

A blue-toned photograph of railway tracks receding into the distance. The tracks are flanked by gravel and cross-ties, creating a strong sense of perspective. In the upper right corner, there is a large, bold black number '9'.

9

DANSK  
LOKOMOTIV  
TIDENDE



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. OKTOBER 1983 - 83. ÅRGANG

### 9

#### Indhold:

Påkørsel af personer .....	2
Servicesektoren største arbejdsplads ..	3
Problemer omkring tobaksrygning .....	4
Alternativ trafik anlæg .....	5
DLF's familiekursus .....	9
Socialdemokratiet og organisationerne ..	10
Skræddersyede mennesker .....	12
Nyt fra DJT .....	14
Svar på lkf Langebecks læserbrev .....	15
Fra medlemskredsen .....	16
Personalia .....	19

#### 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.

Arbejdsgruppen, som behandler lokomotivpersonalets arbejdsmiljø, har også spørgsmålet om påkørsel af personer i sit arbejdsprogram. I det væsentligste behandles problematiken, hvor mennesker af egen vilje søger påkørsel af tog. Sådanne ulykkelige hændelser er desværre alt for ofte forekommende, med mere eller mindre uheldige psykiske følger for de lokomotivmænd, som udsættes for disse hændelser. Udsprungen af en tidligere kontakt mellem DSBs ledelse og læger og psykologer, har miljøgruppen fået til opgave, at gå ind i en dybtgående behandling af problematiken omkring virkningerne på lokomotivpersonalet og med sigte på at tilvejebringe forhold, der generelt skal gøre lokomotivmanden indstillet på situationen omkring en påkørsel. Og dernæst, specielt for den som kommer ud i den, give et tilbud om psykoterapeutisk behandling til at modvirke uheldige psykologiske følger.

En fagmand - psykolog ved et af vore store landshospitaler - udtrykker sig i relation til den her fremdragne problematik således:

At komme i den situation, hvor man omend ufor skyldt er medvirkende til at tage et andet menneskes liv, er ensbetydende med, at man udsættes for et særdeles alvorligt psykologisk pres. Ubehandlet kan det måske i sin ydre fremtoning fortage sig med tiden, men vil sjældent indadtil kunne overvindes. Menneskets latente skyldfølelse vil være provokeret. De reaktioner, som retteligen burde kanaliseres ud omkring selve ulykken, kan siden hen præsentere sig som aggressioner, depressioner, koncentrations- svigt, søvnevanskeligheder eller problemer med at passe de daglige pligter. Dette er baggrunden for den kriseterapi, som indenfor en lang række områder er iværksat igennem de senere år.

En kriseterapeutisk indsats for udsatte grupper bør fordele sig på to lige vigtige områder. En forebyggende indsats indeholdende oplysninger, kendskab til reaktionsmønstre samt skrevet materiale, der også kan informere familien om de kriser, der vil opstå for den, der uskyldigt bliver impliceret i en dødsulykke. Dertil skal indføres en akut kriseterapi. Det skal dels ske ved bisiddere ved politiforhør, følgeskab ved hospitalsbehandling etc., og psykoterapi iværksat omgående. Denne kan løbe over et nærmere fastlagt ikke for langvarigt tidsrum, afsluttende med en samtale ca. ét år efter ulykken. Miljøgruppen vil sammen med fagfolk overveje hvordan og i hvilket omfang det vil være muligt at hjælpe i de aktuelle tilfælde.

# Servicesektoren er blevet den største arbejdsplads

*Interview med LO-skolens forstander Flemming Skov Jensen*

For nylig udkom en interessant bog om det moderne servicesamfund, en bog hvori økonomer, politikere, administratorer, erhvervsfolk er bidragsydere. Blandt dem er også LO-skolens forstander *Flemming Skov Jensen*.

Hensigten med bogen er at få beskrevet hvad der karakteriserer service, og hvor langt det danske samfund er kommet på serviceområdet.

I indledningskapitlet defineres service-begrebet som en betalt tjenesteydelse, og som et aktivitetsområde, artsforskellig fra vareproduktion.

Service kan opdeles i offentlig og private tjenesteydelser. Til de første hører f.eks. offentlig administration og transport, P&T-kommunikation, undervisning, social- og sundhedsvæsenet og opgaver m.v.

Privat service omfatter bl.a. de liberale erhvervsfunktioner såsom lægevirksomhed, advokatbistand, ingeniør- og arkitektrådgivning, administrativt arbejde i virksomhederne og meget, meget andet.

Service er blevet noget meget omfattende i det moderne samfund. Og området, dette begreb dækker, vokser stadig år for år, og flere og flere finder beskæftigelse i servicesektoren. Statistikken viser, at af alle erhvervsaktive i Danmark er 2/3 beskæftiget i servicesektoren, mens kun 1/3 arbejder direkte med vareproduktion i landbrug og industri. Vi er altså vokset fra industrisamfundet og ind i servicesamfundet. Og meget tyder på, at i årene op til årtusindskiftet vil der være endnu flere beskæftiget med service. Denne udviklingstendens vil virke ind på beskæftigelsespolitikken og på hele den økonomiske politik, der skal føres. Også for fagbevægelsens struktur melder der



*Flemming Skov Jensen.*

sig problemer som følge af servicesektorens omfang og vækst.

I det interview, som vi bringer med LO-skolens forstander Flemming Skov Jensen, kommenterer han en række af de spørgsmål, som er blevet aktuelle som følge af den centrale stilling, som service har fået i de seneste år, ikke mindst i den offentlige sektor. Han understreger, at skal der virkelig skabes beskæftigelse til alle her i landet, må det blive i servicesektoren, der især skal skaffes arbejde til dem. I kommentarerne indgår en meget bitter og hård kritik af regeringens nedskæringspolitik, der navnlig

rammer den offentlige service og dermed også beskæftigelsen.

## **I. Hvem bærer beskæftigelsen**

Vi indleder interviewet med at spørge Flemming Skov Jensen:

*Hvilken sektor bærer især beskæftigelsen?*

Vi tænker stadig i gamle baner, som om det var de vareproducerende erhverv, industri og landbrug, der bærer beskæftigelsen. Og vort organisation mønster i fagbevægelsen er også tilrettelagt stærkt i overensstemmelse med industrisamfundet. Service samfundet

4 er endnu ikke rigtig trængt igennem på det organisationsmæssige område.

*Udviklingen henimod servicesamfundet er gået hurtigt?*

Ja! Man kan konstatere, at efterhånden som landbrug og industri har tilfredsstillet vore almindelige ønsker om en vis rimelig standard i forbrugsgoder, så er det nu i høj grad serviceydelser, der efterspørges – enten det nu måtte være offentlige eller private serviceydelser.

*Anser du det for betydningsfuldt, at der eksisterer en flydende overgang mellem serviceproduktion og vareproduktion?*

Det tror jeg bestemt! Tænkter vi f.eks. på vor eksport fremover, så er det jo ikke store, massive ting, vi skal satse på. Vi skal satse på de områder, hvor vi kan kombinere en serviceydelse med en materiel produktionsydelse – f.eks. eksport af et færdigt hospital.

*Venter du stadig vækst i service-sektoren?*

Der er næppe tvivl om, at går vi frem blot til år 2000, vil jeg tro, at 70–75% af de erhvervsaktive arbejder i servicesektoren, mens produktionssiden er nede på 20–30%.

## II. Erhvervsstrukturen i servicesamfundet

*Vil servicesamfundet være karakteriseret af store erhvervsforetagender?*

Nej, jeg tror, at den erhvervsudvikling, der har præget Danmark, og som har været kendetegnet af mange mellemstore og mindre virksomheder vil fortsætte. Det er en fordel, fordi disse virksomheder lettere kan omstille deres produktion, fordi de ikke har et så tungt

maskineri som tilfældet er med de meget store virksomheder.

## III. Ledigheden og servicesamfundet

*Kan servicesamfundet opsuge de ledige, der bliver overflødige i selve vareproduktionssektoren?*

Hvis man erkender, at den andel, der beskæftiges med egentlig vareproduktion er faldende, er det indlysende, at skal vi have beskæftigelse til de mennesker, der er her i landet, så skal de have arbejde indenfor service i den ene eller anden form. Og da jeg er af den opfattelse, at der er grænser for, hvor meget privat service vi kan absorbere, tror jeg på den anden side, at der er vide grænser for, hvor meget offentlig service vi kan absorbere.

*Der eksisterer i dag en række såkaldte mellemgrupper?*

Ja, og det er karakteristisk, at de til en vis grad politisk afviger fra de traditionelle fagforeninger. Der kan i mellemgrupperne være en ganske betydelig forskel mellem ledelsens opfattelse og opfattelsen hos den brede medlemskreds. Ledelsen er ofte mere radikal i synspunkter.

*Der er en tendens til, at disse mellemgrupper søger ind i LO?*

Ja. Og jeg tror, at LO vil ændre karakter i de kommende år. Hvis vi kigger frem til år 2000, tror jeg, at vi vil se, at offentligt ansatte og serviceorganisationerne har flere medlemmer end de traditionelle fagforeninger.

*Går tendensen i retning af en enkelt stor lønmodtagerorganisation?*

Vi ser, at en sådan udvikling kendetegner organisationsstrukturen i lande omkring os. Og tendensen til at slutte op om en enkelt hovedorganisation vil også gøre sig gældende herhjemme, slutter Flemming Skov Jensen.

Når jeg opholder mig i lokaler, hvor der bliver røget, får jeg gener i øjne, næse, svælg og hals. I foråret blev jeg meget syg af tobaksrygning bl.a. med smerter i lungerne. Der gik flere uger før jeg blev rask igen.

Problemet blev klaret ved at blive flyttet ind på en stue, hvor der kun bliver røget lidt. Desværre er det ikke nok i det lange løb. Når omgivelserne er i orden, fungerer jeg godt på hel tid, er de det ikke, kan jeg kun på deltid.

Problemet omkring tobaksrygning, især en røgfri stue i hver afdeling har været forelagt på et møde i sikkerhedsudvalget den 14.07. 1983. Man henstillede til, at problemer af den art bør løses lokalt. Dette er ikke altid praktisk muligt, idet der f.eks. kan være 25 rygere og 3 ikke rygere i en afdeling. Problemer af ovennævnte art bør derfor drøftes og løses på et højere niveau.

Jeg ved at der er mange medarbejdere inden for DSB, der har gener af tobaksrygning. De vil ikke give sig til kende, fordi de ikke vil blive accepteret.

Mit indlæg er en henvendelse til de af DSB's ansatte, der har problemer af samme art (også andre interesserede), om at være med til at skabe nytænkning for nogle røgfri alternativer, og at det er naturligt ikke at kunne tåle tobaksrygning, lige så vel som det er naturligt ikke at kunne tåle andre ting.

Hvordan med rygepauser til møderne?

Nogle rygere vil vel nok mene at det er en indskrænkning i deres personlige frihed.

Vi er 500.000 mennesker i Danmark der ikke tåler tobaksrygning. Frihed for hvem?

B. H. Johannsen  
Afretningskontoret Gi

# Alternative trafik anlæg mellem Sprogø og Hjulby

De projekter, der er omtalt i de foregående artikler, har alle været baseret på tunneler for jernbanetog incl. biltog og kombitog.

De er hovedsagelig projekteret og prisberegnet af en gruppe af Danmarks største ingeniørfirmaer som konsulenter for 1970-72 Storebæltskommissionen («Teknisk Udvalg»), i hvis rapport de er omtalt.

Artiklerne har især omhandlet de tunneler under Storebælt, der er udført efter »amerikansk system« i versionen med 17% stigningsgradier, som var de billigste.

Desuden er tilsvarende tunneler under Samsøbælt og Svanegrunds-bælt omtalt. De er her prisberegnet efter samme byggepris pr. km.

Tunnerne under Storebælts Østre og Vestre Rende ville tilsammen efter 1971-prisniveauet koste 1450 mill. kr., deraf 870 mill. kr. for tunnelen under Østre Rende, og 580 mill. kr. derudover for tunnelen under Vestre Rende, hvis de to tunneler bygges samtidig, ellers lidt mere.

Til sammenligning ville en højbro med jernbane og vej over Vestre Rende koste 1630 mill. kr.

En lavbro for jernbane og vej vil koste 840 mill. kr. Den skulle bestå af en jernbanebro og en vejbro tæt ved hinanden.

Disse kan også bygges separat og tidsmæssigt uafhængigt af hinanden. Så vil de koste hhv. 430 og 460 mill. kr.

Det er egentlig ikke særlig meget. – Ganske vist refererer tallene til 1970-71 prisniveauet. – Lige for øjeblikket må man derfor regne med omkring dobbelt så store tal.

Tunnelen under Vestre Rende er altså ikke helt så billig som en jernbanebro over Vestre Rende med samme trafikale formål.

Men priserne er af samme stør-

relsesorden, og prisforskellen er i absolut mål ikke ret stor.

Da tunnelen eller broen via Vestre Rende skal have samme rolle som led i hele den faste Storebæltsforbindelse – bestående af tunneler eller broer over både Vestre og Østre Rende samt tilsluttede anlæg på Fyn og Halskov og Sprogø – kan de opfattes som varianter af samme helhedsprojekt.

Når jernbanebroen over Vestre Rende er billigere end tunnelen i samme linie, kan det umiddelbart synes at være rigtigst at foretrække broprojektet.

Men sagen er mere kompliceret.

## Ændrede planer

Kommissionens planer angående trafikforbindelserne via Østre og Vestre Rende blev i 1973 behandlet af Folketinget. Et flertal besluttede, at forbindelserne skal udføres som en højbro over Østre Rende og som en lavbro over Vestre Rende.

Broens indføring til Fyns kyst og videreførelse herfra til det eksisterende banesystem og motorvejssystem blev nogle år efter publiceringen af Kommissionens rapport af Statselskabet Storebæltsbroen erstattet med en anden broplan.

Dens pris vil blive væsentlig større end prisen for kommissionsbroplanen, og den vil sandsynligvis blive større end for en tunnel i den sydlige linie, i hvert fald når de tilsluttede anlæg tages i betragtning.

Ifølge den nye plan skal broen over Vestre Rende udføres i en nordligere linie, fra Sprogø vestende til Fyns kyst ca. 5 km nordligere end Kommissionens linie, nærmere bestemt til Teglværkskoven.

Derfra skal der bygges en ny vej over Fyn omtrent til Hjulby, hvor vejen knyttes til den eksisterende vej.

Desuden skal der bygges en ny jernbane i omtrent samme linie.

Denne nye linie byder på kortere totaldistance for såvel vej som bane.

Den er mere lige. Derfor muliggør den større hastigheder på banerne og muligvis også på vejene.

Hastighederne og tidsgevinsterne kan dog ikke blive særlig store, fordi Kommissionens linie trods den sydgående bue byder på store kurveradier, som tillader store hastigheder.

Iøvrigt skal togenes maksimale hastighed på brostrækningen over Østre Rende begrænses til 150 km/t, og banestrækningerne over Sjælland og Fyn kan næppe nogensinde ombygges til væsentlig større hastigheder end nu. Den ændrede bro over Vestre Rende skal ganske vist udføres med kurveradier for 220 km pr. time. Men den derved muliggjorte lokale tidsgevinst kan ikke betyde ret meget, når togene uden for denne strækning skal køre med moderate hastigheder. Tidsgevinsten bliver endnu mindre, hvis togene skal standse i Hjulby-Nyborg stationen.

En anden sag er, at man måske vil lade togene køre igennem denne station uden standsning.

Hjulby-Nyborg fællesstationen bliver endda beliggende 4½ km fra den nuværende Nyborg station.

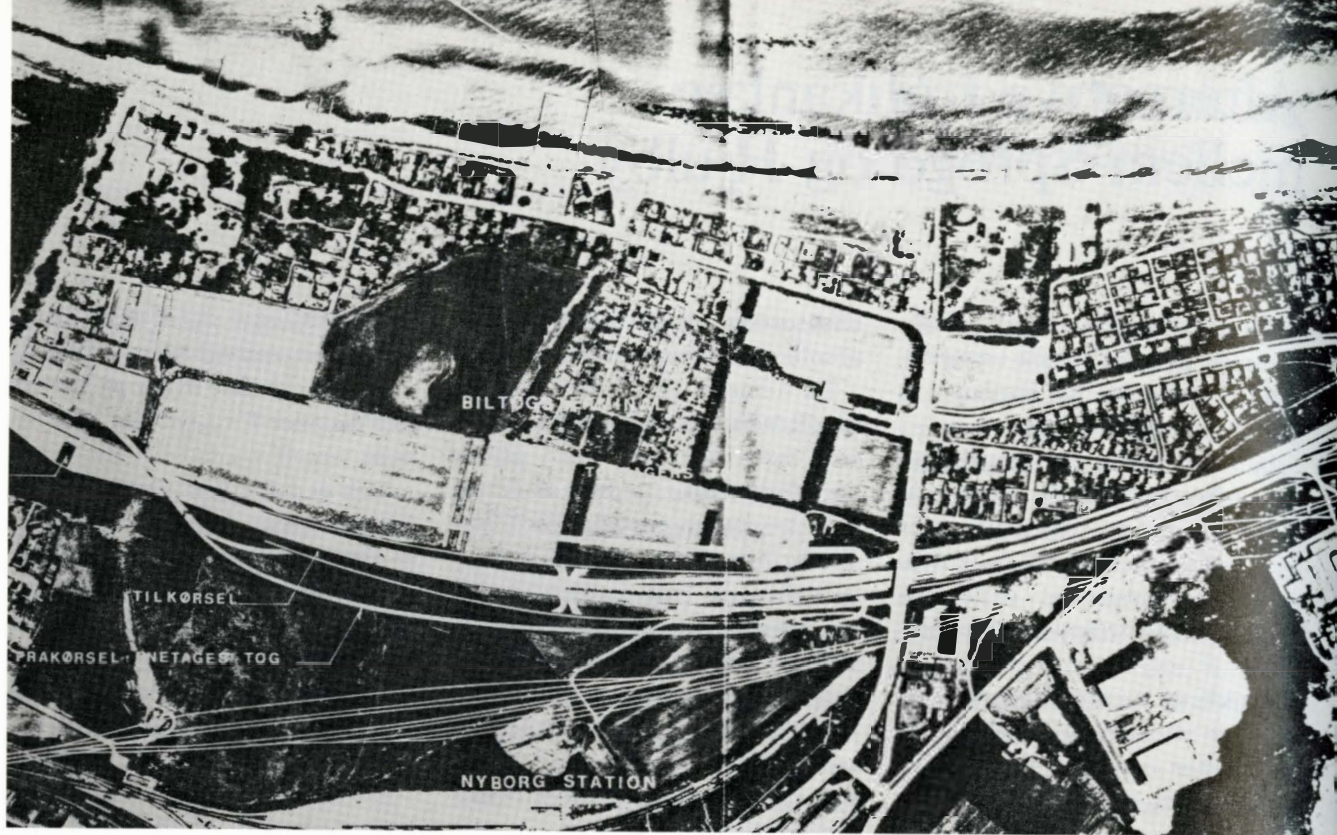
Nyborg station skal opgives, hvis den nye brolinie og den fortsættende landlinie realiseres.

Derved bliver Nyborg reelt udelukket fra statsbanesystemet. Udelukkelsen bliver ekstra effektiv, hvis de fleste tog slet ikke skal standse på Østfyn.

Nyborg får tillige store afstande til motorvejssystemet.

## Andre fordele og ulemper

Det hævdes som en stor fordel, at



trafikken i den nye linie ikke vil medføre så store støjgener for Nyborgs beboere som trafikken på den nuværende bane og på den nuværende motorvej i selve Nyborg-området. Men støjgenerne er nu ikke særlig belastende for byen.

De af Kommissionen foreslåede anlæg ville ikke medføre større støjgener end de nuværende.

Der er således både fordele, små fordele, og ulemper, ja store ulemper, ved at opgive den af Kommissionen foreslåede plan for i stedet at udføre den nordlige plan.

### Udgifterne

Den nordlige broforbindelse bliver tilmed dyrere end den sydlige, endda meget dyrere.

Det gør den, både fordi strækningen over vand bliver større, og fordi broen i det store og hele skal føres over dybere vand.

Iøvrigt skal broen være højere, regnet fra vandoverfladen til brounderkanten.

Endelig skal konstruktionen være anderledes og vil derfor blive dyrere.

Så vidt broudgifterne. Men dertil kommer udgifterne til den nye motorvej fra Fyns kyst til Hjulby.

Derudover kommer udgifterne til banen i omtrent samme linie.

Endvidere kommer dertil omkostningerne til de nye store stationsanlæg ved Hjulby samt eventuelle bane-vej terminalanlæg ved Hjulby.

Følgelig må både broen over Vestre Rende og de tilsluttende nye anlæg på Fyn komme til at koste mere, end Kommissionens tilsvarende planer.

Alt dette taler for, at Storebæltskommissionens projekt bør oprettholdes og foretrækkes.

### Hvis ny linie, så hellere sydligere

Man kunne tværtimod tænke sig en endnu sydligere bro eller en tunnel, nemlig i en linie fra Sprogø mod sydvest, først følgende den række af grunde, der kaldes Pullerne, en nedbrudt randmoræne, og derpå drejende mod vest omtrent direkte til spidsen af Knudshoved.

Helt præcist kan denne forbindelse føres til land umiddelbart syd for Knudshovedhavnen.

Vejen kan da føres til de eksisterende motorvejsanlæg uden at skulle skære igennem færgetilkørselsanlæggene.

Banen kan føres videre langs de eksisterende motorvejsanlæg til

Nyborg station, alt sammen ganske som foreslået af Storebæltskommissionen.

Den sydlige linie bliver lidt længere end den nordlige linie direkte til motorvejen ved Hjulby og til Hjulby-Nyborg stationen.

Men den sydlige forbindelse bliver langt billigere end den nordlige, det gælder både bro og bane.

Den bliver tillige en smule billigere end den af Kommissionen foreslåede forbindelse, dels fordi vanddybderne over Pullerne gennemgående er mindre, og dels fordi den fortsættende vej og jernbane ikke behøver at krydse de eksisterende motorvejs- og opstillingsanlæg nordvest for Knudshoved havn.

Ikke blot broforbindelsen, men også den alternative tunnelforbindelse bliver billigst i den sydlige linie.

### Landtilslutningen

Både tunnelen og broen skal ifølge Kommissionens planer føres til Fyn samme sted, nemlig ved Knudshovedhavnen.

Der må altså i alle tilfælde laves en ny jernbane over Knudshoved halvøen til Nyborg.

Hvis der skal indføres biltog, må der tillige laves et terminalanlæg.



Dette skal placeres mellem de forhåndenværende baneanlæg ved Nyborg station og motorvejsanlæggene her forbi. Beliggenheden fremgår af vedføjede tegning, der stammer fra kommissionsbetænkningen.

Nyborg skal ifølge disse planer bevare sin velbeliggende banegård.

Ja, Nyborg kan vedblive at være et vigtigt nationalt trafikknudepunkt selv efter etableringen af en fast forbindelse via Storebælt.

Næsten alt taler således for, at man bør foretrække en forbindelse via Knudshoved med tilslutning ved Knudshoved færgehavn, enten tæt sydøst eller lidt nordøst for den.

Dette gælder, både hvis forbindelsen skal være en broforbindelse, og hvis den skal være en tunnelforbindelse.

I begge tilfælde vil det blive en billig forbindelse.

Hermed må rutevalget for forbindelsen via Vestre Rende være klarlagt.

### Bro eller tunnel?

Men skal man så foretrække broen eller tunnelen?

Folketinget har allerede stemt om den sag. Men den fortjener nok gentaget omtanke.

Mod en tunnel indvendes undertiden, at de rejsende og navnlig bilisterne kan få claustrofobi, når de kører i en tunnel.

Hvor mange eller hvor få, det bliver, kan man vel få et skøn over ved at foretage spørgetælling ved Limfjordsvejtunnelen eller ved opgangen fra Nørreport station. Så vil det nok vise sig, at de claustrofobibesværede er så få, at man kan se bort fra dem. – Man kan også spørge San Franciscos bybanemyndigheder, der administrerer den 6 km lange sænkerørstunnel mellem San Francisco og Oakland, hvorigennem der hver dag kører bybanetog i stort antal med hundredtusinder af mennesker.

På den anden side kan man ved kørsel på en bro få højdesvimmelhed.

Desuden kan man på en en bro blive generet af mørke, usigtbarhed, tåge, regn, kulde, snefygning, ja isslag samt blæst, til tider storm.

Men det gælder dog kun kørsel med biltrafik og ikke for kørslen med tog og biltog.

Værre er, at en broforbindelse kan blive afbrudt, ja endog sat ud af funktion i længere tid, f.eks. ved at skibe påsejler dens brobane eller dens piller.

Eventuelle undervandsbåde kan ved at puffe lidt til eller skrabe mod pillerne fremkalde megen ravage, enten ved uheld eller med overlæg, d.v.s. hemmelig krigsførelse, politisk pression.

Selv en miniubåd kan uden at ville det let komme til at beskadige en af de mange delvis yderst spinkle piller.

Alt dette gælder forøvrigt ikke alene for broen over Vestre Rende, men også over Østre Rende.

I Østre Rende sejler der flere skibe, endda store skibe.

Nogle af disse skibe er fyldt med olie. Hvis et sådant skib støder mod en bropille, kan skibet næppe holde tæt. Olieudstrømninger fra dem kan da ødelægge store dele af Danmarks kyster.

Derimod indvendes det, at sandsynligheden for en kollision er umådelig lille. Der er jo mest plads ved siden af.

Men det er dog sket (i 1960'erne), at et russisk tankskib er løbet på grund ved Sprogø. Men det var heldigvis ikke lastet. Det er også sket for få år siden, at to russiske skibe er kollideret med hinanden i Storebælt, just i brolinien. Det ene af skibene var på vej til Antarktis. Nu ligger det på Storebælts bund, just

hvor der er allerdybest. For nylig gik et russisk tankskib, der var fyldt med, olie på grund på Agersø.

Selv om lavbroen for jernbanetog incl. biltog muligvis kan bygges billigere end tunnelen, må hensynet til hele landets miljømæssige sårbarhed tilskrives en betydning, der bør vurderes til langt større beløb end forskellen mellem prisen på en tunnel og en bro.

#### **Det militære hensyn bør vurderes højt**

Også landets militære sårbarhed bør holdes for øje og vurderes, når man skal vælge mellem en bro og en tunnel.

Omvendt kan man gøre gældende: Hvis der skal etableres og opretholdes militære anlæg og stadig beredskab for at sikre, at en broforbindelse kan være lige så sikker som en tunnel for Danmarks vitale øst-vest trafikforbindelse og lige så effektiv som led i Danmarks forsvarsystem, så må de ved broen nødvendiggjorte militære forholdsregler vurderes i forhold til bro-tunnel prisforskellen.

Blot der skal anlægges f.eks. en ny, ekstra flådebase ved Nyborg og anskaffes et par ekstra krigsskibe (undervandsbåde?) til tjeneste i Vestre Rende, vil det koste langt mere end prisforskellen mellem en bro og en tunnel.

Det er derfor forf. 's opfattelse, at den faste forbindelse via Vestre Rende ikke bør være en bro, men en tunnel, ganske uanset forskellen mellem prisen på en bro og en tunnel.

Først i anden række kommer problemet, om forbindelsen bør lægges i overensstemmelse med Storebæltskommissionens linie eller eventuelt i den endnu sydligere linie, som går over Pullerne og Knudshoved nær halvøens yder-

pynt. Men det væsentlige må være, at man undgår forbindelsen nord for Nyborg-området.

#### **Hvem har fundet på den nordlige Sprogø-Hjulby linie?**

Forbindelsen langt nord for Nyborg har aldrig været på tale i Storebæltskommissionen.

Naturligvis kan man ikke på nuværende tidspunkt sige, hvad Kommissionen ville have ment og sagt, hvis forslaget om den nordlige linie var blevet fremsat udefra eller indefra, da kommissionen arbejdede.

Forf. kan i hvert fald sige, at jeg, der var medlem af Kommissionen, ville have insisteret på, at det forslag skulle lades helt ude af betragtning, hvis det var fremkommet, da Kommissionen fungerede.

Uvilkårligt spørger man så: Hvem har fået den ubetænksomme ide at ville lave en forbindelse direkte mellem Sprogøs vestende og Hjulby?

Som sagt ikke Storebæltskommissionen, d.v.s. Teknisk Udvalg.

Det kan vist heller ikke være DSB, som sikkert ville have protesteret voldsomt, hvis man var blevet spurgt.

Ej heller kan det være Nyborg kommune.

Folketingets Finansudvalg og Finansministeriets budgetafdeling kan heller ikke tænkes at have været spurgt. De store ekstra udgifter, er vist aldrig gjort op. De er vel ikke en gang blevet vedtaget i Folketinget?

Den eller de, der har fostret den ide, synes ikke at have sans for alle planernes mange forskellige aspekter, i hvert fald ikke de økonomiske.

#### **DSB's ønsker**

Nu agter statsbanerne at flytte Nyborg Færgehavns-aktiviteter til

Knudshoved havn og at bygge en jernbane fra Nyborg station langs motorvejen til Knudshovedhavnen. Det skyldes ikke, at statsbanerne ønsker at fremskynde bygningen af en fast Storebæltsforbindelse.

Det er motiveret ved, at togfærgefarten, der skal indordnes i timetakt efter de hele klokkeslæt, skal afvikles med overordentlig stor præcision. Derfor bør færgerne have i det mindste en lille tidsmargin i færgehavnene.

Det spiller også en rolle for de rejsende, at sejliden kan reduceres og at færgerne derved kan spare brændstofudgifter, når alle tog og dermed færgerne er præcise.

Endelig skabes der mulighed for, at togfærgefarten og bilfærgefarten senere kan kombineres. Derved kan der spares store beløb, endog selvom der bliver færgeafgange hver halve time.

Men det væsentlige i forbindelse med Fyn-Sprogø-trafikproblemet er, at den kommende bane over Knudshoved kan og bør udnyttes i samspil med broerne eller tunnellerne, når den udgår fra området tæt ved Knudshovedhavnen i stedet for at lægges igennem Teglværksskoven.

Navnlig efter Knudshovedanlæggenes vedtagelse bør al fortsat diskussion om at bygge den langt dyrere og tillige dårligere forbindelse langt nord for Nyborg og Knudshoved og over Vestre Rendes brede og dybe del lades ude af betragtning.

Man bør utvivlsomt holde sig til et af Kommissionens forslag – det være sig enten den billige bro eller helst den endnu billigere rene jernbanebro eller en tilsvarende tunnel for tog og biltog (kun biltog), der føres i land nær Knudshoveds østende.



# DLF's Familiekursus 29.-30. oktober 1983 på Knudshoved, Nyborg

Tilmeldingen til foreningens familiekursus har igen sprængt rammerne, så det er blevet nødvendigt at bruge lodtrækning for at finde frem til kursusedtagerne.

Følgende er blevet udtaget:

Ruth og Per Brygger, mdt Gb  
Anette og Carsten O. Rasmussen, mdt Gb  
Merete og Erik Schelhase, mdt Gb  
Alice og Gunnar Schmidt, mdt Hgl  
Inge og Villy F. Jensen, mdt Kh  
Anne-Lise og Jan Kirkeby, mdt Kh  
Sysse og Egon Jensen, mdt Hg  
Sonja og Knud Ravn, mdt Hg  
Gurli og Bent Faurholt, mdt KØ  
Jette og Keld Grønlund, mdt KØ  
Anne Marie og Bendt B. Andersen, mdt KØ

Ketty og Povl M. Johansen, mdt Næ  
Ann Marie og Jørgen Nielsen, mdt Ng  
Inge og Poul Grønning, mdt Od  
Lis og Poul L. Christiansen, mdt Es  
Bodil og Henning J. Sørensen, mdt Fa  
Else og Palle Bang, mdt Fa  
Karen og Ole Edholm Petersen, mdt Fa  
Maj-Britt og Niels-Ove M. Petersen, mdt Fa  
Birgit og Kent Petersen, mdt Str  
Eva og Ove Bruno, mdt Hr  
Grethe og Aage Thomsen, mdt Vg  
Anette og Erik Laursen, mdt Ar  
Vivi og H. Chr. Rasmussen, mdt Ar

Marianne og Anders P. Mølgaard, mdt Ar  
Inge Lise og Jørgen Bech Olesen, mdt Ar  
Suppleant Birgit og Palle O. Sørensen, mdt KØ  
Suppleant Gurli og Steen B. Jensen, mdt Kh.

Det står allerede nu klart at foreningen må starte endnu et familiekursus op i foråret 1984, og en trøst for dem som ikke er kommet med denne gang må være, at de bliver udtrukket først, hvis de tilmelder sig igen.



# Socialdemokratiet og de faglige organisationer

Hans Hækkerup

10

*Hans Hækkerup, der var socialdemokratisk folketingsmedlem 1979–81, og nu er ny kandidat i Nykøbing Sjælland-kredsen, er i dag ansat i fagbevægelsen som konsulent i CO I. Han giver her udtryk for sin opfattelse af forholdet mellem partiet og organisationerne.*

Mens man i de fleste andre lande har en fagbevægelse, der er opdelt efter politiske linjer, har vi i Danmark en enhedsfagbevægelse. På få undtagelser nær, står alle inden for samme fag i den samme faglige organisation uanset politisk tilhørsforhold.

Den egentlige fagbevægelse er organiseret i LO, som har en snæver tilknytning til Socialdemokratiet. I LO's medlemsskare indgår såvel faglærte og ikke-faglærte arbejdere som funktionærer og statslige og kommunale tjenestemænd.

En række funktionær- og tjenestemandorganisationer står dog uden for LO og er tilknyttet FTF.

Et ikke ubetydeligt antal lønmodtagere står uden for såvel LO som FTF, enten fordi de er i politisk opposition til de to hovedorganisationer eller fordi de foretrækker en afventende position.

## En faglig organisation kan ikke være neutral

FTF er ifølge sine vedtægter en partipolitisk uafhængig organisation.

Men det med neutraliteten er selvfølgelig en fiktion, for en faglig organisation kan ikke være neutral, hvis den skal varetage sine medlemmers interesser. En faglig organisation må tage stilling til en lang række meget politiske spørgsmål: Indkomstpolitik, overskudsdeling/ØD, skattepolitik o.s.v.

Vort samfund er i dag blevet så kompliceret, at en faglig organisation ikke kan nøjes med at tage stilling til lønnens højde i den næste overenskomstperiode.

Og undlader en faglig organisation at tage stilling i den hellige neutralitets navn eller i et misforstået forsøg på at gøre alle sine medlemmer tilfredse – ja, så mister organisationen sin indflydelse og medlemsorganisationerne begynder at se sig om efter et andet tilhørsforhold.

## Oprud blandt statstjenestemændene

Der finder i dag et oprud sted i de

traditionelle opdelinger – først og fremmest inden for det statslige område.

Dansk Post- og Telegrafforening har meldt sig ud af FTF og ind i LO, en række CO I-organisationer har forladt FTF, og CO I er måske som et samlet forbund på vej ind i LO, Centralorganisationen for Telefonstanden har ved urafstemning vedtaget at indmelde sig i LO o.s.v.

Begrundelsen for disse ændringer er nok først og fremmest et ønske om at få indflydelse, der hvor beslutningerne om de mere overordnede forhold tages, men derimod ikke at overflytte forhandlingsretten.

Og for faglige organisationer, der i forvejen er socialdemokratisk



# *COI informerer:*

## **Karensdagsloven**

Da folketinget i oktober måned 1982 vedtog den famøse lov om indførelse af en karensdag ved sygdom påpegede organisationerne, heriblandt COI, at loven ville medføre en lang række urimeligheder, og at den i sit princip i bund og grund er forkert.

Det principielle synspunkt har vi stadigvæk. Blandt andet fordi de urimeligheder som vi forudså – specielt forskelsbehandlingen mellem de forskellige personalegrupper – til fulde har vist sig at opstå.

Det er således nu klart og tydeligt for enhver, at loven ikke finder anvendelse i store dele af den private sektor. Der er tillige tydelige indikationer om, at i mange af de private virksomheder, som håndhæver loven, sker det kun for de almindelige timelønnede arbejdere og for de lavere funktionærer, mens de højere funktionærer går fri.

Det kan således meget vel over en periode ende med, at loven udelukkende vil finde anvendelse over for offentligt ansatte samt timelønnede arbejdere og lavere funktionærer i nogle – men slet ikke i alle og måske end ikke i et flertal af de private virksomheder.

Det er forskelsbehandling så det vasker sig, men det falder vel meget godt i tråd med den linje, regeringen i øvrigt har lagt, hvorefter det er de socialt dårligst stillede samt den offentlige sektor, der skal redde den danske økonomi.

Udover forskelsbehandlingen af lønmodtagerne kunne påpeges en række helt konkrete urimelige virkninger af loven, men vi skal nøjes med et enkelt, som vi finder helt grotesk.

Det drejer sig om tilfælde, hvor en tjenestemand kommer til skade under sit arbejde med den følge, at han i måske lang tid efter skal gå til ambulante behandlinger på sygehus eller hos læge, og hvor der vil skulle betales en karensdag for hver gang, tjenestemanden skal til ambulante behandling for sin arbejdsskade.

Det er COIs opfattelse, at al anstændighed taler for, at et flertal i folketinget fjerner denne grimme plet i dansk lovgivning.

Socialdemokratiet har tidligere på året fremsat forslag herom, men forslaget fik desværre ikke den nødvendige opbakning – specielt fordi Det radikale Venstre ikke ville støtte det.

De radikale gav dog udtryk for, at de mente, at loven burde overvejes, når den havde virket i et halvt års tid. Det har den pr. 1. oktober, og da forskelsbehandlingen lønmodtagerne imellem til fulde er dokumenteret, bør det ikke være svært for de Radikale at beslutte sig til at stemme for en ophævelse af karensdagsloven.

Det radikale Venstre plejer at betegne sig som et socialliberalt parti. Den betegnelse kan partiet i praksis leve op til ved at gå ind for en ophævelse af karensdagsloven.

Kan det radikale parti ikke det, vil vi i fremtiden tillade os at anse Det radikale Venstre for at være et helt ordinært borgerligt/konservativt parti.

# Nyt fra A-kassen

Med henvisning til kassens betrængte økonomi besluttede bestyrelsen enstemmigt – på mødet den 11. august 1983 – at forhøje kontingentet til administrationskassen med kr. 10,- til i alt kr. 30,- pr. medlem pr. måned.

Selv efter den vedtagne forhøjelse af kontingentet, hører denne A-kasse kontingentmæssigt til i den »billige« ende. En undersøgelse har vist, at a-

kassemedlemmer i gennemsnit betaler mellem kr. 40,- til 50,- pr. måned til administrationskassen.

Da kontingentet til A-kassen betales forud, vil den omtalte forhøjelse af kontingentet første gang komme til udtryk i den løn, der udbetales ultimo september. Det samme er tilfældet ved giro-indbetaling.

bejde inden for fagets normale arbejdstid, og man skal være arbejdssøgende i normalt omfang som fuldtidsforsikret. Såfremt disse krav kan imødekommes, vil A-kassen kunne udbetale dagpenge under ledighed, så længe de berørte medlemmer inden for 18 måneder kan dokumentere 1040/680 timers lønarbejde. I forhold til andre arbejdsløshedsforsikrede er der tale om skærpede arbejdsbetingelser.

Tidligere var udbetalingsperiodens længde afhængig af nettoindtægts størrelse. Fremtidig vil spørgsmålet om dagpengeudbetaling alene bero på den selvstændige virksomheds karakter. Såfremt den selvstændige virksomhed udøves som **BIBESKÆFTIGELSE**, kan medlems- og dagpengeret bevares.

Timer ved selvstændig virksomhed som hovederhverv kan ikke medregnes ved opfyldelse af det særlige arbejdskrav, med mindre disse er optjent under medlemskab af en A-kasse for selvstændige.

Såfremt den selvstændige virksomhed udøves som hovederhverv, anses medlemmet i arbejdsløshedslovens forstand **IKKE** at være til rådighed for arbejdsmarkedet som lønmodtager. Dette medfører, at medlemmet omgående vil blive **AFMELDT** til en A-kasse for selvstændige.

For jordbrugere, hvis ejendomsværdi andrager kr. 68.000 eller mere ved 17. alm. vurdering, gælder samme skærpede krav for udbetaling af dagpenge.

Det bemærkes, at et medlem som i uvæsentlig grad deltager i ægtefællens virksomhed, for eksempel ved tilfældig telefonpasning og lignende i en mindre

## Kontingentet pr. 1. oktober 1983

Medlemskategori:	Kontingent-kategori:	Månedskontingent
Forbund/a-kasse – heltid	A	Kr. 198,-
Forbund/a-kasse – deltid	B	Kr. 142,-
A-kasemedlem – heltid	R	Kr. 202,-
A-kasemedlem – deltid	S	Kr. 146,-
Efterløn – heltid	E	Kr. 198,-
Efterløn – deltid	F	Kr. 142,-

Til orientering kan vi meddele, at alle arbejdsledige og efterlønsmodtagere skriftligt modtager en meddelelse om kontingentforhøjelsen direkte fra A-kassen.

## Supplerende dagpenge

Vi må beklage, at vi inden redaktionens slutning ikke har været i stand til at fravriste arbejdsdirektoratet oplysning om den nye omregningssats, der er gældende fra 1. oktober 1983.

Da omregningssatsen er afgørende for, om medlemmer med supplerende dagpenge kan overholde 10-timers reglen, ved vi af erfaring, at mange spændt venter på det nye tal.

For dog at bringe noget nyt, har vi forsøgt med en prognose.

Ifølge denne kan vi forvente en stigning på omkring kr. 2,- pr. time. Det vil give en omregningssats på ca. kr. 69,-. Da vi også kan imødesee en stigning i indtægten, har vi på rette sted indhentet oplysninger om diverse forhøjelser.

Vi anfører nedenfor et par eksempler, idet vi dog understreger, at der er tale om en prognose.

Tallene vedrører en politibetjent med en pligtig afgangsalder på 63 år. I det ene eksempel er medlemmet afskediget fra lønramme 15, skalatrin 24 og i det andet fra lønramme 17, skalatrin 26. Bemærk venligst, at det som tidligere vil være muligt at oppebære dagpenge i det ene skalatrin men ikke det andet, hvis vore prognoser holder!

## Indtægters betydning for dagpengenes størrelse

Som tidligere lovet, indleder vi i denne udgave af COI informerer en artikel om indtægters betydning for dagpengenes størrelse. Da netop dette emne er meget omfattende, deler vi artiklen op over et par gange.

I langt højere grad end tidligere vil det være muligt at udbetale dagpenge til medlemmer, der driver selvstændig virksomhed, når denne anses som bibeskæftigelse og ikke hovederhverv. Den selvstændige virksomhed må ikke være til hinder for at overtage lønar-

## Eksempler:

Pension pr. år	Pr. uge	Timer	Dagpenge pr. år
<b>Skalatrin 24:</b> 106.375,08	2.045,67 69,0	= 29,64	Kr. 26.130,00
<b>Skalatrin 26:</b> 109.421,33	2.104,25 69,0	= 30,49	Kr. 0,00

De nøjagtige tal vil være kassen i hænde ultimo september.

## Efterløn:

Som det er de fleste bekendt, er dagpengesatsen fastfrosset frem til april 1985. Her gælder dog særlige regler for medlemmer, som er overgået til efterløn inden den 1. januar 1983. Til disse medlemmers orientering bringer vi nedenstående udviklingen i efterlønnen i de næste 1 1/2 år.

	90%	80%	70%
26.09.83 – 01.04.84	= kr. 348,-	278,-	244,-
02.04.84 – 30.09.84	= kr. 355,-	284,-	249,-
01.10.84 – 01.04.85	= kr. 362,-	290,-	253,-

virksomhed, hvor ægtefællen er eneste beskæftigede, ikke anses for at drive selvstændig virksomhed og derfor ikke er omfattet af det skærpede arbejdskrav.

Det er naturligvis en betingelse, at alle arbejdstimer, også ved selvstændig virksomhed eller medhjælp i ægtefælens virksomhed oplyses på dagpengekortet, som herefter medfører fradrag i udbetaling af dagpenge.

A-kasserne er i henhold til lovgivningen forpligtet til at underrette medlemmerne om disse ændringer. Sigtet med denne artikel er at sikre, at der ikke blandt vore medlemmer er enkelte, der uden vor viden udøver en eller anden form for bibeskæftigelse ved lønarbejde for fremmede, ved selvstændig virksomhed, ved jordbrug eller landbrug, som anpartshaver, aktiejer, interessantskab m.m. Skulle dette være tilfældet, bedes man omgående rette henvendelse til A-kassen.

Vi skal i det efterfølgende gøre nærmere rede for gældende regler inden for det enkelte beskæftigelsesområde. Bemærk venligst, at denne artikel i de følgende afsnit henvender sig til medlemmer, der under ledighed oppebærer indtægter, der hidhører fra følgende aktiviteter:

1. Lønarbejde.
2. Bierhverv ved lønarbejde for fremmede.
3. Bierhverv ved selvstændig virksomhed.
4. Bierhverv ved landbrug.
5. Anpartsselskaber m.m.

## Reguleringspristallet for juli 1983

Reguleringspristallet for juli 1983 viser en stigning til 133,8. Det er beregnet som et gennemsnit af månedsprisindeksene for maj, juni og juli 1983.

Hvis regeringen ikke havde suspenderet dyrtidsreguleringen for lønmodtagerne, ville juli-reguleringspristallet have udløst 2 dyrtidsportioner og januar-pristallet 1 dyrtidsportion.

I forhold til reguleringspristallet for

januar 1983, der var 131,1, har der været en stigning på 2,7 points. Heraf hidhører de 1,5 points fra den halvårlige regulering af boligposten.

Månedsprisindekset for juli 1983 er opgjort til 133,9. Det er et fald på 0,1 point i forhold til månedsprisindekset for juni 1983. Der er sket en vis afdæmpning af stigningstakten i de seneste måneder.

# Hovedbestyrelsesmøde

Den 26. august 1983 afholdt COI hovedbestyrelsesmøde i København, hvor formanden, Aage Andersen, bl.a. kunne byde velkommen til to nye hovedbestyrelsesmedlemmer John Weygaard, Dansk Postforbund og Poul Øland, Dansk Politiforbund. Formanden indledte med at tilkendegive, at han fandt den øjeblikkelige politiske situation noget uoverskuelig. Der var fremlagt en finanslov, som hvis den blev vedtaget uændret ville betyde en nedgang i reallønnen.

Ligeledes fandt formanden det betænkeligt med de ideer, der var fremkommet om en forsikringsordning ved sygdom. En sådan ordning ville ramme mange af COIs medlemmer, hvor begge ægtefæller havde arbejde.

Aage Andersen kom også ind på karensdagssagen hvor TFU nu havde modtaget det responsum som man havde bedt en advokat udarbejde. Konklusionen var at det næppe vil være muligt at vinde en sag ved tjenestemandssretten, men det var et spørgsmål, hvorvidt der var sket en overtrædelse af forhandlingsreglerne. TFU havde derfor skrevet til finansministeren og gjort rede for sine synspunkter.

Formanden oplyste også at der var nedsat en gruppe til at undersøge opbygningen af sygestatistikkerne i såvel den private som den offentlige sektor.

Der var nemlig opstået tvivl om den måde statistikkerne er opbygget på. Alt kunne tyde på at de to statistikker var opbygget forskelligt, og der er så ikke et rimeligt grundlag hvorpå man kan sammenligne sygefraværet i de to sektorer.

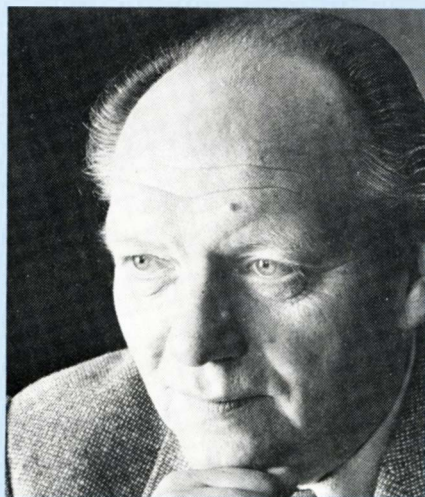
Spørgsmålet om lavere pligtig afgangsalder for særligt belastede grupper havde resulteret i, at der for flere år siden var blevet nedsat en arbejdsgruppe mellem centralorganisationerne og finansministeriet. Det måtte nu konstateres at sagen efter regeringsskiftet var gået fuldstændig i stå. COI har nu fundet at tiden er trukket længe nok ud,

og har derfor anmodet om en forhandling i sagen. Formanden mente her, at det nok ikke var realistisk at medtage alle de foreslåede grupper på een gang, men at man måtte forsøge et par af de hårdts belastede grupper.

Formanden kunne også konstatere at den i juni måned afholdte informationskampagne mod privatiseringen og besparelserne i den offentlige sektor var forløbet på bedste vis. Formanden ønskede derfor at rette en tak til de organisationer der havde stillet sig positivt til også at yde et frivilligt bidrag til kampagnen, og dermed gjorde det muligt at kampagnen kunne få et sådant omfang at den blev synlig i offentligheden.

Udover meddelelser fra sekretariatet om de aftaler og sager iøvrigt der var blevet behandlet siden sidste hovedbestyrelsesmøde, blev der også orienteret om arbejdet i teknologinævnet.

Sekretariatsleder Niels Juul kunne oplyse, at den uenighed om fortolkningen af teknologiaftalen, som man har kunnet læse om i Samarbejdsnyt det sidste halve års tid, nu havde resulteret i, at Finansministeriet skulle udarbejde et udkast til et fortolkningscirkulære. Forinden cirkulæret skulle drøftes med ministeriet ville COIs eget teknologivalg gennemgå dette.



Aage Andersen.

# EDB-uddannelse

Statens Teknologinævn har på sit møde den 25. august 1983 lagt sidste hånd på en redegørelse om behovet for uddannelse i forbindelse med indførelse af ny teknologi.

Teknologinævnets redegørelse giver udtryk for, at der i forbindelse med indførelse af ny teknologi i statslige institutioner vil være et behov for uddannelse af samtlige medarbejdere. Særligt nævnes følgende grupper:

- ledelsen,
- de medarbejdere, der har direkte kontakt med det nye teknologiske udstyr,
- de sagsbehandlende medarbejdere og
- edb-specialisterne.

I redegørelsen foreslås endvidere, at der etableres særlige uddannelser for de projektgrupper, der ofte nedsættes til at planlægge indførelsen af ny teknologi, samt for medlemmerne af de teknologiudvalg, der i forbindelse med

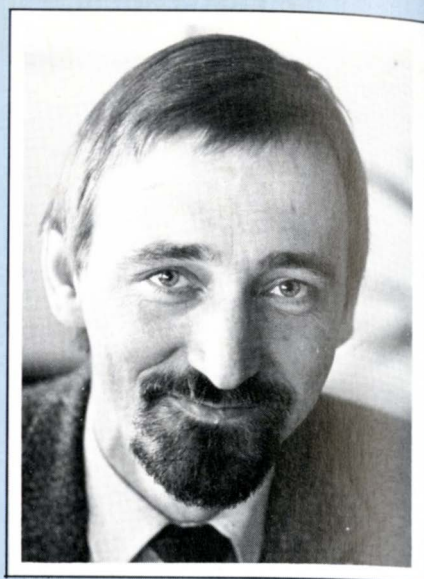
teknologiaftalen er oprettet i mange statslige institutioner.

Det understreges i redegørelsen, at enhver plan for indførelse af ny teknologi bør indeholde en stillingtagen til uddannelsesbehovet, og at der som led i en samlet investeringsplan for et teknologiprojekt bør være afsat tid og midler til uddannelse.

Redegørelsen påpeger endvidere behovet for uddannelsesaktiviteter, der i højere grad end nu er knyttet til den enkelte styrelse. Mulighederne for at udvikle rammeuddannelsstilbud med et alment indhold, der kan tilpasses den enkelte styrelses behov, foreslås undersøgt.

Oplægget berører også kort relationerne til de erhvervmæssige grunduddannelser og understreger vigtigheden af, at disse i videst muligt omfang løbende tilpasses de teknologiske vilkår.

Teknologinævnets vil nu rette henvendelse til forskellige myndigheder og organer inden for undervisningsområ-



Poul Øland.

det for at få klarlagt disses muligheder for at imødekomme de behov, som teknologinævnet med sin redegørelse har gjort opmærksom på.

I den arbejdsgruppe, som lavede oplægget til teknologinævnets redegørelse har COI været repræsenteret ved politiasistent Poul Øland, der er medlem af COIs interne teknologiudvalg.



Pia Nilsson.

## Udvidelse af sekretariatet

Ved forretningsudvalgsmødet den 13. juni 1983 besluttedes det at ansætte yderligere en kontorassistent til COIs sekretariat.

Pia Nilsson er den 1. august 1983 ansat i den nyoprettede stilling.

## Retten har talt

I løbet af sommeren har tjenestemand retten afsagt 3 domme, der alle er gået imod arbejdstagerne. I alle 3 tilfælde drejer det sig om medlemmer af Lærernes Centralorganisation, der af forskellige årsager havde nedlagt arbejdet.

I den største sag havde cirka 8.000 lærere nedlagt arbejdet i forbindelse med regeringens lovforslag om indgreb i dyrtids- og taktreguleringen samt om forslaget til karensdagsloven.

LC påstod frifindelse med den grundelse, at de lovforslag regeringen fremsatte, skete uden forudgående forhandling, hvilket er i strid med tjenestemandens lovens ordning om, at løn og arbejdsvilkår bygger på forhandling og aftale mellem parterne.

Tjenestemand retten traf den afgørelse, at arbejdsnedlæggelserne var ulovlige, idet regeringens lovforslag var et led i en generel forbedring af sam-

fundsøkonomien, hvorfor der ikke var pligt til forudgående forhandling efter de regler, der er indeholdt i tjenestemandens loven.

Retten idømte derfor samtlige af de deltagende tjenestemænd en bøde på 350 kr., for hver dag arbejdet havde været nedlagt.

I de andre 2 tilfælde af arbejdsnedlæggelser, hvor årsagerne var besparelse på undervisningsområdet, blev deltagere også dømt. I det ene tilfælde dog kun med en advarsel, idet retten fandt, at de pågældende havde haft behov for orientering samt, at nedlæggelsens varighed var meget lille (under 1 time). Det andet tilfælde var efter samme takst som i det første med en bøde på 350 kr. for 1 dag.

Udsendt den 1. oktober 1983.

dominerede, er der ikke politiske blokeringer. I organisationer, der har et flertal af borgerlige blandt medlemmerne eller som er stærkt venstreorienterede, er betænkkelighederne større.

Der er således en udvikling i gang, som vil betyde en større samling om LO som den dominerende hovedorganisation.

### Flertallet bestemmer

Det, at vi har en enhedsfagbevægelse, har selvfølgelig også den negative side, at det er flertallet, der bestemmer den politiske linje.

Er man medlem af et LO-forbund, må man finde sig i at være med til at dække et eventuelt underskud i det LO-ejede Aktuel. Er man medlem af BUPL går en del af ens kontingent til Land og Folk.

Og er man uenig i den linje ens organisation fører, nytter det ikke bare at melde sig ud. Tværtimod bør man blive og så arbejde for en ændring af organisationens politiske linje.

### Det politiske engagement er på retur

I de sidste mange år er der sket en svækkelse af det direkte politiske engagement. Færre og færre står som medlemmer af et politisk parti, man vil ikke binde sig, vil ikke sættes i bås. Til gengæld er der ikke noget i vejen for, at de samme mennesker vil tilslutte sig en enkelt-sagsbevægelse (det er misvisende ofte kaldt græsrodsbevægelser)!

Det er i øvrigt en udvikling, der har ramt alle de politiske partier, ikke kun Socialdemokratiet.

### Ingen afpolitisering af fagbevægelsen

Denne udvikling har selvfølgelig også haft indflydelse på forholdet mellem parti og fagbevægelse.

For 10-15 år siden var det traditi-

onelle forhold mellem fagbevægelsen og Socialdemokratiet under pres. SFere og DKPere fik flere steder triumfer igennem, at alle »arbejderpartierne« skulle repræsenteres i fællesorganisationerne og på 1. maj møder.

Jeg husker tydeligt et 1. maj møde i København, hvor Sigurd Ømann fra SF (dengang) og Bo Rosschou fra DKP brugte det meste af deres taletid til at hakke løs på vores taler Jens Otto Krag.

De fleste steder i landet holdt man dog fast ved samarbejdet med Socialdemokratiet alene, og en del steder blev man hurtigt træt af at stille en platform til rådighed for SF og DKP. Omfavnelsen var lidt for ubehagelig.

Den tendens man så i nogle faglige organisationer til at lægge lidt luft til Socialdemokratiet for at undgå vrøvl med medlemmerne, kunne have været betydelig mere farlig. Men heller ikke denne tendens er slået igennem.

For de resultater fagbevægelsen har kunnet opnå i samarbejde med Socialdemokratiet har været langt mere tungtvejende.

Før regeringsskiftet kunne man dog en gang imellem i faglige kredse høre, at Socialdemokratiet jo bare administrerede de borgerliges politik. De røster er forstummet nu, for det sidste år under Schlüter har været god anskuelsesundervisning i, at der er forskel.

Og i øjeblikket er opbakningen bag partiet blandt vore kernevælgere i fagbevægelsen så stærk som nogensinde.

### Fodslag mellem parti og fagbevægelse

Men der har været perioder, hvor det har knebet lidt med at finde fodslaget. Ikke mindst under SV-regeringen!

I arbejderbevægelsens første år blev de væsentligste fremskridt nået ad den faglige vej, men efter at Socialdemokratiet i 20'erne fik afgørende politisk indflydelse, er det ad den politiske vej, at de vigtigste reformer er gennemført.

Der har derfor også været situationer, hvor man har måttet holde igen i den faglige kamp for ikke at skade en socialdemokratisk regering, og det har ifølge sagens natur ikke altid været uden problemer, når den faglige strategi har måttet underordne sig den politiske.

Og det skyldes selvfølgelig, at der ikke er et totalt sammenfald mellem Socialdemokratiets vælgere og fagbevægelsens medlemmer.

Men jeg mener, det er af afgørende betydning for os, at vi kan opretholde det snævre samarbejde mellem parti og fagbevægelse, og at vi sammen kan udstikke den kurs, vi skal følge. Det er det, der har gjort det muligt for os at opbygge velfærdsstaten med den lige adgang til offentlige ydelser og en solidarisk finansiering over skatterne. Et samarbejde om at skabe den størst mulige lighed i samfundet.

### Et hjertesuk

Til slut vil jeg godt komme med et hjertesuk.

Selv om jeg principielt mener, at man ikke altid kan (eller bør) være 100 procent enige inden for Socialdemokratiet og fagbevægelsen, så kunne jeg godt ønske mig, at vore ledere i højere grad forsøgte at udtrykke sig i enighed.

Det har nu altid været en god regel inden for arbejderbevægelsen, at man lod synspunkterne brydes, traf en beslutning og så bakkede den loyalt op.

Og det ville unægtelig også gøre det nemmere for de øvrige tillidsfolk i parti og fagbevægelse!

# »Skræddersyede« mennesker?

Af Tage W. Jensen

En videnskabsmand i USA meddelte i engelsk radiointerview, at han og en gruppe kolleger arbejder på et biologiprojekt, der skal genindføre istidens langhårede elefant, mammutten, i Jordens dyreverden. Amerikanerne mener, at de kan fremstille mammutter i laboratoriet med frossen sæd fra mammuteksemplarer, der ligger i Sibiriens permafrosne »dybfryser«.

Hvordan langhårede elefanter om muligt vil befinde sig på Jorden i dag giver amerikanerne ikke noget bud på. Men radiojournalistens velkomne spørgsmål lød: Til hvilken nytte?

Videnskabsmanden: »Det er først og fremmest en prestigesag for os«. Han tilføjede: »Men mennesket har udryddet dyrearter, så projektet kan også ses som forsøg på at tilbagebetale noget af vor gæld«.

Ganske nydeligt sagt.

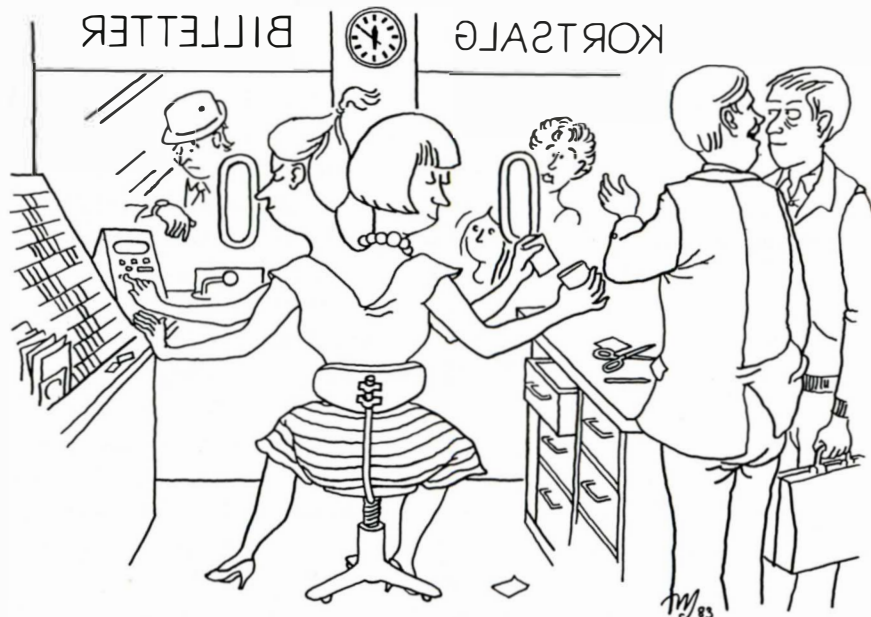
Men hovedargumentet – prestigemotivet – er det bemærkelsesværdige i udtalelsen. Det fortæller nemlig for én gangs skyld om et videnskabeligt projekts sande mål: At opnå andre videnskabsfolks – og almenhedens – beundring. Videnskab for videnskabens egen skyld! Et andet ord for det: Forfængelighed.

Ved at erkende forfængelighedsmotivet tages imidlertid et for videnskabsfolk usædvanligt hop i retning af en menneskeværdig kvalitet, der hedder *åbenhed*. For ikke ligefrem at bruge ordet *sandruhed*.

Og *det* er godt nyt.

For »til hvilken nytte« vil det i sandhed være at genindføre istidens langhårede elefant? Er det ikke mere nærliggende at »tilbagebetale noget af vor gæld« ved at bruge vore evner til at bevare eksisterende – nu truede – dyrearter?

Hvorfor eksperimenterer biolo-



– Vor nyeste skrankedamemodel... laboratoriefremstillet.

ger og arvelighedsforskere i det hele taget med selve dyrearterne og navnlig med selve menneskearten? Det sidstnævnte ligner rønnebærsure reklamationer til Skaberen over Hans værk – mennesket – som dog er uovertruffet, men som unægtelig ikke altid kan finde ud af at bruge sine givne gaver tilsvarende værdigt.

Videnskabens motiveringer – undskyldninger? – for at eksperimentere med selve arterne er talrige som bellis i en græsplæne (vi ser her bort fra det lille nyskud, forfængelighed). Motiveringerne/undskyldningerne rækker f.eks. fra »cloning«, hvorved der kan fremstilles ensartede individer, til såkaldt *reagensglasteknologi*, hvorved der kan fremstilles børn, hvor det ellers ikke er muligt.

»Cloning« er et engelsk ord, lånt fra botanik og zoologi med betydningen *podning*, d.v.s. et ikke-eksellet produceret individ. På klart dansk: Formering ved knopskydning. Og det er ikke løgn! Mennesket degraderet til gærsvampens stade!

Perspektivet i cloningsteknologi kan få hjernen til at boble af muligheder: Nøjagtige kopier af levende mennesker eller dyr kan fremstilles i laboratoriet. Eller »skræddersyede« individer med ekstra lemmer! Mens i den noget mindre »Frankenstein«-agtige afdeling – reagensglasteknologiens – barnløse par kan hjælpes til at få eget afkom.

Det er selvfølgelig med motiveringer af sidstnævnte kategori, videnskabsfolk søger at finde gehør for den slags forskningsresultater. Især hos »nævenyttige« personer, der stiller spørgsmålet: Til hvilken nytte?

For umiddelbart ser det menneskevenligt nok ud: Kvinden, der f.eks. er angst for at føde eget barn = bruge egne æg p.g.a. fare for nedarvet sygdom, kan nu få indopereret æg fra en sund kvinde – donor – efter at donorægget i laboratoriet er blevet befrugtet med sæd fra den angste kvindes mandlige partner eller fra anden udvalgt eller ukendt sæddonor. Ægget udvikles derefter i hende som ved normalt svangerskab. Metoden kaldes *surrogatmo-*



derskab, fordi den fødende kvinde jo ikke er barnets biologiske – rigtige – moder.

Eller: Æg tages fra kvinde, der ikke selv kan undfange. Ægget befrugtes med ægtemandens sæd i laboratoriet, hvorefter ægget atter anbringes i kvinden til normal svangerskabsudvikling. Det tilbud hører vi foreløbig mest om, fordi det etisk er det mest tiltalende.

I begge tilfælde, men allermest ved surrogatmodermetoden og dens varianter, er der »bare« et element, der hele tiden lades ude af betragtning: *Barnet selv*.

Er det virkelig så tungt et kors at bære for den, der ønsker eget afkom, men ikke kan få det, at det bør give os ret til at se bort fra barnets eget væsen? Kriteriet er naturens/livets eget, som vi altså kan gribe ind i, men med uberegnelige konsekvenser for »produktets« *ånd og følelser*. Nogle konkrete enkeltheder:

Hvorledes vil barnet blive påvirket af oplysningen/uvisheden om, at det er produkt af surrogatmodermetoden? Hvorledes vil det opfatte forældrene eller ene»moderen« (sidstnævnte behøver som før antydning hverken kende æg- eller sæddonor)? Eller opfatte selve forældrebegrebet, familiebegrebet? Kommerciel børneavl med surrogatmødre overvejes – dokumenteret – af hospitalsfolk i England, anslået markedspris for et nyfødt barn: kr. 42.000 til kr. 70.000! Hvorledes bliver surrogatmoderbarnets evne og holdning til at stifte egen familie?

Hvilke grundløse »skyld«komplekser kan blive *barnets* kors for livet?

Kort sagt: Hvorledes påvirkes barnets *karakterudvikling*?

Surrogatmoderbarnet kan ikke sammenlignes med adoptivbarnet,

som vi kender det, fordi dette barn kan altid hævde sin ikke-konstruerede, seksuelle tilblivelse.

Det er jo ikke kun kød, blod og arveegenskabsbærende kromosomer, men *det specifikt menneskelige* – ånd og følelser, de »størrelser«, der får mennesket til at hænge sammen« som væsen – videnskabsfolkene samtidig eksperimenterer med! »Størrelserne«, der ikke kan udskilles, måles, vejes, dybfryses, optøes, ses under mikroskop eller sættes på nåle i glasmontrer, men som kun nogenlunde kan iagttages med sindets »øje« og beskrives. Glemmer videnskabsfolket det? Nej, de ved det skam godt, men de tænker af princip kun nødig højt om noget, de netop ikke kan udskille, måle, veje o.s.v.!

Siden det første surrogatmoderbarn endnu ikke kan give spændt ventende videnskabsfolk retningsvisende svar, kan alle kun håbe, at ethvert surrogatmoderbarn vil kunne forstå at leve med, ja, ligefrem værdsætte, videnskabens trang til at eksperimenterer med selve barnet = selve mennesket. Det barn/menneske, hvis moders stemme bliver en duet (!) og hvis forældreopfattelse kan blive tre- eller firefløjet – eller et »jomfrumoder«billede.

Spørgsmålet, radiojournalisten ikke stillede videnskabsmanden, er altså dette:

Magter eller agter videnskabsfolk ikke at vurdere den specifikke forskel – *den åndelige dimension* – imellem menneske og laverestående dyr og planter? Eller tror både lærd og læg blindt på, at *al* videnskabsnyt også er *godt* nyt? At »udviklingen kan vi ikke standse«? At vi – det gælder i lige grad læg som lærd – ikke bør vurdere vore egne teknologiske valgmuligheder og forkaste det uacceptable? Meget

tyder til dato på det både i politiker- og teknologidebatter.

Lad os derfor også håbe på mange flere menneskeværdige »svagheds«erkendelser – som det her indledningsvis nævnte prestigeprojekt, istidselefanten – der sammen med håndsrækning fra kristen morallære kan føre til selektiv vurdering af ethvert mål og resultat, d'herrer og damer videnskabsfolk o.a. Til gavn for *det indre menneske*.

For det er jo ikke i det ydre menneske – i automatiseringsmulighedernes tidsalder så sandelig heller ikke i metoder til befolkningstilvækst – at forbedringer (?) tiltrænges. Menneskeracens historie til dato vrimler med vidnesbyrd om det.

## UDLANDET I —GLIMT

- BERLIN's elektroførere afslår at acceptere første førerløse drift – Linje 4 fra Nollendorfplatz til Insbrücker Platz, tre stationer. Linje 4 er derfor stadig førerbemandet. Manuelt består arbejdet i at trykke på en startknap på hver station.

Knap og lille nap.

- JAPAN's statsbaner har nu betalt så mange erstatninger for støj- og vibrationsskader og regninger for støjbeskyttelses anlæg til beboere langs højhastighedstogrutene (»Shinkansen«), at teknikere er begyndt at udforme lineærmotorudstyrede nærbanetog med gummi-belagte hjul.

Hellere bløde hjul end yen.

**Karnevalsrejse til Rhinbyen Mainz**  
Udrejse: Tirsdag 28.02.84 med tog fra København kl. 10.10. Med tog fra Fredericia kl. 10.42. Togskifte i Hamborg

Hjemkomst: Tirsdag 06.03.84 med tog til København kl. 19.45. Med tog til Fredericia kl. 18.29.

Pris pr. person: 1.380,00 kr.

FIP-billetpris: Puttgarden-Mainz T/R udgør p.t. 516,00 kr. Padborg-Mainz T/R udgør p.t. 534,00 kr.

Europas største og bedst organiserede karneval – måske kendt af kikkere, der kan se tysk fjernsyn – får danske jernbanefolk og familie nu en enestående chance for at opleve på nært hold.

Rejsen er arrangeret således, at man oplever såvel den store kaval-

kade i »Rheingoldhalle« med ca. 4.500 tilskuere samt den ikke mindre storslåede »Rosenmontag«, hvor ca. 500.000 tilskuere overværer et uforglemmeligt optog af store processioner. Et udstyrsstykke af høj karat.

I begge førnævnte arrangementer er der reserveret plads på forhånd til de danske deltagere.

Hvad man ellers kan opleve på turen kan i korte træk nævnes: Bjergvandring med efterfølgende optræden og dans, bybesigtigelse, virksomhedsbesøg, indkøbsture med bus til lavprisvarehuse, busudflugt ad Rhinen eller til Mosel, vingårdsbesøg med smagsprøver, samvær med rare tyske kolleger samt afslutningsfest med fri fadøl, grillet svineskank og dans.

Opholdet finder sted i gode værelser i en kaserne, der anvendes til skole, hvor måltiderne indtages i kantinen og der ydes helpension fra aftensmad den 28.02.84 til og med frokost den 06.03.84.

Drikkevarer er for egen regning, men kan købes til kantinepriser, altså virkelig rimeligt.

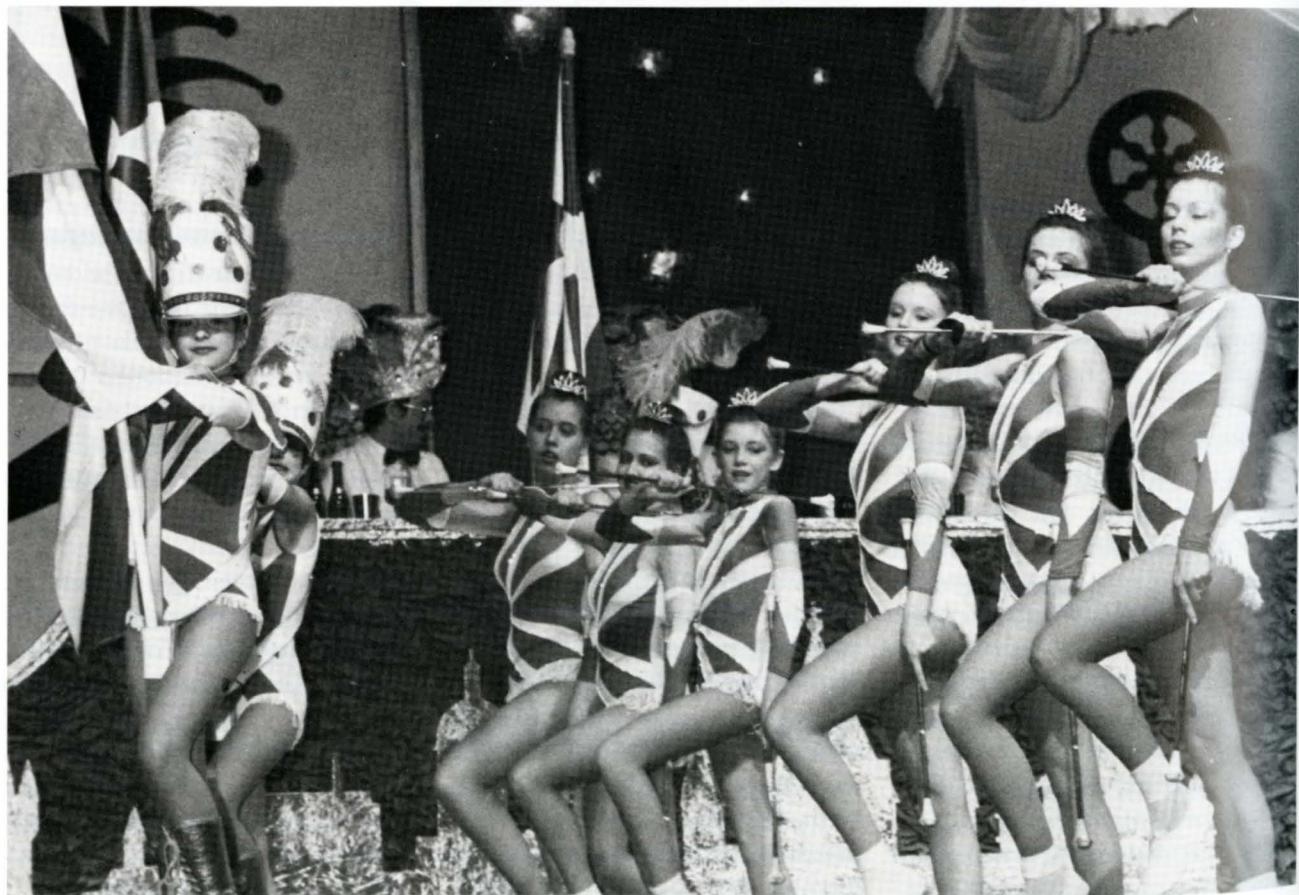
Program fås hos og tilmelding finder sted hos

Danske Jernbanemænds Turistorganisation.

Adresse: DSB rejsebureau Hovedbanegården, Banegårdsplassen, 1570 København V. Tlf. 8-1-2467

Rejseleder: Der er dansk rejseleder på hele turen.

Der tages forbehold overfor takst- og kursændringer.



# Svar på lcf Langebecks læserbrev til DSBs ledelse

P. Ø. Jensen  
Trafikinspektør  
Trafiktjenesten

Af sikkerhedsreglementet (SR) fremgår, at stationsbestyreren for et togekspeditionssted (herunder FC-leder), hvor krydsning skal finde sted, skal holde sig underrettet om de krydsende togs kørsel og i tilfælde af forsinkelser evt. foranledige krydsningen forlagt til et andet togekspeditionssted.

I overvejelserne om, hvorvidt en krydsning bør forlægges, skal der tages hensyn til *togenes betydning og tilslutninger*.

Ligeledes, når det som følge af togforsinkelser bliver nødvendigt fra et togekspeditionssted at afsende tog i samme retning i anden rækkefølge end den planmæssige, skal stationsbestyreren (FC-lederen) for det pågældende togekspeditionssted sørge for at fastsætte forandret togrækkefølge.

I overvejelserne om, hvorvidt togrækkefølgen bør ændres, skal der tages hensyn til *togenes betydning og tilslutninger*.

Som det fremgår af ovenstående, er der ikke tvivl om, hvem der har ansvaret for afviklingen af toggangen på DSBs strækninger. Det er, som det ses, stationsbestyrere, FC-ledere og medarbejdere i togene, og det er rigtigt, at man bør tilstræbe at fremskynde et forsinket tog.

Stationsbestyrere på de enkelte stationer og de senere tilkomne FC-ledere har naturligvis alle dage haft stor forståelse for togenes betydning, hvorimod de som følge af mange andre opgaver ikke i samme omfang har mulighed for at kunne vurdere togenes betydning og deres tilslutninger uden for eget ansvarsområde for slet ikke at tale om betydning og tilslutninger på landsdels- og landsplan.

Derfor har DSB fra tidernes morgen ligesom stort set alle andre jernbaneforvaltninger etableret

togledelser, der på landsdels- og landsplan har ansvaret for koordineringen af toggangens afvikling. I Danmark er antallet i takt med den moderne fjernstyringstekniks indførelse indskrænket til i alt én togledelse for hele landet placeret i København i det, der nu kaldes Driftscentral Fjern. Her skal der i de kommende år placeres andre landsdækkende koordinatore, bl.a. vedrørende lokomotiver (maskinledere) og vogne (vognledere).

Togledernes opgave er at overvåge trafikken og i tilfælde af uregelmæssigheder at gribe ind og give direktiver for genoprettelse af den regelmæssige trafik. I tilfælde af regelmæssig trafik gives der ingen direktiver fra togledelsen, og togledelsen såvel som DSBs ledelse ser naturligvis gerne, at dette altid er tilfældet. D.v.s. tog til tiden.

I tilfælde af uregelmæssigheder kan man imidlertid godt tale om »tog til togledelsens tid«, idet det er pålagt togledelsen at varetage disse opgaver. Dette fordi kun togledelsen er i stand til at vurdere *togenes betydning og tilslutning* på landsplan. Ingen kan forlange, at en FC-leder i f.eks. Nykøbing F skal kunne overskue konsekvenserne af dispositionerne syd for Næstved væsentlig ud over eget ansvarsområde. F.eks. i sydlig retning: Hvilke forsinkelser vil DB acceptere på færgerne med henblik på at afvente forbindelsen i Puttgarden, hvad betyder en færgeforsinkelse på modløbet eller senere modløb for tog mod nord?

F.eks. i nordlig retning: Hvorledes falder et forsinket tog ind i toggangen på Vestbanen, hvorledes blivrsituationen for København H ved forsinkelser af forskellig størrelse, kan forbindelsen til Sverige nås, hvor meget kan vi evt. forsinke forbindelsen til Sverige o.s.v.?

Hvilken betydning får en forsinkelse mod Sverige for evt. modløb fra Sverige og videre sydpå henholdsvis forbindelser til IC-tog fra København mod Jylland?

Disse forhold skal indgå i vurderingerne i forbindelse med afvikling af toggangen i driftsuregelmæssighedssituationer, og det er her togledelsens pligt at vurdere, om et forsinket tog kan forsinkes yderligere eller skal fremmes, eller om rettidige tog fortsat skal forblive rettidige eller skal forsinkes, for at et andet forsinket tog, f.eks. tog 372, skal fremmes. I denne vurdering indgår *togenes betydning og tilslutninger*.

For at stationsbestyrere (og FC-ledere) ikke i hvert eneste tilfælde skal forespørge togledelsen om forholdsregler i driftsuregelmæssighedssituationer, udsender togledelsen forud for hvert køreplansskifte retningslinier for, hvor længe tog i almindelighed må afvente forsinkede forbindelser (togplan 14). Herudover udsendes større og mindre skrivelser (»værk«) som det omtalte til især fjernstyringscentraler.

Herigennem opnås, at alle kan arbejde ud fra ensartede regler og rutiner, der dels er baseret på viden og erfaring med, hvorledes toggangen på strækningen og følgende strækninger og stationer kan afvikles bedst muligt, dels baseret på *togenes betydning og tilslutninger*.

»Værket« er således et hjælpemiddel i lighed med togplaner og øvrigt instruktionsmateriale og skulle derfor ligesom dette nødtigt dræbe lyst og initiativ, men tværtimod hjælpe medarbejdere til på letteste vis at sikre den for vore kunder bedst mulige afvikling af toggangen i driftsuregelmæssighedssituationer, når tog af den ene eller anden grund er forsinkede.

## Ideer!

Jeg er skide dygtig – jeg ka' det hele (også i den grad), sådan burde jeg måske ha' reageret. Men det er ikke mig, jeg bryder mig altså ikke om ros – højst et tak, så det jeg vil fortælle jer nu er ikke for at prale, det er fordi, der er noget der nager min samvittighed, og da min højeste ambition er at have det godt under alle omstændigheder, krænger jeg hermed min sjæl ud for alt folket.

Kære kolleger, som I vel ved, har der gennem DSB's historie så at sige altid været debat om, hvorvidt vores påklædning skal/skulle være sådan eller sådan, og på den måde vil det nok blive ved. Debatten er i fuldt vigør igen, og som sædvanlig hersker der vild forvirring, selv om vi denne gang har fået tilbudet om at indsende egne krav og ønsker. På dette grundlag erfarede jeg, at der i hvert fald øst for Storebælt var en temmelig stor majoritet for den type kasketter vi alle (i hvert fald vi lidt ældre) kender så godt, og som jeg selv betegner Nazitypen!

Dette og hint gjorde, at jeg begyndte at kigge lidt på uniformstyper op gennem tiden (at de, der kender mig, ved at jeg selv helst ville have foretrukket den uniform stenaldersmanden gik i, kommer ikke til at berøre min indstilling) og der kom jeg så til det resultat, at en kasket af typen som den lille hornblæser – eller måske mere kendt den tapre landsoldat bare ville være den helt ideelle til os lokoførere – så lad bare de andre beholde pissepotterne og/eller stegepanderne o.s.v., der ikke er til at holde på hovedet i blæsevejre eller hvis man skal have hovedet ud under evt. rangering. Jeg sendte så forslag ind til vores idekasse og uden at drøfte sagen med andre – jeg håber I tilgiver mig min egenrådighed.

Ego vil her prøve at redegøre for sine synspunkter med medfølgende skitser, selv om jeg allerede har berørt dem. Det er sikkert ikke mange, selv af de yngre, der ikke sætter de to skitserede kaskettyper i forbindelse med vor historie, især vel nok vest for Storebælt, men det skal I ikke i den forbindelse tage i betragtning, og kun kigge på det praktiske – var der nogen der foreslog en bjørneskindshue a la livgarden – næppe, men tænk over mit forslag, og hvis I gider så drøft spørgsmålet i jeres respektive afdeling og fortæl hvad I mener, evt. til vores hovedbestyrelse eller til ide-forslagskassen.

N.B. I skal ikke blive snydt for meningen med starten på denne artikel, der ganske simpelt går på, at ego (periodisk som ideerne opstår) indsender disse til den før omtalte forslagskasse, hvilket har resulteret i, at man har tilgodeset mig med erkendelse af des for medelst 500,- kr. ikke mindre end to gange. Om jeg nu får noget for det med kasketten, ved jeg ikke endnu, da alle forslag og muligheder er taget under overvejelse, men bliver forslaget benyttet, får man sin belønning, så hvis du går med nogle skøre ideer, så send dem ind – det ku' jo være de gav bonus – det eneste du i så henseende skal passe på er ikke at indsende forslag, der evt. kan sparke dig selv i røven og dermed også os andre, men ellers god fornøjelse.

Med kollegial hilsen

BAF.

P.S. Det ville jo nok være mest praktisk med en simpel lærredskanvas kasket om sommeren – blå f.eks., og hvorfor skulle vi ikke kunne ha' vor egen farve, vor egen kasket, i det hele taget vort eget

image, så vi til hver en tid kan gendes som lokofører og blive fri for de små famøse skilte.

## Fred!?

Der råbes ustandselig op om fred, ja så meget, at ordet er ved at få en odiøs klang, ordet er ved at gå over i begrebsforvirringens rækker i lighed med ven og/eller kammerat – eksempel = (hør nu min ven! Hvis ikke du er en go' kammerat, får du nogen på tuden) eller for at tale om det ord, det hele her omhandler (jeg/vi vil ha' fred – vi skal være gode ved hinanden, og de der ikke er enige heri bliver slået ihjel!)

Hvem er så naive at tro, at der nogen sinde bliver fred? ingen forhåbentlig – som sagt ordet fred kan snart »desværre« forstås på mange måder, og skal vel nok for det meste forstås som befri os for atomvåbentruslen – for fred i ordets rette betydning = ingen kiv og spektakel, opnår vi aldrig, så længe der bare findes to individer af homopiens = mennesket – tilbage, det ene individ vil altid (ofte uden egen vilje) dominere det andet.

Sludder – var der nogen der tænkte det? Så pas på du ikke kommer til at sige det højt. Thi mindreværdsfølelse, misundelse og jalousi er nært beslægtede følelser, der hurtigt kan blive en spore til had og ondskab mellem venner = Kain og Abel, men til gengæld være grundlæggende for det, man kalder ambitioner!

Der er gennem tiderne udgydt mange visioner om en ny samfundsorden, som imidlertid alle er mere eller mindre utopiske, og da det atter er op i tiden at søge en sådan, vil ego på grundlag af det foran skrevne prøve at klarlægge.

hvordan jeg mener, hvordan det kan gøres.

Om vi har mere end eet liv, kan jo diskuteres, men vi har i hvert fald kun een jord, der trods sin lidenhed er blevet beriget med et utal af vidunderlige individuelle individer, hvoraf mennesket står over alle de andre grundet evnen til at kunne resonere, hvilket vist nok er enestående i dyreverdenen, og netop denne evne gør, at vi har et kolossal ansvar for vore medskabninger. Men hidtil har vi i hvert fald ikke behandlet dem for godt, de er kommercielt gået med ind i dansen omkring guldkalven, og samtidig har vi ikke behandlet hinanden for godt – ja som »frende er frende værst«, og med de nye krigsmaskiner vi har i dag, kan vi meget let udslette resten af det, vi endnu ikke har fået udryddet eller ødelagt, men her er så mine tanker og ideer om, hvordan vi kan redde det hele og samtidig bevare individualismen.

Mine visioner går i korte træk ud på at dele kloden op i zoner, hvor menneskene kan leve efter deres eget personlige behov = et område for lesbiske-bøsser, et for røvere og banditter, et for krigsliderlige, et for hver af de individuelle sekter der findes, hvad enten det er religiøse eller politiske, og de store naturområder skal bevares, så man, hvis behovet er derfor, kan drage did og leve som og sammen med de indfødte i disse områder (evt. lege Tarzan om man ønsker). Samfundene skulle selvfølgelig være pengeløst, maskinerne skulle producere efter behov, vi skulle lære at leve som grever, thi med pengene ude af billedet behøver vi ikke at spekulere på hvad eller hvad der ikke kan betale sig. Maskinerne og jorden skal selvfølgelig passes, men med de metoder vi har og kan videreudvikle, kan vi gøre vore maskiner til

slaver (og ikke omvendt som det sker i dag), og så skulle der, efter hvad jeg kan se, blive rigtig fritid til at lege eller dyrke alle de musiske områder, man kan lide og har evner til, og de fleste har langt flere musiske evner end de selv tror, bare de kan komme af med hæmningerne.

Lad os tage et eksempel på, hvad det er jeg mener. Vi udsøger et så vidt muligt øde og goldt område, hvor de der kan lide at lege røvere og soldater kan more sig uden at forstyrre naturen for meget. Vi leverer dem de rifler og kanoner de har brug for, der kan de så gå og slå hinanden ihjel, hvis de lyster.

Bestyrelsen af denne nye verdensorden skal selvfølgelig vælges på demokratisk vis for en nærmere bestemt periode, og som deres redskab skulle der så oprettes et verdenspoliti (a la hjemmeværn) til at holde styr på det hele.

Hvad siger I så? Ville det ikke være skønt, om man bare kunne tage hen til et eller andet område på jorden, hvor forholdene bare lige passede til dine nuværende følelser og behov – utopi – ja eller eventyr, kald det hvad du vil (vi lever jo i eventyrets fædreland) men begrebet er os dog ikke helt ubekendt, her hentyder jeg til Christianshavns såkaldte fristad, der desværre har et kedeligt rygte på sig, grundet narko. Den slags forkætring behøver man selvfølgelig ikke at frygte i denne vor fagre nye verden, da der selvfølgelig også skal oprettes områder eller fristæder for narkomaner, hvor de bare lige kan få alt det narko de vil ha' – men de må selvfølgelig selv dyrke det, for i sagens natur, er der jo ingen til at sælge det.

Med kærlig hilsen til mine medskabninger

P.S. Tænk – om det en dag kunne blive sådan, at vi bare f.eks. skulle møde til tjeneste bare een gang om ugen – eller bare een gang om året – hvor skøn en tanke – måske.

## Skæg!?

Det bedst kendte skæg – er vel nok nissens, d.v.s. de ældre nisse-mænd, ikke nisse-mor og børn, men hvorfor har nissen skæg – ja, hvorfor har vi Homo Sapiens i det hele taget skæg? Jeg vil i det efterfølgende forsøge at udlede svaret på grundlag af historiske og egne betragtninger.

Skæg er i dag en modesag, og i øjeblikket er det *in*, og så kan det let blive, som en ung student udtrykte sig (det er ikke fordi jeg kan li' og ha' skæg, men jeg er ikke meget for at gå rundt og ligne en original), altså er der en del der tillægger det skæggede udseende, en uniforms-effekt, hen i retning af noget intellektuelt.

Flere af vore kolleger (jeg selv iberegnet) er mere eller mindre stabile skægbærere, om de ustabile skifter udseende på grund af et svingende intellekt, skal jeg være usagt, men een ting er sikkert, at ingen har kunnet undgå at høre spydige bemærkninger om de mærkelige hår, der gror i ansigtet.

At vi (mennesket) startede ud fra een eller anden dyregruppe i sine tider, er der vist ingen der mere er i tvivl om, så derfor kan det vel heller ikke betvivles, at mand kæmpede mod mand for at få kvinde, og da struben som bekendt er et godt angrebsmål (bare spørg de andre rovdyr – øh rovdyr) har evolutionen

BAF.

sørget for, at dette udsatte sted på halsen er blevet ekstra beskyttet – bare tænk dig tanken om at skulle bide dig igennem en stor fedtet filtret måtte af skæg med madrester i for at få et knald, »så ku' det jo godt være man nøjes med hånden«!

Kvinder har skæg – ja, men som regel kun en lille blød mustage, der er godt nok fremvist skæggede damer i diverse gøglertelte gennem årene, men jeg tror det i alle tilfælde var et falsum, den eneste virkelige skæggede kvinde jeg har hørt om, var een der fik fipskæg p.g.a. for mange ansigtsløftninger, derimod har hun visse andre attributter, såsom nogle dejlige hvælvede baller, og da hun så begyndte at gå på bagbenene, så evolutionen hurtigt en vis fidus i at forme hendes dyrepatter til de skønne hvælvede bryster vi ser nogle gå med i dag, for så ville damerne virke tiltrækkende på hannerne, hvad enten de blev beskuet forfra eller bagfra.

Nå, men nu må vi jo ikke løbe af sporet, selv om det emne jeg lige slap i sig selv er interessant nok. Tilbage til skægget. Nissen har skæg, ja han skal ha' det, men vi har også kendt ham i tusinder af år, hvor længe er der ingen der ved, men han har i hvert fald bevaret skægget, og hos os mennesker er det ret fastgroet, selv om evolutionen faktisk godt kunne fjerne det igen, men det sker ikke, fordi vi kan li' at vise vores maskulinitet, hvad enten det er høj eller lav, I kan blot tænke på smukke Ole, vor øverste leder, for at bekræfte mine ord.

Før jeg slutter denne artikel, vil jeg lige fortælle, at vi kan prise os lykkelige for, at vore forfædre var sådan en slags rovdyr, og at de kæmpede om de feminine – som de formodes at have gjort – tænk nu hvis de havde været vegetarer-planteædere-drøvtyggere, så

havde de sku da sikkert udviklet horn eller gevir i stedet for skæg, og ærlig talt så synes jeg personlig, at det ville ikke se særlig smart ud – så hurra for skægget, og lad os være glade for, at vi kan nøjes med de horn, vi lejlighedsvis kan gi' hinanden, og det er da skægt, ikke?

Dog oh! du skæggede kæmpe – hermed vil jeg indtrængende bede dig tilgive de naive stakler, »der med deres glatragede kvindeansigter« kommer med spydige bemærkninger om dit flotte skæg – Thi de vide ikke hvad de gør.

BAF.

N.B. Det med morgenkaffen har den forklaring, at 4025<sup>3</sup> har afgang fra kl. 6.26, og når vi så kører ud lidt før tiden, er kommandoposten på Kh aldrig uvillig til at lade os komme til perron, så vi kan nå op (i Tutten) og få en tår kaffe – ergo en god start på dagen.

## Oplysningsudvalget på Kh

har indbudt afdelingens medlemmer til at besøge firmaet Christian Rovsing i Herlev onsdag den 5.10.83 kl. 13.00–15.00, afg. Kh med linie CC kl. 12.15, vi samles ved tunneltrappen på perron 6.

Vi skal se virksomheden der fremstiller avanceret EDB-udstyr, og internationalt klarer sig formidabelt med en stor eksport. Vi skal også høre om brugen af EDB i dagligdagen.

Onsdag den 2.11.83 kl. 19.00–22.00 har vi indbudt til møde med emnerne: Tjenestemandens retsstilling, samt påkørsel og dens følger. Mødet afholdes i Godsbanegårdens marketenderi Bernstorffsgade 48A, som taler har vi indbudt politikom-

misær Poul Hermind Nielsen der er kendt af de fleste lokomotivmænd for sit engagement i debatten vedr. påkørsler.

Til dette møde har vi bedt medlemmerne om også at tage deres koner/mænd med.

Der er udsendt indbydelser til de øvrige københavnske afdelinger, som vi selvfølgelig håber at se til vores arrangementer.

Hvis du ikke modtager folderen om møder og virksomhedsbesøg, kan du henvende dig til Henning Freundt DLF Kh. eller på tlf. (03) 66 27 13, så vil du få en tilsendt.

*Oplysningsudvalget*

Med venlig hilsen

*Henning Freundt*

## DLF Århus afd.

afholder ordinær generalforsamling den 31/10 83 kl. 14.00 i »Håndværkerforeningen« i Klostergade.

Dagsorden ophænges på opholdsstuen.

p.a.v.

*Vagn Nielsen*

## DLF Århus afd.

afholder velkomst og afskedsfest lørdag den 5. november kl. 18.15 på »Hornslet Gæstgivergård«, Banevej Hornslet.

Pensionister er velkomne.

Der serveres en middag med vin »ad libitum«, hvortil foreningen giver et tilskud, så prisen pr. deltager bliver 70 kr.

Nærbanen afg. kl. 17.10 kan benyttes. Ekstratog hjem kl. ca. 01.15. Deltagerbillet, der udleveres før afg., kan benyttes som rejsehjemmel. Tegningsliste på opholdsstuen. Evt. på tlf. 98 91 72 eller 24 06 85.

Med venlig hilsen

*Festudvalget*

## Lanternen

Efteråret står for døren, og der indbydes til efterårsfest i Lanternen hos »Arne« i Bernstorffsgade nr. 48 lørdag den 29. oktober kl. 17.00.

Menu:

Rejecocktail 1/2 fl. hvidvin  
Kalvesteg 1/2 fl. rødvin  
Is med frugter 2 gl. portvin  
Kaffe med småkager

Natmad

Dans til levende musik.

Pris pr. couvert 180,00 kr.

Indtegnings senest den 24. oktober på de ophængte lister på depotterne eller på tlf. (02) 17 60 62 eller (02) 39 31 10.

*Lanternens bestyrelse*

## Helgoland

Novemberfest afholdes lørdag den 12. kl. 18.00.

Pensionister og medlemmer, der er interesseret bedes skrive sig på listen, der er fremlagt på stuen eller ringe til K. L. Jensen (01) 31 79 57 – A. Schmidt (02) 45 08 67.

Menu kr. 150,00.

p.b.v.

*A. Schmidt*

## D.L.F. Ng afdl.

afholder afskeds- og velkomstfest d. 8.11.1983 kl. 18.00 på Hotel Nyborg.

Traditionen tro serveres torsk med tilbehør og kaffe + 2 øl + 2 snaps for 85 kr.

Pensionister kan deltage for 50 kr.

Se iøvrigt opslag på stuen. Tilmelding på tlf. 31 27 70.

P.A.V.

*A. K. Johansen*

## Medlemsmøde for de københavnske afdelinger

i centralværkstedets foredragssal den 3.11. kl. 10.00 og gentages kl. 19.00.

Emnet er: dobbelte fridage.

*Gb afdeling*

---

## PERSONALIA

---

### Overgået til anden stilling pr. 1.8.1983 efter ansøgning

Lkas (9. Irm.) til vm p (17. Irm.)

T. K. Jensen, mdt Ar i vops Ar

J. G. Klingenberg, mdt Kh i vops Kh

### Ansæt som lokomotivassistent (9. Irm.) pr. 1.8.1983

Lokomotivassistent p (9. Irm.)

F. E. Jørgensen, mdt Kh i mdt Kh

### Ansæt som lokomotivassistent (9. Irm.) pr. 1.9.1983

Lokomotivassistent p (9. Irm.)

E. R. Thøgersen, mdt Ab i mdt Ab

K. A. Hansen, mdt Ar i mdt Ar

A. C. H. Mikkelsen, mdt Ar i mdt Ar

L. S. Jensen, mdt Ar i mdt Ar

K. Fredenslund, mdt Ar i mdt Ar

T. F. Jensen, mdt Ar i mdt Ar

N. U. Altenburg, mdt Fa i mdt Fa

C. E. Pedersen, mdt Fa i mdt Fa

S. G. T. Lund, mdt Fa i mdt Fa

O. Mikkelsen, mdt Fa i mdt Fa

E. Jørgensen, mdt Fa i mdt Fa

F. G. Jensen, mdt Fa i mdt Fa

S. E. Knudsen, mdt Fa i mdt Fa

M. Andersen, mdt Fa i mdt Fa

K. Grønlund, mdt Kø i mdt Kø

B. J. A. Jakobsen, mdt Kh i mdt Kh

T. S. Pedersen, mdt Kh i mdt Kh

J. Petersen, mdt Kh i mdt Kh

J. G. Nielsen, mdt Kh i mdt Kh

B. S. Hansen, mdt Kh i mdt Kh

E. Zinkernagel, mdt Kh i mdt Kh

M. G. Kristiansen, mdt Kh i mdt Kh

J. Kiberg, mdt Kh i mdt Kh

M. F. Petersen, mdt Kh i mdt Kh

P. B. Hansen, mdt Kh i mdt Kh

H. C. P. Christensen, mdt Kh i mdt Kh

Klaus Jensen, mdt Kh i mdt Kh

C. Christoffersen, mdt Kh i mdt Kh

C. P. Schmidt, mdt Kh i mdt Kh

B. E. Hansen, mdt Pa i mdt Pa

J. Gregersen, mdt Str i mdt Str

### Ansæt som lokomotivassistent p (9. Irm.) pr. 1.9.1983

C. L. Nielsen, mdt Kh, fra overenskomstansat

J. E. Niss, mdt Kh

P. Andersson, mdt Kh

H. E. F. Poulsen, mdt Kh

### Forflyttet 1.9.1983 efter ansøgning

Lokomotivfører (18. Irm.)

C. Bergholdt, mdt Ar til dvk Gb

H. V. Christiansen, mdt Fa til mdt Pa

### Navneændring

Lokomotivassistent (9. Irm.)

S. S. Olsen, mdt Gb til Stefan S. Olsen

T. Hansen, mdt Kh til Torben Hansen

T. K. Hansen, mdt Kh til Torben Kjær Hansen

Lokomotivassistent p (9. Irm.)

T. S. Hansen, mdt Kh til Torben Scheye Hansen

P. E. S. Nielsen, mdt Kh til Poul E. S. Nielsen

### Afskediget pr. 30.11.1983 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (18. Irm.)

V. B. Hansen, mdt Fa

### Opmærksomhed frabedes

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf J. R. T. Nielsen, mdt Gb.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf K. Andersen, mdt Gb.

### Dødsfald

Lkf Lars J. Lindberg, Jægerspris, død den 19.8.1983, 33 år.

Lkf Hans T. Larsen, Ålborg, død den 20.8.1983, 64 år.

Pens. lkf N. P. L. Røgilds, Ålborg, død den 24.7.1983, 73 år.

Lkf Christian Jensen, Padborg, død den 3.9.1983, 58 år.

---



D.S.B.  
Litra A  
Nr. 133

**Støtteforeningen Danske Dampvenner**  
Esrumvej 47 – 3000 Helsingør