



5

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

MAJ 1984 - 84. ÅRGANG

5

Indhold:

Sammenlægning	2
Merbeskæftigelseeffekten og 35 timers ugen	3
Høfeber-medicin sløver bilister	5
Regeringens fonds-forslag er politisk bedrageri	6
Lønmodtagerne uden indflydelse i folkeskolen	8
Den centrale del af trafikforbindelsen .	10
Hvad ATP-medlemmerne mener om ATP	19
Vor madkultur og de andres	20
Pensionistkursus	22
Personalia	23

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.

Den 16. april afholdte foreningen en ekstraordinær kongres i Odense for at tage stilling til sammenlægning af Dansk Lokomotivmands-Forbund og Dansk Lokomotivmands Forening. Beslutningen herom vedtoges enstemmigt, og efter drøftelse af nogle praktiske foranstaltninger vil sammenlægningen snarest finde sted.

Beslutningen indebærer, at DL-F indgår hos os som en enhed med sin hidtidige struktur, indtil en ordinær kongres godkender det foreliggende forslag til love tilpasset vore.

Når DL-F holdes samlet i vor organisationsstruktur, har det naturligvis forbindelse med ønsket om at opretholde den optimale forhandlingsstyrke, DL-F havde som selvstændig organisation, og indtil DLFs tillidsmænd har tilpasset sig det nye forhandlingsområde i forhold til privatbanerne. Selvom de både lønmæssigt og arbejdstidsmæssigt stort set følger retningslinierne for det, som opnås på statsområdet, så vil der alligevel være ting forskellige fra vore, vi skal give os i kast med.

Med sammenlægningen er skrevet historie og det er sket i nødvendigheden af at tage højde for udviklingen i fremtiden. Som den former sig for os, ikke mindst i dagens Danmark, er det meget afgørende at søge sammen i større enheder, og dermed få mere styrke bag de mål der sættes for medlemmernes indtægts- og arbejdsforhold. Det har også væsentligt betydning, at være organiseret sammen for at undgå konkurrencemomentet og grænsestridigheder.

Deri ligger for os incitamentet til at søge videre i dannelse af større organisationsenheder, f.eks. alle jernbanemænd i en organisation. Vore drøftelser om metode for sammenlægning med jernbaneforbundet er et led i disse tanker. Det får vi anledning til gennem en grundig orientering at drøfte med medlemmerne til efteråret.

Privatbanelokomotivmændene har selv gennem år følt nødvendigheden af at følge denne filosofi op og derfor arbejdet ihærdigt på at gøre sammenslutningen til en kendsgerning. Begge parter har været meget positive i det forudgående arbejde, og det kan også tages som udtryk for den samarbejdsvilje, der vil blive lagt for dagen i fremtiden.

Merbeskæftigelseeffekten og 35-timers-ugen

Arbejdstidsnedsættelse spiller nu en betydelig rolle på arbejdsmarkedet i næsten alle europæiske lande. Herhjemme aktualiseredes spørgsmålet ved en debat i Folketinget for nylig. I den anledning har vi haft en samtale med SFs arbejdsmarkedspolitiske ordfører Ole Henriksen.

Han kritiserer skarpt regeringens arbejdsminister for den redegørelse, som hun forelagde Folketinget om arbejdstidsproblemet. Der var – siger Ole Henriksen – tale om en både perspektivløs overfladisk og tendentiøs redegørelse. Den var nærmest at betragte som et af Dansk Arbejdsgiverforening bestilt arbejde.

En dagsorden i Folketinget har nu pålagt arbejdsministeren at komme med en ny redegørelse, bygget op på et udvalgsarbejde, hvor alle aspekter i problemerne belyses gennem seriøse undersøgelser, analyser og vurderinger. Hun fik at vide, at Folketinget betragter arbejdstidsnedsættelsen som et alvorligt problem. Ole Henriksen kommer ind på en række af de spørgsmål, som skal finde deres løsning, når arbejdstiden nedsættes. Det er afgørende, at der drages omsorg for, at en nedsættelse af arbejdstiden medfører en så stor merbeskæftigelseeffekt som overhovedet muligt. Det skal ikke være sådan, at arbejdsgiverne tager hele gevinsten ved at lade manden på gulvet løbe stærkere. Han peger derfor på den løsning, som den franske regering har valgt for at sikre høj merbeskæftigelseeffekt. Man har simpelthen påtvunget arbejdsgiverne at tage arbejdskraft ind i forhold til de timer, hvori der er sket nedsættelse af arbejdstiden. Han mener, at vi, hvis reformen gennemføres her i landet, bør spekulere i samme baner som den

franske regering, selv om det nok vil volde visse vanskeligheder at administrere et sådant tiltag.

Ole Henriksen understreger, at SF ikke har lagt sig fast på, hvorvidt der skal ske fuld kompensation ved nedsættelse af arbejdstiden. Men partiet går ind for, at der skabes et sikkerhedsnet, således at de lavere lønnede ikke lider tab ved reformens indførelse. D.v.s., at folk med årsindtægt over 200.000 kr. må resignere.

Ole Henriksen regner ikke med, at finansministeren vil komme med noget virkeligt tilbud, når det gælder kompensation for arbejdstidsnedsættelse. Han frygter også, at hvis der overhovedet tilbydes lavere arbejdstid, vil det blive af et så ringe omfang, at beskæftigelseseffekten vil udeblive – eller måske blive rationaliseret bort. Han kommer også ind på det uheldige i, at staten altid halter bagud i overenskomstforhandlingerne. Staten burde som den største arbejdsgiver gå i spidsen i forhandlingerne foran det private arbejdsmarked. Men det vil forudsætte, at de offentligt ansatte får aktionsret. Får de ikke det, ville de møde frem for finansministeren som bovlamme; og dermed altid trække det korte strå.

Til sidst kommer Ole Henriksen også ind på, hvor afgørende det er, at der sker en koordinering landene imellem med hensyn til nedsættelse af arbejdstiden. Et land alene vil få uoverstigelige vanskeligheder ved ensidig gennemførelse af nedsat arbejdstid. Det har Frankrig erfaret.

Vi spørger Ole Henriksen. *Arbejdsministerens redegørelse i Folketinget om arbejdstidsnedsættelse faldt ikke heldigt ud?*

Nej. Den redegørelse, som ministeren kom med, var af så ringe ka-



Ole Henriksen, MF

rakter, at den ingenting sagde os. I virkeligheden var ministerens redegørelse et bestillingsarbejde af Dansk Arbejdsgiverforening.

Der blev vedtaget en dagsorden i Folketinget?

Ja. Og heri blev det bestemt, at der skulle nedsættes et udvalg med repræsentanter fra organisationer på det private og offentlige arbejdsmarked, og med den opgave at belyse problemerne omkring arbejdstidsnedsættelse. Men det hed også i dagsordenforslaget, at arbejdstidsnedsættelsen måtte ske i kraft af, at der blev ført en stram indkomspolitik. Det sidste punkt kunne SF ikke gå ind for. Og dagsordenen blev derpå vedtaget af regeringspartierne og Socialdemokratiet. Det var de Radikale, der fik påhæftet klausulen om den stramme indkomspolitik. Når SF gik imod dette, var det fordi vi ikke har gode erfaringer med de Radikales og regeringens stramme indkomspolitik. For øvrigt skuffede det SF meget, at socialdemokratiet stemte for dagsordenen, fordi S og SF havde et fællesforslag til en dagsorden, inden vi gik i Folketingssalen, og hvori der netop ikke stod noget om, at en arbejdstidsnedsættelse skulle ske under forudsætning af en stram indkomspolitik.

I. Merbeskæftigelseeffekten

Fra arbejderside sættes der stærkt ind på at få så høj en merbeskæftigelseeffekt ud af arbejdstidsnedsættelsen som overhovedet muligt?

Det er også SFs grundsynspunkt. Og det er klart, at der især indenfor den offentlige sektor – i serviceområderne – kan opnås en betydelig merbeskæftigelse ved arbejdstidsnedsættelse. Men i den private sektor er forholdene vanskeligere: Her lader det sig ikke gøre at veksle arbejdstidsnedsættelsen om til 100% arbejdstimer. Og det samme gør sig også gældende i dele af den offentlige sektor. Teknologisk udvikling og rationaliseringer vil fremover bortskære arbejdspladser. Men jeg vil gerne understrege, at vi i SF anskuer hele spørgsmålet om arbejdstidsnedsættelse som først og fremmest værende et beskæftigelsesmæssigt anliggende, – altså som noget, der skal skaffe flere i arbejde.

I Frankrig har man gennemført et eksperiment med arbejdstidsnedsættelse?

Ja! Med Mitterands valgsejrske det jo det, at man i Frankrig nedsatte den daglige arbejdstid med en time med fuld lønkompenstation.

Hvad gik den franske model i øvrigt ud på?

Den gik ud på, at virksomhederne blev pålagt en ansættelsespolitik, der indebærer, at der skal ske nybesættelser i det omfang, man går ned i arbejdstid. Måske kunne vi her i landet gøre noget i den retning, hvis vi får gennemført en arbejdstidsnedsættelse. Jeg synes bestemt, at vi bør spekulere i de baner for at opnå en så høj merbeskæftigelseeffekt som overhovedet muligt.

Vi burde nok gøre det, selv om det er et meget vidtgående tiltag, – og svært at administrere.

II. Kompensation

Hvordan ser SF på spørgsmålet om kompensation?

Vi har ikke lagt os fast på, at man skal have fuld lønkompenstation. Men vi støtter de krav, som fagbevægelsen har fremsat om dette. Men det, vi i SF har diskuteret, er, at vi meget gerne ser udspændt et sikkerhedsnet, således at de lavtlønnede ikke taber ved denne reform. De højtlønnede med over 200.000 kr. i årsløn må resignere. *Burde staten som den største arbejdsgiver ikke spille først ud i kompensationsspørgsmålet?*

Jo, det synes jeg. Og jeg er da heller ikke i tvivl om, at finansministeren som statens arbejdsgiverrepræsentant vil spille ud endog meget hurtigt, – måske allerede inden sommerferien, – om hvordan han tænker sig kompensationsproblemet løst. Og jeg er sikker på, at der i finansministerens tanker ikke ligger ret meget kompensation.

Og endelig er der jo også spørgsmålet om, hvor meget skal arbejdstiden nedsættes, og i hvilket tempo? Og man må frygte, at hvis nedsættelsen skal ske i meget små portioner, bliver beskæftigelseeffekten tilsvarende lavere, fordi den teknologiske udvikling så når at opsume gevinsten.

III. Staten og overenskomstforhandlingerne

Er det fremmende for en progressiv udvikling for lønmodtagerne, at staten forhandler bagefter i overenskomstspørgsmål?

Ja, det mener jeg. Staten burde være i spidsen. Finansministrene har jo altid brugt den metode –

uanset om det er en socialdemokratisk eller en borgerlig finansminister – at sidde og lurepasse, indtil man er færdig på det private arbejdsmarked. Dermed kan finansministeren få den mindste fællesfold af tingene og gennemføre dem i statens regi. Jeg ville finde det rigtigt og meget tilfredsstillende, hvis den offentlige sektor forhandlede først.

Men det ville vel indebære aktionsret for de ansatte?

Det er klart. For ellers ville de ansatte jo komme lovlamme til forhandlingsbordet. For tænker man sig, at det offentlige arbejdsmarked forhandlede først, og de ansatte ikke havde aktionsret, så kunne man frygte, at man nåede frem til en endnu ringere overenskomst end tilfældet var ved det gamle system, fordi staten forhandlede med den bevidsthed, at den havde fat i den lange ende: De ansatte var jo bovlamme!

IV. Nedskæringerne

Hvordan virker nedskæringerne i den offentlige sektor ind på spørgsmålet om øget beskæftigelse, arbejdstidsnedsættelse og aktivitet i øvrigt?

Jeg er af den opfattelse, at den offentlige sektor i et moderne industrisamfund bør være lokomotivet, der igangsætter hjul også i den private sektor. Hvis den offentlige sektor kører godt og effektivt, er der en betydelig afledende virkning til det private erhvervsliv. Tænk blot på forskningens betydning for industrien. Nedskæringer lammer denne vekselvirkning.

V. Overarbejdet

Overarbejdsproblemet er stærkt oppe i debatten?

Vi har her i landet registreret 100

Høfeber-medicin sløver bilister

Det kan være farligt for bilister at bruge visse håndkøbstabletter – Lægen har medicin, der ikke sløver.

millioner overarbejdstimer om året. SF vil have dette overarbejde begrænset – eller i hvert fald afspadseret. Vi har flere gange i Folketinget stillet forslag om dette. Men vi har ikke kunnet komme igennem med det.

VI. Koordination

Der bør vel ske en koordination landene imellem med hensyn til arbejdstidsnedsættelsen?

Det er nødvendigt. Vi oplevede jo, at arbejdstidsnedsættelsen i Frankrig ikke blev den succes, som arbejderne havde forventet. Skuffelsen skyldes, at Frankrig som det eneste land gennemførte reformen. De omliggende landes erhvervsvirksomheder sad og godtede sig, fordi de nu kunne underbyde franske varer på grund af konkurrenceforvriddning. Dette hændelsesforløb viser tydeligt, hvor nødvendigt det er, at arbejdstidsnedsættelsen sker nogenlunde samtidig i de respektive europæiske lande.

VII. Fremtiden

Til slut siger Ole Henriksen:

Nu afventer vi arbejdsministerens nye redegørelse. Det er pålagt hende – som før sagt – at komme med en helt igennem seriøs dybtgående redegørelse, der hviler på indgående analyser af *alle* aspekter i arbejdstidsproblemet. Hun skal og må vide at tage dette problem alvorligt.

Til sidst siger vi til Ole Henriksen:

I hele spørgsmålet om kompensation og merbeskæftigelse indgår vel også tanker om mere fritid?

Det er noget, vi i høj grad også har med i vore overvejelser.

Bilister der tager antihistamintabletter mod høfeber kan risikere at blive sløvet i en sådan grad, at de egentlig ikke burde køre bil.

Stoffets virkning på bilistens reaktionsevne kan sammenlignes med søsygetabletter, og derfor bør høfeber-patienter finde andre udveje for at bekæmpe snue, rindende øjne og andet ubehag, siger speciallæge Jørgen Christrup, Hørsholm. Der er nemlig andre nærliggende udveje. Lægen kan ordinere en såkaldt næsespray, der er effektiv mod høfeber, men som kun virker lokalt og altså ikke påvirker andet end det, den skal.

Nu kommer perioden, hvor mange mennesker rammes af høfeber, fordi de er allergiske over for pollen, som kommer fra træer, græs og blomster. Derfor er det vigtigt at være opmærksom på den sløvende effekt, som behandlingen af generne kan medføre. – Antihistaminer har i mange år været brugt som sovemedicin til børn, så den sløvende virkning er kendt, siger speciallæge Jørgen Christrup. Derfor har Sundhedsstyrelsen fra 1. januar i år bestemt, at glas med disse tabletter skal mærkes med en rød trekant, der advarer imod den sløvende virkning.

Antihistaminets opgave er at ødelægge den histamin, som frigøres hos høfeberpatienten. Histaminet er årsagen til de gener, som patienten udsættes for. Det irriterer vævet og der opstår snue og rindende øjne, og man generes af kløe.

Der er flere muligheder inden for næsesprays, som kan behandle generne effektivt. Der er de såkaldte aerosoler, hvor det virksomme stof drives ud af en gasart. Men aerosoler har været i fokus igennem lang tid, blandt andet på grund af miljøpåvirkningen. Der-



Høfeber-patienter er ligeså sikre bilister som andre, når de bruger næsespray istedet for tabletter, der sløver hele kroppens reaktioner.

for har man nu udviklet et andet system, hvor medicinen drives ud ved hjælp af en mekanisk pumpe, og hvor medicinen er fremstillet på vandbasis. Den nye medicin hedder Beconase Aqua og virker effektivt.

– I alle tilfælde bør man nok konsultere sin læge, hvis man rammes af høfeber. Han kan bedst bedømme, hvilken behandling, der bedst kan betale sig, siger speciallæge Jørgen Christrup.

Flere og flere rammes af høfeber, og der forskes mere end nogensinde i årsagerne til dette, ligesom der forskes i at finde den bedst egnede medicin, der behandler effektivt uden bivirkninger.

Regeringens fonds-forslag er politisk bedrageri

6

Det udspil, regeringen er kommet med til en fondslovgivning, er politisk bedrageri.

Et flertal i folketinget bestående af socialdemokratiet, de radikale, SF og VS pålagde den 3. maj sidste år regeringen at udarbejde forslag til en fondsbeskatningslov. Forslaget skulle tage udgangspunkt i fondsudvalgets betænkning.

Regeringens fonds-udspil

Regeringen har nu fremlagt 3 lovforslag: Et lovforslag om fonde og visse foreninger (registreringsloven), et om erhvervsdrivende fonde og et om beskatning af fonde og visse foreninger.

Det mest opsigtsvækkende er, at regeringen i lovforslagene udover fondene også medtager »visse foreninger«.

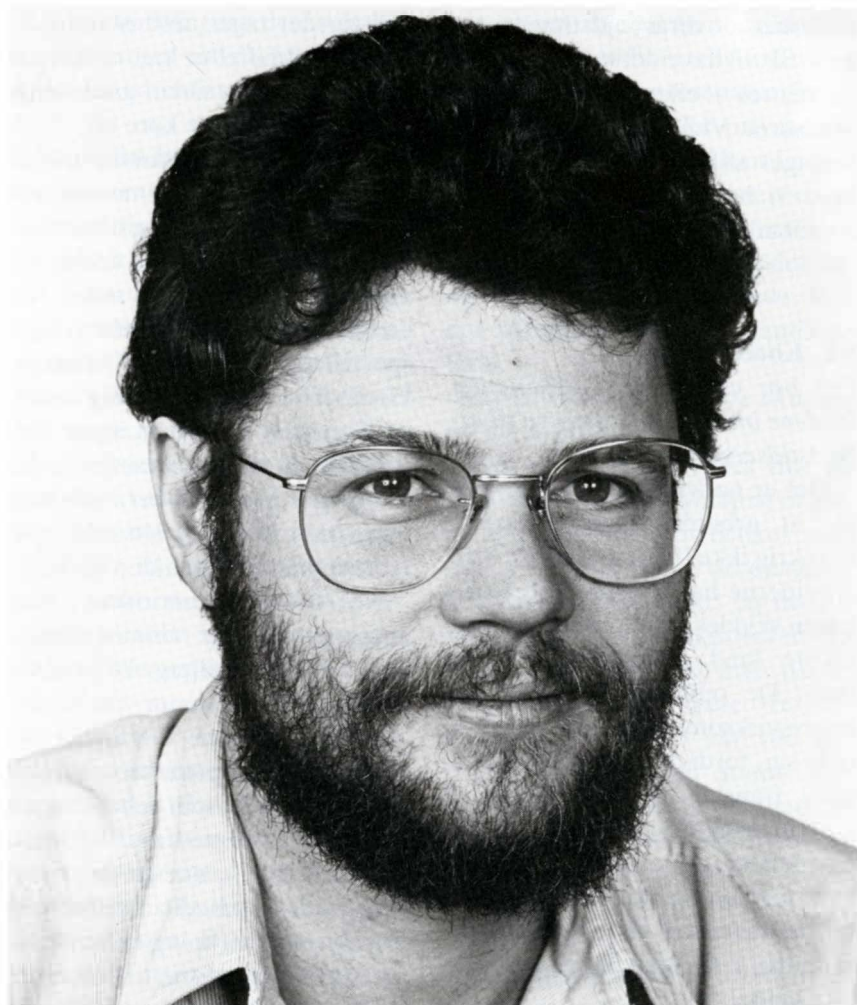
Under denne betegnelse gemmer sig:

- 1) arbejdsgiverforeninger og fagforeninger
- 2) andre faglige sammenslutninger, der ejer formue, der er bestemt til anvendelse til understøttelse af medlemmer under faglig konflikt

Dykker man ned i bemærkningerne til lovforslaget, viser det sig imidlertid, at det omfatter alle foreninger, som indgår kollektive aftaler om løn- og arbejdsvilkår, dvs. at f.eks. tjenestemandsgeselskaber, som staten mener ikke har strejkeret, også er omfattet af lovforslaget.

Og det er ikke kun konfliktfonde, som er omfattet, men hele foreningens formue.

Det virker på mig fuldstændig absurd, at regeringen kun har pillet nogle bestemte foreninger ud. Vi er ikke imod, at man tager fagforeningernes konfliktfonde med under en beskatning, men så må andre foreninger også med.



Hans Hækkerup

I registreringslovforslaget siges det udtrykkeligt, at baggrunden for at inddrage disse foreninger navnlig er at sikre offentligheden en vis indsigt i disse foreningers økonomiske forhold.

Men offentligheden har da nøjagtig lige så stor en interesse i at få indsigt i Landbrugsrådets, Industrirådets eller Grossererensocietets økonomiske forhold.

Man aner, at regeringens hensigt med at medtage arbejdsgiverforeninger og fagforeninger – og kun dem – har været, at man på den måde kunne forhindre vedtagelsen af en fondslovgivning.

Åbenlyse mangler ved registreringsloven

En nærmere gennemgang af registreringsloven viser, at der stadig er masser af åbenlyse mangler.

For det første havde et flertal i fondsudvalget foreslået, at der skulle ske en begrænsning i adgangen til at oprette familiefonde. Men den paragraf har justitsministeren simpelthen bare strøget i sit lovforslag.

For det andet kræves der alene, at regnskabsførelsen skal være i overensstemmelse med bogføringsloven. Af hensyn til mulighederne for at sammenligne regnskabsoplysningerne ville det være

rimeligt, at fondene skulle opfylde de samme regnskabsmæssige krav, som der stilles til aktieselskaber og erhvervsdrivende fonde.

Endelig må der indføres bedre muligheder for at få oplysninger fra fondsregistret. I dag koster det 100 kr. at få en udskrift om en enkelt fond. Betalingsreglerne må laves om, så der bliver mulighed for at lave større analyser omkring fonde.

Fondsbeskatningsforslaget er hullet som en si

Fondene skønnes i 1985 at oppebære renteindtægter og aktieudbytte på i alt 3,5 mia. kr.

Regeringen foreslår imidlertid, at fondene forlods uden beskatning skal kunne henlægge 10 pct. til konsolidering af fondskapitalen.

Derefter kan fondene fratække den del af det skattepligtige afkast, der bliver udloddet til vedtægtsmæssige formål. Det anslås til 1,5 mia. kr.

Desuden vil regeringen have, at der skal være skattefrihed for henlæggelser til almennyttige formål. Det anslås at dreje sig om yderligere 1,5 mia. kr.

Tilbage bliver omkring 150 mill. kr., som der skal betales 40 pct. i skat af, hvis det er renteindtægt, og 15 pct., hvis det er aktieudbytte.

Det giver et provenu på sølle 60 mill. kr.

Til gengæld regner regeringen med at kunne hente 200-300 mill. kr. ved at beskatte de faglige fonde.

Fondsudvalgets begrundelse for overhovedet at tage foreninger med i en fondslovgivning var, at man ville undgå, at nogle fonde kunne unddrage sig beskatning ved at blive omdannet til foreninger.

Regeringen har imidlertid vendt tingene fuldstændig på hovedet

ved at medtage en gruppe foreninger, som under ingen omstændigheder kan siges at være dannet for at unddrage sig fondsbeskatning, og samtidig lade alle andre foreninger gå fri, så der netop *ikke* bliver lukket for undtagelsesmuligheden.

Og beskatningsreglerne er udformet på en sådan måde, at de fonde, der skulle spytte i bøssen, stort set går fri, mens de faglige organisationer skal betale 4-5 gange så meget i skat af en formue, der er en femtedel af de private fondes samlede formue.

Der skal i hvert fald gennemføres tre ændringer, for at fondsbeskatningsloven kommer til at se fornuftig ud.

For det første er reglen om, at der forlods kan henlægges 10 pct. til konsolidering af fondskapitalen, urimelig. F.eks. har aktieselskaber ikke denne mulighed.

For det andet bør alene udlodninger til almennyttige formål kunne trækkes fra, mens udlodning til familieformål ikke bør kunne fradrages.

Endelig er det urimeligt, at fondene med fuld fradragsret og uden tidsmæssige begrænsninger kan henlægge til almennyttige formål.

Værre end ingenting

For socialdemokratiet har det været en mærkesag at få gennemført en rimelig beskatning af de private fonde.

Men regeringens udspil er simpelthen så dårligt, at det er værre end ingen fondslovgivning.

Det må nu være op til det flertal, der for knap et år siden pålagde regeringen at komme med et forslag til lovgivning, at stille de fornødne ændringsforslag.

Hans Hækkerup

Der bliver igen i år givet store nedslag i prisen på en tur-retur til Vesttyskland. Succesen »De rosenrøde uger« fra i fjor, følges op af »Det rosenrøde år« fra 31. marts til 30. december. Tilbuddet kan benyttes af ensomme, tosomme og familier, d.v.s. forældre med børn i alderen fra 4 til 17 år.

»Det rosenrøde år« er et samarbejde mellem DSB og de tyske forbundsbaner. Billetter sælges fra de fleste større stationer og rejsebyureauer, og koster det samme fra hvor som helst i Danmark til hvor som helst i Vesttyskland.

Der er tale om et komplet rejsetilbud, bl.a. er der pladsbillet til hele turen med i prisen. Og prisen – ja, den er meget lav. Rabattens størrelse afhænger af rejsetidspunktet, men f.eks. kan en familie med to børn i hele perioden spare mindst 2500 kr. ved at benytte tilbuddet fra København til München og retur.

Billetter under denne rabatordning kan ikke bruges til rejser på fredage, og enten ud- eller hjemrejsen skal foregå på en lørdag eller søndag. De er gyldige i 6 dage indtil 30.12.1984.

Med venlig hilsen

DSB

Yderligere oplysninger hos Sv. Aage Østergaard, telefon (01) 14 04 00, lokal 2160.

Rabatternes størrelse afhænger af, i hvilken periode man rejser – priseksempler på 2. klasse:

	1 pers. kr.	2 pers. kr.	familie kr.
Periode 1.	498	898	998
Periode 2.	598	998	1098
Periode 3.	798	1198	1298

Lønmodtagerne uden indflydelse i folkeskolen

8 Kun hver sjette i skolenævnene er LO-medlem.

Fagbevægelsens medlemmer er uden indflydelse i folkeskolen. En beregning, der tidligere er foretaget af Arbejderbevægelsens skolekontaktudvalg viser, at kun et ud af seks skolenævnmedlemmer er medlem af et forbund under LO.

Det skal understreges, at der er tale om et skøn, men i udvalget mener vi, at det er meget tæt på de faktiske forhold, siger formanden for skolekontaktudvalget, konsulent i LO, Christian Aagaard Hansen.

Efter den borgerlige regering kom til magten i 1982 har undervisningsminister Bertel Haarder tillige sat fagbevægelsens repræsentanter ud af alle centrale, rådgivende organer på uddannelsesområdet.

Situationen idag er den, at vi hverken lokalt eller på landsplan har nogen nævneværdig lønmodtager-indflydelse på folkeskolens udvikling. Vi finder, at folkeskolen skal baseres på en bred folkelig basis.

Det er andre, der er placeret, hvor beslutningerne tages, og den situation må vi søge at ændre inden skolenævnvalget i 1986, siger Christian Aagaard Hansen.

Kampagne

Netop lønmodtagernes mangelfulde muligheder for at påvirke folkeskolen er baggrunden for, at skolekontaktudvalget allerede nu har planlagt en kampagne, der gerne skulle resultere i en styrket dialog med både lærere og forældre om folkeskolens udvikling.

Folkeskolens formålsparagraf er ganske udmærket. Men den opfyldes ikke. Blandt andet fordi lønmodtagerne og deres organisationer har for ringe indflydelse.

Vi håber gennem bl.a. kampagnen at skabe større forståelse hos LO-medlemmerne for, at de aktivt må gå ind i det lokale skolepolitiske arbejde, siger Christian Aagaard Hansen, og han fortsætter:

Har vi en tilstrækkelig stærk repræsentation i skolenævn og kommissioner, kan vi være med til at udvikle folkeskolen. I øjeblikket rammer regeringens planløse nedskæringer på de kommunale bloktilskud, bl.a. områder, som arbejderbevægelsen finder væsentlige.

Lad mig nævne gæstelærerordningen, hvor fagbevægelsens tilidsrepræsentanter kommer ud i folkeskolen og fortæller om fagbevægelsen og arbejdsmarkedet, de er i forvejen for sjældne, men de forsvinder i besparelsernes tåger. Det gælder også mulighederne for at vælge Arbejderbevægelsens materialer til undervisningen, der af samme grund nemt ender med at blive den traditionelle.

Som forældre til folkeskolens elever har vi også et ansvar. Det må vi tage alvorligt. F.eks. i forbindelse

med det kommende skolenævnvalg, fastslår Christian Aagaard Hansen.

Undersøgelserne

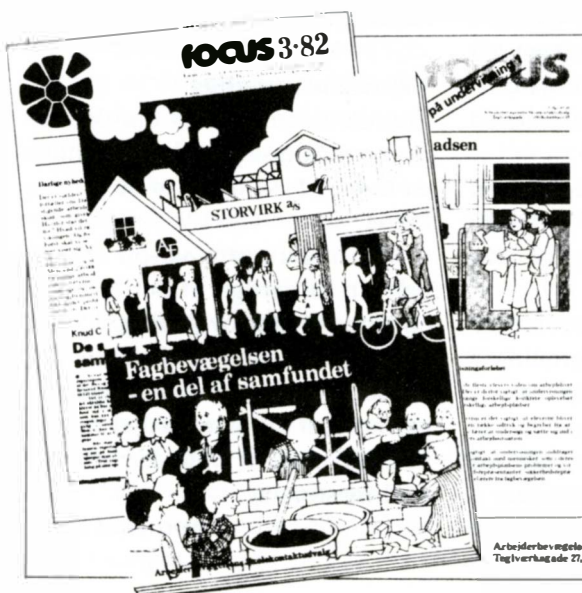
Elever i tre amter vil i den kommende tid deltage i en undersøgelse om, hvad folkeskolen lærer sine ældste årgange om arbejdsmarkedet og samfundslivet.

Vi foretager i samarbejde med de lokale skolekontaktudvalg analyser i Nordjylland, Vejle og Københavns amter og resultaterne ventes i løbet af efteråret, fortæller Chr. Aagaard Hansen. Omkring 1.000 elever medvirker og de udgør et repræsentativt udsnit af landets elever.

Sideløbende hermed forbereder over 100 lokale skolekontaktudvalg en HVIDBOG om deres lokale skolevæsen. Også den repræsenteres sidst på året.

Grunde nok

Christian Aagaard Hansen peger på, at der er grunde nok til, at fagbevægelsens medlemmer skal gå



Materialer fra Arbejderbevægelsens Skolekontaktudvalg

- Focus**
Et elevmateriale som behandler udvalgte aktuelle emner. Kan rekvireres i klasseværet.
- Focus på undervisning**
Et lærer- og gæstelærermateriale som danner baggrund for fælles planlægning af undervisningsforløbet, i det emne »Focus på undervisning» omhandler. Tilsendes skolevejlederen og gæstelæreren.
- Fagbevægelsen - en del af samfundet**
Et undervisningsmateriale om arbejderbevægelsen og sammenhængen med det samfund, som arbejderbevægelsen er en del af. Bogen er på 132 sider, og omhandler 7 forskellige emner. Skolevejlederen har bogen, yderligere eksemplarer kan købes.
- Gæstelæreren**
Arbejderbevægelsens tilidsrepræsentant leder sig gerne indover til skolen som gæstelærer. Hun kan belyse de aktuelle forhold med udgangspunkt i sin egen dagligdags.
- Der kan stemmen med en gæstelærer varettes 30 min. videofilm »Sammen er vi stærke» om krisen »80'erne» og »80'erne». Filmen arbejder med de daglige og holdningsmæssige spørgsmål der var og er aktuelle i begge perioder.

Skolevejlederen får tilsendt alle vores materialer - få en samtale og se på materialerne.

Arbejderbevægelsens Skolekontaktudvalg, ADF
Taglivergade 27, 1100 København S. Telefon 01-29 60 66

aktivt ind i arbejdet på deres barns/børns skole.

F.eks. ved vi, at der trods de borgerliges påstande om det modsatte, sker en kraftig social sortering i folkeskolen. Lad mig nævne et par eksempler:

- 15% af alle skolebørn får specialundervisning.
- ca. 40% af de ufaglærtes børn får specialundervisning. Mens der kun bliver henvist nogle få procent børn af forældre med længere varig teoretisk uddannelse.
- at de børn, der forlod folkeskolen efter paragraf 33 stk. 4 – altså inden 9. klasse kom 66% fra hjem, hvor forældrene var ufaglærte. 3% kom fra hjem, hvor forældrene havde en teoretisk uddannelse.
- at fire år efter folkeskolens afslutning tilhører 54% af mændene og 85% af kvinderne, der havde forladt skolen inden 9. klasse restgruppen, der ikke får nogen uddannelse.
- over 40% af de unge ledige kommer fra hjem, hvor faderen er ufaglært arbejder.
- at af ufaglærtes børn får kun 3% en høj uddannelse, hvorimod 25% af børnene af forældre med længere varig teoretisk uddannelse, får denne høje uddannelse.

Han mener, at der er tale om så skæv en social rekruttering, at folkeskolen de kommende år virkelig bør blive et område, der interesserer arbejderbevægelsens tillidsfolk.

Vi ønsker en bred debat om folkeskolen. Arbejderbevægelsens synspunkter må kunne indgå i denne debat med vægt. Desuden ønsker vi at bidrage til at udvikle samarbejdet mellem fagbevægelsen og skolen og øge dialogen til

skolepolitikkerne, siger Christian Aagaard Hansen.

Ønskerne

Blandt de ønsker skolekontaktudvalget har til ændringer i folkeskolens arbejde, er bl.a. den faglektions-læreropdelte skole, som giver skolens dagligdag trange vilkår.

Vi ser gerne en åbning mod samfundet uden for folkeskolen. Det vil gøre eleverne bedre forberedt til arbejdsmarkedet og samfundslivet, siger Christian Aagaard Hansen og slutter:

Mindre social sortering i forbin-

delse med skoleforløbet er selvfølgelig et centralt punkt.

Det kunne f.eks. ske ved at undlade kursusdeling, styrke elevindflydelsen i overensstemmelse med formålet i folkeskoleloven og styrke de kreative/musiske aktiviteter, der i øjeblikket er klart underprioriteret i forhold til de traditionelle skolefag.

Formanden for skolekontaktudvalget, Christian Aagaard Hansen, LO, præsenterer her en række af de materialer udvalget har udgivet de seneste år. Du kan bestille dem på udvalgets sekretariat, telefon 01-29 60 66 – adresse: Teglværksgade 27, 2100 København Ø.



Den centrale del af trafikforbindelsen mellem Sjælland og Jylland

Af Carl E. Andersen

10

Tre fjerdedele af Danmarks befolkning bor på Sjælland og i Nord- og Midtjylland, regnet til Horsens-Brande-Skjern.

Det indicerer, at der er eller i hvert fald med tiden bliver behov for en effektiv trafikforbindelse direkte mellem disse danske hovedlandsdele via den nordlige del af Bælthavet og Øerne og halvøerne dér.

En sådan hovedforbindelse må naturligt forløbe mellem Århus og Kalundborg eller København.

Det kan være en flyveforbindelse eller en færgeforbindelse med hurtige specialfartøjer eller med konventionelle skibe; eller det kan være en fast forbindelse. Der kan også tænkes en kombination af flere slags forbindelser.

Flyveforbindelser

En flyveforbindelse må altid blive dyr, regnet pr. befordret trafikant. Den er ikke driftssikker under alle vejrforhold. Den muliggør ikke høj trafikfrekvens. Dens kapacitet vil altid være ringe og endda begrænset til visse trafikantgrupper. Forbindelserne mellem lufthavnene og de nærliggende og fjernere byer kan ikke blive helt tilfredsstillende.

Følgelig kan flyveforbindelser kun blive supplement til de hav- og jordbundne forbindelser. Og de kan kun tjene enkelte særlig travle trafikanter, specielt dem, der ikke selv skal betale rejsen.

Hurtige forbindelser over havområderne

En mellemform mellem lufttrafik og vandtrafik er trafik med luftpudefartøjer. De er hurtige. De kan fare hen over både havene og grundområderne, ja direkte op på land. Men de forbruger meget brændstof. Efter at oliepriserne er

steget til det mangedobbelte, er driftsudgifterne for disse fartøjer blevet så store, at kun en lille del af trafikanterne vil kunne få råd til at benytte den art befordring.

En anden mulighed er at bruge hydrofoilibåde. Også de er dyre i drift. De har kun ringe kapacitet; og de kan ikke befordre biler. De kan ikke sejle over grundene. De kan ikke bruges, når havet er isbelagt.

Katamaranfærger kan ligeledes sejle hurtigt. Men de kan ikke byde på helt så store rejsehastigheder. De kan kun befordre en lille del af trafikanterne, og selv om de er rekordstore, kan de kun medtage få biler og slet ikke lastbiler. Hvis færgefart med sådanne færger, eventuelt med skrogform som speedbåde, skal kunne betale sig, vil det gå ud over økonomien for den del af færgefarten, der er baseret på de traditionelle færger; og disse kan ikke undværes. Følgen er, at samtlige trafikanter må betale høje takster.

De traditionelle færgeforbindelser

Færgeforbindelserne med de klassiske færger kan enten være helt gennemgående forbindelser; eller de kan være begrænset til visse delstrækninger.

For tiden er der fire færgeforbindelser mellem Sjælland og Nord/Midtjylland, nemlig mellem Kalundborg og Århus, Sjællands Odde og Ebeltoft-halvøen, Hundested og Grenå, Kalundborg og Juelsminde.

Kun en enkelt af dem fører fra Kalundborg til Århus. Kun den betjener både togtrafikken og biltrafikken. – Det er DSB-ruten mellem Kalundborg og Århus.

Den bliver i nær fremtid moderniseret. Det sker ved indsættelse af to nye storfærger, som erstatter de

nu benyttede færger. Derved vil ruten få langt større kapacitet end nu. Og den vil kunne byde på langt bedre service end nu, endda både for togtrafikanter, biltrafikanter og lastbilbefragtere. Det hele såvel for fjerntrafik som lokaltrafik. Men overfartstiden vil stadig være lang. Overfartsfrekvensen vil vedblive at være ringe.

Kan færgerne sejle hyppigere?

Denne mangel kan afhjælpes ved indsættelse af flere færger. Men det er næppe realiserbart. Det gælder specielt ikke i denne tid, hvor statens gæld og statens løbende udgifter er håbløst store.

Måske kunne man tænke sig, at der etableres et samarbejde mellem DSB og DFDS, som har to storfærger i fart mellem de to lidet gunstige og helt unaturlige færgehavne uden for Sjællands Odde og Ebeltoft-halvøen. Alle de fire store færger kunne måske samsejle mellem Kalundborg og Århus eller egnene deromkring?

Men det er vist organisatorisk urealiserbart. – Ellers ville det være godt for trafikanterne og idealt for samfundet i det hele taget.

Så kunne der nemlig sejles med færgeafgange hver anden time i alle døgnets lyse timer.

Dersom DSB kunne indsætte en tredje færge, og såfremt ruten kunne forkortes, så sejltiden kunne reduceres med en halv times tid, kunne der etableres en færgefart med afgange hveranden time, evt. på alle de lige klokkeslet. Alle færgerne kunne endda befordre både togrejsende og bilrejsende.

Forkortelse af ruten

Det kunne klares ved at lave en ny færgehavn i nærheden af Kalundborg, helst ved Røsnæs' nordside.

COI informerer:

Skattereform

Der har i den senere tid været talt og skrevet meget om en skattereform. Behovet for ændringer i det nuværende skattesystem er åbenbart for alle, såvel i regeringen, som i dens støtparti, Det radikale venstre og i oppositionspartiet Socialdemokratiet.

Ikke desto mindre er der i skrivende stund ikke kommet noget konkret udspil fra regeringen. Skatteministeren har dog ved forskellige lejligheder løftet lidt af sløret for, hvad regeringen kunne tænke sig.

Det har omfattet en forlængelse af proportionalstrækket – maksimumgrænsen for den laveste skat teprocent – fra de nuværende 104.000 til 180.000. Tanken er absolut rigtig, da der er behov for, at helt almindelige lønmodtagerindkomster ikke rammes af progressionen i skattesystemet, især ikke når det er klart for alle, at progressionen ikke virker efter hensigten. Det er jo desværre ikke sådan i dag, at de højeste skatter betales af dem, der har den største skatteevne. Det er uklart, hvordan regeringen – hvis overhovedet – vil tage højde for dette fundamentale problem i vort skattesystem.

Regeringen har klart bedyret, at den ikke vil røre ved det nuværende rentefradrag. Som det fungerer nu, er skattefordelen for de højeste indkomster større end for dem, der ligger inden for proportional-skattetrækket. Dette er ikke foreneligt med princippet om, at skatterne bør lægges der, hvor skatteevnen er.

Nu gennemføres en skattereform jo ikke alene ved regeringens stemmer. Der skal inddrages flere partier, og af hensyn til stabiliteten på skatteområdet må det være vigtigt, at andre end de radikale bliver inddraget i beslutningerne.

Socialdemokratiet har spillet ud med et skattereformforslag, der opererer med en ensartet skat svarende til den nuværende for alle med en skattepligtig indkomst op til 180.000. For indtægter herudover skal betales en tillægsskat. Rentefradraget, der skal bibeholdes, skal ske inden for den laveste skatteprocent, således at alle får samme fordel heraf. Det skal gennemføres sådan, at der sikres en rimelig overgangsperiode for de – store – indkomster, der kan blive påvirket af ændringerne.

I Socialdemokratiets forslag hedder det, at det *ikke* er hensigten at sænke det samlede skattetryk. For at opretholde det høje niveau for offentlig virksomhed og service i Danmark er det hverken ønskeligt eller realistisk. Hensynet til en fastholdelse af den offentlige virksomhed kræver dog en modernisering af skattesystemet, så der sker en effektiv beskatning af de store indkomster. Det må sikres, at de er med til at financiere den offentlige sektors virksomhed.

Som nævnt skal regeringen finde et flertal sammen med andre partier. Socialdemokratiet og Det radikale Venstre har tidligere været enige om, at fradragene skulle ændres, så de fik samme virkning for alle, uanset på hvilken side af proportional-skattestrækket man befandt sig. Meget tyder derfor på, at regeringen må indstille sig på det.

For lønmodtagere med almindelige indkomster må det være magtpåliggende, at forhøjelsen af proportional-skattestrækket ikke financieres sådan, at lønmodtagerne i realiteten selv skal betale det. For eksempel ved en afskaffelse af lønmodtagerfradraget, som nogle regeringsforlydender har antydnet.

Det er uhyre vigtigt, at skattesystemet indrettes sådan, at det fremover bliver muligt at opkræve de betydelige skatter, der er nødvendige for at drive den offentlige sektor, på en retfærdig måde.

Der er bred politisk enighed om, at underskuddet på statsbudgetter skal nedbringes over en årrække. Dette kan opnås ved enten at skaffe staten flere indtægter eller ved nedskæringer.

Regeringen har hidtil først og fremmest anvendt nedskæringsmetoden, hvilket i ganske særlig grad har ramt de svageste grupper i samfundet. Vi frygter, at en fortsættelse af denne linie igen vil gå ud over de svageste grupper. Vi skal derfor pege på, at det vil være meget mere retfærdigt, at man anvender den anden vej til at opnå forbedringer på statsbudgettet – en mere effektiv beskatning af de milliarder, som under det nuværende skattesystem mere eller mindre legalt unddrages beskatning.

Fristil

For et lille årstid siden kørte COI og en række andre organisationer en kampagne mod privatisering af den offentlige sektor.

Denne kampagne afstedkom at Pernille Bjerregaard, der går i 10 klasse på Dragør skole, fattede interesse for emnet og skrev en fristil om det.

Stilen giver på udmærket vis udtryk for, at også unge mennesker tænker dybere over, hvad det er der foregår i vores samfund.

Vi har fundet, at stilen bør læses af en større kreds og bringer den derfor i sin fulde udstrækning.

Familien Danmark i 80'erne

Artiklens overskrift »Vi skal stå sammen selv om krisen kradser« er en opfordring til alle danskere om at lægge private kommercielle tanker på hyliden, og i stedet prøve at skabe et sammenhold så vi alle overlever krisen.

Opfordringen kommer fra organiserede (fag)forbund. Pudsigt er det, at opfordringen ikke kun kommer fra statsansatte, men også fra ansatte i det private erhvervsliv. (Dansk funktionærforbund til eksempel). Dette skal nok tages som et udtryk for, at der i den danske befolkning er en bred enighed om, at det danske samfund ikke kun kan styres af en af parterne.

Karakteristisk er det, at de har valgt et billede til illustration af artiklen, som repræsenterer et bredt udsnit af den danske befolkning, samtidig med at der er en repræsentant for hvert af forbundene. Dette skal efter min mening også understrege, at ingen kan undværes i dagens Danmark. Hvad der jo er et andet hovedmotto i artiklen.

Modtageren er helt klart den danske befolkning som helhed. Det er en konklusion, jeg har gjort på baggrund af de stærke opfordringer, der kommer om sammenhold, uanset hvilken gruppe man tilhører i det danske samfund.

Forbundene skriver endvidere, at der er snævre grænser for privatisering i et moderne teknologisk samfund som det danske. Det er efter min mening glædeligt, hvis denne teori er holdbar. Vi har bygget et demokratisk samfund op, hvor vi igennem vores skattesystem betaler for alle de sociale goder, vi har. Dette betyder, at vi uanset rang eller indkomst har krav på en anstændig be-



Pernille Bjerregaard

handling fra den offentlige sektor, hvis vi har behov derfor. Der for er mit svar til det først stillede spørgsmål helt klart NEJ. Jeg kan tydeligt se for mig et samfund, hvor ens helbred afhænger af ens

pengepung. Det må efter min mening være konsekvensen af en privatisering af det danske socialvæsen. Det er fuldstændig absurd og urimeligt, at en direktør har større krav på god behandling, end en arbejder bare fordi han/hun har råd til det.

Jeg tror også, at det ville være ødelæggende for vores demokratiske samfund, og som forbundene selv mener kan ingen undværes i dagens samfund, så hvorfor skulle nogen behandles anderledes end andre.

Kollektiv transport skal selvfølgelig heller ikke privatiseres. Det er efter min overbevisning uretfærdigt, hvis enkelte personer skulle kunne økonomisk udnytte folks nødvendighed af at blive transporteret til og fra arbejde. Desuden mener jeg, at en eventuel privatisering vil medføre en begrænsning af rutenettet.

Når noget er privatejet, betyder det,

Arbejdsløsheden svagt faldende

Siden foråret 1983 har det sæsonkorrigerede ledighedstal ligget på et niveau omkring 280.000.

For at belyse udviklingen gengives nedenfor udviklingen i det sæsonkorrigerede ledighedstal:

	1982	1983	1984
Januar	257.800	269.800	276.700
Februar	253.100	274.200	
Marts	252.800	276.700	
April	253.600	284.400	
Maj	253.200	281.600	
Juni	249.200	281.000	
Juli	246.900	277.000	
August	252.200	280.900	
September	257.900	281.800	
Oktober	258.900	280.700	
November	262.600	277.500	
December	262.700	275.500	

De nyeste tal fra arbejdsformidlingen viser således, at arbejdsløsheden de sidste uger har været lavere end i de tilsvarende uger i 1983.

Det er imidlertid tvivlsomt om denne tendens vil holde. Regeringsøkonomerne regner i deres seneste skøn med, at arbejdsløsheden fra 1983 til 1984 stiger med 5.000 personer. Men i dette tal er ikke taget hensyn til de økonomiske stramninger regeringen nu har lagt op til.

at private økonomiske spekulationer kommer i forreste række. Det er selv sagt nødvendigt, at et foretagende giver overskud, hvis det vil eksistere, så derfor tror jeg, at busruter hvor der af praktiske grunde, tyndt befolkede områder, kun er meget få rejsende, ville blive nedlagt, fordi det ikke kan betale sig at have tomme busser kørende. Det kunne meget let medføre en isolation af befolkningen i visse områder af landet.

Privatisering af uddannelsesområdet er naturligvis det, der personligt vedkommer mig mest. Jeg har forhåbentlig mange år tilbage i uddannelsessystemet og vil derfor meget nødtigt se en privatisering inden for dette område. Hvis det private erhvervsliv skulle udgøre folk på deres præmisser, ville det danske samfund komme til at se forfærdeligt ud. At tænke sig et samfund hvor få skulle bestemme ens levevej udelukkende ud fra kommercielle muligheder, pøj'. Ligeledes tror jeg, at det ville medføre et endnu større karakterræs, alles kamp mod alle, for at opnå den bedst mulige position i det danske erhvervsliv. Staten yder i dag støtte til en række minoritetsgrupper inden for kulturlivet. Forfattere, kunstmalerne o.lign. har mulighed for at udfolde deres kunstneriske evner uden at ligge under for et økonomisk pres. Staten betaler, så de er i stand til at leve et anstændigt liv. Denne ordning er efter min mening et tegn på et sundt samfund, hvor der er plads til menneskelige hensyn. Disse betingelser tror jeg ikke vil eksistere i et privatiseret uddannelsessystem.

Som det fremgår af min besvarelse af opgaven, er jeg stærkt imod en privatisering inden for de områder, hvor der skal tages menneskelige hensyn. Jeg tror derimod heller ikke på tanken om et statsstyret samfund, hvor alle er økonomisk ligestillede, men et samfund, hvor kløften imellem rig/fattig er meget lille, er efter min mening værd at kæmpe for.

Forbundene opfordrer til samarbejde for enhver pris, det er jeg da bestemt tilhænger af, men den form for samarbejde Schlüter-regeringen praktiserer i øjeblikket er fuldkommen uacceptabel. Dens asociale nedskæringspolitik rammer de grupper i vores samfund, der i forvejen er dårligst stillede. Det kan bestemt ikke være et udtryk for, at vi alle skal komme igennem krisen med skindet på næsen.

Så Schlüter: Fælles problemer kræver fælles indsats.

Arbejdsskader

I karensdagsloven findes der en bestemmelse om, at der ikke skal betales for en karensdag ved arbejdsskader, der jfr. § 9 i lov om arbejdsskadeforsikring kan opdeles i

- 1) ulykkestilfælde, som skyldes arbejdet eller de forhold, hvorunder dette foregår,
- 2) skadelige påvirkninger af højst nogle dages varighed, som skyldes arbejdet eller de forhold, hvorunder dette foregår, eller
- 3) erhvervs sygdomme og andre arbejdsbetingede sygdomme.

Det er ikke en betingelse for retten til ikke at skulle betale for den 1. fraværsdag, at arbejdsskaden giver anledning til erstatningsydelser efter arbejdsskadeforsikringsloven, eller at arbejdsskaden er anmeldt til sikringsstyrelsen.

Det under Socialministeriet nedsatte dagpengeudvalg har behandlet en række sager om fritagelse for karensdag, hvor lønmodtageren angav at have pådraget sig en arbejdsskade.

Nogle af de mere typiske afgørelser skal her kort gengives:

- I tre tilfælde angav medarbejdere i daginstitutioner at en diarré skyldtes smitte påført dem af de børn, de passede. I de konkrete sager havde 11 eller flere af 40 børn lidt af diarré på sygdomstidspunktet. Medarbejderne slap for karensdagen.
- I et tilfælde var kun tre af 40 børn syge. Dagpengeudvalget anså det ikke for godtgjort, at der var tilstrækkelig grundlag for at antage, at medarbej-

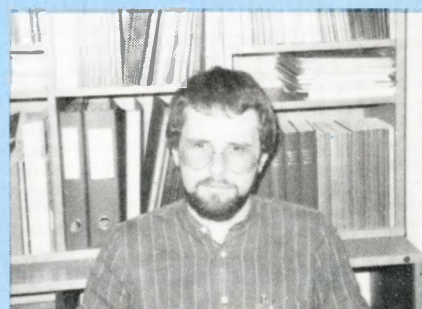
deren var blevet smittet på arbejdspladsen. Der måtte betales karensdag.

- I to tilfælde af forkølelse (hvoraf det ene angaves at skyldes træk fra en port) slap de pågældende ikke for karensdagen, idet dagpengeudvalget mente, at forkølelse er en almindeligt forekommende infektionssygdom, hvor en konkret smitekilde ikke med sikkerhed kan påpeges, hvorfor risikoen for at pådrage sig forkølelse normalt ikke er større på arbejdspladsen end udenfor.
- I en sag om influenza udtalte man sig på samme måde som ved forkølelse.
- En medarbejder, som dagligt var beskæftiget med flytning af tunge ting (50-60 kilo) var sygemeldt med hold i ryggen. Medarbejderen slap ikke for karensdagen, idet udvalget ikke fandt, at der var sket et ulykkestilfælde, der skyldtes arbejdet eller de forhold, hvorunder det foregik.
- En medarbejder, som arbejdede med handicappede børn fik rygsmerter efter at hun havde grebet et barn, som var ved at falde, slap derimod for karensdagen, da man anså det for at være et ulykkestilfælde, som skyldtes arbejdet.
- I to sager om svejsere, som var sygemeldt på grund af »svejseøjne« slap man for karensdagen, idet man anså det for at være en skade, som var foranlediget af arbejdet.

Ny medarbejder

I COI's sekretariat er der fra midten af marts ansat en ny medarbejder. Det er Steen V. Kristensen, der er 28 år gammel og læser forvaltning, stud.adm.pol., på Københavns Universitet. Steen Kristensen er ansat 30 timer om ugen og skal supplere COI's økonom Hans Hækkerup efter hans valg til folketinget. Desuden skal Steen Kristensen sammen med de andre medarbejdere i sekretariatet arbejde med teknologispørgsmål og samarbejdsudvalg m.m.

Steen Kristensen har et par år tilbage af sin uddannelse og har iøvrigt en



Steen Kristensen

alsidig erhvervs erfaring, ligesom han har egne erfaringer indenfor organisationsarbejde.

Nyt fra A-kassen

Ændring af ferieloven

Vi ved godt det efterfølgende afsnit ikke har den helt store interesse for vore medlemmer, idet statstjenestemænd og telefonfolk får feriepenge efter de for staten gældende regler. Ændringen kan dog alligevel have almen interesse, hvorfor vi iler med at bringe den.

Folketinget ændrede den 9. marts 1984 ferieloven, hvorefter visse lønmodtagere kan få udbetalt deres feriegodtgørelse fra arbejdsgiver, uden at afholde ferien.

Det drejer sig blandt andet om lønmodtagere, der inden ferieårets begyndelse den 2. maj 1984 opbeholder efterløn i en A-kasse. Disse efterlønsmodtagere kan ved ferieårets begyndelse få udbetalt den feriegodtgørelse, der er indbetalt til Ferie Giro, uden at afholde ferien. For at opnå dette skal de pågældende senest 31. marts indsende dokumentation til Ferie Giro i form af en særlig anmodning, der dog inden blanketten indsendes, skal attesteres af A-kassen.

Det feriebeløb, der kan komme til udbetaling, vedrører ferieindtjeningsåret 1983. Hvis et medlem er overgået til efterløn f.eks. 1. marts 1984, vil eventuel feriegodtgørelse optjent 1. januar — 28. februar 1984 blive udbetalt 2. maj 1985, uden der til den tid skal indsendes ny begæring.

Efterlønsmodtagere, som begærer feriegodtgørelse udbetalt — uden at afholde ferie — bliver modregnet i efterlønnen umiddelbart efter 2. maj 1984.

Regulering af dagpengesatsen pr. 1. april

Folketinget har ved trediebehandling, tirsdag den 27. marts, vedtaget at ændre reglerne for regulering af dagpenge og efterløn. De særlige regler træder i kraft 1. april 1984.

Nyudlærte (dimitterende), der opbeholder den særlige dimitteringsats på kr. 266,-, kan *ikke* få denne dagpengesats reguleret, selv om de er udlært (dimitteret) før den 1. april 1983.

Der kan ikke reguleres ud over de nugældende maksimumsats på kr. 335,- på heltid og kr. 223,- på deltid.

Dette indebærer at medlemmer, der allerede opbeholder maksimumsatsen, ikke kan få del i reguleringen, idet den kun gælder de individuelle satser.

Reguleringen omfatter alene ledige, som har fået beregnet en dagpengesats på baggrund af et arbejdsforhold, der er afsluttet før den 1. april 1983.

Ændringen medfører at beregningsgrundlaget (indtægten i de sidste 3 måneder før ledigheden) kan tillægges kr. 45,00 pr. uge. Det skal dog bemærkes, at den hidtidige arbejdsfortjeneste kun forhøjes med det faktiske antal timer, der forud for ledigheden er arbejdet i gennemsnit pr. uge. For såvel heltids- som deltidsforsikrede tillægges kr. $\frac{45}{40} = 1,13$ pr. time.

Eksempel:

Et medlem har afsluttet et arbejdsforhold den 28. marts 1983 og har, i de seneste 12 uger forud for arbejdsophøret, haft en indtjening på kr. 26.496,- for 480 arbejdstimer, hvilket berettiger medlemmet til en dagpengesats på:

$$26.496 : 72 \times 90\% = 331$$

Regulering pr 1. april 1984:

Beregningsgrundlag.....	kr. 26.496,00
+ 480 timer a 1,13.....	kr. 542,40
	<hr/>
	ialt kr. 27.038,40

Ny dagpengesats:

$$27.038,40 : 72 \times 90\% = 338 = 335.$$

Selv om medlemmet ifølge resultatet af denne udregning er berettiget til sats 338 kan der ved disse reguleringer ikke udbetales mere end maksimumsatsen 335.

Efterløn

Reguleringen omfatter også efterlønsmodtagere, som er overgået til efterløn den 2. januar 1983 eller senere. Det gælder her for efterlønsmodtagere som for ledige, at reguleringen alene har indflydelse på individuelle satser. Maksimumsatserne berøres ikke af ændringen.

Der kan ikke udbetales højere satser end nedenstående.

	90%	80%	70%
Heltid.....	335	268	235
Deltid.....	223	178	156

For en efterlønsmodtager kan beregningsgrundlaget (indtægten i de sidste 6 måneder før overgang til efterløn)

tillægges kr. 45,00 pr. uge. Vi skal igen erindre om, at arbejdsfortjeneste kun forhøjes på grundlag af det faktiske timetal i beregningsperioden. For såvel heltids- som deltidsforsikrede tillægges

kr. $\frac{45}{40} = 1,13$ pr. time for de faktiske timer.

De første udbetalinger efter ovenstående regler finder sted fra og med uge 14 — den 2. april 1984.

For såvel efterlønsmodtagere som ledige vil en tilsvarende regulering af de individuelle satser finde sted pr. 1. oktober 1984.

Velstandsregulering for efterlønsmodtagere, overgået senest den 1. januar 1983

Der er tidligere vedtaget regler om, at maksimum-satserne for de efterlønsmodtagere, der senest den 1. januar 1983 er overgået til efterløn, fra og med den 2. april 1984 kan udgøre:

Heltidsforsikrede.....	kr. 355,00
Deltidsforsikrede.....	kr. 237,00

Individuelle satser

Der kan ligeledes ske en regulering for individuelle satser, men opmærksomheden skal henledes på, at den hidtidige arbejdsfortjeneste kun forhøjes på grundlag af det faktiske timetal. For såvel heltids- som deltidsforsikrede tillægges

kr. $\frac{45}{40} = 1,13$ pr. time for de faktiske timer

På given foranledning skal det meddeles, at medlemmer der overgår til 80% eller 70%, skal have beregnet i forhold til den til enhver tid gældende maksimumsats.

Efterlønsmodtagere, der er overgået senest den 1. januar 1983, vil derfor ved overgang til 80% efter 1. april 1984 kunne modtage op til kr. 284,00 pr. dag (80% af 355), også selv om der inden denne dato ikke var adgang til maksimumsatsen.

Tilsvarende gælder ved overgang til 70%.

Alle ovenstående reguleringer foretages af A-kassen. Medlemmerne behøver ikke at rette henvendelse til kassen for at få del i de omtalte forhøjelser.

Udsendt 1. maj 1984.

En sådan havn kan bygges ved »Oddermoosen« ved Vollerup.

Men dens udnyttelse forudsætter, at der bygges en 7 km lang forbindelsesbane herfra til den eksisterende bane i det østlige Kalundborg og desuden en bilvej i omtrent samme linie.

En sådan plan ville blive et sidestykke til den aktuelle DSB-plan om at lave en ny bane fra Nyborg station til Knudshoved havn og at forlægge størstedelen af Storebæltsfærgefarten hertil, idet der derved ligeledes kan opnås en anelig rute- og tidsforkortning for moderate anlægsudgifter.

Ny havn på Jyllands kyst?

En anden mulighed er at bevare Kalundborgs nuværende havn som den østlige danske havn, men at forlægge den vestlige havn fra Århus til et sydligere sted ved Jyllands kyst, evt. helt ud på grundene uden for kysten sydøst for Odder.

Forf. har i 1960'erne, især i DLT, publiceret en række artikler om sådanne planer. I oktober 1969 foresloges en havn på Svanegrund øst-ende. Ganske vist ville det blive meget vanskeligt og meget bekosteligt at lave havneanlæg og tilhørende landanlæg her. Men forslaget gik ud på at udføre den nordlige side af havnens moleanlæg m.m. således, at det senere kunne indgå som led i en dæmningsforbindelse til en bro over det dybe farvand mellem Svanegrund og Samsø's vestkyst, altså moleanlæg, der kunne indgå som varig del af den større, endelige helhed, så de store »havneudgifter« kunne motiveres.

Efter at have været medlem af 1970-72-udvalget angående Storebæltsmulighederne kom jeg til den erkendelse, at en bro mellem Svanegrund og Samsø ville blive uri-

melig dyr, og at en tunnelforbindelse (for jernbanetog incl. biltog), endda med stor kapacitet, tværtimod ville blive ret billig. Følgelig kunne broløsningen ikke blive det rette valg. – Dermed var ideen om at lave en havn på Svanegrund østlige del ikke længere så økonomisk velmotiveret.

En forbindelse fra Endelave til Sjælland

Der kan imidlertid tænkes en anden mulighed, nemlig at bygge en dæmning over Søby Rev og Søgrund og videre – ikke til Svanegrund, – men til Overgrund og dermed til Endelave.

Der er nemlig gode betingelser for at anlægge en færgehavn ved Endelaves østside og tilhørende landanlæg på allerede eksisterende land, altså uden at der skal foretages storstilede opfyldninger. Så den plan er mere realistisk end Svanegrund-Planen.

Distancen mellem Endelave og Kalundborg er 50 km. Hvis de to nye DSB-færger indsættes her, kan de sejle i to-timers takt, dog forudsat at servicehastigheden kan blive 20 knob.

Desværre er Endelave planen behæftet med den alvorlige mangel, at den aldrig kan føres videre direkte mod Sjælland som en fast forbindelse. Endelave-ruten er altså ikke meget bedre end Svanegrund-ruten.

Den helt gennemgående faste forbindelse

Tilbage bliver da kun planer, som baseres på helt gennemførte uafbrudte faste trafikforbindelser.

De kan være broforbindelser eller tunnelforbindelser. De kan tjene enten biltrafikken eller togtrafikken eller begge dele.

Togforbindelser kan imidlertid

tjene ikke blot den klassiske togtrafik, men også biltrafikken, nemlig ved indsættelse af specialtog, der kan befordre biler, – forøvrigt både person- og lastbiler.

En bro over bæltet mellem Svanegrund og Samsø vil som sagt blive meget dyr.

En tunnelforbindelse for biltrafik vil også blive dyr, hvis den skal have kapacitet for bilkørsel på fire eller seks vognbaner. Tilmed skal en tunnel for biltrafik ventileres. Dermed øges kravene til tværprofil, bl.a. p.g.a. tunnelens længde. Udgifterne til anlæg og drift af en sådan tunnel vil blive helt urimelige.

Hvis man så af hensyn til biltrafikken vil foretrække en bro for bil- og togtrafik, kunne man måske nok føre den helt til Samsø. Men så heller ikke længere mod Sjælland. Thi en sådan bro over Samsø Bælt vil komme til at koste endnu mere end den aktuelle Storebæltbro.

En tunnelforbindelse via Samsø Bælt kan overhovedet ikke blive andet end en jernbaneforbindelse, bl.a. for biltog.

Bro over Samsø Bælt bør undgås

En bro over Samsø Bælt vil blive vanskelig at befare i blæst og isbelægning.

Inden brodebatten afsluttes, skal det bemærkes, at en bro via Samsø Bælt skulle føres til Rønæs' vest-ende. En fortsættende motorvej og jernbane over det vestlige Samsø ville ødelægge dette smukke, fredede landskab fuldstændigt.

En bro måtte have mange piller. De kan påsejles af skibene i international fart gennem bæltfarvandet.

De store russiske krydsere kan sejle meget hurtigt, – og selv under fredelige forhold sejler de tit meget hurtigt.

Hvis de påsejler en af de mange piller, specielt en af de spinkleste, med stor fart, vil broforbindelsen formodentlig blive brudt.

Tankskibe er ikke så hurtige. Men de store tankskibe er lidet manøvredygtige. Hvis de påsejler eller skraber mod en bropille, kan der fremkomme revner i skibsskroget med den følge, at der udflyder olie. Derved kan de indre danske farvande og alle kysterne med blive så forurenet, at næsten alt liv uddør.

Den økonomiske betydning deraf kan illustreres ved, at der nu kræves 300 milliarder \$ i skadeserstatninger for følgerne af et tankskibs forlis ved Frankrig for et par år siden. Det svarer til hved hundrede gange så meget som en bro over Samsø Bælt vil koste.

Iøvrigt vil en bro være meget udsat i tilfælde af en krigssituation, selv om Danmark prøver at holde sig uden for alle stridigheder.

En tunnel under Kattegat vil ligesom en tunnel under Storebælt byde på større sikkerhed for sammenbindingen af Danmarks østlige og vestlige landsdele. Og tunneler under både Storebælt og Samsø Bælt vil blive allerbedst.

En tunnel synes altså at være den eneste brugelige løsning.

Flere slags tunneler

En tunnel er et vidt begreb. Den kan bygges på mange måder. Den kan være en udgravet eller sprængt eller fræset tunnel, der fremføres under havbunden. Bjergarterne umiddelbart under Samsø Bælt er formodentlig mest Kertemindemergel. Dog er det sandsynligt, at der under den dybe rende uden for Røsnæs er løse sedimentter af ringe alder, ligesom under Storebælt dybe rende uden for Halsskov. Her kan en fræset metode næppe bruges.

Dog kan man fryse grunden og derefter måske bruge en fræset metode. Det gør man i stor stil ved bygningen af Bryssels metrobanesystem.

Tunnelen under Kanalen mellem England og Frankrig blev vedtaget for ca. 15 år siden, og arbejdet kom så småt i gang. Man ville da fræse tunnelen frem. Det beregnes, at dette arbejde kunne udføres for en yderst moderat pris pr. km. Men så blev arbejdet stillet i bero.

Nu interesserer man sig atter stærkt for Kanaltunnelprojektet i Frankrig. Derimod forholder man sig stadig yderst køligt til projektet i England.

Desværre er priskalkulerne efterhånden steget kolossalt. Nærværende artikels forf. skrev i 1970 en artikel i »Ingeniøren« (nr. 16, s. 40–44), betitlet: »Kan ensporet tunnel under Kattegat for bilførende tog betale sig på et år?«. Jeg var inspireret til at tro det ud fra daværende priskalkuler for tunnelen mellem England og Frankrig.

Nu er sagen mere uklar. Det er vel ikke udelukket, at en tunnel, der udfræses i Kertemindemergel, kan laves for små omkostninger. Men man kender stadig så lidt til jordlagene under forskellige steder og i forskellige dybder under Samsø Bælt, at det ikke er muligt på indeværende tidspunkt at beregne, hvad en fræset tunnel her vil koste.

Men det ville være ønskeligt, om der kunne blive foretaget bundundersøgelser her. – Der er nok mere grund til at påbegynde sådanne undersøgelser her end at foretage ekstra undersøgelser i Storebælt.

En sænkerørstunnel under Samsø Bælt

Men foreløbig må man nøjes med at interessere sig for sænketunne-

ler under bælteerne ved begge sider af Samsø Bælt.

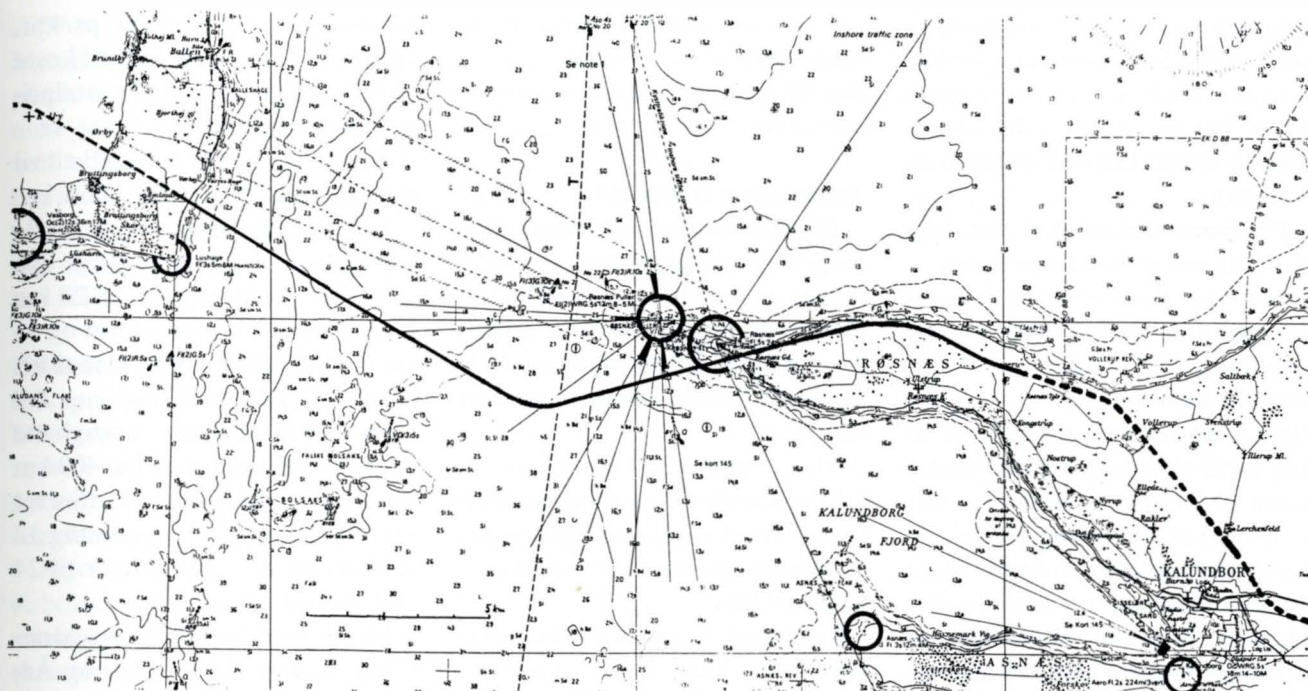
Tunneler af rør, der er nedsænket på havbunden, stiller ikke store krav til bundens fasthed og bæreevne. Derfor behøves der ikke så detaljeret kendskab til bunden som for en fræset tunnel. Følgelig kan sænketunnelernes pris beregnes ret nøjagtigt allerede nu.

1970–72 Storebæltskommissionen, »Teknisk Udvalg«, foranledigede, at der blev foretaget ret detaljerede prisberegninger for sænkerørstunneler under Storebælt Østre Rende og Vestre Rende, endda for tunneler af ret forskellig konstruktion.

Der blev foretaget prisberegninger både af Christian & Nielsen og af en arbejdsgruppe etableret af Kampsax, Højgaard & Schultz, samt Monberg & Thorsen, der var udvalgets konsulenter m.h.t. tunnel- og broprojektet.

Sidstnævnte firmaers projekt og prisberegninger var baseret på tunnelrør, som skulle bygges på skibsværfter af skibspladestål, som blev foret med beton, så totalvægten ville komme til at svare omtrentlig til opdriften. De skulle ikke belægges med beton udvendig. Men stålkappen skulle rustbeskyttes ved elektrisk strøm gennem den. Den metode er brugt bl.a. til den 5,7 km lange jernbanetunnel under bugten mellem San Francisco og Oakland; den har vist sig at være særdeles effektiv.

Prisberegningerne viste, at denne art tunneler kunne fremstilles lidt billigere end de rene beton-tunneler. Tunnelen under Østre Rende ville med 14 ‰ gradient blive 7560 m lang + 828 m ramper; og tunnelen under Vestre Rende ville blive 6720 m + 736 m ramper, tilsammen 14280 tunneler + 1564 m ramper. De ville tilsammen koste



1540 mill. kr. Det betyder, at tunnelanlæggene ville koste ca. 100 mill. kr. pr. km. Det var efter prisniveauet for 1972. – Men nu må man jo nok regne med ca. 2½ gange så meget.

Tunnel-linien

En sænkerørstunnel kan ikke udføres i en linie direkte mellem Røsnæs og Samsø, fordi den da måtte føres i land på Røsnæs på et terrænmæssigt set højst ugunstigt sted, som iøvrigt er et naturskønt sted, som bør forblive intakt. Heldigvis er det allerede fredet.

Dertil kommer, at den dybe rende uden for Røsnæs har dybder op til 61 m. Afstanden hertil fra Røsnæs' vest-ende er så kort, at faldgradienten ville blive meget stor.

Men tunnelen kan udgå fra Røsnæs' sydvestkyst ved Skansen, 0,9 km øst for halvøens spids. Her er der jævn og lav kyst.

Tunnelen kan herfra føres i sydvestlig, efterhånden i vestdrejende retning i en stor bue. Den krydser den dybe rende i væsentlig mindre dybde. Derpå drejer den mod nordvest og når frem til Samsøs østkyst, 1,7 km nord for øens sydøsthjørne, dvs. ret øst for Hjalmarsgård.

Med den viste linie passerer den dybe rende på et sted, hvor maksimaldybden er 48 m. Det er 5,6 km fra Røsnæs.

Da faldet fra kysten i skinneniiveauet er fra -14 til -47, dvs. 33 m, må gradienten fra kysten til afrundingskurven blive mellem 6 og 7‰, hvis tunnelen passerer det dybeste sted uden her at være nedgravet.

Gøres buen større, kan renden passerer i mindre dybde. I en nordligere linie er dybderne lidt større; men til gengæld kan liniens længde da reduceres lidt. Liniens nøjagtige forløb er et kompromisvalg.

Længere mod vest fører linien

over et område med ret store dybder, op til 26 m i den viste tunnelliinie.

Stigningsgradienten herfra til Samsø må blive mellem 12 og 13‰. Det kan dog godt gå an. Til sammenligning har den franske hurtigbane mellem Paris og Lyon gradienter op til 35‰.

Totallængden af tunnelen fra Røsnæs' kyst til Samsø's kyst er 17,7 km.

Byggeprisen pr. km. må blive omtrent som for de tilsvarende tunneler under Storebælts Østre og Vestre Rende, – altså ca. 1800 mill. kr. – Til sammenligning ville broen over Østre Rende alene koste 1990–2020 mill. kr. efter samme prisniveau og beregnet af samme ingeniørgruppe. Det drejede sig endda om broer, som var langt mindre end dem, der nu er på tale.

Landtunnelen

Tunnelen under Samsø Bælt, som

næsten overalt kan forløbe nedgraved i en dybde af få meter, bør forlænges til lands til begge sider, bl.a. for at kunne passere selve kystlinien og dermed strandvoldene i en vis dybde.

På Samsø-siden skal det kun dreje sig om få hundrede meter.

Men på Røsnæs-siden foreslås det, at tunnelen forlænges en lang strækning. Så vil banen overhovedet ikke kunne ses.

Hvis landtunnelen føres frem til lidt forbi Nyby og dermed under vejen til Røsnæs havn, vil tunnelstrækningen blive knap 4,5 km.

Alternativt kan den føres videre til og forbi Ågerupsommerhusbygelse. I så fald vil tunnellængden blive knap 8 km. Det er omtrent halvdelen af den ialt 18 km lange banestrækning fra havtunnelen til Kalundborg, hvor Nørre Alle munder ud i Holbæklandevejen, dvs. det sted, hvor der er de bedste naturlige betingelser for anlæggelse af en ny Kalundborg station.

Hvis banen lukkes inde og nedgraves i 8 km tunnel, kan den ikke fremkalde landskabelige ødelæggelser.

Men 8 km tunnel koster jo en del.

Landtunnelen tænkes udført som en åben udgravning, hvori der udstøbes en betontunnel. – Den praksis udøves i denne tid på en 5½ km lang strækning i Rhin-dalen lidt øst for Mannheim som led i den kommende hurtigbane til Stuttgart. Der er ikke terrænmæssige vanskeligheder på det sted. Tunnelen laves udelukkende af hensyn til, at de lokale gårde, huse og haver ikke »berøres« af banen. Tunnelen bliver simpelthen overdækket med jord, så man atter kan drive landbrug og havebrug.

Selv en 8 km landtunnel over

Røsnæs' nordlige del vil kun koste ubetydeligt lidt i forhold til, hvad den 18 km lange havtunnel under Samsø Bælt koster.

Tunnelernes tværprofil

Regnes der med, at tunnelstøbningens bruttohøjde er 9 m, deraf 1 m gulv og 2 m loft og 6 m indre rum for togene og de elektriske ledninger, skønnes det passende at lade tunnelen krydse Samsøs kyst 2 m under kote 0.

Men Sjællands kyst krydses i loftshøjde –6 m. Så kan tunnelen trods fortsat stigning krydse vejen til Røsnæs' vestende under terrænniveauet her.

Tunnelen stiger mod nordøst. Omtrent 1,7 km fra kysten når banen op til 23 m terrænhøjde. Men da den tænkes fremført i en tunnel, der skal overdækkes med et par meter jord, bliver skinnehøjden kun ca. 15 meter. De 23 m terrænhøjde repræsenterer det højeste punkt på hele banen fra Samsø Bælt til Kalundborg.

Mellem Aastrup Banke (28 m) og Langås (33 m) føres banen igenem en dal. Selv her kan banen fremføres således, at tunneltaget kommer omtrent i terrænniveau, dvs. ca. 12 meter.

På havstrækningen kan tunnelrørene fremføres i en grav, der er overdækket. I den allerdybeste del kan tunnelen fremføres således, at dens underkant ligger i bundens kote, dvs. –48 m.

Tunnelen tænkes udført med en indre skillevæg, altså som et dobbeltrør. Så kan togene ventilere luften i det ene rør i retning mod Sjælland og i det andet rør mod Samsø.

Anlægsomkostningerne

Regnes der med, at den ca. 18 km havtunnel med nutidens prisniveau

kan bygges for 250 mill. kr. pr. km, og at den 8 km landtunnel vil koste 25 mill. kr. pr. km, bliver totalprisen for hele tunnelen 4,7 mia. kr.

Tunnelen vest for Samsø Bælt vil tilsvarende koste henved 1 mia. kr.

Dertil kommer udgifterne for de tilsluttende jernbaneanlæg på land. Det drejer sig om ca. 20 km på Sjælland, 7 km på Samsø og 46 km i Jylland og på grundene uden for kysten, ialt ca. 75 km.

Den nye franske hurtigbane mellem Paris og Lyon, ca. 400 km helt ny tosporet, elektrificeret bane, har kostet gennemsnitlig 17 mill. fr. pr. km. Det svarer til 24 mill. danske kr. pr. km.

På det grundlag vil de nye baneanlæg mellem Kalundborg og Århus komme til at koste omkring 1800 mill. kr. ud over tunnelomkostningerne.

Der er også en række andre udgiftsposter. Men de er alle relativt små.

Hele hurtigbanen mellem Kalundborg og Århus vil altså koste omkring 8 mia. kr.

Det er mange penge.

Men dog væsentlig mindre, end hvad den aktuelle Storebæltspan med kæmpebroen over Østre Rende nu angives at ville komme til at koste.

Husk!

Stof til bladet skal være redaktionen i hænde senest den 15. i måneden.

Hvad ATP-medlemmerne mener og ved om ATP

ATP-ordningen har nu bestået i 20 år, og for at få et godt udgangspunkt for en endnu bedre kontakt med lønmodtagere og arbejdsgivere har ATP ladet analyseinstituttet AIM foretage et rundspørge blandt ATP-medlemmerne om, hvad de mener og ved om ATP.

De fleste ønsker at supplere folkepensionen

Undersøgelsen viser, at den altovervejende del af lønmodtagerne finder, at folkepensionen bør suppleres.

Hovedparten af lønmodtagerne er bekendt med, at ATP er en forsikringsmæssigt opbygget pensionsordning, hvortil både arbejdsgivere og lønmodtagere bidrager.

ATP-bidraget udgør i dag kr. 1.166,40 om året, svarende til lidt under 1% af en faglært arbejders løn.

De fleste lønmodtagere betragter ordningen som god, fordi de derved opnår et tillæg til folkepensionen.

ATP-pensionens størrelse

Af AIM-analysen fremgår, at kun hvert 8. ATP-medlem ved, hvor stor ATP-pensionen er.

I dag er ATP-pensionen godt 4.300 kr. pr. år for nye pensionister, som har været fuldtidsbeskæftiget eller næsten fuldtidsbeskæftiget siden 1964. Bag denne pension ligger samlede bidragsindbetalinger til lønmodtagerens konto på mellem 7.300 og 8.800 kr. Af dette beløb har lønmodtageren selv betalt 1/3.

ATP-midlernes forrentning

ATP sætter medlemmernes »opsparing« i arbejde gennem investering i aktiver, obligationer og på det seneste også i erhvervs-

ejendomme. Pengene vender på denne måde tilbage til erhvervslivet, hvor der skabes arbejdspladser og produktion.

Kun hver 10. af de adspurgte er klar over, hvor godt ATP forrenter medlemmernes midler. Forrentningen af nye investeringer ligger på et niveau, svarende til markedsrenten, og ATP's samlede regnskabsmæssige afkast i 1983 var på knap 16% efter fradrag af formueafgift.

ATP administrerer billigt

Ifølge undersøgelsen synes det at være en ret udbredt opfattelse, at en stor del af opsparingen bruges til administration. I virkeligheden er ATP's omkostninger meget små. I 1983 gik således under 1% af indtægterne til administration.

ATP-huset i Hillerød har mange opgaver

AIM's undersøgelse viser, at lønmodtagerne kun har begrænset viden om de opgaver, ATP-huset løser.

Arbejdsmarkedets parter oprettede i 1964 ATP som en selvejende institution og baserede fra starten administrationen på moderne edb-systemer. Dette har igennem årene medført, at ATP-huset har fået tillagt stadig flere opgaver fra arbejdsmarkedet.

Ud over ATP-ordningen beskæftiger ATP-huset sig med følgende opgaver:

Lønmodtagernes Garantifond (LG),

der sikrer lønmodtagere løn- og feriepenge, hvis arbejdsgiveren på grund af konkurs, ophør m.v. ikke kan betale.

Arbejdsgivernes Elevrefusion (AER),

der refunderer arbejdsgivere den

løn, der udbetales til efg-elever og lærlinge under skoleophold.

Lønmodtagernes Dyrtidsfond (LD),

hvor ATP-huset udbetaler de »indefrosne« dyrtidsportioner til lønmodtagerne, når de udtræder af arbejdsmarkedet.

FerieGiro,

der har afløst feriemærkesystemet. ATP-huset opkræver her feriepenge hos arbejdsgiverne og udsender feriegir oanvisninger til lønmodtagerne, som de kan hæve, når de holder ferie.

Fællesopkrævning (FOK)

letter arbejdet for arbejdsgiveren, idet ATP-huset nu samlet opkræver bidrag til: ATP, LG, AER, Invalidpension (IP), Arbejdsløshedsforsikring (AL) og nu senest også til Arbejdsmarkedsuddannelsesfonden.



- Var det 4:30 eller 5:30 i skulle vækkes?
- 5:30 - Hvad er klokken?
- 6:30 - - -

Vor madkultur og de andres

Af Tage W. Jensen

20

Hurtigmad – på engelsk/amerikansk, *fast food* – er amerikanernes idé. Logisk for landet, der også serverede slagordet, »tid er penge«.

Amerikanerne begyndte at skrive madkulturhistorie så sent som i 1621, da de satte det første større måltid på bordet. Det markerede nybyggernes første høst i landet, de var udvandret til fra England om bord i skibet, »Mayflower«. Beviset for, at de ville kunne overleve på det ukendte kontinent, selv om landets indfødte, rødhudede beboere ernærede og forsvarede sig vældig godt med bue og pil og desuden havde dekorativ og statistisk sans for at skrælle hovedbunden af nyslagede fjender.

Nybyggerne indså det guddommeliges medvirken i høstresultatet, så de kaldte det første festmåltid, *Thanksgiving Dinner*, taksigelsesmiddag. Det består i dag af ovnstegt kalkun plus så mange amerikanske specialiteter som mulig. Og for amerikanerne er det stadig kalenderårets (som regel sidste torsdag i november) største måltid i enhver henseende. Julemåltidet medregnet.

Nogle af USA's senere madkulturelle kapitler blev kvalitetsmæssigt slankere end taksigelsesmiddagen – et af de tyndeste er det om hurtigmad. Alligevel kunne hurtigmadideen eksporteres i 1970'erne med præriebrandens fart – navnlig til Europa – hvor de nemt renholdte, formstøbte plasticinteriører med serveringsdiskenes rækker af skinnende, summende, lysblinkende og bip-bip'ende mikrobølgeovne, blandere, skærere m.m. under galleriet af store, bagsidebelyste farvefototransparenter af vareprogrammets 10–12 »numre« samt udsvivende »konserves« musik fra højttalere i loft og væg nu er almin-

delig kendt. Ind træder kunderne direkte fra fortovet, ser på farvebillederne, bestiller og får på få sekunder det ønskede måltid rakt emballeret over disken. Maden kan altså medtages og spises f.eks. i bilen uden brug af kniv og gaffel. »Fingerspisning« kendetegner lidt af hurtigmadkulturen. For resten er plasticmiljøet ikke beregnet til kundernes hyggeligt filosoferende »falden hen« – hurtig ind/ud er hurtigmadforretningens »sjæl«.

En hel generation af vesteuropæere er ved at vokse op med hurtigmadkulturen – og med iøjnefaldende konsekvenser.

Hurtigmadideen er for det første i skarp kontrast til den gamle verdens – Europas – madkultur, der præges af den ganske rimelige opfattelse, at god mad må have den tid, den behøver til sin fremstilling. Hos europæere har madens kvalitet så godt som altid været det vigtigste. Ikke tempoet, hvori retterne tilberedes og serveres. Europæerne værdsætter, at det, de »putter i hovedet«, er godt lavet, smager godt og ser godt ud. Det sidste gælder eksempelvis i høj grad for danskernes verdenskendte nationalspise, smørrebrød, som er rent ud kunstnerisk i sin form og anretning. »Open-faced sandwich«, som engelske/amerikanske tunger kalder det, netop fordi det ikke skjuler sit tiltalende »ansigt« under den sædvanlige sandwich's virkelige håndmadspraktiske øverste brødskive.

For det andet: Hurtigmadkulturen viser tendens til at undergrave både vor kvalitetssans og vor restaurantkultur. Det sidste kan iagttages mange steder: Typisk et selskab på fem-seks »børn« af hurtigmadepoken, der kommer ind i en betjeningsrestaurant og bestiller lige så mange forskellige hovedret-

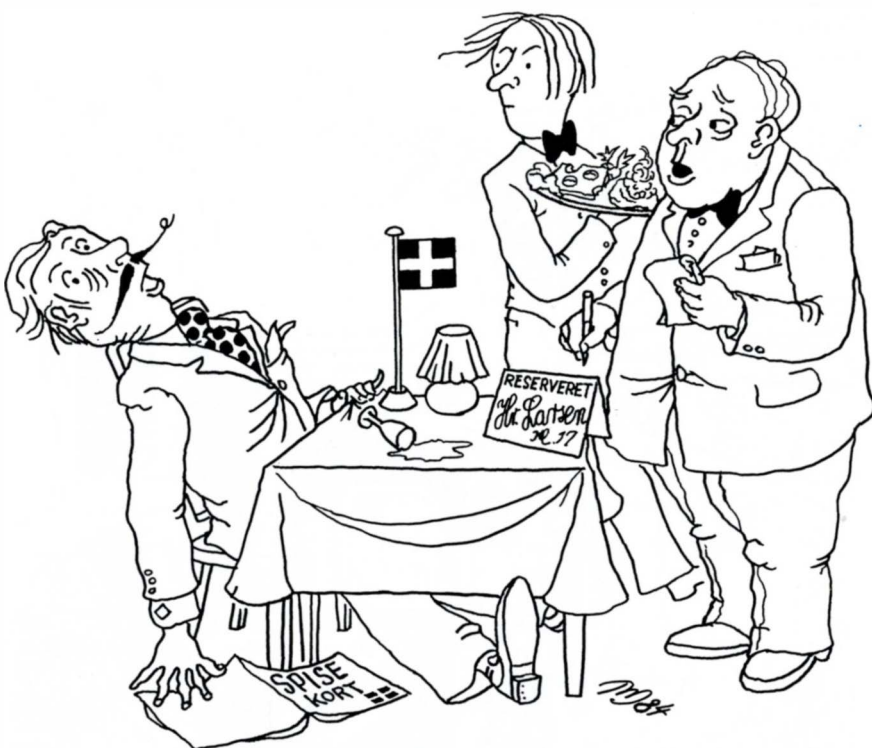
ter, som de er personer og dertil lige så mange forskellige drikkevarer. Umiddelbart efter tjenerens afgang til køkkenregionerne med ordrer og panderynker begynder gæsterne at tromme »djævelens tattoo« med fingerspidserne på bordet, snakke nervøst sammen, småfløjte og sidde uroligt på stole-sæderne, som om de udførte en ny form for *jogging* – siddende. Alt fordi tjeneren jo ikke kan servere de bestilte varer i løbet af lige så få sekunder, som gæsterne er vant til fra hurtigmadstederne. »Dødsstødet« for mangen tjeners faglige stolthed giver gæsterne, hvis de også be'r om sugerør til flaskerne! Totalvirkning: Blandede følelser hos gæster og tjener og somme tider helt ud i køkkenet.

Tendensen afspejler sig også i selve restaurantformen: lukninger efterfølges hyppigt af ny-åbninger med cafeteria-indrettede og »ta'selv« (læs: »rod-selv-sammen«) systemer samt de egentlige hurtigmadsteder – plus stadig flere kinesiske, tyrkiske, spanske, franske o.a. fremmede spisesteder. Endog vor nationalspises små »vejtemppler«, smørrebrødsforretninger, mærker tendensen. Omkostningsniveauet er langt fra hele årsagen til, at selv gamle, kvalitetsberømmede smørrebrødsbutikker så småt er ved at forsvinde og den ægte vare uden et sværdslag til forsvaret skæres ned til lutter karakterløse »håndmadder« – godt eksempel på den kulinariske kvalitetsforringelse.

Så det er faktisk nærliggende nu i hurtigmadstedernes tøjklæbende stegeos fra *pommes frites* og grydelaptynde hakkebøffer lagt i lag imellem to halve boller og sammenholdt med en blanding af syntetisk tomatketchup og lidt hakket grønt med salat»dressing« o.s.v. at

efterlyse den første *DK-Restaurant! DK - ? Dansk Køkken*. Hvor udelukkende serveres DANSK mad. Ikke én *lasagne italienne* eller *creme fraiche sauce*. Derimod – f.eks. – rigtig svinekam, helstegt med knasende sprød svær, friskkogte hvide og brunede kartofler, friskkogt rødkål... og ægte, brun flæskkestegssovs. Dertil surt og sødt. Eller: Gule ærter med flæsk, medisterpølse og friskrørt sennep. Eller: Den buttede, ægte danske (hakke)bøf med blanke, bløde løg under spejlæggets lille »sol«. O.s.v. Og supperne! Fra vinters oksehale, hønsekød, blomkål m.fl. til sommers f.eks. asparges, grønært og tomat. For slet ikke at nævne alle vore danske desserter – kun lige minde om jordbærkoldskål, æblekage med flødeskum og flødestetærte! Men først og sidst det geniale smørrebrød. Et godt stykke smurt af en inspireret, professionel »jomfru« er et komplet og raffineret mini-måltid i sig selv – som med rette fremkalder varmere lys i turisternes øjne end synet af vore andre nationale kunstværker. Eller mindst lige så varmt.

Thailandske, græske, ægyptiske, russiske, jugoslaviske, libanesiske, bolivianske foruden allerede nævnte andre fremmede spisemuligheder afvekslende med specielle bøfrestauranter i »mexikanske«



Det må være chock. Jeg gjorde bare hr. Larsen opmærksom på, at her serverer vi udelukkende dansk mad...

papmachékulisser og dunkel belysning, der faktisk alle nu findes i f.eks. København, er ikke uinteressante steder at besøge. Men rigtig (dansk) mad serverer de jo ikke.

Så frem med DK-restauranter! Før hurtigmadkulturen har forplumret vor smag for dansk køkken med dettes enestående mesterstykke, smørrebrød, som frisk fra fad er lige så hurtigt eller hurtigere

serveret. Og før italieneres spaghetti har stranguleret os, franskmænds glacerede, benløse fugle har kvalt os (nogle af os måske bare af grin) og andre fremmede »fugle« i dansk køkken har afgørende forvirret os. For sådan er »vingesuset« nemlig begyndt at blæse danske kokkehuer af danske kokkehoveder! Det er værd at holde på huerne og forsvare dansk arbejde, når dansk arbejde (smag)er bedst.

UDLANDET I —GLIMT

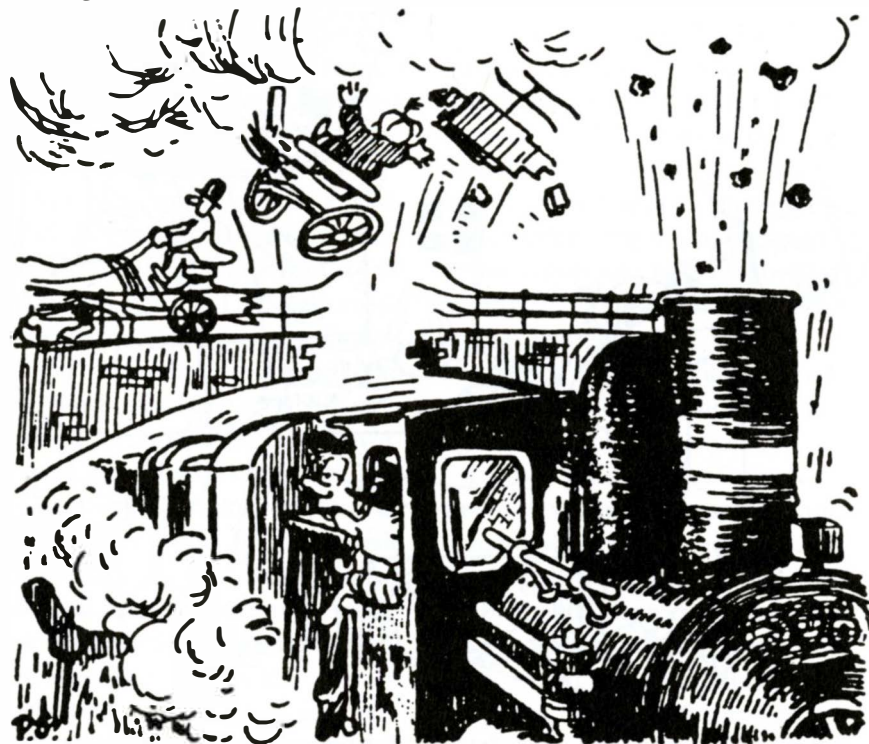
- FINLAND's statsbaner (VR) får 23 nye diesel-elektriske lokomotiver til rangering og strækningsskørsel, type »Dr 16«, med 1500 kW dieselmotor. Noget af kraftudviklingen går til vognopvarmning, når der køres passagertog. De 4-akslede lok får asynkronmotorer og frekvensomformere. Modulkonstruktion sikrer minimum af vedligeholdelsesudgifter.

- SVERIGE's statsbaners (SJ) nye 1. kl. ekspres Göteborg–Stockholm, rejsetid 4 timer, tilbyder passagerer stort morgen- eller aftensmåltid, sidstnævnte med udvalg i vine.

Christina bag spritmonopolets disk i X-gatan er lige som James Bond's yndlingsdrink rystet, ikke rørt og sukker (på dansk): – Vognlasterne er kommet til Sverige.

Pensionistkursus 5.–6. maj 1984 Knudshoved Nyborg

Deltagerliste



— *Måske du nu kan indse, at du kører lovlig hårdt!*

Mdt Gb

I. J. Christoffersen
Hvidovrevej 312
2650 Hvidovre

Egon Spiegelhauer Hansen
Bellmangsgade 21, 5. th.
2100 København Ø

Harry Hansen
Åsen 9
2670 Greve Strand

H. V. Hansen
Genforeningspladsen 17, 3.
2400 København NV

B. W. Hofmann
Fjeldstedvej 46
2650 Hvidovre

Hans E. Jensen
Lilletoften 96, 1. tv.
2740 Skovlunde

Svend Gybel Jensen
Mosebakkens 47
2670 Greve Strand

Frederik Johan Jørgensen
Elbagade 7, 1. tv.
2300 København S

O. P. Jørgensen
Thorupgårds alle 5
2720 Vanløse

Poul Werner Holm Jørgensen
Valhøj alle 95, 7. th.
2610 Rødovre

Holger Koue
Parmagade 46, 4.
2300 København S

Poul Kjær Kristensen
Banefløjnen 8, 2. tv.
2700 Brønshøj

Jens Johs. Lorenzen
Gulddyssevej 44, Gundsømagle
4000 Roskilde

Ole Skovgård Nielsen
Horsekildevej 51, 4.
2500 Valby

Poul Alex. Taklo
Reventlowsgade 20, 2.
1651 København V

Vagn E. Thomsen
Skovsangervej 12
2600 Glostrup

Mdt Hgl

M. S. Bristing
Hillerødgade 64
2200 København N

N. V. Ø. Jensen
Lundtoftegade 86, 2. tv.
2200 København N

Mdt Hg

Poul R. V. Andersen
Gurrevej 57
3000 Helsingør

Hans Erik Bidstrup
Kongosvej 67
3000 Helsingør

Helge Boegh
Nordvej 11
3000 Helsingør

Knud E. Madsen
Søndermarken 63
3060 Espergærde

Mdt Kø

K. V. Jørgensen
Slotsvænget 15, 2. th.
4200 Slagelse

Mdt Næ

H. N. M. Hansen
Ejlersvej 2
4700 Næstved

Mdt Ge

Poul Guldager
Halfdangsgade 11, 3. th.
2300 København S

Mdt Es

Karl Olesen
Str. Kirkevej 265
6700 Esbjerg

H. T. Poulsen
Søndergårds alle 20
6700 Esbjerg

Axel Schmidt
Storegade 63, 2. th.
6700 Esbjerg

K. P. Sørensen
Søndermarken 3
6700 Esbjerg

Mdt Fa
A. F. Heuck
Borgmesterløkken 4
6400 Sønderborg

P. H. Kristensen
J. P. Jacobsensvej 4
7000 Fredericia

A. E. Ravn
Fr. d. 3. Vej 37, 1.
7000 Fredericia

Mdt Pa
H. A. Nielsen
Stenløkke 29
6200 Kliplev pr. Aabenraa

Mdt Hr
H. B. Madsen
Gl. Landevej 142, st.
7400 Herning

Frede Noes
Sjællandsgade 13
7400 Herning

A. Lauridsen
Silkeborgvej 47
7400 Herning

Mdt Vg
E. E. Jensen
Frihedsvej 1
8800 Viborg

Mdt Ab
K. W. Christensen
Skovvej 31
8800 Viborg

Mdt Ar
Otto Frederiksen
Thyrasgade 3
8260 Viby J

Ove Kjeldahl
Aabyvej 12
8230 Aabyhøj

P. G. Odgaard
Hertzvej 13
8230 Åbyhøj

S. E. Kirkegaard
Birkeparken 9
8230 Åbyhøj

Mdt Kb
Svend Pedersen
Gl. Røsnæsvej 4
4400 Kalundborg

»Trækkrogen«

Onsdag den 23. maj 1984 afholder »Trækkrogen« sommerudflugt for sine medlemmer med piger til LO skolen ved Helsingør.

LO skolen danner rammen om hele vort arrangement i år. Efter ankomst bliver der i skolens hyggelige lokaler serveret et herligt »tag selv bord« med diverse drikkevarer og senere på eftermiddagen under musikledsagelse serveres kaffe med småkager og en lille aperitif.

Vi rejser samlet med tog fra Københavns Hovedbanegård kl. 09²³ og udflugten slutter på LO-skolen kl. ca. 18⁰⁰ (der køres t/r på eget rejsehjemmel, HT netkort dækker turen).

Er tilmelding ikke sket på anden måde, kan tilmelding ske senest den 15. maj 1984 på følgende telf. numre: Vagn Thomsen (02) 96 49 12 – Ole Skovgård Nielsen (01) 17 99 68 – Poul Kristensen (02) 94 75 46 – Holger Koue (01) 55 04 69.

Deltagerpris 120.00 kr. pr. person.

Vel mødt og med venlig hilsen
Bestyrelsen

PERSONALIA

Forfremmet til lokomotivfører (18. lrm.)

pr. 1.4.1984

Lokomotivfører (16. lrm.)

H. F. J. Thielberg, mdt Hg i mdt Hg

Forfremmet til lokomotivassistent p (09. lrm.)

pr. 1.4.1984

Stationsbetjent (03. lrm.)

H. C. V. Hansen, mdt Fs i mdt Kh

Afsked annulleret pr. 1.4.1984

Lokomotivfører (18. lrm.)

V. Haubye, mdt Næ

Ansæt på prøve som lokomotivassistent

(09. lrm.) pr. 1.4.1984

J. Jeppesen, mdt Kh

C. E. Andersen, mdt Kh (genansat)

Forflyttet 1.4.1984 efter ansøgning

Lokomotivfører (18. lrm.)

K. A. Kaluzny, mdt Ab i mdt Ar

T. M. V. Hansen, mdt Fa i mdt Gb

Poul Petersen, mdt Fa i mdt Pa

J. E. Petersen, mdt Gb i mdt Hg

B. M. Jensen, mdt Pa i mdt Fa

F. Klyver, mdt Pa i mdt Ar

R. Y. L. Larsen, mdt Str i mdt Kø

Afskediget pr. 30.4.1984 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører K (19. lrm.)

A. C. Quaade, mdt Hgl.

Afskediget pr. 30.6.1984 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (18. lrm.)

A. Sørensen, mdt Fa

G. V. A. Sørensen, mdt Gb

Afskediget pr. 30.6.1984 efter ansøgning, alder

Lokomotivfører (16. lrm.)

A. Pedersen, mdt Rd

Afskediget pr. 31.5.1984 efter ansøgning

Lokomotivassistent (09. lrm.)

K. S. Jensen, mdt Kh

Afskediget pr. 31.3.1984 antagelse annulleret

Lokomotivassistent p (9. lrm.)

K. Edwardsen, mdt Kh

Afskediget pr. 15.3.1984 efter ansøgning

Lokomotivassistent p (09. lrm.)

F. Galschiøt, mdt Kh

H. J. Larsen, mdt Kh

Dødsfald

Lkf T. M. Pedersen, Korsør, død den 3.3.1984.

Adressefortegnelse

24

Københavns Godsbanegård:

Lokomotivfører John Østerberg,
Skodsborg Strandvej 157, 2942 Skodsborg.
Tlf. (02) 80 33 53.
Kasserer: Lokomotivfører F. P. Hansen,
Kirsebærvangen 136, 2760 Måløv.
Tlf. (02) 65 04 41.

Helgoland: Lokomotivfører Arne Schmidt,

Kildeholm 1, 2600 Glostrup.
Tlf. (02) 45 08 67.
Kasserer: Lokomotivfører P. W. Madsen,
Tjbjergvej 20, 2720 Vanløse.
Tlf. (01) 74 83 11.

DLF Kh afdeling: Lokomotivassistent B.

Bondesen, Kanonvej 11, 2730 Herlev.
Tlf. (02) 84 00 54.
Kasserer: Lokomotivassistent S. E.
Feyerstad, Hedelyparken 98, st.tv., 2670
Greve Strand.
Tlf. (02) 90 82 74.

Helsingør: Lokomotivfører M. B.

Rasmussen, Margeritten 2 F, 2620
Albertslund.
Tlf. (02) 64 67 33.
Kasserer: Lokomotivfører R. G. Holm,
Ydunsvej 12 D, 3000 Helsingør.
Tlf. (02) 21 07 38.

Næstved: Lokomotivfører Jørgen Jensen,

Mariedalsvej 45, 4700 Næstved.
Tlf. (03) 73 13 56.
Kasserer: Lokomotivfører Erik W.
Nielsen, Herman Bangsvej 6, 4700
Næstved.
Tlf. (03) 73 25 61.

Gedser: Lokomotivfører J. O. Jensen, Ø.

Allé 7, 4874 Gedser.

Rødby Færge: Lokomotivfører K. E.

Nielsen, Lindevang 14, 4970 Rødby.
Tlf. (03) 90 22 04.
Kasserer: Lokomotivfører F. E. S.
Jørgensen, Krøngevej 40, 4930 Maribo.
Tlf. (03) 90 66 27.

Kalundborg: Lokomotivfører A. Søgaard,

Bredekildevej 83, 4400 Kalundborg.
Tlf. (03) 51 45 23.
Kasserer: Lokomotivfører K. O. Jensen,
Stationsvej 3 B, 4400 Kalundborg.
Tlf. (03) 51 17 16.

Korsør: Lokomotivfører P. H. Jensen,

Frølundevej 69, 4220 Korsør.
Tlf. (03) 58 05 70.
Kasserer: Lokomotivfører E. G.
Tranders, Æblehaven 19, 4220 Korsør.
Tlf. (03) 57 33 19.

Nyborg: Lokomotivfører A. K. Johansen,

Egernvænget 118, 5800 Nyborg.
Tlf. (09) 31 27 70.
Kasserer: Lokomotivassistent S.
Jørgensen, Egernvænget 114, 5800
Nyborg.
Tlf. (09) 31 47 06.

Odense: Lokomotivfører F. J. Hansen, Vilh.

Kyhnsvej 32, 5230 Odense M.
Tlf. (09) 11 05 67.
Kasserer: Lokomotivfører P. A. L.
Jørgensen, Poul Møllersvej 13, 5230
Odense M.
Tlf. (09) 11 59 09.

Fredericia: Lokomotivfører T. Nielsen,

Nyager 24, Bredstrup, 7000 Fredericia.
Tlf. (05) 95 45 70.
Kasserer: Lokomotivfører J. Vestergaard
Nielsen, Nymarksvej 146, 7000 Fredericia.
Tlf. (05) 92 46 24.

Padborg: Lokomotivfører M. Kjær-Nielsen,

Rønshavevej 28, Bov, 6330 Padborg.
Tlf. (04) 67 33 65.
Kasserer: Lokomotivfører H. C. Thiesen,
Egevej 12, 6330 Padborg.
Tlf. (04) 67 30 63.

Esbjerg: Lokomotivassistent C. Raunsbæk,

Novrupvej 40, 2. tv., 6705 Esbjerg Ø.
Tlf. (05) 13 39 41.
Kasserer: Lokomotivfører H. M. Barlo,
Strandbygade 58, 3. th., 6700 Esbjerg.
Tlf. (05) 12 90 58.

Struer: Lokomotivfører B. S. Kristensen,

Hjermvej 58, 7600 Struer.
Tlf. (07) 85 06 12.
Kasserer: Lokomotivfører C. H. Honoré,
Peter Bangsvej 38, 7600 Struer.
Tlf. (07) 85 08 69.

Ålborg: Lokomotivfører Finn C.

Christensen, Købkesvej 14, 9000 Ålborg.
Tlf. (08) 12 16 91.
Kasserer: Lokomotivassistent K. D.
Fjellerad, Hadsundvej 138, 9000 Ålborg.
Tlf. (08) 14 65 28.

Randers: Lokomotivfører F. V. P. Hvam,

Mariagervej 36 A, 1. 8900 Randers.

Århus: Lokomotivfører G. E. Nielsen,

Skanderborgvej 229, st. th., 8260 Viby J.
Tlf. (06) 14 20 87.
Kasserer: Lokomotivfører M. Hansen,
Runevej 31, 8210 Århus V.
Tlf. (06) 24 24 57.

Viborg: Lokomotivfører Aage Thomsen, B.

S. Ingemannsvej 20, 2., 8800 Viborg.
Tlf. (06) 62 47 86.

Herning: Lokomotivfører O. Bruno,

Håkongsgade 29, 7400 Herning.
Tlf. (07) 12 20 05.

Flytning

Husk i god tid at melde flytning til postvæsenet. Hvis medlemsbladet udebliver, meld det da til postvæsenet. Hjælper dette ikke, skriv så til bladets ekspedition.

Artiklers indsendelse

Artikler eller notitser, som ønskes optaget i medlemsbladet, skal foreligge hos redaktøren d. 15. måneden før, medlemsbladet udkommer. Op til højtiderne må regnes med længere frist, for at optagelse kan være sikker.