



1

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. JANUAR 1983 – 83. ÅRGANG

Indhold:

Et strengt år	2
Dansk økonomi ved årsskiftet	3
Fotokonkurrence	6
Tunnelforbindelse mellem øst-vest	7
Selvangivelsen 1983	11
Hvad sker der med min ansøgning	14
Sommerrejser med DJF 1983	16
Lille - mand, hvad nu?	18
Kursusoversigt, forår 1983	20
Fra medlemskredsen	20
Personalialia	22
»Lanternen«	24

Redaktører:

K. B. Knudsen
(ansvarshavende)
K. H. Christiansen

Redaktion og ekspedition:
Hellerupvej 44, 2900 Hellerup.
Telefon (01) 62 72 69.
Kontortid 9-16.
Lørdag lukket.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Et strengt år

Det ville have været dejligt, om vi kunne gå ind i det nye år med optimisme, med forventning til fremtiden. Det er imidlertid ganske anderledes. Befolkningen – især lønmodtagerne – er underkastet en økonomisk hestekur, hvor virkningerne endnu ikke er rigtigt mærkbare. Det kommer – og med forstærket kraft – såfremt regeringspartierne får gennemført sine økonomiske planer. Regeringens nedskæringspolitik førte til fjernelse af dyrtids- og taktreguleringen. For sidstnævntes vedkommende er der tale om fuldstændig ophævelse, men samtidig er fastlagt en ramme på 4% for lønudviklingen i den kommende overenskomstperiode. Den sociale side af vort samfund udsættes også for forringelser. Indførelse af en karensgang ved sygdom, forhøjelse af priser for ophold i børneinstitutioner, forhøjelse af socialindkomsten. At ting må ske for at stabilisere landets økonomi er uomtvisteligt, men metoderne, som anvendes, kan diskuteres. Det er lønmodtagerne, der må holde for som helhed, men det er den tunge ende, der må holde mest for. I social henseende er foranstaltningerne galt afbalanceret, og det er nogle barokke situationer, som opstår på mangt et område. Og disse fremhæver, at regeringen ikke har tænkt særligt detaljeret over foranstaltningernes virkninger. Det siger også sig selv, at det i en fart har drejet sig om økonomisk omlægning efter ideologiske principper til gavn for de få og til skade for de mange. Mange års kamp for at afskaffe social ulighed er med ét slag slået omkuld. Det sker samtidig med stigende udbytter i mange virksomheder. Det sker samtidig med udnyttelse af skattesystemet på en uheldig måde. Et skattecirrus, som også vender den tunge ende nedad for den lille mand i samfundet. Et udtryk for moralsk forfald. Vi er på vej mod klimaks i overenskomstforhandlingerne. Udtrykket kan med lige god ret anvendes i denne som i mere normale situationer. Blot er der denne gang meget lidt at dele ud af. Spørgsmålet er om overenskomstperioden udstrækkes til 3 år, som det tilsyneladende ser ud til vil blive en kendsgerning for det private arbejdsmarked. Med en regel om midtvejsforhandlinger i en sådan periode er der måske udsigt til, at arbejdsmarkedets parter bliver enige. Vore forhandlere får det ikke nemt. Det står lysende klart, at regeringen vil sætte ind på kraftige nedskæringer i det offentliges omkostninger. Altså også lønomkostningerne. Det nye år bliver en ørkenvandring, hvor livremmen må spændes ind.

Dansk økonomi ved årsskiftet

Nytårssamtale med forskningschef, professor Bent Rold Andersen

Som universitetsprofessor, overvismand, socialminister og forskningschef har nationaløkonomen Rold Andersen haft omfattende opgaver at løse. Mange afhandlinger, analyser og kommentarer om økonomiske problemer foreligger fra hans hånd. Det, der især præger ham som nationaløkonomisk taler og skribent, er den evne, som han har til at gøre selv meget indviklede økonomiske problemer så anskuelige, at også brede befolkningsgrupper kan følge med. Heri ligner Rold Andersen Thorkil Kristensen. De kan begge levendegøre et økonomisk stof, så det virker inciterende på modtagerne. For Rold Andersen er det langt vigtigere at se det rigtige gennemført end at sidde og kritisere det forkerte. Denne positive indstilling præger også det nytårsinterview, som vi bringer med ham om dansk økonomi ved årsskiftet.



I. Inflation

Danmark er som Vestens andre lande ramt af inflation. Hvad er hovedårsagen?

Inflation er det samme som, at pengeindkomsterne stiger hurtigt. Og den største del af pengeindkomsterne er og bliver løn. Og derfor kan man sige, at det betyder meget for inflationens takt, når lønninger, honorarer, takster o.l. stiger meget stærkt.

Er de steget stærkere end produktionen?

Ja. Og det betyder, at lønomkostningerne pr. produceret vareenhed bliver større.

Er profitterne vokset i de senere år?

Nej – man kan ikke sige, at profitterne er steget stærkt i de senere år. Der har i virkeligheden været tale om en profitklemme. Og det vil igen sige, at virksomhedernes for-

teneste, deres overskud ikke er vokset særligt stærkt.

Men der er vel forskel fra branche til branche?

Det er der naturligvis. Men som helhed er det sådan, at profitterne og virksomhedernes overskud ikke er vokset særlig meget i de seneste år.

Renten

Renten er steget meget kraftigt?

Det er den, og det har i de sidste to-tre år uden tvivl i sig selv en inflationsskabende faktor.

Løn og produktivitet

Kan man alt i alt sige, at en væsentlig årsag til inflationen er, at lønningerne er steget stærkere end produktiviteten?

Ja, men sagen er dog den, at hvis produktiviteten var steget meget kraftigere, så ved jeg ikke rigtigt, hvordan det så var gået med arbejdsløsheden. I en sådan situation ville det måske også have været umuligt at holde lønstigningerne tilbage – så de altså ville være blevet endnu større, end de er nu.

Hvorfor mener du, at lønstigningerne i så tilfælde ville blive større?

Fordi de erhvervsarbejdende i så tilfælde måtte betale til endnu større sociale udgifter til de ledige. Det ville forøge lønpresset yderligere. Lad mig tilføje, at stigningen i lønsats og lønomkostningerne ikke i alle tilfælde opleves som reallønstigning. Dels har skatteskruen jo fået en omgang, dels er der kommet prisstigningerne udefra, f.eks. på

energi og på varer, som betales i dollar, hvis kurs jo er steget. Derfor har vi i de seneste år oplevet, at lønomkostningerne er steget samtidig med, at lønmodtagernes forbrugsmulighed er blevet formindsket.

II. Ledigheden

Har strukturændringer og rationaliseringer i erhvervslivet afgørende virket ind på ledigheden?

Strukturændringer og rationaliseringer har ikke i de sidste ti år været stærkere end tilfældet var i de foregående ti år, så det kan ikke være forklaringen på det skete.

Hvad er da forklaringen på den store ledighed?

Jeg mener, at forklaringen skal søges i den måde, hvorpå regeringerne i de førende lande generelt reagerede dels på inflationen, dels på den uligevægt i verdenshandelen, som indtraf i forbindelse med olieprischoket. Begge dele skabte store problemer i de respektive lande. Hvad angår inflationsproblemet følte mange landes regeringer, at skulle man bekæmpe inflationen, var det nødvendigt at holde efterspørgslen tilbage. Og det gjorde man ved at holde igen på offentlige udgifter og ved at stramme skatteskruen. Med hensyn til olieprischoket skete der det, at der som en konsekvens heraf, fremkom store underskud på betalingsbalancen i de industrialiserende lande. Og det betød igen, at disse lande måtte beskytte deres betalingsbalance. Og det gjorde man ved at begrænse efterspørgslen, hvilket skete ved, at man yderligere skar ned på de offentlige udgifter samt ved yderligere at stramme skatteskruen.

D.v.s., at man tog noget købekraft fra folk?

Ja. Og det er klart, at hvis kun et

enkelt land gennemfører de nævnte stramninger, så hjælper det på dette lands betalingsbalance og kan betyde, at det kommer over sine økonomiske vanskeligheder. Men det sker på de andres bekostning. Og hvis alle lande foretager de samme indgreb, hjælper det ingen. Tværtimod. Det forøger krisen og arbejdsløsheden.

III. Devaluering

Er devaluering en mulighed for at rette et lands økonomi op?

Man kan sige, at hvis alle lande devaluerer, er der ingen devaluering. En devaluering betyder jo dette, at man sætter kursen på sin egen valuta i forhold til de andre lande.

Men for det enkelte land kan det altså tænkes at hjælpe?

Det kan det. Og det har faktisk hjulpet Danmark. Vi har devalueret flere gange i de senere år. Navnlig har de devalueringer, som vi har gennemført siden 1979, tilsyneladende hjulpet os en hel del, fordi det lykkedes os samtidig med devalueringen at forhindre, at inflationen blev yderligere forstærket. For når man både devaluerer og holder inflationen i ave, kan disse tiltag faktisk hjælpe på økonomien i det enkelte land.

IV. Regeringens kriseindgreb

Hvordan vil regeringens kriseforanstaltninger virke ind på vor konkurrenceevne?

Det er klart, at enhver dæmpning i omkostningsudviklingen vil gavne vor konkurrenceevne, – og det uanset om dette opnås ved, at de overenskomstmæssige lønstigninger bliver mindre, eller det opnås ved, at automatikken bliver mindre, eller ved, at lønudviklingen bliver mindre. Også et rentefald vil hjælpe. Det vil altså sige, at det hjælper

på vor konkurrenceevne, når den samlede omkostningsstigning bliver mindre. Men hele problemet i dette her er, om regeringens indkomstpolitik holder. Om den lykkes for regeringen.

Vil du konkretisere dette lidt?

Det er sådan, at en hvilken som helst indkomstpolitik skal der være nogen til at forsvare. Det er ikke nok, at en statsminister eller nogle partier i folketinget forsvare den. Ikke engang er det nok, at folkettinget også vil det. Der skal nogen ude på arbejdspladserne til at forsvare den.

Når man gør det på den måde, som regeringen har gjort, hvor man selv bestemmer uden at have talt med arbejdsmarkedets parter om det, risikerer man, at parterne ikke i tilstrækkelig grad er villige til at forsvare dette ude på arbejdspladserne.

Du stiller altså spørgsmål ved, om regeringens indkomstpolitik vil holde.

Ja. Men det er ikke så meget det principielle i indgrebene, som det er måden, hvorpå de er kommet til verden, der er problemet.

V. Automatikken

Hvordan ser du på suspensionen af automatikken?

Automatikken virker dårligt i perioder, hvor vort bytteforhold i forhold til udlandet bliver ringere. Det sker, når de varer, som vi køber i udlandet stiger mere end de varer, som vi sælger til udlandet. Derved bliver vi fattigere, – og i så tilfælde kan det være uheldigt at have automatik i indkomsterne.

Men set på længere sigt – i det lange løb – hvordan er situationen så?

I det lange løb, hvor tingene jævner sig ud, mener jeg ikke, at den automatiske lønregulering er til

skade. Det viser sig da også, at de lande, der har automatisk lønregulering, ikke generelt set har haft stærkere inflation end de lande, der ikke har denne automatiske regulering.

Kan der også være fordele ved automatikken?

Ja. Der er bl.a. den fordel, at det giver mulighed for længere overenskomstperioder og dermed større ro på arbejdsmarkedet. Det viste sig at være en stor fordel for Danmark f.eks. i 1960'erne. Vi var leveringsdygtig, og det var et vigtigt konkurrenceevnemoment. Vi havde ro på arbejdsmarkedet, hvad mange af de lande, som vi konkurrerede med ikke havde i samme grad.

VI. De offentlig ansatte og automatikken

Suspensionen af automatikken har udløst en stærk kritik hos de offentlige ansatte?

Det er klart, at de offentlige ansatte føler suspensionen af automatikken som en uretfærdighed. De har jo ikke de samme muligheder for at aktionere som andre grupper på arbejdsmarkedet. Og specielt vil aktioner fra offentlig ansatte ikke få samme konsekvenser for arbejdsgiverne som tilfældet er med aktioner på det private arbejdsmarked. Når der aktioneres i den offentlige sektor går det ud over nogle borgere, men ikke over arbejdsgiveren som sådan. Og derfor har man da også sagt, at man helst vil være fri for aktioner og arbejdskampe. Til gengæld har man så bundet lønudviklingen til den, der findes på det private arbejdsmarked. Og det synes jeg er en god og fornuftig ordning.

Men denne ordning skaber i visse perioder vanskeligheder?

Det gør den. Nationaløkonomisk kan det give vanskeligheder i pe-

rioder, hvor det gælder om at holde indkomstudviklingen i tømme.

Anser du suspensionen af automatikken som fornuftig set ud fra et nationaløkonomisk synspunkt?

Ja, nationaløkonomisk set er der ikke tvivl om, at det er fornuftigt at gøre det. Men det giver nogle problemer. For hvordan skal man så fastsætte overenskomster, når man ikke kan føre arbejdskamp. Så jeg synes, – som sagt før – at det var en god ordning, man var kommet frem til med at binde lønudviklingen til den private sektor og med brug af taktregulering, og derpå forhandle noget på dette i lyset af den samfundsøkonomiske situation. Men jeg må tilføje, at jeg syntes, at de offentligt ansattes organisationer er blevet mere aggressive på det sidste, – også før man ophævede taktreguleringen.

Det hænger vel sammen med, at de offentlig ansatte var kommet lønmæssigt bagud?

Det er rigtigt, – og det er reelt, for de var kommet bagud. Men på den anden side: Vi er i en fælles båd med hensyn til samfundsøkonomien, som gør, at alle må indstille sig på en kraftig tilbageholdenhed, – også selv om det for nogle i en periode medfører, at man ikke følger med gennemsnittet.

VII. Socialpolitikken

Regeringens krisepolitik indebærer store svære stramninger på det sociale område?

Ja. Men spørgsmålet er, om det virkeligt var nødvendigt med de hårde stramninger i den offentlige sektor. Det ligger nemlig sådan, at regeringen har budgetteret med et underskud på statens finanser for næste år på ca. 80 mia kr. Og vi har en gæld på over 200 mia kr., som det offentlige skylder borgerne. Og alene renterne af den gæld vil næste år komme op på over 40 mia kr. Det

er lige så meget som folkepension og invalidepension samt efterløn tilsammen. Det er derfor klart, at det er bydende nødvendigt, at man gør noget for at få dette underskud bragt ned.

Og hvordan bør det ske?

Der er i den forbindelse to ting at iagttage: Det ene er, at vi må se at få de almindelige udgifter begrænset, herunder også hvor vi kan spare på det sociale område. Det andet er, at vi kan ikke blive ved med at udbetale de renter, som i vidt omfang udbetales som skattefri indkomster til pensionsfonde og andre former for skattefrie fond.

Er det de skattebegünstigede opsparingsformer, der i særlig grad har suget opsparingen til sig?

Det er det. Og det er jo en opsparing, der i vidt omfang er placeret i statsobligationer og dermed finansierer statsgælden. Det er derfor nødvendigt at gennemføre både rentebeskatning og stramme på de almindelige offentlige udgifter. Og her kan – som før antydnet – de sociale udgifter ikke kræve sig friholdt. Der må imidlertid være en balance: Uden at man griber ind overfor de skattefrie renteindtægter, kan man ikke forlange, at de mennesker, der skal leve mere eller mindre af sociale ydelser, – eller serviceydelser – skal give en meget stor del som deres bidrag til at løse det statsfinansielle problem.

Og dette har regeringen grebet forkert an?

Det synes jeg. Den har lagt forslag frem, der gør rentebeskatningen midlertidig. Den bør være permanent. Og endvidere synes jeg, at stramningen på det sociale område – således som regeringen lagde det op – var for stærk. Dels fordi det ramte nogle mennesker alt for hårdt, navnlig når det drejede sig om bistandsområdet, – dels fordi

Fotokonkurrence

6

stramningen også vil gå ud over beskæftigelsen, hvilket ikke er tilfældet i nær samme omfang, hvor renteindtægterne beskattes.

Derfor er balancen mellem de to ting så vigtig: Det gælder om at få så meget som muligt over på beskættning af renteindtægterne og friholde så meget som muligt på det sociale område.

VIII. Fremtiden. Lys forude

Hvis vi kigger ind i 1983, er der så lyspunkter i sigte?

Hvad man kan sige helt sikkert er, at vi kommer ikke ud af krisen i 1983. Det er også sikkert, at når vi går ud af 1983, vil arbejdsløsheden snarere være noget større, end den er for øjeblikket. Men selv om der skulle komme en lysning internationalt, vil den tage sin tid at slå igennem i dansk økonomi. Og de stramninger, der er gennemført, vil i det store og hele have den virkning, at den ikke får beskæftigelsen til at stige.

Er der slet ingen lyspunkter forude?

Vi kan måske finde det i to ting. Det ene er håbet om et internationalt rentefald, som ser ud til at ville komme – eller være undervejs. Et lyspunkt kan også et fald i dollarkursen være, – og dermed et fald i energipriserne. Og på noget længere sigt tør vi måske håbe på en international opgang. Den må jo komme før eller siden.

Hvorfor?

Fordi produktionsapparatet er begyndt at blive så nedslidt, at det må fornyes, hvis der overhovedet skal produceres. Og så må der komme investeringer i følge med det.

Men vi ser det nok ikke i 1983?

Nej, det tror jeg ikke, slutter Rold Andersen.

Hermed inviteres til en helt fri fotokonkurrence.

Der konkurreres i 3 grupper:

- 1) Sort/Hvide papirbilleder
- 2) Farvepapirbilleder
- 3) Farvedias.

Motivmæssigt er der frit spillerum. Størrelsen på papirbillederne er fri op til 30×40 cm.

Alle jernbanefolk og deres ægtefæller kan deltage. Nuværende medlemmer af Foto- og Filmgruppen kan dog ikke deltage.

Det totale præmieantal vil afhænge af deltagerantallet, men der gives under alle omstændigheder præmie til nr. 1, 2 og 3 i hver gruppe.

Præmierne vil blive film, foto-udstyr evt. fotobøger.

Hver deltager må indsende max. 4 billeder i hver gruppe.

Billeder og dias mærkes med navn.

Sidste frist for indsendelse 15. februar 1983.

Billederne sendes i forsvarlig emballage til:

Jes Bo Nielsen

Munkesøvej 21 B

4000 Roskilde

eller tjenesteadresse

Bilplads, Københavns Hovedbanegård.



Dym i Odense 1977. (Foto: Villy Olsen).

Tunnelforbindelser mellem Øst- og Vestdanmark

Af cand. mag. Carl E. Andersen

Den foregående artikel omhandlede det geografiske grundlag for sammenbindingen af hovedlanddelene ved direkte, faste trafikforbindelser mellem Sjælland og Sydvestdanmark og tillige Sjælland og Nordvestdanmark.

Der foreligger mange muligheder både for totale og partielle projekter og endnu flere muligheder ved forskellige kombinationer af partielle projekter som dele af et endeligt helhedsprojekt.

Det drejer sig om broer, dæmnings- og tunneler samt færgeforbindinger, disse såvel med konventionelle skibe og specialskibe som jetfoils og luftpuddefartøjer m.m.

Nærværende artikel skal kun omtale de projekter, der baseres på tunneler.

Det drejer sig om tunneler for både vej- og jernbanetrafik, tunneler for vejtrafik alene og for jernbanetrafik alene samt tunneler for kombineret tog- og biltrafik, dvs. med tog der overfører biler.

Tunnerne kan udføres på vidt forskellige måder. De kan være sænketunneler eller borede (fræsed) tunneler. De kan udføres i vidt forskellige dybder og med bl.a. deraf bestemte forskellige længder. De kan have små eller store stigningsgradierter.

Planerne omfatter ikke blot selve tunnelstrækningerne, men desuden de tilsluttende landstrækninger, altså trafikforbindelserne som helhed, f.eks. mellem København og Fredericia og mellem København og Århus.

Storebæltskommissionens tunnelprojekter

Den sidste Storebæltskommission, der virkede fra efteråret 1970 til slutningen af 1972, har i sin meget omfattende betænkning gjort rede for 5 tunnelprojekter, alle i en version med stigningsgradierter be-

grænset til 14‰ og en anden med indtil 17‰ tilladt gradient.

De tre af disse projekter angår forbindelser mellem Sjælland og Sprogø, og de to drejer sig om forbindelser mellem Sprogø og Fyn. – Derimod er der ikke udarbejdet tunnelprojekter for de eventuelle tilsvarende Kattegatsforbindelser.

Et af projekterne for Sjælland-Sprogø-forbindelsen kan betragtes som en videreudvikling af et, der egentlig stammer fra den foregående Storebæltskommission. Det er udarbejdet af firmaet Christiani & Nielsen. Det drejer sig om en tunnel for både jernbane- og vejtrafik.

Tunnelen er en sænketunnel. Dens indre frirumsprofil er meget stort, fordi den giver plads til 2 jernbanespor og 6 vejbaner for kørende biler og 2 for holdende biler, desuden fordi biltrafikken i lange tunneler nødvendiggør vældige ventilationssystemer. Derfor er tunnelens bredde (udvendig) ikke mindre end 42,5 m.

Tunnelstrækningens længde er for 14‰ alternativet 4800 og for 17‰ alternativet 4000 m. Hertil slutter der sig rampestrækninger.

Omkostningerne for de to projektversioner er kalkuleret til hhv. 2230 og 2110 mill. kr.

Disse tal gælder for slutningen af 1972, da kommissionsbetænkningen gik i trykken. Renter i byggeperioden er ikke medregnet.

Det samme gælder prisberegningerne for alle de senere anførte tunnelprojekter.

Christiani & Nielsen har også til kommissionen udarbejdet et projekt til en tunnel, ligeledes en sænketunnel, for jernbanetrafik alene. Den er også brugelig til biltransporterende tog, der helst skal være lidt højere end tog til almindelig trafik. Iøvrigt skal der være profil-

højde nok til elektrificering af banen.

Denne tunnels længde vil blive 5280 m ved 14‰ gradient og 4600 m ved 17‰ gradient.

Byggeomkostningerne for tunnelerne og de tilsluttende rampestrækninger er kalkuleret til 960 mill. kr. for 14‰ projektet og 890 mill. kr. for 17‰ projektet.

En tunnel for banetrafik vil altså blive langt billigere end en tunnel for både jernbane- og vejtrafik. Men den kan altså klare begge trafik kategorier ved indsættelse af biltransporterende tog.

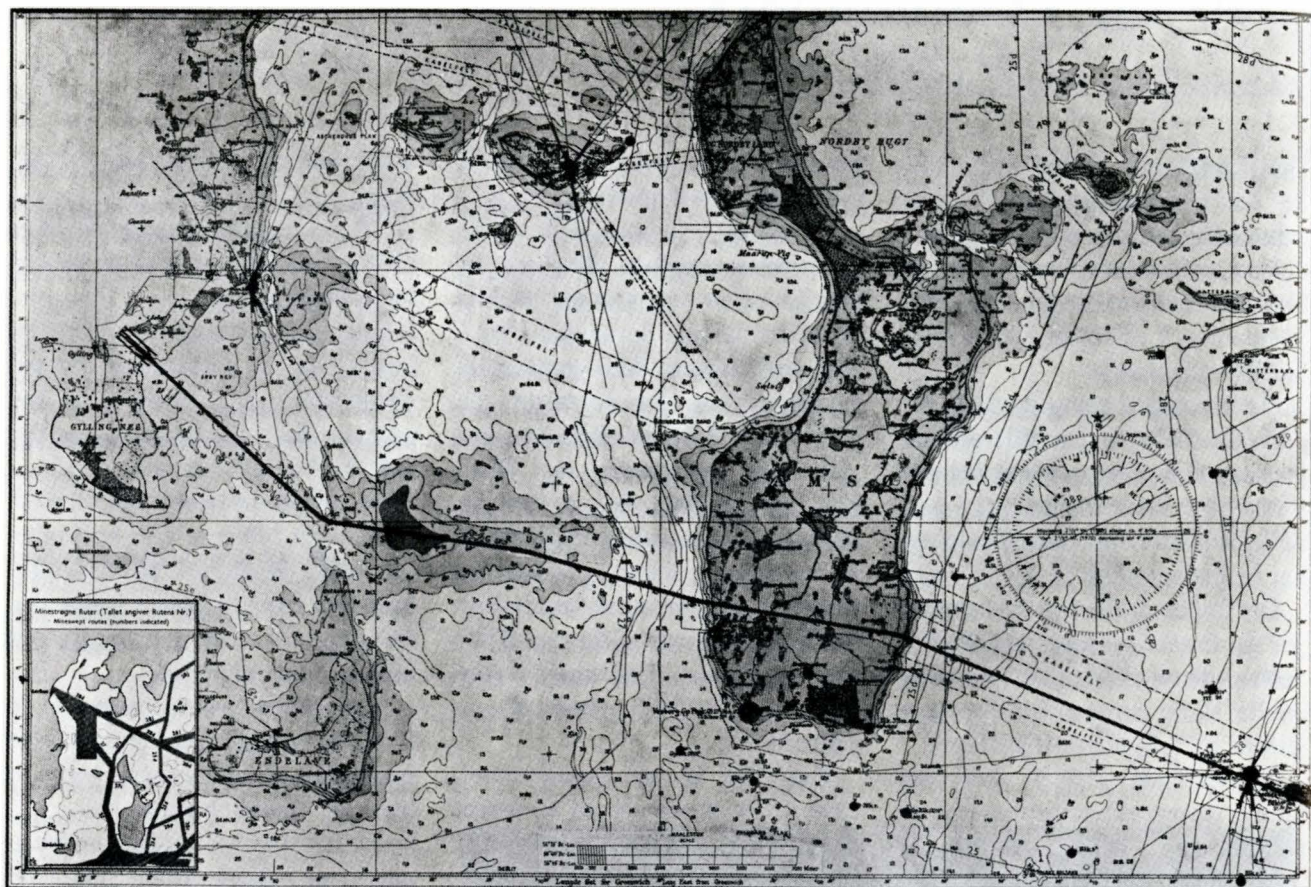
Storebæltskommissionen havde til hjælp ved projekteringsarbejdet og navnlig til prisberegningerne af bro- og tunnelplanerne ud over, hvad Christiani & Nielsen udarbejdede, en arbejdsgruppe fra Højgaard & Schultz, Kampsax, samt Monberg & Thorsen.

Denne gruppe udarbejdede projekter til jernbanetunneler, ligeledes sænketunneler, med bybanetunnelen mellem San Francisco og Oakland som forbillede. Man fik hjælp af en ekspert fra det byggekonsortium, der havde lavet den amerikanske tunnel. Dette anlæg er m.h.t. konstruktion og udførelsesmåde meget forskelligt fra Christiani & Nielsen-anlæggene. Det er i vid udstrækning baseret på stålkonstruktioner, der fremstilles på skibsværfter.

I kommissionens betænkning benævnes de to sæt projekter som tunnel efter »amerikansk system«, medens Christiani & Niensens kaldes tunnel efter »europæisk system«.

Tunnerne på grundlag af »amerikansk system« vil med 14‰ gradient blive 6720 m lang, og ved 17‰ vil det blive 5600 m.

Prisen er beregnet til hhv. 920 og 870 mill. kr.



Samsø og havene deromkring. Linien viser den bedste trafikforbindelse mellem Sjælland og Jylland, hvis den baseres på tunneler mellem Røsnæs og Samsø og mellem Samsø og Svanegrund.

Man bemærker, at priserne på de to par projekter til jernbanetunneler under Østre Rende er meget nær ens.

Tunnelerne mellem Fyn og Sprogø

En tunnel under Vestre Rende baseret på europæisk system vil blive 5720 m lang ved 14‰ gradient, og ved 17‰ vil den blive 5390 m.

Omkostningerne er beregnet til hhv. 940 og 900 mill. kr.

For projektet for den tilsvarende tunnel bygget efter amerikansk system vil tunneldistancerne blive 7560 m ved 14‰ gradient og 6720 m ved 17‰ gradient.

Priserne for disse tunneler er ikke angivet, fordi de er lidt afhængige af, om de udføres alene eller sammen med de tilsvarende tunneler under Østre Rende.

Totalprisen for tunnelerne efter amerikansk system under både Østre og Vestre Rende vil, hvis de udføres samlet i et stort projekt,

blive 1540 eller 1450 mill. kr. (incl. dæmningerne, der dog kun repræsenterer en lille del), alt efter om gradienten bliver 14 eller 17‰.

Gennemsnitsprisen er i første tilfælde ca. 108 mill. kr. pr. km og i sidste tilfælde ca. 118 mill.

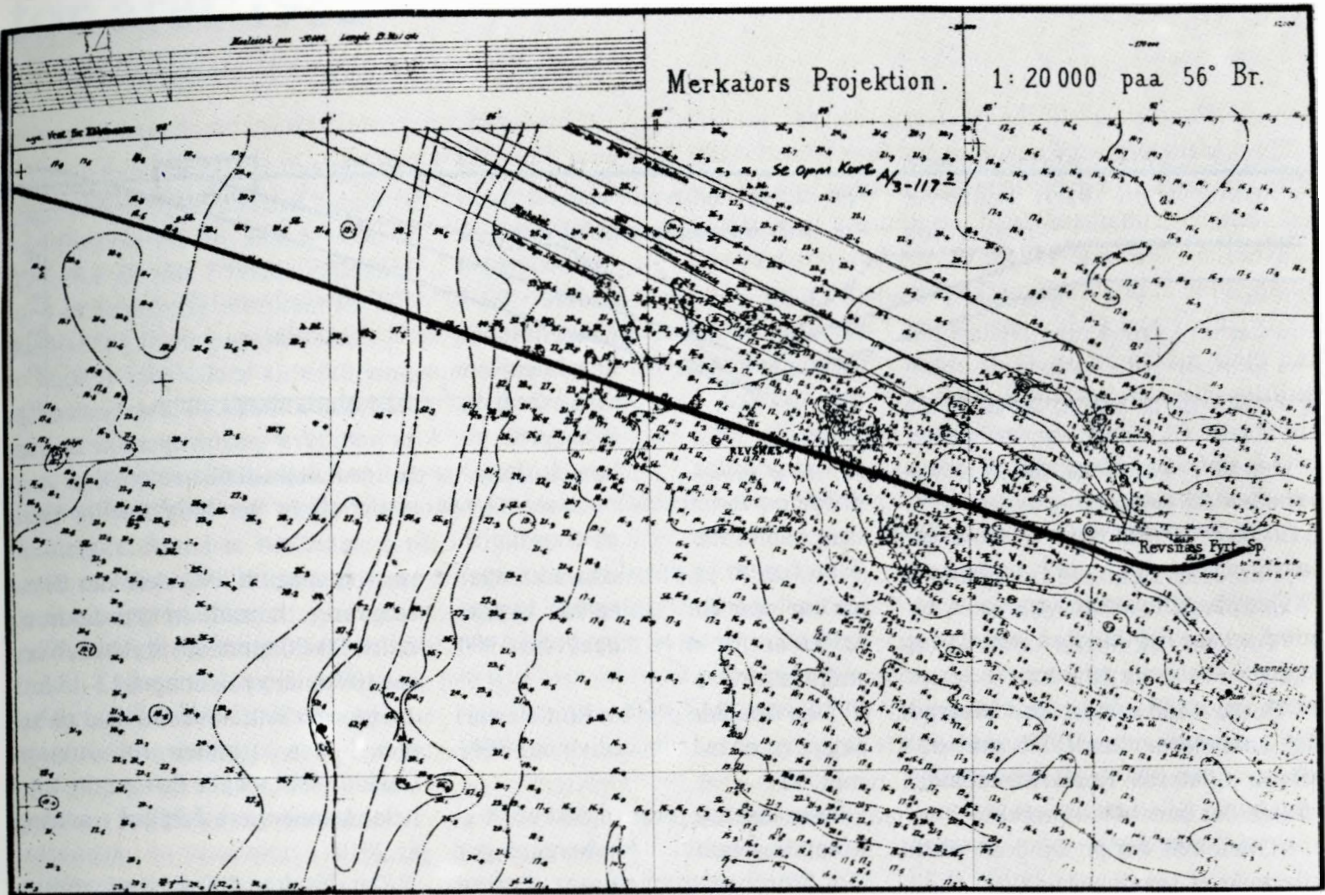
I 1977 fremførte lektor Eiken, DTH, et projekt til en tunnel under Storebælt, altså helt fra Sjælland til Fyn, eller rettere sagt tre parallelle tunneler, hvoraf den ene for to jernbanespor og de to for biltrafikken i de to kørselsretninger. Det bemærkelsesværdige ved dette projekt var, at tunnelerne skulle udføres som borede eller rettere sagt fræsede tunneler, hvorved de ventedes at kunne laves billigere end sænketunneler, endda væsentlig billigere. Desværre foreligger der ikke præcise omkostningsberegninger for dette projekt.

En fræset tunnel må fremføres i stor dybde, dybt under den dybe Østre Rende, ja under de spredte

forekomster af bløde postglaciale lerlag, endda eventuelt under moræneaflejringerne. Følgelig må togene og bilerne overvinde meget store niveauforskelle. Stigningsgradienterne må derfor blive store, eller tunnelstrækningerne må blive ekstra lange.

Det allerførste Storebælts-tunnelprojekt blev udarbejdet i 1951 af professor N. J. Dahl m.fl. Det var baseret på sænkede betonstykker, flere parallelle rør, ligeldes helt fra Sjælland til Fyn. De skulle føres under Storebælt i en linie langt nord for Sprogø og dermed også nord for den dybe strømroderede Østre Rende. Tunnelen kunne da laves i ringe vanddybde og få et temmelig jævnt profil.

De for kommissionsprojekterne anførte omkostninger indbefatter ikke udgifterne til jernbaneanlægene i tunnelerne. Ejheller til anlæggene på land, dvs. ved Korsør og Nyborg. Baneanlæggene her kan



Tæt uden for Røsnæs Rev er der en dyb rende, som ligner den dybe rende uden for Halsskov Rev. Kortet viser området fra Røsnæs halvvejs til Samsø, med en for tunnel egnet linieføring indtegnet.

blive ret dyre, især for terminalerne for de biltransporterende tog, hvis de skal have kapacitet til »omladning« af mange mill. biler pr. år.

Udgifterne til togmateriellet er heller ikke medregnet. Også de kan andrage anseligt beløb. Men disse kan ikke overses, før man kender til biltrafikens eventuelle vækst i de kommende tider.

Kommissionens trafiktal refererer til biltrafikprognoser, som har vist sig at være for store. Biltrafikken er ikke tiltaget siden, men tværtimod aftaget. Det skyldes utvivlsomt den økonomiske krise, især stigningen af benzinpriserne.

Rejsetidsgevinsterne

De nævnte tunnelforbindelser under Storebælt muliggør en formindskelse af rejsetiden med togene mellem Sjælland og Fyn/Jylland på omkring en time. For rejser mellem København og Odense bliver tiden reduceret fra ca. 3 til ca. 2 timer. For rejser mellem Køben-

havn og Århus bliver den reduceret fra ca. 5 til 4 timer.

For biltrafikken spiller ventetiderne i terminalerne og færgehavnene en rolle.

Da færgerne som regel sejler med gennemsnitlig 35 eller 40 minutters tidsafstand, kan der regnes gennemsnitlig omkring 20 minutters ventetid, men dog lidt mindre, hvis man kender afgangstiderne og indretter sig derefter.

Indkørselstiden + udkørselstiden er 15-20 minutter. Overfartstiden er 50 minutter. Man kan altså regne med, at sejltid + ekspeditionstid + ventetider andrager 80-90 minutter.

Hvis bilerne transporteres med biltog, må der regnes med 15-20 minutters køretid, 15-20 minutters ekepeditionstid og 15-20 minutters ventetid i terminalerne. Det bliver til 40-50 min. bruttorejsetid for Storebæltsoverfarten, varierende med toghyppigheden.

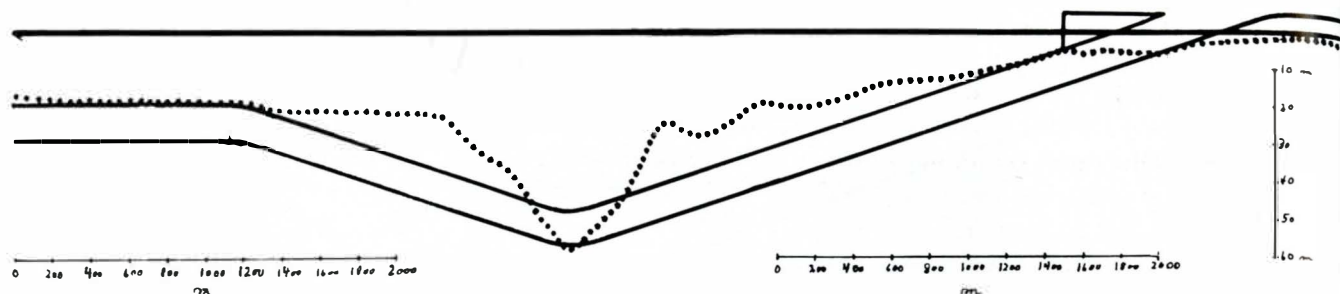
For bilrejser mellem København og Odense vil en sådan gevinst blive stor, procentvis set. Men for rejser mellem København og Århus bliver den ikke ret stor.

Tunneler som led i forbindelsen via Samsøbælt

Analogt med de mulige tunneler under Storebælt's Østre og Vestre Rende øst og vest for Sprogø kan man lave tunneler under Kattegat, øst og vest for Samsø.

En tunnelforbindelse fra Røsnæs til Samsø kan udgå som en dæmning fra Røsnæs' flade, lavtliggende parti 1,5-2 km øst for spidsen. Den kan begynde med en dæmning skråt ud fra kysten, men straks drejende mod vest, derpå følgende kysten parallelt til en kvart km ret syd for Røsnæs Fyr, hvor den når til 6 m-kurven.

Her begynder selve tunnelen. Ved Samsø kan der bygges en



Profil af den østlige halvdel af Samsøbælt. Heraf fremgår, at bundhældningerne af den dybe erosionsrende taler for, at en sænketunnel her bør og kan udføres med 17‰ gradient. Det er tilfældigvis samme hældning som foreslået af Storebæltskommissionen for tunnelen mellem Sjælland og Sprogø.

0,4 km lang dæmning fra kysten til 6 m-kurven ved Nørreskifte.

Tunnelstrækningen under Samsøbælt bliver da 13,3 km.

Det er 1 km mindre end længden af tunnelerne under Storebælt Østre og Vestre Rende tilsammen, ifølge det ene 14‰ projekt.

Tunnelens forløb og dens profil fremgår af tegningerne.

Den dybe rende uden for Røsnæs passeres i ca. 57 m's dybde. Gradienterne hertil må være 17‰ på begge sider.

Under Samsøbæltets vestlige del kan tunnelen fremføres omtrent horisontalt, halvt eller helt nedgravet, i omkring 25 m dybde.

Tunnel under »Svanebælt«

Tilsvarende kan der laves en tunnelforbindelse fra Samsø 1 km nord for Kolby Kås først 0,4 km dæmningsstrækning til 6 m dybdekurven.

Herfra kan der bygges tunnel til 6 m-kurven ved Svanegrunds østende.

Tunneldistancen bliver da 3,7 km. Største dybde bliver 38 m. Gradienterne vil blive indtil 13‰.

Totallængden af de to tunneler under Kattegat ved Samsø bliver 17,0 km.

Gennemsnitsprisen pr. km tunnel må blive noget nær lige den samme for Storebæltstunnelerne og for Kattegatstunnelerne.

For de 17 km tunnelstrækninger øst og vest for Samsø må byggeprisen derfor blive meget nær 1900 mill. kr.

Den samlede pris for tunnelerne i begge ruter må altså blive ca. 3400 mill. kr.

Men det refererer til Storebæltskommissionens prisberegninger (for Storebæltstunnelerne), altså til prisniveauet for 10 år siden.

Efter nutidens prisniveau vil prisen antagelig blive mellem 5 og 6 mia. kr. for alle tunnelforbindelserne, udført som sænketunneler.

Muligvis kan fræsede tunneler under Storebælt og Kattegat blive noget billigere.

Udgifterne til tunnelerne er kun en del af totaludgifterne for de to faste trafikforbindelser.

Det er ikke sikkert, at tunnelprojekter som helhed vil blive de billigste, endsigede de bedste.

Men det må dog være bemærkelsesværdigt, at de ikke synes at være svimlende dyre, end ikke for et helhedstunnelprojekt, der omfatter både Storebæltsruten og Kattegatsruten.

Et sådant stort projekt kan sikkert udføres noget billigere end to adskilte projekter.

En tunnelrør-fabrik med permanent produktion

Dette kan manifestere sig ekstra, hvis der laves en fabrik for tunnel-

rør, og specielt hvis den kan få en langvarig, kontinuert produktion, f.eks. 20–30 tunnelrørstykker, hver ca. 100 m lange, igennem 12–15 år.

Hvis der kan blive råd til at påbegynde en tunnelrørproduktion f.eks. i 1995, vil alle de omtalte tunneler kunne være fuldført omkring år 2010.

Derefter kan den måske fortsætte produktionen og da særlig billigt.

Så kan nye tunnelprojekter andre steder kan måske blive realiserbare. Eksempelvis Øresunds- og Fehmernbælt-forbindelserne. Eller der kan fremstilles tunnelrør til eksport.

Det kan vel i alle tilfælde være af interesse at få undersøgt, hvad det vil koste at oprette en sådan tunnelrørfabrik og at holde den i gang regelmæssigt gennem mange år. Endvidere, hvad det vil koste at transportere tunnelrørene fra fabrikken til forbrugsstederne i ind- og udland og at sænke dem ved hjælp af specielle fartøjer med ned-sænkelig støtteben.

Så kan man i det mindste få belyst det store problem om, hvorvidt det i overskuelig fremtid kan blive realistisk at tænke på at skabe faste trafikforbindelser både mellem Østdanmark og Sydvestdanmark og mellem Østdanmark og Nordvestdanmark direkte.

(fortsættes)

Selvangivelsesfradrag for året 1982

Den forenkledede selvangivelse samler hele opgørelsen af indkomst og formue på én side – side 3. Overfor på side 2 findes vejledningen til de enkelte rubrikker for indkomst- og formueopgørelsen.

Side 1 indeholder en erklæring, som kan træde i stedet for udfyldelsen af selvangivelsen, hvis man ingen indtægt har haft eller kun har haft A-indkomst og visse renteindtægter, kun har beskeden formue og alene vil bruge det faste lønmodtagerfradrag.

På side 4 skal angives særlige beløb, f.eks. evt. særlig indkomst, og der gives visse praktiske oplysninger. Det er også på side 4, man skal skrive selvangivelsen under.

Den forenkledede selvangivelse udsendes i to versioner:

Blanket S 13 skal benyttes af alle mænd, af ugifte kvinder og af kvinder, der kun har været gift i en del af indkomståret 1981. Hertil hører et skema S 13 A, som kan benyttes, hvor der ikke er plads i selvangivelses rubrikker. Husejere får tillige ejendomsskema.

Blanket S 14 skal benyttes af kvinder, som har været gift i hele 1982 og har haft særskilt indkomst.

Giftige kvinder, der har haft særskilt indkomst, skal på deres *egen* selvangivelse foretage fradrag for egne udgifter til forsikring, børneopsparring og selvpensionering, til indekskontrakter, til pensionsordning med fuld fradragsret, samt til underholdsbidrag, aftægt m.v.

Blanketter til særlige opgørelser – f.eks. af befodringsudgifter – kan rekvireres hos skattemyndighederne.

En »udvidet« selvangivelse (S 10) vil blive udsendt til skatteydere, der skønnes at have behov herfor. Modtages den ikke, kan man selv rekvirere den.

I. Fuldt fradragsberettiget del af rejse-/befodringsgodtgørelse fra arbejdsgiveren.

Under selvangivelsernes punkt 1, nederst, kan lønmodtagere fuldt ud uafhængigt af det faste lønmodtagerfradrag fradrage godtgørelser fra arbejdsgiverne efter følgende regler:

Der kan anføres rejse- og befodringsgodtgørelser, der er beregnet med f.eks. et beløb pr. rejsedag eller pr. kilometer. Derimod kan faste tilskud, når de gives uden hensyn til hvor store udgifter, man faktisk har haft, ikke fradrages under punkt 1.

Det beløb, der opføres under selvangivelsernes punkt 1, kan ikke overstige den faktiske udgift ved rejse eller befodrning, og det kan ikke overstige den modtagne godtgørelse. Overstiger udgiften den modtagne godtgørelse, kan den dokumenterede merudgift i stedet fradrages under lønmodtagerfradraget efter de almindelige regler, der her gælder.

Under punkt 1 kan således også fradrages de nævnte godtgørelser fra arbejdsgiveren, hvor der er tale om befodrning mellem skiftende arbejdssteder eller flere samtidige arbejdssteder for samme arbejdsgiver.

Ved »rejse« forstås i denne sammenhæng rejser udover den kommune, hvori det sædvanlige arbejdssted ligger, – dog mindst 4 km fra dette. Rejse anses dog altid at foreligge, når den pågældende må tage ophold mere end 15 km fra sit normale arbejdssted, eller vedkommende som led i sit arbejde har tilbagelagt mindst 30 km i løbet af den pågældende dag. De nævnte ophold behøver ikke at være forbundet med overnatning.

Specielle regler om fuldt fradragsberettiget rejse- og befodringsgodtgørelse.

A. Udepenge

Udepenge, som betales for udeophold, der medfører overnatning udenfor hjemmet, skal medregnes ved indkomstopgørelsen. Et tilsvarende beløb kan fradrages som medgået til dækning af merudgift ved udeopholdet i det omfang, det ikke overstiger 140 kr. pr. døgn. Derudover kan dokumenterede udgifter til hotelophold fradrages. Som noget nyt kan der i stedet for foretages et fradrag på 210 kr. pr. døgn for merudgifter til fortæring og overnatning, hvor overnatning ude kan dokumenteres eller sandsynliggøres, men udgifterne ikke dokumenteres.

Modtages udepenge for dage, hvor modtageren overnatter i hjemmet, anses udepengene ikke for medgået efter deres bestemmelse – og falder derfor ikke ind under reglerne for fuldt fradragsberettiget godtgørelse.

Men der kan være adgang til under lønmodtagerfradrag B at få fradrag på 18 kr. pr. dag, hvis arbejdet udføres under sådanne vilkår, at ekstra forplejningsudgifter er en nødvendig følge heraf (se nærmere nedenfor i afsnit II.D.6 og II.D.7).

B. Dagpenge og diæter til fagforbundenes funktionærer og tillidsmænd m.v.

Dagpenge og diæter til fagforbundenes funktionærer og tillidsmænd m.v. medregnes ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst.

Under hensyn til, at disse ydelser fastsættes til dækning af de pågældendes merudgifter på rejse og ved deltagelse i møder m.v., anses de at medgå til deres formål. Der indrømmes derfor fradrag med samme

beløb, som godtgørelsen udgør, dog *højst*:

Ved rejser, der medfører natophold uden for den pågældendes opholdskommune: Inklusive overnatningsudgift 210 kr. Eksklusive overnatningsudgift 140 kr. Hvis betalingen for overnatning indbefatter betaling for morgenmåltid, nedsættes fradraget for overnatningsudgifterne med 20 kr.

Ved heldagsmøder: *kr. 120.*

Ved halvdagsmøder: *kr. 60.*

Det samlede fradrag for mødedag uden overnatning kan ikke overstige *kr. 120,00.*

Det bemærkes, at der er indført en ny fradragssats, der dækker merudgiften til fortæring og overnatning i tilfælde, hvor overnatning ude dokumenteres eller sandsynliggøres, men hvor skatteyderen ikke dokumenterer overnatningsudgiften.

Fradrag af større beløb end de nævnte kan alene indrømmes efter dokumentation af *samlige* afholdte udgifter.

C. Kilometerpenge til blikkenslagere og rørleggere.

Kilometerpenge til blikkenslagere og rørleggere medregnes ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst, men *halvdelen* af kilometerpengene kan uden dokumentation fradrages for udgift til befordring og merudgift til fortæring.

Såfremt kilometerpenge ydes ved arbejde over 30 km fra arbejdsgiverens forretningssted, kan *80%* af beløbet, som anses medgået til befordring, overnatning og fortæring m.v., fradrages.

Der foretages intet tillæg for besparelse i hjemmeforbrug.

I særlige tilfælde, hvor en rørleger af en arbejdsgiver antages til arbejde på skiftende arbejdsplad-

ser, og den pågældende aldrig eller kun undtagelsesvis kommer på arbejdsgiverens forretningssted, gælder foranstående regler dog med den ændring, at afstanden til de skiftende arbejdssteder regnes fra den pågældendes bolig.

D. Ydelser, der holdes udenfor indkomstopgørelsen.

Ved offentlige hverv medregnes dagpenge og diæter samt køre-, time- og sejlpenge som hovedregel *ikke* i indkomstopgørelsen (jfr. statsskattelovens § 5 D.).

II. Det faste lønmodtagerfradrag eller fradrag for faktiske udgifter i stedet for (Selvangivelsens punkt 5).

Det faste lønmodtagerfradrag udgør 5% af lønnen m.v., dog højst 3.200 kr.

Såfremt lønmodtageren ønsker at fradrage de faktiske udgifter til befordring, udgifter til arbejdstøj, værktøjspenge m.v., samt udgifter til fagforeningskontingent og arbejdsløshedskasse i stedet for det faste lønmodtagerfradrag, fordi det samlede beløb hertil overstiger 3.200 kr., kan dette gøres efter følgende regler, punkterne A-G.

A. Befordringsudgift mellem hjem og arbejdsplads.

Udgifter, der er nødvendige for, at den skattepligtige kan blive befordret mellem deres sædvanlige bopæl og arbejdspladsen, kan fratreges på selvangivelsen efter følgende regler – også selv om befordringen ikke sker dagligt.

Kilometertakster:

Automobiler, motorcykler og kabinescootere

i tiden 1/1–31/7 1982 96 øre pr. km

– i tiden fra 1/8–31/12 1982 104 øre pr. km

Knallerter 20 øre pr. km

Alm. cykler 20 øre pr. km
og højst 280 kr. for et år.

a) Kun den del af de samlede udgifter i et indkomstår, der overstiger 2.000 kr., kan fradrages. Da fradrag kun kan foretages, hvis fradragsbeløbet udgør 100 kr. eller derover, vil det sige, at befordringsudgifter på indtil 2.099 kr. ikke giver adgang til fradrag, mens befordringsudgifter på 2.100 kr. giver adgang til fradrag af 100 kr.

b) Udgiften ved brug af eget befordringsmiddel opgøres efter nedenstående kilometertakster. Hvor offentlig befordring kan anvendes, kan udgiftsbeløb, som overstiger, hvad det ville koste at bruge billigste offentlige befordring, ikke medregnes.

c) Endvidere kan en skattepligtig, såfremt han dokumenterer, at han som følge af invaliditet eller kronisk sygdom har særlige udgifter til befordring mellem hjem og arbejdsplads, som er nødvendige for at opretholde indtægtserhvervelsen, fratække den del af den faktiske befordringsudgift, der overstiger normal befordringsudgift.

B. Befordringsudgifter

Befordringsudgifter, der er nødvendiggjort ved skiftende arbejdssted eller flere samtidige arbejdssteder, kan fradrages med det faktisk afholdte beløb ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst, såfremt den skattepligtige har haft 2 eller flere arbejdssteder uden for sin bopæl eller dennes umiddelbare nærhed.

Privatisering?

Udtrykket privatisering har hidtil ikke været en hyppig anvendt gløse her i landet i modsætning til for eksempel i vore nabolande, Norge og Sverige, hvor de offentligt ansattes organisationer i flere år har måttet kæmpe imod de tendenser og hensigter, der skjuler sig bag udtrykket.

Ved udtrykket privatisering forstås overførsel til den private sektor af arbejdsopgaver, som hidtil har været udført af det offentlige, men det betyder ikke nødvendigvis en mindre aktivitet i samfundet totalt set.

Når begrebet privatisering tidligere kun har været anvendt i ringe omfang er grunden sikkert, at Danmark er det land i Vesteuropa, hvor graden af privat indsats på det offentlige område i forvejen er størst, hvilket da også blev bekræftet af den kommende formand for Industrirådet, direktør Niels Wilhelm, ved en af metalarbejderforbundet afholdt konference i november måned om samspillet mellem den private og den offentlige sektor.

Forholdet er jo nemlig det, at der i den offentlige sektor så at sige ikke forekommer nogen form for egentlig fremstillingsvirksomhed, hverken til det offentliges eget forbrug eller til afsætning i konkurrence med den private sektor. Samtidig udføres det offentliges anlægsarbejder så at sige aldrig ved eget personale – i stedet udliciteres arbejdet til private firmaer, hvilket også gælder for reparationer og vedligeholdelse af bygninger og for eksempel vejnettet, hvor man for vejsektorens vedkommende ikke skal gå længere end til Norge for at finde en indretning, hvor mere end halvdelen af anlægsarbejdet udføres af staten ved eget personale.

Også på andre områder afviger vi her i landet fra den måde, man har indrettet sig på i vore nabolande, hvor telefonforsyning og elforsyning m.v. udføres af det offentlige som en helt naturlig ting, medens vi her i landet har henlagt disse arbejdsopgaver til koncessionerede selskaber, som inden for visse rammer fungerer uafhængigt af offentlige myndigheder og statslig styring.

Når man tager disse faktiske forhold i betragtning, forekommer det derfor også søgt og usagligt, når regeringen i sit netop udsendte program til investeringsfremme »tillægger det stor betydning, at der etableres mekanismer, som sikrer, at det offentlige udliciterer driftsopgaver til udførelse i den private sektor«, og man har været i svar nød for at finde gode eksempler, men man nævner dog laboratorieundersøgelser, catering og rengøring (hvorfor skal rengøringsarbejdet, der hovedsagelig udføres i de sene nattetimer/tidlige morgentimer på deltidsbasis af lavtlønnede kvinder altid holde for ved nedskæringer eller eksperimenter af mere eller mindre ideologisk art?).

Man nævner endvidere, at det vil være ønskeligt med blandet offentlig/privat løsning inden for bl.a. undervisnings-, social- og sundhedsområdet, uden at man dog nærmere konkretiserer sine tanker.

Som nævnt er Danmark sammenlignet med andre lande i Vesteuropa i særklasse, hvad angår udlicitering til det private område af offentlige arbejdsopgaver, og vi finder ikke, at der kan være anledning til at forrykke den eksisterende balance til ugunst for det offentlige område.

Siger vi nej til øget privatisering, så kan vi til gengæld helt støtte de tanker, som såvel den foregående som den nuværende regering gør sig om et stærkere *samspil* mellem de to samfundssektorer, idet en offentlig indsats på en række områder er en væsentlig og ofte helt nødvendig forudsætning for erhvervslivets produktion og fortsatte *udvikling*, hvilket ikke mindst gælder på energiområdet og allermest tydeligt på det teknologiske område, hvor udviklingen på nogle områder ville gå helt i stå, hvis man ikke havde den offentlige sektor »at øve sig på« inden det nyudviklede produkt udbydes til salg uden for landets grænser.

Vi siger derfor: Stop snakken om privatisering – den kan alligevel i situationen kun komme til at lyde anstrengt, men styrk i øvrigt samspillet mellem det private og det offentlige. Det er der mere produktions- og beskæftigelsesmæssigt perspektiv i.

Ved årsskiftet

Det er kutume, at man ved et årsskifte ser tilbage på det år, der er gået samt kaster et forsigtigt blik ind i det kommende år. 1982 blev året, hvor vilkårene blev sværere for den almindelige dansker. Den økonomiske situation, såvel herhjemme som i udlandet, blev stadig forværret, med bl.a. det ulykkelige resultat, at arbejdsløsheden har været stadig stigende.

Der er talt og skrevet så meget om økonomiske sammenhænge, at det er svært, for ikke at sige umuligt for den ganske almindelige lønmodtager at gennemskue, hvad der er rigtigt, og hvad der er forkert. Nogle påstår, at vi selv er skyld i krisen, og andre påstår, at det er det store udland, der har påført os besværlighederne. Selvfølgelig er vi afhængige af udlandet, og vi kan dermed ikke handle så frit, som vi kunne ønske os det.

Indgreb

Til trods for denne afhængighed, som betyder, at der skal skæres ned på visse områder, har vi dog en vis frihed til selv at bestemme, hvor og hvordan disse nedskæringer skal ske. Den socialdemokratiske regering måtte i efteråret opgive at få gennemført sin fremlagte politik. Der var i denne politik også medtaget nedskæringer på forskellige områder, som hidtil havde været fritaget, ligesom man havde medtaget områder, der hidtil har været fritaget for beskatning, og det faldt man altså på.

Vi har herefter fået en borgerlig regering, hvis målsætning bl.a. er, at det skal være lettere og morsommere at være dansker, og det er bestemt en målsætning, som vi kan istemme, og vi får så håbe, at den får et konkret indhold.

Det vi har set indtil nu er indgreb i indgåede aftaler, ansættelsesstop og en snæver ramme for de forestående aftaleforhandlinger.

Dette gør det ikke lettere at være organisation, og specielt grinagtigt kan det vel heller ikke påstås at være.

Uanset hvilken regering, der var ved roret, ville der imidlertid skulle gribes hårdt ind for at holde styr på økonomien, og det er så at håbe, at den beske medicin virker, specielt på beskæftigelsen, da dette problem må prioriteres over alt andet.

For COI og de tilsluttede organisationer har 1982 dog også været et år med flere positive elementer.

Tættere sammen

Det er således lykkedes at få startet et udredningsarbejde om en ny struktur, der i sin konsekvens kan føre til dannelsen af et egentlig forbund. Mange drøftelser forestår endnu, men udviklingen – både den der kan konstateres og den, der kommer – tilsiger ganske klart, at disse drøftelser må føres med den største alvor.

Det blev klart udtrykt på COIs repræsentantskabsmøde, hvor formanden, Aage Andersen, sagde, at såfremt tjenestemændene fortsat vil have en indflydelse på egne forhold, må vi stå tættere sammen. Det ser glædeligvis også ud til at andre har opdaget risikoen ved blot at lade stå til, for 1982 blev også året, hvor samarbejdet med andre beslægtede organisationer blev forstærket.

Det lykkedes også i det forløbne år at få oprettet en A-kasse i COI regie. Denne A-kasse vil også stå som et tegn på et større sammenhold. I stedet for at COIs medlemmer er spredt over en række forskellige kasser, kan man nu samles et sted.

Det er som bekendt svært at spå, især om fremtiden, og det må siges, at udsigterne for det kommende år ser noget brogede ud. De positive forventninger må være, at man i udredningsarbejdet med den nye struktur og i samarbejdet med beslægtede organisationer kommer yderligere et skridt videre, og dermed får styrket og udbygget disse vigtige områder.

Det skal dog ikke skjules, at 1983 på netop disse områder kan blive noget af et skæbneår, hvis vi ikke anstrænger os nok, og det hele falder på gulvet. Vi tror dog på at det positive og rigtige i de tanker, der ligger bag strukturbestræbelserne helt vil løbe af med sejren.

Nye aftaler

1983 er også året, hvor der skal indgås aftaler for den kommende 2-års periode. Det er ikke overdrevet, når vi siger, at disse forhandlinger skal foregå under de dårligst mulige vilkår. Aftalerne skal træffes med en regering, der er be-

gyndt sin løbebane med at frasige sig de aftaler, der i 1981 blev indgået mellem de offentligt ansatte og deres arbejdsgivere.

Regeringen lagde ud med et ønske om, at det offentlige arbejdsmarked skulle færdiggøre deres aftaler før det private arbejdsmarked. I skrivende stund kan det konstateres, at det ikke kan lade sig gøre. De offentligt ansattes organisationer lod sig ikke skræmme til at forhaste det vigtige forberedelsesarbejde forud for forhandlingernes start.

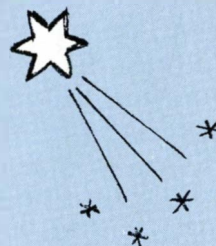
Det er også helt klart sagt fra COIs formand, at vi ikke vil indgå nogen aftale, medmindre vi får en garanti for, at vi følger lønudviklingen på det private arbejdsmarked i aftaleperioden.

Princippet om en ligelig udvikling i lønningerne opnåedes der enighed om med den foregående regering.

Vi håber på, at den nye regering indser det fornuftige i dette princip, da det er det eneste, der kan sikre en varig ro på de offentlige arbejdspladser.

COI har for længst erkendt situationens alvor, men en forudsætning for at denne erkendelse kan opretholdes er, at offentligt ansatte ikke bliver udsat for en anden og ringere behandling end andre.

Godt nytår!



Udgives af statstjenestemændenes
Centralorganisation I, Bredgade
21, 1260 København K.

Ansvarshavende redaktør:
Aage Andersen.

Oplag: 60.000.

Tryk: Skou & Madsen.

Teknologiudvalg

På repræsentantskabsmødet i november måned blev det besluttet at COI fremover skal have et permanent teknologiudvalg.

Repræsentantskabet vedtog samtidig en fagpolitisk målsætning for det teknologiske område, hvoraf det bl.a. fremgår:

- at COI skal øve politisk påvirkning i teknologispørgsmål
- at COI skal indgå i tværgående udvalg, kommissioner, nævn etc.
- at COI skal udøve oplysningsvirksomhed om teknologispørgsmål over for de tilsluttede organisationer
- at COI skal sikre, at arbejdsmiljøet samtidig bliver bedret i forbindelse med indførelse af ny teknologi.

Repræsentantskabet vedtog ligeledes et handlingsprogram hvori det bl.a. siges:

- COI skal arbejde for, at den indgåede teknologiaftale bliver et effektivt styringsmiddel, der giver mulighed for at øge de tilsluttede organisationers og medlemmernes indflydelse på indførelse, ændring og anvendelse af teknologi på statens arbejdspladser.
- COI skal arbejde for at regler om systematisk indsamling, bearbejdning, brug af lagring af persondata, eksempelvis i lønnings- og/eller personregistre vedr. medarbejdere i virksomheder/institutioner fastlægges i en særlig aftale.
- COI skal efter anmodning yde tilsluttede organisationer bistand ved indgåelse af aftaler, der tilsigter at udfylde rammerne i teknologiaftalen.
- COI skal efter anmodning yde bistand ved udarbejdelse af forslag til/indgåelse af aftaler, som berører mere end én tilsluttet organisation i samme styrelse/ministerium m.v.
- COIs tilsluttede organisationer skal løbende orientere COI om indgåede lokale teknologiaftaler.

Hovedbestyrelsen sammensatte efter repræsentantskabsmødet teknologiudvalget således:

Niels Juul (formand)
Carl Gustafsson
Poul Øland
Keld Andersen
Kurt Nielsen
Tage Støvring

Repræsentantskabsmøde i COII

COIs formand, Aage Andersen, og sekretariatsleder Niels Juul var blandt de indbudte gæster ved COIs repræsentantskabsmøde den 10. og 11. november, hvor man behandlede mange emner – heraf også emner af betydning for det fortsat gode samarbejde mellem COI og COII.

Og væsentligst var det at konstatere, at der var sammenfald mellem COIs og COIIs repræsentantskaber i synet på det af den nye regering foretagne indgreb i indgåede aftaler og i indhold af aftalekravene til aftaleforhandlingerne i 1983.

COIIs formand, Hans Strunge, bemærkede bl.a. i sin åbningstale, at det er vigtigt, at der findes et godt samarbejde tjenestemændene imellem, og at indflydelsen ville være begrænset, hvis man ikke havde haft TFU, og han konstaterede endvidere, at vi lever i en tid, hvor organisationsmønstrer er i opbrud.

Dette synspunkt kom i høj grad til at præge debatten og afgørelserne ved repræsentantskabsmødet, hvorunder man bl.a. vedtog at gå ind i et mere formaliseret samarbejde med COI ved etablering af et kontaktudvalg.

Endvidere vedtog man at bringe COIIs kollektive medlemskab af FTF til ophør, men med en opfordring til de

tilsluttede organisationer om hver især at indmelde sig i en hovedorganisation, men uden at angive hvilken. Endelig var der i en vedtagelse om organisationsforhold indeholdt som en målsætning, at der på længere sigt skal arbejdes henimod ét forbund for statstjenestemænd – og det er som bekendt tanker, der ikke er fremmed for nogen i COI.

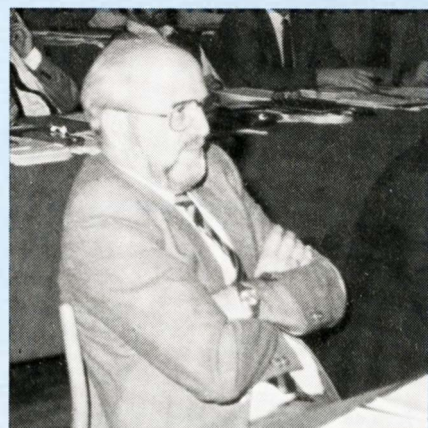
COIIs formand, Hans Strunge, blev genvalgt med akklamation.



COIIs formand Hans Strunge.

Valg

På repræsentantskabsmødet i november måned blev det besluttet at udvide COIs forretningsudvalg med et medlem,



Jens A. Larsen.

så det fremover består af seks medlemmer.

På det efterfølgende hovedbestyrelsesmøde blev alle de hidtidige medlemmer genvalgt, og som det nye medlem blev valgt Jens A. Larsen.

Jens A. Larsen er formand for foreningen af tjenestemænd ved den Kgl. Veterinær- og Landbohøjskole, og er indvalgt i hovedbestyrelsen som repræsentant for valggruppen.

Forretningsudvalget har derefter følgende sammensætning:

Aage Andersen (formand)
Flemming Bay Jensen
(næstformand)
Erik Nygaard Jespersen
Jørn Lindekilde Hansen
Søren Andersen
Jens A. Larsen

Ny sekretær i COI

Nyt fra A-kassen

COIs hovedbestyrelse antog den 1. oktober Togfører Torben Hansen som ny sekretær i COI.

Torben Hansen kom fra Dansk Jernbane Forbund, hvor han udover at sidde i forbundets hovedbestyrelse, også var beskæftiget på Jernbane Tidendes redaktion.

Den ny stilling er oprettet på grund af den stadig stigende arbejdsmængde i COIs sekretariat. Udover at arbejde med den almindelige sagsbehandling skal Torben Hansen specielt arbejde med møde- og informationsvirksomheden.



Torben Hansen.

Nye regler om dagpenge og efterløn.

I sidste COI-nyt omtaltes kort de vigtigste ændringer, der er sket i arbejdsløshedslovgivningen – først og fremmest fastfrysningen af den maksimale dagpengesats på 335 kr. frem til 1. april 1985 og forhøjelsen af medlemsbidraget til arbejdsløshedsforsikringen.

Nedsatte dagpenge ved arbejde

Blandt lovændringerne er en ny regel om at et medlem, der arbejder på nedsat tid, højst kan få 266 kr. om dagen. Med nedsat tid menes der også arbejdsløse, der har fået beskæftigelse i løbet af en uge, løsarbejdere, vejrligsledige eller medlemmer, der er omfattet af en arbejdsfordelingsordning.

Reglen betyder f.eks., at hvis en arbejdsløs, der hidtil har fået 335 kr. om dagen, får beskæftigelse én dag, så nedsættes dagpengene de øvrige 5 dage i ugen med 69 kr. pr. dag.

Efterlønsatser

For nye efterlønsmodtagere sker der

en fastfrysning af efterlønsatserne frem til 1. april 1985:

	Pr. dag	Årligt
Fuldtidsforsikrede	335	104.855
80 pct.	268	83.884
70 pct.	235	73.555
Deltidsforsikrede	223	69.799
80 pct.	178	55.714
70 pct.	156	48.828

For medlemmer, der er gået på efterløn før den 1. januar 1983, sker der en vis regulering af satserne. For fuldtidsforsikrede bliver satserne:

	Max.	80 pct.	70 pct.
1. oktober 1982	335	268	235
1. april 1983	341	273	239
1. oktober 1983	348	278	244
1. april 1984	355	284	249
1. oktober 1984	362	290	253

Ny omregningssats

Fra 1. januar 1983 indføres en fælles omregningssats for alle A-kassemedlemmer på 63,66 kr. i timen. Dette får betydning for efterlønsmodtagere og dagpengemodtagere, der oppebærer pension.

Pensionsindtægten pr. uge divideres med omregningssatsen og det således beregnede timetal fratrækkes i timetallet for en arbejdsuge (40 timer for fuldtidsforsikrede).

Beregningen kan bedst belyses med et eksempel:

En statstjenestemand, der er pensioneret som 60-årig med 35 års anciennitet fra skalatrin 14, stedtillægsområde I, får en pension (afkortet med 3½ pct.) på 80.921,95 kr. om året, svarende til 1.556,19 kr. om ugen.

Timetallet beregnes som

$$\frac{1.556,19}{63,66} = 24,45 \text{ timer}$$

Der vil således kunne udbetales efterløn for 15,55 timer om ugen:

$$15,55 \times 6 \times 335 = 781 \text{ kr.,}$$

40

svarende til 40.612 kr. om året, de første 2½ år.

Indførelsen af den fælles omregningssats på 63,66 vil betyde en mindre nedsættelse af efterlønnen og dagpengene for A-kassens pensionerede medlemmer, idet såvel Telefonstandens som Funktionærernes Arbejdsløshedskasse og FTF-A alle har højere omregningssats i dag.

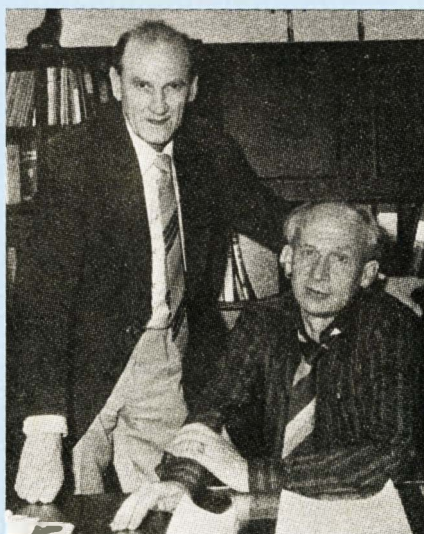
Ny formand

Nils Totland valgt til ny formand for statstjenestemannskartellet i Norge.

På et repræsentantskabsmøde i oktober måned blev sekretær Nils Totland valgt til formand efter Albert Uglem der havde ønsket at fratræde.

Nils Totland begyndte ved de Norske Statsbaner, men har i de sidste 20 år beskæftiget sig med fagligt arbejde. I 1976 blev han valgt til sekretær i statstjenestemannskartellet, hvor hans hovedarbejdsområde var information og oplysningsvirksomhed.

Nils Totland er også politisk aktiv, idet han på fjerde periode sidder i Skedsmo kommunalbestyrelse som repræsentant for arbejderpartiet.



Den afgangende formand Albert Uglem (tv), og hans afløser Nils Totland.

C. Fagforeningskontingenter

Kontingenter til faglige organisationer og arbejdsløshedsforsikring kan fradrages med de faktisk betalte beløb.

Dog skilles den del af kontingentet, der går til gruppelevsfor sikring, ud og bringes til fradrag efter 3.000 kr.'s reglen på selvangivelsens punkt 6. D.v.s., at man – uanset man benytter det faste lønmodtagerfradrag og derfor ikke særskilt trækker kontingenter fra – kan gøre fradrag for gruppelev under punkt 6.

Kontingentandelen til *forbundet* var i 1982 1602,45 kr. og til *A-kassen* 1440,00 kr. for heltidsforsikrede.

Disse to beløb sammen med kontingent til *lokalafdeling* kan således fradrages under pkt. 5 i stedet for det faste lønmodtagerfradrag.

D. Fortæringsudgifter

1. Dobbelt husførelse

Der kan indrømmes skatteydere, som på grund af erhverv midlertidigt opretholder dobbelt husførelse, et fradrag for merudgifter til kost og bolig. Hvor skatteyderen bor ved arbejdsstedet under pensionsforhold eller ved privat indkvartering eller tilsvarende, indrømmes fradraget uden dokumentation med 360 kr. ugentlig.

Gifte gæstearbejdere, der opret holder bolig for familien i hjemlandet, må anses for berettigede til fradrag efter reglerne for dobbelt husførelse for en periode svarende til de første 24 måneders ophold her i landet. Der er således ikke længere mulighed for fradrag vedr. dobbelt husførelse for gæstearbejdere, hvis ophold i Danmark har strakt sig ud over 2 år.

2. Natarbejde

Herved forstås arbejde, hvoraf en

væsentlig del – ikke under 3 timer – udføres i tiden fra kl. 18 til 6.

Der tillades uden dokumentation et fradrag for afholdte udgifter som følge af natarbejde på 18 kr. pr. nat.

For skatteydere, der har natarbejde som fast erhverv, f.eks. nattevægtere, eller fast udfører deres erhverv som natarbejde, kan der dog uden dokumentation kun gives et fradrag på 2.000 kr. årligt.

Har natarbejdet været forbundet med overarbejde, der berettiger til fradrag, indrømmes der kun fradrag for natarbejde, såfremt der, bortset fra 3 timers overarbejde, er udført mindst 3 timers arbejde indenfor tiden kl. 18.00 til 06.00.

3. Natpenge

Natpenge til tjenestemænd og andre offentligt ansatte medregnes ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst. Da natpengene imidlertid fastsættes af Finansministeriet, således at halvdelen gennemsnitligt kan anses at medgå til dækning af ekstraudgifter som følge af natarbejde, kan et hertil svarende beløb fradrages. Har den pågældende alene fast stationssted, kan fradraget dog ikke overstige 2.200 kr. årligt.

Der kan ikke samtidig opnås fradrag for natarbejde og natpenge.

Der er ved landsskatteretten truffet afgørelse om at en lokomotivfører, der kører på strækningen kan trække de halve natpenge fra. LSR 1 1972 NO 5-386/23 og LSR 1 1973 NO 6-12/61.

4. Overarbejde

Frdrag kan kun indrømmes, når overarbejdet er i tilslutning til normal arbejdstid og af mindst 3 timers varighed. Det skal endvidere have været nødvendigt at indtage et måltid uden for hjemmet. I sådanne tilfælde ydes uden dokumentation

for de med overarbejdet forbundne merudgifter et fradrag på 27 kr. pr. dag.

Uniform og andre krav om særlig arbejdsdragt.

Eventuel godtgørelse eller tilskud til anskaffelse af uniformer for tjenestemænd skal medregnes i den skattepligtige indkomst.

Det gælder for alle skatteydere, der skal holde sig selv med uniform i den daglige tjeneste, at de i den skattepligtige indkomst kan fradrage den merudgift, de påføres ved pligten til at bære uniform. Dette gælder, uanset om de modtager uniformstilskud.

Ekstraordinært slid og ødelæggelse af arbejdstøj

I almindelighed indrømmes der ikke fradrag for udgifter til anskaffelse, vedligeholdelse og renholdelse af arbejdstøj. I enkelte tilfælde, hvor en skatteydere arbejde er af ekstraordinær smudsig karakter, eller hvor arbejdstøj slides eller ødelægges i en væsentlig højere grad end normalt, indrømmes dog visse fradrag.

III. Fradrag for forsikringer, opspæringsordninger m.v.

Den enkelte lønmodtager fradrager ikke eget bidrag til pensions- eller forsikringsordninger, hvortil bidraget er tilbageholdt af arbejdsgiveren og som er led i ansættelsen. Denne regel gælder også løbende ATP-bidrag.

Bidragene til pensioner er allerede fradraget i arbejdsgiverens opgivelse af lønnen til skattemyndighederne.

Frdrag indenfor 3.000 kr.s-reglen – selvangivelsens pkt. 6:

Under dette punkt fradrages indbetalinger til følgende ordninger i 1982:

Hvad sker der egentlig med min Ansøgning?

Lånt fra Jernbane-Tidende

14

1. Præmier til livsforsikringer med kapitaludbetaling.
2. Indskud på børneopsparings- og selvpensioneringskonti.
3. Kontingent til fortsættelsessygekasse, præmier til syge- og ulykkesforsikringer, der ejes af den forsikrede.
4. Præmier til renteforsikring og pensionskasse, hvor der er *valgt* begrænset fradragsret. Selv om ordninger af denne art er led i ansættelsesforhold, og arbejdsgiveren betaler bidrag hertil, betragtes den samlede indbetaling dog som lønindtægt for den pågældende lønmodtager.

Det skal bemærkes, at ægtefæller, der har været gift hele indkomståret 1982, *tilsammen* højst kan trække 3.000 kr. fra på disse poster. Hvis de samlede udgifter til sådanne forsikringer m.v. har været større, kan ægtefællerne dele 3.000 kr. s fradraget efter eget ønske. Ingen af dem kan dog trække mere end sine egne udgifter fra.

Pensionsordninger m.v. med fuld fradragsret – pkt. 7

Under dette punkt fradrages egne indbetalinger til privat tegnede pensionsordninger med løbende udbetalinger, rateforsikringer i pensionsøjemed *samt* indekskontrakter.

Man hører ofte sagt, at det tager urimelig lang tid at behandle en ansøgning til en opslået ledig stilling, og det er meget forståeligt, især hvis man ikke kender den ret omstændelige behandling, en stillingsansøgning nødvendigvis må have.

Jernbane-Tidendes redaktion er af den opfattelse, at dette spørgsmål må interessere mange af vore læsere, hvorfor vi har stillet følgende spørgsmål til lederen af forfremmelsesgruppen, overtrafikkontrollør P.-E. Jensen: »Hvad sker der egentlig med en ansøgning?«

– Ja, det spørgsmål møder vi ofte i personaletjenesten. Undertiden med den undertone »Hvorfor sker der ikke noget?«, eller »Hvorfor varer det så længe?« Og vi kan umiddelbart godt forstå spørgsmålet, for det er jo rigtigt, at fra det øjeblik, ansøgningen afleveres til f.eks. banemesteren eller skibsføreren, og til man – hvis man er så heldig – får sin udnævnelse, eller måske blot det standardiserede afslag, ja, da går der et par måneder. Og det kan nok virke meget længe, især da hvis man har på fornemmelsen, at der overhovedet ingen ting sker i dette lange tidsrum.

Men det gør der!

En lang række bindinger

De ansøgninger, der er tale om her, er ansøgninger om stillinger, der er opslået i publikationen »DSB – Ledige Stillinger«.

I hele spørgsmålet om besættelse af ledige stillinger bevæger vi os på et område, hvor DSB har en lang række bindinger, dvs. en lang række bestemmelser der skal opfyldes, og som er fælles med det øvrige statsområde:

- 1) Stillingerne skal bekendtgøres ledige »offentligt«, dvs. på en sådan måde, at alle – også uden

for DSB – har lejlighed til at se opslaget. Og det muliggøres ved, at »DSB – Ledige Stillinger« er en offentlig tilgængelig publikation, som enhver kan bestille på det lokale posthus.

- 2) der skal være mindst 14 dages frist for indgivelse af ansøgninger, og

- 3) enhver tjenestemand skal på sin ansøgning have en skriftlig bedømmelse, som han i øvrigt skal have en afskrift af.

Disse bestemmelser er fastsat dels i tjenstemandsloven, dels i bekendtgørelser, der knytter sig hertil.

Der gives enkelte dispensationer fra disse bestemmelser, men de er i det store og hele uaktuelle i denne forbindelse.

Påtegningsgiveren

Når den officielle 14 dages ansøgningsfrist er udløbet, har den, der skal påtegne ansøgningen, yderligere 1 uge til dette arbejde, inden ansøgningen skal foreligge i personaletjenesten, og denne uge kan der ofte være hårdt brug for.

Meget naturligt vil påtegningsgiveren rådføre sig med én eller flere arbejdsledere, inden han afgiver sin påtegning. Og hvis han anvender egnethedsbestemmelsen »kan ikke anbefales« (påtegning 4), eller anden betegnelse end »egnet« eller »særlig egnet«, så skal han indkalde ansøgeren til en samtale om påtegningen. – Hertil kommer, at en ansøger altid – på eget initiativ – evt. sammen med sin tillidsmand kan få en samtale med påtegningsgiveren om påtegningen. Når man så endvidere betænker, at ansøger, tillidsmand, arbejdsleder og påtegner ofte – på grund af skiftetjenester – går »skævt« af hinanden, ja, så kan den ekstra uge meget nemt få ben at gå på.

Husk

stof til DLT
inden den 15.
i måneden.

Ændring, tilbagekaldelse, anke

Efter udløbet af også den »administrative« ansøgningsfrist skulle ansøgningen gerne være havnet i personaletjenesten, og ansøgeren kan nu ikke foretage sig andet end at vente.

Vi bliver ofte i personaletjenesten spurgt om mulighederne for at ændre i sin ansøgning, efter at den er sendt til personaletjenesten.

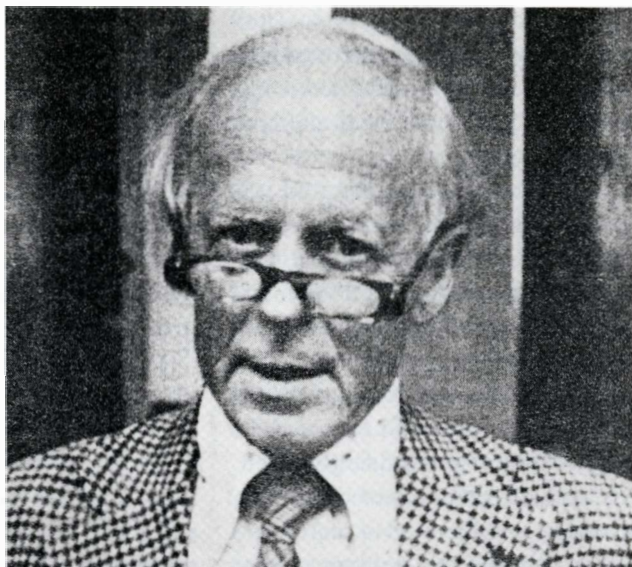
Det forudsætter naturligvis, at man sender sin ansøgning efter nøje overvejelser, og at det derfor kun undtagelsesvis bliver aktuelt. Men der er nogle ganske enkle regler herfor.

- 1) Så længe den officielle ansøgningsfrist *ikke* er udløbet, kan man *ændre* sin ansøgning helt efter ønske.
- 2) Indtil en uge efter officiel ansøgningsfrists udløb kan *man tilbagekalde* sin ansøgning. Dvs. at selve ansøgningen tilbagesendes ansøgeren, og den betragtes, som om den aldrig har eksisteret.
- 3) Efter dette tidspunkt kan man alene *annullere* sin ansøgning, dvs. at ansøgningen sættes ud af kraft, men i øvrigt fremdeles opbevares i den pågældende ansøgers personaleakter.
- 4) Indtil 14 dage efter den officielle ansøgningsfrists udløb kan påtegningen *ankes* efter de særlige regler, der gælder herfor.

300 til 500 ansøgninger pr. måned

I personaletjenesten fremfindes personaleakter og andre relevante papirer for hver ansøger, og stilling for stilling opstilles ansøgerne på ansøgerliste efter anciennitetsregler eller andre for den særlige stilling specielt gældende regler.

I 1980 svingede antallet af ansøgninger pr. måned fra knap 300 til godt 500.



P.-E. Jensen.

Ansøgningslisterne udsendes herefter til *forfremmelsesnævnets* medlemmer, der skal have ca. en uge til gennemgang af det foreliggende materiale, før der – omkring midten af den følgende måned efter udsendelsen af opslaget – afholdes møde i nævnet.

Medansøgerliste

Enhver ansøger har ret til – når han fremsætter ønske herom – at få tilsendt en *medansøgerliste*, men da denne liste er et »spilprodukt« af materialet til bl.a. forfremmelsesnævnet, foreligger disse lister først umiddelbart efter udsendelsen af materialet til nævnet.

Forfremmelsesnævnet

Forfremmelsesnævnet er et rådgivende organ, der i princippet behandler alle opslåede stillinger ved DSB. Nævnet består dels af ledelsesrepræsentanter, dels af repræsentanter for tjenestemandorganisationerne ved DSB. Personalechefen er formand.

Ordningen med forfremmelsesnævn i staten blev indført i 1977, men allerede i de forudgående år

havde bl.a. DSB deltaget i en forsøgsordning, så virksomheden og organisationerne var godt rustet, da ordningen blev gjort permanent.

Forfremmelsesnævnets indstillinger protokolleres, og udskrift af protokollen sendes til generaldirektoratet. Afgørelse af besættelse af stillinger under 20. lønramme træffes umiddelbart under hensyn til nævnets indstillinger, medens stillinger i 20. lønramme og højere viderebehandles i direktionen.

Hav opslagsnummer parat

Alle ansøgere får svar på deres ansøgning enten i form af en udnævnelse eller forflyttelse eller i form af et afslag.

Enhver ansøger kan efter nævnets behandling af hans ansøgning få oplyst, om han er indstillet til stillingen eller ej. Denne oplysning kan fås ved nævnets sekretariat (telf. Kh 3314), hos den pågældende organisationsrepræsentant i nævnet eller hos det nævnsmedlem, der repræsenterer den afdeling, hvortil ansøgeren hører.

Uddybende information om påtegningsystemet, regler for ind-

Sommerrejser med DJT 1983

16

sendelse af ansøgninger, for indsendelse af ankesager og nærmere omtale af forfremmelsesnævn kan findes i Ordreserie A/aftalehåndbogen.

Men i øvrigt er man da altid velkommen til at få afklaret tvivls spørgsmål ved henvendelse til sin nærmeste foresatte, sin tillidsmand eller personaletjenesten (forfremmelsesgruppen).

Blot beder vi om, at nummeret på den søgte stilling altid opgives! De medarbejdere i personaletjenesten, der beskæftiger sig med disse ting, arbejder nemlig med 4 måneders opslag samtidig. Så der kan jo være et par ansøgninger og et par stillinger at holde styr på.

Behandling af stillingsopslag pr. 1/6 1981

Dato:

- 1/6 Stillingsopslag.
- 15/6 Ansøgningsfristen udløber.
- 22/6 Påtegningsgiveren færdig. Afskrift af bedømmelsen sendes ansøgeren.
- 29/6 Ankefrist udløber.
- 9/7 Forfremmelsesnævnets medlemmer får lister over samtlige ansøgere opstillet i anciennitetsorden.
- 10/7 Medansøgerlister påbegyndes udsendt til de, der har fremsendt ønske herom.
- 16/7 Møde i forfremmelsesnævnet.
- 20/7 Udnævnelser til og med lønramme 19 påbegyndes udsendt. (Øvrige får skriftlig underretning om, at de ikke har fået stillingen.
- 1/8 Udskrift af protokol til generaldirektoratet.
- 17/8 »Besættelsesmøde« i direktionen (stillinger i 20. og højere lønrammer).
- 20/8 Udnævnelser for stillinger i lønramme 20 og højere lønrammer påbegyndes udsendt.

Danske jernbanemænds turistorganisation (DJI) tilbyder igen i år gode ferierejser for alle danske jernbanemænd/-kvinder og familie.

På togrejserne har vi intet imod, at venner og bekendte medtages, såfremt det ønskes. I sådanne tilfælde er vi naturligvis behjælpelig med at finde den billigste befordringspris.

Læs annoncen – tag den eventuelt ud af bladet og gem den.

Grupperejser med tog

Atter i år har vi ønsket at tilbyde mere end én grupperejse med tog for derved at skabe mulighed for, at endnu flere kan deltage i vore rejser.

Vandretur i Lappland (Finland)

Udrejse: Tirsdag 21.06.83 kl. 07.34 fra København

Hjemkomst: søndag 03.07.83 kl. 17.21 til København

Pris pr. person: 4.430 kr.

FIP-billet: 467 kr.

Rejseleder: Heikki Laajakorpi (skandinavisktalende finne).

Denne specialrejse henvender sig især til natur- og friluftsmennesker.

Forlang specialprogram.

Kultur- og hvileferie (Italien)

Udrejse: Lørdag 03.09.83 kl. 16.45 fra København.

Kl. 17.42 fra Fredericia.

Hjemkomst: Torsdag 15.09.83 kl. 11.29 til Fredericia, kl. 12.09 til København.

Pris pr. person: 1.750 kr.

Tillæg for enkeltværelse: 200 kr.

FIP-billet: 812 kr. hhv. 837 kr.

Prisen omfatter ophold i dobbeltværelse med bad/WC og helpension fra aftensmad 04.09 og til og med frokost den 14.09.83.

I prisen indgår udflugter til San Marino, Firenze, Ravenna og Ur-

bino, rejselederassistance samt tillæg for liggevogn København-München-København.

Indkvartering finder sted i hotel SUSY i Rimini, der har egen swimmingpool, ligger i rolige omgivelser og ikke langt fra stranden.

Rejseleder: Henry Olson.

Vodice – badeferie ved Adriaterhavet (Jugoslavien).

Udrejse: 42 rejser i tiden 23.04.–05.10.83.

Hjemkomst: 07.05.–19.10.83.

Rejsernes varighed er 15, 20 eller 21 dage.

Indkvartering finder sted i værelse med bad/WC, og der ydes helpension fra 3 dags morgenmad til 13./18. eller 19. dags aftensmad.

Pris pr. person: fra ca. 1.350 NKR.

FIP-billet: 947 kr. hhv 976 kr.

Der er dansk eller norsk transportleder under rejsen og dansk rejseleder på stedet.

Forlang specialprogram for denne rejse, som er arrangeret af NJIT (Norske jernbanemenns turistorganisasjon).

Rapham, Otta – Norge

10 km øst for Otta (i Gudbrandsdalen ca. 300 km nord for Oslo) ligger Rapham-Norske jernbanemenns feriehjem.

Feriehjemmet er placeret i virkeligt pragtfulde omgivelser midt i et naturskønt fjeldområde.

Området er velegnet til spadsere og vandreture.

Alle værelser har dusche/WC og der findes motionsrum, svømmehal og badstue.

Prisen pr. person ligger mellem 250 og 300 n. kr. pr. døgn og inkluderer helpension. Prisen afhænger af antal døgn og ydelser der ønskes på feriehjemmet.

Forlang hotelbrochure.

Rimini – Italien

Igen i år kan vi tilbyde ferieophold på gode og prisbillige hoteller ved den Adriatiske Riviera.

Denne riviera kræver vel ikke nogen egentlig præsentation, men betyder kort og godt badeferie med flad, hvid sandstrand, sol og mulighed for mange skønne udflugter.

Togforbindelsen til Rimini er god og mange kolleger har de seneste år benyttet sig af vore tilbud i Rimini, som er meget konkurrencedygtige.

Oktoberfest i München

Udrejse: Fredag 16.09.83 kl. 16.45 fra København, kl. 17.42 fra Fredericia.

Hjemkomst: onsdag 21.09.83 kl. 11.29 til Fredericia, kl. 12.09 til København.

Pris pr. person: værelse med bad/WC 1.570 kr., værelse uden bad/WC 1.460 kr.

FIP-billetpris: 573 kr. hhv. 612 kr.

Rejseleder: Jens Kristian Hansen.

Forlang specialprogram.

Bjørkliden – Sverige

I lighed med tidligere år kan der gennem DJT bestilles ophold i Svenska Semesterhems Förenings feriehus og hertil regnes Bjørkliden for et af de interessante.

Bjørkliden Turiststation omfatter hotel Fjället, hotel Gammelgården, Låktatjåkko rastehytte og en større hytteby med ca. 100 hytter.

Hytterne ligger på en pragtfuld fjeldskråning med udsigt over Torneträsk og Lapporten.

Har Bjørkliden interesse – *forlang da specialprogram.*

Alle priserne betyder ophold i dobbeltværelse med bad/WC, hel-pension og fri strand i 1 uge. For børn indtil 7 år ydes 30% rabat i prisen for en voksen ved ekstraseng i forældres værelse.

FIP-billet: 812 kr. hhv. 837 kr.

Flyrejser

Til alle rejsemål i de af Fritidsrejser udgivne programmer ydes der nu 11% *rabat* pr. person i de programmerede priser.

For at opnå rabatten skal bestillingen blot gå gennem DJT.

Fritidsrejser er kvalitetsrejser til den rigtige pris – og så lønner det sig.

Vi benytter også lejligheden til at henvise til vore rejsebetingelser, som udleveres på forlangende.

Der tages forbehold overfor kurs- og takstændringer.

Har nogen af de ovennævnte tilbud interesse – *tøv da ikke med at kontakte os.*

Med venlig hilsen

Danske Jernbanemænds turistorganisation.

Vor adresse er:
DSB rejsebureau
Hovedbanegården
Banegårdspladsen
1570 København V.
tlf. DSB Kh 2467.

Hotel (direkte ved havet)	01.05.–26.06.	
	28.08.–18.09.	26.06.–28.08.
Regina og Residence	140.000 lire	210.000 lire
tillæg for enkeltværelse	14.000 lire	21.000 lire
hotel med svømmebad (ikke ved havet)		
Jumbo og Susy	133.000 lire	182.000 lire
tillæg for enkeltværelse	14.000 lire	21.000 lire
Hotel ca. 100 m fra havet		
Colon	119.000 lire	168.000 lire
tillæg for enkeltværelse	14.000 lire	14.000 lire

*Individuelle rejser**Turheim, Ustaoset – Norge*

Norske jernbanemænds turistorganisasjons feriehus i *Turheim* ved Ustaoset på Bergensbanen består af 6 gode og veludstyrede hytter for selvhusholdning.

Ustaoset er et eldorado for alle, som holder af fjeld- og friluftsliv. Man kan f.eks. tage sin fiskestang på nakken og vandre ind over de store vidder.

Hytterne har plads dels til 4 personer og dels til 6 personer, og er alle udstyret med de nødvendige ting, men lagenpose, pudevår og håndklæder må medbringes hjemmefra.

Et fælles sanitærhus med koldt vand, brusebad og badstue er bygget i området, hvor hytterne er placeret ca. 3 km fra Ustaoset station.

Der kan køres i bil til Turheim, og indkøbsmuligheder findes ved stationen.



19.06.–14.08.

øvrige tidsrum

Pris pr. uge i lille hytte ca. 460 NKR ca. 335 NKR

Pris pr. uge i stor hytte ca. 590 NKR ca. 420 NKR

Kapaciteten er lille – så bestil i god tid.

Lille – mand, hvad nu?

O

verskriften leger kun flygtigt med titlen på tyskeren, *Hans Falladas*, romanklassiker, »Lille mand, hvad nu?«. For i den nordfranske by, *Lille*, startede et nyt, helt elektronikstyret – læs: ubemandet – bybanesystem almindelig passagertrafik for nogle måneder siden (billedet), der giver anledning til spørgsmålet.

Førerkabinen er nemlig »krympet« til en instrumenttavle, der kun skal bruges ved uheld og maksimalhastighed 15 km/t. Togets topfart er 80 km/t, rutefarten 60 km/t, køreplanshastigheden er beregnet til 36 km/t, heri indgår et halvt minuts ophold på stationer.

I myldretider har Lilles automatiske bybane 1 minut imellem hvert tog. Udenfor myldretiderne er der 5 minutters drift. Med 4-vognstog kan banen befordre 19.200 passagerer i timen i hver retning. Altså et reelt bybaneanlæg – ikke blot en ubemandet lufthavns- eller tivolibane, som findes flere steder. I banens kontrolrum står personalets stole som regel tomme, for driften er jo fuldautomatiseret.

DLT-læsere husker sikkert vor meddelelse om *Berlins* t-bane, linje 4, der er beregnet til førerløs drift. Til dato har der alligevel været en mand på »af psykologiske grunde og ikke mindst med henblik på undergrundsstrækninger, det er usandsynligt, at vi ændrer den holdning«, siger de i Berlin. Anderledes hos folkene i Lille – deres førerløse bybane er – *førerløs*.

Linje 1 er 13,3 km lang og har 18 stationer. Banen skal med udvidelser (linje 2 er planlagt) betjene et område med godt 1 million mennesker. Projektet er delvis t-bane, hvoraf 5,5 km ligger i boret tunnel, altså ægte *tube*, andre afsnit er efter *cut-and-cover* metoden (= overdækket rende).

Rullende materiel har gummibelagte hjul, som løber på cementeret banelegeme. Ingen ballast – skinneanlæg er boltet til banelegemet.

Et af hovedproblemerne ved konstruktionen var udformning af sporskifter til de gummibelagte hjul. Ingeniørerne valgte at anbringe i midten af hvert hjulsæt to små stålhjul, som griber ind i en midtplaceret »rille« imellem styreskinnerne. »Rillen« består af to skinner med skiftere, som leder toget på rette spor. Vandrette gummihjul fungerer som styre- og sikkerhedshjul ved at rulle langs indersiden af styreskinnerne. Der er fire af disse vandrette hjul pr. aksel – et (styre-hjul) lige foran og et (sikkerhedshjul) lige efter hvert vognhjul.

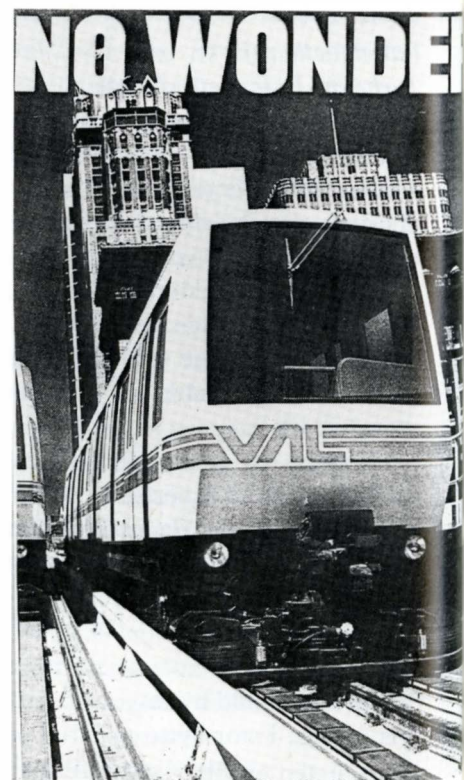
Automatikken ligner anlæg allerede i brug i *Paris* og i Mellem- og Sydamerika: Ruten er inddelt i bloksektioner. Tog føres ind/ud af en sektion ved »ordrer« via induktionskredsløb i styreskinnerne. Mikroprocessorer i toget »husker« data for over 80 parametre vedrørende systemets mulige tilstand og sender uafbrudt hvert andet sekund en »situations« rapport om anlægget i almindelighed til den mekaniske »hjerne« kasse i kontrolrummet. Disse generelle meldinger efterfølges yderligere hvert halve minut af en nøjagtig rapport om anlæggets »opførsel« i alle enkeltheder.

Langs perronkanter på stationerne er anbragt glasvægge, hvori der er skydedøre, som åbner/lukker automatisk samtidig med togets døre. Systemet kræver altså, at togets døre befinder sig ud for perronvæggens døre, når toget standser, hvis man vil undgå uvenlige forhøjelser af passagerernes blodtryk. I praksis har det vist sig, at tog kan stoppe med en fejlmargen på kun ± 10 cm, hvilket er accepta-

belt. Perronkantvæggene – efter kravlegårdsprincippet – er selvfølgelig for at forhindre passagerer i at falde eller på anden måde komme ned på banelegemet.

Lille-bybanen har foreløbig indsat ni 2-vognstog i driften. Mere rullende materiel – alt af aluminiumslegering – er i ordre. I trit med

»IKKE UNDERLIGT« – NO WONDER – er blikfangsord i engelsksproget annonce (her udsnit) fra leverandørerne af Lilles ny, førerløse bybane. Ordene er oplæg til annoncebudskabet, at det er »ikke underligt«, at (firmanavnet) vælges til sådanne opgaver. De franske reklametekstforfattere glemte vist, at de engelske ord også betyder: *Intet vidunder. Og et vidunder er systemet ikke.* (Initialerne, »VAL«, på togfronten betyder: «*Véhicule Automatique Léger*» = automatisk letvægtsvogne).



hele systemets grundidé – økonomi – er letmetalvognene bygget så snævre som mulig – kun 2,06 m brede. Det giver 60 cm »luft« imellem kupeernes formstøbte plasticlangsæder. Med faste sæder og klapsæder i ind- og udgangspartier er topkapaciteten 208 passagerer pr. tog; som automatisk får al nødvendig information – og overvåges – ved hjælp af fjernsyns- og radioforbindelse med kontrolrummet.

Nærliggende spørgsmål: Hvad siger Lilles befolkning til at være første europæere med førerløs bybane? Brancheteknisk er betegnelsen for ubemandet passagersystem, *folkeflytter*. Udtrykket leder unægtelig tanken hen på godsvognskategorien. Tilsyneladende har Lilles autoriteter »solgt« folkeflytterideen til indbyggerne ved hjælp af musketerslagordet: Én for alle og alle for én! Udlagt: *Mod er sagen, folkens!* Planlæggerne har ikke skjult, at i andre store byer – som nævnt i Berlin – ser man ikke den store tilløkkelse i at bruge offentlige transportmidler som prøveapparater for passagerernes nervesystem – man undgår altså ubemandede tog normalt.

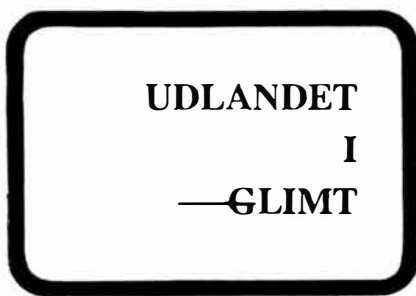
Men indbyggerne i Lille – der er vigtigt internationalt jernbaneknudepunkt og Frankrigs sjette største by – faldt åbenbart for udfordringen i musketermottoet og har fra starten været positive overfor projektet. »Befolkningen har modigt støttet os«, sagde en af projektlederne til jernbanejournalister ved indvielsen.

Lille-projektet er dog større end dets udstrækning i km og Lille-beboernes mod på sagen, når det ansues fra den vurderende synsvinkel, som altså giver god grund til at spørge: Efter Lille – mand, hvad nu? For det er faktisk det første eksempel i Europa på overflødig-

gjorte elektroførere. Hvis Lilles ubemandede system kommer til at gå godt i praksis, hvilket der hidtil ikke er grund til at betvivle, at det vil – dvs. uden alvorlige uheld eller ulemper ved længere tids brug – ligger vejen åben i Europa for førerløse bybaner.

Det som sædvanlig tilsidesatte vurderings spørgsmål lyder: *Fremmes tog- og rejsekvaliteten i Lille?*

Med systemets snævre materiel, de rejsendes konstante vished om, at toget er uden menneskelig øjekontrol (der gives situationer, hvor alene menneskets sanser kan reagere), perron»kravlegårds«væggenes diskutabile miljøforbedring, total forbigåelse af handicaphensyn og helt bortset fra beskæftigelsesperspektivet må svaret blive *nej*. Systemet er ikke ligefrem et vidunder! Men kvalitetsforbedring er jo som bekendt heller ikke forrest i tankerne hos foregangsmænd for den teknologiske voldtægt, vore samfund udsættes for i denne tid.



● GABON (Ækvatorial-Afrika, samlet indbyggerantal: 500.000) befordrede sidste år på hovedlinjen 68.000 passagerer og 300.000 tons gods. Linjen forlænges nu fra *Ndjole* til *Booue*, så der bliver forbindelse til skovområdet. Planlæggere venter, at det vil skabe hurtig trafikvækst.

Madkurve kan medbringes.

● ALBANIEN's statsbaner har udført 25 km af sporlægningen på den projekterede *Lezhe – Shkoder* linje, hvor godt 1200 studenter er beskæftiget med anlægsarbejdet.

Det er jo deres løbebane.

● POLEN har forsyningsvanskeligheder med flydende brændstof og besvær med at klare diesellokvedligeholdelsen, så elektrificeringsprogrammet søges fremskynnet.

Problemer. Problemer. Problemer.

● LONDON's t-bane er ved at udskifte nogle af de ældste stationers indikationsskilte med elektroniske. Nogle af de nuværende skilte blev opsat for over 55 år siden.

Nu følger de med strømmen.

● GØTEBORG hospital har søgt regeringsstøtte til undersøgelse for at fastslå, hvorfor hjertestop er hyppigere dødsårsag blandt lokomotivførere end i andre erhvervsgrupper. Statistik ført siden 1968 viser det.

Hjertenstak.

● JAPAN's statsbaner vil bruge kr. 2200 millioner på støjbeskyttelse af 24.000 privatboliger langs Shinkansens *Tokio – Fukuoka* rute bl.a. til støjtættede vinduesrammer og murisolation. Husene har et udvendigt støjniveau på over 76 phon, når Shinkansen »skyder« forbi. Målet er 60 phon eller lavere før 1986.

Meget ærede beboere i kirsebærblomsternes land: Kan I høre, at vi råber *GODT NYTÅR!*?

I regularitetens »hellige« navn

20

Siden generaldirektør Ole Andreassen tiltrådte, og kom med udtalelsen, tog til tiden, har der inden for DSB været ført en propaganda ang. regulariteten.

Der er blevet fokuseret på mange områder, bl.a. lokomotivmændenes. Den måde ledelsen til tider har anvendt, for at opnå en bedre regularitet, har medført en større skepsis fra lokomotivmændenes side.

Her skal blot nævnes nogle eksempler: Forsildekomster, hvilket har vist sig at være promiller. For sent udkørsel fra mdt.Gb. samt nedbrud på maskinerne. I disse to tilfælde ligger problemet på en for dårlig vedligeholdelse af maskinerne.

Der bliver i dag kørt med gammel MY og 7 vogne på kystbanen. Den tid, som er afsat i køreplanerne, til at køre fra KH.-Hg. er helt urealistisk, med så gamle og nedslidte maskiner (ca. 25 år), Denne belastning gør at nedslidningen bliver endnu kraftigere.

Ledelsen er ligeledes kommet med en »opstrammet meldeprocedure ved nedbrud«. Med et sådant cirkulære har man igen, prøvet at fortælle lokomotivmanden, at hans arbejde godt kan strammes noget op. I dette tilfælde, skal meddelelser ang. tekniske skader på maskinerne, efter min mening, gå via radio-telefon til mdt. Gb eller værkstedet, og ikke som i cirkulæret, først til kommandoposten.

Der er blevet lavet et halvdags kursus. På dette kursus bliver vist en film, vedrørende et nedbrud. For det første er filmen overhovedet ikke op »to day«, da alle maskiner i øst området har radio. For det andet, er der direkte sikkerhedsmæssige fejl i filmen, derfor må det nok siges, at kurssets indhold ikke har særlig stor værdi.

Ved store ud- og hjemrejsedage, udsendes der lki. på større stationer, for at overvåge om trafikken går gnidningsløst, eller er det for at kontrollere, om lkf. gør deres arbejde på betryggende måde?

Tidligere var lki. oftere med ude at køre, på maskinerne, for at tage pulsen på trafikken og samtidig orientere sig om lkf. forgodtbefindende.

Der er på det sidste, blevet afviklet et fingeret nedbrud af et styrevognstog, hvorpå efterfølgende styrevognstog, er blevet beordret til at fjerne, det nedbrudte tog. Det i sig selv, er der ikke noget forkert ved. Men tanken ved dette nedbrud, var at en hvilken som helst fejl ved maskinen, skulle denne erklæres for nedbrudt.

Denne form for forenkling af lokomotivmandens arbejde, er under al kritik. I øvrigt kan nævnes, at ved

dette forsøg, var der ingen repræsentant fra DLFs hovedbestyrelse til stede.

I den forgangne tid er der sendt et personligt brev fra generaldirektøren, hvori han starter med at stryge personalet med håret, men slutter af med at stryge mod håret og samtidig beder om loyalitet over for etaten DSB.

Det sidste, som er fremstillet, for at forbedre regulariteten, er en »kanal-udsendelse«, som er fremstillet på film.

Al denne objektive påvirken fra ledelsens side, er i dag vendt til en subjektiv indstilling fra personalet, på grund af den psykiske og fysiske indvirken, af til stadighed at blive bombarderet med kritik af det, til daglig udførte arbejde.

Med venlig hilsen
Lkas. Finn P. Hansen

Kursusoversigt

DSB skolen

Kursus	Dato	Prøve den
Lokomotivassistentkursus, del 1	28.01-01.03	02.03-03.03
Lokomotivassistentkursus, del 1	25.02-30.03	05.04-06.04
Lokomotivassistentkursus, del 1	25.03-03.05	04.05-05.05
Lokomotivassistentkursus, del 1	02.05-06.06	07.06-08.06
Lokomotivassistentkursus, del 2	01.02-11.03	14.03-15.03
Lokomotivassistentkursus, del 2	25.03-10.05	11.05-13.05
Lokomotivassistentkursus, del 2	26.04-08.06	09.06-10.06
Lokomotivassistentkursus, del 2	27.05-06.07	07.07-08.07
Lokomotivassistentkursus, del 3	30.05-01.06	02.06-03.06
Lokomotivassistentkursus, del 3	05.04-06.04	07.04-08.04
Lokomotivassistentkursus, del 3	27.06-29.06	30.06-01.07
Lokomotivassistentkursus, del 2	30.06-09.08	10.08-11.08
Lokomotivførerkursus	24.01-10.03	11.03-14.03
Lokomotivførerkursus	14.03-04.05	05.05-05.05-06.05
Grundkursus for lokomotivassistenter	03.01-07.01	
Grundkursus for lokomotivassistenter	01.02-07.02	
Grundkursus for lokomotivassistenter	01.03-07.03	
Grundkursus for lokomotivassistenter	05.04-11.04	

Hvem ønsker et nyt Cirkus?

Kender I historien om de 2000 mus, som sad på ryggen af elefanten? Da domptøren svingede piskene, skutede elefanten sig med det resultat, at næsten alle mus faldt ned, kun et par blev tilbage på ryggen af elefanten og prøvede at holde sig fast. I forsøget på ikke at miste kontakten med elefanten, var de sidste mus meget ihærdige. De forsøgte at få elefanten til jorden, og især musen Otto syntes at have held. Fra det store flertal, som nu befandt sig på jorden, lød der opmuntrende tilråb og gode råd, såsom »Tag kvælertag Otto tag kvælertag«.

Med denne lille historie som indledning, ville jeg prøve at give et billede af, hvordan jeg oplever DLFs øjeblikkelige situation. Denne situation mener jeg er uholdbar for DLF, og en fare for foreningens eksistens. Der kan derfor ikke opfordres kraftigt nok til samtlige foreningens medlemmer om, aktivt og optimistisk at gå ind i debatten om DLFs fremtid. (Den konstruktive debat foregår dog ikke i de mørke korridorer). På denne måde kunne vi måske vække elefanterne af dvale, og styrke dem, så de kan modstå domptørens piske, som meget ofte er nihalede.

Et par udmærkede skrivere, har i tidligere indlæg gjort rede for titelfordelingen, nemlig at domptørerne kunne være CO I eller DSB, elefanterne kunne være DLFs ledelse. Jeg tillægger selv musene at være de mere eller mindre menige medlemmer af DLF.

Efter sigende har de sidste 30 år været magre, så nu er vi mange som venter på, at vi snart må få de 7 fede år. Til eksempel kunne man starte med, ikke blot at stille forslag til overenskomsten 83, men i stedet stille krav og så i øvrigt bruge de pressionsmidler vi trods alt har. Når vores forhandlingspartner ikke

engang kender vores situation og arbejdsforhold, eller ikke gider at interessere sig for os, så må vi jo nok gribe til midler som kan gøre opmærksom på vores eksistens.

Jeg kan heller ikke lade være med, at tænke på al den polemik, og al den tid, som gik forud for fordelingen af de sidste 80 17. lrm.-pladser, som allernådigst blev tildelt os. Det var endnu et vellykket forsøg fra DSBs side på at skabe røre i manegen og holde os beskæftiget i småtingsafdelingen, så vi ikke kan afse tid til at tage os af de virkelige problemer. Det siges, at vi ikke kan vinde noget ved at gå ind i en stillingsvurdering, men det er jo kun fordi at standardskemaerne ikke passer på vores kategori. Tænk blot på, at vore faglige kolleger på det private arbejdsområde, som vi jo må sammenligne os med, er ved at vokse ud af 22. lrm., medens vi, som endog er blevet videreuddannet og løbende bliver uddannet og testet på vor kunnen, pjatter rundt i 9., 13. og 15. lrm. Dertil kommer så, at vi kan ansøge om en stilling i 17. lrm. ud af et antal svarende til halv-

delen af os, skønt vi alle er lige kvalificerede. Tænk på hvor mange problemer vores snørklede funktionsregler giver os.

Disse problemer kan borteliminere med ét slag, som hedder »Reguleret oprykning«, derfor må vi holde fast på kravet »Reguleret oprykning« og få den gennemført, koste hvad det vil.

Når vi så får tid til at beskæftige os med andre sager, var det måske en idé, at gå mere aktivt ind i teknologidebatten, eller virke for at de nye lkas. får et komplet sæt arbejdsbeklædning efter et halvt år, de betaler jo for den fra starten. Vi kunne blive enige om, at tage skarp afstand fra DSBs ønske om at nedbryde vore faggrænser. Dette er blot nogle få af de problemer CO I ikke har formået at klare for os.

Derfor, kære elefanter, hvis jeg kunne trylle så ville jeg straks trylle jer over i et andet cirkus, for domptøren i dette cirkus, er hverken til gavn for jer eller jeres sponsere.

Lkas. H. B. Kristensen
Mdt. Es.

Kurser i Århus

Kursus	Dato	Prøve den
Grundkursus for lokomotivassistenter	03.01-07.01	
Grundkursus for lokomotivassistenter	01.03-07.03	
Lokomotivassistentkursus, del 2	03.01-04.02	07.02-08.02
Lokomotivassistentkursus, del 1	27.01-24.02	25.02-28.02
Lokomotivassistentkursus, del 3	23.02-24.02	25.02-28.02
Lokomotivassistentkursus, del 2	22.03-28.04	02.05-03.05
Lokomotivassistentkursus, del 1	25.03-27.04	28.04-02.05
Lokomotivassistentkursus, del 3	18.05-19.05	20.05-24.05
Lokomotivassistentkursus, del 2	26.05-29.06	30.06-01.07
Lokomotivførerkursus	10.01-28.02	

Helsingør afdeling

afholder ordinær generalforsamling tirsdag den 25. januar 1983 kl. 14.30 i mødelokalet på Helsingør station. Dagsorden ifølge forretningsordenen og DLF's love.

Et medlem fra hovedbestyrelsen vil være til stede ved generalforsamlingen.

Den tilbagevendende årlige fest efter generalforsamlingen holdes i år i HFC's klubhus kl. 18.30. Der serveres kold platte, samt drikkevarer til en pris à kr. 60,-.

Vi ser meget gerne damerne denne aften og naturligvis er også pensionisterne meget velkomne.

Tilmelding kan ske på tlf. 02-64 67 33 og 02-21 07 38.

P.b.v.

J. E. Petersen

Generalforsamling

Fredericia afdeling afholder ordinær generalforsamling på Landsoldaten onsdag den 26. januar 1983 kl. 14.00.

Efter generalforsamlingen afholdes der spisning (60,00 kr. pr. kuvert). Afdelingen ser gerne, at vore pensionister deltager.

Indtegningslisten bliver fremlagt på opholdsstuen.

Pensionister kan indtegne sig på tlf. 05-92 46 24.

P.b.v.

Thorkild Nielsen

Odense afdeling afholder generalforsamling lørdag den 29. januar kl. 15.00 i Idrætsforeningens lokaler på Odense station.

Afdelingens pensionister indbydes, angående den selskabelige sammenkomst efter generalforsamlingen henvises til opslaget på maskindepotet, eller på telf. 11 59 09 - 11 05 67.

Afdelingsbestyrelsen

Padborg afdeling afholder ordinær generalforsamling lørdag den 29. januar, kl. 15.00 på »BOV-KRO«.

Kl. 18.30 vil vi igen forsøge at skabe en hyggeaften sammen med vore piger hertil er vore pensionister hjertelig velkommen.

Pris for denne aften er sat til kr. 50 pr. person.

Tegningsliste er fremlagt på depotet, telefonisk tilmelding kan ske på nr. 67 30 63 eller 67 33 65.

P.A.V.

M. Kjær-Nielsen

Generalforsamling

D.L.F. Nyborg afdl. afholder ordinær generalforsamling torsdag den 27.1.83 kl. 14.30 i mødelokalet på Nyborg st.

Dagsorden ifølge lovene.

P.A.V.

A. K. Johansen

Enghave afd. (KH)

afholder generalforsamling d. 24-01-83., kl. 14.00 i Centralværkstedets Marketenderi.

Dagsorden iflg. lovene. Husk forslag skal være formanden ihændt senest den 21-01-83.

Efter generalforsamlingen er der spisning, tilmelding sker på listen, som vil blive hængt op på opslagsstavlen.

P.A.V.

John B. Jacobsen

Generalforsamling

Helgoland afdeling afholder generalforsamling på Hgl.mdt. tirsdag den 18-01-1983 kl. 14.00.

Dagsorden iflg. lovene.

Afslutning med smørrebrød.

Indtegningsliste på stuen eller på tlf. 01-31 79 57, K. L. Jensen. 02-45 08 67, A. Schmidt.

P.b.v.

A. Schmidt

»Trækkrogen«

På onsdagsmødet den 19. januar 1983 bliver vi på en måde ligesom ført tilbage til tiden, da damplokomotivet var vor arbejdsplads, idet driftsområdechef R. W. Rasmussen ved mødets begyndelse beredvilligt kommer og viser et par film fra den tids atmosfære.

Først vises filmen »For fuld damp«, dernæst skal vi på tur med »P. 917« og sluttelig fortæller R. W. Rasmussen lidt om DSB for tiden værende regularitetsproblemer, samt hvorledes DSB forsøger at få en mere præcis toggang og i tilslutning hertil vises filmen »Spor 22« omhandlende dette emne.

Mødet begynder som sædvanlig kl. 10.30 i det store mødelokale 1. sal DSB marketenderi, Bernstorffsgade 48 A.

Vel mødt og venlig hilsen

Bestyrelsen

Forsøg på ME 1512

Skånebetræk:

F. I Brunt Får

F. II Sort Kat

Tilbage melding til

Afdelingskontoret Gb.

PERSONALIA

Forfremmet til lokomotivfører k (19. Irm.) pr. 1.11.1982 efter ansøgning

Lokomotivfører (17. Irm.)

K. L. Møller, mdt Ab i mdt Ab

F. B. Andreassen, mdt Kø i mdt Kø

G. B. Østergaard, mdt Rf i mdt Rf

B. S. Kristensen, mdt Str i mdt Str

K. R. Christensen, mdt Str i mdt Str

Forfremmet til lokomotivfører (18. Irm.) pr. 1.12.1982

Lokomotivfører (17. Irm.)

K. H. S. V. Nielsen, mdt Fa i mdt Fa

C. B. S. Jørgensen, mdt Næ i mdt Næ

T. Andersen, mdt Næ i mdt Næ

L. B. Bjørnsten, mdt Rf i mdt Rf

Forfremmet til lokomotivfører (17. Irm.)
pr. 1.11.1982 efter ansøgning

Lokomotivfører (13. Irm.)
 C. Blid, mdt Hg i mdt Hg
 Lokomotivassistent (10. Irm.)
 Finn Nielsen, mdt Gb i mdt Gb
 P. T. Hansen, mdt Gb i mdt Gb
 P. J. Jensen, mdt Kb i mdt Kb
 P-E. Bukhave, mdt Ng i mdt KØ
 L. G. Jacobsen, mdt Rf i mdt Næ
 Lokomotivassistent (9. Irm.)
 S. Koch, mdt Str i mdt Str

Forfremmet til lokomotivfører (17. Irm.)
pr. 1.12.1982 efter ansøgning

Lokomotivfører (13. Irm.)
 E. W. Nielsen, mdt Næ i mdt Næ

Forfremmet til lokomotivfører (17. Irm.)
pr. 1.1.1983 efter ansøgning

Lokomotivassistent (10. Irm.)
 E. O. A. Nielsen, mdt Næ i mdt Næ

Forfremmet til lokomotivassistent (10. Irm.)
pr. 1.12.1982

Lokomotivassistent (9. Irm.)
 Bjarne Nielsen, mdt Fa i mdt Fa
 D. E. M. Pedersen, mdt Gb i mdt Gb
 L. Christiansen, mdt Gb i mdt Gb
 Johnny Jørgensen, mdt Gb i mdt Gb
 H. E. Nygaard-Petersen, mdt Gb i mdt Gb
 O. C. Rossen, mdt Gb i mdt Gb
 W. K. Lauridsen, mdt Gb i mdt Gb
 J. Langstrup Petersen, mdt Gb i mdt Gb
 B. E. Nielsen, mdt KØ i mdt KØ
 P. Hansen, mdt Kh i mdt Kh
 P. K. Rasmussen, mdt Ng i mdt Ng

Ansæt som lokomotivassistent (9. Irm.)
pr. 1.12.1982

Lokomotivassistent p (9. Irm.)
 K. D. Fjellerad, mdt Ab i mdt Ab
 L. R. Rohde, mdt Ar i mdt Ar
 S. K. Andersen, mdt Ar i mdt Ar
 E. K. Jensen, mdt Ar i mdt Ar
 F. T. Pedersen, mdt Ar i mdt Ar
 J. Lindhard, mdt Ar i mdt Ar
 E. R. B. Bay, mdt Ar i mdt Ar
 S. J. Nielsen, mdt Ar i mdt Ar
 J. Sennenvaldt, mdt Ar i mdt Ar
 T. P. Jensen, mdt Ar i mdt Ar
 B. C. Jensen, mdt Es i mdt Es
 J. M. Rasmussen, mdt Es i mdt Es
 C. E. Lundhof, mdt Es i mdt Es
 B. F. Pedersen, mdt Es i mdt Es
 L. R. Jensen, mdt Es i mdt Es
 J. E. Jespersen, mdt Fa i mdt Fa
 J. E. Nørgaard, mdt Fa i mdt Fa
 F. Olsen, mdt Hg i mdt Hg

P. K. Jørgensen, mdt KØ i mdt KØ
 T. L. Andersen, mdt Kh i mdt Kh
 S. P. Rasmussen, mdt Kh i mdt Kh
 L. Kampmann, mdt Kh i mdt Kh
 C. W. Jørgensen, mdt Kh i mdt Kh
 H. Thomsen, mdt Kh i mdt Kh
 J. S. Sejling, mdt Kh i mdt Kh
 Lars B. Sørensen, mdt Kh i mdt Kh
 F. M. Jensen, mdt Kh i mdt Kh
 K. Mogenstrup, mdt Kh i mdt Kh
 J. L. Andersen, mdt Kh i mdt Kh
 C. P. Pedersen, mdt Kh i mdt Kh
 M. R. Jørgensen, mdt Kh i mdt Kh
 F. C. Jensen, mdt Kh i mdt Kh
 J. Nielsen, mdt Kh i mdt Kh
 L. E. Andersen, mdt Str i mdt Str
 H. O. Wad-Sørensen, mdt Str i mdt Str
 O. K. Ebbesen, mdt Str i mdt Str
 Johannes Madsen, mdt Str i mdt Str
 L. J. Andersen, mdt Str i mdt Str

Ansæt som lokomotivassistent p (9. Irm.)
pr. 1.1.1983

L. Larsen, mdt Ar
 B. Bærentsen, mdt Ar
 A. Brock, mdt Ar
 B. H. Hansen, mdt Ar
 H. Højgaard-Hansen, mdt Ar
 A. Gjøde, mdt Fa
 E. D. Nielsen, mdt Fa
 H. M. Petersen, mdt Fa
 A. S. Birksø, mdt Fa
 J. G. Jørgensen, mdt Fa
 T. G. Olsen, mdt Kh
 K. Skytthe, mdt Fa
 J. L. Hansen, mdt Fa
 P. S. Pedersen, mdt Kh
 J. Larsen, mdt Kh
 I. K. Raun, mdt Kh (genansat)
 B. Adelfest, mdt Kh
 U. G. Hansen, mdt Kh
 P. S. Nielsen, mdt Kh
 L. A. Clark, mdt Kh
 J. V. S. Andersen, mdt Kh
 A. Rose, mdt Kh
 K. Pedersen, mdt Kh
 J. Paaskevig, mdt Kh
 J. Ekwall, mdt Kh
 H. T. Christensen, mdt Kh

Ansæt som lokomotivassistent p (9. Irm.)
pr. 1.2.1983

S. Jørgensen, mdt Kh

Forflyttet 1.11.1982 efter ansøgning

Lokomotivfører k (19. Irm.)
 I. J. Mortensen, mdt Gb til mdt Fa
 Lokomotivfører (17. Irm.)
 W. B. Østergaard, mdt Hgl til mdt Gb
 V. E. Nielsen, mdt KØ til mdt Gb

Forflyttet 1.12.1982 efter ansøgning
 Lokomotivfører (17. Irm.)
 B. Hyllegaard, mdt KØ til mdt Ng

Overgået til anden stilling pr. 1.12.1982
 Lkas (9. Irm.) til lkm p (17. Irm.)
 J. C. Nygaard, mdt Ar i mdt Ar

Navneændring

Lokomotivassistent p (9. Irm.)
 C. Eriksen, mdt Kh til Claus Eriksen

Afskediget pr. 30.11.1982 efter ansøgning
 Lokomotivassistent p (9. Irm.)
 P. S. Larsen, mdt Fa

Afskediget pr. 31.1.1983 efter ansøgning
 Lokomotivfører (15. Irm.)
 T. V. Nellemose, mdt Gb

Afskediget pr. 28.2.1983 p.g.a. svagelighed
 Lokomotivfører (17. Irm.)
 I Bjørnaa, mdt Ar
 G. S. Poulsen, mdt Fa
 Lokomotivfører (15. Irm.)
 J. P. Jensen, mdt Hg

Opmærksomhed frabedes

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. J. I. G. Sørensen, mdt Ar.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. O. S. Nielsen, mdt Ar.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. K. W. Thomsen, mdt Ng.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. K. A. Hansen, mdt Gb.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. J. L. J. Christensen, mdt Fa.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. Ib Asmussen, mdt Str.

Dødsfald

Pens. lkf R. P. J. Rasmussen, Viborg,
 død den 4.11.1982, 84 år.
 Pens. lkf K. M. S. Christensen, Århus, død
 den 21.11.1982, 75 år.

"LANTERNEN"

Den selskabelige forening for LOKOMOTIVMÆND.

Hvis ikke du er medlem kan du bare udfylde INDMELDELSEN nederst på siden og aflevere den til en af nedenstående bestyrelses medlemmer.

Formand.

Ulrik Salmonsens
Søparken 24
Svogerslev
4000 Roskilde
o2 - 384183
stue 27 skabsnr. 84.
Mdt Gb

Næstformand.

Allan Starlev
Duevej 14
4130 Viby Sj.
o2 - 393130
stue 27 skabsnr. 75
Mdt Gb

Kasserer.

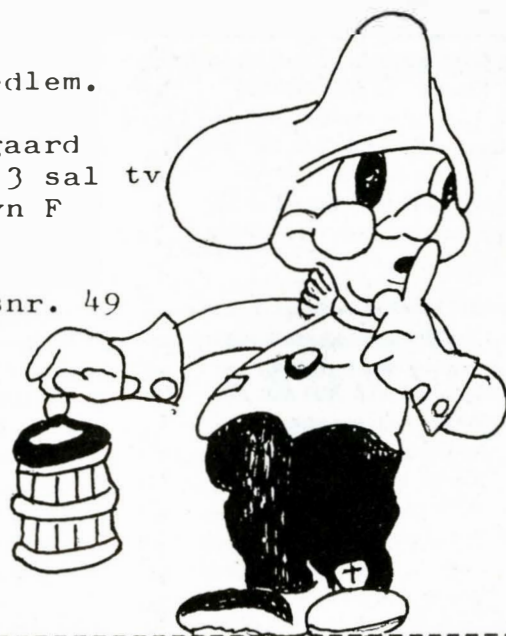
Finn P Hansen
Kirsebærvangen 136
2760 Måløv
o2 - 650441
stue 27 skabsnr. 112
Mdt Gb

Sekretær.

Erik Kettner
Søparken 19
Svogerslev
4000 Roskilde
o2 - 383221
stue 27 skabsnr. 23
Mdt Gb

Bestyrelsesmedlem.

Erling Baunsgaard
Helgesvej 18 3 sal tv
2000 København F
o1 - 872245
stue 27 skabsnr. 49
Mdt Gb.



I N D M E L D E L S E til L A N T E R N E N

Navn _____

CPR.nr: _____

Adresse _____

Tlf.nr: _____

Depot _____

Underskrift: _____

Dato: _____