

Jernbane Tidende

Nr. 6/September 2004



Skattesagen trækker
i langdrag

side 4

Fiskerpigens
døde sild

side 13

Profil af fremtidens
togfører

side 6

Engang var de lokomotiv-
medhjælperaspiranter

side 14

DJ Ferie - Ledige uger

til og med uge 17/2005

Lønstrup

2004: 40, 41, 43-44, 46-53
2005: 1-6, 9-17

Løkken

2004: 40-41, 44-53
2005: 1-11, 13-16

Langeland

2004: 41, 43-53
2005: 1-6, 8-17

Bornholm

2004: 49-51
2005: 1-6, 9

Hornbæk

2004: 45, 47-51
2005: 1-6, 8, 11, 13-17

Paris

2004: 51-52
2005: Alt udlejet

Hafjell

2004: 39, 40, 43-47
2005: Alt udlejet

London

2004: 40, 52
2005: 1-6, 9

Frejus

2004: 49-51
2005: 1-6, 8

Rømø

2004: 49-51
2005: 1, 3

Torseryd

2004: 46, 48-51
2005: 2-3, 5, 11, 13

Prag

2004: 50-52
2005: 1-4

Nørlev Strand

2004: 47-52
2005: 2-6, 9, 13-16

Saltum Rev

2004: 43-45, 48-52
2005: 1-6, 8-11, 13-14, 16

Saltum Banke

2004: 40, 43-45, 47-53
2005: 1-6, 8-17

Blokhus

2004: 41, 45-53
2005: 1-6, 8-11, 14-17

Gilleleje

2004: 44-46, 49-52
2005: 2, 5, 6, 8-9, 11, 13-15

Marielyst

2004: 48-51
2005: 1-2, 4-6, 9, 11, 14

Du kan også checke ledige uger på www.djf.dk, hvor de opdateres dagligt efter kl. 12.

Foto: Paris

DJ Ferie

Tlf. 36 13 25 10

hverdage mellem kl. 10-12

e-mail: gh@djf.dk

Jernbane Tidende

106. årgang
Udgives af
Dansk Jernbaneforbund
Ansvh.: Ulrik Salmonsens
Redaktør: Leif J. Pedersen
Layout: Lise Meier
E-mail: lp@djf.dk
Redaktion og ekspedition:
Søndermarksvej 16
2500 Valby
Tlf.: 36 13 25 21
Fax: 36 13 25 01
Tryk: Hafnia Tryk A/S
ISSN 0902-9710

Deadline for stof til næste nummer er den 11. oktober 2004.

Artikler mv. udtrykker ikke nødvendigvis redaktionens eller forbundets holdning, medmindre der er gjort opmærksom på det.



Dansk
Jernbaneforbund

Søndermarksvej 16
2500 Valby
Tlf.: 36 13 25 00
Fax: 36 13 25 01
E-mail: dj@djf.dk
DJ's hjemmeside: www.djf.dk
Formand: Ulrik Salmonsens
Næstformand: Knud T. Martens
Hovedkasserer: Torben Hansen
Forbundssekretær: Niels Sørensen
Sekretariatschef: Villy Nielsen
Åbningstid: ma.-to. kl. 9-16
fredag kl. 9-15

Vejlekassen

Socialrådgiver: Irene Bilgrav
Søndermarksvej 16, 2500 Valby
Tlf.: 36 13 25 13, Fax: 36 13 25 11
Åbningstid: ma.-to. kl. 9-16
fredag kl. 9-15



DJ Ferie

Søndermarksvej 16, 2500 Valby
Tlf.: 36 13 25 10, Fax: 36 13 25 11
Åbningstid: ma.-fr. kl. 10-12

Forsidebillede: MY-træf på Jernbanemuseet i anledning af MY'ernes 50 års dag.

Foto: Ole Husted Andersen

Leder:

Et sikkert spor - Dansk Jernbaneforbund

I dagene 6. - 7. oktober afholder Dansk Jernbaneforbund sin 51. ordinære kongres.

På kongressen skal der tages stilling til forbundets virke i de seneste fire år, og den politiske linie frem mod den næste kongres i 2008 skal lægges.

Udviklingen inden for forbundets virkefelt går i disse år så rivende stærkt, at ingen i dag vil være i stand til at give et realistisk bud på, hvad årene frem til 2008 vil byde. En ting kan vi dog allerede nu slå fast: Vi bevæger os ind i en tid, hvor forbundet vil blive stillet over for de største udfordringer i sin lange historie.

I spørgsmålet om den fremtidige jernbanedrift og infrastrukturvedligeholdelse har den nuværende regering kun et svar: Fuldstændig liberalisering og privatisering. Eller sagt på en anden måde: Lad skatteyderne betale gildet, og lad de store multinationale selskaber skumme fløden! Dansk Jernbaneforbund agter ikke at se stiltiende til, mens politikerne sælger ud af arvesølvet. Derfor vil et af kongressens store temaer være, at der skal findes en løsning på, hvordan vi modvirker flere „ophørsudsalg“. Lykkes det os ikke at standse dette vanvid, skal vi sikre os, at forbundet har de nødvendige værktøjer til at sikre, at vores medlemmer ikke bliver ufrivillige ofre for regeringens hasard.

Der bør ikke herske nogen som helst tvivl om, at tjenestemandsbegrebet er den største politiske hindring for fortsatte privatiseringer på jernbaneområdet.

Men lad det være slået fast allerede nu, at Dansk Jernbaneforbund ikke har nogen som helst ambitioner om at indgå flere udlånsaftaler for tjenestemænd. Vi har kun meget dårlige erfaringer på dette område. Alle de virksomheder, vi har indgået udlånsaftaler med, fordrejer alt hvad der kan fordrejes og tolkes. Samtidig lider de alle af en ganske usædvanlig grad af hukommelsessvigt, for de har simpelthen glemt alt om, hvad de tidligere har lovet de tjenestemandsansatte medarbejdere.

Skattesagen - som jo handler om tidligere udbetalte skattefrie rejsegodtgørelser - vil nu resultere i, at flere af forbundets medlemmer må gå fra hus og hjem, medmindre der hurtigt bliver fundet en politisk løsning. Regeringen vil tydeligvis ikke røre sagen med en ildtang - det kan kun skyldes, at man godt er klar over, at den er betændt og kan give ridser i lakken.

Ikke mindst derfor er det af yderste vigtighed, at vi efter næste folketingsvalg får en socialdemokratisk ledet regering. En regering som har den nødvendige forståelse for, at man ikke i et moderne demokratisk samfund trækker tæppet væk under de i forvejen hårdt belastede ved at ramme dem på brødet.

Der **skal** findes en løsning for de af vores medlemmer, som er berørt af skattesagen, så de, på lige fod med sammenlignelige grupper i det private erhvervsliv og i staten, holdes skadesløse.

Etableringen af en fast forbindelse over Femern Bælt vil efter al sandsynlighed blive påbegyndt inden forbundets næste kongres. Der er ingen tvivl om, at det vil få negative konsekvenser for Dansk Jernbaneforbunds medlemmer. Spørgsmålet er imidlertid, om det får samme store konsekvenser, som de faste forbindelser over Storebælt og Øresund fik? Man skal dog være opmærksom på, at EU-direktivet har åbnet muligheden for, at udenlandske operatører kan passere Danmark uden brug af dansk arbejdskraft, hvilket i sagens natur kan blive skæbnesvangert for danske jernbaneansatte.

Ikke alle beslutninger, der vil blive truffet på kongressen og i de kommende fire år, vil være lige populære. Men det er Dansk Jernbaneforbunds fornemste opgave, på bedst mulig måde, at sikre medlemmers fremtid og beskæftigelse frem mod år 2008.

Dansk Jernbaneforbund vil i den kommende kongresperiode sætte yderligere fokus på de manglende investeringer i jernbanernes udvikling og sikkerhed.

Et sikkert spor - Dansk Jernbaneforbund

Skattesagen trækker i langdrag

Dansk Jernbaneforbund anbefaler stadig sine medlemmer i Banedanmark at rejse frem og tilbage til tjenestestederne hver dag i stedet for at modtage skattefri godtgørelser for overnatning og rejsegodtgørelse.

En lang række medarbejdere i Banedanmark har i god tro modtaget store beløb i godtgørelser i årene fra 1999 til 2002, men det har vist sig, at medarbejderne bliver beskattet af beløbene. Og selv om reglerne for udbetaling af rejsegodtgørelser blev strammet op i 2002, er der ingen sikkerhed for, at medarbejderne ikke for årene 2002-2004 ligeledes vil få alvorlige lussinger fra deres lokale skattevæsener, som behandler sagerne individuelt.

– Der har ikke været nogen koordinering mellem skattemyndighederne og Banedanmark, og det er gået ud over vores medlemmer. Vi er simpelthen nødt til at finde en politisk løsning, der holder vores medarbejdere skadesløse, for de har handlet i god tro, når arbejdsgiveren har pålagt dem en tjenesterejse og udbetalt kompensation for ulemperne. Medarbejderne har ikke haft en chance for at vurdere, om det var berettiget eller ej - det er arbejdsgiverens ansvar at følge reglerne, siger Ulrik Salmonsens, forbundsformand i Dansk Jernbaneforbund.

Han har det ikke godt med, at omkring 150 af hans medlemmer tilsammen står til en skattebetaling på næsten 15 millioner kroner for årene 1999 - 2002. Adskillige medlemmer har skattegæld på flere hundrede tusinde kroner - ja enkelte endda

over 300.000 kroner. Og hvis der også viser sig at være uregelmæssigheder i udbetalingerne for 2002-2004, kan problemerne blive endnu større.

Fra hus og hjem – Vi taler om folk, der trues med at gå fra hus og hjem, fordi de jo i god tro har brugt pengene som deres retsmæssige løn for det arbejde, de er blevet pålagt at udføre langt fra bopælen. Vi finder det stærkt urimeligt, at det skal ramme vores medlemmer i Banedanmark, ikke mindst fordi vi ved, at andre statsinstitutioner og private virksomheder har benyttet samme regler for udbetaling af godtgørelse som Banedanmark. Vi har henvendt os til skatteministeren, men alle vores sager er blevet afvist. Og selv om trafikministeren udtrykker forståelse for medarbejdernes problem, har han intet gjort for at afhjælpe den situation, som Dansk Jernbaneforbunds medlemmer er blevet bragt i, siger Ulrik Salmonsens.

Sagen har adskillige gange været oppe i Folketingets udvalg og i folketingssalen - senest i et åbent samråd i Trafikudvalget torsdag den 2. september, hvor blandt andre Socialdemokraternes trafikordfører Poul Andersen forsøgte at få en afklaring fra trafikminister Flemming Hansen.

– Jeg bad om en hurtig afklaring på problemet, for det er en helt uholdbar situation for medarbejderne. Og nu er det allerede længe siden, at sagen første gang kom op - uden at der dog er sket noget siden. Folk ved ikke, hvor de står, eller om

de skal betale også for de seneste to år, og man kan simpelthen ikke byde folk at behandle dem på den måde, siger Poul Andersen.

Han vil derfor have lavet lovgivningen om, så det er arbejdsgiveren, der har et ansvar, når der sker uretmæssige udbetalinger. Det kan ikke være medarbejderne, der skal tage det ansvar, mener Poul Andersen.

Smyger sig uden om

– Jeg er meget skuffet over, at ministeren tilsyneladende ikke vil gøre noget for at løse situationen. Havde det været et privat firma, havde man fundet en løsning, så man holdt sine medarbejdere - som har modtaget pengene i god tro - skadesløse. Jeg mener, at ministeren forsøger at smyge sig uden om problemet, men det kommer til at svie til de borgerlige politikere, for måske er denne sag kun toppen af isbjerget. Vi må se på, hvordan situationen er i de øvrige statsvirksomheder, siger Poul Andersen, der ikke agter at lade sagen hvile.

Heller ikke Henrik Sass Larsen, medlem af Folketingets Politisk-Økonomiske udvalg for Socialdemokraterne, vil lade sagen ligge. Han har sammen med andre oppositionspolitikere prøvet at få tilsagn fra såvel skatteministeren som trafikministeren om, at medarbejderne holdes skadesløse, men hidtil forgæves.

– Alle er enige om, at pengene er udbetalt og modtaget i god tro, men ingen af de ansvarlige vil

løse problemet. Det er arbejdsgiverens ansvar - i dette tilfælde Banedanmarks - og da staten er ejer, bør staten tage ansvaret for det, der er sket. Vi har presset på for at få ministeren til at sende et aktstykke til Finansudvalget om at udbetale pengene, så medarbejderne ikke kommer i klemme. Sådan er det blevet løst tidligere, men skatteministeren tør ikke være med til at bevilge pengene, siger Henrik Sass Larsen, som er vred over, at ingen af de ansvarlige reagerer med andet end sympati for medarbejderne.

Vil forsøge at få DF med

– Det kan de ikke bruge til noget. Det virker utroligt stift, at ministrene ikke vil medvirke til en løsning, men desværre har vi ikke det flertal, der kan tvinge dem til det. Derfor kan vi foreløbig kun appellere til ministrene om at medvirke til en løsning, siger Henrik Sass Larsen, som vil undersøge mulighederne for at få Dansk Folkeparti i tale om sagen.

Hvis DF vil være med til en løsning, har partierne uden om regeringen et flertal for at løse sagen og dermed få en endelig løsning på problemet, der kan betyde ruin for den enkelte medarbejder.

– Vores melding er klar: Så snart vi har 90 mandater, der er med, vil vi få ryddet op i denne sag og dermed også forhindre, at der opstår nye som følge af de ansvarliges nølen med at få sat tingene på plads, siger Henrik Sass Larsen.



Dansk Jernbaneforbunds formand Ulrik Salmonsens



Socialdemokraternes trafikordfører Poul Andersen



Medlem af Folketingets Politisk-Økonomiske udvalg Henrik Sass Larsen (S).



Birte Tiedebøhl: Giv kunderne specielle oplevelser.



Stig Hjorth: Vi har fået garanteret togførerens sjæl.

Birte Tiedebøhl og Stig Hjorth har store forventninger til fremtiden.

Profil af

fremtidens togfører

DSBs styregruppe skal tage stilling til fremtidige arbejdsopgaver i togene, hvor overskriften bliver servicering på alle niveauer.

Af Gorm Grove, Ægir
Foto: Ole Johnny Sørensen

Der ligger et stort område forude med rige muligheder for øget indtjening og venter på DSB. Området hedder øget servicering af de rejsende, og dem, der skal udføre dette arbejde, er personale, der både

er uddannet som togfører og som togsteward/-stewardesse.

Dansk Jernbaneforbund venter i øjeblikket på, at en styregruppe under DSB skal tage stilling til et oplæg fra en arbejdsgruppe, som har tegnet en detaljeret profil af fremtidens DSB-medarbejdere på skinnerne. Nu løfter et af arbejdsgruppens medlemmer, gruppeformand på Kbh. H., Stig Hjorth, i Jernbane

Tidende sløret for en række interessante detaljer og perspektiver i forbindelse med fremtidens arbejdsopgaver, når de nye IC4 om nogle år skal på skinnerne. Stig Hjorth understreger imidlertid, at tingene stadig ligger til forhandling. Og foreløbig ser det ud til at gå i den rigtige retning. Overskriften på fremtidens opgaver er servicering på alle niveauer. Hvem si-

ger f.eks., at togføreren ikke også kan sælge billetter til Legoland eller reservere hotelværelser i Roskilde eller Randers?

Første skridt

Første skridt på vejen i den lange proces er implementeringen af togstewardesserne og togstewarderne i DSB, efter at DSB har overtaget det private Togs-service Danmark.

Det ligger allerede fast, at de stew-uddannede i forbindelse med, at de nu har fået ny arbejdsgever, også skal have en togføreruddannelse for at imødekomme fremtidens krav. Og de første knap 20 medarbejdere fra Togs-service Danmark blev for få uger siden færdige på DSB-skolen.

Men før de kan komme ud på skinnerne og arbejde både med salg og service og som togfører, skal der foreligge en aftale mellem DSB og Dansk Jernbaneforbund om arbejdsopgaverne. Og den er ikke klar endnu. Det er den, som styregruppen ventes at tage stilling til om kort tid i forbindelse med aftalerne om IC4-bemandingen. I anden omgang kan der i givet fald være behov for en tilsvarende aftale omkring de eksisterende tog.

Det, der har været væsentligt for Dansk Jernbaneforbund omkring implementeringen af de nye medarbejdere, er, at der om fem år stadig skal være noget, der hedder togførere på et eller andet niveau. Og her har forbundet været helt på forkant med udviklingen.

– Vi vil ikke risikere pludseligt at stå i den situation, at vi togførere kun vil lave togføreropgaver. Så vil vi blive overhalelet indenom af den nye teknik. Sådan gik det jo i sin tid med typograferne på dagbladene. Som fremtiden ser ud i DSB, vil der om nogle få år ikke være samme behov for den gammeldags togfører som i dag. Vi kommer til at opleve, at det bemandingsmæssigt primært vil være serviceringen, det handler om. Så derfor har det været vigtigt for os i hele arbejdet omkring de nye arbejdsopgaver at sikre, at vi også beholder vores sikkerhedsmæssige uddannelse og ansvar, fortæller Stig Hjorth.

En togchef

Samtidig forudser arbejdsgruppen behovet for, at der på hvert tog også findes en togchef. Det er en helt ny stilling i en højere lønramme.

– Togchefen er vores opfindelse. Da vi for et års tid siden indledte vore forhandlinger med DSB, havde vi den med under armen. Togchefen skal

findes i togførernes egne rækker, og han får en overordnet arbejdslederfunktion. Det er ham, der har bemyndigelse til at gribe ind, hvis tingene ikke går som de skal, og til at varetage opgaver omkring kontrol. Han skal kunne begejstre sit team og fordele arbejdsopgaverne. Og han skal kontrollere salgsvarene ved modtagelse og aflevering, så vi med sikkerhed kan sige, at hvis der er svind i varebeholdningen, er det ikke sket hos os.

Man kan forestille sig, at en togchef allerede møder på arbejde, når han skal ud at hente toget, og at han dér tjekker varerne ved afhentningen. Vi skal jo også tænke på, at togpersonalekontoret lige pludselig bliver en detailvirksomhed. Det er den vej rundt, der kan være behov for en arbejdslederfunktion i toget, dels for togførerne i den gammeldags forstand, dels for selve serviceopgaverne med salg af produkter til passagererne. Togchefen vil blive manden, som skal sikre den vedvarende kvalitet ude på skinnerne. Han er en slags ISO 9000 garanti for, at tingene fungerer. Og vi har egentlig grund til at være stolte af, at vi har fået bakset det på plads, siger Stig Hjorth.

På et sidespor

Han føler sig sikker på, at hvis Dansk Jernbaneforbund ikke havde etableret samarbejdet i arbejdsgruppen og lagt op til aftalen med DSB, ville togførerne være kørt ud på et sidespor.

– Så havde man i DSB lænet sig tilbage og sagt: skidt med det. Om fem år ansætter vi bare stewarder og stewardesser. Så har vi kun i meget begrænset omfang brug for den gamle togfører. Nu er det sådan, at vi i dag er den største medarbejdergruppe inden for Dansk Jernbaneforbund. Og det vil vi blive ved med at være i fremtiden. Vi har fået garanti for, at de bemandingsregler, vi så har, også holder, og at det er dem, man arbejder ud fra. Ligesom vi har fået garanti for, at vi beholder vores afgangsp procedure og alt det, der handler om sikkerhed. Så vi har fået garanteret af-

gangsproceduren - togførers sjæl. Samtidig har vi fået nogle nye arbejdsopgaver, som udvider jobbet og som giver karrieremuligheder. Det har været vores mål, fortæller Stig Hjorth.

Fremtidens togfører skal således til at tænke på salg af andet end billetter. Stewarder og stewardesser skal sælge andet end lige kioskvare og være klar til både rejseplanlægning og billet salg. Togservicen skal begynde, allerede når man går på internettet eller ringer til DSB for at købe en billet. Hvis sælgeren hører, at køberen eksempelvis ønsker en gruppebillet til otte mennesker fra København til Frederikshavn, kan sælgeren spørge, om de rejsende har særlige ønsker til maden undervejs.

– Når man kigger sig omkring, har både burgerkæder og pizzeriaer såkaldte meals. Hvorfor kan DSB ikke have det samme med skiftende temaer i forskellige uger. Er man dygtig til det, tror jeg der er mange penge at hente i omsætning. Men det er spørgsmålet, om vi kan få resten af firmaet med på ideen, siger han.

Idé bremset

Tillidsrepræsentant Birte Tiedebøhl fra stew-personalet fortæller, at det er tanker, der har eksisteret i flere år, men at de er altid blevet bremset.

– Jeg tror også, at det kunne øge indtjeningen væsentligt, hvis vi giver kunderne en speciel oplevelse. Man kunne f.eks. lave italiensk eller spansk uge. I dag har vi heller ikke de store muligheder for at få noget mad eller andet ombord undervejs i toget, hvis der pludselig skulle opstå et behov. De muligheder håber vi vil blive bedre, når alt det nye kommer til at fungere, siger hun.

På nuværende tidspunkt har Stig Hjorth ikke noget billede af, hvordan fremtidens arbejdsture kommer til at se ud. Også det afhænger af forhandlinger med DSB. Og så vil han gerne have, at fremtidens personale får regulære titler og ikke bare kaldes „enhedsmedarbejder“, som der er lagt op til.

Men der er også mange andre ting, der skal afklares. En af de vigtige er arbejdsforholdene i det nye IC4.

Kritik af IC4

Stig Hjorth tror på, at styregruppen vedtager oplægget fra arbejdsgruppen om fremtidens arbejdsopgaver, hvorefter den nedlægger sig selv.

– Nu har der været snakket længe nok. Men som DSB-ansat kender man jo udmærket de tre T'er: Ting Tager Tid. Og det har vi virkelig oplevet omkring denne implementering. Vi ser imidlertid hele implementeringsfasen som en proces, fordi man ikke fra den ene dag til den anden kan få det, som man vil have det. Det kan man ikke noget sted. Vores største problem har været af få de fysiske rammer på plads omkring mødeforhold og opholdslokaler. Der er vi tæt på målet nu, men det har faktisk taget fra september i fjor til nu, og det har været en sej proces. Men generelt set betragter vi det som en proces med problemer, som vi har været forberede på. Vi kan heller ikke forvente, at vi bare kan sætte os ned med korslagte arme, og at DSB så serverer det hele fejlfrit for os på et sølvfad. For det er der ikke nogen, der kan i forbindelse med en virksomhedsoverdragelse. Det er alt for kompliceret. Der er alt for mange ting, der skal falde på plads, siger Stig Hjorth.

Ressourcerne

Han vil godt afsløre, at de ansatte gerne vil meget mere, end DSB vil omkring arbejdsopgaver. Men hvad det ender med, må fremtiden og udviklingen vise.

– Som jeg ser det, har vi nogle menneskelige ressourcer ude i togene. Det er kun et spørgsmål om at sætte begrænsninger for, hvad man vil bruge dem til. Man skal bare sætte sig ned og tænke over, hvad fremtiden kræver af servicering. Det ligger i den danske mentalitet først at skæve til udlandet, før vi selv tør. Men vi skal nok komme efter det. Hvem siger, at togpersonalet ikke også skal kunne sælge billetter til Legoland, siger han med et grin.



Det har været hårdt, men også umagen værd at få togføreruddannelsen, mener det første hold togstewardesser/steward-der, der netop har været til afsluttende eksamen på DSB Skolen.

Første hold fra Togservice er klar også som togførere

Den nyuddannede togfører, Gunnar Reinhardt (t.v.), sidder her til en afsluttende coachingsamtale på DSB Skolen med Henrik Sørensen, der er faglærer i billetter.

Af Gorm Grove, Ægir
Foto: Ole Johnny Sørensen

Hvem må gå igennem en kupé, hvor en yderrude er knust?

Den helt nyuddannede togfører, Gunnar Reinhardt, kan ikke lade være med at ærgre sig. Spørgsmålet var det eneste ud af 56, som han svarede forkert på ved den afsluttende togførereksamen i august.

Gunnar Reinhardt udgør sammen med knap 20 andre det første hold togførere i DSB, som også har en togsteward/stewardesseuddannelse bag sig. „Pensionistholdet“, som nogle af lærerne på DSB Skolen ynder at kalde dem. De kommer alle fra Togservice Danmark, som DSB som bekendt har overtaget, og som øgenavnet antyder, er aldersspredningen stor - lige fra 23 til 61 år.

Nu er det ikke alene en salgsvogn, men et helt tog, de nyuddannede togførere skal have ansvar for - dog ikke på samme tid. Men det har både holdets

yngste, Gunnar Reinhardt på 23 år, og holdets ældste, Evitabritt Tosini på 61 år, ikke problemer med.

– Jeg glæder mig til min første tur, som går til Fredericia. Det er lidt af en tur at blive kastet ud i, men umiddelbart er der ikke noget, jeg er usikker på. Det kan da godt være, at jeg får lidt sommerfugle i maven, når jeg skal af sted. Nu er det jo pludselig mig, der står med ansvaret. Men jeg har jo også taget uddannelsen, netop fordi jeg godt vil have det ansvar. Jeg er ikke nervøs, og man skal heller ikke være nervøs for situationer, som ikke er opstået. Man skal ikke gå og tænke på, at der kan ske en ulykke ude på strækningen. Sker der noget, så sker det, og så er det bare at komme igennem det så godt som muligt, siger Gunnar Reinhardt.

Også Evitabritt Tosini glæder sig til at komme ud på skinnerne som togfører.

– Jeg ved, at jeg får et stort ansvar, men det har jeg ingen problemer med. Jeg har før haft stillinger med stort ansvar,

så det er ikke nyt for mig, siger hun.

Som i en boble

Hun synes det har været en hård uddannelse:

– 22 uger, hvor man bare går inden i en boble, som hedder uddannelse. Glem alt om privatliv. Glem alt om venner, bekendte og sociale kontakter. For det er skole, lektier, ud at køre og løse opgaver. Undervisningen kører 7,5 timer her på skolen, så kan man lige køre hjem og spise. Så er der et par timers lektielæsning, opgaveløsning og billetskrivning. Så af sted næste morgen. Og når man så er ude at køre, så har man nogle cases med, som man skal løse. Glem alt om vinduespudding og gardinvask. På den måde er uddannelsen uhyggelig komprimeret, fortæller Evitabritt Tosini.

Hun håber ikke, at hun bliver sendt ud på stewardessekørsel i det kommende halve år.

– Jeg vil godt have togfører-

uddannelsen ind på ryggraden først. Nu har vi jo ikke længere en indøver med på turene. Derfor skal vi selv have arbejdet ind på ryggraden. Jeg tror, at vi som det første hold har haft en kæmpe fordel på flere områder. Vi er vant til at køre i tog. Vores liv er også indrettet til at køre efter vagtplan, og vi er vant til at henvende os til passagerer og har lært at læse dem og at kontakte dem. Vi ved, hvordan man taler til ældre, børn og dem, der sidder og sover. Den fingerspidsfor-nemmelse har vi. Vi er også vant til at have lidt elastik i arbejdstiden. Vi ved, hvornår vi skal møde, men ikke altid hvornår vi kommer hjem. Og så tror jeg, det er en fordel for passagererne, at jeg har to uddannelser. De kan spørge både om kaffe og billetpriser og få besked, siger Evitabritt Tosini.

Fik sin ilddåb

Gunnar Reinhardt har allerede haft sin ilddåb, da han var ude at køre selvstændig praktik. Det var en lørdag aften, da to



Holdets ældste, Eviabritt Tosini på 61 år, håber, at hun ikke bliver sendt ud på stewardessekørsel i det kommende halve år.

passagerer kom op at slås i toget. Han greb resolut ind og fik med hjælp fra en kollega parterne skilt ad.

– Jeg nåede slet ikke at tænke. Jeg greb bare ind og fik de to skilt fra hinanden. Det var først bagefter, da jeg satte mig ned, at jeg tænkte over, hvad det egentlig var, der skete. Jeg kunne sagtens selv have fået en på kassen. Men det gik fint nok. Jeg fik trukket ham ned i den ene ende, og kollegaen tog den anden, så de blev holdt adskilt. Det var nogle småting, der fik det til at blusse op. Nogle passagerer havde røget i toget, og jeg havde sagt til dem, at de ikke måtte. Så havde en anden passager hørt det, og så skulle han spille smart over for rygerne. Det var irriterende, for jeg havde gjort dem klart, at de ikke måtte ryge, og så skal han selvfølgelig ikke blande sig, fortæller Gunnar Reinhardt.

Han selv og hans nye kolleger har ikke lært noget om, hvordan de skal tackle sådanne situationer.

– Der findes et kursus i kon-

fliktløsning, men det har jeg ikke været på endnu. På skolen har vi snakket lidt om, hvad man gør, men ikke så meget. Alle kommer dog på et tidspunkt på et konfliktløsningskursus. Men vi har haft politi på besøg en halv dag og fortælle noget om, hvad vi må gøre, og hvad vi ikke må, om nødværgeret og vores retningslinier. Og vi har fået at vide, hvem vi kan rette henvendelse til, hvis der sker noget drastisk, hvis vi får brug for hjælp, siger han.

Gunnar Reinhardt er utrolig glad for at være i DSB og for at have med kunder at gøre. For ham er god service bl.a. at gøre små, uventede ting for passagererne. Det kan være lige fra at komme med en bakke vand, hvis en passager har hund med, og til at stikke et grædende barn en Harry-figur.

Jeg gør mit bedste

– Når jeg er af sted, gør jeg mit bedste for at yde optimal service, som kan gøre rejsen til en personlig oplevelse for passa-

geren. Det er selvfølgelig ikke altid, jeg kan gøre det, for vi har også begrænsninger. Mange gange ville jeg gerne gøre mere, end jeg kan. F.eks. var der en dag en passager, der havde fødselsdag. Det kunne have været vildt hyggeligt at sætte lys og flag i kagen til kaffen og så gå ind og servere den. Men ting som lys og flag har vi ikke med hjemmefra. Det kunne være med til at gøre rejsen til en personlig oplevelse, og det er en måde at holde på kunderne på. Det er jo heller ikke ligefrem billigt at rejse med DSB, så passagererne skal virkelig føle, at de har haft en god oplevelse, når de stiger af toget, siger Gunnar Reinhardt.

Han holder meget af at have med mennesker at gøre - bare de ikke kommer for tæt på. Derfor er afstanden mellem ham og kunderne i toget perfekt. De ville komme for tæt på ham, hvis han i stedet arbejdede som social- og sundhedshjælper på et plejehjem. Og selvom han lige er startet, kan han allerede nu sige, at han ønsker at blive i DSB i

mange år endnu.

– Det skyldes også, at DSB er så stort et firma, som giver mig mulighed for at komme videre. Jeg kan blive indøver eller jeg kan blive instruktør. Der er så mange muligheder. Men det er ved toget, jeg ser min fremtid. Jeg egner mig slet ikke til at sidde på kontor. Ude på skinnerne har jeg ingen chef, der kigger mig over skulderen hele tiden. Hvis der kommer nogen og kigger, kan det være en instruktør, der kommer på besøg i toget, og det vil være fint nok. Men det med at blive kigget over skulderen til daglig og beordret rundt, det er ubehageligt. Også fordi jeg alle dage har passet mine ting på salgsvognen. Jeg er min egen herre, og det er pragtfuldt, siger Gunnar Reinhardt, der ikke kan skjule sin forventning og sin glæde ved det nye arbejde.

Men det ærgrer ham stadig, at han ikke kunne svare rigtigt på det ene eksamensspørgsmål. I mellemtiden er han imidlertid blevet klogere. Så her kommer hans svar:

– Alt togpersonale i tjeneste.



Gunnar Reinhardt ønsker at blive i DSB i mange år endnu.



Misrøgtet personale tog sagen i egen hånd

Roslagsbanan er i dag en succeshistorie

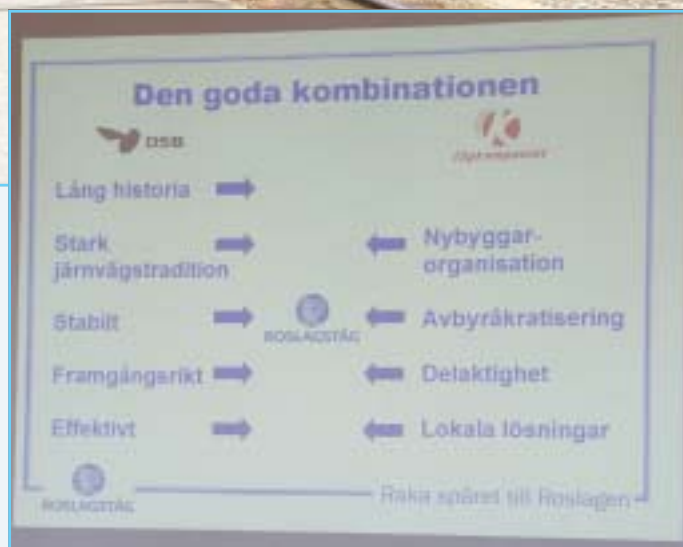
Af Ole Husted Andersen
Fotos venligst stillet til rådighed af
Norsk Lokomotivmands Tidende

Vi har her i Jernbane Tidende tidligere beskrevet, hvordan Roslagsbanan i Stockholm har gennemgået store forandringer, siden driften blev overtaget af Roslagståg AB (Jernbane Tidende nr. 2 og 3/2004). Indtil overtagelsen den 7. januar 2003 havde banen - med meget ringe succes - været drevet af Linjebuss og senere Connex. Den nye operatør valgte at satse på troværdighed og regularitet frem for at konkurrere med urealistiske dumpingtilbud. Det har vist sig at være en rigtig satsning - både for udbyder (Stockholms Lokaltrafik (SL) og for operatørvirksomheden.

Her i landet har vi allerede prøvet at mærke på egen krop, hvor belastende det kan være for både samfundet, publikum og ikke mindst for personalet, når udbydere af togtrafik ikke

magter opgaven og alene går efter politisk populære løsninger. Det kan derfor være et interessant lærestykke at sammenligne hele processen omkring udbuddet af de Midt- og Vestjyske strækninger med det samtidige forløb i forbindelse med Roslagstågs overtagelse af trafikken på Roslagsbanan.

To forhold springer meget tydeligt i øjnene ved en sådan sammenligning: For det første at det er af afgørende betydning, at en ny operatør disponerer over den fornødne kompetence og erfaring med hensyn til jernbanedrift. For det andet er det meget vigtigt, at operatøren, for at kunne udføre opgaven, har tilstrækkeligt økonomisk råderum (ikke har budt ind med en dumpingpris) til at kunne opfange eventuelle uforudsete problemer. I modsat fald kan sådanne problemer få stor negativ indflydelse på både drift og troværdighed. Havde man holdt sig dette for øje i Trafikministeriet, da man begyndte at splitte de danske jernbaner op, ville man



Samspillet mellem Tågkompaniet og DSB i overskrifter.

kunne have sparet Flemming Hansen for mange søvnløse nætter - og skatteyderne for utallige aflysninger og forsinkelser....

Jernbane Tidende har bedt tillidsrepræsentant Ulf Brandt fra SEKO/Roslagsbanan berette, hvordan personalet ved den lille Stockholmske bane selv forberedte sig på atter at skulle „i udbud“.

Ulf Brandt fortæller...

Da driften af Roslagsbanan første gang kom i udbud i 1998, havde udbyderen SL alene sat

et kriterium for, hvilket tilbud der skulle antages. Det var ganske enkelt laveste pris, der var afgørende. Om tilbuddet var realistisk, eller om tilbudsgiveren havde forstand på jernbanetrafik, blev der kun taget meget lidt hensyn til.

Reducerede personaleomkostningerne

Hos Linjebuss - som vandt udbuddet - fandt man hurtigt ud af, at det tilbud, man havde afgivet, ikke kunne dække virksomhedens driftsomkostninger. Da den største udgiftspost



Lokomotivfører og tillidsrepræsentant på Roslagsbanan Ulf Brandt.

i virksomheden er personaleomkostningerne, forsøgte man at skære ned på den post. Det skete bl.a. ved at reducere antallet af personale til et absolut minimum og i stedet anvende muligheden for at pålægge medarbejderne overarbejde. For personalet betød det, at retten til at opnå den lov- og aftalemæssige frihed hver gang blev betvivlet af arbejdsgiveren. Det udviklede sig til en ond cirkel, som medførte, at personalet søgte bort fra Roslagsbanan, og de tilbageblevne blev derved endnu mere belastede af overarbejde. Antallet af sygemeldinger øgedes dramatisk, og stemningen på arbejdspladsen var helt i bund.

Det begyndte at gå rigtig skævt for virksomheden med flere og flere forsinkelser og aflyste tog. De rejsende blev irriterede, og deres vrede gik ud over personalet. Det psykiske arbejdsmiljø udviklede sig katastrofalt. Evidentielle klager fra de rejsende og manglende opbakning fra ledelsen gjorde situationen helt uholdbar.

Personalet i offensiven

Da driften igen skulle i udbud, besluttede vi i SEKO Roslagsbanan at forsøge at påvirke udbudsmaterialets udformning, så der kunne skabes mulighed for rimelige arbejdsforhold for personalet, og en trafikafvikling som de rejsende kunne være tilfreds med. Først skrev vi til den politiske ledelse i SL og påpegede de kvalitetskrav, vi anså for nødvendige for at redde trafikken. Vi opsøgte en del af de politikere, som sidder i SL's ledelse for yderligere at understrege vores synspunkter. Vi tog også kontakt til en del politikere i de kommuner, som Roslagsbanan kører igennem. Vi bad dem, over for partifællerne i SL's bestyrelse, påpege, at det var vigtigt at genskabe en velfungerende bane.

Kontakterede virksomhederne

Derefter skrev vi et brev, som blev sendt rundt i både ind- og udland. Det var stilet til alle de virksomheder i hele Europa,

som kunne være interesserede i at afgive tilbud på driften af Roslagsbanan. I brevet redegjorde vi for hvordan vi - som ansatte - så på Roslagsbanans fremtid, hvilke ønsker vi havde til en ny arbejdsgiver, og vi tilbød også at indgå i drøftelser med virksomhederne, inden der blev afgivet tilbud.

Vi modtog svar på vores tilbud og mødtes med flere af de kommende tilbudsgivere, blandt andet Tågkompaniet. Efter vores opfattelse blev vi hørt af virksomhederne, fordi vi ikke blot talte vores egen sag, men også hvad der var vigtigt for Roslagsbanan som helhed.

Forhandlingerne med Roslagståg

Da det stod klart, at det var Roslagståg som skulle overtage driften, havde vi allerede udarbejdet vores krav og ønsker med hensyn til ansættelsesvilkår, og i særdeleshed hvor meget personale der var nødvendigt for at drive banen på forsvarlig vis.

Forhandlingerne blev gen-

nemført på professionel og god vis af arbejdsgiverne. De var velvidende om, hvad der tidligere var gået galt, og kom os i møde på de fleste punkter. Vi var godt tilfredse med resultatet af forhandlingerne.

Den gode ånd genskabt

Da Roslagståg overtog virksomheden, havde man givet os mange løfter, men som tillidsrepræsentant er man altid lidt skeptisk. I dag kan det dog konstateres, at de har opfyldt deres løfter.

Vi ser især Roslagstågs satsning for at nedbringe det tidligere meget høje sygefravær som et vældig godt initiativ. Man har, ofte med ganske enkle midler, skabt et godt psykosocialt arbejdsmiljø. Den gamle „Roslagsbaneånd“, som blandt andet indebærer, at man engagerer sig i trafikken, virksomheden og de rejsende, er genopstået. Personalet er i dag, i det store og hele, tilfredse med tilværelsen.

Det kunne kun blive bedre

Det kunne lyde som om Roslagståg har gjort noget aldeles revolutionerende. Det skal dog siges, at man var kommet i en situation, hvor både virksomhed og personale var blevet kørt helt ud i tovene, og det kunne kun blive bedre - eller helt afvikles. Man har også fået betydeligt større ressourcer til driften (man afgav et realistisk bud - red.) sammenlignet med tidligere operatører. Man har forstået at anvende ressourcerne på en god måde for både ansatte og de rejsende. Det fortjener man ros for.

Nye opgaver

Der findes dog stadig forskellige forhold, som skal udvikles og forbedres. I SEKO arbejder vi f.eks. med et projekt, som skal give vores medlemmer bedre mulighed for at påvirke arbejdstidstilrettelæggelsen. Vi arbejder også på at få skabt bedre beskyttelse for vores konduktører i tilfælde af trusler og vold.

Udviklingen af Roslagsbanan, så der i fremtiden skabes mulighed for udbygninger og ekspansion, ser vi også som en faglig opgave, som vi håber at kunne løse sammen med Roslagståg.

(fortsættes næste side)

Misrøgtet personale tog sagen i egen hånd

(fortsat)



Melker Ödebrink fortæller om jernbanerne i (et frihåndstegnet) Sverige.

Besøg fra Norge

Også i Norge står man over for store udliciteringer af jernbanedriften. For at ruste sig bedst muligt til de forestående udfordringer besøgte repræsentanter fra Norsk Lokomotivmannsforbund (NLF) og Norsk Jernbaneforbund (NJ) tidligere på året Roslagsbanan for at høre om de erfaringer, man der har gjort. Lars Frode Strand og Jan-Even Nystad skrev efterfølgende en artikel om besøget til det norske Lokomotivmands Tidende. Vi gengiver her nogle uddrag fra artiklen.

Medarbejderne

Under besøget i Stockholm havde Lars Frode Strand og Jan-Even Nystad lejlighed til at køre en tur med et af Roslagsbanans tog - ført af Rolando, som oprindeligt stammer fra Chile. Rolando har været ansat ved Roslagsbanan i omkring 15 år, og han fortalte, at de sidste år under Connex uden sammenligning havde været de værste. Overarbejdsbyrden var enorm, og de ansatte blev ringet op på alle tidspunkter af døgnet. Connex havde ikke råd til den nødvendige bemanning. Økonomien var ubeskrivelig dårlig, fordi Connex havde afgivet et så billigt tilbud som overhovedet muligt. Dette gik umiddelbart

ud over de ansattes arbejdsforhold. Rolando fortalte, at forholdene havde bedret sig betragteligt, efter at Roslags-tåg AB havde overtaget driften.

Roslagstågs direktør

Under samtalen med Roslagstågs administrerende direktør Bengt-Erik Johansson understregede han, på baggrund af sin mangeårige erfaring med jernbanedrift, vigtigheden af at afgive et bud, som er så tilpas rummeligt, at det giver økonomisk handlefrihed til at tage hensyn til kvalitet (god bemanning, god regularitet og rettidighed m.v.) og et godt arbejdsmiljø i den daglige drift. Han påpegede også betydningen af, at de, som skal afgøre, hvem der skal have opgaven (i dette tilfælde Stockholms Lokaltrafikk), forstår vigtigheden af dette, og derfor - ud over økonomien - både vurderer kvalitet og arbejdsmiljø, når de vælger operatør. Et realistisk tilbud med et indregnet mindre overskud er bedst for alle parter og vil vise sig også at være økonomisk lønsomt på længere sigt.

Roslagtåg AB

SL (Stockholms Lokaltrafikk) drev også trafikken på Roslagsbanan i eget regi frem til 1998, da den kom i udbud og blev overtaget af AB Linjebuss, som senere blev købt op af

Connex. Connex havde trafikken på banen frem til 7. januar 2003, da de tabte licitationen til Roslagtåg AB, som er ejet af DSB (Danske Statsbaner) med 60% og Tågkompaniet med 40%.

Tågkompaniets direktør

Administrerende direktør i Tågkompaniet AB, Jan Johansson, fortalte om Tågkompaniet og deres rolle i Roslagtåg, blandt andet at Tågkompaniet AB ejes af 3 privatpersoner (bl.a. Johansson selv) med 20 % hver, og de sidste 40% ejes af et finansieringsselskab (Fylkeinvest AB/Alando AB). Selskabet udfører forskellige operatøropgaver i Sverige bl.a. i samarbejde med SJ og på Roslagsbanan med DSB.

Jan Johansson lagde vægt på Tågkompaniets fortrin: Minimal administration/ledere med jernbaneerfaring/skal alene tilfredsstillende pålagte krav af sikkerhedsmæssig og økonomisk karakter/beslutninger træffes hurtigt (sager skal afgøres inden for et døgn).

Den faglige organisation

På SEKO's hovedkontor i Stockholm redegjorde leder af organisationens jernbanesektor Melker Ödebrink for den aktuelle situation for de svenske jernbaner. Godstrafikken er givet helt fri, mens persontrafikken kun er delvis frigivet.

Det betyder, at SJ har retten til at befære nogle hovedstrækninger, som anses for at give overskud (bl.a. Stockholm - Göteborg), mens de øvrige strækninger er lagt i udbud. For persontrafikens vedkommende er det hovedsaglig følgende selskaber, som er inde på markedet: Citypendelen (som ejes af franske Creolis), Connex, Tågåkeriet, Tågkompaniet, Roslagtåg, BK Tåg, SJ og Linx.

Det virker som om politikerne i Sverige efterhånden har erkendt, at det ikke bare gælder om at tage det billigste tilbud, men at der også skal tages hensyn til kvalitet og de ansattes arbejdsvilkår. For eksempel lå Roslagtåg's tilbud 7 millioner kroner over Connex', men personalet bekræfter, at de har fået det meget bedre efter Roslagtågs overtagelse. Det er efterhånden også blevet almindeligt, at kvalitet og arbejdsforhold bliver lagt ind som krav i udbudskriterierne.

Overenskomsten

SEKO har en kollektiv brancheaftale, som alle selskaber altså må følge. Denne aftale er meget specifik for så vidt angår arbejdstid m.m., og den danner grundlag for de enkelte klubbers løn aftaler med de enkelte selskaber. Det største problem er pensionsspørgsmålet. Der er stor forskel på de offentlige og de private ordninger. Det er i enkelte tilfælde lykkedes at etablere overgangsordninger for personale, som er overgået fra SJ til et privat selskab.

Organisationerne i offensiven

Under afslutningen på mødet på SEKO's kontor understregede både Melker Ödebrink og Ulrik Salmonsens (Dansk Jernbaneforbund) vigtigheden af, at de faglige organisationer, så tidligt som muligt, kommer på banen og stiller krav til de offentlige myndigheders udformning af konkurrencekriterierne. Det gælder både med hensyn til det udbudsmateriale, som udsendes, og hvilke forhold der bør lægges vægt på ved udvælgelse af kommende operatører. Potentielle aktører må på et tidligt tidspunkt gøres bekendt med, hvilke krav organisationerne stiller til arbejdsforhold mv. Et stærkt og enigt forbund er guld værd i den situation.



Fiskerpigens døde sild...

Tønder Station er et knudepunkt - for Danmarks vilde flora.....

Tekst og fotos:
Ole Husted Andersen

Jernbane Tidende vil i dette og kommende numre beskrive udviklingen i lokomotivføreruddannelsen fra den første lokomotivmedhjælperuddannelse i 1962 og frem til i dag. Hver gang uddannelsen er blevet revideret, har såvel politiske som faglige kræfter været stærkt inde over for at sætte deres fingeraftryk på lokomotivføreruddannelsen. Det er ganske interessant at se, hvordan man hver gang har forsøgt at billiggøre uddannelsen på bekostning af det faglige indhold. Uden at tage forskud på løjerne kan det dog allerede her afsløres, at også den uddannelse, som skal gælde for fremtiden, har været udsat for allehånde discountløsningsforslag.

Lokomotivføreruddannelsen skal fremover foregå uden for jernbaneselskabernes regi. Senere skal andre jernbane-relaterede uddannelser sendes samme vej. Det har natur-

ligvis startet et veritabelt slagsmål blandt diverse uddannelsesudbydere. Man kan ikke længere fylde alle voksenuddannelsescentrene op med diverse indvandregrupper, sociale klienter og andre arbejdsmarkedsuvante, og derfor har der været stor rift om at rage jernbaneuddannelserne til sig.

At uddannelserne fremover skal ske i offentlig regi er en følge af Folketingets omsiggribende ophørsudsalg af landets jernbanedrift. Allerede da Arriva skulle overtage ansvaret for en del af den jyske regionaltrafik, blev den undrende offentlighed præsenteret for de første anklager om *konkurrenceforvridning*. Arrivas administrerende direktør Johnny Hansen har, på trods af at netop hans selskab har fået munden propet fuld af sølvskeer, i ét væk udskreget anklager om unfair konkurrence. Det har naturligvis påvirket politikerne, som jo er meget lydøre over for mantraet *fri konkurrence*.

Arriva har fået sine dygtige medarbejdere uddannet hos DSB, hvis ledelse og medarbejdere (bl.a. kørelærere) har gjort sig utrolig store anstren-

gelser for at uddanne Arriva-medarbejdere og ikke DSB-medarbejdere. Men den går altså ikke længere. Det er konkurrenceforvridende og unfair - har folk som Johnny Hansen fået overbevist Christiansborg om. Og så er der gået ideologi i sagen - og det fører sjældent noget godt med sig. Lokomotivføreruddannelsen - og senere andre jernbaneuddannelser - bliver altså nu lagt over under Undervisningsministeriets ansvarsområde.

Hele dette forløb var forudsigeligt - men så kom katastrofen - i skikkelse af undervisningsminister Ulla Tørnæs. Denne snusfornuftige fiskerskipperdatter fra Esbjerg har nemlig i al sin visdom besluttet, at fremtidige lokomotivførere skal uddannes i København (hvilket der kan være meget fornuft i) - og i TØNDER! Hvis jernbanenettet i Danmark har et R..... (tarmåbning), må det ubetinget være Tønder. Hvad togtrafik angår, kan Tønder præstere en god håndfuld motorvognstog dagligt - og de kører såmænd hele to veje - mod nord og mod syd! Så det er jo himmelråbende oplagt at

lægge en jernbaneuddannelse lige der! Eller - ?

Hvordan kan en minister, der sikkert gerne vil opfattes som seriøs, forestille sig, at man kan lokke unge mennesker helt ud i den fjerneste krog af Danmark for at lade sig uddanne til et job, som bestemt ikke er blandt de bedst betalte? Prøv at tage en køreplan og find ud af, hvordan man kommer fra f.eks. Aalborg til Tønder - og hvor lang tid det tager. Helt ærligt: Det er der simpelthen ingen unge mennesker, der gider bare for at få et job ved jernbanen! Der er noget symbolsk i, at denne ide er født i netop Esbjerg - det er nemlig en død sild!

Man kunne lige så logisk etablere en søfarts- eller bjergbestigeuddannelse i Herning!

Mon der kunne være en sammenhæng mellem det faktum, at fiskerpigen Tørnæs er valgt i Ribekredsen? Handler det i virkeligheden om pleje sin valgkreds mere end at sikre en god og fagligt funderet uddannelse? I så fald må man prise sig lykkelig for, at undervisningsministeren ikke er valgt på Læsø eller Hirsholmene....



Engang var de lokomotiv-medhjælperaspiranter...

En flok glade drenge mødtes på Vejle Station...

Tekst og fotos:
Ole Husted Andersen

Det kunne have været en flok glade nyslåede konfirmander, på vej ud for at fejre „blå mandag“, der den majmorgen stod af toget i Vejle. Ved nærmere eftersyn syntes det tydeligt opstemte selskab dog for længst at have passeret den gængse alder for dåbsbekræftelsen. Terylenebenklædernes pressefolder, de stilige vindjakker, slips og sixpence afslørede, at der må være henrundet mindst et halvt århundrede, siden disse knægte havde gået til præst. Det blev bekræftet på stedet, at det ikke var det nye ravnør og andendagstøjet, der blev luftet. Nej - de var ikke konfirmander, men det lokomotivmedhjælperaspiranthold, som startede ved DSB i 1962. De var såmænd ude for at fejre deres 42 års jubilæum - ligesom de har fejret alle de foregående 41!

Det er ikke sædvanligt, at en årgang kolleger bevarer kontakten ubrudt gennem så mange år. Nu var de altså, fra alle egne af landet, taget til Vejle for endnu en gang at hygge sig sammen og snakke om gamle dage. Nøj-

agtig som de efterhånden har gjort mindst en gang årligt i 42 år. Men hvad havde de ellers tænkt sig at bruge dagen til? I diskret afstand fulgte vi den muntre flok for at finde ud af det.

Ud på landet

Stemningen var fra starten helt i top. Den forudgående togrejse i gode kollegers selskab havde allerede (sammen med et par medbragte kølige) lagt bunden. Fra banegården i Vejle gik turen til Hornstrup Mølleby (vi ved godt at det lyder som noget fra en Morten Korch-bog, men det hedder den altså!), som er en lille flække nordvest for Vejle. Det er svært at forestille sig, hvad en lille snes pensionerede og satte lokomotivførere skulle dér? I byens tidligere forsamlingshus blev selskabet imidlertid præsenteret for en sand Aladdins Hule. En samling af alverdens forunderlige mekaniske indretninger åbenbarede sig for de gamle håndværkere. Øjnene var ved at poppe ud af hovederne på dem ved synet, og det var meget svært for de fleste at lade være med at pille ved noget.

Siden oktober 1998 har lærer Anton Stormlund istandsat sit forsamlingshus i Hornstrup Mølleby og her opstillet nogle sam-

linger, som personer med nostalgisk og teknisk interesse uvægerligt vil gå på r.... over. At Antons interesser rækker langt ud over tavle, kridt og den lille tabel, forstår man straks, når man ser hans imponerende samling af allehånde mekaniske maskiner og indretninger. Udstillingen består af tre hovedelementer: En samling af telegrafisk udstyr, en samling af modeldampmaskiner og en samling af underholdningsorgler. Derudover er der utallige andre spændende ting at se på: Gamle grammofooner, Edisonfooner, modelfly, lysbilledapparater, kasseapparater osv. osv.

Om sine spændende og omfattende samlinger skriver Anton selv (meget beskedent):

TELEGRAFI: Her må man huske, at netop »telegrafi« var det allerførste, man brugte elektriciteten til ca. 1850 ... altså før kraftværker, telefoner mv. Her fremvises Europas måske største samling! Samlingen var åben som museum for offentligheden tre år i Kolding under navnet »Stormlunds Telegrafhistoriske Apparatsamling«. Samlingen har været vist i DR, TV1 og i TV Syd. Danmarks Radio har sendt direkte fra samlingerne, som gennem årene også har været omtalt i alle store dag-

blade.

MODELDAAMPMASKINER: Demonstration af en halv snes stationære modeldampmaskiner. Der er etableret drift via trykluft fra kompressorer.

UNDERHOLDNINGSORGLER: Med udgangspunkt i 20'ernes store kinoorgler demonstreres fem store elektroniske underholdningsorgler.

At orgelsamlingen er noget ud over det sædvanlige blev understreget, da den legendariske popgruppe *Procol Harum* (A Whiter Shade of Pale) i forbindelse med en optræden på Midt-fyns Festivalen besøgte Anton og fik lov til at spille på hans mange sjældne og spændende orgler.

Samlingens konge

I Anton Stormlunds samling er det helt fantastiske kinoorglet (forgænger for hammondorglet) en perle, som må betage enhver - gammel som ung. For at få plads til det i sin samling så han sig nødsaget til at erhverve forsamlingshuset i Hornstrup Mølleby. Kinoorglet er fra 1927, og da Anton blev opmærksom på dets eksistens, måtte han simpelthen have det i sin samling. Han har nemlig gennem mange år samlet på gamle hammondorgler - et ganske spe-

cielt vidunder, som - modsat nutidens elektroniske orgler - frembringer sin helt specielle sound ad mekanisk vej.

Anton Stormlund hentede kinoorglet i Skotland i efteråret 2001 og betalte 100.000 kroner for det. Det var naturligvis nødvendigt at skille det fuldstændigt ad for at kunne transportere det til Danmark. Det har været en stor opgave at flytte orglet og ikke mindst at stille det op igen og få det til at fungere. Alene det elektriske kredsløb med et hav af kabler og dertil de 1000 piber har været tidskrævende - til tider uoverkommeligt for Anton Stormlund. Ved gode venners hjælp lykkedes det, i løbet af kun 9 måneder, at få alle delene samlet - og orglet fungerer nu perfekt.

I modsætning til hammond-orglerne danner kinoorglet lyden ved hjælp af piber og med sine 1000 piber fylder orglet lige så meget som et halvt hus.

Kinoorglet har været brugt som akkompagnement i biografteater i stumfilmens tid. Det er fyldt med effekter - for eksempel natgeralefløjt, lyden af et tog og togfløjt, som skulle give lyd til stumfilmene.

Orglet i Hornstrup Forsamlingshus er Danmarks eneste intakte biograforgel og er større end det legendariske kinoorgel, der i sin tid var opstillet i Palladium Biografen i København.

Om Antons kinoorgel

Det er et *Christie-orgel*, bygget 1927 i Norwich, England. Oprindeligt stod det i „Empire“-biografen i London, herefter kom det i privat eje i den skotske by Bathgate, og nu står det altså i Hornstrup, nord for Vejle.

Orglet har 8 'ranks', dvs. 8 gennemgående piberækker med hver sin særprægede klangkarakter. Fra disse piberækker kan der udtrækkes et stort antal registre i forskellige tonelejer. Hertil kommer et 'fantomflygel' - et rigtigt flygel, der kan spilles fra orglets spillebord - samt et imponerende batteri af slagstøj og lydeffekter.

De 8 ranks er: Trumpet, open diapason, flute, viole d'orchestra, celestes, tibia clausa, tuba horn og vix humana. Spillebordet har tre manualer og pedal.

Christie-orglerne („Christie Unit Organs“) blev produceret af orgelbyggeriet Hill, Norman & Beard, der i 1920'erne meldte sig på det ekspansive engelske biograforgelmarked. Dette marked forsvandt ikke, som man kunne have forventet det, ved tonefilmens fremkomst, det blev værtimod endnu mere lukrativt,

fordi tonefilmene for alvor gjorde biografteaterne populære, og fordi biografteaterne i England i 1930'erne udviklede sig til ekstravagante forlystelsescentre, der bød på kabaretunderholdning af forskellig art og også rådede over cafeer og danseetablisser. En fordeling på 50% film og 50% anden underholdning var ikke ualmindelig, og de populære faste eller turnerende biograforganister trak fulde huse. Orglet i Hornstrup er som nævnt bygget i 1927, dvs. kun to år før den første engelske tonefilm, Alfred Hitchcocks „Blackmail“. Det er således, i modsætning til en lang række andre biograforgler, herunder det, der stod i Palladium-biografen i København, bygget til stumfilmledsagelse, og det har også fungeret således.

Orglet i Hornstrup stod oprindeligt i „Empire“-biografen West Ham Lane, Stratford, London East (senere omdøbt til „Kinema“ og igen til „The Century“). Det var dengang noget mindre end i dag med 2 manualer og 7 ranks. Spillebordet var lakeret og udført i japansk stil. Ved en udvidelse i 1935 fik det 3 manualer og hele 9 ranks samt det nuværende spillebord, der er i 'fransk stil'. Det ene af de 9 ranks er senere forsvundet igen. Ingen ringere end *Robinson Cleaver*, en af tidens helt store stjerner, var på dette tidspunkt biografens faste organist. I 1940 var organisterne *Hubert Selby* og *John Howlett* ansat som faste organister igennem kortere perioder.

Orglet har i mange år været i privateje. I 1975 blev det udstyret med et „solid state“ relæ, indkøbt hos *Kimber & Allen*, og i 1987 udvidedes det med et fantomorgel, der kan spilles både fra manual- og pedalklavaturer.

I 2002 er der installeret højtalere og radiatorforstærker, således at orglet kan forsynes med en elektronisk 16'(og evt. 32') bas.

En svær afsked

Alle udstillingens effekter blev præsenteret med både engagement og kærlighed i stemmen af museumsejeren selv. Man kunne kun lade sig rive med. Det var svært for den udflugtsansvarlige at overbevise sine pensionistkolleger om „at man måtte se at komme videre i programmet...“. De var simpelthen værre end en børnehave i Tivoli - øjnene skinnede og „de havde slet ikke prøvet det hele endnu“.

Det lykkedes omsider at få alle trukket i overtøjet og sendt tilbage til Vejle. Hvad der derefter skulle ske kan desværre ikke



Anton ved sit elskede kinoorgels klaviatur - og han mestrede det!



Noget for enhver pifinger. Det var svært at holde hænderne i lommerne!

berettes her. Jernbane Tidendes udsendte reporter fik kort og godt besked om, at resten af forløbet ville være en „forbudtforbørn'er“. En smule pirret af nysgerrighed, men alligevel overvældet af indtryk fra den „kulturelle“ del af arrangementet, måtte jeg luske hjem til slaveriet ved skrivemaskinen.

Årgang 1962

Det havde været en spændende dag. Besøget på Anton Stormlunds lille museum var en betagende oplevelse. De gamle gutter var festlige at være sammen

med. De kunne en masse historier og den ene time tog den anden. Tiden fløj, som den altid gør når man er i godt selskab og føler en samhørighed og et fællesskab. Et spørgsmål står dog tilbage: Hvordan opstår et så stærkt sammenhold, at man bevarer kontakten i over 40 år? Er der noget, som specielt kendetegner „årgang 62“? Det har vi efterfølgende undersøgt - og det er der faktisk! Det er nemlig det første hold, som gennemgik den lokomotivføreruddannelse, der var en konsekvens af dampdriftens ophør.

Den nye lokomotivføreruddannelse 1962



LOKOMOTIVFØRER- UDDANNELSEN

Tekst og foto:
Ole Husted Andersen

Da DSB i løbet af 1950'erne for alvor begyndte at udfase sine damplokomotiver til fordel for diesellokomotiver, viste det sig, at det også skulle få store personale- og uddannelsesmæssige konsekvenser. Tidligere havde lokomotivfyrbødertjenesten udgjort en væsentlig del af basis for lokomotivføreruddannelsen. Man erkendte efterhånden, at såvel den fremtidige aspirantansættelse som uddannelsen fremover, som følge af trækraftomlægningen, måtte tage mere direkte sigte på lokomotivførertjenesten. Til det formål nedsattes det såkaldte Lokomotivmandsudvalg, som den 14. november 1961 afgav betænkning om den fremtidige rekruttering og uddannelse af lokomotivpersonale.

Faglært/ikke-faglært
Udvalgets arbejde var i første

række rettet mod at komme til klarhed over, i hvilket omfang det var påkrævet at benytte faglært arbejdskraft ved fremførsel af trækkende køretøjer. I udvalgets konklusion på dette spørgsmål står:

Der har fra begyndelsen været enighed i udvalget om, at der til det personale, der som lokomotivførere skal betros betjeningen af og omsorgen for de kostbare lokomotiver og motorvogne, må stilles krav om de absolut nødvendige kvalifikationer, og at det derfor bl.a. er vigtigt, at aspiranterne ved antagelsen har den rette håndværksmæssige foruddannelse. Dette gælder lokomotivførertjeneste såvel ved togfremførelse som ved rangering med rangerlokomotiver.

Om S-banen
Udvalget var dog ikke helt så klar i mælet, når det gjaldt rekrutteringen til den københavnske S-bane – *elektroførertjenesten*, som det dengang hed:

Med hensyn til elektroførerstillingen kan der ikke med samme styrke fremhæves grunde for

krav om faglig uddannelse, idet de elektriske motorvogne er forholdsvis lette at betjene. Udvalget mener derfor at måtte give udtryk for den opfattelse, at der rent teknisk set intet ville være til hinder for at lade S-togsfremførelsen bestride af ufaglært personale, der naturligvis måtte have den nødvendige tekniske og sikkerhedsmæssige uddannelse.

Udvalget var af den opfattelse, at man derved kunne opnå bedre stabilitet i personalestyrken. Man valgte dog at bibeholde lokomotivuddannet personale til tjeneste i S-togsdriften, idet det ...af hensyn til reservehold for denne inden for det københavnske trafikområde så vigtige tjenestegren vil dette naturligvis være af stor betydning, idet der til enhver tid ved de store københavnske maskindepoter vil kunne være en tilstrækkelig reservestyrke med den fornødne uddannelse til rådighed.

Alle forhold taget i betragtning mener udvalget herefter at burde foreslå, at tjenesten som fører af de elektriske motorvogne i den københavnske nærtrafik fortsat bestrides af lokomotivuddannet personale. Det foreslås, at der som betingelse for overgang til denne tjeneste kræves, at vedkommende skal forblive ved tjenesten i mindst 5 år.

Rangertraktorer
For så vidt angik traktorførertjeneste var der i udvalget enighed om, at faglig uddannelse ikke var påkrævet for personale, som skulle udføre rangertjeneste med traktorer på 167 hk og derunder. Af hensyn til effektiviteten var det dog opfattelsen, at på større stationer, hvor der var stationeret lokomotivpersonale, kunne denne kørsel udføres af disse.

Lokomotivfyrbøderne
Da lokomotivfyrbøderstillingen hidtil havde været en forberedelses- og gennemgangsstilling til lokomotivførerstillingen, havde det været påkrævet, at lokomo-

tivfyrbøderne rekrutteredes fra de faglærtes rækker. Da lokomotivfyrbødertjenesten imidlertid fremover ville være reduceret væsentligt, som følge af den stærkt aftagende dampdrift, var der i udvalget enighed om, at den resterende fyrbødertjeneste i fornødent omfang kunne bestrides af ufaglært personale men det forudsættes dog, at tjenesten bestrides af lokomotivmedhjælperaspiranter med fornøden uddannelse, lokomotivmedhjælpere og lokomotivassistenter (jf. udvalgets forslag til fremtidige stillingsbetegnelser), når sådant personale er til disposition. Da det er af vigtighed, at der til enhver tid haves den fornødne reservestyrke til lokomotivfyrbødertjeneste under udsving i trafikken, foreslår udvalget, at reglerne for remisearbejders anvendelse til lokomotivfyrbødertjeneste ændres således, at de hidtidige begrænsninger for så vidt angår lokomotivtyper og togarter bortfalder.

Ny stillingsbetegnelse
Som det fremgår, kunne betegnelsen lokomotivfyrbøder ikke længere siges at dække indholdet af den tjeneste, som de unge lokomotivmænd ville komme til at udføre, indtil udnævnelse i lokomotivførerstilling kunne finde sted. Udvalget foreslog derfor, at der fremover ved ansættelse anvendtes stillingsbetegnelsen lokomotivmedhjælper. Denne stilling skulle ligesom lokomotivfyrbøderstillingen placeres i 7. lønningssklasse.

Automatisk avancement
Da ændringen i driftsformen medførte, at trækraftmateriellet fremover skulle være enmandsbetjent, ville lokomotivpersonalet som noget helt nyt straks være beskæftiget ved førertjeneste. I konsekvens heraf foreslog udvalget, at der indførtes automatisk avancement til lokomotivførerstillingen i 12. lønningssklasse. Efter 4 års ansættelse som lokomotivmedhjælper oprykkedes lokomotivmanden i

stillingen som lokomotivassistent (det var altså første gang, at dette begreb blev anvendt) i 10. lønningsklasse. Efter yderligere 5 års ansættelse (dvs. normalt 11 år efter antagelse som lokomotivmedhjælperaspirant) oprykkedes til lokomotivfører i 12. lønningsklasse. Da fremførelse af S-tog herefter indgik som led i den automatiske avancementsordning, bortfaldt stillingsbetegnelsen elektrofører samtidig som avancementsstilling for fremtidigt ansatte.

Stillingsbesættelse ved opslag

Der skete ingen ændring i de hidtidige bestemmelser om, at stillingerne som lyntoglokomotivfører, lokomotivfører (15. lønningsklasse) og lokomotivfører med depotforstanderhverv blev besat efter opslag. Ledige pladser ved S-togstjenesten kunne søges af lokomotivassistenter og af lokomotivmedhjælper, der havde bestået attestkørsel på motorvogne litra MO, dog tidligst 1 år efter ansættelsen som lokomotivmedhjælper. De pågældende, der overgik til S-togstjeneste, forpligtede sig til at blive ved denne tjeneste i mindst 5 år.

Ansættelsesbetingelser

Det havde hidtil været således, at man højst måtte være 24 år ved ansættelsen som lokomotivmand. Denne grænse blev nu hævet til 26 år. I øvrigt var betingelserne for at blive antaget som lokomotivmedhjælperaspirant, at man:

- ikke var fyldt 26 år,
- var sund og kraftig uden fremtrædende eller for lokomotivmandsstillingen skadelige legemsfejl (højde mindst 165 cm) og havde fornøden synsstyrke samt normal farvesans og høreevne; den pågældende måtte ikke lide af latent hypermetropi (skjult langsynethed),
- var fri for militærtjeneste (fraset lovbestemte genindkaldelser),
- kunne skrive en tydelig håndskrift,
- var udlært som maskinarbejder, kleinsmed eller elektromekaniker. Endvidere kunne antages andre faglærte arbejdere, som kunne blive medlemmer af Dansk Smede- og Maskinarbejderforbund, for så vidt de kunne skaffe bevis for, at de efter udstået læretid havde været beskæftiget på en sådan måde, at deres faglige kunnen efter statsbanernes skøn måtte anses for til-

strækkelig med henblik på lokomotivmandsgæringen.

Tidligere praksis

Tidligere havde de unge lokomotivmænd i hele aspiranttiden og i hvert fald de første 2-3 år efter ansættelsen som lokomotivfyrbøder udelukkende forrettet tjeneste under dampdriften. Dette var uddannelsesmæssigt en fordel, idet damplokomotivtjenesten gav et udmærket grundlag for oplæring af de unge i lokomotivmandsgæringen, især fordi de pågældende igennem en årrække under deres daglige arbejde var i nær kontakt med en erfaren lokomotivmand på maskinen.

Personalets uddannelse i motorvæsen skulle efter de hidtil gældende bestemmelser påbegyndes inden udgangen af det 3. år efter ansættelsen som lokomotivfyrbøder. I praksis skete denne uddannelse dog på et væsentligt senere tidspunkt, idet de fastsatte terminer ikke kunne overholdes, bl.a. som følge af, at motordriften var indstillet under 2. verdenskrig i årene fra 1940 til 1945.

Uddannelse i dampdrift

Udvalget havde også overvejet, hvorvidt uddannelsen i dampdriften burde bibeholdes, og man nåede til enighed om, at man som følge af udviklingen fremover burde lægge hovedvægten på motoruddannelsen. Uddannelsen i damplokomotivtjeneste skulle derimod betragtes som underordnet og kun gives i strengt nødvendigt omfang af hensyn til udførelse af lokomotivfyrbødertjeneste, og kun som en rent praktisk uddannelse uden kursus på jernbaneskolen. Denne beslutning blev taget på baggrund af, at samtlige daværende lokomotivførere og lokomotivfyrbødere allerede var kvalificeret til at forrette førertjeneste på damplokomotiver. Dermed sikrede man betjeningen af disse lokomotiver i den tid, dampdriften forventedes at ville bestå. Udvalget valgte derfor, at der kunne ses bort fra almindelig videregående uddannelse i dampdriften for de fremtidige aspiranters vedkommende.

Teoretisk uddannelse

For så vidt angik den teoretiske del af aspirantuddannelsen, fandt udvalget det rigtigst af hensyn til læsestoffets omfang, at kursusundervisningen på jernbaneskolen deltes i to afsnit med mindst 2 måneders mellemrum, nemlig først lokomotivmedhjæl-

perkursus (omfattende bl.a. de sikkerheds- og reglements-mæssige fag) og derefter motorkursus I (omfattende udelukkende tekniske fag).

Udvalget foreslog endvidere, at uddannelsen i motorvæsen deltes i to hovedafsnit, således at første del skulle gennemgås i aspiranttiden, medens anden del først skulle gennemgås efter udnævnelse til lokomotivfører i 12. lønningsklasse, på det tidspunkt hvor tjeneste på dielelektriske lokomotiver litra MX og MY ville blive aktuel.

Udvalget fandt ikke anledning til at foreslå ændringer i de hidtidige bestemmelser for uddannelse til elektroførertjeneste.

Lærerkræfterne

Udvalget var i forbindelse med spørgsmålet om kursusundervisningen på jernbaneskolen opmærksom på de vanskeligheder, som i flere tilfælde havde gjort sig gældende med hensyn til fremskaffelse af de nødvendige lærerkræfter. Til undervisning i de tekniske fag havde der hidtil været anvendt ingeniøruddannet personale, og det havde navnlig i de senere år som følge af mangel på ingeniører voldt betydelige vanskeligheder at afse personale til kursusvirksomhed. Det var derfor udvalgets opfattelse, at det måtte være muligt i hvert fald for visse af de tekniske fags vedkommende at anvende lærerkræfter uden egentlig ingeniøruddannelse, og man foreslog derfor, at der også skulle kunne undervises af ansatte inden for den praktiske lokomotivtjeneste, f.eks. lokomotivmestre, værk-mestre, lokomotivinstruktører og evt. kørelærere.

Normering

Efter de tidligere normeringsprincipper for lokomotivpersonale var normativerne beregnet på grundlag af mindstebehovet, dvs. på grundlag af vinterkøreplanens behov for personale til faste linie- og rangerture samt særtogskørsel; sidstnævnte blev beregnet som et gennemsnit af anvendt personale til særtogskørsel i den foregående periode.

Der var enighed om, at statsbanerne under hensyn til udviklingen ikke fortsat vil kunne ansætte normativerne efter disse principper, idet mulighederne for at anvende en reservestyrke med begrænset, kortvarig uddannelse ville bortfalde samtidig med, at man overgik til enmandsbetjent trækraftmateriel.

Indstillingen var derfor, at normativerne, når fuld motorisering var gennemført, skulle fastsættes på grundlag af sommerkøreplanens behov, og således at styrken ville være tilstrækkelig til at bestride kørslen også under spidsbelastning.

Beskæftigelse i trafiksvage perioder

Man fandt derefter anledning til at overveje spørgsmålet om beskæftigelse af lokomotivpersonalet under trafiksvage perioder. Selvom man forudsatte, at personalets uddannelse blev henlagt til vinterkøreplansperioden, måtte det dog påregnes, at der ville forekomme perioder, hvor der ikke ville være anvendelse for alt disponibelt lokomotivpersonale til kørsel. Man lagde derfor vægt på, at der skulle tilvejebringes mulighed for beskæftigelse ved håndværker-tjeneste i remiserne af sådant lokomotivpersonale, som periodisk ikke ville kunne beskæftiges ved kørsel.

Efter en vurdering af forholdene, således som disse forventedes at ville udvikle sig i de nærmeste år, blev man enige om at foreslå, at der ud over aspiranter til uddannelse periodisk skulle kunne beskæftiges et mindre antal lokomotivmænd ved de enkelte maskindepoter.

Det var også af væsentlig betydning, at de store periodiske eftersyn på motormateriellet, som krævede en midlertidig forøgelse af den normale håndværkerstyrke, blev henlagt til trafiksvage perioder, således at en hensigtsmæssig vekselvirkning kunne opnås, for så vidt angår lokomotivpersonalets anvendelse ved henholdsvis lokomotivtjeneste og håndværkertjeneste. Man mente, at det „i sagens natur“ måtte blive de yngste lokomotivmænd, der i påkommende tilfælde skulle overføres til håndværkertjeneste, og det var en forudsætning, at lokomotivmedhjælper og evt. lokomotivassistenter blev udtaget depotvis til denne tjeneste efter anciennitet (de yngste først).

Det var endvidere en forudsætning, at der ikke blev foretaget afskedigelser eller forflytninger til anden by af remisehåndværkere i anledning af lokomotivpersonalets beskæftigelse ved håndværkertjeneste i remiserne.

Artikelserien om lokomotivføreruddannelsen fortsætter i næste nummer med lokomotivassistentuddannelsen fra 1972.

Smuk og temperamentsfuld dame runder 50

- Smukke svungne former og en dyb sensuel stemme er blandt de kendetegn, hendes mange elskere altid har sat stor pris på. Det er i år 50 år siden, MY-lokomotivet debuterede på de danske skinner. En helt ny æra havde dermed taget sin begyndelse...



MY 1108 sminket til sin rolle i Lars von Triers „Dancer in the dark“. Mange synes, at den gamle GM-motor synger meget smukkere end Björk.



Udstillerne havde sørget for, at alle interesser kunne tilgodeses... ...Jubilaren havde også fået en lille en til næsen.

Tekst og fotos:
Ole Husted Andersen

Det er sjældent, at diesellokomotiver bliver gamle nok til at kunne holde 50 års fødselsdag - og hvis de faktisk bliver så gamle, er det sjældent, at nogen har lyst til at fejre jubilæet.

Dette gælder ikke for MY-lokomotivet! Det kom til Danmark i 1954 for at afløse damplokomotiverne, og det viste sig hurtigt at være et uhyre driftsikkert og robust lokomotiv, som blev utroligt populært som trækraft for både hurtige persontog og store godstog. De karakteristiske runde snuder blev kendt blandt alle, og den særlige buldrende „sound“ var som englesang for jernbaneentusiastene.

I alt blev der af DSB indkøbt 59 stk. frem til 1965. Design og konstruktion var ærkeamerikansk og stammede fra General Motors i USA; men det var den svenske NOHAB fabrik, der i praksis kom til at bygge

lokomotiverne til DSB. De kørte deres sidste tur i ordinær DSB-regi i 2001. Ikke desto mindre er mange af de gamle slidere bevaret og kører stadig - f.eks. har Danmarks Jernbanemuseum to eksemplarer, og et antal er blevet solgt til privatbaner både i Danmark og udlandet til helt almindelig drift. I udlandet har lokomotiver af MY-typen været i drift i Norge, Belgien, Luxembourg og Ungarn.

Den runde dag skulle naturligvis markeres på passende og værdig vis, og hvem er vel bedre til det end Danmarks Jernbanemuseum i Odense?

Derfor var der inviteret til fødselsdagsfest i dagene 14. og 15. august. Fagfolk, glade entusiaster, turister, børn medbringende deres fædre og mødre, interesserede og blot almindeligt nysgerrige og ikke mindst: Gedigne jernbanetusser var stimlet sammen i Odense for at deltage i festlighederne - selv solen var (helt ekstraordinært) mødt op i sit stiveste puds. Lokomotiver (naturligvis GM) fra hele Europa var troppet op for at hylde deres danske slægtning. Der var i forbindelse med arrangementet etableret flere veteran-togskørler i det nærmeste op-

land, drejeskiveshows (skønhedskonkurrence for tonstunge og yndefulde lokomotiver), mulighed for førerrumsbesøg (så selv en produktionsenhedsleder fra Banedanmark kunne få lejlighed til at udleve sine lokomotivførerdrømme), veteranbuskørsel, minitogstræf, salgsboder, togsimulering og legepladser - ja selv en symfoni skrevet for GM-lyde fremført under ledelse af Det kgl. Teaters musikchef Michael Schönwandt kunne man opleve.

Det ville føre for vidt her at beskrive alle de tekniske vidundere, der kunne tages i nærmere øjesyn. Interesserede ved med garanti allerede, hvor de tekniske detaljer kan opspøges. Herfra skal der blot lyde en opfordring til alle interesserede om at møde op ved fremtidige arrangementer af denne karakter, som Jernbanemuseet arrangerer - for de gør det altså bragende godt!

PS: Tag blot børnene, fru - ja selv svigermor - med, for der er masser af oplevelser for alle aldersgrupper.

Jernbanehjemmevernet viste naturligvis også flaget.



Blå himmel, hvide skyer og skinnende maskiner.



Selvom man er på besøg i udlandet, ka' man jo godt lige få nusset udstødningen.



Seks flotte damer, som får det til at rykke i enhver dieselfreak.



En gammel kollega E 994 blev trukket frem for at hylde jubilæren.

Få dækket dit kontingent - og tjen skattefrie penge oveni!

Af hovedkasserer
Torben Hansen

Når man melder sig ind i en faglige organisation som Dansk Jernbaneforbund, er det naturligvis først og fremmest for at blive omfattet af den aftale- og forhandlingsret, forbundet har, ligesom det også er rart at kunne få råd og bistand, hvis der opstår problemer i forbindelse med ansættelsen.

Som medlem i forbundet betaler du naturligvis et kontingent, men det kontingent kan du faktisk spare - og tjene lidt ved siden af - ved at benytte dig af den lange række af tilbud, dit medlemskab lukker op for. Det er naturligvis ikke alle medlemmer, der kan eller vil benytte sig af alle de tilbud, der stilles til rådighed, og det kan selvfølgelig ændre på regnestykket for den enkelte.

Apropos regnestykker er det ikke sådan ligetil at gøre alle fordelene op i penge. Muligheden for gennem forbundet at leje de meget attraktive ferieboliger i både ind- og uland - hvor såvel lejeniveau som standard bestemt er konkurrencedygtigt i forhold til markedet i øvrigt - er svært at gøre op for den enkelte.

Det eksempel, vi har stillet op, viser klart, at man ved at udnytte en række af Dansk Jernbaneforbunds medlemstilbud - hvilket en lang række medlemmer allerede gør - sparer man ikke blot kontingentet til forbundet, men rent faktisk kan man få et kontant skattefrit overskud ud af det, som nemt kan beløbe sig til omkring 8.300 kr. om året! Helt præcist 4.844 kr. i det eksempel, vi har stillet op.

Til eksemplet knytter der sig naturligvis en række forudsætninger, der fremgår af teksten i boksen yderst til højre.

Så ud over de faglige argumenter for at melde sig ind i Dansk Jernbaneforbund er der også det økonomiske aspekt, der taler for medlemskabet.



Her er regnestykket!

Det koster det:

Kontingent

Nettokontingent til Dansk Jernbaneforbund 3.242 kr.

Det spares der:

Forsikring i Tjenestemændenes Forsikring
Familieforsikring kr. 643
Villa/husforsikring kr. 972
Autoforsikring kr. 3.406
I alt forsikring kr. 5.021 5.021 kr.

MasterCard i Sporbanken 480 kr.

Bonus gennem Forbrugsforeningen 1.145 kr.

Lån i Låne- og Spareforeningen af 1883 1.440 kr.

Samlet overskud pr. år: 4.844 kr.

Her er forudsætningerne!

Kontingent

Kontingentet til forbundet 385 kr. pr. md. + bidrag til konfliktfonden 20 kr. pr. måned. I alt 405 kr. x 12 måneder = 4.860 kr. Dette kontingent reduceres med værdien af fradraget for kontingentet som ligningsmæssigt fradrag med anvendelse af den gennemsnitlige skatteprocent til kommune, amt og kirke med 33,3 % i 2003 eller 1.618 kr., og reelt betaler medlemmet derfor selv 3.242 kr. pr. år.

Forsikring i Tjenestemændenes Forsikring

Generelt for sammenligningerne vedrørende forsikringerne i Tjenestemændenes Forsikring gælder, at der sammenlignes med priser hos Alka, som jo bl.a. er det selskab, der står for LO's nye fordelskort. Sammenligningerne vedrører en familie på to voksne, begge 40 år, og to børn under 18 år, som bor i eget hus i postnummer 2750.

Ved sammenligningen spares der i alt 5.021 kr. ved forsikring i Tjenestemændenes Forsikring fremfor i Alka - og dertil kommer, at præmien hos Tjenestemændenes Forsikring betales månedsvis, hvilket ikke er muligt i Alka. Hvis sammenligningen foretages op mod Topdanmark, er besparelsen kun 3.341 kr., men alligevel en besparelse der **alene** dækker et helt års kontingent til Dansk Jernbaneforbund.

Som baggrund for beregningen af bilforsikringen er valgt en bil til en nyværdi af 253.000 kr., den pågældende har haft bil i 15 år og være elitebilist i de sidste 3 år. I beregningen ligger også, at der ikke er nogen selvrisiko på ansvar i Tjenestemændenes Forsikring, men 4.827 kr. i Alka. Den samme selvrisiko har Alka på kasko, hvor Tjenestemændenes Forsikring kun har 3.000 kr.

Hvis den samme sammenligning foretages over for Topdanmark, bliver forskellen som nævnt kun 3.341 kr., hvoraf de 610 kr. ligger på familieforsikringen, 1.044 kr. på husforsikringen og 1.687 kr. på bilforsikringen. Selvriskoen her, både på ansvar og kasko, er på 3.100 kr., altså næsten den samme som i Tjenestemændenes Forsikring.

Vejlekassen

Vejlekassen er uden overdrivelse Danmarks billigste begravelsesforsikring. Vejlekassen blev startet i 1878 med 10 øre i kontingent, og i dag skal man betale 5 kr. om måneden for at sikre sig, at de efterladte får op til 13.500 kr. hvis man falder væk. Beløbet, der kommer til udbetaling, er afhængig af den alder, man har ved indmeldelsen i foreningen. Der er ikke medtaget noget beløb i beregningen over, hvad der er sparet, idet det ikke har været muligt at finde nogen at sammenligne Vejlekassen med.

MasterCard i Sporbanken

Det årlige kortgebyr for et MasterCard i Sporbanken er 0 kr., men normalprisen er 480 kr. pr. år. Det engagement i Sporbanken, som er en filial af Lån & Spar Bank A/S, kan også indebære andre kontante fordele. Det er gratis at overføre lån og kreditter fra andre pengeinstitutter, rabat på etableringsomkostninger ved oprettelse og forhøjelse af lån, og ingen beregning af lånesagsgebyr ved optagelse af realkreditlån i BRFKredit.

Bonus gennem Forbrugsforeningen

I 2003 købte 1.860 af Dansk Jernbaneforbunds medlemmer for 33.529.448 kr. gennem Forbrugsforeningen. Det gav en samlet bonus på 2.130.460 kr. - eller i gennemsnit 1.145 kr. til de af forbundets medlemmer, der har valgt at benytte Forbrugsforeningskortet. Som sagt er det et gennemsnit, så nogle har naturligvis fået udbetalt mere, idet bonussen bliver større, jo mere man benytter kortet.

Lånemuligheder

Som medlem af Dansk Jernbaneforbund har du to muligheder for at opnå billige lån - Låne- og Spareforeningen af 1883 eller Tjenestemændenes Låneforening - enten et af stederne eller begge to på én gang. Da de billige lån er betinget af enten lønforskrivning eller en betalingsaftale gennem PBS, skal man være opmærksom på reglen om en højeste lønforskrivning på lån på 8 procent af bruttomånedslønnen.

Lån i

Låne- og spareforeningen af 1883

For at opnå lån i 1883 skal man være medlem af foreningen, hvilket koster 10 kr. om måneden. Disse tilbagebetales dog i forbindelse med afsked fra tjenesten eller dødsfald. Der kan lånes op til 54.000 kr., og afdragstiden kan højst være 24 måneder. Renten er noget af det billigste på markedet og bliver yderligere nedsat efter 2 års medlemskab. Den effektive rente ligger derfor fra 3,51% til 5,68%. Som noget specielt fratrækkes rentebeløbet for hele lånets løbetid ved lånets udbetaling.

I 2003 bevilgede 1883 434 lån til Dansk Jernbaneforbunds medlemmer for i alt 12,2 mio. kr., hvilket giver et gennemsnitligt lånebeløb på 28.200 kr. pr. lån. En sammenligning med GE Capital Bank er nok den mest realistiske, idet denne bank heller ikke kræver sikkerhed i forbindelse med optagelse af lån. Dog foretager GE en kreditvurdering, hvor låneren f.eks. ikke må være registreret i RKI Kredit Information.

I det aktuelle tilfælde er der foretaget en sammenligning med et 2-årigt lån på 40.000 kr. Den årlige ydelse ved et lån i 1883, hvor der samtidig er taget højde for den skattemæssige værdi af rentefradraget, ligger på 20.537 kr. Den samme ydelse vil ved et lån i GE Capital beløbe sig til 21.977 kr. Dette giver en besparelse på 1.440 kr.

Hvis man nu i stedet for havde taget det samme lån i Handelsfinans/Expresslån havde den årlige ydelse været 24.002 kr., og der var så opnået en besparelse på 3.465 kr., men vi tager den mindste besparelse med i regnestykket.

Lån i

Tjenestemændenes Låneforening

For at opnå lån i Tjenestemændenes Låneforening skal man også være medlem af Dansk Jernbaneforbund. Låneforeningen er også en billig mulighed, når man skal ud på låne markedet. Der er hverken stiftelsesomkostninger, gebyrer eller krav om gruppelevsforikring, og de årlige omkostninger er p.t. på 6,1%. Sikkerheden i lånet ligger i en noteret lønforskrivning.

Der blev i 2003 ydet 392 lån til medlemmer af Dansk Jernbaneforbund til en samlet værdi af 24,2 mio. kr., svarende til et gennemsnitlån på 61.750 kr. Også i dette tilfælde er der sammenlignet med GE Capital, der dog har forskellige rentesatser afhængig af den kreditvurdering, der bliver foretaget.

Hvis man tager udgangspunkt i et lån på 60.000 kr. over 5 år, og tager højde for den skattemæssige værdi af rentefradraget ved tidligere omtalte gennemsnitlige skatteprocent, kan besparelsen opgøres til 1.441 kr. det første år.

Endnu større fordel

Ved sammenligning med såvel Tjenestemændenes Låneforening og 1883 på den ene side og GE Capital på den anden side, skal der yderligere tages i betragtning, at alle omkostninger hos de to låneforeninger kan fratrækkes, mens der for GE Capitals vedkommende er tale om et etableringsgebyr på 1.800 kr. samt et månedligt gebyr på 15 kr. og omkostninger til oprettelse af en gruppelevsforikring, der ikke er fradragberettiget.

Der er i regnestykket kun medtaget det ene lån, men har man lån - og det er der nogen der har - i begge låneforeninger, bliver fordelene endnu større.

Århus har haft tre banegårde

Den nuværende fylder i år 75 år



Ventesalen er prydet med kunst af Lis Zwick og Jørgen Nash. (Arkivfoto)

Tekst og fotos:
Viggo Lovdal

Det kan smutte for enhver journalist. Såvel for den professionelle som for en skriverkarl som mig, der har faget som hobby. Tag nu f.eks. Århus Hovedbanegård, der i år har 75 års jubilæum. Eller havde. 15. juli var dagen; omtrent på samme tid sad jeg en regnvejrsdag og kiggede i arkivet. Århus Hovedbanegård, jubilæum i 2004, stod der på omslaget, jeg fandt. Den var værre. Deadline er passeret, planen om en artikel må skrottes. Eller hvad. Jeg iler med et tilbageblik. Måske går det an hos redaktøren. En artikel som en lidt forsinket jubilæumshilsen til banegården i smilets by.

Hvor skulle banegården placeres?

I 1862 blev Jyllands første jernbanestrækning - fra Århus til Randers - etableret. Den 29. juni forlod det første damplokomotiv Århus for at begive sig ud på den nyanlagte banestrækning. Samme år indvie-

des den første banegård i Århus. Siden har byen haft tre banegårde, den nuværende kunne som nævnt den 15. juli i år fejre 75 års jubilæum. Århus havde fået storbypræg. Et præg, som overarkitekt K.T. Seests monumentale banegårdsbygning er med til at fastholde. Gennem årene har tusindvis af rejsende fået det første indtryk af Århus her, når de stod af toget.

1927. Årstallet står præget i en del af de gule mursten på bygningens facade. Om man forventede, at bygningen skulle stå færdigopført dette år, er ikke til at vide, men kendsgerningen er, at der gik et par år mere, inden banegården blev taget i brug. I øvrigt efter seks års byggerod på stedet, hvad jo var forståeligt, når der var tale om et så stort anlægsprojekt, der også omfattede Banegårds Plads, Ryesgade og en del af Park Alle. I 1862 fik Århus sin første banegård. Levetiden for denne banegård var kun en snes år, da den måtte nedrives. Udviklingen var løbet fra byens første banegård. I 1884 kunne byens anden banegård tages i brug. Bygnin-



Modeljernbanen er flyttet fra forhallen til ventesalen. (Arkivfoto)

gens arkitekt hed Th. Arboe, og denne banegård fik en levetid på omkring 45 år til 1929, da Århus fik en banegård, der kunne leve op til det stigende behov for transport i takt med byens udvikling. Forud var der gået mange og lange stridigheder, hvorvidt banegården skulle ligge, hvor den nu ligger, eller om den, sammen med godsbanegården, skulle flyttes ud på Mølleengen (hvor Centralværkstedets filialværksted ØM blev placeret). De forretningssdrivende i Ryesgade - Søndergade frygtede, at en banegård på Mølleengen ville gøre det af med de nævnte gader som byens strøggade. Mølleengsforslaget, fremsat af trafikminister Hassing-Jørgensen i 1914, strandede i Lands-

tinget. Tre år senere fremsatte Hassing-Jørgensen forslaget om den nu værende placering - samme sted i øvrigt hvor byens tidligere banegård havde ligget. Strøget bibeholdt sin betydning og er videreudviklet til strøggade, i dag faktisk fra Domkirken til det nye Bruuns Galleri.

Bræddehytte som hovedbanegård

DSB's overarkitekt Seest tog fat på opgaverne og skabte bygningen, som den endelig kom til at se ud efter utallige ændringer af planerne. Moderniseret klassicisme, benævnte Seest stilartern. Søjlerne over indgangen, der dengang var stærkt omdiskuteret, forsvarede han med, at „man da også



Århus Hovedbanegård. Bemærk de i 20'erne omdiskuterede søjler over indgangen.

Uændret udadtil

Siden opførelsen har Århus Hovedbanegård selvsagt gennemgået flere ændringer. I det ydre ligner banegården sig selv, indvendigt er der rokeret om på tingene, i forhallen er alle butikkerne skubbet ud langs siden bag søjlerne for at give plads til de mange passagerer og nu også besøgende til Bruuns Galleri. Modeljernbanen, der stod i forhallen, til glæde for de mange børn, der „overvågede“ toggangen her, er flyttet til ventesalen, hvor et større kunstværk af Lis Zwick og nu afdøde Jørgen Nash siden 1997 har prydet væggene. Banegården har nu rullende trapper til perronerne, trapperne op til ankomsthallen kunne ikke længere leve op til kravene fra moderne passagerer. 1990 var året, hvor planerne for de omfattende ændringer begyndte at blive ført ud i livet. I fjor blev der etableret en elegant overgang fra enden af ankomsthallen til Bruuns Galleri, en af adgangsvejene hertil er altså fra hovedbanegården. Det fungerer vist upåklageligt. En ny tid er oprunden.

har brugt dem i Københavns nye politigård“. I dag er der vist ingen, der finder noget unormalt ved de prægtige søjler. Allerede i 1921 begyndte man at rive ned i kvarteret og forberede den nye banegård, bl.a. blev Bruunsbroen etable-

ret. Da broen var færdig, blev Wild-West-blokhuset bygget, i daglig tale benævnt „Blokhuset“ eller „Bræddehytten“. Køn var den ikke, men effektiv, og den fungerede som hovedbanegård i syv år, indtil den nye banegård kunne tages i brug.

Hvor bygningen lå, blev der senere opført bazarbygninger. Midlertidige, hed det sig, men de blev stående til i år, hvor de sidste er revet ned. Nu får Århus Stiftstidende bladdomicil på stedet; bladet rykker ind i foråret 2005.



De gamle bazarbygninger blev jævnet med jorden i fjor. (Arkivfoto)



Århus Hovedbanegård rykkede udendørs under restaureringen for nogle år siden. (Arkivfoto)



Hvor bazarbygningerne lå, får Århus Stiftstidende til huse til foråret.



Rom blev ikke bygget på en dag, Århus Hovedbanegård blev ikke taget i brug i 1927.

Er du forsikret i Tjenestemændenes Forsikring ?

Hvis ja, kan dit barn nu også blive det !



Nyhed !

Som noget nyt – kan vi nu tilbyde forsikringer til vores kunders børn – uanset alder og bopæl i Danmark.

Det eneste krav er blot, at mor og/eller far på tegningstidspunktet er kunde hos os!

Tilbud på forsikringer

Hvis du ønsker, at dit barn skal have de samme fordele som dig – så få ham eller hende til at udfylde og indsende kuponen nederst på denne side – porto er betalt. Har du flere børn så ta' en kopi – eller ring til vores hovedkontor på telefon **70 33 28 28** mandag til fredag mellem kl. 8:00 & 16:00, så henviser vi til den lokale forsikringstillidsmand.

www.tjm-forsikring.dk

Der er også mulighed for at hente masser af information om **Tjenestemændenes Forsikring** samt nyheder og meget andet på vores hjemmeside.

Det er bare at klikke ind på adressen **www.tjm-forsikring.dk** og se hvad Tjenestemændenes Forsikring kan byde på.

Det kræver en lille tidsinvestering. Men det er sandsynligvis en god investering!

----- klip -----

Gør dig selv - og dit barn en tjeneste - mand

- tal altid forsikring med os!

Ja tak – jeg ønsker et uforpligtende tilbud på mine forsikringer.

Jeg er i dag forsikret i: _____

Navn: _____

Adresse: _____

Postnr.: _____ By: _____

Tlf. privat: _____ Evt. mobiltelefon: _____

Ja, min mor og/eller far er kunde i dag, er medlem af **Dansk Jernbaneforbund** og har Cpr.nummer:



Tjenestemændenes Forsikring
Klausdalsbrovej 601
+++ 0100 +++
2750 Ballerup

Pensionistsektionen

Tillæg for DJ Pensionisternes sektion

Se mere på DJ's hjemmeside: djf.dk. Pensionistsektionen har eget afsnit under sektioner/områder.

Formand:

Poul Erik Christensen
Turkisvej 61
5210 Odense NV
Telefon 66 16 31 83
dj.pens@talnet.dk

Journalister:

Uffe Skov Pedersen
Sp. Kirkevej 23,
6700 Esbjerg
Telefon 75 13 16 58
Uffesp@vip.cybercity.dk

Sara Klærke
Gammel Havn 9, 1. th.
7100 Vejle
Telefon 75 83 65 78
sklaerke@stofanet.dk

Ekspeditor:

Ole Danshøjgaard
Svanevej 15
4970 Rødby
Telefon 54 60 53 14
rf.1.ole@stofanet.dk

Rejsekonsulent:

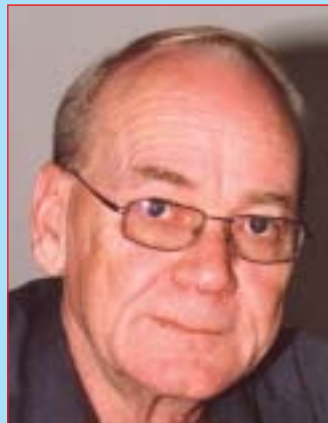
Anders Rasmussen,
Blegbanken 15, 2-4,
7100 Vejle
Telefon 75 83 36 78
Mobil 20 43 46 62
andersogema@hotmail.com

Stof til Pensionistsektionen skal sendes til Uffe Skov Pedersen senest den 8. oktober 2004.

Alt vedrørende adresseændringer mv. skal sendes til: Dansk Jernbaneforbund, Søndermarksvej 16, 2500 Valby
Telefon 36 13 25 00

Hvis dit blad udebliver, skal du ringe til Dansk Jernbaneforbund på telefon 36 13 25 00.

Spidsen: Ny seniorklub



Af Sektionsformand
Poul Erik Christensen

Den 26. maj så en ny seniorklub dagens lys. Det er en seniorklub for tidligere medlemmer af HK - Trafik og Jernbane.

Efter at jeg havde deltaget i Trafik og Jernbanes hovedbestyrelsesmøde den 24. februar 2003 og et seminar i rådighedsklubben den 28. oktober 2003, hvor overskriften var „PÅ PENSION OG HVAD SÅ“ stod det klart for mig, at det senior-

udvalg, som Trafik og Jernbane havde nedsat, ikke kunne anbefale deres medlemmer at melde sig ind i Dansk Jernbaneforbunds pensionistsektion, men de ville lave deres egen seniorklub.

I mit indlæg på seminaret og den senere debat beklagede jeg meget, at vi ikke kunne samles i en pensionistforening, uanset hvilken hovedforening/forbund vi var tilknyttet. For mig ville det være helt naturligt, at de, der havde været ansat i et jernbaneselskab, kunne samles og stå stærkere, når vi gik ind i den 3. alder.

Vi optager alle, der har været ved et jernbaneselskab, så hvis man ønsker det, kan man være medlem begge steder.

Vores kontingent er pt. 21,50 kr. pr. måned, og for det kan vi tilbyde:

- o Jernbane Tidende 8 gange årligt, hvor vi har vores egne sider
- o Lommebog der tilsendes i november/december.
- o 3 kurser om året.
- o Kan leje sommerhuse og lejligheder.



Uhm, det smager godt? Noget er dog bedst i små portioner - andet næsten ubegrænset!

Af Sara Klærke

Vi ved det godt alle sammen, at det er specielt svært for ældre mennesker, og ikke mindst når man er blevet alene, at overholde de sunde kostregler, som vi tudes ørerne fulde af. Mange ældre rammes jo i den

sene alder af type 2 diabetes, aldersdiabetes, blodpropper osv., og så bliver reglerne endnu strammere, for netop de sygdomme er livsstilssygdomme, luksusproblemer som bl.a. har rod i et langt livs vellevned og/eller arvelig disponering. Sygdomme kan forebygges ved gode kostvaner, så det er værd at holde sig kostreglerne

Pensionistsektionen

- o 3-4 medlemsmøder om året, de holdes forskellige steder i landet.
- o Formands- og kassererkursus/seminar.

Desuden kan man blive medlem i en af vores 21 lokalforeninger, der er fordelt ud over hele landet - medlemskabet koster mellem 50-125 kr. årligt.

Der er heldigvis plads til os alle, og når det, desværre, ikke kunne blive til „en forening“, vil jeg håbe på et samarbejde med den nye klub.

Reminder: Medlemsmøde

Vi minder om medlemsmødet i Odense tirsdag den 19. oktober 2004 kl. 11.00.

Dansk Jernbaneforbunds næstformand Knud Martens vil være til stede og give en orientering om, hvad der sker/er sket i forbundet.

Sidste tilmelding er den 11. oktober.

Tilmeldingskupen var i Jernbane Tidende nr. 5 juli.

Tilmelding til Poul Erik Christensen, Turkisvej 61, 5210 Odense NV.

Venlig hilsen
Poul Erik Christensen

for øje. Og hvad er det så lige, man skal huske? Det er egentlig slet ikke så svært.

Undgå sukkerholdige læsdedrikke, erstat sukker med sødemidler, hvor det er muligt, skær fedt fra kødet efter stegning, spis mange grøntsager og frugt, spis mindre kager og is, tjek fedt og sukkerindhold i sidstnævnte, flere små måltider, færre store og dyrk motion - en rask gåtur hver dag er udmærket.

Flere og flere danskere har indset, at rygning er farlig for helbredet og er holdt op. Det kan være irriterende altid at høre om for den inkarnerede ryger - men vi minder nu alligevel om, at det er bedst at standse, mens legen er god. Et godt råd, som alle kan have øre for, er også, at man påser ved sine indkøb altid at købe magert kød, fars med under 12 pct. fedtindhold, mager ost - og husk: meget fisk.

Det var i forbifarten nogle gode råd, så livet kan vare lidt længere.

Lokalforeninger i med- og modvind

Af Uffe Skov Pedersen

21 lokalforeninger er i dag knyttet til DJ Pensionistsektion. Et tal der har været stabilt gennem mange år: Nye kommer til, andre lukker, men en rundspørge som Pensionistsektionen har gennemført til samtlige lokalforeninger viser også, at nogle lokalforeninger sandsynligvis må dreje nøglen i løbet af en kort årrække.

Det er der mange årsager til. En af de mest indlysende er, at DSB reducerer antallet af ansatte: En proces, der har været undervejs i mange år. Særligt slemt står det til på de stationer, der ligger midt på en strækning, og hvor der i dag måske kun er personale tilbage i billetsalget. Der er rekrutteringsgrundlaget selv sagt begrænset. Det gælder eksempelvis Vejle, Horsens og Randers, og netop lokalforeningsformanden i Randers, Leo Lønstrup, vurderer, at Randers lokalforening vil lukke, når han træder tilbage ved generalforsamlingen januar 2005.

Men besparelser og effektiviseringer er hverdagen for DSB og de „gamle“ DSB virksomheder som banedanmark, Scandlines etcetera, etcetera: Dermed svinder det selvfølgelig mærkbart i rekrutteringsgrundlaget. Men ikke kun lokalforeningerne rammes hårdt, Pensionistsektionen vil også i de kommende år mærkes af medlemstilbagegang, vurderer sektionsformand Poul Erik Christensen.

Ikke kun redueringen i antallet af ansatte overalt, opsplitnin-



Behersket optimisme - men enkelte lokalforeninger vil dog lukke i løbet af en kort årrække

Hjørring og Aalborg lokalforeninger besøger Samsø!

gen af DSB i flere virksomheder, har betydning for medlemstallet, desuden er det i dag svært at få nypensionerede over i Sektionen.

Vi er ikke pensionister

Mentaliteten har ændret sig. Mange opfatter sig ikke automatisk som pensionister, når de i dag forlader arbejdsmarkedet. Den enkelte er måske kun 62 år, fri for legemlige skavanker, fuld af energi.

– De føler sig ikke som pensionister, de kan ikke se sig selv i pensionistforening, og vi har meget svært ved at overtale dem til at komme i vores forening, fortæller formanden for lokalfore-

ningen i Struer, Erling Petersen, der vurderer, at Struer lokalforening vil lukke om cirka 10 år.

Da han blev pensioneret for 10 år siden fra Struer station var der langt over 200 ansatte; i dag er tallet meget lavere.

Ikke kun Erling Petersen oplever, at det er vanskeligt at få unge pensionister til at melde sig ind i pensionistforening: Vi er jo ikke gamle, er det svar, mange lokalformænd får.

Tiderne har ændret sig. De, der blev pensioneret for 20 år siden, var typisk ældre, de var i højere grad mere fysik slidte, trenden med at være ung i hele livet var ikke så udviklet som i dag. Ordet gammel er siden blevet et skældsord.

Men også positiv

Men ikke alt er negativ. Mange lokalforeninger melder endda om medlemsfremgang. Også hvor det indlysende ikke burde forekomme. Korsør er et eksempel på, at en aktiv og udadvendt politik lønner sig. Selv her efter færdigeoverfartens lukning for flere år siden. Alle nye pensionister i lokalområdet får tilsendt et velkomstbrev og et program. Lokalformand Tage Olsen pointerer, at det er vigtigt med et spændende program, at det er vigtigt, at aktiviteterne beskrives fristende, når arrangementerne annonceres.

Overraskende er det måske også, at både Ringsted og Næstved melder om fremgang, mens det måske er knapt så overraskende, at København er inde i en periode med fremgang, men sådan har det ikke altid været i hovedstaden. Men blandt



Mavedanser besøger Korsør lokalforening!



Modeopvisning i Korsør. Mannequinerne demonstrerede blandt meget andet nattøj!



Fastelavn i Korsør lokalforening.



Korsør: Almen hygge!

andre har Henry Bæck Kristensen har formået at sætte skub i tilmeldingskuponerne. Udover et højt medlemstal jonglerer København også med mange deltagere til arrangementerne.

– Der skal være noget for alle, kultur og museumsbesøg i den ene ende, mere sjov og ballade i den anden. Endelig ligger vi vægt på, at der skal være et måltid – helst varm – mad som en del af programmet. Og det er specielt konererne glade for. Så slipper de for at lave mad, når de kommer hjem, ler Henry Bæck Kristensen.

Minus ansvar

Udover at det kan være vanskeligt at lokke nye medlemmer til, kan det også være svært at få medlemmerne til at deltage i bestyrelsesarbejdet og eksempelvis snuppe en formandspost. Esbjerg lokalforening med 150 medlemmer måtte lukke på den konto.

Hovedparten af lokalforeningsformændene fortæller, at mange medlemmer gerne giver en hånd med til de enkelte arrangementer, men sjældent mere. Formanden for Svendborg, Erik Hansen, formulerer det på denne måde:

– Ja, det kan være svært, mange vil gerne være med og hjælpe lidt her og der, mens det straks er vanskeligere at få nogen til at tage ansvar og træde ind i bestyrelsen.

Lokale forhold

Som det allerede er nævnt spiller lokale forhold ind. Stationsbyer midt på en strækning, hvor der næsten ingen ansatte er tilbage, har selvfølgelig svært ved at rekruttere nye medlemmer. I Århus er der udover en lokalforening under DJ Pensionistforening yderligere to „konkurre-

rende“ pensionistforeninger med tilknytning til jernbanen. Århus har 140 medlemmer, men kun 30 aktive.

Og der er en tendens til, at mødeprocenten til arrangementerne falder i de store byer med et bredt udbud til pensionister.

Konklusion

Det er ikke muligt ud fra undersøgelsen at lave en enslydende konklusion, der passer på samtlige lokalforeninger, dertil er mulighederne for forskellige, de geografiske forhold spiller ind, men eksempelvis Korsør har haft held med en udadvendt og opsøgende strategi.

Langt de fleste lokalforeninger forsøger at lokke nye medlemmer til ved at kontakte nypensionerede i eget lokalområde direkte. Ekspeditør Ole Danshøjgaard udsender lister til alle lokalforeninger med optegnelser over de nypensionerede, der har meldt sig ind i Pensionistsektion.

Enkelte forhold er tilsyneladende gældende for hele landet. Det er gennemgående vanskeligt at få nye medlemmer til lokalforeningen, mange følger sig for unge til en pensionistforening. Adskillige lokalformænd har svært ved at finde en afløser; det er ofte problematisk at få medlemmerne til at påtage sig et bestyrelsesansvar.

Behersket optimisme

I undersøgelsens sidste spørgsmål fik lokalformændene til opgave at pejle sig ind på fremtiden. Næsten alle forudser medlemstilbagegang, de fleste steder blev det vurderet, at man kunne holde i hvert fald 5 år endnu, derefter er alt uvis. Tendensen skyldes, at i mange lokalforeninger er gennemsnitsalderen meget høj, og der er næsten ingen nye medlemmer at

hente i lokalområdet.

Men trods de hårde odds rummer langt de fleste lokalforeninger en behersket optimisme.

– Vi holder skruen i vandet!

Undtagelser er Randers, der lukker til Januar, hvis der ikke meget overraskende dukker en formands afløser op. Formand Peer V Ebling i Århus har lovet sig selv at holde ud til foreningens 60 års jubilæum til oktober 2005. Så kan det sagtens være slut, hvis der ikke sker andet.

Samtlige lokalforeninger er blevet bedt om svare på følgende spørgsmål:

- Antal medlemmer?
- Er tendensen faldende, stigende eller status quo?
- Er det svært at få nye medlemmer?
- Gør I noget særligt for at få nye medlemmer?
- Er det svært at få medlemmerne til at deltage i bestyrelsesarbejdet?
- Hvor mange arrangementer afvikler I om året?
- Hvor stor er mødeprocenten?
- Et bud på fremtiden?

Følgende foreninger oplever medlemsfremgang:

- Odense har 157 medlemmer
- Nyborg har 52
- Korsør har 165
- Ringsted har 44
- København har 416
- Svendborg har 60
- Næstved har 75
- Roskilde har 72

Følgende foreninger oplever medlemstilbagegang:

- Horsens har 56
- Struer har 145
- Vejle har 36
- Fredericia har 175
- Randers har 66
- Århus har 140
- Hjørring har 41

Endelig foreninger med et stabilt medlemstal:

- Aalborg har 150
- Lolland-Falster har 150
- Helsingør har 77
- Sønderjylland har 140
- Rødby har 36
- Nordvestsjælland har 20

I alt 2273 medlemmer i lokalforeningerne.

Fotokonkurrence

Sidste måneds vinder var Bent Qvist, Vanløse, der korrekt gættede Nørresundby station.

Næste opgave: Hvor er dette foto taget? Svaret skal sendes til Uffe S. Pedersen, Sp. Kirkevej 23, 6700 Esbjerg senest den 4. oktober. Så deltager du i konkurrencen om to flasker god rødvin.

Up



Helsingør: Den 29. september: Bingo!

Den 8. oktober: Hyggemøde, eventuelt med museumsbesøg.

Den 27. oktober: Foredrag om Amnesty International.

Ringsted: Den 11. oktober kl. 14.00 viser vi film i Anlægs pavillonen.

Den 8. november kl. 14.00 holder Arne P. Mogensen, Sorø, foredrag om Evert Taubes liv og musik i Anlægs pavillonen.

Sønderjylland: Den 25. oktober kl. 14.00 på Bov Bibliotek taler biskoppen for Haderslev stift om „Kristendom og Muhamedanisme“. Benyt dagen til at komme tæt på vores biskop og til at høre nærmere om dette emne, som ikke mindst verdenssituationen og konflikterne i dagens Danmark har gjort særlig aktuel.

Den 8. november kl. 14.00 afholdes det årlige bankospil på Bov Bibliotek. Hver deltager medbringer en pakke til en værdi af cirka 20,- kr. Vi spiller om disse pakker samt om 3 hovedgevinster, som foreningen udsætter. Spillepladerne koster 10,- kr. for 3 stk.

Efterfølgende arrangementer: Julefrokost den 1. december kl. 12.00 på Smedeby Kro. Ordinær generalforsamling i Frøslevlejren den 17. januar. Nærmere om disse møder i kommende numre af bladet.

Århus: Den 13. oktober: Høstfest i Østergade 30 kl. 13.30. Der serveres en platte samt en øl eller en vand, pris 120,- kr. Derefter kaffe. Tilmelding i Østergade 30 den 27. september kl. 12.00-13.00 på anden sal.

Den 27. oktober: Indkøbstur til Flensborg. Afgang fra Århus H kl. 07.30, ankomst Flensborg 10.02, afgang Flensborg 14.57, ankomst Århus 17.44. Pladsbillet kræves, pris 23,- kr. Tilmelding den 4. oktober i Østergade 30 anden sal kl. 12.00-13.00.

Den 10. november: Efterårsfest i Østergade 30. kl. 13.00. En platte, øl eller vand pris 120,- kr. Tilmelding den 1. november kl. 12.00-13.00, Østergade 30 anden sal.

København: Den 19. oktober arrangerer vi en rejse til medlemsmødet i Odense. Vi mødes under uret på København H. kl. 08.40. Hjemkomst 17.27. Rejse og reservering koster kun tilmelding til Baadsgaard på telefon 35 26 10 44 for vore medlemmer senest den 11. oktober.

Den 21. oktober kl. 13.00 mødes vi på Godsbanegårdens kantine til en ret med vin, øl eller vand. Vi bliver underholdt af de tre harmonikaer, synger og danser. I pausen serveres kaffe/te med brød. Drikkevarer til kantinepriser. Husk danseskoene. Tilmelding til Baadsgaard senest 11. oktober. Pris kun 70,- kr.

Andre arrangementer: Vent med tilmelding i næste nummer. Besøg på Hirschsprungs Samling onsdag den 24. november, frokostbuffet Sølvgade 40, pris 60,- kr.

Julebanko på Gb den 15. december.

Nyborg: Den 28. september kl. 14.00 i Café Svanedammen: Banko!

Den 12. oktober kl. 15.00 i Café Svanedammen: Løvfaldsfest, hvor vi får kaffe og småkager, lidt senere 3 stykker smørrebrød samt en øl eller vand for 40,- kr. Måske også et lille gratis bankospil. Tilmelding.

Den 26. oktober kl. 14.00 i Café Svanedammen: Banko, husk kaffen i pausen, hvor I selv har brød med.

Den 9. november kl. 14.00 i Café Svanedammen: Henning viser lysbilleder fra mange rejser til fremmede lande med gode indtryk af kultur og geografi.

Høje Tåstrup, Roskilde og Omegn:

Den 4. oktober kl. 13.00 fejrer vi fødselsdagsfest i Hedehusets store sal. Vi hygger os til levende musik med godt smørrebrød, en øl eller vand + 1 snaps samt kaffe. Pris 60,- kr. Senere vil der være mulighed for dans. Bindende tilmelding senest 27. september til formanden på telefon 43 45 21 49.

Den 8. november kl. 14.00: Det traditionelle bankospil med gode gevinster. Pris 25,- kr. for 3 plader. Ekstraplader 10,- kr. Under spillet serveres kaffe med kage: 10,- kr. Sted: Hedehusets store sal. Tilmelding til formanden på telefon 43 45 21 49.

Struer: Den 4. oktober kl. 13.00-17.00: Høstfest med underholdning, pris 50,- kr. Husk tilmelding.

Den 11. oktober: Grænsetur, hvis der bliver tilslutning, mindst 40 deltagere. Mere senere.

Korsør: Den 1. oktober kl. 14.00: Banko! Der spilles om vin og kyllinger.

Den 15. oktober kl. 14.00: Efterårsfest i Teglværksparken, hvor vi starter med kaffe og lagkage. Der synges fra sanghefter, hvor der er et par nyheder. Karmods band spiller. Til slut 3 stykker smørrebrød. Vi glæder os til et hygge-

ligt samvær, pris 70,- kr. Tilmelding senest 1. oktober.

Den 27. oktober kl. 07.45 Caspar Brandts Plads. Udflugt til mejerikoncernen „Arla“ i Slagelse. Vi skal være ved mejeriet kl. 09.00 til et informationsmøde, derefter får vi lejlighed til at smage på forskellige produkter og en kop kaffe. Herefter guides vi rundt og får et indblik i produktionen. Vi spiser i Bilka, efterfølgende shoppingtur for interesserede. Pris 60,- kr. Tilmelding senest 15. oktober.

Svendborg: Vi minder om pakkefest den 18. oktober kl. 14.00 i Skallen. Husk pakke til en værdi af 20,- kr.

Den 15. november er der socialt samvær i Skallen kl. 14.00.

Odense: Den 11. oktober kl. 14.00 er der banko, kaffe og amerikansk lotteri.

Den 19. oktober er der medlemsmøde i Pensionistsektionen på Marienlyst. Der er arrangeret kørsel med busser fra Odense Banegårdscenter, det kræver blot en tilmelding til Minna senest den 11. oktober. Vi håber mange vil bakke op om dette arrangement.

Den 25. oktober kl. 14.00: Banko, kaffe og amerikansk lotteri.

Den 8. november kl. 17.00: Gule ærter med sprængt nakkefilet, pølse og små klare. Der kan bestilles forløren skildpade i stedet. Bindende tilmelding til Minna, telefon 66 18 94 37 senest den 1. november. Pris: 75,- kr.

Den 22. november kl. 14.00: Banko med ekstra flotte præmier. Kom! Det er måske din tur til at vinde juleanden. Der er også kaffe og amerikansk lotteri.

Den 13. december kl. 13.00: Julefrokost. Vi hygger os med vor medbragte mad. Der kan købes øl, vand, snaps og vin. Vi vil synge et par julesange og danse til musikken.

Alle fredage er der kortspil på Klosterbakken 20C fra kl. 09.00 til 12.00 for alle.

Vejle: Den 5. oktober kl. 16.00: besøg af Seniorshop ved Hanne Brandt, som fortæller om den nye mode og viser nogle modeller.

Den 17. og den 18. oktober: Fælles 15 års jubilæumsfest på Pejsegården i Brædstrup. Horsens Skanderborg arrangerer jubilæumsfest med velkomstdrink, festmiddag, vine ad libitum, natmad og dans. Overnatning i dobbeltværelse og morgencomplet. Deltagerpris: Cirka 750,- kr. per person. Uden overnatning: Cirka 450,- per person.

Fredericia: Den 30 september Kors-kærcentret kl. 14.00: Chefredaktør for Vejle Amts Folkeblad/Fredericia Folkeblad Arne Mariager taler om dagsaktuelt emne. Kaffe til dagspris.

Den 14. oktober Kors-kærcentret kl. 14.00: Banko. Vi spiller igen om gavekort fra Føtex. 3 kort 25,- kr. Kort til puljebanko 5,- kr. Kaffe til dagspris.

Den 28. oktober Kors-kærcentret kl. 14.00: Medlem af Folketinget Troels Lund Poulsen fortæller om arbejdet i Tinget, og der vil også blive spørgetid. Kaffe til dagspris.

Nordvestsjælland: Den 12. oktober: Bankospil i Musikhuset ved Ladegårdsparken kl. 14.00-17.00.

Den 9. november: Orientering om retslige forhold for pensionister i Musikhuset.

Næstved: Den 22. oktober mødes vi i Pejsestuen kl. 13.30 til 16.30, hvor vi starter med et par stykker smørrebrød, derefter underholdning ved Lis og Benny, og i forbindelse med underholdningen afprøver vi vores sangstemmer - så mød frem og lad os få et par hyggelige timer sammen. Prisen er som vanlig sat så lav, at alle kan deltage, nemlig 50,- kr., og så får I også kaffe. Af hensyn til indkøb bedes tilmelding ske snarest og senest mandag den 18. oktober til enten Arly (telefon 55 72 47 08) eller Gunnar (55 72 61 73).

I december mødes vi den 3. kl. 13.00 til cirka 17.00, hvor vi skal holde vores julefrokost. Vi har endnu ikke foreslået, hvad vi skal spise, og hvad det vil koste, men det bliver garanteret noget for alle til sædvanlig rimelig pris. Nærmere herom, når vi har fået mere styr på arrangementerne.

Aalborg: Den 19. oktober kl. 14.00 i Haraldslund: Stavgang. En populær og afslappet motionsform for alle størrelser, uanset alder. Sportschef Kristine Langagergaard fra Aalborg Seniorklub vil forklare teknikken og ideen med stavgang. Der bliver lejlighed til selv at prøve. Kirstine vil også fortælle om tilbud og aktiviteter i Aalborg Seniorsport (Ud af Røret). Gratis kaffe, men tag selv brød med.

Den 9. november kl. 14.00: Bankospil i Haraldslund. Medbring en pakke til max. 20,- kr. 2 plader er gratis, efterfølgende plader 5,- kr. Gratis kaffe, men medbring selv brød.

Spørg Socialrådgiveren

Skriv eller ring til Irene Bilgrav på tlf. 36 13 25 13

Seniorpolitik eller mangel på samme

Der skrives og tales meget om seniorordninger, men det er dog fortsat en kendsgerning, at det er eller kan være svært at få en aftale på plads, selvom der allerede foreligger aftaler. Det er ligeledes en kendsgerning, at behovene for de yngre og ældre aldersgrupper er forskellige, men en ting er sikkert, og det er ønsket om fleksibilitet fra både arbejdstager- og arbejdsgiver-side. For medlemmer af forbundet er det vigtigt at kende de aktuelle muligheder, som er forskellige, afhængig af i hvilken virksomhed man er ansat. På den baggrund har miljøafdelingen udarbejdet en lille pjeces, der ganske kort i hovedlinier beskriver Senior- og fratrædelsesordninger ifølge rammeaftalerne, dels mellem 1) Finansministeriet og organisationerne, dels mellem 2) KTO og de amtskommunale arbejdsgivere (tidligere privatbaneansatte).

For ansatte i Railion Danmark A/S, Arriva Tog A/S og Metro Service A/S er der endnu ikke aftalt seniorordninger.

1) Med hensyn til aftalen mellem Finansministeriet og organisationerne vedrørende senior- og fratrædelsesordninger, som omfatter ansatte i DSB, DSB S-tog a/s og Banedanmark, skal man være opmærksom på de **ændringer, der sker den 1. april 2005, som er følgende:**

- Deltidsansættelse med fuld pensionsoptjening ændres fra de nuværende 55 år til, at man skal være fyldt 60 år for at kunne indgå aftalen.
- Aldersgrænsen for etablering af frivillig fratræden forhøjes fra 60 år til 62 år, dog således at der fortsat vil kunne etableres fratrædelsesordninger for de 60 - 61 årige i det omfang ansættelsesmyndigheden efter en konkret vurdering finder, at det er nødvendigt for at fremme den frivillige fratræden i forbindelse med en større personalereduktion.

Indtil den 31. marts 2005 kan de frivillige fratrædelsesordninger indgås ved det fyldte 60. år.

2) Aftalen mellem KTO og de (amts)kommunale arbejdsgivere indeholder bl.a. følgende elementer:

Seniorpolitik består af 3 hovedelementer: Seniorstillinger, Generationsskifteordninger og Fratrædelsesordninger.

Ændringer i forhold til tidligere: Antal år beskæftigede har ingen betydning - og der gøres ikke længere forskel på chefer, ledere og andre medarbejdere.

Det er en nyskabelse, at alle ansatte i en seniorstilling bevarer retten til pensionsbidrag efter lønnen og beskæftigelsesgraden i den hidtidige stilling.

Der er mulighed for en særlig bonus, hvis seniorstillingen først forlades efter det fyldte 62. år.

Der er mulighed for at kombinere seniorordninger og fratrædelsesordninger.

Seniorstillinger kan oprettes for tjenestemænd og ikke-tjenestemænd, der er fyldt 52 år.

En seniorstilling kan enten være eksisterende eller nye stillinger, der oprettes til formålet.

Hvis den samlede løn er nedsat væsentlig, kan der tillægges op til 2 års ekstraordinær pensionsalder til tjenestemænd, som ved overgang til seniorstilling er fyldt 55 år. Lignende forhold gør sig gældende for ikke-tjenestemænd.

Fratrædelsesordninger: I forbindelse med fratræden kan der ydes en medarbejder en godtgørelse på indtil 6 måneders løn.

En tjenestemand kan tilkendes 4 ekstra pensionsår ved fratræden mellem 60-64 år, og i forbindelse med denne pensionsform kan procentfradraget reduceres eller helt bortfalde.

Pjecen om Senior- og fratrædelsesordninger kan bestilles i forbundet.

Orientering fra Arbejdsløsheds-kassen STA Fratrædelsesgodtgørelse for tjenestemænd

I sidste nummer af Jernbane Tidende blev omtalt, at STA afvandede svar vedrørende fratrædelsesgodtgørelser og modregning i dagpenge og efterløn. Der er nu kommet svar fra Arbejdsdirektoratet, og STA skriver følgende:

„Arbejdsdirektoratet har i juli 2004 udsendt 2 nye rundskrivelser, der hver især har betydning for medlemmer, der frivilligt fratræder en tjenestemandstilling med en fratrædelsesgodtgørelse. Tidligere er alle fratrædelsesgodtgørelser blevet modregnet i arbejdsløshedsdagpenge og efterløn, hvis arbejdsgiveren ikke har overholdt sit opsigelsesvarsel, men med de nye retningslinier skelner man mellem medlemmer, der har modtaget fratrædelsesgodtgørelse før og efter den 5. juli 2004.

Fratrædelsesgodtgørelse til tjenestemænd i perioden forud for den 5. juli 2004

Arbejdsdirektoratet har ændret sin praksis, så der som hovedregel ikke skal modregnes for fratrædelsesgodtgørelse i dagpenge og efterløn for medlemmer, som har modtaget en fratrædelsesgodtgørelse før den 5. juli 2004. Medlemmer, som har fået modregnet fratrædelsesgodtgørelse inden den 5. juli 2004 kan kontakte STA og høre mere om, hvordan de er stillet.**)

Frdrag for fratrædelsesgodtgørelse udbetalt efter den 5. juli 2004

Arbejdsdirektoratet fastholder, at fratrædelsesgodtgørelse skal modregnes i ydelser, hvis arbejdsgiverens opsigelsesvarsel ikke er overholdt. For tjenestemænd, som ville have haft ret til rådighedsløn, skal der modregnes for fratrædelsesgodtgørelse uanset, at arbejdsgiverens opsigelsesvarsel - på 3 måneder - har været overholdt“.

) **Vigtigt: Alle tjenestemænd, der har fået tilkendt en frivillig fratrædelsesgodtgørelse, og som er afskediget før den 5. juli 2004, skal henvende sig til STA med henblik på at eventuel manglende udbetaling af henholdsvis dagpenge/efterløn. Arbejdsdirektoratet skriver, at krav på efterbetaling af arbejdsløshedsdagpenge og efterløn er omfattet af den 5-årige forældelsesfrist. Det betyder, at udbetalinger, der dækker perioder, der ligger mere end 5 år forud for f.eks. medlemmets anmodning til a-kassen om at genoptage den tidligere afgørelse, ikke kan ændres.

A-kassen skal også vurdere, om medlemmet har krav på renter af et eventuelt efterbetalingsbeløb jf. arbejdsløshedsforsikringsloven.

STA arbejder videre på at ensarte reglerne før og efter den 5. juli 2004.

STA er påbegyndt omgørelser af sagerne fra den 12. juli 2004 og har skrevet til de medlemmer, der endnu ikke har fremsendt en klage. Sagen følges.

Frdrag i ledighedsydelsen i forhold til tjenestemandspension

Forbundet har anket nogle afgørelser, der drejer sig om frdrag i ledighedsydelsen for pensionerede tjenestemænd, der efter afskeden fra henholdsvis Banedanmark og DSB af deres opholdskommune er visiteret til et fleksjob (dvs. et job, hvor kommunen giver et løntilskud på grund af varig nedsat erhvervs-evne). Ledighedsydelsen udbetales af kommunen, mens man venter på det egentlige arbejde i det såkaldte fleksjob, det er altså en erstatning for arbejdsløshedsdagpenge. Problemstillingen har været, at kommunerne har fratrukket tjenestemandspensionen fuldt ud - altså krone for krone - i ledighedsydelsen i stedet for at lave et gradvist frdrag i forhold til en tjenestemandspension. Selve ledighedsydelsen udgør årligt **151.580 kr. (2004)**.

Dette gradvise frdrag svarer

til det frdrag, der sker i forhold til arbejdsløshedsdagpenge og f.eks. en tjenestemandspension - også kaldet beregning på grundlag af omregnings-satsen. Det betyder, at der modregnes ca. 53% af værdien af en tjenestemandspension i selve ledighedsydelsen.

For nogle tjenestemænd har det betydet, at hele pension er blevet modregnet fuldt ud i ledighedsydelsen.

Ankestyrelsen har netop afgjort, at frdraget skal foretages i forhold til omregnings-satsen, hvilket er en god nyhed for alle, der er på ledighedsydelse.

Den social meddelelse om afgørelsen er udsendt den 29.7.04 - SM A-22-04.

Det er vigtigt for alle at være opmærksom på denne afgørelse, således at frdraget kan rettes.

Bankskifte er en af de ting, du *ikke* mærker

Du mærker *kun* de lavere priser

Det er en udbredt opfattelse, at det er besværligt at skifte bank, men den opfattelse deler vi ikke. Vi klarer alt det praktiske med overførsel af konti og flytning af dine PBS-aftaler. Til gengæld tror vi, du vil mærke de lavere priser, når du skifter til SPØR-Banken. Som medlem af Dansk Jernbaneforbund får du nemlig en række rabatter. Du sparer fx, når du skal låne penge, og det er også gratis for dig at få internetbank.

Læs mere på www.djf.dk eller kontakt os og hør mere på telefon 3378 1960 eller dj@lsb.dk. Du kan også sende os nedenstående kupon, så hører du fra os.

Ja tak

- Jeg vil gerne ringes op og høre mere om fordelene i SPØR-Banken.
- Jeg vil gerne ringes op og og aftale møde i et af Lån & Spar Banks Rådgivningscentre.

Navn: _____

Adresse: _____

Postnr./by: _____

Telefon privat: mellem kl. og

Telefon arbejde: mellem kl. og

E-mail: _____



Sendes ufrankeret
Modtageren
betaler portoen

SPØR-Banken
Højbro Plads 9-11
+++2095+++
1045 København K

Meddelelse om adresseændring til Jernbane Tidende

Hvis du er flyttet
og ikke modtager
Jernbane Tidende,
bedes du venligst
meddele adresse-
ændringen direkte til
Jernbane Tidende,
Søndermarksvej 16,
2500 Valby eller via
e-mail til dj@djf.dk.

Med venlig hilsen
Redaktionen



ARBEJDSSKADER

Har du været udsat for en arbejdsskade, så ring til Dansk Jernbaneforbunds arbejdsskadesagsbehandler Mikael Kristensen - hverdage mellem kl. 9 - 16 - på telefon 36 13 25 14. Husk at orientere din sikkerhedsrepræsentant.



Foto: Ole Husted Andersen

AFSKED

Afskediget pr. 30. juni 2004
Bmt. Per Jørgensen, Bt Bas
Disp Ar Randers Spor

Afskediget pr. 31. juli 2004
Tgf. L.K. Jørgensen,
Togpersonale, Kbh. H.

*Afskediget pr. 30. september
2004*

Stbtj. A. Andersen-Sund,
Region Nord-/Østjyl, Stdr.
Frederikshavn

Stbtj. B.P. Andersson, S-tog,
Klargøring, Høje Tåstrup

Stbtj. K. Augustinussen,
Railion, Fredericia

Stbtj. V.S. Christiansen, Ff,
Område Øst, Nykøbing F.

Brbtj. A.B. Jacobsen, Trafik,
Prod Jf, Limfjordsbroen
(Aalborg)

Bmt. S.B. Jensen, Bt, Bas
Disp Fa, Middelfart Køre

Skas. S-M Lunheim, Bøjden-
Fynshav-Overfarten

Stbtj. O. Løvgren, Togsæt, El-
togsæt, Klargøring,
København

Stbtj. F. Nielsen, S-tog,
Stationsdrift

Tbtj. K.B. Olsen, DSB's
Jobbørs (Århus)

Bmt. E. Pedersen, Bt, Bas
Disp Ar, Århus Spor

Lkf. B.K. Riis, Ff, Område
Nord, Århus

Tgf. K-H E. Schrøder,
Togpersonale, København
H.

JUBILARER

40 år

1. november 2004

Tgf. Ejvind Birger Lind,
Togpersonale, Fredericia

Stgr. Jens Kurt Pedersen, S-
tog, Togrevisorer, Gruppe 5

Rgfm. Poul Erik W. Larsen,
Region København H
(Service)

Tgf. Kaj Lillemark Mortensen,
Togpersonale, Næstved

25 år

1. november 2004

Bmt. L. Kølle, Lo Mat Drift,
Ressource Disp
København

Lkf. Søren Røhl, S-tog, Drift,
Lkf, Grunduddannelse

Lkf. J.E. Hansen, Ff, Område
Øst, Helsingør

Lkf. G. Christensen, Ff,
Område Øst, København

Lkf. Flemming Knøsgaard,
Railion, Godsbanegården

Lkf. P.B. Iversen, Ff, Område
Øst, København

Tgf. Arne Alex Bindzus,
Vestsj. Lokalbane (Høng-
Tølløse Jernbane)

Lkf. F. Ebbe Laugesen, Ff,
Område Vest, Korsør

Lkf. B. Skov, Ff, Område Øst,
København

Lkf. E. Simonsen, Railion,
Korsør

Tfg. John Klitmøller
Rasmussen,
Lollandsbanen

2. november 2004

Stbtj. Ernst Kenneth Kors-
gaard, Diesel Togsæt Fa,
Fredericia

8. november 2004

Stbtj(rf) Leif H. Eliassen,
Railion, Ringsted

11. november 2004

Tgf. Jan Høgfeldt, Team
Nord, Skive Station

13. november 2004

Stbtj(rf) Flemming Christian
Frederiksen, Railion,
Fredericia

15. november 2004

Lkf. Mogens Hansen,
Østsjælland Jernbane

16. november 2004

Stbtj(rf) K. Vamdrup
Andersen, Railion, Kolding

18. november 2004

Stbtj(k) Knud Erik Jensen,
DSB's Jobbørs (Aalborg)

19. november 2004

Stbtj. Bent Ole Jørgensen,
Tk, Værksted Øst, Ea-Eg-
Mz, København

23. november 2004

Stbtj Robert Jørgensen,
Region København H
(Service)

29. november 2004

Stbtj. Niels Casper Fornø,
Region Nord/Østjyl,
Stationsdrift Århus
Bam. K-E. Petersen,
Baneteknik Basis Disp
Nordjyll., Herning

30. november 2004

Lkf. F.A. Spottag, Ff, Område
Nord, Aalborg
Bmt. G. Mortensen, Bt Bas
Disp Fa Fredericia Spor

Returneres ved varig adresseændring

Tekst og fotos:
Viggo Lovdal

Det pynter sjældent i landskabet, udrangeret togmateriel, der har fået en ny funktion som ekstra udhus, læskur for dyr o.lign. Dog kan en udrangeret togvogn også være smuk, velplaceret og være i harmoni med omgivelserne. En togvogn, der, efter at have løst opgaverne på skinner og undgået ophuggerens skærebærere, har fået endestation på en mark i den midtjyske landsby Linå mellem Århus og Silkeborg. En „gammel“ jernbanemand bliver blød om hjertet ved gensynet med en togvogn af typen, man førhen har plejet daglig omgang med, først på stationer, siden på værkstedsområde. Vognen pynter i landskabet, er den første tanke, jeg har, da jeg en sensommerdag får øje på vognen. Indtrykket forstærkes også af den varme og venlighed, jeg bliver mødt med af den ene af vognens ejere, Anette Jakobsen. Hun og kollegaen, Lene Kjeldberg, lever drømmen ud her om en blomsterbutik, der er ret speciel. Lene Kjeldberg er ikke til stede, så det er Anette, der fortæller om Flora Fristelser, som deres butik hedder. De to damer mødtes på et kursus i blomsterbinding sidste efterår, de er begge fra Silkeborgegnen og kørte sammen til gartnerskolen. Bekendtskabet førte til samarbejde og åbning af blomsterbutikken i juni i år. Jernbanevognen er opstillet på jord, der hører til Lene Kjeldbergs forældres gård. Det er tanken her at avle ting, der kan indgå i produktionen, men det er nu ikke midtjyske sager, der er hele varesortimentet. De blomsterglade damer køber ind på Grøntorvet i København, hvor de har forbindelse med en gammel slotsgartner.

Fremtidsplaner
Planerne for fremtiden er mange. Måske et drivhus som orangeri, siger Anette. Andre planer er oplæsningsaftener, temaudstillinger o.lign. Sidste nyherhværelse er en lille ovn, som endnu ikke er pakket ud, den skal der bages kokosmakroner i. Kagerne skal serveres sam-

Linå mark - blomstertoget holder ved perron 1



Initiativ og handlekraft trives i og omkring en udrangeret togvogn i Midtjylland

Togvognens sidste stoppested blev i smukke naturomgivelser.



Flora Fristelser lokker ved perron 1.



Kreativitet og initiativ præger stedet.

men med hybensaft for kunder, der finder herud måske på en halvkølig efterårsdag.

Anette Jakobsen elsker stedet og glæder sig over, at planerne blev ført ud i livet. Helt let var det ikke at få alle tilladelser i hus. Landzone- og miljøregler skal der tages hensyn til, alt skal være i orden. Anette og Lene har fået en forretning og en arbejdsplads, der er anderledes. Tænk at kunne stå ude i naturen og lave begravelsesbinderi, mens fuglene synger. Det må da have en heldig indflydelse på det



Anette Jakobsen binder sine buketter her.

færdige resultat, mener Anette.

Gammel mandskabsvogn
Togvognen har tidligere været ombygget til mandskabsvogn, hentet til Midtjylland fra Ringkøbing. Nu er den nymalet, i en farve, der næsten rammer den originale brune. Litra er svært at fastslå, men mon ikke BD er et bud, der ikke er helt ved siden af. Vognen er ombygget og nyindrettet til sit formål, men skulle gerne fortsat repræsentere det maskuline, som en mandskabs-



Indgangen til blomsterbutikken.



Et kig ind i den ombyggede vogn.

vogn er, mener Anette.

Lene og Anettes blomsterbutik er absolut et besøg værd og et godt mål for bilturen. Både for de, der sætter pris på et smukt landskab, blomster og gamle togvogne. Adressen er Skellerupvej 81, det er let at finde, når man først er i Linå. Man kan spørge sig frem, som Jernbane Tidendes udsendte gjorde. Landsbyens beboere ved vist alle sammen, at Lene og Anette har gang i noget interessant ude på marken, ca. en kilometer derfra.