tredieal'rens efter-vår

gør os så lebendig.

Her vi nye kræfter får –

om det er nødvendig.

MED OG FOR HINANDEN – vi-

ser vi

vor fulde sympati.

Vi er den glade kreds

så ubestridt.

På os det ikke ses,

at vi har slidt.

Ja, selv den fjerde snes

her glemmes tit.

Vi er den glade kreds

helt ubestridt.

og tag ved lære deraf.

Velkommen i den tredje alder.

Kristian Albertsen



PERSONALIA

Ansæt på prøve pr. 1/6 1974

Lokomotivassistenterne (7. lrm.):
P. A. S. Hansen, ddt Gb
S. E. Andersen, ddt Gb

Ansæt på prøve pr. 1/7 1974

Lokomotivassistenterne (7. lrm.):
O. Ulriksen, ddt Gb
G. K. Nielsen, ddt Gb
B.L. Jensen, ddt Gb

Forflyttet pr. 1/6 1974

Lokomotivassistenterne på prøve (7. lrm.):
P. H. Jensen, ddt Gb i ddt Kh
P. I. Johansen, ddt Gb i ddt Kh
J. W. Sørensen, ddt Gb i ddt Kh
M. B. Jørgensen, ddt Gb i ddt Kh
O. E. Petersen, ddt Gb i ddt Kh
P. W. Madsen, ddt Gb i ddt Kh
V. E. Andersen, ddt Gb i ddt Kh
K. Jensen, ddt Gb i ddt Kh
B. Hansen, ddt Gb i ddt Kh
E. D. Rasmussen, ddt Gb i ddt Kh
E. Kettner, ddt Gb i ddt Kh
S. H. Olsen, ddt Gb i ddt Kh
K. E. Fevre, ddt Gb i ddt Kh
H. O. Hansen, ddt Gb i ddt Kh
B. Simonsen, ddt Gb i ddt Kh
P. J. Jensen, ddt Gb i ddt Kh
P. E. Bukhave, ddt Gb i ddt Kh

Forflyttet pr. 1/6 1974

Lokomotivførerne (13. lrm.):
B. Hyllegård, ddt Kh i ddt Gb
S. A. Adolphsen, ddt Kh i ddt Gb
V. Skeldrup, ddt Kh i ddt Gb
B. Svare, ddt Kh i ddt Gb
O. Beck, ddt Kh i ddt Gb
P. Berg, ddt Kh i ddt Gb
A. Larsen, ddt Kh i ddt Gb
J. Bach, ddt Kh i ddt Gb

Forflyttet pr. 1/6 1974

Lokomotivassistenterne (10. lrm.):
S. Hein, ddt Kh i ddt Gb
O. A. Jaconelli, ddt Kh i ddt Gb
O. Sørensen, ddt Kh i ddt Gb
B. Spiegelhauer, ddt Kh i ddt Gb
K. N. Voigt, ddt Kh i ddt Gb
S. P. Jensen, ddt Kh i ddt Gb
G. Jørgensen, ddt Kh i ddt Gb
P. Krogh, ddt Kh i ddt Gb
J. P. T. Jensen, ddt Kh i ddt Gb
L. B. Andersen, ddt Kh i ddt Gb
E. R. Semler, ddt Kh i ddt Gb

Forfremmelse til lokomotivfører (17. lrm.) efter ansøgning pr. 1/5 1974

Lkf. (13. lrm.) M. M. Thorsen, ddt Fa i ddt Fa

Forfremmelse til lokomotivfører (17. lrm.) efter ansøgning pr. 1/6 1974

Lkf. (13. lrm.) N. G. P. Andersen, ddt Ar i ddt Fa

Forfremmelse til elektrofører (15. lrm.) pr. 1/4 1974

Elektroførerne (13. lrm.):
B. E. Andersen (Egholm), ddt Kh i ddt Kh
E. K. B. Jensen, ddt Kh i ddt Kh
B. E. A. Christensen, ddt Kh i ddt Kh
K. R. F. Kieffer, ddt Kh i ddt Kh

Forfremmelse til elektrofører (10. lrm.) pr. 1/5 1974

Elf. (7. lrm.) I. B. Jensen, ddt Kh i ddt Kh

Forfremmelse til lokomotivfører (13. lrm.) pr. 1/6 1974

Lokomotivassistenterne (10. lrm.):
J. P. T. Jensen, ddt Kh i ddt Kh
L. B. Andersen, ddt Kh i ddt Kh
E. R. Semler, ddt Kh i ddt Kh
T. B. Jensen, ddt Hgl i ddt Hgl
Knud Nielsen, ddt Næ i ddt Næ
C. V. Mogensen, ddt Kø i ddt Kø

Afsked efter ansøgning pr. 14/5 1974

Lkas. på pr. (7. lrm.) J. Nielsen, ddt Gb

Afsked efter ansøgning pr. 14/5 1974

Lkf. (13. lrm.) P. A. Jensen, ddt Ar

Afsked efter ansøgning pr. 31/7 1974

Lkf. (17. lrm.) A. C. Rose, ddt Gb

Afsked pr. 30/6 1974

Lkf. (15. lrm.) K. G. Olesen, ddt Hr., gr. svagelighed
Lkf. (17. lrm.) A. K. Andersen, ddt Gb, gr. svagelighed

Afsked pr. 31/7 1974

Lokomotivførerne (17. lrm.):
H. L. Lindhardt, ddt Ar, gr. svagelighed
A. Monrad, ddt Rf, gr. svagelighed
K. O. C. Nielsen, ddt Ng, gr. svagelighed

Afsked pr. 31/7 1974

Lkf. (15. lrm.) E. L. Petersen, ddt Ar, gr. svagelighed

Dødsfald

Pens. lokomotivfører G. L. J. Bagger, København, er afgået ved døden den 5/7 1974

Pens. lokomotivfører S. K. T. Nielsen, Fredericia, er afgået ved døden den 6/7 1974

Pens. lokomotivfører C. C. L. Hansen, Køge, er afgået ved døden den 18/5 1974

Pens. lokomotivfører A. Poulsen, Viborg, er afgået ved døden den 6/5 1974

Pens. lokomotivfører M. A. Nielsen, Roskilde, er afgået ved døden den 13/6 1974

Pens. lokomotivfører B. K. P. R. Voxted, Helsingør, er afgået ved døden den 17/7 1974

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

O. Bregnum

lokomotivfører, Århus.

Lanternen

Skovtur på Svogerslev Kro lørdag d. 14. september 1974.

På denne idylliske kro i Sjællands hjerter får vi serveret sildeanretning m/roget ål, 3 lune retter, koldt afskåret pålæg og ostenanretning. Derefter hygger vi os med kaffen, for dette gigant måltid skal du betale 55,00 kr. pro. pr. Med de priser der er i dag kan bestyrelsen desværre ikke gøre det billigere.

Hvis du tager toget fra KH. kl. 17⁰⁴ som er i Ro. kl. 17³⁰ sørger Lanternen for transport fra Roskilde st. til Svogerslev Kro.

Efter spisningen danser vi til et orgel.. Det du ønsker at drikke til festen skal du selv betale, øl 5,00 kr. snaps 5,00 kr. vand 3,25 kr.

Hvis du ikke er medlem af Lanternen kan du nå det endnu ved at melde dig til Lanternens rep. på depotet.

Der sættes lister op på depoterne.

Bestyrelsen

-Miljø-og velfærtsdytkere påstår,
at Danmark ødelægges af flere og
flere motorveje -- men oversimod-
slene landets nuværende bilpark
indringer ca. kr. 10 millioner **dagligt**
til statsskassen -- næsten kr. 4 milliarder
om året -- der kan ødelægges mere
og mere... øh, det kan skabes
mere og mere miljø og
velfærd for så mange
penge - ikke?

