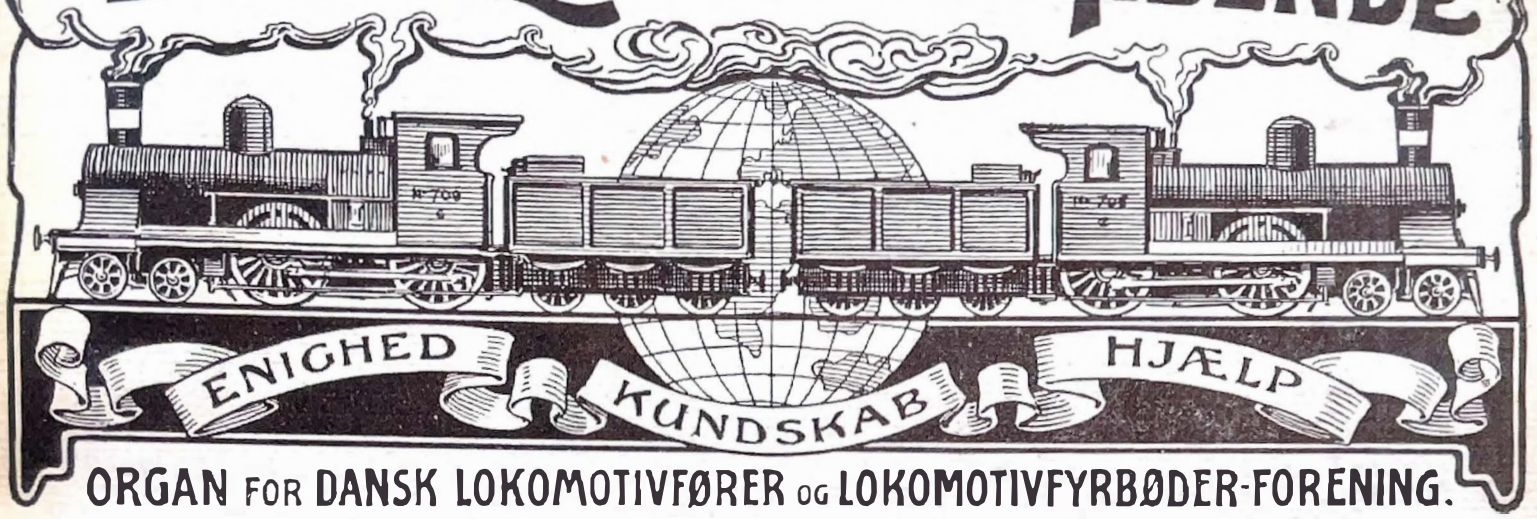
DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



ORGAN FOR DANSK LOKOMOTIVFØRER OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING.

Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 1.	1. Januar 1904.	4. Aarg.

Glædeligt Nytaar

og vor bedste Tak for det gamle bringes herved samtlige Medlemmer af vor Organisation samt Enhver, der har støttet os i Arbejdet for bedre økonomiske Vilkaar, Højnelse af Standen og i hele Arbejdet for at gøre vort Motto: „Enighed, Kundskab, Hjælp" til en Kendsgerning indenfor Lokomotivpersonalet, til Gavn for os og vor Familie, til Betryggelse for de Rejsende og til Hjælp for Lederne (vore Foresatte) i disses Arbejde for at skabe de bedste Resultater for den Institution, vi alle tjener.

Naar vi i Dag for første Gang udsender vor Forenings Organ i sin ny Skikkelse, er det i Forvisning om, at denne ny Form vil tiltale Flertallet af Foreningens Medlemmer, og det er vort Haab, at den Interesse og Velvilje, der i de forløbne Aar er bleven Lokomotivtidende til Del, vedblivende maa følge den under de ny Former. Dette vil have sin store Betydning i kommende Aar, idet der ved Udgivelsen i Hefteform er paalagt Redaktionen et saa betydeligt større Arbejde, at dette kun lader sig udføre ved velvillig Assistance af Enhver, der besidder Vilje og Evne dertil.

Ligeledes vil det have sin Betydning, at Læserne gør deres Indkøb i de Forretninger, der ved at avertere støtter os, idet dette vil lette Redaktionen ganske betydeligt i Arbejdet for at skaffe det fornødne Antal Annoncer til Besættelse af Bladets Omslag.

Dansk Lokomotiv Tidende - Nr. 1/1999

Farvel til Det Blå Blad - goddag til Dansk Lokomotiv Tidende

Som du sikkert allerede har bemærket, ser bladets forside noget anderledes ud denne gang. Det vil dog være noget af en overdrivelse at påstå, at der er tale om en ny forside. Vi har nemlig denne gang valgt at genoptrykke Dansk Lokomotiv Tidendes forside fra 1. december 1904 - og det har en ganske speciel årsag! Det er i år 100 år siden *Dansk Lokomotivfører og Fyrbøderforening* startede sit virke. I foreningens første love stod der i § 3 at læse: *Foreningen skal søge Udgivelse af en tidssvarende Maskinlære for Lokomotivpersonalet og et Foreningsblad, navnlig indeholdene Artikler vedrørende Faget.* I løbet af sommeren 1899 var det blevet besluttet at antage *Lokomotivmanna och Maskinist Tidning* (et svensk blad) som organ. På *Nordisk Lokomotivmands Forbunds* kongres i Kristiania (Oslo) den 27. maj samme år var det blevet vedtaget, at dette blad skulle være foreningsorgan for Nordens lokomotivmænd og skrives på såvel svensk som dansk.

Den 21. marts 1901 afholdtes foreningens 3. generalforsamling i Struer. Ved den lejlighed skiftede foreningen navn til *Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder Forening,* og lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia, benyttede da lejligheden til at udsende et prøvenummer af *Dansk Lokomotivtidende* (udgivet den 1. september 1901), hovedsageligt indeholdende udkast til love for den "nye" forening. Lovforslaget indeholdt en bestemmelse om, at foreningen skulle udgive sit eget blad, hvilket mærkværdig nok mødte megen modstand blandt medlemmerne, der betragtede dette som et brud på de forpligtelser, man havde påtaget sig over for *Nordisk Lokomotivmands Forbund*.

Det første ordinære nummer af *Dansk Lokomotiv Tidende* udkom den 15. november 1901. På en ekstraordinær generalforsamling den 17. december 1901 i Fredericia blev lokomotivfører L. Mauritzen valgt til redaktør for bladet. Endelig efter 3 års forløb havde foreningen nået at få gennemført bestemmelsen i de første loves § 3.

Bladets første hoved var uden illustration af nogen art, en enkel og beskeden tekst var alt. Ved tredje årgangs begyndelse ændredes bladets størrelse, og det blev samtidig forsynet med et gult omslag, der dog faldt bort igen i 1907. I 1904 udskiftedes bladets hoved med et nyt, som viser to C-lokomotiver foran en globus, hvilket formentlig skulle symbolisere, at banerne spændte over hele jordkloden. I godt 7 år beholdt bladet dette hoved, senere blev C-maskinerne byttet med P-maskiner, og den 1. juli i 1913 ændredes hovedet igen, denne gang med tegning af en enkelt R-maskine. Samtidig udkom bladet atter i omslag, denne gang iklædt blåt klædebon, og denne – maskinafdelingens – farve beholdt omslaget, indtil det sidste nummer af *Dansk Lokomotiv Tidende* udkom med udgangen af 1985.

Bladets udseende har altså gennem tiden gennemgået flere moderniseringer, men den blå farve har været *Dansk Lokomotiv Tidendes* kendetegn i mere end halvfjerds år. Derfor fandt *Lokomotivpersonalets Afdelings* bestyrelse det også helt naturligt at kalde afdelingens blad *Det Blå Blad*. Ved fusionen med *Dansk Jernbaneforbund* var det ikke hensigten, at der fortsat skulle udgives et blad specielt for lokomotivpersonalet. Afdelingsbestyrelsen konstaterede dog hurtigt, at behovet for et blad, målrettet mod afdelingens medlemmer, om muligt var større end nogensinde. For at dække dette behov valgte man allerede i fusionens første år at udgive *Det Blå Blad*, og navnet blev valgt i største respekt for, og med skyldig hensyntagen til, det hæderkronede *Dansk Lokomotiv Tidende* (i daglig tale kaldt: *Det Blå Blad*).

Lokomotivpersonalets Afdeling har nu udgivet *Det Blå Blad* i tolv år; bladet må altså siges at have etableret sig og bestået sin prøve. Bladets navn har imidlertid givet anledning til forskellige misforståelser og siger, må det erkendes, ikke meget om bladets indhold eller målgruppe. Netop i år kan lokomotivpersonalet fejre sit 100 års jubilæum, og afdelingsbestyrelsen finder derfor tiden inde til at tage bladets gamle navn op igen. Navneskiftet skal ses som en fornyelse af bladet og samtidig som udtryk for stor agtelse og respekt for de brave og visionære lokomotivmænd, der allerede for hundrede år siden erkendte, at bladudgivelse er en absolut nødvendighed for en særk organisation.

Det er redaktionens håb, at læserene vil tage godt imod Dansk Lokomotiv Tidende.

Enighed – Kundskab - Hjælp

På vej mod år 2000

Starten på året var noget helt specielt. Lokomotivmændene fejrede 100 års jubilæum som fagligt organiserede, og dette er blevet markeret på forskellig vis.

Det Blå Blad har fået nyt/gammelt navn – Dansk Lokomotiv Tidende (DLT).

Valget til DSB bestyrelsen er nu inde i den afgørende fase. Det er derfor vigtigt, at vi som medarbejdere i DSB bruger vores stemmer, så vi kan være med til at præge udviklingen i DSB og DSB S-tog A/S.

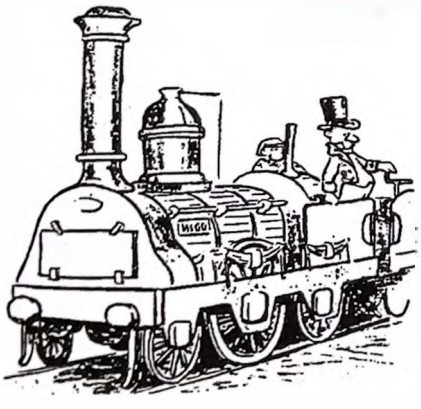
Overenskomstforhandlingerne er nu afsluttet. Der er ingen tvivl om, at CFU-forhandlerne har haft meget svært ved at nå frem til et forlig med finansministeren, men desværre er resultatet ikke acceptabelt for LPA's medlemmer. Det skyldes flere uheldige elementer i aftalen:

- Der er tale om en 3-årig overenskomst.
- Afskaffelse af kørepengeaftalen af 9. februar 1989 mellem DSB og Jernbanernes Fællesudvalg. Der er godt nok aftalt en kompensation på 18.700 kr. pr. år til de lokomotivførere, der er ansat før 1. april 1999. Det betyder, at en lokomotivfører mister et årligt beløb på 6.300 kr. før skat, og at en nyansat lokomotivfører mister ca. 25.000 kr. samt et rekrutterings- og fastholdelsestillæg på 14.000 kr., som DSB hæmningsløst har opsagt – et samlet indtægtstab på ca. 39.000 kr. pr. år før skat.
- Der er sket en ændring af tjenestemandspensionen, så hvis en lokomotivmand vil gå på pension som 60-årig, vil han/hun blive fratrukket 10% i pension. Aftalen om pligtig afgangsalder på 65 år for lokomotivførere er tilsyneladende blevet fjernet med et pennestrøg, og provenuet er sandsynligvis forsvundet lige ned i finansministerens kasse.
- I hele DSB/DSB S-tog A/S's område er der kun afsat 3,4 mio. kr. til omklassificeringer mv. til fordeling mellem samtlige tjenestemandsorganisationer - set i relation til at der plejer at være lige godt 10 mio. kr. til omklassificeringer mv.
- Der er kun afsat 2,4 mio. kr. i DSB til fornyelse af fællesoverenskomsten med StK samt samtlige organisationsaftaler. Det vil sandsynligvis medføre, at der ikke vil være en krone til fornyelse af LPA's organisationsaftaler med DSB.
- På privatbaneområdet er der afsat ca. 2 mio. kr., men der hersker lidt usikkerhed om beløbets størrelse. Den ene mio. kr. skulle være øremærket til DJ's forhandlingsområde.
- Der sker tilsyneladende heller ingen akkumulering af lønstigninger i hele overenskomstperioden, idet der er taget udgangspunkt i den faste løn pr. 31. marts 1999.
- Den specielle aftale om overtid på højhelligdage er afskaffet.
- Det er aftalt, at der gives en særlig feriedag i hvert af årene i overenskomstperioden (i alt 3 særlige feriedage). Det uheldige er, at arbejdsgiveren kan konvertere de særlige feriedage til kontant udbetaling, og at der ikke gives særlige ydelser i forbindelsen med afholdelsen af disse.
- Reglen om at overarbejde så vidt muligt skal undgås samt reglen om max. 20 timers/henholdsvis 15 timers overtid pr. måned for lokomotivførere er fjernet.
- 120 dages-reglen i forbindelse med sygdom er fjernet. Det vil, som jeg ser det, medføre, at arbejdsgiveren nu i princippet kan starte en afskedigelsessag på første sygedag.

Yderligere information vil senere blive udsendt inden urafstemningen.

Lokomotivpersonalets Afdeling anbefaler sine medlemmer AT STEMME NEJ til overenskomstfornyelsen 1. april 1999.

Dansk Lokomotiv Tidende * Nr. 1 - 1999
Medlemsblad for Lokomotivpersonalets Afdeling



Redaktion:
Ulrik Salmonsen (ansvarshavende)
Ole H. Andersen (redaktør)
Lise Meier (layout)

Ekspedition:
Det Blå Blad
Lokomotivpersonalets Afdeling
Hellerupvej 44
2900 Hellerup
Telefon: 39 62 72 69
Telefax: 39 62 02 30

Produktion:
Hanstholm Bogtryk & Offset

Oplag:
3.000
ISSN 0902-3534

Foto:
LPA hvis ikke andet er opgivet

Deadline for næste nummer:
08.05.1999

EN FESTDAG

Danske lokomotivmænd fejrer 100 års jubilæum

LPA's afdelingsbestyrelse havde besluttet, at fredag den 8. januar i år skulle være dagen, hvor lokomotivmændenes organisation skulle fejre sit 100 års jubilæum på DSB Skolen ved Østerport. Vores forening, under navnet Dansk Lokomotivfører og Fyrbøderforening, begyndte sit virke den 1. januar 1899. Organisationen blev skabt i en stormfuld tid og har i sine første hundrede år oplevet både med- og modgangstider, men i den hedeste esse skabes det stærkeste stål. Det har gennem tiderne ikke skortet på profetier om vores organisations undergang, men hver gang har lokomotivmændene som fugl Fønix rejst sig af asken og atter manifesteret sig. Der var med andre ord god grund til at fejre jubilæet og samtidig markere, at trods de mange år har LPA ikke tænkt sig at gå på aftægt, men tværtimod til stadighed være en endnu stærkere med- og modspiller på banen – uanset hvem "banen" end i fremtiden måtte være!

Med sædvanlig snusfornuft og økonomisk sans havde LPA's formand i dagens anledning indforskrevet billig arbejdskraft i form af altid beredvillige kollegaer, som gav et nap med ved udsmykningen af festsalen. Salen blev smukt smykket med bannere, faner, blomster og flotte fotostater med motiver fra organisationens lange historie. Præcis ved receptionens åbning klokken 13^{00} blev de sidste tegnestifter sat i og det sidste tape fæstnet – præcision og regularitet ligger lokomotivpersonalet i blodet! Alt var klappet og klar til højtideligheden. Videokamera og lyssætning var checket, og talerstolens mikrofonanlæg var blevet afprøvet endnu en gang.

Vores trafikminister, som var blevet indbudt, kunne desværre ikke komme, da hun var på vej til Amerika. LPA's formand bød DSB's administrerende direktør Henrik Hassenkam velkommen som den førte taler. Hassenkams tale til lokomotivpersonalet var meget veloplagt og perspektivrig – direktøren var tilsyneladende ikke i tvivl om, at der også vil blive lejlighed til at fejre 125 års jubilæum. Herefter fulgte afdelingsformand Ulrik Salmonsens tale, som både indeholdt et historisk tilbageblik og nogle kraftige politiske signaler. Sidste taler var Dansk Jernbaneforbunds formand Kurt H. Christiansen, som - foruden det mere formelle - overbragte en meget personlig hilsen til LPA's medlemmer. Alle her nævnte taler bringes uforkortet andetsteds i bladet.

Formanden for Norsk Lokomotivmannsforbund, Øystein Aslaksen, overbragte vores norske kollegers hilsen og sagde bl.a.:



Frivillig arbejdskraft er altid velkommen...



Øystein Aslaksen

Hjertelig til lykke med 100 års jubilæet. Den aldersforskel, der er mellem den norske, den finske og den danske lokomotivførerorganisation på henholdsvis fem og et år, giver ikke nogle afgørende problemer. LPA er en vigtig faktor i det nordiske samarbejde, og I har en stærk organisation, som I skal være stolte af. Vi i Norge har lært meget af jer, og vi har et vældig nært og tæt samarbejde, som vi skal videreudbygge og fortsætte med.

Under festligholdelsen af vores 100 års jubilæum i Norge for fem år siden lavede vi en aftale mellem den svenske, den danske og den norske lokomotivførerorganisation om grænseoverskridende trafik. Det arbejde har vi videreført i praksis. Desværre så viser det sig, at jernbaneselskaberne er ude af stand til at følge op på dette samarbejde. Lige før årsskiftet brød det nordiske godssamarbejde sammen, og vi har nu fået meddelelse om, at man ikke ser sig i stand til at samordne f.eks. arbejdstidsbestemmelserne.

Dette til trods skal vi fortsætte vores samarbejde, og grunden til at vi skal gøre det, er at den internationale jernbanetrafik får mere og mere betydning. Det gælder til syvende og sidst for os om at bevare og udbygge vores arbejdspladser....

Ved receptionen var vore norske kolleger repræsenteret ved NLF's formand Øystein Aslaksen og næstformand Roald Nyheim. Fra Veturimiesten litto r.y. (Finland) kom generalsekretær Timo Tanner og forbundsformand Markku Hannola, som sagde:

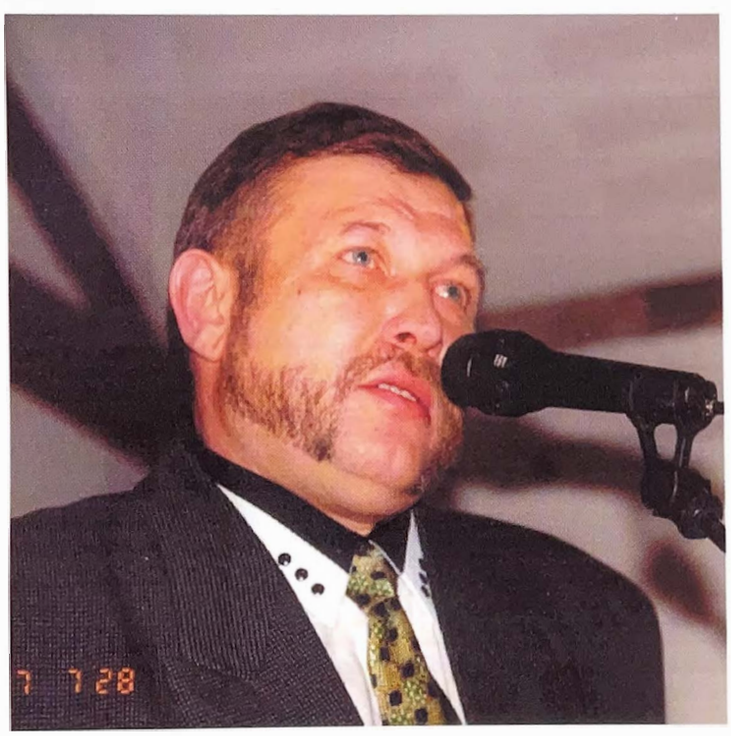


Markku Hannola

(fortsat)

Det er mig en glæde her i dag at overbringe de finske lokomotivmænds hilsen i anledning af jeres 100 års jubilæum. Jeres 100 år som organisation har givet jer en plads i historien. Jeres organisation har nået store mål gennem tiden, og det har glædet os meget, at samarbejdet med LPA gennem årene stadig er blevet udbygget. Med alle de faste forbindelser I nu etablerer i Danmark, er I kommet kontinentet nærmere, og i den forbindelse er det en glæde for os at konstatere, at I ikke har glemt jeres kolleger helt oppe ved bunden af den Botniske Bugt. Vi ved fra jeres mange afrapporteringer, at I har meget fint styr på udviklingen, og vi ved, at vi kan stole på jer. Jeg takker derfor på jeres finske kollegers vegne for samarbejdet og ønsker jer til lykke med jubilæet....

"Yngste" deltager i det nordiske samarbejde er Eesti Vedurimeeste Ametiühingu Liit (Estland), som var repræsenteret ved forbundsformanden Tônu Väät og næstformand Aarne Miil. Tônu Väät sagde:



Tônu Väät

Kære kolleger, jeg er meget lykkelig for at få lejlighed til at hilse alle danske lokomotivfolk ved dette jubilæum. I er nu en del af de stærke nordiske lokomotivførerforeninger, som har eksisteret i 100 år. Vores forening i Estland er kun 6 år gammel, så derfor er vi særlig lykkelige for, at vores kolleger, som bygger på en 100 årig historie, betragter os som lige parter. Vi håber meget, at vores samarbejde kan fortsætte i årene fremover og ønsker jer hjertelig til lykke....

Tidligere formand for Norsk Lokomotivmannsforbund, Gunnar Tønder, som var med til at genetablere et formelt nordiske samarbejde mellem lokomotivmandsorganisationerne i 1986, udtalte følgende:



Gunnar Tønder

Jeg er nu gået på pension, men jeg har nået at knytte mange gode forbindelser gennem DLF/LPA og denne organisations tillidsfolk. Tanken om et tættere nordisk samarbejde kom for alvor i gang i K.B. Knudsens tid. Selve det igangsættende arbejde skete dog først, da Ulrik Salmonsen kom ind i billedet. Der er her tale om et samarbejde, som lige siden har udviklet sig og efterhånden bl.a. har udmøntet sig i fælles aftaler, noget som er helt nødvendigt i den tid, vi netop nu bevæger os ind i. Liberaliseringerne på hele jernbaneområdet vil medføre, at kapitalen kommer til at spille en større og større rolle – og det er virkelig stærke kræfter, vi så kommer op imod! Det er afgørende vigtigt, at vi står sammen på internationalt plan. Kun ved at udbygge og udvikle det samarbejde, som allerede kendes her i Norden, kan organisationerne sikre deres position, opretholde sine og medlemmernes retigheder og nå nye mål! Jeg ønsker jer derfor lykke til med det videre arbejde....

En anden af hovedmændene bag skabelsen af det nordiske samarbejde var Anders Lundström, som tidligere var formand for lokomotivførere i det svenske statsforbund. Anders, som i dag arbejder med sikkerhedsgodkendelse, sagde bl.a. i sin tale:



Anders Lundstrøm

Det var ikke uden stolthed, jeg modtog invitationen til at deltage ved festligholdelsen af LPA's 100 års jubilæum. Det har for mig været et privilegium at have været med til at etablere det nordiske lokomotivførersamarbejde, og som jeres forbundsformand sagde i sin tale: Én gang lokomotivfører – altid lokomotivfører! Jeg ønsker lokomotivpersonalet i Danmark lykke til i fremtiden og ind i de næste 100 år....

Lokförarrådet SEKO – SJ var repræsenteret ved sektionsformand Ingmar Brink og formand Anders Klaesson, som overbragte følgende hilsen til de danske lokomotivførere:



Anders Klaesson

Det varmer mig om hjertet at se de danske lokomotivføreres sammenhold. Desværre er vi i Sverige meget splittede. Det er hårdt for os i en tid med liberalisering og privatisering at være foruden dette sammenhold. Jeg håber, at vi med den grænseoverskridende kørsel kommer til at knytte endnu stærkere bånd til vores danske kolleger. Jeg tror, at et mere indgående kendskab til danske lokomotivførerforhold vil påvirke organisationssituationen for lokomotivførere i Sverige positivt. Jeg ønsker hermed alle danske lokomotivfolk til lykke med jubilæet....

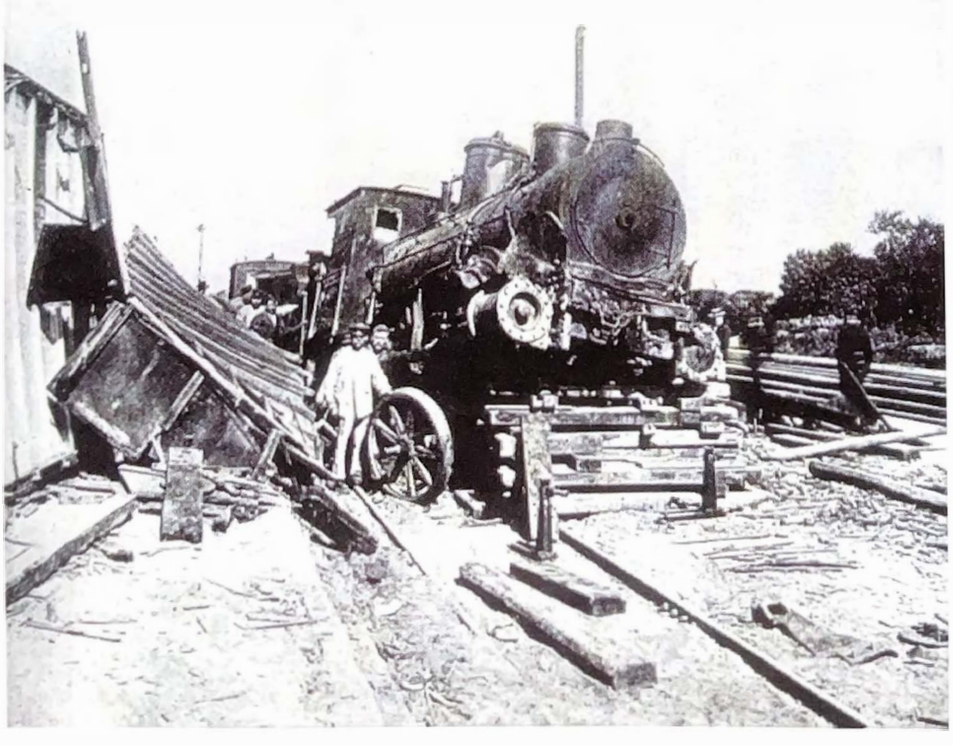
Flere gæster benyttede lejligheden til at ønske lokomotivpersonalet til lykke og give organisationen et par ord med på vejen. Mange havde fundet fine og meget specielle gaver at bringe med til LPA. Blandt gæsterne sås repræsentanter fra flere danske privatbaner, fra DSB S-tog, DSB Materiel, DSB Pensionisternes Landsforening, lokomotivførerorganisationerne i Sverige, Norge, Finland, Estland og Østrig, Combus, gamle venner og bekendte fra samarbejdende organisationer, LPA-medlemmer i stort tal - og rigtig mange af organisationens pensionister havde valgt at møde op og få sig en snak om gamle dage med kollegerne. Det viste sig klart, at LPA har mange venner i alle kroge af virksomhederne, og festlokalet var et myldrende Babylon af feststemte gæster, og ingen savnede emner til en sludder med sidemanden. 100 års begivenheder blev vendt og drejet, små anekdoter fra "gamle dage" blev udvekslet, og ikke mindst lokomotivmændenes fremtid blev drøftet, nogle gange med ansigtet lagt i alvorlige folder, andre gange med et stort og bredt smil på læberne.

Hvad end fremtiden måtte bringe, kan lokomotivpersonalet i Danmark se tilbage på 100 succesfulde og fremgangsrige år – og er vi i stand til at opretholde samme sammenhold og disciplin som vore forgængere, stopper fremgangen ikke med dette 100 års jubilæum....



Afdelingsformand Ulrik Salmonsens tale ved lokomotivmændenes jubilæum





Gentofteulykken 11. juli 1897



Lokomotivfører C. Roosen

En begivenhed som et 100 års jubilæum er en særlig højtidelighed, som bør markeres. Vi har derfor i afdelingsbestyrelsen fundet det naturligt at markere jubilæet med en sammenkomst.

Den 1. januar i år var det 100 år siden, lokomotivmændene blev organiseret. Starten af en forening for lokomotivførere og fyrbødere voldte lige så mange problemer, som dannelsen af andre faglige organisationer havde gjort. Det var slet ikke så let en opgave at få dannet en forening til varetagelse af de faglige interesser for lokomotivmændene.

De der ved dannelsen var særligt aktive, blev der holdt et vågent øje med fra ledelsens side. De blev på det nærmeste betragtet som landsforrædere. Ideen til dannelse af en forening opstod, da der i sommeren 1897 skete en stor jernbaneulykke på Sjælland, hvor det på forskellig måde viste sig, at det var meget uheldigt, at der ikke fandtes en forening, som kunne varetage lokomotivmændenes interesser. Kort efter ulykken var en norsk lokomotivfører på besøg på Sjælland, og han inspirerede Ikf. C. Roosen til at tage fat på opgaven med at danne en forening.

Der blev indkaldt til møde i Fredericia den 24. september 1898 med kun ét punkt på dagsordenen: Skal der dannes en forening af danske lokomotivmænd. Punktet blev vedtaget, og initiativet blev hilst med glæde, og mange lokomotivmænd kunne derved se frem til, at deres lønlige håb ville blive opfyldt.

De brave mænd gik herefter i gang med at udarbejde vedtægterne til vedtagelse på et møde den 10. december 1898. Kontingentet blev fastsat til 75 øre i kvartalet.

Foreningens virke begyndte den 1. januar 1899 under mottoet "Enighed – Kundskab – Hjælp".

I perioden fra 29. september 1898 og frem til 10. december 1898 havde en deputation haft foretræde for generaldirektoratet for at indhente tilladelse til dannelse af foreningen. Generaldirektoratet udtalte i den forbindelse, at foreningen næppe fik nogen lang levetid, idet man i generaldirektoratet ikke kunne indse, hvad en sådan forening kunne gavne personalet. I udtalelsen var underforstået, at generaldirektoratet ville gøre, som det passede dem, uanset om lokomotivmændene havde en forening eller ej. Tiden har siden vist, at det daværende generaldirektorat tog grueligt fejl.

Tilladelsen til dannelsen af en forening blev først modtaget 17 dage efter, at foreningen var dannet.

Foreningen fik navnet Dansk Lokomotivfører og Fyrbøder Forening, og organiserede alle lokomotivførere og fyrbødere såvel ved Statsbanen som ved Privatbanerne. Kontingentet blev fordoblet, inden der var gået et år.

Først i 1903 lykkedes det for Privatbanernes lokomotivmænd at få valgt en repræsentant til hovedbestyrelsen.

Rigsdagens anerkendelse af Dansk Lokomotivfører og Fyrbøder Forening skete først i 1903. Som følge heraf måtte Privatbanernes lokomotivmænd desværre udtræde af foreningen på generalforsamlingen den 17. marts 1904. Dette medførte en del bitterhed hos Privatbanernes lokomotivmænd, som følte sig forladt at statsbanepersonalets lokomotivmænd.

Foreningens navn blev i 1915 ændret til Dansk Lokomotivmands Forening.

Tanken om samarbejde med andre organisationer inden for Statsbanen var lige fra starten af et af nøgleordene, og allerede i 1903 lykkedes det at få dannet fællesudvalget JFU – senere omdannet til StK:J. Formålet med fællesudvalget var at samarbejde i sager af fælles interesse.

I 1913 blev der indgået en overflytnings- og grænsedragningsaftale med Dansk Smede og Maskinarbejder Forbund (i dag Dansk Metal), og der har gennem historien altid været et særdeles godt samarbejde mellem disse to organisationer. Det var derfor også til stor forundring for mange, at det ikke var Dansk Metal, som Dansk Lokomotivmands Forening fusionerede med den 1. januar 1986, men derimod Dansk Jernbaneforbund.

Lønspørgsmålet har gennem den 100-årige historie givet anledning til mange skærmydsler. Lokomotivpersonalet har altid haft problemer med at blive hørt i kravet om en anstændig aflønning. Dette har indimellem givet anledning til ret så kraftige røster fra lokomotivmændene, og i 1915 var lønnen helt ude af trit med prisudviklingen. Stemningen blandt lokomotivmændene og andre tjenestemænd var efterhånden blevet så anspændt, at der opstod stærk uro.

Der blev indkaldt til møde i Odd Fellow Palæet den 24. januar 1916, hvor 2.500 statstjenestemænd var forsamlet, og samtidig blev der holdt lignende møder rundt om i landet. Møderne vakte så stor opsigt, at pressen gik ind i tjenestemændenes sag, hvilket på den tid var helt uhørt. Det medførte, at der i Folketinget den 15. marts samme år blev fremsat lovforslag om dyrtidstillæg til tjenestemændene, og hver lokomotivfører modtog et tillæg på 40 kr.

Der opstod, efter datidens normer, vild panik og opstandelse, da Dansk Lokomotivmands Forening i 1969 opfordrede sine medlemmer til at stoppe for al togtrafik – kort sagt: at gå i strejke. Årsagen var simpelthen, at lokomotivmændene var blevet glemt, eller også havde nogen bevidst forlagt kravene til et nyt klassificeringssystem til tjenestemandskommissionens arbejde, som Dansk Lokomotivmands Forening havde fremsat i 1968.

Dansk Lokomotivmands Forening var helt klart af den opfattelse, at de ikke var blevet tilgodeset i den foreslåede indplacering i klassificeringssystemet, og da slet ikke set i relation til de fremsendte krav, som pludselig ingen tilsyneladende kendte noget til.

Dansk Lokomotivmands Forenings hovedbestyrelse brugte meget tid på at drøfte den mærkværdige situation, og hvordan man overhovedet kunne komme videre i forhandlingerne om forslaget om bedre lønindplacering, men da alle henvendelser mislykkedes, selv om Dansk Lokomotivmands Forenings fremsendte krav pludselig var dukket frem, var der ikke andre muligheder for Dansk Lokomotivmands Forening end at iværksætte en total arbejdsnedlæggelse.

Dansk Lokomotivmands Forenings hovedbestyrelse proklamerede arbejdsnedlæggelse torsdag den 27. marts 1969 fra kl. 2.00 til fredag den 28. marts kl. 2.00. Det gav genlyd alle steder, idet det var første gang, tjenestemandsansatte i så stort omfang havde nedlagt arbejdet og varslet en konflikt, der ikke var lovhjemmel for. Det viste sig, at der var et meget stort sammenhold og enighed blandt foreningens medlemmer, som deltog aktivt i arbejdsnedlæggelsen.



Ulrik Salmonsen beretter om lokomotivmændenes organisationshistorie



...der lyttes opmærksomt.

(fortsat)

Efter arbejdsnedlæggelsen fik foreningens repræsentanter foretræde for tjenestemandskommissionen og senere for Folketingets lønningsudvalg, som før konflikten ikke kendte til Dansk Lokomotivmands Forenings krav. Dansk Lokomotivmands Forening opnåede som et plaster på såret, at der blev givet funktion til lønramme 13, og der blev senere ændret i tjenestemandsloven, så organisationerne kan blive draget økonomisk til ansvar for ulovlige arbejdsnedlæggelser. Alle lokomotivførere, der deltog i arbejdsstandsningen, fik - ud over en meget alvorlig påtale - også en bod på 250 kr.

Tjenestetiden for lokomotivmændene har gennem historien også været gjort til genstand for mange drøftelser, på baggrund af de urimelige betingelser lokomotivmændene levede under. Det var ikke unormalt med en arbejdsdag på 15-16 timers arbejde ud i' én køre. I juni 1913 skete der et uheld i Fredericia, der gav en meget stor presseomtale, idet det viste sig, at lokomotivpersonalets tjeneste, den dag uheldet skete, havde været på over 19 timer. Lokomotivmændenes tjenestetid blev, efter en henvendelse fra organisationen, taget op til debat i Rigsdagen. Resultatet blev, at det blev pålagt Statsbanen at forhandle spørgsmålet med organisationen. I 1915 måtte organisationen igen rette henvendelse til ministeren, idet det ikke var lykkedes at få indgået en tilfredsstillende aftale. Der blev nu indført begrebet "en ugentlig fridag", hvilket hidtil havde været ukendt for lokomotivpersonalet. Det var først i 1987, at lokomotivpersonalet fik 104 fridage, i lighed med det øvrige arbejdsmarked, og med mulighed for fri hver anden weekend. Dette gav anledning til en del diskussion blandt lokomotivmændene, idet den lidt ældre generation var yderst godt tilfreds med kun at have 79 fridage og fast fri hver 6. dag – så pyt med at der var 6 uger imellem en lørdag/søndag-frihed.

I 1994 kulminerede tingene, idet DSB havde deres helt egen opfattelse af, hvordan man fortolkede den nye arbejdstidsaftale. Dette medførte, kan man vist roligt sige, i sommeren 1994 kaotiske tilstande for jernbanetrafikkens afvikling. Det var vel uden overdrivelse den varmeste sommer, DSB havde oplevet i mange år. Grænsen for, hvad lokomotivmændene ville finde sig i, var simpelthen nået. Onde tunger påstår endda, at det var meget tæt på, at vi havde fået en ny trafikminister på grund af den varme sommer. Lyset blev tændt - der skete en omstrukturering i DSB, lokomotivmændene blev overflyttet til Materieltjenesten, og der blev den 1. juli 1995 indgået en ny arbejdstidsaftale, som blev hilst med tilfredshed blandt lokomotivmændene, og som har medført et betydeligt bedre arbejdsmiljø og en større tilfredshed i medlemskredsen. Samtidig er antallet af jernbaneulykker på DSB-området siden blevet reduceret væsentligt igennem de seneste år.

Spareforanstaltninger over for Statsbanerne er ikke af nyere dato. De har altid eksisteret, og der har til tider været stillet helt urimelige krav til spareforanstaltningerne på jernbaneområdet og over for personalet. Under regeringen Neergaard og Madsen Mygdal kom et gammelt ord til sin ret. Citat: "Strenge herrer regerer sjældent længe." Ved valget den 24. april 1929 fældede tjenestemænd, arbejdere og andre småkårsfolk en retfærdig dom over det i landets historie mest forhadte ministerium. Dommen blev et knusende nederlag for de partier, som havde ført en arrogant politik over tjenestemænd og arbejdere. Statsministeren regnede dengang med, at han havde en automatisk støtte fra landbrugets side, men han tog grueligt fejl. Spørgsmålet er derfor, om statsminister Poul Nyrup Rasmussen og finansminister Mogens Lykketoft ikke har bragt socialdemokratiet i den samme situation ved med deres arrogante facon at optræde som vore dages strenge herrer, der ikke bør regere ret længe. De har i den grad forringet vilkårene for arbejderklassen i dette land. Statsministeren har uden videre accepteret finansministerens afskaffelse af tjenestemandsbegrebet på lokomotivførerområdet og fået vedtaget en liberalisering af jernbanetrafikken over for både DSB/Banestyrelsen og Privatbanerne, som er totalt ude af proportioner. Jeg betragter de manglende bevillinger som første step mod en total liberalisering og privatisering af Jernbanen. Der vil, hvis de får lov til at fortsætte, kun være den del tilbage, der er økonomisk rentabel for de private kapitalister; resten vil blive nedlagt, uanset om det er DSB eller Privatbanerne. Det seneste tiltag, vi har set fra regeringens side, med indgreb i efterlønnen, har kun medført, at vi har fået bekræftet, at vi har en statsminister, som er utroværdig, og som ikke ønsker at samarbejde med arbejderbevægelsen i dette land. Derfor må al støtte herfra til socialdemokratiet også stoppes, og det må forventes, at dommens dag vil være nært forestående. Hvis socialdemokratiet skal overleve, må der troværdige ledere til, som vil samarbejde med arbejderbevægelsen. Statsministeren skal i hvert fald ikke længere regne med, at han har en automatisk støtte i lønmodtagerne.

Dansk Lokomotivmands Forbund, som blev stiftet, efter at Privatbanerne ikke længere kunne være medlem af Dansk Lokomotivfører og Lokomotivfyrbøder Forening i 1904, blev fusioneret med Dansk Lokomotivmands forening i juli 1984.

I 1982 opstod tanken om at omdanne COI til et egentligt forbund for tjenestemænd. Den tanke faldt i 1985, da Dansk Jernbaneforbund sprang i målet.

Den 1. januar 1986 fusionerede Dansk Lokomotivmands Forening med Dansk Jernbaneforbund, og blev herefter en afdeling (Lokomotivpersonalets Afdeling) under Dansk Jernbaneforbund, med egen forhandlingsret i sager der alene vedrører lokomotivførerne.

Hvordan ser så fremtiden ud for lokomotivførerne? Hvis vi ser bort fra den usikre politiske situation, der hersker i øjeblikket, er jeg ikke i tvivl om, at der vil være en særdeles positiv udvikling for jernbanen og lokomotivførerne i de kommende år. Men det kræver, at lokomotivførernes organisationer i hele Europa, herunder selvfølgelig også vores kolleger i Østeuropa, står sammen. Det vil være tvingende nødvendigt at indlede et mere formaliseret samarbejde mellem lokomotivførerne i hele det nye Europa, i lighed med det samarbejde vi har med lokomotivførere i Norden og med Estland, som for nylig blev optaget i det formaliserede samarbejde for lokomtivførere i Norden. De baltiske lande vil være at betragte som hjemmehørende i Norden i fremtiden.

Vi står over for en ny epoke, som startede med etableringen af den faste forbindelse under Storebælt, og som yderligere udvikler sig, når den faste forbindelse til Sverige er en realitet i år 2000. Så vil der virkelig kunne skabes konkurrence over for landevejstrafikken og flytrafikken, men samtidig vil den grænseoverskridende trafik for alvor vinde sit indpas. Dette vil medføre, at der blandt lokomotivførere, ikke blot i Norden men også i det øvrige Europa, skal indledes et tættere og mere formaliseret samarbejde. Hvis vi lokomotivførere ikke finder løsningen på den grænseoverskridende trafik, vil de multinationale kapitalistiske jernbaneselskaber sætte dagsordenen i fremtiden.

DSB som arbejdsplads for lokomotivførere har igennem de seneste år været præget af en del turbulens på grund af organisationsændringer og omdannelse af DSB til en selvstændig virksomhed, udskillelse af Banestyrelsen fra DSB og seneste skud på stammen omdannelse af S-tog til aktieselskab.

Alt dette har ikke gjort tingene lettere – tværtimod oplever vi nu, at vejen frem til løsning af problemerne er blevet meget lang og sej. Indimellem oplever vi, at sagerne totalt afsporer eller ender på et tilsyneladende ukendt blindspor, hvorfra det til tider er vanskeligt at få tingene tilbage på rette spor, og jeg ser situationen sådan, at Trafikministeriet har nedlagt forbud mod, at Banestyrelsen samarbejder med LPA om løsning af de problemer, der opstår rent sikkerhedsmæssigt. Hvis dette ikke er tilfældet, må jeg betragte Banestyrelsens optræden som en elefant i en glasbutik.

På privatbaneområdet fortsætter tingene, som de historisk altid har gjort. Her er det blevet endnu vanskeligere at få løst problemerne. Her tales der kun om manglende økonomi, ligesom der ikke er forståelse for at få harmoniseret arbejdsmiljøet og lønnen i relation til vores overenskomst med DSB. Sidste skud på stammen er PrivatBanen Sønderjylland, som påstår, at de er det eneste jernbaneselskab i Danmark, der ikke modtager subsider. Det er vist en sandhed med modifikationer. Men hvis der hersker bureaukrati i statsvirksomheder, er det ikke noget i sammenligning med, hvad der er på det private arbejdsmarked. Det har indtil nu taget 1½ år at nå frem til en egentlig overenskomst på området. I fremtiden tror jeg ikke, at vi undgår lovlige varslede konflikter, og det vil nok heller ikke være utænkeligt, at der vil ske mange ulovlige arbejdsnedlæggelser i takt med tjenestemandsbegrebets afskaffelse.

Afslutningsvis vil jeg understrege – til trods for de mange mørke skyer, der er drevet hen over lokomotivmændene og deres organisation gennem 100 år – at jeg er overbevist om, at lokomotivpersonalet også vil være i stand til at fejre 125 års jubilæum som fagligt organiserede lokomotivførere. Vi vil i de næste 25 år fortsætte som en samlet enhed under mottoet: Enighed – Kundskab – Hjælp.

Held og lykke med fremtiden.



Højtideligheden sikres for eftertiden.

HENRIK HASSENKAMS TALE TIL LOKOMOTIVMÆNDENE



Administrerende direktør Henrik Hassenkam.

Jeg er meget glad for her i dag på DSB's vegne at ønske LPA og lokomotivførerne tillykke med de 100 år. Det er ikke alle foreninger forundt at leve så længe. Jeg vil da også gerne sige lidt om mulighederne for at leve videre.

Jeg skal nok lade være med at trætte med en lang historisk udredning, men nøjes med at konstatere, at I blev dannet på et tidspunkt, hvor der virkelig var grøde i jernbanen. I den tid, hvor I dannede jeres forening, blev der stort set i hver eneste folketingssamling fremlagt forslag om anlæggelse af nye jernbaner. Det har givet også været medvirkende årsag til, at det er gået jeres forening så godt, at man havde sådan en vækst i sektoren. Man kan i hvert fald konstatere, at den daværende maskinchef ikke fik ret; han sagde nemlig ved foreningens dannelse, at den forening ikke fik nogen lang levetid, og at han i øvrigt ikke kunne se, hvordan den skulle kunne gavne personalet.

Når jeg i dag ser på LPA og LPA's rolle, må jeg jo, ligesom alle andre som leder en stor virksomhed, erfare, at behovet for fagforeninger og deres funktion på mange måder minder om forholdet til det modsatte køn: Det kan være ganske svært at leve med dem, men de er umulige at leve foruden! Så jeg er glad for at kunne konstatere, efter de 100 år som nu er gået, at selvom LPA's og DSB's interesser fra tid til anden ikke har været sammenfaldende, så er det alligevel lykkedes at finde kompromiser, begge parter har kunnet acceptere. Jeg vil gerne her kvittere for den holdning, som har frembragt disse mange resultater.



Der lyttes...

En enkelt historie fra de 100 år skal I nu alligevel ha', for der sker jo mange pudsige ting i sådan en lang periode. Der har været mange – også dramatiske – hændelser for lokomotivførerne. En af dem opstod for nogle år siden, da - i hvert fald - to lokomotiver kørte ud over færgeklappen i Korsør og direkte ned i havnen. Bagefter kan man jo så undre sig over, hvorledes det overhovedet kunne lade sig gøre, men jeg kan i dag konstatere, at man så temmelig alvorligt på sagen på det tidspunkt. Man drøftede som disciplinær straf at overflytte lokomotivføreren til rangering i Van(d)løse!

Selv uden at køre lokomotiverne i vandet synes jeg nu, at lokomotivpersonalet altid har været ganske gode til at gøre opmærksom på sig selv. Jeg husker i hvert fald ganske tydeligt en af mine allerførste dage i DSB i marts 1994. Jeg var lige ankommet til virksomheden og skulle præsenteres for de mest betydende folk i den samlede virksomhed. Jeg kom ind i et stort lokale, hvor der var en større forsamling af chefer og organisationsformænd. Meget hurtigt blev jeg præsenteret for Ulrik Salmonsen. Han stak pænt hånden frem og hilste venligt på mig og – næsten uden at trække vejret - fortsatte han: "Du får snart et meget stort problem med lokomotivførerne, hvis ikke der kommer et godt tilbud fra DSB". Ganske rigtigt!

Nogle få måneder senere florerede der en overordentlig alvorlig – og meget smitsom – bacille blandt lokomotivførerne. Dette, sammen med en i øvrigt meget varm sommer, gav anledning til yderligere grå hår i hovedet.

Lokomotivførerne – og med dem deres organisation – er med andre ord en flok, man ikke sådan bare lige kommer udenom. Der er også dem, der synes, at det er et lidt selvbevidst folkefærd og henviser til, når en lokomotivfører sådan kommer gående ned ad perronen i sin helt egen uniform. Det siges også, at lokomotivførerne helst lader sig sammenligne med piloter. Andre har en anden opfattelse af jer - de mener, at I er lidt forkælede og faktisk ikke er andet end en slags buschauffører. Min mening om den ting er, at der overhovedet ikke er nogen grund til at lave den slags sammenligninger. Herregud – det er jo i begge tilfælde folk, hvis erhverv har en meget kortere historie end lokomotivførernes! For mig er lokomotivføreren i den grad indbegrebet af jernbanen, og jeg kan slet ikke se nogen grund til at han/hun – lokomotivføreren – skal sammenligne sig ned nogen andre.

HENRIK HASSENKAMS TALE TIL LOKOMOTIVMÆNDENE *(fortsat)*

Der er også mange meninger om jobbet som lokomotivfører. Der er jo ingen tvivl om, at det kan være et ganske ensomt job, og der er heller ikke nogen tvivl om, at arbejdstiderne kan være hårde og uregelmæssige. Det er også et meget ansvarsfuldt job; ikke alene så har lokomotivføreren et meget stort ansvar for sikkerheden og dermed faktisk ansvaret for ét af jernbanens mest dyrebare klenodier, men lokomotivføreren er også en helt central figur, når det drejer sig om at afvikle jernbanedrift af meget høj kvalitet. Jeg tænker bare på sådan nogle ting som at køre togene til tiden, at sørge for at der køres behageligt på et skinneunderlag, som ikke altid er det allerbedste. Men lokomotivførernes job er jo også afvekslende. Afvekslingen kan bestå i at køre på forskellige strækninger, med forskellige togtyper, årstidernes skiften og mange andre ting, som gør, at jobbet alligevel ikke er et rutinejob.

Nu har jeres organisation eksisteret i 100 år, og lokomotivførerne har eksisteret endnu længere. Indholdet i jobbet er skiftet en del undervejs, men man kan godt i dag – synes jeg – spørge sig selv, om ikke vi i virkeligheden står over for endnu større forandringer, end dem vi har oplevet de seneste 100 år? Nu tænker jeg ikke blot på, at vilkårene i DSB som sådan kommer til at ændre sig markant og dermed også lokomotivpersonalets vilkår. Der er mange nye tendenser. Hele liberaliseringen af jernbanemarkedet betyder, at vi meget let kan komme i en situation, hvor LPA får rigtig mange arbejdsgivere at skulle slås med. Også alle de faste forbindelser og nye vilkår for jernbanedrift i Europa betyder jo også, at en lokomotivfører i fremtiden ikke bare kan regne med alene at køre i sit eget lille nationale område, men må lære at køre ud over grænser i udlandet. Og for at tage et tredje aspekt med: Inden meget længe ser vi førerløse metrotog i Københavnsområdet! Der sker mange ting, og ta' så det oveni – at DSB stilles overfor stadig større krav om at klare sig i konkurrencen. Et krav som så igen stiller krav om, at vi er meget effektive, et krav som også betyder, at kravene til effektivitet i fremføringen kommer til at stige ganske meget i forhold til i dag – endda meget markant!



Administrerende direktør Henrik Hassenkam.

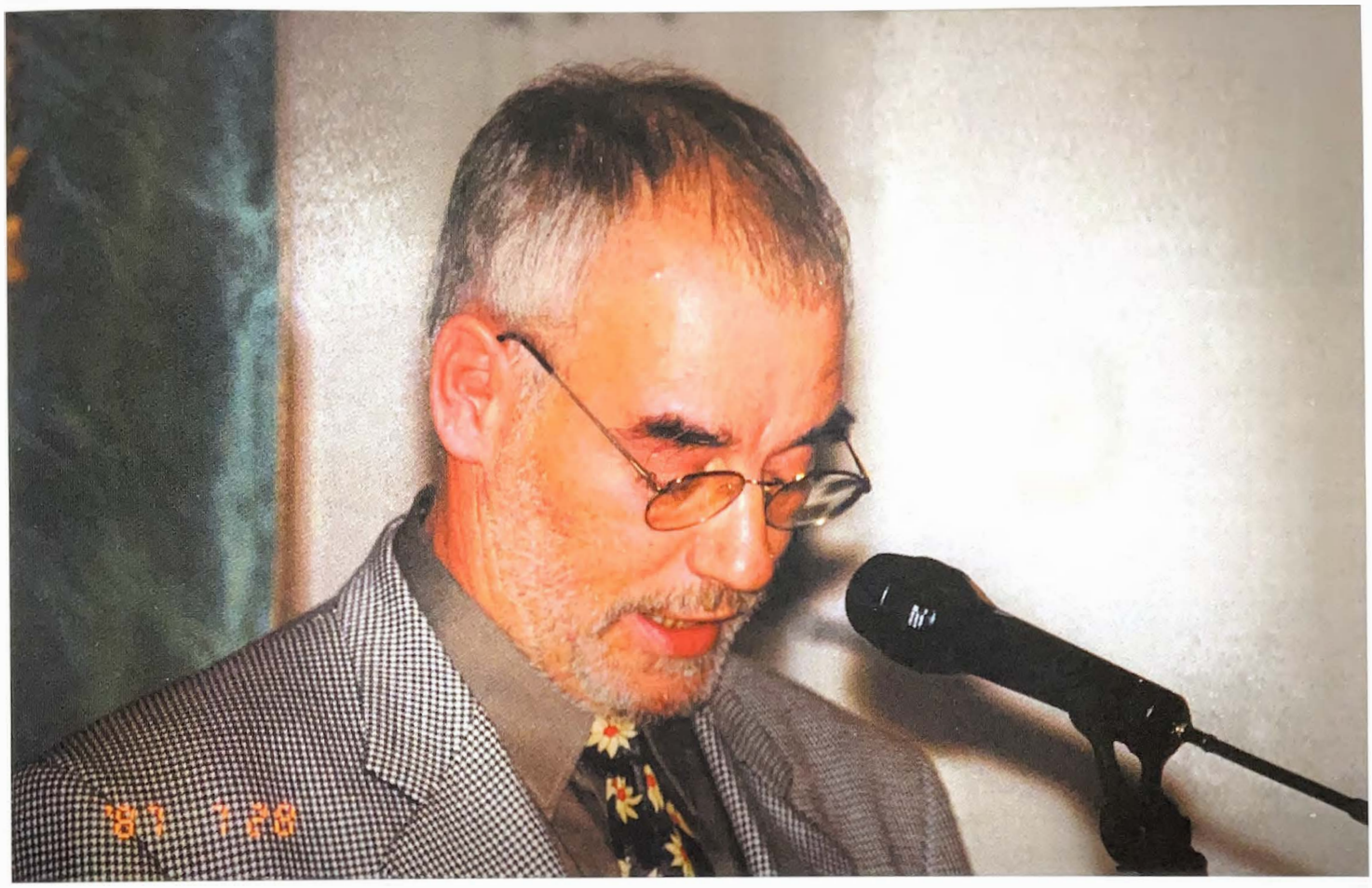
LPA har jo altid kæmpet godt for sine medlemmer, og det har også et langt stykke ad vejen betydet, at de har kæmpet for DSB – og det er godt – men ikke altid. Dette sammenfald af interesser, der har været, kan godt gå hen og blive mindre indlysende i de kommende år. Der kan jeg så sige, at det har været opmuntrende for mig at konstatere, at der i det moderne LPA – hos lokomotivførerne i dag – er en stigende vilje til forandring og en vilje til at bistå DSB og dermed også sig selv. Når alt dette skal sammenfattes, og så skal jeg ikke forsøge at konkludere her i dag, men blot sige, at jeg har en stærk tro på, at hvis vi arbejder energisk på at finde en fælles forståelse for de krav DSB - og dermed også LPA - stilles over for, så tror jeg på, at vi også kan leve op til kravene i fællesskab. Jeg vil i hvert fald gerne fra DSB's side give tilsagn om, at sådan en vilje til fælles forståelse er til stede. For mig er der ingen tvivl om, at - i det omfang LPA er i stand til at medvirke til at sikre en modernisering og en udvikling af jernbanen og trækkraftens anvendelse - så er LPA også med til at sikre fremtiden både for jernbanen og for sine medlemmer.

Jeg ved godt, at lokomotivførerne er et internationalt broderskab, og jeg har forstået, at det også har manifesteret sig her i dag. Jeg har hørt, at flere nationers lokomotivførerorganisationer er til stede her i dag for at hylde LPA. Jeg synes, at det er flot, at der et sådan internationalt broderskab.

Afslutningsvis vil jeg gerne ønske LPA tillykke med de 100 år og samtidig udtrykke et håb om, at vi i fællesskab også vil være i stand til at arbejde frem til et nyt produkt – en ny virksomhed – som betyder, at både DSB og LPA har en meget lang fremtid foran sig.

Dansk Jernbaneforbunds formand Kurt H. Christiansen gik på talerstolen for at ønske sin egen afdeling tillykke med jubilæet. Kurt var i en årrække formand for DLF's Korsørafdeling, og i 1982 blev han valgt til næstformand i DLF - et hverv han bestred indtil fusionen mellem DLF og DJ i 1986. Med tanke på Kurts baggrund var det naturligvis ekstra interessant for de forsamlede at høre hans hilsen til lokomotivmændene.

FORBUNDSFORMANDENS TALE



Kurt H. Christiansen.

Jeg vil gerne ønske alle lokomotivmænd i Danmark til lykke med vores 100 års jubilæum. Når jeg udtrykker mig på denne måde, har jeg også angivet, hvorfor vi i dag er i stand til at se tilbage på 100 års sammenhold. Netop sammenholdet har altid kunnet stå sin prøve blandt lokomotivmændene, når det virkelig brændte på.

Tillad mig her at komme med en bemærkning til en af de ting, som Ulrik var inde på i sin glimrende tale, nemlig strejken den 27. marts 1969. Vi er jo stadig nogen tilbage, som kan huske det, ja, vi er faktisk nogen, som har oplevet den. Den pågældende dag havde jeg natreserve. Jeg blev af Hellerupvej pålagt at blive på arbejde. Det var der jo ikke noget at sige til, for klokken to, da strejken skulle træde i kraft, myldrede det ind med lokomotivfolk og deres maskiner, og der var selvfølgelig nogen, som skulle sørge for - både maskinerne - og at der var sørget for kaffe med mere. Dette skete kun tre år efter, at jeg var begyndt ved jernbanen. Vi har selvfølgelig alle prøvet at være meget røde og rebelske – mig selv inklusiv. Jeg var simpelthen enormt stolt den nat. Blot tre år efter at have meldt mig ind, oplevede jeg, at min forening kunne præstere et sådan sammenhold, som Ulrik omtalte i sin tale. Tænk, at man som tjenestemandsorganisation kunne præstere et helt døgns 100% effektiv arbejdsnedlæggelse – det var jeg stolt over! Så var det da ikke helt galt med den der forening, man havde meldt sig ind i. Der var godt nok en fire-fem mand oppe i Randers, som valgte ikke at være med i sammenholdet – men det slap de ikke heldigt fra.



Forbundsformanden drofter LPA's historie med en af gæsterne.

Jeg skal ikke sige meget om episoden i 1994 – det dér store "sygdomsudbrud" – det var vistnok, hvad man kalder en "sekundaepidemi"(?), der ramte lokomotivmændene. Også hér beviste man, at der er sammenhold til stede blandt kollegaerne.

En anden ting, jeg gerne vil fremhæve her i dag, er det, som man siger, at folk ikke kan lide os for: En gang lokomotivmand - altid lokomotivmand! Jeg synes, at det er et motto, som burde nedfældes. Jeg er overbevist om, at det har sin rod i en vis form for stolthed blandt lokomotivmændene. Måske stolthed over at man er nået så langt, at man har fået lov at køre et lokomotiv eller et togsæt og har fået det ansvar, det medfører. Denne stolthed skal man bevare og værne om. Det er jo heller ikke så få lokomotivmænd, som "har det i blodet" - for mange af os er jobbet jo gået i arv. En tredje ting, jeg mener bør fremhæves, er, at det at blive lokomotivmand er fan'me ikke noget, man har fået forærende. Det er noget, man har kæmpet sig til! Det er noget, som er opnået ved hårdt slid bl.a. gennem vores uddannelse – og det mener jeg er noget, man bør holde fast ved.

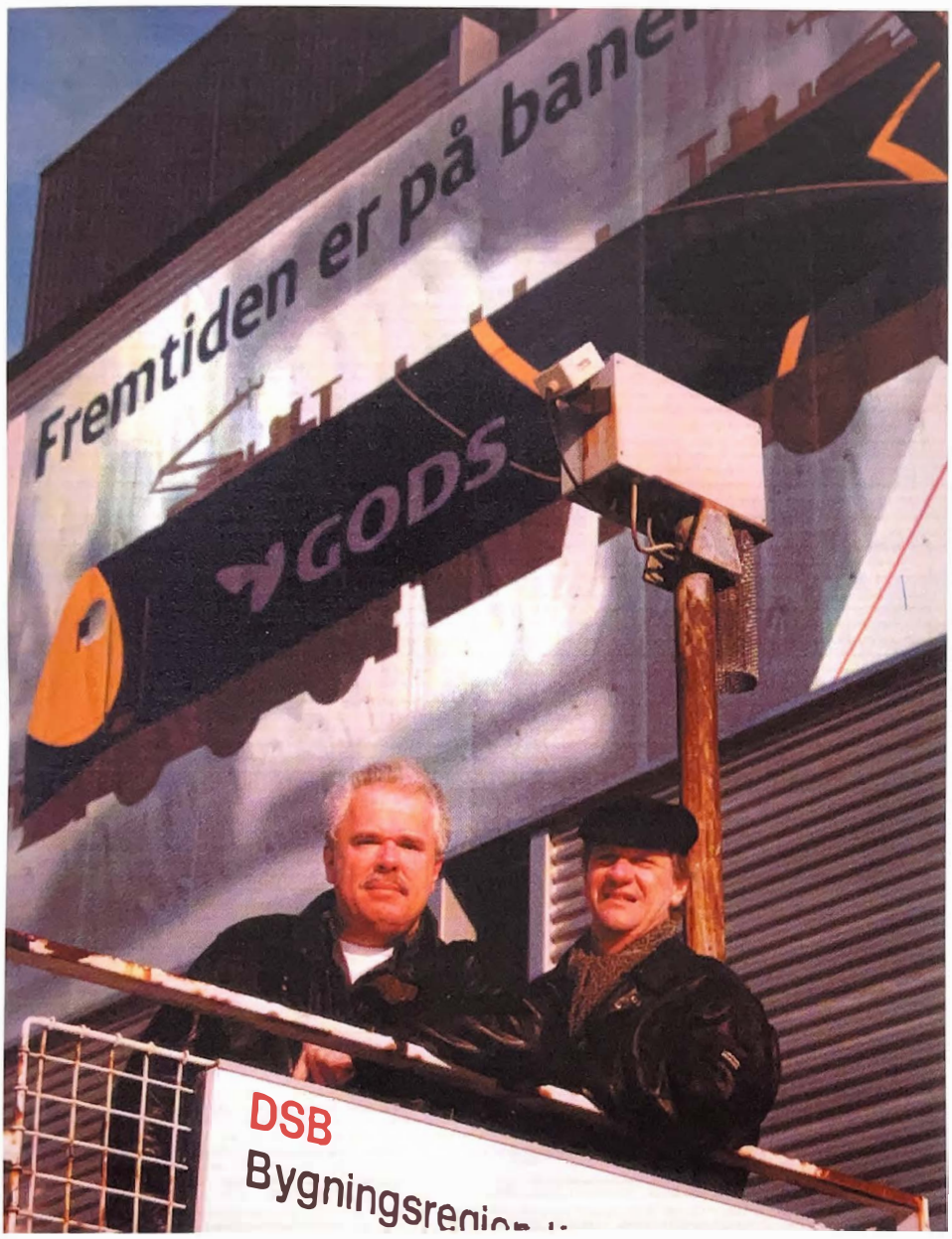
Jeg skal ikke opholde jer så meget længere, men vil gerne til slut fortælle om noget, jeg har lært af en af mine meget gode venner, nemlig daværende formand for Rutebilpersonalets Afdeling, Villy Nielsen. Han og jeg gik ofte en tur ad molen på Knudshoved; dér fortalte han mig om sine erfaringer efter et langt liv som organisationsmand. Han sagde bl.a. to ting, som jeg bed meget mærke i, han sagde: "Nu er du i Dansk Jernbaneforbund ,og hér skal du arbejde for helheden og ikke kun for lokomotivmændene, det vil der blive holdt meget nøje øje med". For det andet sagde han: "Du skal aldrig glemme dine rødder, og hvor du kommer fra. Kan du huske disse to ting", sagde han "så vil det aldrig gå helt galt for dig". Jeg har siden bestræbt mig på at arbejde efter dette motto. Derfor tager jeg nu "den rigtige" kasket på, og som forbundsformand i Dansk Jernbaneforbund ønsker jeg hermed alle lokomotivmænd hjertelig til lykke med jubilæet.

Lokomotivmændene og LPA længe leve!



Kurt H. Christiansen.

Valg til virksomhedsbestyrelserne



Flemming Bock og Ulrik Salmonsen.

Virksomheden DSB fik pr. 1. januar i år status som såkaldt "selvstændig offentlig virksomhed" (forkortet: s/v), hvilket betyder, at DSB nu i det daglige skal arbejde mere uafhængigt af Christiansborg. Dermed er virksomhedens bestyrelse samtidig pålagt et større ansvar. Dette ansvar kan ifølge loven ikke forvaltes uden om DSB's ansatte, hvorfor man også er forpligtet til at optage medarbejderrepræsentanter i bestyrelsen. Da S-tog samtidig har fået status som aktieselskab, skal der også hér vælges medarbejderrepræsentanter til bestyrelsen. Nogle vil måske sige: Hvad vedkommer det mig? – men det vedkommer i allerhøjeste grad alle medarbejdere i såvel DSB s/v som DSB S-tog A/S, hvilket bl.a. tydeligt fremgår af nedenstående.

Dansk Jernbaneforbund har sammen med SiD/Jernbanearbejdernes Fagforening indgået et valgsamarbejde med det formål at få den stærkest mulige medarbejderrepræsentation i de to bestyrelser. De to forbunds kandidatlister ser således ud:

Til DSB s/v-bestyrelsen opstilles lokomotivfører Ulrik Salmonsen (DJ) og jernbanearbejder Flemming Bock (SiD), som suppleanter opstilles togfører Karsten Cordtz (DJ) og lastbilchauffør Steen Gindeberg (SiD).

Til DSB S-tog A/S-bestyrelsen opstilles togfører Kirsten Andersen (DJ) og som suppleant lokomotivfører Michael Järvinen (DJ).

Vi har spurgt to af kandidaterne:

Er det ikke nye toner, der her slås an, når SiD og DJ indgår i et formelt valgsamarbejde?

Flemming Bock:
Der er god grund til at glæde sig over det ny valgsamarbejde, der er indgået mellem SiD og Dansk Jernbaneforbund om fælles opstilling af kandidater til bestyrelsesvalgene i DSB s/v og S-tog A/S. Ofte har tjenestemænd og overenskomstansatte gået hver deres veje – for at sige det mildt. Og det har i en række situationer givet ledelsen lidt for gode kort på hånden. Men der er en ny tid – med nye virksomheder – nye bestyrelser – og nye betingelser at drive virksomheder på – og nu kommer den såkaldte liberalisering af jernbanen. Det kræver en udvikling og styrkelse i det faglige arbejde – ikke mindst i det faglige samarbejde.

Ulrik Salmonsen:
Hvordan vil DSB's situation være, når den fri konkurrence for alvor vinder indpas på de danske jernbaner? Herom er der mange meninger, men ét er sikkert: Samarbejdet mellem de faglige organisationer må og skal styrkes, hvis vi ønsker at være med til at sætte dagsordenen for fremtiden. Jeg har derfor sat mig som mål at være brobygger mellem de overenskomstansatte og tjenestemændene i virksomheden. Det er en af årsagerne til, at vi i DJ har indgået samarbejde med SiD om bestyrelsesvalgene i DSB s/v og S-tog A/S.

Valg til virksomhedsbestyrelserne *(fortsat)*

Hvis valget forløber tilfredsstillende, vil Flemming og jeg i fællesskab udarbejde en politisk strategi for det kommende arbejde i DSB bestyrelsen.

Hvad ønsker I at opnå ved at stille op til bestyrelsesvalget?

Ulrik Salmonsen:
Vi vil blandt andet arbejde for at gøre DSB til en konkurrencedygtig virksomhed med en sund økonomi, så vi kan imødegå, at fremmede jernbaneselskaber presser sig ind på markedet.

Den konkurrence, som DSB i løbet af kort tid, i forbindelse udlicitering af persontrafikken og fri konkurrence på godstrafikområdet, vil komme ud i, vil uden tvivl medføre, at DSB vil sætte de faglige organisationer under yderligere pres. Derfor er det vigtigt, at vi i tide sikrer et godt og sundt arbejdsmiljø samt en anstændig aflønning af medarbejderne i DSB.

Flemming Bock:
Når vi forhåbentlig har fået valgt vores fælles kandidater, har vi givet håndslag på, at det valgfællesskab, der er skabt, skal række videre – ud over selve valgdatoen – så vi kan få en så stærk indflydelse på bestyrelsesarbejdet og den fremtidige udvikling som muligt.

Vi har en lang række fælles interesser – fælles krav – i forhold til fremtiden i DSB og S-tog A/S, og vi vil stå betydeligt, stærkere hvis vi gør flere ting sammen.

Hvis jeg skal tegne et skrækscenarium, jeg ser foran mig, hvis vi bliver sat udenfor indflydelse, så vil jeg tage udgangspunkt i det faktum, at hvis ikke ledelsen lytter til vores forslag om at styrke virksomhedens konkurrencekraft på en acceptabel måde, men i stedet går deres egne veje i urokkelig tro på egen ufejlbarlighed, så risikerer vi, at man splitter hele virksomheden ad. – Godt hjulpet på vej af liberaliserings-gale politikere og fremmede operatører og guldgravere – som vi ser det i en række lande omkring os.

Er repræsentation i bestyrelserne også afgørende for vores fremtidige arbejdsmiljø?

Ulrik Salmonsen:
Modernisering og udbygning af jernbaneinfrastrukturen er en betingelse, hvis jernbanen skal overleve. Vi ved, at der er ofret milliarder af kroner på udbygning af vejnettet igennem de seneste 30 år. Der må derfor nu ske en modernisering af infrastrukturen, så jernbanen kan blive mere attraktiv og blive en reel konkurrent til privatbilismen og fjernbusruterne. Men det kræver, at der ligeledes bliver investeret i nye kurve- og krængningstyrede tog, som vil skaffe banerne et komfortløft svarende til at skifte fra en gammel Skoda til en ny Mercedes.

Der er ingen tvivl om, at situationen er yderligere forværret, ved at DSB er kommet ud i fri konkurrence i forbindelse med udlicitering af 15% af persontrafikken og trafikministerens seneste påfund med at give fjernbusruterne tilladelse til at oprette ruter fra landsdel til landsdel via den faste forbindelse over Storebælt. Det vil uvægerligt give store problemer for DSB. De senere år har jo desværre vist, at flere af de gamle veldrevne statsvirksomheder har haft meget store problemer med, på rekordtid, at skulle omstille sig til den frie markedsøkonomi. I DSB skal disse problemer ikke løses ved social dumping på personaleområdet.

Flemming Bock:
Vi ved, at der i meget stor udstrækning vil blive forsøgt konkurreret på er vores arbejdsmiljø - og på vores løn og arbejdsforhold i det hele taget. Og der er vel næppe mange, der råber hurra over forholdene, som vi kender dem i dag?!

For nylig blev der offentliggjort en undersøgelse af Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, der viste, at der faktisk er større nedslidning af arbejdskraften i den offentlige sektor end i den private. Med få undtagelser nær. Og buschaufførerne, der er ramt af udlicitering, er nogle af de hårdest ramte. Det er noget, vi offentligt ansatte har vidst længe – men politisk fortsætter man hetzen imod os og forsøger at skjule de faktiske kendsgerninger. Udlicitering og privatisering, råber de i kor, og så sætter de urealistiske mål op for os.

På det seneste møde i DSB bestyrelsen blev der orienteret om, at i Sverige er Stockholms-trafikken blevet udliciteret til det private jernbaneselskab BK-tåg A/S, der med fransk og italiensk kapital i ryggen vandt udbuddet. Det var vi nogen, der havde hørt i forvejen - men hvad der blev særligt betonet var, at mens antallet af lokomotivførere i SJ's tilbud var 176, så var det i BK's tilbud 130. Det skulle undre mig meget, hvis ikke der her er tale om store forringelser i arbejdsmiljøet – og arbejdstidsreglerne især.

Vi får brug for hinanden i fremtiden som aldrig før for at forhindre social og overenskomstmæssig dumping.

Det er vigtigt at alle LPA's medlemmer bruger deres stemme!

Det er vigtigt, at vi overfor vores arbejdsgivere markerer:

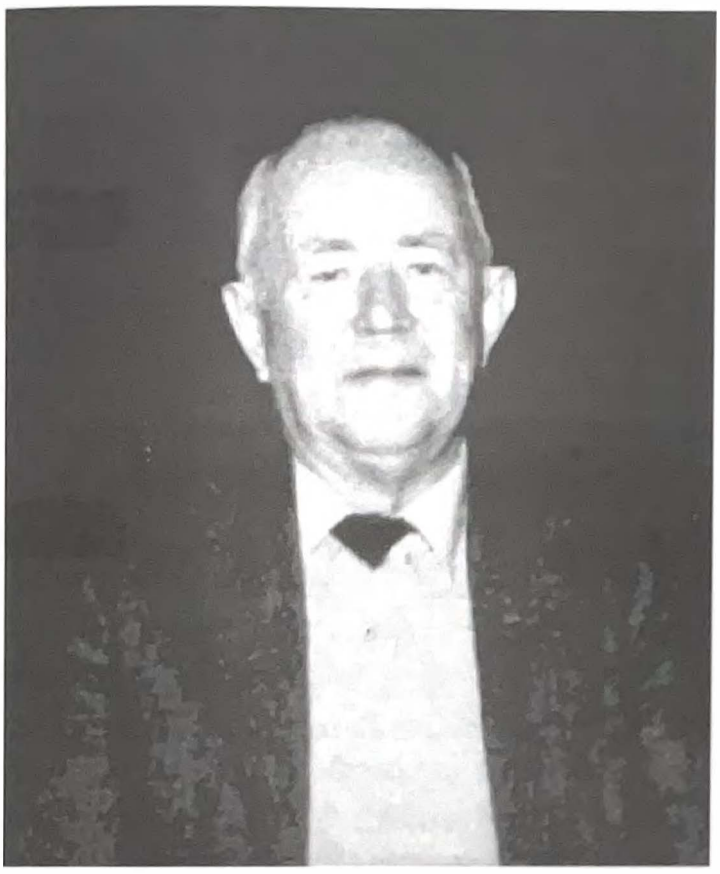
* at vi ikke bare agter at lade udviklingen ske hen over hovedet på os.
* At vi vil være med til at bestemme, hvad der skal ske med vores arbejdspladser.
* At vi selv vil tage ansvar for vores egen fremtid.
* At vi ikke bare uimodsagt vil acceptere ledelsens panikbeslutninger.
* At vi vil på banen som en respekteret del af beslutningstagerne i vores egne virksomheder.

...og det gør vi kun ved at bruge vores stemmeret til bestyrelsesvalgene!

Stem på DJ/SiD-valgforbundets kandidater. Bevis lokomotivpersonalets stærke sammenhold. Brug din stemmeret – også for dine kollegers skyld!

Husk, at stemmesedlen skal være fremme senest den 29.3.1999 med morgenposten!

NEKROLOG



Fredag den 29. januar døde forhenværende lokomotivfører og forbundsformand ***Georg Larsen***, Nykøbing Sjælland, 80 år gammel.

Georg var gennem 18½ år forbundsformand for Dansk Lokomotivmands Forbund. Georg startede ved privatbanerne allerede som lærling på OHJ og HTJ's værksted i Holbæk. Efter læretiden kørte han lidt afløsning, samtidig med at han var på værkstedet, inden han i 1946 blev ansat som fyrbøder på Høng Tølløse Jernbane. Her blev han så valgt som afdelingsformand i 1948, og i 1955 kom han tilbage til Odsherredsbanen og blev stationeret i Nykøbing Sj., som også var hans barndomsby.

Georg blev valgt ind i hovedbestyrelsen for DLF som næstformand på kongressen i 1952, og 10 år senere valgtes han som formand – en post som han havde, til han blev pensioneret i 1980.I de 28 år han var med i front af DLF, var der flere store spørgsmål, der skulle løses; her skal blot nævnes de mange nedlæggelser af privatbaner helt frem til 1969, hvor der kun var 13 baner tilbage af 46 i 1952, og hvor medlemstallet var under 100. Desuden var han med i forhandlingerne om to lønningsreglementer og flere forhandlinger om strukturer, der havde indflydelse på lokomotivmændenes arbejdsforhold.

I 1973 blev Georg også valgt til formand for Privatbanernes Fællesråd – et hverv hvor også de andre privatbaneorganisationer fik glæde af Georgs store faglige viden, organisatoriske dygtighed og forhandlingskunst. Fra modparten – Privatbanernes Fællesrepræsentation – var der stor respekt, fordi Georg altid var velforberedt og havde en reel forhandlingsvilje.

Georg havde ikke nok i det fagpolitiske, han var også dybt engageret i lokalpolitik gennem socialdemokratiet og sad i bestyrelsen for kredsorganisationen og i menighedsrådet i Nykøbing i mere end 30 år og var valgt i to perioder til amtsrådet for Vestsjælland.

Georg har således igennem mange år haft mange store berøringsflader og ydet en stor og værdifuld indsats i de tillidshverv, der blev ham betroet. Han var et venligt menneske, som altid satte sig grundligt ind i de foreliggende sager, og han var derfor med til at sætte sit præg på udviklingen for lokomotivmændene ved privatbanerne.

Ære være Georgs minde.

Som noget nyt prøver vi her at bringe et indlæg i kronik-form. Nogle af de indlæg, vi modtager, fremstår i form og indhold på en måde, så de ikke med rette kan betegnes som "læserbreve". Vi benytter lejligheden til at opfordre interesserede til at henvende sig til redaktionen for at blive optaget i en fremtidig fast kronikør-kreds.

KRONIK

ENGAGEMENT, YTRINGSRET OG DIALOG

Når en virksomhed er dynamisk, sker der forandringer i virksomhedens måde at virke på – for eksempel ved at der afholdes såkaldte medarbejdermøder. Møder som giver mulighed for at komme med ideer og visioner for såvel virksomhedens ledelse som medarbejdere. I efteråret afholdt DSB således en møderække, hvor ledelsen, med administrerende direktør Henrik Hassenkam i front, drog rundt i landet for at informere om, hvad der efter ledelsens mening ventede virksomheden – og dermed medarbejderne i fremtiden, og naturligvis også for at høre, hvad medarbejderne havde at fortælle. I virksomhedens ugeblad, *DSB i dag*, blev der naturligvis flittigt refereret fra møderne med stort opsatte artikler med billeder af såvel den administrerende direktør som de medarbejdere, der aktivt deltog i møderne og gav deres meninger, ideer og visioner til kende – og dermed videre til ledelsen.


MEDARBEJDERMØDE

En varm kartoffel til debat

DSB-medarbejdere utilfredse med det daglige samarbejde med Banestyrelsen.

GENMÆLE

Hold kritikken inden døre

Banestyrelsens trafikchef forstår ikke, at DSB-medarbejdere får lov at kritisere Banestyrelsen.

Drop brok

DSB i dag

Ugeavis for medarbejdere i DSB • Nr. 38 • 10. november 1998

Efter en større artikel (endda på forsiden af *DSB i dag* nr. 38) blev det åbenbart for meget for en medarbejder i den statsstyrelse, der på trafikministerens vegne forvalter jernbanens infrastruktur. I den følgende udgave af *DSB i dag* kommenterede en noget mopset direktør Eigil Sabroe artiklen og fremkom med sine meninger om, hvad der efter hans opfattelse kunne og måske især skulle tillades at debattere, når DSB holdt møder med efterfølgende omtale i DSB's eget interne ugeblad.

Efter devisen "vi skal holde den indbyrdes kritik indendøre", altså ikke hænge det snavsede vasketøj op til almen beskuelse, farer direktøren frem mod medarbejdernes udtalelser i almindelighed, og i særdeleshed af at det ucensureret blev omtalt på forsiden af *DSB i dag*.

De medarbejdere, heriblandt lokomotivførere, der på medarbejdermøder havde stået frem og fortalt om deres holdninger til det nye DSB, hvorledes deres arbejdsdag fungerede, hvilke fortrædeligheder der forekommer, og hvilke irritationsmomenter de gerne så ændret for at forbedre dels produktionen dels arbejdsmiljøet, de ville virksomhedens bedste. De var interesserede i at lægge forholdene frem og få en gavnlig dialog med ledelsen. Den dialog der er så vigtig for, at en arbejdsplads kan fungere optimalt.

Den struktur, der er valgt ved opdelingen af DSB, gør det ikke muligt at holde kritik indendøre. At direktør Sabroe kan formå at få de medarbejdere, der er hans ansvar, til at holde kæft (direktørens egne ord i artiklen), er et problem for styrelsen, det er helt sikkert ikke fremmende for et konstruktivt samarbejde på arbejdspladsen. Det ved ledelsen i DSB, og derfor ønsker ingen chefer i DSB at afskære en frugtbar dialog med de ansatte ved at true dem til tavshed. De ledelsesteorier, der med succes anvendes i den del af erhvervslivet, der er førende såvel i Danmark som i udlandet, benytter i høj grad de ressourcer (såkalde *human ressources*), der består i, at medarbejderne i vid udstrækning er i stand til at sætte fokus på de arbejdsgange, der er uhensigtsmæssige og ineffektive, og komme med forslag til forbedringer.

Det er vel også en menneskeret at kunne ytre sig. I § 77 i Grundloven er det nedfældet, at *enhver* må ytre sig. *Enhver* betyder selvfølgelig også en ansat i en statsstyrelse. Hvis en ledelse gi'r medarbejderne mundkurv på, er det et sikkert tegn på, at arbejdspladsen er syg, højst sandsynligt et ledelsessvigt. I dette tilfælde er det jo helt i tråd med de kaotiske tilstande, der hersker i Banestyrelsen. Ledelsen i styrelsen truer det ene øjeblik med fyringer af mange hundrede medarbejdere for derefter at opfordre de samme medarbejdere til at få deres ofte meget store overarbejdspukkel udbetalt???? Troværdighed er ikke ledelsen i Banestyrelsens stærkeste side, og det er da ellers en vigtig egenskab – også for en ledelse.

Stor ros til DSB's øverste ledelse for måden at afholde medarbejdermøder på, og de engagerede og aktive lokomotivførere, der gav deres mening til kende, uden smålig skelen til om det passede i en eller anden direktørs begrebsverden. Her kunne andre virksomheder virkelig lære noget, også selvom det er en statsstyrelse.

- eleven -

OPSLAGSTAVLEN

Bladets redaktion beder venligst vores annoncører være opmærksomme på bladets (forholdsvis) lange produktionstid. Som udgangspunkt bedes man beregne fire måneders "deadline" ved indlevering af rubrikannoncer til opslagstavlen. Kommer du i tvivl, er du altid velkommen til at kontakte: Ole H. Andersen, telefon 86 94 64 59.

50-års jubilæum i Odense

Tirsdag den 6. april 1999 er det 50 år siden, lokomotivpersonalet, i forbindelse med DSB's overtagelse af De Sydfyenske Jernbaner, fik en selvstændig DLF-afdeling i Odense. I den anledning indbyder LPA Odense/Nyborg til reception:

Tirsdag den 6. april 1999 kl. 13.00 - 17.00
i mødelokalerne i Odense Banegårdcenter

Med venlig hilsen
Peter Kanstrup
Gruppeformand

Jubilæum aflyst

1. april 1999
Lokomotivfører S.A. Borum, Helsingør

Jubilæum aflyst

1. juni 1999
Lokomotivfører Gert Segato, Næstved

Jubilæum aflyst

1. juli 1999
Lokomotivfører Willy Trojahn, Struer

Generalforsamling i Lanternen

Generalforsamlingen afholdes i år den 16. marts 1999 klokken 14.00 på Københavns Hovedbanegård, Bernstorffsgade 18. Det foregår i mødelokalerne ved kantinen på 2. sal.

Efter generalforsamlingen vil der være spisning, hvor der vil blive serveret 3 stykker smørrebrød, 1 stykke med ost, 1 øl, 1 snaps og kaffe.

Generalforsamlingen afholdes i henhold til lovene.

Tilmelding til:
Per Brygger, telefon 46 19 16 32
Svend Nordfang, telefon 36 78 11 14
- senest den 1. marts 1999.

Forslag skal være bestyrelsen i hænde senest den 1. marts 1999.

På bestyrelsens vegne
Erik Tholstrup Svendsen

HJERTELIG TAK

for opmærksomheden ved mit
40 års jubilæum ved
privatbanerne

LOKOMOTIVFØRER
FINN FAHNØE
RØDVIG





OPSLAGSTAVLEN

TRÆKKROGEN pensionerede lokomotivføreres klub

Trækkrogens faste møder afholdes kl. 10.30 i kantinen ved Centralværkstedet, Otto Busses-vej 5 G.

Tilmelding til de forskellige arrangementer skal ske senest 8 dage før. Bestyrelsen henstiller, at man betaler de forskellige arrangementer ved tilmeldingen, og at man husker at afmelde, hvis man bliver forhindret i at deltage.

Forårets program:

Onsdag den 10. marts: Generalforsamling. Valg af formand og et bestyrelsesmedlem. Spisning: Gule ærter eller wienerschnitzel + 1 øl pr. mand og ½ fl. snaps til deling mellem 4 personer. Pris: 100 kr.

Onsdag den 14. april: Adm. Direktør Henrik Hassenkam: Det nye DSB med videre.

Onsdag den 12. maj: Jimmy Stahr, lysbilledforedrag: På verdens tag (Nepal).

Onsdag den 26. maj: Sommerudflugt. Turen går med bus til Restaurant Villa Gallina, Hesede Skov, 4690 Haslev. Afgang fra Enghave station kl. 11.00. Vi kører gennem skovene ved Bregentved og Gisselfeld. Kl. 13.00 venter der os en lækker frokost. Der bliver udleveret 4 stk. drink-kuponer pr. deltager til køb af øl, snaps eller vand. Johnny Hansen kommer som sædvanlig og spiller for os. Kl. 18.15 serveres der kaffe med kringle. Kl. 19.00 kører bussen os tilbage til Enghave station. Pris pr. deltager: 175 kr.

Henvendelse kan ske til Trækkrogens formand:

Bent Christoffersen
Åparken 28, 2605 Brøndby
Telefon 43 96 31 46

Åbent hus

DSB Museumstog Randers holder åbent hus i dagene 15. og 16. maj 1999. Der er åbent begge dag mellem kl. 10.00 og 16.00. Arrangementet finder sted i det gamle remiseanlæg i Randers. Der bliver adgang enten med veterantog i pendulfart fra Randers Station hver halve time, med veteranbus, som kører mellem stationens forplads og remisen, eller direkte fra Hvidmøllevej.

Entreprisen er 40 kr. for voksne og 20 kr. for børn mellem 4 - 15 år. Samlet billet for begge dage kan erhverves for kun hhv. 50 kr. og 30 kr. Kørsel med veterantog og med særligt indsat veteranbus mellem Randers Station og remisen er inkluderet i billetprisen.

Yderligere oplysninger om Åbent Hus, bestilling af stadepladser på udstillingen, nærmere om mulighed for overnatning i liggevogn ved remisen under udstillingen o.s.v. hos:

John Armstrong Pedersen, Silkeborgvej 667, 8220 Brabrand, telefon 40 36 43 22, eller i arbejdstiden 86 42 83 22 - klartone - tast 215 eller telefax 86 42 83 22 - klartone - tast 917.

Fredericia-gruppen afholder forårsfest

LPA Gruppen Fredericia afholder forårsfest lørdag den 27. februar 1999 på restaurant Fredericia Sejlklub, Strandvejen 121, Fredericia, fra kl. 18.30 - 01.30.

Menu: Velkomstdrink, 3 retter mad, Vine ad libitum, Kaffe m/småkager, Fri øl/vand/vin under dansen

Musik: Bjarne E. Nielsen på keyboard

Pris: Kr. 200,- pr. person.

Tilmelding senest den 19. februar 1999 på de ophængte lister eller til Henry Lorenzen, telefon 75 94 09 52, eller Benny H. Nissen, telefon 75 93 16 46.

På gruppens vegne
Henry Lorenzen

SAKSEN

...Som det fremgår af teksten, kan man tilsyneladende spejle sig i Odderbanes lokomotivføreres blankslidte buksebag! Må vi henstille til Hads-Ning Herreders Jernbane, at man dropper de dyre videokameraer og i stedet indkøber et parti nye uniformsbenklæder til sit personale...

om der også er fri bane, når dørene lukkes.

- Hvis toget holder i en kurve, kan lokoføreren i sit bagspejl ikke se langs hele toget. Han kan blot håbe på, at der ikke er folk i døren, når han efter



For at forhindre at folk kommer i klemme døren, når de stiger på toget, har Odder-banen som et forsøg fået videoovervågning i et af sine togsæt.

Videoovervågning i Odder-grisen

SIKKERHED: *Folk kan komme i klemme i dør ved påstigning*

Af Yrsa P. Toftvang

Odder-banen har som et forsøg fået videoovervågning i et af sine togsæt.

Overvågningen foregår ved dørene, og kameraerne er udelukkende sat op af hensyn til de rejsendes sikkerhed. De skal helst ikke komme i klemme i døren, når de stiger på toget.

Siden Odder-grisen er blevet en mandsbetjent, er der ikke en kommandotil at holde øje med, om der også er fri bane, når dørene lukkes.

- Hvis toget holder i en kurve, kan lokoføreren i sit bagspejl ikke se langs hele toget. Han kan blot håbe på, at der ikke er folk i døren, når han efter advarselslyden lukker den, forklarer værkstedsleder Jørgen Ingwersen.

- Med videoanlægget kan føreren på en skærm se, hvad der foregår. Det forekommer, at rejsende springer på efter advarselslyden.

Der har været situationer, hvor folk er kommet i klemme døren.

- Døren går op igen, og der sker ikke noget, men det er en ubehagelig oplevelse, siger Jørgen Ingwersen.

Anlægget ser ud til at fungere efter hensigten.

Der har været et par tilfælde, hvor rejsende ville være kommet i klemme med døren, hvis lokoføreren ikke havt videobillederne at se på.

I løbet af de næste tre uger skal anlægget bestå sin endelige prøve.

Gør det det, har banen besluttet at indføre videoovervågning i alle sine seks togsæt. Det er en investering på omkring 300.000 kr.

- Hvis det viser sig, at video alligevel ikke er nogen god idé, må vi finde på noget andet. Det drejer sig om tryghed for de rejsende, siger Jørgen Ingwersen.

I forvejen har Odder-banen videoovervågning af remisen. Men det er en anden historie, nemlig om at forhindre at togene om natten overmales med graffiti.

FAKTA

- Rejsende skal ikke nødvendigvis informeres om, at der sker videoovervågning ved dørene.
- Det ernoget andet, hvis folk bliver overvåget inde i toget. Det har banen ingen planer om at gøre.
- Anlæg ved dørene koster omkring 50.000 kr. pr. togsæt.

...LPA's medlemmer bedes være opmærksomme på de signalobservationsmæssige bivirkninger ved brug af Viagra. Det kan give problemer, og enkelte har allerede været ude i en stiv kuling...

Frisk vind til kuling
7° – 10°

Potenspiller farlige i luften

Amerikanske piloter bliver advaret mod at tage potensmidlet Viagra i et tidsrum på seks timer inden flyafgang. Det sker af hensyn til flysikkerheden. En medicinsk ekspert ved USAs flyvevåben har konkluderet, at Viagra kan forårsage problemer med at skelne mellem blå og grønne farver.

Til stor overraskelse for eventuelle tilbageværende socialdemokratiske medlemmer af LPA har trafikminister Sonja Mikkelsen nu besluttet, at private vognmænd skal have lov til at køre deres energislugende fjernbusser over Storebælt. Man har i vognmandskredse længe set frem til dette gennembrud - nogle har haft mere svæ vente end andre....



Lokomotivfører Arnold Emme foran det hus, hvor jøderne boede, mens de arbejdede for F.L. Smidth.

SLAVEARBEJDER FOR F.L. SMIDTH

...man forstår bedre og bedre personaleorganisationernes bekymring for dansk erhvervslivs interesse i at optræde som nye operatører på det danske jernbanenet.

