

A blue-toned photograph of railway tracks receding into the distance. The tracks are the central focus, with a pair of tracks in the foreground that cross over another pair of tracks in the middle ground. The background shows more tracks stretching towards the horizon. The number '11' is printed in a dark, serif font in the upper right corner.

11

DANSK  
LOKOMOTIV  
TIDENDE





DANSK  
LOKOMOTIV  
TIDENDE

11. DECEMBER 1983 - 83. ÅRGANG

11

Indhold:

|                                    |    |
|------------------------------------|----|
| Nye folk, nye skikke .....         | 2  |
| Nedskæringspolitikken .....        | 3  |
| Ledigheden væk .....               | 6  |
| Røsnæs-jernbanen .....             | 9  |
| CO I Nyt .....                     | 13 |
| Ruslandsturen 1983 .....           | 17 |
| Fra medlemskredsen .....           | 21 |
| Personalialia .....                | 26 |
| Indholdsfortegnelse DLT 1983 ..... | 27 |

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.

Tingenes tilstand er ikke som de var. Tilværelsen er ganske vist ikke uforanderlig, men det er alligevel underligt at mærke en mere eller mindre aftagende samarbejdsvilje hos virksomheden DSB's ledelse. Årsagerne hænger en del sammen med nye folks holdning til arbejdslivet. Og så naturligvis til den omstændighed, at der skal spares overalt i statshusholdningen, hvorfor bestræbelserne sættes ind for større effektivitet og sparsommelighed. Imidlertid er det urimeligt at lade samarbejdet svækkes til utvivlsom skade for helheden. I et samarbejde kan nås fornuftige resultater. På kort sigt tages stik hjem, men på længere sigt kan nås en tilstand, som fører over i en konfrontationspolitik. Vi stræber ikke derhen, men kan tvinges dertil, såfremt ændringer gennemføres hen over hovedet på os. Den teknologiske og derfor også den trafikale udvikling fører til forandringer for vort arbejdsområde. Det er en kendsgerning vi må se i øjnene, men det turde for det gode samarbejdes og for fredelige forhandlingers skyld være helt afgørende, at det sker i tillid til hinanden. Lokomotivmændene har altid stået fast på sit arbejdsområde, men med en fornuftig fleksibilitet overfor udviklingen. Det har været værdifuldt for virksomheden. Nye folk med nye skikke bør ikke søndre denne positive baggrund for samarbejdet. Rangerområdet hører til problematikken omkring lokomotivmændenes beskæftigelse. Gennem lang tid har en arbejdsgruppe tilrettelagt de beskæftigelsesmæssige ændringer på en måde, som har tilgodeset 3 helt afgørende faktorer i vor organisation: bestræbelser på at sikre uddannelsesbaggrund, overgang til betjening af diesellokomotiver og arbejdspladser for svagelige lokomotivmænd, som af sikkerhedsmæssige grunde ikke må betjene tog på strækningerne. Dette arbejde er forløbet på en positiv måde selvom en stor procentdel af arbejdet er overført til en anden personalekategori. Den videre udvikling med radiostyrede rangerlokomotiver indebærer vidtgående konsekvenser. Undersøgelserne omkring dette ligger i en anden gruppe end førnævnte og spørgsmålet opstår derfor, om denne bør ophæves. Det, som imidlertid er den egentlige årsag til denne artikels fremkomst, er oplysning fra en af vore lokale afdelinger om, at DSB's ledelse planlægger, at rangering med MH kan indskrænkes i Kalundborg til en maskine og således, at øvrige rangering foregår ved en Unimaog. Dermed er taget skridt hen over hovedet på os.

# Interview med Erik B. Smith om nedskæringspolitikken

Da den borgerlige regering tiltrådte begyndte den en omfattende nedskærings- og besparelspolitik. Det var en politik med et tydeligt ideologisk indhold og sigte, der gik ud på, at på det sociale område skulle de allersvageste grupper bære byrderne. Også de brede jævne lønmodtagergrupper blev pålagt byrder, der betød tilbageslag i deres realløn. Derimod blev det nu en fordel at være velbæret. Således karakteriserer folketingsmedlem Erik B. Smith regeringens bestræbelser i det interviews, som vi bringer med ham om regeringens nedskæringspolitik. Den har, siger han, ramt velfærdssamfundet hårdt. Spørgsmålet om, hvorvidt og hvor længe regeringen kan fortsætte denne asociale og kyniske politik afhænger af Det radikale Venstre. Dette parti har, siger Erik B. Smith, medansvar for de fleste af de sociale nedskæringer, herunder ikke mindst for de forringelser, der har fundet sted på bistandshjælpsområdet. Navnlig er de mennesker, der falder for ni-måneders reglen, og som må overgå til varig hjælp, ramt hårdt. Disse af samfundets tilside-satte mennesker, som føler de velbjærgedes fod på nakken, skal

fremover tilsyneladende trykkes ned til slet ingenting.

Erik B. Smith frygter, at firklo-verregeringen vil kunne leve så længe, med støtte af Fremskridts-partiet og De Radikale, at den får sine muligheder og sin position cementeret i befolkningen. Det ser nemlig ud til, at mange i befolkningen sympatiserer med den mangel på solidaritet med de svage grupper, som regeringens politik er udtryk for.

Et hurtigt valg med regerings-skifte til følge, er derfor noget, der stærkt er med i de overvejelser, som Socialdemokratiet gør sig i dets bestræbelser for at få bremsed den reaktionære borgerlige politik. En nægtelse af at stemme for finans-lovforslagets vedtagelse er nu med i de overvejelser, som Socialdemo-kratiet er inde i med det sigte at bringe regeringen til fald.

## I. Nedskæring af bistandshjælpen

Vi indleder samtalen med at spørge Erik B. Smith:

*Vil du kommentere nedskæringerne på bistandsområdet?*

Jeg synes, at af alle de store nedskæringer, som regeringen har lagt

navn til, er nedskæringerne på bi-standshjælpen den mest asociale. Her er ramt de befolkningsgrupper, der er aller vanskeligst stillet. Og overfor dem har regeringen altså sat ind med systematiske forringelser, samtidig med, at man har mistænkeliggjort disse mennesker, der modtager bistandshjælpen.

*Vil du sige mere konkret, hvori forringelsen sker?*

For det første har man sat det beløb, som er afsat til underhold ned med 10%. Og underholdsbidraget skal ikke mere dyrtidsreguleres. Det andet, man har gennemført, er, at man har pillet en række enkeltudgifter, som der tidligere kunne opnås hjælp til, ud. Blandt sådanne enkeltudgifter er bl.a. afdragsforpligtelser på indbogenstand.

For det tredje har regeringen gjort det, at man har tidsbegrænset den forbigående bistandshjælp til ni måneder. Efter denne periode går de pågældende over til varig hjælp.

*Og den er også forringet?*

Varig hjælp er nu en ydelse, som i visse situationer kan betyde en halvering af det beløb, som man tidli-

*Foreningens hovedbestyrelse  
og redaktionen ønsker medlemmerne  
og bladets øvrige læsere glædelig jul  
og et godt nytår.*

gere fik. En enlig på varig hjælp oppebærer 3.168,00 kr., alt inklusive: til husleje, lys, varme, tøj, kontingent, forsikring m.m. Jeg har set budgetter for mennesker på varig bistandshjælp, der viser, at der kun er 10 kr. pr. dag til mad.

*Ni-måneders reglen synes ganske urimelig?*

Ja, og vi har da også foreslået den afskaffet. Men jeg synes, at det skal med i billedet, at da regeringen foreslog denne ni-måneders regel indført, var det fordi man mente, at de mennesker, der gik på bistandshjælp, trængte til at få et puf, så de blev tvunget ud for at søge arbejde. Og det sagde man samtidig med, at regeringen førte en politik, som fremmede ledigheden. Jeg synes nok, at der her er tale om en grov mistænkeliggørelse af de i forvejen fortrykte mennesker.

## II. Dagpenge – Efterløn

*Dagpengehjælpen er også udhulet?*

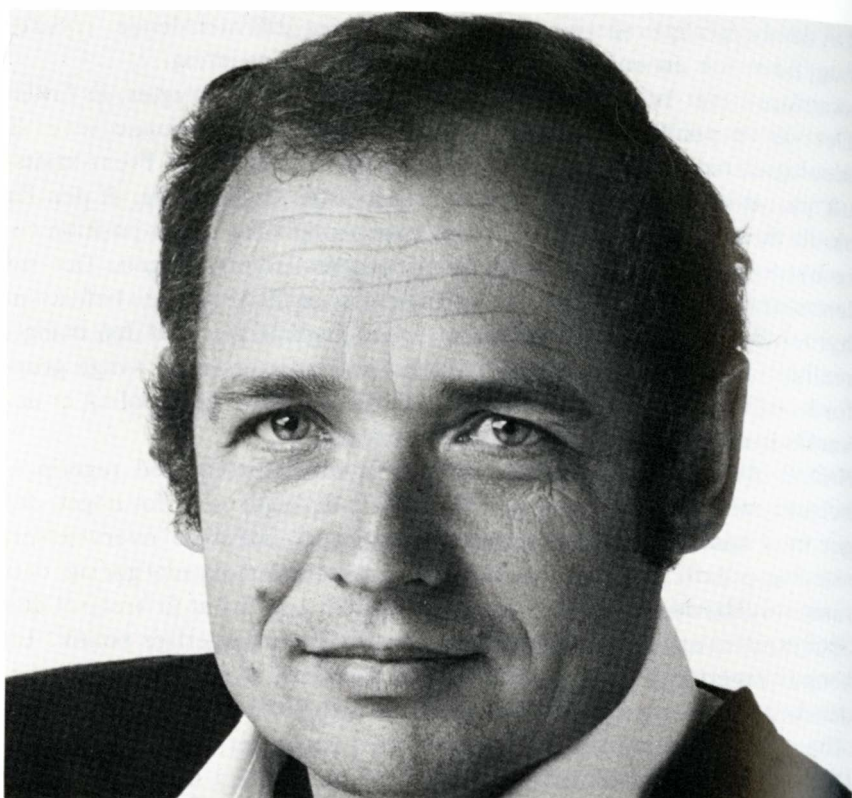
Ja. Det har man gjort ved at suspendere dyrtidsreguleringen. De, der har gået på arbejdsløshedsdagpenge eller sygedagpenge, har fået en realindkomsttilbagegang. Samtidig er det vedtaget, at man kun kan gå på sygedagpengehjælp i to år. Derefter må de pågældende gå på bistandshjælp.

Med hensyn til *efterløn* er der også her tale om suspendering af dyrtidsreguleringen.

## III. Sygedagpengefonden

*Bidrag til sygedagpengefonden er sat op?*

Ja. Det hører med i rækken af sociale forringelser. Man har sat bidraget op fra 1% til 1,85% ud fra den filosofi, at sygedagpengefonden skal hvile i sig selv. Det er den filosofi, som regeringen kalder cigarkassefilosofien, og som den så



stærkt hylder. Men den koster i dette tilfælde en familie 2.100,00 kr. om året. Og det er trods alt meget for lavindkomstgrupper, selv for dem med to indkomster.

## IV. Karensdagen

*Hvordan ser du på karensdagsproblemet?*

Vi har foreslået den ny bestemmelse afskaffet. Naturligvis! Regeringens syn på hele denne sag hviler på den opfattelse, at man ikke kan stole på arbejderne. De pjækker, mener man. Jeg vil imidlertid gerne benytte denne lejlighed til at kommentere de oplysninger, der nu er publiceret om, at der er konstateret et fald i sygeligheden siden indførelsen af lønmodtagernes betaling for første sygedag. Der er ingen tvivl om, at det kan konstateres, at der er sket et fald i fraværet på første sygedag. Men det skyldes, at lønmodtagerne ikke har råd til at

blive hjemme, når de er syge. Men jeg vil i øvrigt sætte et stort spørgsmålstegn ved, om der overhovedet bliver tale om besparelser for virksomhederne som følge af indførelse af disse nye karensdagsbestemmelser. Jeg tror, at der snarere bliver tale om merudgifter, fordi både arbejdsmiljøet og produktionen lider skade.

## V. Arbejdsmarkedsuddannelsen

*Med i nedskæringspolitikken hører også, at lønmodtagerne selv skal betale arbejdsmarkedsuddannelsen?*

Ja, og det er også et led i regeringens reaktionære ideologi, at lønmodtagerne selv skal betale for denne uddannelse. Man må undre sig over, at denne ideologi ikke skal gælde for gymnasier og universiteter. Vi ser sådan på det, at det, der nu gennemføres, må karakteriseres



som en ny, lønmodtagerskat. Der skal betales 800,00 kr. pr. lønmodtager pr. år. Arbejdsgiverne skal betale et tilsvarende beløb.

*Bøder det ikke lidt, at der er skattefradrag for beløbene?*

Jamen, selv om dette er tilfældet, er det jo sådan, at skattefradrag især gavner store indtægter, og det vil i dette tilfælde sige arbejdsgiverne. Må jeg til slut sige om denne sag, at Socialdemokratiet er af den opfattelse, at arbejdsmarkedsuddannelsen er en samfundsopgave, der bør finansieres af staten.

#### **VI. Undervisningsministeriets ressort**

*Nedskæringerne i undervisningssektoren er også mærkbar?*

Der er skåret ned på uddannelsesområder. Med hensyn til nedskæringerne i det nylig indgåede forlig, ved vi ikke i hvilket omfang.

Undervisningsministeriets område er involveret. Men realiteten er jo, at halvanden milliard kroner »hænger« og venter på at blive sparet på statens budgetter. Forligspartierne har ikke endeligt aftalt noget om, hvor der skal skæres ned for dette store beløb. Og vi har i Socialdemokratiet frygt for, at også undervisningsministeriets område bliver blandt dem, som man vil skære dybt i.

#### **VII. Bloktilskudene**

*Nedskæringen af bloktilskudene har ramt primær og amtskommunerne hårdt?*

I høj grad! Regeringen havde oprindeligt tænkt sig at gennemføre nedskæringerne efter det såkaldte »Krone for Krone«-princippet. D.v.s., at man fra centralt hold ville anvise, hvor der skulle spares. Men man opgav dette princip. I stedet valgte man at overlade det til de

enkelte kommuner selv at få budgetterne til at holde sammen, samtidig med, at man fra regeringens side krævede, at der ikke skete skattestigninger. Da bloktilskudene jo blev reduceret med 4-5 mia. kr. var det noget, der gjorde ondt. Kommunerne måtte skære hårdt ned, og det skete bl.a. på de ikke-lovbundne udgifter. Derved ramtes den sociale sektor mærkbart.

#### **Beskæring af statens anlægsbudgetter**

*Der er også foretaget besparelser på statens anlægsarbejder?*

Ja, jævnsides med nedskæring af bloktilskudene foretog regeringen omfattende beskæringer af statens udgifter til anlægs- og vedligeholdelsesarbejder og til nyanskaffelser.

#### **VIII. Sammenfattende vurdering**

*Vil du sammenfattende vurdere hele regeringens nedskæringspolitik*

Regeringens nedskærings- og besparelspolitik har et tydeligt ideologisk sigte gående ud på, at de svageste grupper i samfundet især skal bære krisens byrder. Ikke mindst regeringens første, store kriseforlig bar præg heraf. I år har man ikke helt kunne fortsætte nedskæringslinjen. Man har i stedet skaffet staten store merindtægter. Vi har kritiseret også denne forligspakke. Vi synes, at man i stedet burde sætte ind på at gennemføre en virkelig skattereform, der afgørende sanerede skattefradragsmulighederne, og med en rimeligere skattebyrde til følge for de jævne indtægter.

#### **IX. Regeringsskifte?**

*Har regeringen mulighed for at fortsætte?*

Det afhænger af Det radikale Venstre. Hvis dette parti vedbliver at føre den hidtil førte samarbejds politik med regeringen og Fremskridtspartiet kan regeringen selvfølgelig fortsætte. Men jeg må tilføje, at der alligevel er tale om en meget besynderlig politisk situation derved, at det radikale parti kører et dobbeltløb på den måde, at partiet på den ene side stemmer for regeringens nedskæringspolitik, og på den anden side kalkulerer med at Socialdemokratiet vil stemme for nogle nye forslag, som det radikale parti kommer med. Partiet prøver på den måde at bære kappen på begge skuldre. Man prøver at tænkes både regeringen og socialdemokratiet.

*Men på afgørende punkter støtter de Radikale regeringen?*

Ja. Hver gang, der er optræk til regeringskrise og til, at regeringen kan væltes, træder de Radikale til og redder regeringen. Partiet er mere engageret til højre side i salen end til venstre side. Men nu må vi se, hvad der sker fremover, og hvordan den politiske situation vil udvikle sig.

#### **X. Finansloven**

*Der ventes politisk uro omkring 3die behandling af finanslovsforslaget?*

Når talen er om finanslovsforslagets endelig vedtagelse, må man erindre sig, at regeringen har indgået alle de væsentlige aftaler om indtægter og udgifter med Fremskridtspartiet og Det radikale Venstre. Men så venter regeringen og de Radikale ikke desto mindre, at Socialdemokratiet skal stemme for finanslovsforslaget og derved redde regeringen, idet Fremskridtspartiet har nægtet at stemme for forslaget. Vi synes, at man må anmode regeringen om, at

# Ledigheden væk – arbejdstiden ned – samme købekraft

6

dens parlamentariske grundlag viser sig, når det drejer sig om en så væsentlig ting som vedtagelsen af finanslovsforslaget er.

*Og det kan betyde regeringens fald?*

Ja, hvis hverken Socialdemokratiet eller Fremskridtspartiet stemmer for forslaget, kommer regeringen i mindretal. Og det vil betyde dens afgang, og et folketingsvalg vil blive udskrevet.

*Hvordan ser du på en sådan udgang af situationen?*

Jeg har den opfattelse, at hvis vi ikke får fjernet denne regering i løbet af relativ kort tid, frygter jeg, at den får cementeret sine muligheder. Og så kan der gå en ganske lang tid, før et regeringsskifte bliver en realitet. Det ser nemlig ud til, at befolkningen til en vis grad samler sig om den borgerlige regering. Og det er for os overordentlig beklageligt, fordi det er et udtryk for mangel på solidaritet med de samfundsgrupper, der er »hægtet« af i disse års krisetider.

## **XI. En arbejderregering?**

*SF ser gerne en ren arbejderregering efter et valg?*

Det forudsætter, at arbejderpartierne får flertal i Folketinget. Men jeg tror, at det realistiske alternativ til den nuværende regering er en socialdemokratisk mindretalsregering. Jeg så imidlertid gerne en regering af Socialdemokrater, SF og de Radikale. Men jeg tror næppe, at de Radikale er interesseret i en sådan konstellation – og SF vel heller ikke. Men en socialdemokratisk mindretalsregering kunne måske få skabt en fast aftale med de to nævnte partier om den økonomiske politik, og dermed en parlamentarisk basis.

*Det er elementerne i fynsk skatteinspektørs plan*

*Af Arne Rasmussen, skatteinspektør, Bogense*

*Betaler vi 250.000 mennesker 20 milliarder kroner om året for at holde sig væk fra arbejdsmarkedet? Dette spørgsmål kan besvares med ja eller nej, alt efter hvilken holdning man har til arbejdsløsheden i Danmark.*

Nu er der nok adskillige der vil påstå, at der intet arbejde er til de arbejdsløse, men denne påstand er kun rigtig, såfremt arbejde defineres som 40 timers arbejde om ugen. Blev arbejde defineret som 32 timers arbejde om ugen, ville der være brug for 240.000 mand mere, idet man tidligere har beregnet, at arbejdsstyrken kan øges med 30.000 mand for hver time, arbejdstiden nedskæres.

Imidlertid vil det ikke være muligt at nedsætte arbejdstiden til f.eks. 32 timer om ugen, idet arbejderne ikke har råd til så stor en arbejdstidsnedsættelse uden lønkomensation, og arbejdsgiverne ingen mulighed har for at kunne yde denne komensation, vil mange indvende.

Det er et spørgsmål, om det alligevel ikke godt kan lade sig gøre, i hvert fald i en sådan grad, at den lønnedgang, der i første omgang bliver resultatet for lønmodtagerne, udlignes af en besparelse i skatterne, således at den disponible indkomst bliver omtrent uændret.

## **Skatten ned**

Ideen er, at den besparelse, som staten og kommunerne har, ved at udgifterne til arbejdsløshedsunderstøttelse, jobkabelsesordninger, bistandshjælp og mange andre udgifter forsvinder eller reduceres

væsentligt, bruges til at nedsætte skatten for de lønmodtagere, der har haft indtægtsnedgang i forbindelse med nedsat arbejdstid. Virkningerne på den enkelte og samfundet bliver således neutrale økonomisk set, men arbejdsløshedens spøgelse skulle gerne forsvinde eller svinde ind til næsten intet.

Nu findes der flere eksperter, der har udtalt, at selv om man nedsatte arbejdstiden væsentligt, ville det alligevel ikke være muligt at få alle de ledige i arbejde, idet de arbejdsløse i de fleste tilfælde ikke har den uddannelse der skal til, for at fylde hullerne i arbejdsstyrken ud, og dette er utvivlsomt rigtigt på kort sigt.

Adskillige erhvervsfolk vil sandsynligvis også påstå, at effektiviteten vil dale betydeligt, hvis de arbejdsløse nu skal presses ind på arbejdsmarkedet, og dette er utvivlsomt også rigtigt.

Desværre har alt for mange belyst sig om, hvad der sker i dag, men ikke om hvad der sker i morgen. Hvis det ikke på en eller anden måde lykkes at få de mange arbejdsløse, og især de unge arbejdsløse, i arbejde, er jeg alvorligt bange for, at vi en skønne dag, hvor vi måske skal have dem til at arbejde, står med en arbejdsstyrke, der hvad effektivitet angår vil ligge mange gange under den, som en udvidelse af arbejdsstyrken på grund af nedsat arbejdstid vil medføre, og hvor overgangsperioden vil blive langt vanskeligere og meget længerevarende end nu.

## **De 20 milliarder**

Hvis det forudsættes, at den ar-



bejdsløsheds mængde, der i dag udgør over 250.000 personer, vil være nogenlunde konstant i en årrække, der overstiger fem, kan det samtidig konstateres, at der årligt vil påhvile samfundet en udgift på omkring 20 milliarder kroner, medmindre arbejdsløshedsunderstøttelsen sættes væsentligt ned. Med udsigt til stærkt stigende udgifter til betaling af renter og tilbagebetaling af lån må det vække bekymring, at der tillige beslaglægges omkring 20 milliarder om året til arbejdsløshedsdagpenge, og man spørger uvilkårligt sig selv, hvor længe det kan fortsætte, og om det fortsat vil være muligt at beholde et rimeligt socialt niveau for befolkningen, herunder en rimelig folkepension som den nuværende.

Derudover kan man også være bekymret for samfundets muligheder på længere sigt, idet de unge arbejdsløse, der i dag intet kender til krav om effektivitet på arbejdet, måske om 10–15 år bliver nødt til at arbejde på grund af manglende tilgang til arbejdsmarkedet. Ingen kan være i tvivl om, at mennesker, der i en længere periode har været tvunget til at betragte arbejde som noget, der ikke kommer dem ved, vil være meget vanskelige at motivere til en effektiv indsats, når de igennem mange år har kunnet opretholde tilværelsen uden at skulle præstere nogen rimelig modydelse. Det er klart, at den bedste løsning ville være, hvis erhvervslivet kunne beskæftige alle de ledige, men meget tyder på, at erhvervslivet ikke engang kan opsuge de personer, der bliver arbejdsløse på grund af det offentliges sparebestræbelser. I hvert fald har der indtil nuværende tidspunkt været en stigning i arbejdsløsheden, hvor der normalt forventedes et sæsonbestemt fald.

**Besparelsen**

I den forbindelse er det nok værd at vurdere, hvor meget der egentlig spares ved, at f.eks. staten reducerer sit forbrug. Fyrer staten 10.000 personer med en gennemsnitlig årsløn på 100.000 kr., sparer staten i første omgang 1 milliard kroner i løn. Men da samtlige – på grund af at der i forvejen er 250.000 arbejdsløse – i stedet skal oppebære arbejdsløshedsunderstøttelse med 90 procent svarende til 90.000 kr. årligt, hvoraf staten betaler langt hovedparten, vil man på en anden konto blot få en udgift på omkring 900.000.000, således at nettobesparelsen ligger på 100–150 millioner, der måske ædes op af ekstrabevilinger til det resterende personale, ligesom serviceniveauet er sænket.

Endnu mere komisk bliver det, hvis man tænker sig, at det er kommunerne, der fyrer de 10.000 mand, idet det så er kommunerne, der vitterligt sparer ca. 1 milliard på lønkontoen. Men til gengæld vokser statens udgifter til arbejdsløshedsunderstøttelse med omkring

800–900 millioner kroner, så samfundet under et, har sparet et relativ lille beløb og samtidigt kastet 10.000 mennesker ud i arbejdsløshed med deraf følgende problemer af økonomisk og især af psykisk natur.

Da det således er ret begrænset, hvad samfundet set under ét kan spare ved at fyre ansatte, må det modsætningsvis være ret begrænset, hvad det koster, såfremt det offentlige skulle ansætte samtlige arbejdsløse. Dette ville imidlertid være urealistisk, men skal arbejdsløsheden nedbringes til omkring nu., må det offentlige også medvirke på lige fod med erhvervslivet.

Tænker vi os, at arbejdsløsheden blev nedbragt i løbet af et par år til nul, ville det offentlige under ét spare 20–25 milliarder kroner i understøttelse, bistandshjælp o. s. v., hvilket med uændret budget i øvrigt ville betyde en nedsættelse af skatterne med dette beløb.

Denne nedsættelse ville komme alle til gode, altså også dem, der

**Sådan virker ideen**

Følgende eksempler kan illustrere, hvorledes ideen virker: I år X har skatteyder A og B følgende skattepligtige indkomster, hvoraf der skal betales følgende skatter, således at der til forbrug bliver for hver:

|   | B      |         |
|---|--------|---------|
| Skattepligtig indkomst .....                  | 100.00 | 200.000 |
| Skat heraf (personfradrag 20.000 – 47%) ..... | 37.600 | 100.300 |
| Til forbrug .....                             | 62.400 | 99.700  |

I år Y nedsættes arbejdstiden til 32 timer uden lønkom-pensation, og opgørelsen ser nu således ud:

|  |          |          |
|--|----------|----------|
| Skattepligtig indkomst (20% nedgang i løn) ..... | 80.000   | 160.000  |
| Skat heraf (personfradrag 20.000 – 47%) .....    | (28.200) | (73.297) |
| Imidlertid er der lønnedgangsfradraget .....     | 20.000   | 40.000   |
| Ny skattepligtig indkomst .....                  | 60.000   | 120.000  |
| Skat heraf (personfradrag 20.000 – 47%) .....    | 18.800   | 48.800   |
| Til forbrug herefter .....                       | 61.200   | 111.200  |

Mer- eller mindre til forbrug ..... ÷ 1.200 + 11.500

ikke på grund af en arbejdstidsnedsættelse var gået ned i løn, og dette kan ikke være rimeligt, hvorfor besparelsen kan komme den enkelte til gode i form af et lønnedgangsfradrag, der kan fratrækkes den skattepligtige indkomst. Har man ingen lønnedgang, får man heller ikke noget fradrag, hvilket må være meget rimeligt.

Som det kan ses, vil det kun koste lønmodtager A 1.200 kr. om året for at gå otte timer ned i arbejdstid om ugen, mens B vil få et forøget forbrug på 11.500 kr. om året, hvilket ikke kan være rimeligt. Dette skyldes, at progressionen spiller ind både på det beløb, der mangler i løn, og på det lønnedgangsfradrag, der derefter fratrækkes. Det vil derfor være rimeligt, at der laves en aftrappingsordning af lønnedgangsfradraget, således at det ikke kan give større skatteletelse end lønnedgangen.

Disse to eksempler skulle være tilstrækkeligt til at illustrere, at det for den enkelte lønmodtager ikke ville være nogen økonomisk katastrofe at være med til at fordele arbejdet fremfor at betale for, at en stor del af Danmarks arbejdsstyrke bliver holdt udenfor.

For kommunerne (amter og kommuner) ser det således ud:

Det må antages, at den samlede løn og understøttelsessum for samfundet under ét spares i understøttelse. Derudover falder indkomsten med lønnedgangsfradraget på ligeledes 20 mia. kr., således at kommunernes skala-indkomster formentlig vil blive reduceret med omkring 40 mia. kr. Hvis amter og kommuner under ét har en beskattingsprocent på ca. 28, vil det samlede indtægtstab beløbe sig til 11,2 mia. kr. Heroverfor står kommunernes besparelser på bistandshjælp, jobkabelsesordninger og

### Virkningen for det offentlige

Man kunne derefter stille det spørgsmål: »Hvad bliver virkningen for det offentlige (staten og kommunerne)«?

Ser man på staten først, kan følgende regnestykke opstilles:

Besparelse ved at arbejdsløshedsunderstøt. bortfalder . . . . . 20 mia.

Som udgifter optræder:

Skatteindtægten af lønnedgangsfradraget med fra 19–44%, gennemsnitlig 30% af de ca. 20 mia. = . . . . . 6 mia.

Da der sker en total løn- og understøttelsesnedgang for samfundet under ét på de sparede arbejdsløshedsbeløb på ca. 20 mia. mister staten skatteindtægten af dette beløb, men da det må antages, at hele beløbet ligger under progressionsgrænsen, kan procenten sættes til 20, svarende til et indtægtstab på . . . . . 4 mia.

Alt i alt ser det ud til, at der kan spares omkring . . . . . 10 mia.

Med derudover kan der formentlig sløjfes udgifter til jobkabelsesordninger, bistandsydelse og andre lignende ydelser i et væsentligt omfang.

andre lignende udgifter. Beløb for disse udgifter for alle landets kommuner og amter har jeg ikke, men mon ikke de andrager mindst 1,2 mia. kr., således at nettoudgiften 10 mia. kr. svarer til statens fortjeneste? Dette beløb bør derfor overføres til kommunerne via bloktilskud eller på anden måde, således at virkningen bliver neutral.

### Sikkert billede

Foranstående beregninger kan på ingen måde anses for at være 100 procent nøjagtige og fyldestgørende, idet jeg slet ikke sidder inde med tilstrækkelige oplysninger til at kunne lave beregningerne nøjagtige nok, ligesom det er umuligt at beregne de konkrete besparelser m.v.

Alligevel giver beregningerne et tilstrækkeligt sikkert billede af, at det vil være muligt at få samtlige arbejdssøgende i arbejde, uden at det vil komme til at vælte samfundsøkonomien eller den enkeltes økonomi. Det er for mig først og fremmest et spørgsmål om mod og vilje.

Folketinget bør derfor allerede nu nedsætte et ekspertudvalg, der skal vurdere beskæftigelsesmulighederne i det kommende tiår, og hvis man kommer til, at man frem-

over vil have en arbejdsløshed på omkring 100.000–150.000 bør man med det samme overveje en arbejdstidsnedsættelse, der naturligvis skal ske i samarbejde med arbejdsmarkedets parter.

Det er klart, at der også er en række ulemper ved en arbejdstidsnedsættelse, idet bl.a. en række små firmaer ikke kan nedsætte arbejdstiden så meget, at der kan blive plads til en ny mand. Dette problem bør løses i samarbejde med de ansatte, således at der f.eks. i en periode køres med skift, eller hvad man ellers kan finde på. Sker der ingen arbejdstidsnedsættelse, bliver der jo heller ikke noget fradrag. Lønnedgangsfradraget bør i øvrigt afvikles i takt med at lønnen stiger, men dette kan skabe nogle problemer, idet en lønstigning så vil blive dobbeltbeskattet. Disse problemer bør løses, inden man beslutter sig.

Sammenfattende kan det siges, at det ikke er let at lave en retfærdig ordning, idet nogle vil blive ramt hårdere end andre, men det må stadig være rigtigt, at vi forsøger at få så mange som muligt med til at producere for samfundet og for sig selv.



# Røsnæs-jernbanen som led i Danmarks øst-vest-fjerntrafiksystem

Storebælts, nordlige fortsættelse, Samsøbælt, indsnævres til næsten halveret bredde af Røsnæs-halvøen.

Følgelig må en fast direkte trafikforbindelse mellem Sjælland og Jylland via Samsø – jvfr. en Sjælland-Fyn forbindelse via Sprogø – føres over Røsnæs – jvfr. Halskov-halvøen.

Dette må gælde ikke alene for en forbindelse mellem Kalundborg og Århus, som navnlig kan tjene biltrafikken med biltransporterende tog, og tillige for den gennemgående forbindelse mellem København og Århus, som især kan tjene personførende tog og kombitog, dvs. tog for både de egentlige togrejsende og bilisterne og deres biler, desuden lastbilerne.

Røsnæs-forbindelsen må nødvendigvis udføres som en jernbaneforbindelse, fordi Røsnæs' natur- og kultur-geografi ville lide meget, hvis egnen blev gennemskåret af en bred motorvej; den ville tilmed fremelske nybebyggelser.

Iøvrigt ville en motorvej blive langt dyrere end en jernbane.

Vejen kan ikke overflødiggøre jernbanen. Den kan kun tjene biltrafikken; derimod kan en jernbane tjene både tog- og biltrafikken.

En motorvej + jernbane ville blive helt urimelig bekostelig.

En motorvej + bilerne ville koste meget, ikke blot m.h.t. kapitaludgifterne. Men også driftsudgifterne for anlæggene + køretøjerne vil koste dyrt. Derimod vil en jernbane + togmateriellet kun koste forholdsvis lidt.

Fremfor alt vil energiudgifterne blive langt større for bilerne end for togene. Dette gælder navnlig, hvis der indføres kombitog, der umiddelbart kan befordre samtlige rejsende og tillige de bilrejsendes biler.

En bilvejforbindelse ville endda blive ekstra meget dyrere, hvis der også skulle skeles til de ekstra store udgifter til en fast forbindelse en vejforbindelse via Samsøbælt og det ganske vist smallere bælt mellem Samsø og grundene nærmere Jylland.

Røsnæs-forbindelsen må derfor uomtvisteligt blive en jernbaneforbindelse.

## Også en tunnel for tog under Samsø-bæltene

Den fortsættende strækning via Samsøbælt bør afgjort udføres som en tunnelforbindelse – og vel at mærke en jernbanetunnel af anlægøkonomiske grunde.

Det må den også af tekniske grunde, for så vidt som en bro – det være sig en vejbro eller banebro eller kombibro – måtte fortsættes ind over Røsnæs' fredede vestende.

Forøvrigt ville en vej-tunnel nødvendiggøre meget dyre, ja faktisk urealiserbare ventilationsanlæg.

En tidligere artikel, benævnt Tunnelforbindelser mellem Øst- og Vestdanmark, omhandlede tunnellerne ved begge sider af Samsø, som m.h.t. anlægsgudgifter ville repræsentere langt den største del af udgifterne til en fast trafikforbindelse mellem Kalundborg og Århus.

En nylig artikel omhandlede en hurtigbane mellem Kalundborg og Københavns-egnen som en naturlig og billig fortsættelse af Kalundborg-Århus-banen, der incl. tunnelstrækningerne under havet kan udføres som en hurtigbane. Denne vil ikke koste væsentlig mere end en bane for de almindelige toghastigheder.

**Det er ikke muligt at bygge en jernbane gennem det sydlige Røsnæs**  
Banen på langs ad Røsnæs må blive

et vigtigt led i forbindelsen mellem Sjælland og Jylland.

Den kan ikke udføres som en direkte fortsættelse af København-Kalundborg-banen.

Ved Kalundborg banegård er der ikke plads til udvidelser. Der er heller ikke i dens nærhed plads til nye baneanlæg og bilterminalanlæg med bilopstillingspladser.

Iøvrigt er der hindringer for en baneforlængelse p.g.a. tætte og udstrakte bebyggelser overalt i egnen vest for Kalundborgs nuværende banegård, tilmed historisk betydningsfulde bygninger såsom Kalundborgs markante og særprægede middelalderkirke.

Yderligere hæver terrænet sig her stejlt til store højder.

Landskabet er ujævnt og jernbane-ufremkommeligt i de sydlige partier af Røsnæs næsten hele vejen til Røsnæs' vestlige del.

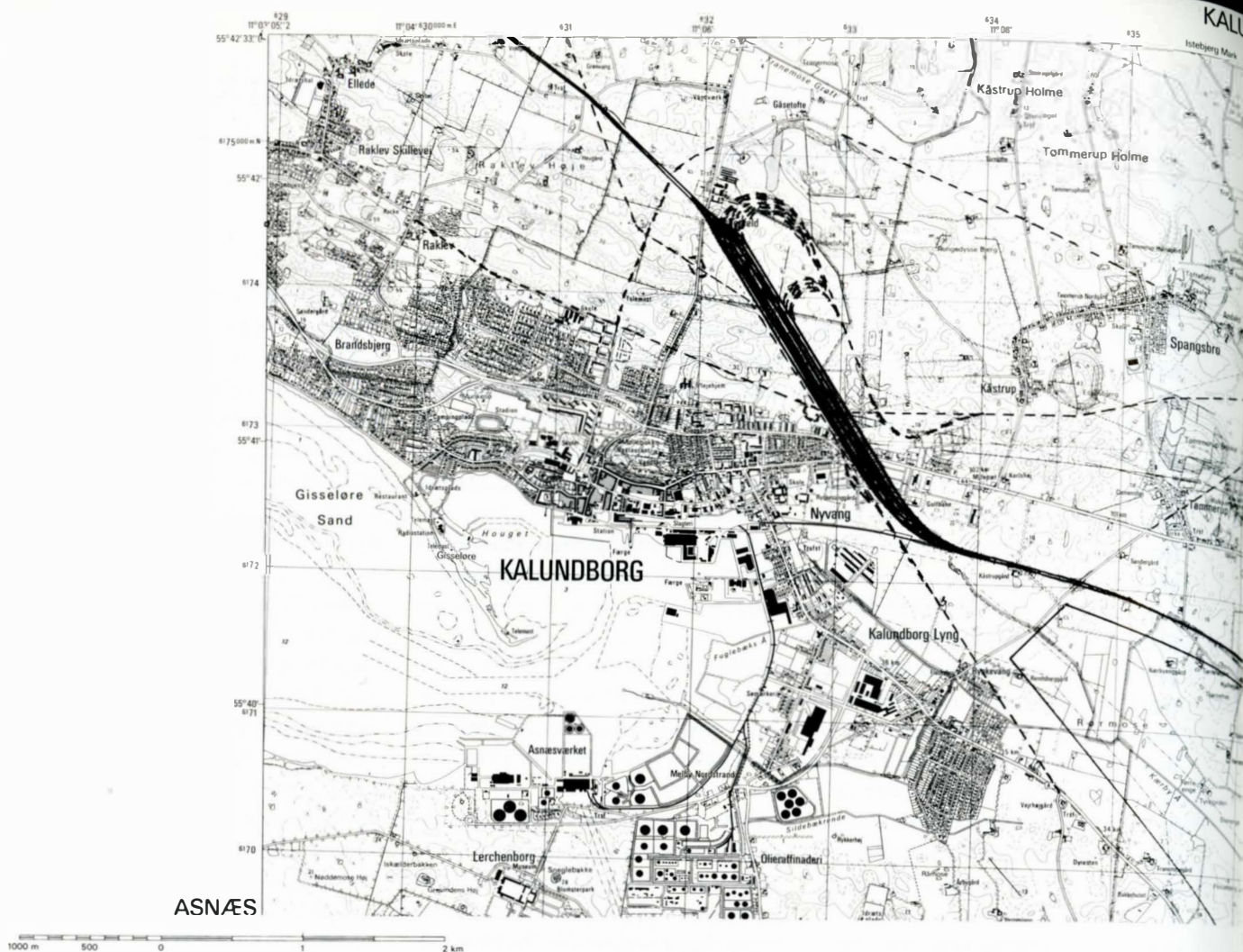
Kun helt mod vest er der et lille fladt parti; det er bunden af et tidligere sund.

Der udenfor er der et bakket område, som må være resterne af en tidligere øgruppe.

En jernbane kan ikke føres til søs denne vej, fordi faldet til den dybe rende uden for Røsnæs er alt for stort og alt for stejlt til en jernbane.  
**Banen må føres nordøst om Kalundborg**

Trods alt er der en mulighed – faktisk kun én – for at etablere en jernbaneforbindelse under udnyttelse af Røsnæs.

Man kan erstatte København-Kalundborg-banens indføring til det nu centrale Kalundborg med en jernbane, der fører til Kalundborgs østlige arealer – fremtidige byudvidelsesområder – og videre her forbi eller rettere sagt herigennem i nordvestlig retning til Røsnæs nordlige lave partier og videre langs Røsnæs' nordkyst.



Denne bane må afgrenses fra København–Kalundborg-banen syd for Stejlhøj og fortsætte i en bue med stor kurveradius ind til København–Kalundborg-landevejen umiddelbart øst for indmundingen af den fra nordvest kommende, meget vigtige Nørre Allé.

Banens fortsættelse må krydse landevejen og helst føres under den. Det kan gøres bedst lidt øst for det laveste sted, nemlig hvor vejen stiger mod Stejlhøj i øst.

Syd for landevejen er banen ført over et udstrakt fladt og lavt areal. Det er gammel havbund, der repræsenterer en tidligere fortsættelse af Kalundborg fjord langt mod øst og sydøst, helt til Kærby og Rørby. En gren af denne fjordbund fortsætter mod nord og udbreder sig langt nord for landevejen, helt til Tømmerup Holme. Disse arealer er lave og sumpede og udnyttes nu kun lidt. Men der er planer om at skabe nye bykvarterer øst for dem.

#### Stationsanlæggene

Just her er der ideale betingelser for at etablere et udstrakt samlet trafiksystem, dvs. både jernbaneanlæg og vejanlæg.

Det vigtigste heraf må være et nyt stationsanlæg for Stor-Kalundborg og et nyt bane-bil-terminalanlæg for biltrafikken mellem Øst- og Vestdanmark samt lokaltrafikveje til og fra stationsområdet – og især fjerntrafikvej-forbindelser mellem terminalanlægget og landevejen gennem Sjælland.

Dette trafikkompleks kan udføres som et samlet anlæg med stationsanlæggene og terminalanlægget udført i tandem-orientering i retning fra sydøst mod nordvest, hvert af dem med knap 1 km længde og ca. 100 m bredde.

Det hele kan udlægges med plads til 6 gennemgående jernbanespor i den endelige udførelse. Derimellem må der laves brede passagerperroner i stationsområdet og tilsvarende bilperroner i terminalområdet.

Imellem de to områder må der være en strækning med sporforbindelser, så togene kan køre fra det ene spor til det andet. Her kan der ikke være perroner-bilveje, undtagen langs ydersiden af de yderste spor.

Sporenes retning, hele stationsanlæggets akse, orienteres i retning mod herregården Lerchenfeldt's have. Men lidt syd herfor må banen dreje i lidt vestligere retning af hensyn til terrænet.

Indtil dette sted er niveauet jævnt og lavt, gammel havbund. Grundvandsniveauet må nok sænkes lidt.

Syd for Lerchenfeldt er der et bakkedrag, en udløber af højdedraget nord for Kalundborg–Raklev.

Her må fortsættelsen af banen fra stationsanlægget føres skråt mellem to bakker, hvoraf den nordligste strækker sig ind i Lerchenfeldt's have. Bl.a. derfor må banens retning ændres lidt.

Krydsningen af bakkedraget nødvendiggør, at banen fremføres i





en udgravning, endda ret dyb, men kun et par hundrede meter lang. Derved bliver det muligt at føre banen under vejen fra Lerchenfeldt til Kalundborg.

Vest for vejen er terrænniveauet meget lavere end vejen. Iøvrigt er det temmelig jævnt. Følgelig kan banen føres videre i niveauhøjde, her dog lidt højere end i fjordbundsområdet.

### Banen langs Rønæs' nordkyst

Banen fortsætter mod nordvest. Lige syd for Vollerup drejes den i lidt mere nordvestlig retning.

Den passerer sydsiden af Oddermosen.

Derpå fortsætter den i et lidt højere niveau.

Den fører forbi Ågerup umiddelbart syd for bebyggelsesområdet, og fortsætter mod Nyby, hvor den passerer vejen mellem Nyby og Ulstrup ca. 1 km fra havnen.

Kort efter drejer den i en meget åben bue mod sydvest, fører derpå

nedad på randmorænenes stejle yderside på langs ad højdekurverne. Herved kommer den med jævnt fald ned på det lave land, det tidligere sund uden for Rønæshøjderne.

Den når frem til sydvestkysten ved Skansen, dvs. godt 1 km sydøst for Rønæs' vestpynt.

Banens kotehøjde kan overalt holdes mellem 15 og 30 m, lidt afhængigt af udgravningernes dybde.

### Tunnelstrækninger

Banen kan da i det store og hele fremføres i udgravninger.

Sydøst for Lerchenfeldt og syd for Ågerup tænkes den fremført i en overdækket udgravning, dvs. faktisk i en tunnel. Strækningen fra Nyby til kysten tænkes ligeledes udført som tunnel, så banen her behøver ikke at blive synlig. Her kan togene ikke høres.

Tunnelen kan udføres ved nedramning af spunsvægge og udgravning mellem dem.

En anden og bedre, men dyrere mulighed er at udføre banen som udgravning med tunnelstøbninger.

Jvfr. den 5380 lange tunnel, der nu bygges fra 6 til godt 11 km sydøst for Mannheim's hovedbanegård som led i den nye hurtigbane mellem Mannheim og Stuttgart. Terrænet er her jævnt og består af løse sedimente. Først graves jorden bort, så der i udgravningen kan støbes tunnelstykker. Derpå fyldes jorden på igen og jævnes, hvorefter der atter kan anlægges haver og dyrkes marker over tunnelen, uden at nogen kan se, at der er sket noget.

### Kun et enkelt spor

Rønæsbanen tænkes i første omgang bygget som enkeltsporet bane, men med arealerne sikret og planeret og tunnelerne udformet sådan, at banen med tiden kan udbygges med ekstra spor.

Banen fortsætter umiddelbart i tunnelen under Samsøbælt. Den

kan formentlig billigst udføres som sænkerørstunnel.

Dens profil under Samsøbælts dybe rende er omtalt i en tidligere artikel.

Dens længde ville efter den plan blive godt 13 km.

Denne plan var udarbejdet af forf. allerede i slutningen af 1960'erne.

Forf. mener nu, at det vil blive fordelagtigt at forlænge havtunnelen helt til kysten ved Skansen. Derved bliver den ca. 1 km længere. Følgelig bliver den dyrere. Til gengæld kan gradienten da reduceres betydeligt, dels fordi tunnelstrækningen bliver længere, og navnlig fordi tunnelen kan føres ind til kysten i en vis dybde. Havtunnelen kan da fortsættes med omtrent samme gradient i den omtalte landtunnel mellem Skansen og Nyby.

Tunnelhøjden, regnet fra skinnekoten til betonstøbningens overkant må blive knap 8 m. Ved kysten kan skinnehøjden blive ca. ÷ 15 m. Ved krydsningen med vejen fra Røsnæsgård ud til Røsnæs' vestende kan den da blive ca. ÷ 9 m; det indebærer, at overkanten kun bliver lidt under terrænniveauet.

Så vidt selve fjernbaneanlæggene over Røsnæs.

Der behøves ikke ekstra spor, endsige stationsanlæg, mellem terminalen ved Kalundborg og Røsnæs' yderende.

Dog kan der evt. laves en station ved Oddermosen. Den behøver ikke at ødelægge Røsnæs' idyl.

### Vejanlæggene

Biltogeterminalanlæggene ved Kalundborg må forbindes med bilvejanlæggene over Sjælland, navnlig vejen til og fra København.

Der kan laves en ny vej fra den nye Jyderup-motorvejs og den

gamle Svinninge landevejs sammenløb 1½ km nordøst for Viskinge til bil-tog-terminalanlægget.

Denne nye vej, der specielt skal tjene biltrafikken mellem Øst- og Vestdanmark, kan forløbe næsten retlinet stort set ½-1 km nord for den eksisterende øst-vest landevej. Den må føres nord om Asminderup og Ubberup og Tømmerup, men syd om Spangsbro. I denne egn må den føres uden om de mærkelige fladtoppede bakker i svage S-kurver.

Vejen føres over jernbanearealet mellem stationsafsnittet og terminalafsnittet. Fra dens nordside føres separate veje ned til perronvejene mellem terminalsporene.

Fra disse vejes nordvestende føres tilsvarende veje op over sporarealet og derpå sammen og mod syd og efter krydsning med vejen til terminalen op til denne vej som dennes østgående vejbane.

Vejen over banearealet kan føres videre nord om Kalundborg direkte mod Raklev. Denne strækning kan få stor lokaltrafikal betydning. Men den vil være uden synderlig betydning for biltrafikken til og fra terminalen.

Umiddelbart langs vestsiden af terminal- og stationsarealet kan der anlægges en anden vej, som ligeledes kan få stor lokal betydning.

Den kan fremføres i hævet niveau i nordvestlig-sydøstlig retning langs den nye banegårdsbygning og fortsættes over Holbæklandevejen og videre til landevejen mod Slagelse.

I nordvestgående retning kan den fortsætte langs baneanlægget omtrent til Lerchenfeldt. Dog må den syd herfor dreje mere mod vest. Så kan den krydse Lerchenfeldt-Kalundborg-vejen omtrent vinkelret i et praktisk vejkryds.

Længere mod nordvest kan den

fremføres langs med banen. Ved Vollerup føres den til banens nordside. Den fortsætter langs banen til Ågerup.

Men det vil næppe være ønskeligt at føre vejen længere mod vest, fordi landskabet her nødig skulle ødelægges af brede vejanlæg og blive overrendt af turister.

Disse to veje kan ved deres krydsning lige vest for terminalanlægget få forbindelser indbyrdes ved hjælp af en vejsløjfe.

### Havn ved Oddermosen?

Udfor Oddermosen skærer havet sig med anselige dybder ind mod mosearealet. Her kan der ved to moler skabes grundlag for en havn med stor dybde og stort bølgebeskyttet areal.

Inden for havnen kan der ligefrem bygges et turist- og marinaområde. Det er beliggende mellem sommerhusbebyggelserne ved Vollerup og Ågerup.

Evt. kan der her laves en station. Den vil da blive den vestligste station på Sjælland, ca. 7 km fra den nye Kalundborg station.

### Færgeruterne kan koncentreres

Hvis havneanlæggene udføres for store skibe, kan hele færgefarten mellem Sjælland og Jylland koncentreres her. – Det gælder både færgeforbindelserne til Grenå, Ebeltoft, Århus og Samsø.

Ruten til Århus vil blive kortere.

I Århus-området kan der evt. anlægges en færgehavn ved Ris-skov. Den kan få forbindelser både til landevejene og til banen mod nord. Denne lokalbane kan forlænges med en gren til Randers af hensyn til den gennemgående trafik.

En sådan bane vil ikke koste nær så meget som de nu af hensyn til storfærgerne påtænkte ombygninger i Århus havn og nye veje hertil



# *COI informerer:*

## **Stillingsvurdering**

Stillingsvurderingsrådet afholdt ordinært møde den 24. oktober 1983, hvor man behandlede sekretariatets rapport for perioden siden sidste møde samt diskuterede den justering af stillingsvurderingssystemet, som man besluttede at iværksætte ved sidste rådsmøde.

Ved behandlingen af sekretariatets rapport måtte COI nødvendigvis komme med nogle bemærkninger, idet vi kraftigere og kraftigere hører kritik af nogle ting.

For det første kritiseres den lange tid, det tager at gennemføre en stillingsvurdering, og for det andet høres der fra tillidsmændene megen kritik af den måde, stillingsvurderingsrådets sekretariats medarbejdere fungerer på ved deres deltagelse i de lokale vurderingspaneler.

Påstanden går på, at sekretariatets medarbejdere møder frem med resultater, som er fastlagt hjemmefra og som de ikke har mulighed for at fravige under arbejdet i de lokale vurderingspaneler. Det giver tillidsmændene det indtryk, at vurderingen de facto er foretaget, når de møder i lokalpaneler og at selv mindre ændringer kan være meget svære at komme igennem med.

COI opfordrede derfor til, at man overvejede arbejdsmetoden i retning af, at sekretariatets medarbejdere får lidt friere hænder, hvilket vi mener godt kan gøres, uden at sagligheden af den grund lider skade.

Vedrørende systemjusteringen bemærkede COI blandt andet, at det efter vor opfattelse ikke bør være nødvendigt at iværksætte prøveundersøgelser, da man må have tilstrækkeligt materiale i de mange gennemførte undersøgelser til at kunne foretage den justering, som efter COIs opfattelse ikke skal være meget gennemgribende, da det bl.a. ville sætte et spørgsmålstejn ved de allerede foretagne undersøgelser.

Det, der efter vor opfattelse er brug for, er en modernisering og tydeliggørelse af formuleringerne, der beskriver systemets enkelte faktorer, således at systemet bliver nemmere at håndtere for tillidsmændene, der deltager i det lokale vurderingsarbejde. Herved vil mange misforståelser med påfølgende diskussioner kunne undgås og megen tid spares.

I tilknytning til justeringsarbejdet, der i øvrigt skal foregå i det centrale vurderingspanel, hvor COI er repræsenteret ved sekretær Knud Jørgensen, overvejes det at lave en kommenteret udgave af stillingsvurderingssystemet med angivelse af eksempler m.v.

Det synes vi vil være en god idé.

# Højspænding

De sædvanlige højspændte forhandlinger om forskellige elementer i det fremlagte finanslovsforslag, denne gang for 1984, er nu afsluttede.

De blev dog ikke, som statsministeren havde bebudet, ført i folketings-salen, men bag hermetisk lukkede døre i statsministeriet eller på byens værtshuse.

Resultatet for befolkningen er dog det samme hvad enten der var musik til eller ej.

Resultatet som man kalder besparelser, kunne i de fleste tilfælde med større ret kaldes skatteforhøjelser.

En af de mere kuriøse såkaldte besparelser er, at man agter at fremsætte lovforslag om en ændring af boligydelsen til pensionister således, at »modtagerne bibringes en selvstændig interesse i at begrænse boligudgifterne».

Der er sikkert ikke den pensionist, der ikke gerne ville begrænse sin boligudgift, men hvordan.

Det giver forslaget desværre ingen anvisninger på, men det må selvfølgelig også være lagt op til en »selvstændig interesse«, som passer meget godt med intentionerne om, at enhver er sig selv nærmest.

Det ligger vel ikke i forslaget, at pensionisterne ligefrem skal flytte i jordhuler, lukke for varmen eller lignende, men de kunne f.eks. flytte i kollektiv og på den måde begrænse sine boligudgifter.

På den måde kunne der samtidig spares mange andre samfundsudgifter, nye boliger, hjemmehjælp o.s.v.

Man kunne selvfølgelig også sætte en effektiv stopper for alle de moderniseringer af ældre boliger, der finder sted, alene af profitmæssige hensyn. Moderniseringerne betyder nemlig, at mange pensionister pludselig får deres boligydelse forhøjet med mange procent.

En sådan handling ville betyde mindre boligudgift og dermed også mindre boligydelse fra staten.

Selvfølgelig skal boligerne til vore ældre medborgere have en vis standard, men der er set mange eksempler på, at det ikke var med det formål for øje, at moderniseringen fandt sted.

Det er sikkert også derfor, at man erkender, at forslagets virkning er noget usikker.

En anden pudsig ting ligger i forbindelse med ægtefællebeskatningen,

hvor målet hidtil har været at betragte de to som selvstændige væsener også i beskatningsmæssig henseende.

Det vil man sådan umiddelbart ikke ændre på, men man ønsker alligevel »at tage skridt til« som det hedder, at få gennemført en ordning hvorefter der bliver mulighed for, at restskatten hos den ene ægtefælle udlignes i eventuel overskydende skat hos den anden ægtefælle.

Altså to skridt frem og et tilbage.

Til glæde for landets bryggerier har man også besluttet at tilskuddet til mælk bortfalder og afgiften på limonade m.v. stiger.

Det er snart således, at den billigste drik er øl.

Portoforhøjelser, tinglysningsgebyrer, forhøjet bidrag til sygepengedagfonden og et yderligere bidrag til arbejdsmarkedsuddannelsesfonden er kun nævnt som bidrag, der skal være med til at forøge det samlede skatte-tryk.

Det er regeringens målsætning at ville de såkaldte gratis ydelser til livs, men med den skat, den almindelige lønmodtager allerede i dag betaler er der ramt helt ved siden af.

De yderligere stramninger trykker hårdt der hvor underlaget sværest kan tage trykket.

Prøv noget nyt.

# Også andre steder

Det er ikke kun i COI regi, man går med tanker om at rykke tættere sammen.

I Dansk Funktionærforbund er der tanker fremme om, at der for alle de brancher, der har offentlige ansatte, skal etableres et egentligt sekretariat.

På en nylig afholdt konference blev der givet udtryk for, at de 3400 medlemmer forbundet har i den offentlige sektor, i større og større udstrækning har måtte acceptere hvad henholdsvis TFU og KTU har kunnet forhandle sig frem til.

Konferencen var enig om, at man måtte ind i et tættere samarbejde for derigennem at få indflydelse på de forhandlinger, som gennem TFU-forligene i så stor udstrækning bliver retningsgivende for medlemmerne.

Drøftelserne drejede sig også om suverænitetssafgivelse, og der var det sværere at opnå enighed.

Debatten på konferencen kunne ligne de debatter, der er ført i andre organisationer, om de samme problemer.

Også her blev konklusionen, at hvis man ikke kan opnå en fælles holdning, så er der heller ingen indflydelse.

Det er sagen i en nøddeskal.

---

## COIs tillidsmandskursus

Der har på det seneste vist sig en større interesse for COIs tillidsmandskurser. Det er en positiv udvikling, men det betyder samtidig, at COI må udvide sine kursustilbud i et betydeligt omfang.

På dette grundlag har COIs hovedbestyrelse besluttet, at der etableres yderligere tillidsmandskurser i 1984.

COI har allerede opbygget uddannelserne i moduler, der kan tilpasses og tilgodese de behov organisationerne har for uddannelse af sine tillidsrepræsentanter, og i den modulopbygning forudsættes det, at uddannelsen ikke bryder med den uddannelse der i øvrigt drives i organisationerne.

COI har i længere tid arbejdet med en opbygning af en målrettet uddan-

nelse for kredsen af COIs tillidsrepræsentanter, og i øvrigt i overensstemmelse med den øvrige fagbevægelses uddannelsesmønster.

Den udvidede kursusaktivitet vil i første omgang bygge på et grundkursus, men det er endvidere tanken, at tilbyde organisationerne kurser af mere speciel karakter eller såkaldte behovskurser.

I forbindelse med en udvidet kursusaktivitet vil COI anvende organisationernes egne folk som instruktører.

COI vil på længere sigt opstille en systematisk uddannelse, der bygger på sammenhæng og koordinering organisationerne imellem samt søge godkendelse af uddannelsesniveaet i h.t. den øvrige fagbevægelses uddannelser.



# Aage Andersen 60 år

Torsdag den 22. december 1983 fylder COIs formand Aage Andersen 60 år.

Aage Andersens virke og handlekraft er kendt og respekteret i vide kredse, og mange vil derfor sikkert blive overrasket ved at erfare, at Aage Andersen nu fylder 60 år.

Aage Andersen er her i efteråret blevet genvalgt som formand for Dansk Postforbund for en ny 3-års periode, hvilket betyder at Aage Andersen forsat vil være at finde i forreste række i den stadige kamp for at forsvare lønmodtagernes, og specielt de offentlige ansattes, interesser.

COI ønsker tillykke med den runde dag.



## Færøerne

Da folketingsflertallet i oktober 1982 greb ind i taktregulerings- og dyrtidsreguleringsordningerne undtog lovgivningen ikke kun Grønland, men også Færøerne.

Ved aftaleforhandlingerne pr. 1. april 1983 aftalte TFU for Færøernes vedkommende at fjerne taktreguleringen og at stille dyrtidsreguleringen i bero som i Danmark. Det beløb, som herved ikke kom til udbetaling, skulle fordeles på tjenestemændenes lønninger på anden måde efter forhandling mellem finansministeriet og de fire centralorganisationer i TFU.

Forhandlingerne skal føres to gange i aftaleperioden nemlig pr. 1. april 1983 og pr. 1. april 1984.

Forhandlingerne pr. 1. april 1983 er desværre endnu ikke tilendebragt, hvilket skyldes to ting.

For det første var lønnings- og pensionsdepartementet meget lang tid om at levere de grundtal, som skulle anvendes, og for det andet viste det sig vanskeligt at finde en fordelingsmåde, som kunne tilfredsstille alle fire centralorganisationer.

Det har været COIs opfattelse, at man bør bruge nogle af pengene til at

rykke Færøerne op i en højere stedtillægssats, således at det tilstræbes, at alle med »dansk løn« på Færøerne anvender samme stedtillægssats. Restbeløbet kan derefter fordeles på det særlige færøtillæg med en særlig hensyntagen til de højere lønnede tjenestemænd, som ellers ville blive snydt ved anvendelsen af stedtillægsmodellen, da de ikke oppebærer stedtillæg.

Efter at sagen nu har været behandlet to gange i TFU's forhandlingsudvalg ser det ud til, at der kan opnås enighed om balancen i den beskrevne fordelingsmodel, der også vil medføre en omlægning af færøtillægget, så det dels bliver mere differentieret og dels knyttes til skalatrinerne og ikke som nu til lønrammerne.

## Grønland

Aftaleforhandlingerne for Grønland pr. 1. april 1983 har haft mange besværligheder at slås med.

I lighed med i Danmark ønskede arbejdsgeberne (læs regeringen), at dyrtidsreguleringen skulle sættes i stå fremt til efteråret 1985 (der fandtes ingen taktregulering i Grønland).

De fire centralorganisationer i Tjenestemændenes Fællesudvalg (TFU) ville dog ikke acceptere dette, da man dels ikke kan sammenligne Danmark med Grønland for så vidt angår prisudvikling m.v., og da man dels ville præjudicere afgørelsen for SIK-området

(SIK er den grønlandske fagforening, som organiserer alle såkaldte hjemmehørende lønmodtagere bortset fra de hjemmehørende, som er tjenestemænd).

TFU havde naturligvis ingen interesse i på nogen måde at indgå i aftaler, der kunne genere SIK, og TFU har derfor »ligget underdrejet« indtil grønlænderne selv havde afklaret dyrtidsreguleringsspørgsmålet. Sagen har ligget meget hårdt, og regeringen har undervejs haft ønske om at gribe ind lovgivningsmæssigt, men dette afvistes ikke alene af organisationerne, men

også af et enigt grønlandsk landsting. Der er nu løst op for knuden, idet landsstyret har accepteret, at dyrtidsreguleringen ikke stilles i bero. Til gengæld har SIK accepteret, at man nulstiller pristallet.

Det er det, man kan kalde en salomonisk løsning, da ingen af parterne har tabt ansigt – ingen af parterne har rigtig vundet eller tabt.

Da nulstillingen af pristallet naturligvis vil få virkning for alle lønmodtagere på Grønland, må TFU nok se i øjnene, at den løsning, som SIK har aftalt, også vil blive den, der med nødvendige tilpasninger vil skulle anvendes på tjenestemandsområdet.

COI håber på en hurtig afslutning af forhandlingerne.



# Nyt fra A-kassen

A-kassen har indtil videre haft bofællesskab med COI på adressen Bredgade 21. På grund af øgede aktiviteter og et stærkt stigende medlemstal har A-kassens bestyrelse fundet det nødvendigt, at flytte A-kassen til andre lokaler.

Den endelige flytning forventes tilendebragt inden dette års udgang. Det er vort håb, vi med de nye lokaliteter kan leve op til den service, vore medlemmer forventer.

Sammen med flytningen sker der også en regulering af kassens telefon- og medlemsekspedition. Omlægningen sker alene ud fra et ønske om at klare det øgede arbejdspress, med de nuværende medarbejdere.

Vi bringer nedenstående de pr. 1. januar 1984 gældende ekspeditionstider og den fra samme tidspunkt gældende adresse:

**Statstjenestemændenes (COI) og  
Telefonstandens arbejdsløshedskasse  
i Danmark**

**Bredgade 23 o.g. 1. sal  
1260 København K**

**Ekspedition daglig mellem kl. 10–14  
onsdag lukket.**

## Vedtægten

Kassens vedtægter foreligger nu færdige fra bogtrykkeren, og interesserede medlemmer kan – ved skriftlig henvendelse til A-kassens nuværende adresse – få tilsendt 1 eksemplar.

Skriv til Statstjenestemændenes (COI) og Telefonstandens A-kasse, Bredgade 21, 2., 1260 København K.

## Indtægten for dagpengenes størrelse

Vi fortsætter nedenfor vor artikel om bierhverv, selvstændig virksomhed, jordbrug m.m.

## Retningslinier for »bierhverv ved lønarbejde«

Vi beder venligst vor læser bemærke, at de nedenfor anførte aktiviteter alene berører begrebet bierhverv ved lønarbejde. Hvis et medlem under ledighed har indtægter, der hidhører fra et eller flere af de nævnte fritidsjob, skal den

til udøvelsen af jobbet medgåede tid påføres dagpengekortet. Som noget fundamentalt kan vi meddele, at disse timer ikke medfører nedsættelse af dagpengesatsen. Hvis medlemmet f.eks. oppebærer sats 335, vil denne sats være gældende, selv om der på dagpengekortet er anført timer, der hidhører fra nedenstående former for bierhverv ved lønarbejde.

Ved bierhverv er der i første række tænke på:

- Fritidsviceværter
- Kirkesangere
- Fritidskasserere
- Formænd for vandværker o.l.
- Kontrollører.
- Foreningsaktiviteter (der medfører fradrag på dagpengekortet) herunder fagligt arbejde hvor der udbetales erstatning for tabt arbejdsfortjeneste.
- Frivillige brandmænd og andre former for borgerligt ombud.

I visse tilfælde kan det imidlertid være vanskeligt at afgrænse forskellen mellem bibeskæftigelse og hovederhverv, navnlig når bibeskæftigelsen er inden for samme faglige område som hovedbeskæftigelsen. Dette kan for eksempel være tilfælde ved foredragsvirksomhed, skribentvirksomhed samt andre enkeltstående opgaver, hvor medlemmet på grund af en bestemt faglig viden medvirker f.eks. radioudsendelser, boganmeldelser, tolke- og oversættelsesarbejde samt lignende opgaver, der efter forholdets natur kun kan udbydes som bibeskæftigelse.

Selv om et medlem måske har en form for fast ansættelse, inden for sit faglige område, kan dette i særlige tilfælde også blive betraget som bibeskæftigelse. Dette kan f.eks. være tilfældet ved deltagelse i rådgivningsarbejde, hvor en fast åbningstid eller andre forhold sætter en naturlig lav grænse for arbejdets omfang, i modsætning til taxachaufføren som ofte selv kan variere arbejdstiden.

Vi har her i kassen informeret vore medarbejdere om, at man høje følger udviklingen i bibeskæftigelsens omfang for det enkelte medlem, især hvis bibeskæftigelsen varigt antager et større omfang.

Vi skal endelig præcisere, at ovennævnte fortolkning af bibeskæftigelse

i relation til hovedbeskæftigelse alene har betydning for spørgsmålet om efter hvilken sats, der kan udbetales supplerende dagpenge, idet der ikke herved er taget stilling til bibeskæftigelse i forhold til andre områder inden for arbejdsløshedsloven. Se afsnittet om selvstændig virksomhed, jordbrug og anpartsselskaber m.m.

Vedrørende relevante blanketter – spørg i A-kassen efter »Bilag til ledighedserklæring II« (AR 253).

## Retningslinier for jordbrug

I forbindelse med selvstændig virksomhed som jordbruger, sker der i princippet ikke de store ændringer.

I modsætning til selvstændige er det ikke virksomhedens (jordbrugets) karakter – men alene ejendommens grundværdi – der er afgørende for, om der i forbindelse med ledighed skal udbetales dagpenge efter de skærpede regler.

## Skærpet arbejdskrav

Hvis der er besætning på gården eller der drives forretning på bygningerne eller landejendommens grundværdi ved 17. alm. vurdering er ansat til mere end kr. 68.000, er man som ledig omfattet af det skærpede arbejdskrav.

## Fritagelse for skærpet arbejdskrav

Undtagelse fra reglerne om det særlige arbejdskrav gælder for jordbrugere, hvis landejendommens grundværdi, ansat i sædvanligt prioriteret stand, androg mindre end kr. 68.000 ifølge 17. alm. vurdering.

Lempelsen gælder dog kun, såfremt der ikke er besætning på ejendommen og der i øvrigt ikke drives forretning på bygningerne i form af f.eks. rideskole, mink- eller kaninfarm m.m.

Det medfører ikke fritagelse for det skærpede arbejdskrav, hvis ejendommen drives ved hjælp af bestyrer eller maskinstation.

Afsnittet om jordbrug fortsætter i næste nummer af *COI informerer*.



# DLF Landsoplysningsudvalgets Ruslandsrejse

i tiden 24. september til 2. oktober 1983

samt den planlagte motorvej i Ods herred mellem Vig og Sjællands Odde. Disse anlæg ville tilsammen koste flere hundrede millioner kroner.

Disse mulige planer har ikke direkte relation til den direkte hurtigbane mellem København og Århus via Røsnæs. Men de skitserede planer for Oddermosekvarteret og de omtalte stationsplaner og de nævnte vejplaner kan eventuelt alle sammenkobles. Derved åbnes der helt nye perspektiver.

## Storlufthavn nær Kalundborg?

Hurtigbanen passerer nogle kilometer sydøst for Kalundborg-banegårdsanlæggene forbi de udstrakte lave arealer, der repræsenterer den tidligere fortsættelse af Kalundborg Fjord mod øst til Kærby.

Her er der ideale betingelser for anlæggelse af en stor lufthavn.

Den kan ikke være motiveret af hensyn til Vestsjællands Amt, selvom Kalundborg gøres til Danmarks mest centrale by.

Men en sådan lufthavn kan måske blive velmotiveret som et annekst til Kastrup lufthavn, både som et kapacitetsforøgende og et flyvesikkerhedsforbedrende annekst.

Den kan blive særlig aktuelt, hvis hurtigbanen føres forbi både Kærby lufthavn og Kastrup lufthavn med stationer begge steder.



*Indtryk og oplevelser fra turen for fagfæller med ægtefæller.*

Lad det være sagt med det samme, det blev en mægtig tur. Spændende, oplevelsesrig, det kammeratlige samvær og gode humør var i højsædet. De 60 personer, som selskabet bestod af, fungerede godt sammen, det gik som på skinner derud af.

Turen har, som bekendt, været forberedt længe. I god tid var pas, 3 stk. fotos, visumansøgninger m.m. indsendt. Rejsen skulle være startet med direkte fly Kastrup-Moskva, men p.g.a. den uheldige nedskydning af det Sydkoreanske fly over USSRs territorium, og blokaden der fulgte, startede vores tur via Helsingfors med Finnair, en DC 9, kl. 9.15 fra Kastrup. En times lufttur så var vi i Helsinki. Vi lod os checke ud, da vi ville være sikre på at vores bagage var med. Det var den, så check ind igen, check på tingene her.

Et par timers ophold blev benyttet til velkomst og orientering om turen ved J. Rasmussen, leder af DSBs rejsebureau Nørre. Han havde påtaget sig opgaven at være rejseleder på turen. Vi fik udfyldt diverse papirer vedr. valutabeholdning m.m. og var nu klar til turen bag »tæppet«, (som man siger). Med Aeroflot, verdens største luftfartsselskab, landede vi helt efter planen kl. 17.40 Moskva tid i den internationale lufthavn Schemetjewe, taget i brug i 1980.

## Paskontrollen

Her mødte vi en omhyggelig paskontrol. Billede og person blev kigget dybt i øjnene, og nogle måtte søge at forklare (fingersprog) at håret var man »vokset« igennem i mellemtiden, ja, og brillerne de kunne jo tages af. Sådan et halv-

gammelt pasbillede er nok ikke det smukkeste man kan se, men alle kom godt igennem.

Da det var klaret, blev vi venligt modtaget af vore Intourist guider og tolke. En svensktalende dame, samt en dansktalende herre. De blev naturligvis populære. Deres gode humør, grundige kendskab til russiske og danske forhold efter studier ved universitetet i Moskva, gjorde Moskvadelen af turen meget interessant.

Her blev vi delt i to grupper og i hver sin bus kørt til det hotel, som skulle være vores udgangssted de næste dage. Vi vidste ikke i forvejen, hvor vi skulle bo. Det blev hotel Belgrad I, et udmærket hotel med 1100 senge. Belgrad II lå på den anden side gaden, samme størrelse, centralt beliggende lige ved udenrigsministeriets monumentale bygning – nær Metroen. Dagen sluttede med middag og afslapning efter dagens rejse, som var godt begyndt.

Søndag tog vi fat på programmet for besøget i Moskva. Med bussen til Den røde Plads, her starter vist alle besøg, busser i massevis holdt her, og grupper med hver sin guide fik forklaret stedets og bygningernes historie. Kremles røde mure, jævnlig omtalt i tidens løb, er en gammel fæstnings(Kreml)mur, med mange bygninger bag, hvorfra Sovjetunionen styres. Kongresbygningen til 6000 delegerede, fra de 15 sovjetrepublikker som unionen består af, er det nyeste, 1961. De ældste fra begyndelsen af 1400 tallet. For os blev det kun til en spadseretur på stedet, da det ville kræve megen tid at komme overalt. Zar-klokken på 200 t. med skåret på 11 t., et stykke af klokken, der sprang af ved afkøling efter en ildebrand, zar-kanonen på 40 t. fra 1586 der aldrig har løst et skud fik mig

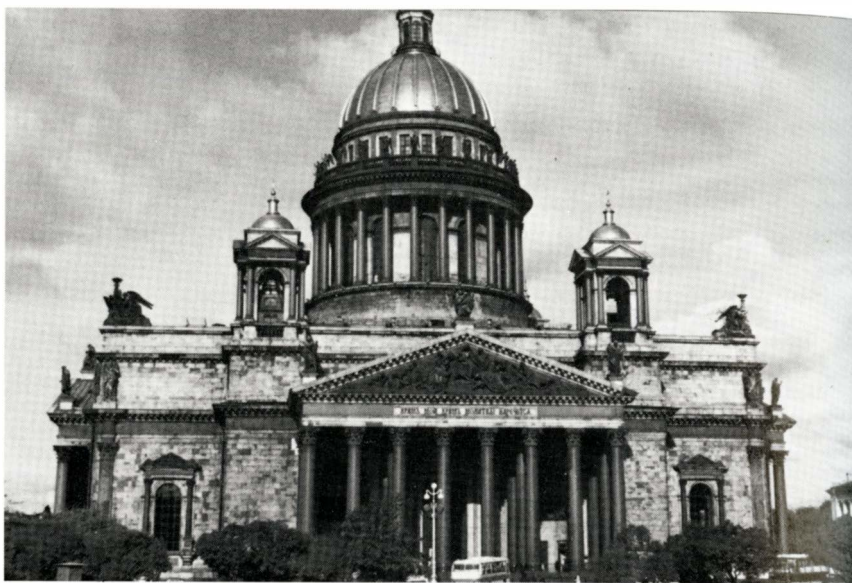
til at mindes min gamle historiebog, ak ja tiden går.

*Lenins mausoleum* er et valfartssted, en kø på 1 km måske mere gik langsomt gennem bygningen. Ved indgangen står to æresvagter, i stram retstilling med hvide handsker og gevær ved fod, som dukker. Vi overværede vagtskiftet, som er hver time, vel trimmet eksersits (tattoo). På klokkeslaget sker skiftet så hurtigt, at øjet knap opfatter det, og bliver overværet af mange tilskuere. Et brudepar kom, bruden lagde sin brudebuket på muren (marmor), og parret blev fotograferet, drak en medbragt skål, kørte derefter bort i bryllupsbilen, let kendelig med to store »giftinge« på taget.

Ingen tvivl om at stedet betyder noget for det russiske folk. Lenin, den første ministerpræsident, revolutionens fører, systemskiftet 7. november 1917 har ændret meget i verdenshistorien. Hans portræt på statuer, buster, navnetræk på gader, pladser. Slogans med store bogstaver på stativer ses alle steder og præger bybilledet, den »røde« tråd i det hele. Som banemænd var det vel naturligt med en tur i Metroen.

### Metroen

Guiden forklarede princippet, 5 kopek mønt (ca. 70 øre) i automaten for gennemgang, ikke noget med at snyde her, så sprang en lille bom op og spærrede adgangen for en. Men når man først var indenfor, kunne man køre resten af dagen, hvis man gad. Ned ad meget hurtiggående rullende trapper. Vi kørte mellem en del af stationerne og så den smukke udsmykning, rene kunstværker. Moskvas stolthed, velfungerende, rent og velholdt overalt. Her blev man ikke særlig populær ved at kaste papir, aske og andet



affald fra sig. Tobaksrygning var totalt forbudt. En detalje, når et tog forsvandt ind i »røret« startede et ur, så det efterfølgende tog (og os) kunne se, hvornår det forankørende havde forladt perronen. Medens vi var der, var der kun 2–3 min. mellem hvert tog, søndagstrafik med masser af mennesker. Der bor 8 mill. i selve Moskva og 11 mill. med opland. Duften af at være i en storby er atmosfæren. Metroen har en længde på nær 300 km, 8 linier og der foregår stadig udbygning med nye stationer.

Byrundturen foregik med bus og kun afbrudt af frokostpause på vores hotel. Vi nåede meget den søndag, at se seværdigheder der er beskrevet i enhver rejsebrochure om Moskva. Det selv at være der, historiens vingesus føler man: Du er kommet ud i den store verden.

Byen var smykket i de skønneste efterårsfarver, vel en tre uger længere fremme end da vi startede hjemmefra. Udsigten fra Leninhøjene i solskin, ca. 80 m over byen, som ligger i et meget fladt landskab, var en fin afslutning på dagens rundtur. Moskva ligger 200 m o.h., gennemløbes af floden Moskva, der

løber til Volgafloden ved byen Gorkiy østpå.

Om aftenen var programmet besøg i Moskvas Statscirkus. En stationær bygning. Det kan de bare. Artister, klovne, heste, musik og show, lys og lydeffekter, oppe, nede. Det var cirkus, en stor oplevelse på turen.

### Hos USSRs Statsbaner

Efter morgenmaden mandag startede lokomotivmændene med Vadim, vores dansktalende tolk. Vi kørte til Riga banegården, hvor instituttet for oplysning og information samt udvikling ved USSRs statsbaner er beliggende. Velkomst ved instituttets leder samt to medarbejdere. Udveksling af hilsener. Foreningen fik et billede, der viser bygning af ny jernbane i Sibirien. Herefter fik vi forklaret opbygningen af USSRs jernbanenet, 143.000 km. Krav det stiller til organisation, materiel og de mennesker der betjener det.

Banerne har ca. 70% af godsbeholdningen og mere end 40% af persontrafikken (lange afstande, få biler), 65% af nettet er elektrificeret, resten dieseldrevet. Dog var endnu



ca. 1000 km i Uraldistriktet suppleret med dampdrift, hvor der var let adkomst til kulforekomster.

Signalsystemer og strækingsradio, der stort set svarer til vores. Toghastigheder op til 160 km/t. Forsøgsstrækning 200 km/t. Moskva-Leningrad. Der blev stillet mange spørgsmål af deltagerne, som blev velvilligt besvaret via taleren. Arbejdstiden for lkf er 40 timer pr. uge, 8 timer pr. dag ca. Ferie 24 arbejdsdage årlig. Kører i depotområder med radius på ca. 300 km ud-hjem. Overnatning kunne forekomme i ture men ikke almindeligt.

To mand m/k på alle lok. (selv Metroen havde det) men der var nu overvejelser om at ændre det til enmandsbetjening i godstog. En lokfører tjener det dobbelte af gennemsnitslønnen, som er ca. 150 til 180 rubler månedlig (en rubel = 12,56 d.kr.) (sammenligning med danske priser næsten umulig) fuld pensionsret ved 60 år. Teknisk grunduddannelse 4 til 5 år, jernbaneskoler, praktisk arbejde, rang. godstog, og efter et antal tusinde km kørsel avancerer man til lkf på personførende tog.

Vi fik forevist to film, en god undervisningsfilm om USSR's jernbaner, samt en containertransport med Den transibiriske jernbane. 14 dage hurtigere med tog end skibs yd om Indien til Japan. Fine billeder fra banen og naturen der omgiver den, man fik lyst til turen!

Besøget sluttede med gennemgang af modeller, lokotyper, signalsystemer, vogne m.m. i en stor hal. Instituttet fremskaffede materialer til jernbaneskoler i hele USSR. Der var afsat 1½ time til besøget, men interessen var sådan, at der var gået tre, da vi tog afsked, vi skulle hilse! Et interessant besøg.

Vore damer havde imedens været på egen hånd, bl.a. det store

varehus GUM. Det minder ikke meget om vore supermarkeder, men mange butikker med hver sin varetype ekspederet over disk, lidt gammeldags, måske et andet kulturmønster? Men enorm stor var bygningen. Jeg fik senere lejlighed til en tur i »butikken«.

Om eftermiddagen gik turen til Den landøkonomiske Udstilling, 78 pavilloner (monumentale bygninger, kunstnerisk udsmykket). Alt fra erhverv, landbrug, industri, videnskab, kunsthåndværk var udstillet med produkter, metoder, modeller, tegninger o.s.v., desværre var rumfartsudstillingen på tur-né. Udstillingen er Sovjets udstillingsvindue til folket og omverdenen, den besøges af flere millioner mennesker om året.

Aftenen var til disposition for Moskva på egen hånd. Niels fra Hellerupvej (med særlig kendskab til S-togsdriften i Københavnsområdet) berettede senere om hans »studiebesøg« i Metroen. Delta-gerne blev delagtiggjort i, hvordan man kan blive væk ved at køre tre stationer den ene vej, fire den anden o.s.v. op ad rullende trapper, ned igen ad nogle andre for til sidst at finde ud (lige før Metroen lukker): »Jeg aner (sku') ikke hvor jeg er«. Men også i Moskva kan »bort-

komne« hyre Taxa til hjemturen, jo, de russiske bogstaver kan forvirre.

Tirsdag den 27. september startede turen efter programmet til Vladimir, en gammel by opkaldt efter en prins af samme navn (1108). Her fik vi lokal guide om bord på bussen, spiste frokost i en herlig gammel bygning af træbjælker, vi fik russiske frokostretter, specialiteter, meget langt fra vores frokost, men lækkert var det. Forresten smager øllet og vodkaen godt til, så vi var vel nok nogle, der skulle hjem for at »slide« lidt af igen, da den høje standard holdt hele ugen.

Byrundturen bød på besøg i kirker, katedralen fra 1100 tallet, beholdte mindesmærker. En stor samling af ikon malerier (portrætter af helgener) i bymuseet hørte til skattene fra en fjern fortid. Byen er en driftig by med 280.000 indbyggere ved floden Kljazma.

Dagen sluttede i Suzdal, hvor vi overnattede to nætter i et feriecenter, der også fungerede som konferencecenter for organisationer. Vi så ungdom (pionerer) der holdt møde der. Suzdal, 10.000 indbyggere, er en gammel, nu fredet kirke- og klosterby. Byen havde i 1982 fået FN bevaringspris af gamle bygnin-



ger. Der bliver ofret utrolig mange midler på at bevare det gamle som mindesmærker, man ser det overalt.

En lille sjov oplevelse under busturen. Ved et rast kom børn i 10-15 års alderen og ville handle med os. Kuglepenne og tyggegummi var efterspurgte varer og byttevarerne var emblemer, souvenir-medaljer o.l., så pladsen ved bus-sen blev »markedsplads« for et øjeblik.

Om aftenen onsdag havde vi oplevelsen at spise middag i et gammelt kloster, hvor munkenes spisesal i dag var restaurant, det blev højdepunktet i kulinarisk russisk køkken. Kaviar, stør, kødsuppe i krukker med bagte låg på af kagedej, rygende varme, syltede svampe o.m.m., bare godt.

En trup folkløse optrådte med dans, sang og balalejkamusik. Da aftenen sluttede med den russiske folkemelodi, hvor vi hjemme synger: Uden øl og langt fra hjemmet, uden øl o.s.v., kunne vi rigtig synge med på vor egen tekst. Vi måtte så lære truppen »sku gammel wenskav ren forgo« med Aksel fra Struer som forsanger, jo sikken stemning. Nå, vi havde da også øvet os hele turen dertil, da Niels fra Hellerupvej havde udstyret begge busser med sangbøger for at synge vor hjemlands »vemodige« sange under turen.

Torsdag gik turen tilbage til Moskva, landevejene er nok ikke prioriteret så højt som jernbane og luftfart, ikke til den trafik der var. Køer af biler der ventede på at komme til at tanke ved tankstationerne, hvor kapaciteten åbenbart var for lille. Selv om der er få private biler, men busser og arbejdskøretøjer, taxaer, lastbiler gør, at hastigheden ikke kunne være særlig høj, da disse køretøjer bestemte

farten, der maksimalt måtte være 80 km/t. Introuristbusser havde nok en særlig fortrinsstilling ved tankning, i løbet af 20 min. var vi ved tanken uden om køen. Måske fordi vi skulle nå flyet til Leningrad? Men først skulle vi have frokost i et Intouristhotel lige ved Den røde Plads. De, der endnu ikke havde set vagtskiftet, fik lejlighed til det inden afskeden med Moskva og dermed med vores guider, som på fortrinlig vis havde gjort opholdet udbytterigt for os, det skete i lufthavnens indenrigsdel.

Inden vi kunne sætte os i flyet måtte pas og visum kontrolleres, bagagen indskrives, dette gik forholdsvis smidigt fra hånden. En time senere var vi klar til at udforske Leningrad.

### Leningrad

Vi blev indlogeret på det fornemme nye Hotel Pribaltijska, bygget til olympiaden i 1980 til brug for sejlsportsfolkene. Skånska Cement A/S har bygget det, russiske arkitekter har tegnet det. Et marmorpalads, 2600 senge, ski . . . lækkert, lige ud til Finske Bugt.

Leningrad er tydeligt mere vestlig præget med inspiration af italiensk byggestil i de ældre bygninger. Zarerne havde på rejse ladet sig påvirke og hyret arkitekter derfra, da byen var hovedstad og hed St. Petersborg. Store brede boulevarder, kanaler, parker, store pladser og torve, velholdte mindesmærker som kirker, katedraler og slotte, en smuk by må man sige.

Mindesmærker fra anden verdenskrig, hvor Hitler havde belejret byen i 900 dage, hvor næsten 700.000 mennesker omkom af sult og bombardement gør indtryk.

I dag har byen 4 mill. indbyggere. Der bygges årlig 50.000 boliger, og dog var der stadig boligmangel,

blev der fortalt. Store boligblokke skyder op med lejligheder, enfamiliehuse ses ikke. Kun på landet kan man eje sin bolig med et lille stykke jord, vi så det i forbindelse med kollektiv landbrug, meget maleriske, men ikke særlig moderne træhuse.

I Leningrad fik vi nye guider, to søde svensktalende damer på byrundturen. Der var meget at se og høre om, så det var med at holde »ørene stive« for at få det hele med. Besøget i Isak-katedralen, verdens trediestørste efter Peterskirken i Rom og St. Pauls katedralen i London, jo Zarerne kendte deres storhed (og plads i verden).

Vinterpaladset, en oplevelse, den enorme store samling af kunstskatte som møbler, porcelæn, skulpturer, malerier. Malerkunstens største mestre Michelangelo, Rembrandt, Paul Rubens o.s.v., de var der alle. Det kunne næsten tage vejret fra en, da vægge, gulve og lofter var udsmykket og kunstværker i sig selv. Der var nok at glædes over, men tiden var for kort til at studere og nyde alle detaljer, man måtte vælge ud.

Også turen til slottet Pavlovsk, gennem byen Puchkiin med parken, skal nævnes, fronten hvor tyskerne var nået til før vendepunktet. Steder i verdenshistorien med egne øjne.

Fæstningskatedralen med det forgyldte slanke spir, Zarernes begravelseskirke, også her holdes mindesmærkerne vedlige.

Slagkrydseren Aurora skal man naturligvis også se, skibet der løsnede det første skud af flådeenhederne for at støtte revolutionen i 1917. Det blev stadig benyttet som en slags »liggende skoleskib« og museum, en urolig verden vi lever i, de historiske mindesmærker viser det.



Vi nåede også at komme i Operaen. Mozarts Don Juan blev en god oplevelse, for Aksel fra Struer sørgede for, at alle var bekendt med handlingen, før vi kørte til forestillingen. Samtidig fik vi lige et par historier om dem nordenfjords Struer, som så ofte før på turen, tak til dig!

Den nat sov vi en time længere, da Rusland går fra sommertid den 1. oktober kl. 0.00.

Den sidste aften overværede vi i Leningrads Folketeater en stor gruppe Folklore ensemble, ca. 70 personer, dansere, kor og balalejkaorkester, der var på turné fra det sydøstlige Sovjet. Farvestrålende skue i dragter, med dans og optrin. De kulturelle tilbud på turen var gode.

Aftenen sluttede på hotellet med champagne (russisk), hvor vi tog formel afsked med hinanden. Alle mættet med indtryk, der vil blive fordøjet langsomt. Selv »Balalajka Jørgen« (døbt under turen) var helt højtidelig i denne stund.

Næste morgen startede vi efter morgenmaden hjemturen, de sidste indkøb var gjort, souvenir, måske en flaske vodka i bagagen som minde om turen?

Nu var flyvningen på Sovjet blevet normal igen, så hjemrejsen gik let. Vi fløj Finnair hele vejen til Karstrup med mellemlandning i Helsinki og Turko (Åbo) Finland og landede kl. 14.10 helt efter planen. Et jettfly er nu et fantastisk transportappa-

## Novembertanker

Lige hjemkommen fra familiekursus på Knudshoved føler jeg lyst til at fatte pennen, først og fremmest for at sige landsoplysningsudvalget tak for et absolut udmærket arrangement i virkeligt dejlige omgivelser ude som inde (dette sagt af et par som ikke tidligere har haft lejlighed til et besøg på Knudshoved).

Som en sidebemærkning uden relation til Knudshoved, men nok til landsoplysningsudvalget. Ingen enkeltperson skal her fremhæves, men min kone og jeg har nu indenfor sidste to mdr. deltaget i to store arrangementer, det andet Ruslandsturen, tilrettelagt af landsoplysningsudvalget. Jeg tror, den tak, jeg her tolker, kan billiges af øvrige

rat, tænk man er næsten landet, før man er lettet og dog langt fra start. En god tur var slut, men vi var blevet enige om at mødes, alle der kunne, lørdag den 12. november på Storebæltsfærgen for at udveksle minder og fotos.

Rusland er en rejse værd.

Tak til DSB Nørre for en god planlægning af turen.

Magnus.

**NB.** 52 af deltagerne mødtes den 12. november på Storebæltsfærgen til »træf-igen«. Her kan man vist godt bruge ordet succes?

deltagere i arrangementerne. Det bliver spændende at se, hvad de nu finder på.

Men nu hænger I jo samtidig på den, kære udvalgsmedlemmer. Ringene fra en stribe vellykkede arrangementer vil brede sig, og hvor skal I nu stoppe, alle medlemmerne i DLF kræver jo nok efterhånden en ret til at udnytte tilbudene, og de 100 kr. pr. par på Knudshoved rækker jo ikke langt! Men vi så jo hovedkassereren klare op til flere roller på én gang med bravour, så måske løser det sig selv.

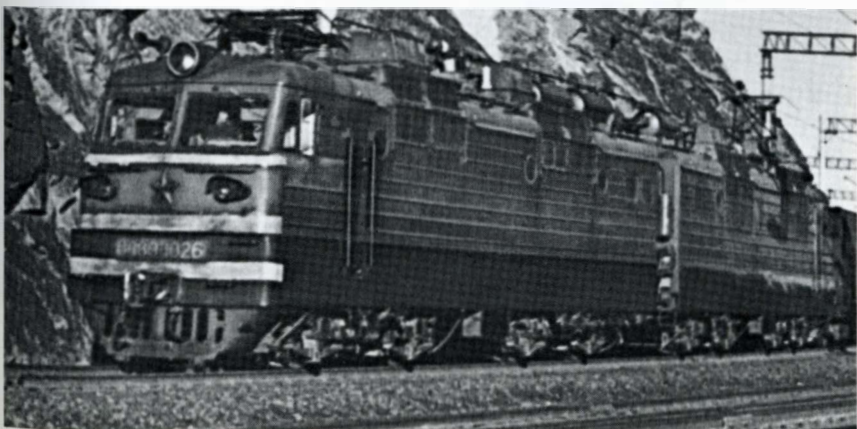
Skal der dryppes malurt i bægeret – så. På ovennævnte familiekursus og for den sags skyld på vore kongresser og lokale generalforsamlinger hakkes altid på siddende regeringer. Jeg betragter DLF som en fagorganisation, vi skal ikke blande os i politik uanset siddende regeringsfarve. *DLF skal løse medlemmernes problemer ikke landets!*

Som det klart fremgår her, *DLF bør og skal være upolitisk* og dermed også sagt: min mening: DLF ud af LO jo før jo bedre, håber mine, ved jeg, kontroversielle betragtninger kan give anledning til virkelig rørelse om dette emne, lad os bevise, at amnestuesnakken om, at en lille gruppe intet evner, er tågesnak, som kun fremsættes *af de af vore*, som allerede har glemt hvor de kom fra – og ikke i det daglige føler den menige lokførers problemer på egen krop.

Til slut en kritik som burde være fremført på kursus, men tendensen går jo igen på andre kurser i DLF regi – der findes sangbøger som ikke er »røde«, de fandtes også på Knudshoved.

Men trods ovennævnte efterkritik: Et dejligt kursus, kun alt for lidt tid til flere af emnerne.

I det hele taget er det virkeligt



forfriskende, at konstatere efter i den senere tid at have mødt de nye eller forholdsvis nye medlemmer i hovedbestyrelsen eller landsoplysningsudvalget, at en tendens til nye og mere kontante holdninger præger disse kollegaer, og jeg håber naturligvis, at disse holdninger må udmønte sig i her og nu resultater.

Vi har i alt for mange år været blåøjede og naive i relation til vore tidligere toptillidsrepræsentanter, er vi ikke gang på gang dysset til ro, hvem kender ikke ordene?: »kollegaer vent nu lige et halvt år, så løser problemerne sig« bare vi går stille med dørene! og hvad sker så i mellemtiden »da gror græsset og hørsemor dør« som skrevet står i en af St. St. Blichers fortællinger.

Men kære kollegaer ude på depoterne, det kræver sandelig også noget af jer, at få noget ud af disse nye kollegaer, som nu forsøger at rette en miserabel skude op, som troede den kunne sejle på renomeet i al tid og evighed, en skude som altid er sejlet ud med guld i lasten, men som i et eventyr er vendt hjem med rådne kartofler i stedet!

Det var virkelig beskæmmende på ovennævnte kursus, at høre et hovedbestyrelsesmedlem berette om en sag fra østområdet han var involveret i. Da løsningen tilsyneladende var i sigte, ja – hvem stak da halen mellem benene, rigtig gættet, hans egne menige kollegaer, så vedkommende stod om ikke med en afskedigelse i hånden, så noget der tangerede!

Så tænk derfor kære kollegaer hver gang før I kritiserer: vore tillidsrepræsentanter er så gode eller dårlige, som vi selv vælger dem.

Min konklusion efter ca. 20 års medlemskab af DLF er denne: De største modstandere af reformer er mange gange ens egne kollegaer nok mest i ældre, så fik I den!

Hvor mange gange på vore generalforsamlinger har ikke et lyst hoved blandt medlemmerne ventileret nye tanker eller ideer, lad os bare tage én ting, som for længst burde have været en selvfølge, altid *to fridage* samlet, alle andre i dette land med betydeligt mere humane arbejdstider har det jo stort set, eller lignende eksempler. Men hvor tit har jeg så ikke hørt egne kollegaer tage ordet for f.eks. at sige, at dette så sandeligt ikke kan lade sig gøre, for så kan togene ikke køre! – og lignende af den slags sludder. Kære disse kollegaer, *dette* er ikke vort problem.

DSB har eksperter til også at løse den slags problemer.

DLF skal kun formulere sine ønsker overfor ledelsen, *ikke løse dem*.

Jeg håber ovennævnte strøtanker vil animere til konstruktive krav til hovedbestyrelsen og at vi derefter vil kunne forvente her og nu løsninger og ikke efter tidligere tiders recept, at de forslag, som blev fremsat på kongresser for måske 20 år siden også går igen på alle efterfølgende kongresser, uden at være løst.

Det er sørgeligt efter 20 års medlemskab af DLF at skulle konstatere, at man i slidet for nytænkninger til hver kongres af forslag, blot kunne have genoptrykt de gamle – og så blot have ændret skiftende navne på involverede deltagere, samt årstal.

Jeg håber til slut, at disse nye folk i forhandlingspositionerne indvarsler nye tider for DLF, men det indebærer altså også: Når og hvis hovedbestyrelsen får en løsning på et problem i sigte, og næsten står med denne i hånden, ja så må vi »igen« bakke dem op og ikke i elvte time stikke halen mellem benene.

Ilf *Bech Olesen*, Ar

*Vi slap igennem nåleøjet.* Hvor er det dejligt at se så mange lokomotivmænd interessere sig for åndelig og legemlig vederkvælgelse, så man ligefrem står i kø for at komme med på DLF's kursus.

Da vi, min kone og jeg, ca. 1 uge før fik tilsendt det endelige program for week-enden, regnede vi hurtigt ud, at vi indenfor ca. 24 timer skulle »dinere« 5 gange, have aftenfest med diverse underholdning, sove ud, gøre morgengymnastik, høre på foredrag og have debatgrupper o.s.v.! Det må være de samme fyre, der laver vores ture, for så meget kan der da ikke nås på 24 timer.

Men oplysningsudvalget kan altså tackle den, med efter min kones og min bedømmelse ganske små fejl og megen ros, som der måske fra andre kursister kan være andre meninger om.

Vi fra østområdet kom over med færge 131 og mødte jo allerede her Gb, Næ og Hg folkene (undskyld hvis jeg glemmer nogle). I Nyborg var der bus direkte ud til feriehuset, og minsandten om ikke DSB's køreplan stemte så godt, at vi allerede her mødtes med vore »lidelsesfæller«: Dem fra vestområdet. Her var der jo flere kendte ansigter imellem, og så opdager man jo, at man er en »halvgammel« lokfører, når man ligefrem føler gensynsglæde ved at se eller høre om en gammel kollega, man måske ikke har set i 20 år.

Efter indlogering i det dejlige kursuscenter bød Niels Kristensen os velkommen, og så begyndte »racet«: Vi gik til det store kolde bord med diverse lunt ud fra deisen, at hjernen arbejder bedst, når den tilføres brændstof.

Præcis kl. 14.00 startede vi i foredragssalen, hvor vores formand orienterede os (og vore damer) om det arbejde hovedbestyrelsen gør





og de fremtidsplaner, der eventuelt kommer på tale. Efter min mening måske lidt for tung snak for vore piger, der vel ikke kender til »intern« DLF politik.

Otktl P. E. Jensen causerede over emnet miljø: Miljø på arbejdspladsen, miljø alle vegne og gjorde det interessant ved ligesom at skabe debat om hvad miljø er.

Herefter kom efter vor mening den bedste del af kurset, idet gruppearbejdet giver den enkelte en større frihed til at udtrykke sig, og det er især godt, når så mange unge deltager. Oplysningsudvalget havde stillet forskellige meget kontante spørgsmål op til debat i de forskellige grupper: Lønideer, ønsker om bedre avancementsmuligheder

o.s.v. I disse lidt snævre rammer var det ligesom om flere kunne få munden på gled, og ved den efterfølgende samling af grupperne var der da også vidt forskellige meninger om udvalgets spørgsmål. Det gav en frisk debat og eftermiddagen løb hurtigt.

Vi mødtes så med slips og hele repertoireet til en lille festaften bestående af middag, konkurrencer, dans i »tilstødende« lokaler og ind imellem krydret med lidt optræden af kolleger med forskellige talenter (jeg tror der er mange, der kan andet end køre lokomotiver). Selvfølgelig efter sådan en god aften var stemningen meget høj kl. 0.00, da vores oplysningsudvalgsformand trommede os til fælles skrub i seng mad, men han var

ubønhørlig overfor ønsker om overdans, vidende om det der ventede os næste dag.

Søndag ringede vækkeuret fælt kl. 7.00 for at vi kunne nå igennem hele programmet. Godt solidt morgenmåltid og derefter opdagede jeg atter en kollega med et talent, Magnus fra Århus præsenterede os for et »kontorstole-bord« gymnastikprogram, som min kone og jeg trods mange år som gymnaster ikke har oplevet før. Vi vågnede ganske automatisk suppleret af Halfdan Rasmussen-viser som morgensang i stedet for »I østen stiger solen op«. Så måtte vi mænd desværre undvære alle de kønne piger. De skulle ind og lære om på hvilket tidspunkt af livet det bedst kunne betale sig at give os en kniv i ryggen: Pension, rettigheder etc. Jeg tror alle pigerne var godt tiltredse.

Vi andre gik igen i grupper med forskellige oplæg, flere så nære emner så debat var uundgåelig: Tjenestetider, ture, miljø på arbejdspladsen, Dansk Lokomotiv Tidende, o.s.v.

Afslutning i fællessalen med resultatet af de enkelte gruppers emner kunne, hvis tiden havde været til rådighed, godt have holdt en eftermiddag mere.

Vi sluttede, hvor vi begyndte: I spisesalen med et solidt måltid for ligesom at lægge bund til afskedstårerne. Bussen kørte os til Nyborg, hvor vi tog afsked med »Vestfolkerne« til afsyngning af »Jylland mellem tvende have«.

Konklusion: Et godt tilrettelagt »lille« kursus, hvor oplysningsudvalget uden tvivl har lagt sig i selen for at få alt til at fungere lynhurtigt, når man kun har 24 timer til rådighed. Mad og værelser helt i top, men -- det ville nu være dejligt med 8 dage næste gang!

*Gurli og Bent Faurholt, Kø.*



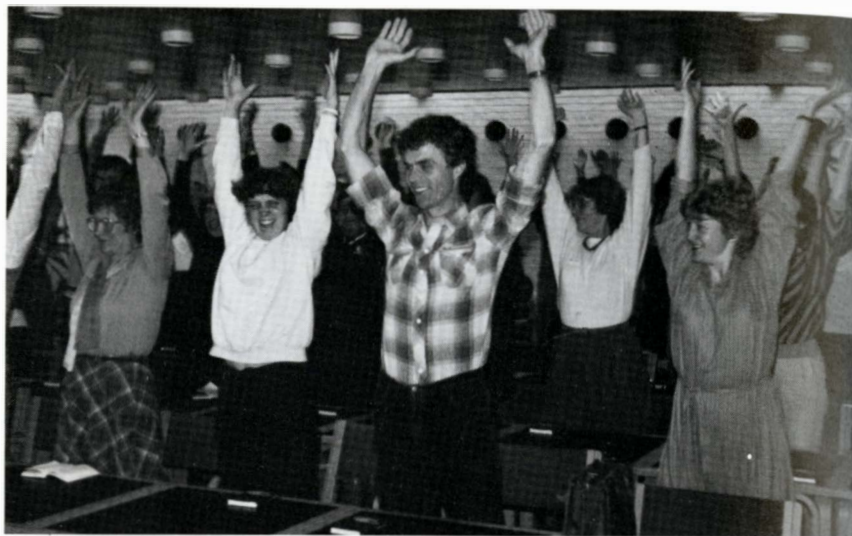
I week-enden den 29. og 30.10. var min hustru og jeg på kursus i Nyborg, nærmere betegnet på DSB's dejlige kursuscenter ved Nyborg strand. Omtalte kursus kan af os begge (fruen og jeg) på det varmeste anbefales, tag endelig af sted hvis lejligheden byder sig, og I har mulighed for det. Jeg skal her prøve at beskrive de store træk af kursets indhold, og hvorfor vi gerne vil anbefale det til andre.

Vi var på kurset, 27 par fra hele landet og et bredt udsnit af depoter rundt om, det var for min kone og jeg spændende og inspirerende at træffe kolleger andre steder fra og høre om deres forhold og problemer.

Lørdag blev vi efter ankomst til banegården i Nyborg afhentet pr. bus og kørt til kursuscentret, hvor vi blev indlogeret i nogle dejlige moderne værelser, og derefter fik vi så en dejlig frokost. Vi blev her anbragt ved runde borde med plads til 4 par og man havde på god vis sørget for at placere os i grupper, så vi traf kolleger fra andre egne af landet, så vi havde lejlighed til at lære hinanden at kende under hyggelige former.

Efter frokost blev vi i foredrags-salen budt velkommen af formanden for landsoplysningsudvalget Niels Kristensen, som på en god måde indviede os i hvad det kommende døgn skulle gå med.

Vi blev herefter af foreningens formand K. B. Knudsen orienteret om foreningens arbejde, holdt så en kaffepause og gik derefter videre i programmet med en udmærket orientering om resultaterne af arbejdet med arbejdsmiljøfondens forskningsrapport og hvilke resultater denne rapport havde udmøntet sig i, denne orientering blev givet af formanden for miljøgruppen otktl P. E. Jensen.



Efter disse to oplæg blev vi delt op i grupper og gik til grupperum, hvor vi blev spurgt: Hvad kræver du af et godt arbejdsmiljø, og hvilke roller spiller bl.a. lønnen for dette. Dette satte en livlig debat i gang og udmøntede sig i forskellige krav og spørgsmål desangående. Eftermiddagen sluttede så med spørgsmål til de 2 foredragsholdere i salen.

Kl. 19.00 spiste vi en dejlig middag, hvorefter vi rykkede over i vognparken (et lokale som bliver brugt til forskellige aktiviteter), hvor der var serveret en øl og spillet op til dans og lagt op til forskellig underholdning. Bl.a. underholdt Magnus med multistereo, som består i et instrument lavet af et trompetmundstykke og en plastikslange, hvoraf yderste ende svinges over hovedet.

Til midnat sluttede vi af med en dejlig natmad bestående af forloren skildpadde.

Søndag startede med morgenkaffe, hvorefter der var morgensang og morgengymnastik, dette sidste var nu ikke særligt anstrengende, men meget morsomt.

For pigerne var der resten af formiddagen arrangeret et møde med otktl K. A. Bager fra løn- og pensionssektionen, som gav vore damer en god og underholdende orientering om vore pensionsregler og om de rettigheder, de har i forbindelse med en evt. pension efter os. Vi andre, d.v.s. mændene, fik lejlighed til at stille spørgsmål til medlem af hovedbestyrelsen Ulrik Salmonsén, og vi fik en god orientering og svar på vore spørgsmål.

Kl. 11.30 var der kursuskritik og afslutning, hvorefter vi spiste frokost og tog afsked. Vi blev derefter transporteret i bus tilbage til hhv. banegården og færgelejet i Nyborg.

For alt dette var vort eget bidrag kr. 100,00 pr. par, hvilket vi finder meget billigt.

Min hustru Inge og jeg vil til slut sige tak til foreningen og landsoplysningsudvalget for en dejlig week-end.

Og til allersidst bringe en hilsen til de øvrige kursusdeltagere og specielt til bord 2 med tak for nogle hyggelige timer sammen.

*Elf V. Frits Jensen, mdt Kh.*



## Dobbelte fridage

I skrivende stund kendes resultatet af ur-afstemningen ikke, men efter den behandling sagen har fået, er jeg ikke et øjeblik i tvivl om udfaldet.

Kongressen vedtog, at en arbejdsgruppe skulle bearbejde spørgsmålet og lave nogle konsekvensberegninger over indførelse af en dobbelt fridagsordning. Materialet skulle sendes til debat i afdelingerne, hvorefter det endelige forslag skulle udarbejdes og sendes til ur-afstemning. Hvad kom der så ud af det? Jo, et materiale der er gennemsyret af en negativ indstilling til sagen.

Et eksempel fra det første materiale.

Man tager en konkret tur(2), den bearbejder man, det vil sige ikke rigtigt. Det er nøjagtig den samme tur, samme togparringer, samme tjenester. Man klemmer bare disse sammen så dobbelte-fridagene kan være der, og så er ua-dagene forøvrigt også afviklet – siger man.

Hvad er det for en måde at sætte turene op mod hinanden på, hvis ua-dagene skulle være afviklet, måtte dette da modsvares med mindre tjeneste.

I det endelige materiale gøres der meget ud af, at fortælle, at man kun får 25,8 feriedage mod 29/28. Ja, det er da klart, at der skal afgives feriedage for arbejdsfrie dage i ferien, men de skal jo heller ikke søges. Hvis der i en ferie på 14 dage ligger 2 fridage, skal der bruges 12 feriedage. Med dobbelte-fridage vil der være 4 fridage, og der skal bruges 10 feriedage. Så enkelt er det.

Så langt, så skidt, men det bliver værre endnu – meget værre. I det tilfælde, at der endnu skulle være nogen, der var i tvivl om, hvordan de ville stemme, har man tilføjet et

punkt 3, der er et rystende brud på demokratiske principper.

I et materiale udsendt til hvert enkelt medlem til ur-afstemning, og som objektivt skulle belyse fordele og ulemper ved dobbelt fridagsordningen, forsøger man ensidigt at påvirke ved at oplyse, at arbejdsgruppen, Hb, og en række afdelinger anbefaler at stemme imod.

Iøvrigt spekulerer jeg på, hvordan afdelingerne kan anbefale, at stemme imod, før de har set det endelige materiale? Hvordan kan Hb? – Aalborg repræsentanten f.eks. er for.

Hvordan kan formanden sidde på Hellerupvej og anbefale at stemme imod? Er det ud fra devisen, at hvad der er et gode for mig, duer ikke for jer?

Til slut får man at vide at stemmeoptællingen foretages af revisorerne, her går alt skam ærligt til – forstås.

P. G. Pedersen  
mdt Aalborg

## Uddeling af legater

*Kong Christian IX's understøttelsesfond, DSBs 2 jubilæumsfonds, fru Isabella Winifred Yougaards legat og trafikinspektør C. J. M. Wieth og hustrus legat.*

Den 29. januar 1984 vil der til ansatte, tidligere ansatte og efterladte, der uforskyldt er kommet i trang, kunne uddeles 17.000 kr. af Kong Christian IX's understøttelsesfond, 5.000 kr. af DSB's Jubilæumsfond af 1. september 1917, 8.500 kr. af DSB's Jubilæumsfond af 27. juni 1947, 19.000 kr. af fru Isabella Winifred Tougaards legat og 14.000 kr. af trafikinspektør C. J. M. Wieth og hustrus legat.

Ansøgning om at komme i betragtning ved uddelingen må *inden den 1. januar 1984* indgives til et medlem af bestyrelsen for Kong Christian IX's understøttelsesfond eller til *velfærdskontoret* (Kh 2824), hvor ansøgningsblanketter, der er gældende til alle fem fonds, kan fås.

Bestyrelsen for Kong Christian IX's understøttelsesfond, der uddeles beløbene, består for tiden af: generaldirektøren forretningsfører E. Nygaard Jespersen, Dansk Jernbaneforbund sekretær S. H. Majlund, Dansk Jernbaneforbund sekretær I. S. Bjarndahl, Dansk Jernbaneforbund overassistent fr. K. E. S. Thøgersen Hagen, rutebiltjenesten (Jbf) overtrafikinspektør E. Svendsen, passagertjenesten (Jbf) lokomotivinstruktør E. Greve Petersen, velfærdskontoret (DLF) og lokomotivfører P. J. J. Busk, maskindepot Godsbanegården (DLF).

*Stationsforstander P. W. Stybes og hustrus legater.*

I januar måned 1984 vil der kunne uddeles 1 legatportion, der kan søges af alle tjenestemænd ved DSB eller af enker efter sådanne.

Ansøgningsblanketter fås i *velfærdskontoret* (Kh 2824), hvortil ansøgning sendes *inden den 1. januar 1984*.

## Rødby Færges afd.

Generalforsamling afholdes den 21. januar 1984. Dagsorden ifølge vedtægterne.

Tid og sted for generalforsamlingens afholdelse bekendtgøres ved lokalt opslag.

p.b.v.  
K. E. Nielsen

## Juletræs-fest

Fredericia afd. afholder juletræs-fest på Hotel Landsoldaten onsdag den 4. januar 1984 kl. 18.00.

Lokomotivmænd med tilknytning til Fredericia, pensionister og enker indbydes venligst.

Indtegningsliste er fremlagt på opholdsstuen.

Pensionister og enker kan indtegne sig på tlf. (05) 92 46 24.

p.a.v.

*Thorkild Nielsen*

## Juletræs-fest

DLF Århus afdeling afholder juletræs-fest onsdag den 4. januar 1984 fra kl. 18.00 til kl. 22.00 i »Håndværkerforeningen« i Klostergade.

Pensionister og enker indbydes venligst.

Indtegningslisten fremlægges på opholdsstuen den 1. december og slutter den 24. december kl. 9.00.

Pensionister og enker kan benytte tlf. 24 06 84 eller 98 91 72.

*Festudvalget*

## Korsør afd.

afholder generalforsamling lørdag den 28/1 1984 kl. 13.30 i DSB's mødelokale på hjørnet af Færgestræde og Strandvejen.

Dagsorden ifølge lovene.

p.a.v.

*Poul Henning Jensen*

PS: Efter generalforsamlingen afholdes traditionen tro fest for medlemmer og pensionerede medlemmer med damer kl. 18.30 i *Tårnborgh Forsamlingshus*.

Afd. arrangerer transport til og fra Korsør. Oplysninger om pris og menu samt tilmelding vil blive opslået i remisen eller ved henvendelse til Fm. tlf. 58 05 70.

## Juletræs-fest

Den 29. december kl. 18.00 i KBs Klubhus afholder Korsør afd. juletræs-fest for medlemmer i KØ afd. og medlemmer af DLF som bor i Korsør-området.

Adgangstegn à 15,00 kr. pr. barn indebærer en godtepose og en sodavand, købes hos bestyrelsens medlemmer inden 27/12 1983. Der bliver mulighed for at købe: Kaffe – kringle – pølse – æbleskiver og smørrebrød.

p.a.v.

*Poul Henning Jensen*

## PERSONALIA

**Forfremmet til lokomotivfører (18. Irm.) pr. 1.4.1983**

Lokomotivfører (17. Irm.)

K. H. Christiansen, mdt KØ i mdt KØ

**Forfremmet til lokomotivfører (18. Irm.) pr. 1.10.1983 efter ansøgning**

Lokomotivfører (14. Irm.)

J. Kuhlmann Nielsen, mdt Gb i mdt Fa

**Forfremmet til lokomotivfører (14. Irm.) pr. 1.11.1983**

Lokomotivassistent (9. Irm.)

I. Mikkelsen, mdt Ar i mdt Ar

K. A. Kaluzny, mdt Ar i mdt Ar

M. S. Sørensen, mdt Ar i mdt Ar

P. Kjær, mdt Ar i mdt Ar

E. O. Christensen, mdt Ar i mdt Ar

B. Svendsen, mdt Ar i mdt Ar

K. O. Aurbo, mdt Fa i mdt Fa

B. Westergaard, mdt Fa i mdt Fa

F. B. Rasmussen, mdt Fa i mdt Fa

B. M. Jensen, mdt Fa i mdt Fa

**Overgået til anden stilling pr. 1.10.1983 efter ansøgning**

Lokomotivfører ks (17. Irm.) til lkm p (17. Irm.)

H. Olsen, mdt Kh i mdt Gb

Lokomotivassistent (9. Irm.) til lkm p (17. Irm.)

B. Pedersen, mdt Gb i mdt Gb

**Overgået til anden stilling pr. 1.11.1983 efter ansøgning**

Lokomotivassistent (9. Irm.) til vkm p (17. Irm.)

J. U. Boye, mdt Fa i cvk Ar

**Ansæt som lokomotivassistent (9. Irm.) pr. 1.11.1983**

Lokomotivassistent p (9. Irm.)

P. H. Jerløv, mdt Fa i mdt Fa

S. A. Rasmussen, mdt Hg i mdt Hg

N. A. Schieldrup, mdt Hg i mdt Hg

M. F. Hansen, mdt Kh i mdt Kh

A. Rafn, mdt Kh i mdt Kh

D. Nielsen, mdt Kh i mdt Kh

H. F. Lauritsen, mdt Kh i mdt Kh

E. B. Hansen, mdt Kh i mdt Kh

K. H. Hansen, mdt Kh i mdt Kh

F. V. Knudsen, mdt Kh i mdt Kh

H. P. P. Madsen, mdt Kh i mdt Kh

O. Herbøl, mdt Kh i mdt Kh

J. Gregersen, mdt Kh i mdt Kh

S. Højby Hansen, mdt Kh i mdt Kh

S. Wied, mdt Kh i mdt Kh

B. Andersen, mdt Kh i mdt Kh

S. W. Kristensen, mdt Kh i mdt Kh

J. Hansen, mdt Kh i mdt Kh

Bruno A. Pedersen, mdt Kh i mdt Kh

**Forflyttet 1.11.1983 efter ansøgning**

Lokomotivfører (18. Irm.)

P. K. Haages, mdt Ar i mdt Ab

Lokomotivassistent p (9. Irm.)

T. Johansson, mdt Ar i mdt Str

B. Bærentsen, mdt Ar i mdt Str

**Afskediget pr. 31.1.1984 p.g.a. svagelighed**

Lokomotivfører (18. Irm.)

M. M. Thorsen, mdt Fa

K. E. Madsen, mdt Hg

Lokomotivfører (16. Irm.)

E. V. Marcher, mdt Næ

## Dødsfald

Pens. lkf Poul F. Behr, Tønder, død den 17.10.1983, 73 år.

Pens. lkf H. C. Ballhorn, Padborg, død den 29.10.1983, 61 år.

Pens. lkf H. W. Christensen, Hirtshals, død den 29.10.1983, 67 år.

Lkf A. Toftdahl, Struer, død den 20.11.1983, 53 år.

## Opmærksomhed frabedes

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf Leo B. Sørensen, mdt Gb.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

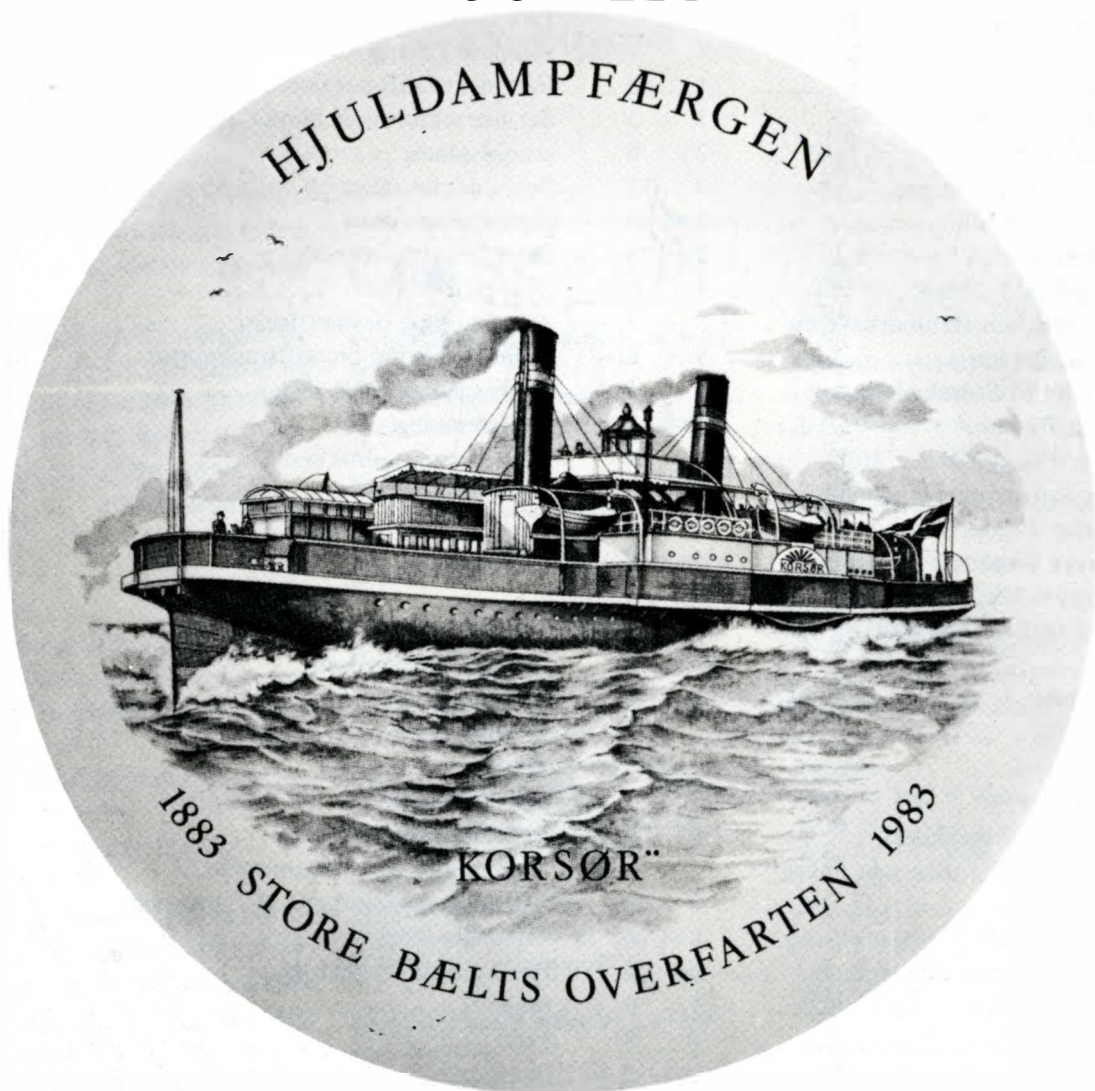
Lkf L. T. Jensen, mdt Ar.



# Indholdsfortegnelse for DLT 1983

|   |     |      |   |       |
|---|-----|------|---|-------|
| <b>Ledende artikler</b>                   | Nr. | side |   |       |
| Et strengt år .....                       | 1   | 2    | Forsikringsag. for tjenestemænd .....       | 5 18  |
| At gøre jobbet godt .....                 | 2   | 2    | Krænkelser af ferieloven .....              | 6 3   |
| Overenskomsten 1983 .....                 | 3   | 2    | Det ransagelige og det uransaglige .....    | 6 8   |
| Arbejds miljøforhold .....                | 4   | 2    | Ruslandsturen 1983 .....                    | 6 11  |
| Skiftende arbejdstid .....                | 5   | 2    | En lkas på familiekursus .....              | 6 14  |
| Følggevirkninger for DSB service .....    | 6   | 2    | Det offentlige bør gå foran .....           | 7 6   |
| Hensigten helliger midlet .....           | 7   | 2    | Plejecentret Jernbanebo udvider .....       | 7 10  |
| Karensdagen .....                         | 8   | 2    | Ny struktur .....                           | 7 14  |
| Påkørsel af personer .....                | 9   | 2    | Efterløn .....                              | 7 14  |
| Modernisering af offentlige sektor .....  | 10  | 2    | Privatisering .....                         | 8 3   |
| Nye folk, nye skikke .....                | 11  | 2    | Behov for solid offentlig sektor .....      | 8 5   |
|   |     |      | Privatisering hos DSB .....                 | 8 6   |
|   |     |      | Svigerfar, Rødspætten og alle de andre ..   | 8 7   |
|   |     |      | Slut i Tønder .....                         | 8 14  |
|   |     |      | Fire langtidslidende fik rusten af E 978 .. | 8 16  |
|   |     |      | Fuppere i S-tog .....                       | 8 17  |
|   |     |      | Forninget DSB-service .....                 | 8 18  |
|   |     |      | Servicesektoren er blevet den største       |       |
|   |     |      | arbejdsplads .....                          | 9 3   |
|   |     |      | Socialdemokratiet og de faglige             |       |
|   |     |      | organisationer .....                        | 9 10  |
|   |     |      | Skrædersyede mennesker .....                | 9 12  |
|   |     |      | Svar på læserbrev .....                     | 9 15  |
|   |     |      | Teknologi og beskæftigelse .....            | 10 3  |
|   |     |      | Total forvirring om gifttransporter .....   | 10 11 |
|   |     |      | Nu begynder EDB-festen .....                | 10 16 |
|   |     |      | Urafstemning .....                          | 10 19 |
|   |     |      | Nedskæringspolitikken .....                 | 11 3  |
|   |     |      | Ledigheden væk .....                        | 11 6  |
|   |     |      | Ruslandsturen .....                         | 11 17 |
|   |     |      |   |       |
|   |     |      | <b>Fra medlemskredsen</b>                   |       |
|   |     |      | I regularitens »Hellige« navn .....         | 1 20  |
|   |     |      | Hvem ønsker et nyt cirkus .....             | 1 21  |
|   |     |      | Skriften på væggen .....                    | 2 18  |
|   |     |      | Oplysningsarbejdet på lokalplan .....       | 5 22  |
|   |     |      | Arbejdstidsnedsættelse .....                | 5 23  |
|   |     |      | Kommentar til 18. lønramme .....            | 6 18  |
|   |     |      | Hurra, vi er kommet i 18. lønramme ...      | 6 19  |
|   |     |      | Til DSBs ledelse .....                      | 7 17  |
|   |     |      | Hvordan bliver man sur .....                | 7 19  |
|   |     |      | Ideer .....                                 | 9 16  |
|   |     |      | Fred .....                                  | 9 16  |
|   |     |      | Skæg .....                                  | 9 17  |
|   |     |      | E-lok .....                                 | 10 18 |
|   |     |      | Fotodag .....                               | 10 18 |
|   |     |      | Dobbelte fridage .....                      | 11 25 |
|   |     |      | Kursus Knudshoved .....                     | 11 23 |
|   |     |      |   |       |
| <b>Trafik og teknik</b>                   |     |      |   |       |
| Tunnelforbindelse mellem øst- og          |     |      |   |       |
| vestdanmark .....                         | 1   | 7    |   |       |
| Lille mand, hvad nu .....                 | 1   | 18   |   |       |
| Ny teknologi ved DSB .....                | 2   | 3    |   |       |
| Tunnelforbindelsernes anlæg på land ...   | 2   | 6    |   |       |
| Intercityvogne moderniseres .....         | 2   | 13   |   |       |
| På ny et godt år for HT .....             | 3   | 6    |   |       |
| Kanal – Tunnellen .....                   | 3   | 13   |   |       |
| Selv mord på jernbanelinien .....         | 4   | 6    |   |       |
| Generaldirektøren om Danmarksvejen ..     | 5   | 3    |   |       |
| Kapacitet og driftsplan .....             | 5   | 6    |   |       |
| Biltogsmaterialet til Storebælt ruten ... | 6   | 5    |   |       |
| Hastigheden sættes op .....               | 7   | 3    |   |       |
| Mange kække små gjorde LT stor .....      | 7   | 8    |   |       |
| Nu blomstrer Japans monorailbaner ...     | 7   | 12   |   |       |
| S-bane Ballerup–Frederikssund .....       | 7   | 17   |   |       |
| Fjernbiltog over Storebælt .....          | 8   | 10   |   |       |
| Alternative trafikanlæg .....             | 9   | 5    |   |       |
| En hurtigbane mellem Kalundborg og        |     |      |   |       |
| København .....                           | 10  | 12   |   |       |
| Røsnæs jernbanen .....                    | 11  | 9    |   |       |
|   |     |      |   |       |
| <b>Forskellige artikler</b>               |     |      |   |       |
| Dansk økonomi ved årsskiftet .....        | 1   | 3    |   |       |
| Hvad sker der egentlig med min ansøg-     |     |      |   |       |
| ning .....                                | 1   | 14   |   |       |
| Sommerrejser med Djt .....                | 1   | 16   |   |       |
| Nyt fra landsoplysningsudvalget .....     | 2   | 14   |   |       |
| Overenskomstforhandling 1983 .....        | 3   | 3    |   |       |
| Gruppelivsforsikring .....                | 3   | 8    |   |       |
| Det arbejdsfrie menneske .....            | 3   | 10   |   |       |
| Dansk energipolitik .....                 | 4   | 3    |   |       |
| Et livsforløb .....                       | 4   | 14   |   |       |
| Vejlekassen .....                         | 5   | 11   |   |       |
| Et livsforløb .....                       | 5   | 12   |   |       |

1883 **jubilæums platte** 100 ÅR 1983



Stort format  
21,5 cm  
(i diameter)

BING & GRØNDALH

1883 STOREBÆLTS-OVERFARTEN 1983  
"KORSØR"