



10

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE

DSB i konkurrence – Det er sagens kerne



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NOVEMBER 1985 – 85. ÅRGANG

10

Indhold:

DSB i konkurrence –	
Det er sagens kerne	2-3
Pensionistproblemer	4
Jernbanernes position må styrkes	6
To øst-vest trafikforbindelser	8
Billeder af DLFs bestyrelser	16
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.

Overskriften er en konklusion, maskintjenestens ledelse på DSBs vegne når til. Det er konklusionen på en kort sammenfattet udredning om en mere effektiv udnyttelse af lokomotivpersonalet.

Vi skriver udnyttelse, fordi denne udtryksform kan ses i sammenhæng med den politiske opfattelse, som i dag gennemsyrrer den del af befolkningen, der kontrollerer kapital og arbejdsfordeling. Også ledelser i offentlige virksomheder og institutioner er klart mærket i sine holdninger med de krav, den politiske overmagt stiller til samme i arbejdet med at sætte omkostningsniveauet ned.

Sparebestræbelserne fører til ændringer i arbejdsforholdene – ganske vist endnu uden tilsidesættelse af aftalte lovmæssige regler – men der opstår et modsætningsforhold til medarbejdernes ønsker om ændringer, modsat rettet ledelsens, med forbedringer, f.eks. for lokomotivpersonalets vedkommende. Og disse ønsker begrundes med en række forhold omkring en arbejdsfordeling med ekstremt skiftende arbejdstid på et arbejdsområde, hvor et ansvar for store værdier, rejsende, gods og materiel, sammen med den presserende men nødvendige agtpågivenhed i det daglige, bringer lokomotivpersonalet i både fysiske og psykiske belastende situationer.

Organisationen har gennem årene søgt at forbedre forholdene omkring denne problematik, og hvor den, som en af de væsentligste forudsætninger for at nå tålelige forbedringer har krævet nedsættelse af arbejdstiden. Ikke den, der generelt kræves og etapevis nås gennem de store overenskomstaftaler, men den nedsættelse, som ud fra lokomotivpersonalets meget specielle arbejdsforhold er påkrævet – d.v.s. det krav vi gang på gang har fremsat – nemlig 30 timer ugentlig. Først da er der rimelig mulighed for at nå et stade, hvor de mange belastende forhold kan afsvækkes. Vore krav er imidlertid ikke blevet tilgodeset. Hverken gennem en fremtrædende plads hos vore hovedforhandlere eller af forhandlingsmodparten. Vi udgør jo også en meget lille gruppe i det store spil og kommer ofte til at råbe for døve øren. Med den baggrund er det imidlertid bittert at opleve det massive pres, DSB-ledelsen udøver på vore arbejdsforhold. Vil man decimere den såkaldte »jordtid« (al den tid som ligger udenfor egentlig kørsel med tog), ryger man over i det område, som vi netop gennem jordtid har søgt begrænset, strækningekørslen. Jo længere tid lokomotivmanden tilbringer i front, jo mere belastes hans psykiske tilstand med svækket helbred til følge.

Blandt lokomotivpersonalet er afsked begrundet i svagelighed en langt hyppigere årsag end afsked ved det 67. år på grund af alder. Organisationen har altid påpeget nødvendigheden af et hensyn til dette belastende arbejdsområde. Vi har altid understreget, at manglende frihed skulle erstattes med frihed og ikke med kontant vederlag. Vi har altid fremført, at tjenesten skulle tilrettelægges, så tilfældig forlængelse af den ikke gav overtid. Vi har altså altid stået for det synspunkt, at fik vi overtid, skulle denne erstattes med fritid. Vi kan ikke acceptere kontant vederlæggelse som kompensation for et stressende islæt i arbejdsituationen. Angiveligt fremgik det også af rapporten fra 1981 om lokomotivpersonalets arbejdsmiljø, at gennemsnitlig hver fjerde lokomotivmand følte sig konstant træt, og at alt var uoverkommeligt. Heroverfor står, at kun hver syvende LO-arbejder føler sig i samme situation. Der er i det hele taget, fra undersøgelsen den gang en række elementer, som nu forstærkes af sparebestræbelserne. Det er vanskeligt i kroner og øre at fastsætte, hvad omkostningen af disse bestræbelser kan koste virksomheden og samfundet på anden vis. Det er imidlertid en metode som ikke bringes i anvendelse, thi det nære springer umiddelbart i øjnene, og et afgrænset administrativt ledelsesområde vil anskue virkningerne af besparelserne på dets eget lille budget. Der vil ej heller blive taget hensyn til, at det fysiske arbejdsmiljø rummer en betydelig risiko for gener af såvel fysisk som psykisk art. Hertil kan føjes bestræbelserne på at få mere effektivitet i vore tjenestefordelinger ved at Gb-lokomotivpersonale skal stationeres i Københavns Hovedbanegårds lokaliteter i Bernstorffsgade, i den hensigt at afskaffe mest muligt af »spadsere-tid« for Gb-personale ved afløsning på hovedbanegården. De skal benytte lokaliteterne, som for den overvejende dels vedkommende ligger under gadeniveau.

Det er en tilbagegang – omend ikke til middelalderen – i forhold til tidligere opholdslokaliteter, og det forstærker utilfredsheden blandt lokomotivpersonalet. Man kan næppe undgå, at denne lokalitetspolitik giver kraftige reaktioner. Det er imidlertid karakteristisk, at lokomotivmændene evner at anskue tingenes tilstand udenfor egne cirkler og derfor også indser de vanskeligheder, besparelsediktat fører med sig for ledelsen, som ikke personligt er personalefjendsk; men på den anden side må alle relevante implicerede ikke forvente, at vi blot accepterer dette, når vi ved, at fortsættelse af den tænkte besparel-

vej er uansvarlig overfor en personalekategori med et specielt ansvarsområde, som på ingen måde bør slås i hartkorn med arbejdstidsbestemmelser i virksomheden i øvrigt.

Sagt med andre ord. Ledelsen skal ikke forbedre driftsresultatet på rygstykkerne af lokomotivpersonalet. For os drejer det sig dog ikke om beskæftigelse af flest mulige lokomotivmænd.

Vor hovedopgave er at skaffe gode indkomstforhold og at få gennemført bedst mulige og relevante arbejdsforhold.

Sluttelig skal anføres, at der i og for sig ligger noget paradoksalt i konklusionen »DSB i konkurrence – Dette er sagens kerne.« Er det ikke sådan, at de opnåede besparelser forsvinder ud af DSBs budgetter. Derved skrider så også grundlaget, hvorpå man skal øge indsatsen for at vinde markedsandele.

– Skuffen skal ikke hænge helt nede på knæene fordi man er blevet pensionist

siger Socialdemokratiets formand, tidl. statsminister Anker Jørgensen i dobbelt-interview med formanden for LO's faglige pensionister, 72-årige Gunhild Andersen

4

– Det er ikke meningen, at »skuffen skal hænge helt nede på knæene«, bare fordi man er blevet pensionist eller er gået på efterløn.

– Nej, og som pensionister skal vi ikke føle, vi går tiggergang, når vi kræver vores ret.

Socialdemokratiets formand, tidl. statsminister Anker Jørgensen og formand for LO's faglige pensionister, 72-årige Gunhild Andersen er enige om, at pensionisternes forhold bør forbedres.

– Naturligvis kan vi ikke love guld og sølv i lange baner, men vi bør sætte ind overalt, hvor det er muligt. For mig at se ligger fire væsentlige opgaver og venter. Nemlig en generel forbedring af pensionisternes vilkår, en regulering af efterlønnen, væk med 70 procents grænsen og så bør vi have en pensionsreform, hvor arbejdsgiverne og lønmodtagerne sparer op, således at det ikke bare er nuværende – men også kommende.

– Nedsikringer i kommunerne rammer os pensionister, men vi vil arbejde for, at kommunerne går væk fra skønsprincippet til fordel for retsprincippet. Pensionisterne er nemlig ikke vant til at møde frem og forlange, hvad de har krav på. Ofte kender de ikke engang deres rettigheder, tilføjer Gunhild Andersen.

– Desværre er der megen blufærdighed omkring det at kræve sin ret. Det er ikke rimeligt. Pensionister i dag stiller helt andre krav, end man gjorde i f.eks. 30'erne. I dag vil pensionister og efterlønsmodtagere nogenlunde opretholde den levestandard, de er vant til. Mange vil gerne beholde deres sommerhus og bil, og det er forståeligt, siger Anker Jørgensen.

– Ofte er faldet fra den hidtidige levestandard alt for stort, når man bliver pensionist. Men hvorfor



– Nu må der ske en generel forbedring af pensionisternes vilkår, er Anker Jørgensen og Gunhild Andersen enige om.

skulle pensionister ikke have samme behov som andre mennesker? Behov for en ny kjole, for at se venner og komme ud. Har man ikke råd til at komme ud blandt andre, isoleres man nemt, anfører Gunhild Andersen.

Bryder isolationen

LO's faglige pensionister gør en stor indsats for at bryde ensomheden og skabe venskaber blandt pensionister. De 330 faglige klubber over hele landet er godt besøgte – og her er man bl.a. med til at dyrke kulturen og udbrede oplysninger om pensionisters rettigheder.

– Samtidig bruger vi meget tid på at rejse rundt i landet og fortælle, hvem det egentlig er, der har skabt de goder, vi har i dag, siger Gunhild Andersen og suppleres af Anker Jørgensen:

– Fagbevægelsen er flink til at bringe opslag og oplysninger om pensionisters rettigheder, synes jeg. Og pensionistklubberne er absolut en vej ud af isolationen. Desværre sker der ofte det, at man iso-

leres, når man ikke længere har noget arbejde. Men i klubberne kan man måske træffe forhenværende kolleger. Det ved jeg bl.a. fra mit eget Lager- og handelsarbejderforbund.

Socialdemokratiet har den seneste tid oplevet en medlemsfremgang – og ikke mindst pensionisterne og efterlønsmodtagerne har valgt at melde sig ind i partiet.

– Jeg tror, det skyldes en aktiv indsats fra vores side. Sammen med oplysninger om, hvem der fortsat vil kæmpe for de goder, vi har, mener Gunhild Andersen.

– Og så skyldes det nok også, at pensionisterne godt ved, Socialdemokratiet har en lang tradition for at støtte og sikre denne befolkningsgruppe, tilføjer Anker Jørgensen.

Vil svække fagbevægelsen

De borgerlige partier har på flere områder været fremme med forslag til besparelser, som især vil ramme pensionister og efterlønsmodtagere.

– Socialdemokratiet har derimod medvirket til at afværge en forringelse af dyrtidsreguleringen for folkepensionen, således som regeringen foreslog det. I den sag lykkedes det os at få de radikale på vor side. Desværre har vi ikke kunnet hindre, at regeringen fik forringet reguleringsbestemmelserne for efterlønnere. Derfor er den reelle værdi af efterlønnen faldet stærkt. Regeringen fik flertal, fordi de radikale støttede den, siger Anker Jørgensen, og fortsætter:

– Omsorgsarbejdet – det arbejde som kommunerne er ansvarlige for – er flere steder blevet ringere som følge af de kommunale nedskæringer. Realindkomsten for pensionister er måske uændret, men det er ikke nok blot at holde skindet på næsen. I den sociale pensionsfond er i hvert fald nogle renter – ca. 1 mia. kr. – som her og nu kan bruges til en forbedring af pensionisternes vilkår. Socialdemokratiet agter inden længe at fremlægge et forslag, hvori dette er indeholdt.

– Regeringen siger, at efterlønsordningen skal helt væk. Og det er ikke alene et udtryk for et ønske om at foretage besparelser. Efterløn har intet med sociale ydelser at gøre og fagbevægelsen har hidtil administreret denne ordning tilfredsstillende. Derfor agter vi klart at gå imod dette forslag, der også er tænkt som en svækkelse af fagbevægelsen, siger Gunhild Andersen og Anker Jørgensen.

Tør ikke mere

Siden 1983 har efterlønsmodtagerne oplevet en nedgang på 17 procent, og det finder Anker Jørgensen skammeligt.

– Med efterlønsordningen blev der åbnet mulighed for, at hele seks årgange kunne vælge at trække sig tilbage fra arbejdsmarkedet for at nyde deres otium før folkepensionen.

– Og det var ikke meningen, at de af den grund skulle stilles så ringe økonomisk, siger Anker Jørgensen.

– Nu er der måske mange, som ikke tør gå på efterløn, fordi de frygter de økonomiske konsekvenser, tilføjer Gunhild Andersen.

– Det er også derfor, vi forlanger en øjeblikkelig stigning i efterlønnen på fem procent plus en regulering fremover, og det betyder formelt en stigning på 9-10 procent i 1986, indskyder Anker Jørgensen.

K-valg vigtigt

– Alle disse ting er vigtige at huske på, når man skal sætte sit kryds den 19. november til amts- og kommunevalget. Hvem er det, som ønsker det bedste for vore ældre medborgere – og hvem er det, som hele tiden forsøger at beskære goderne? Man må holde sig for øje, at når indenrigsministeren tager penge fra kommunerne, så vil det i høj grad ramme de fattige kommuner. Man kan godt sige, hun tager fra de fattige og giver til de rige, siger Anker Jørgensen.

Gunhild Andersen er et levende eksempel på, at man som pensionist med fordel kan øve politisk indflydelse. Trods sine 72 år stiller hun den 19. november op til kommunevalget på Frederiksberg.

– Man må stille op, hvis man ønsker medindflydelse, lyder hendes enkle kommentar med en tilføjelse om, at med 30.000 pensionister i Frederiksberg kommune bør der også sidde en i kommunalbestyrelsen, som varetager denne store gruppes interesser.

– Men derudover vil jeg som pensionist også satse på ungdomsarbejdet. Det er jo de unge, der skal fortsætte samfundet – og vi har meget tilfælles med dem.

– Hvor er det glædeligt, at I tænker sådan – og at de unge også har den holdning til jer, slutter Anker Jørgensen.



– Pensionister i dag stiller helt andre krav end man gjorde i f.eks. 30'erne – og det er også ganske rimeligt, mener Anker Jørgensen og Gunhild Andersen.

Jernbanernes position må styrkes

6 En styrkelse af jernbanernes stilling var kravet fra de 120 deltagere fra 26 lande, der deltog i Internationalt Transportarbejderforbunds (ITFs) jernbanesektionsmøde i Nürnberg i dagene 17.–19. september 1985.

ITFs jernbanesektion ønsker en styrkelse af jernbanernes stilling over for andre transportmidler og mener, at dette bedst sker ved at give jernbanerne lige – og rimelige – konkurrencebetingelser.

Drøftelserne på mødet var stærkt præget af den aktuelle politiske situation, som den gør sig gældende i næsten alle lande. Den politik, der fører til banenedlæggelser og privatisering af nogle af jernbanernes bedre aktiviteter.

At der er grund til bekymring blev understreget af de japanske delegerede, der oplyste, at der er indledt en forfølgelse af de af deres medlemmer, der har deltaget i demonstrationer imod privatisering af banerne. De japanske baner kræver respekt og lydighed og gør deres bedste for at ødelægge organisationerne.

Men også det vesttyske jernbaneforbund har problemer, idet den social-liberale regering fører en meget negativ jernbanepolitik, der indebærer, at Deutsche Bundesbahn er udsat for alvorlige økonomiske stramninger. Det antages i dag, at disse stramninger medfører, at der frem til år 1990 nedlægges omkring 70.000 stillinger ved DB.

Ikke alene er tabet af 70.000 stillinger katastrofalt i en tid med megen stor arbejdsløshed, men det er også på længere sigt ødelæggende for virksomheden DB, fordi flere års ansættelsesstop skaber en uheldig aldersfordeling.

Naturligvis måtte et møde, hvor det store flertal af deltagerne kom

fra europæiske organisationer, indgående drøfte de europæiske fællesskabers (EFs) transportpolitik.

Der var enighed om, at EFs transportpolitik er forfejlet og stærkt til ugunst for jernbanerne. Der var også enighed om, at det er meget vanskeligt at påvirke bureaukratiet i Bruxelles ikke mindst fordi organisationerne stort set er ene om at udøve lobbyvirksomhed til fordel for banerne. Jernbanestyrelserne synes paralyserede af deres rolle som politisk styrede statsvirksomheder, at de kommer fuldstændig til kort over for de andre transportformers arbejdsgiver-side.

Men selv om mødet var stærkt præget af de dystre udsigter for jernbanernes fremtid, var deltagerne ingenlunde modløse.

Der blev udtalt stor tilfredshed med den gennemførte PR-kampagne, hvor et enestående samarbejde mellem de europæiske jernbaneorganisationer gjorde det muligt at afsende »ITF-toget«, der på sin vej fra Wien til Bruxelles passede 5 andre lande, og hvor den medbragte udstilling og afholdelsen af en række pressekonferencer gav ITF og jernbanerne en glimrende presseomtale. Afviklingen af »ITF-toget« og de tilsluttende demonstrationer i Wien og Bruxelles har givet organisationerne den fornødne selvtillid til i fællesskab at planlægge nye aktiviteter.

Den senere tids mange alvorlige jernbaneulykker blev også fremdraget på mødet, og der var en alvorlig bekymring for, at disse ulykker vil ødelægge befolkningens tillid til jernbanerne som det sikreste befordringsmiddel. Der blev i den forbindelse udtrykt en frygt for, at de stadige besparelsekraftkrav – eller om man vil, øgede re-

sultatkrav – vil friste jernbanestyrelserne til at slække på sikkerheden. Der spores en tendens til, at fornyelser af sikkerhedsanlæg og forbedringer af sikkerheden kun gennemføres i forbindelse med rationaliseringer, og at man i de tilfælde, hvor forbedringer af sikkerheden »ikke sælger flere billetter« afstår fra at gennemføre disse.

Endelig drøftede man på mødet spørgsmålet om indførelse af ny teknologi ved jernbanerne. Det er her ITFs grundlæggende opfattelse, at da jernbanerne skylder teknologien sin eksistens kan man ikke principielt være imod ny eller forbedret teknologi, men man kan derimod med rimelighed fra organisationernes side kræve at få indflydelse på udformning og indførelse. Organisationernes krav er, at teknologien skal være et værktøj for mennesker, ikke en erstatning for mennesker.

For at kunne udforme en mere detaljeret politik på området har ITFs jernbanesektion nedsat en teknisk arbejdsgruppe, der til ITFs kongres i 1986 skal fremlægge en rapport, der beskriver den forventede teknologiske udvikling ved jernbanerne og dens konsekvenser for de ansattes beskæftigelse, arbejdsvilkår og uddannelseskraft.

De initiativer som jernbanesektionen har taget, både når det gælder PR-kampagner og når det gælder nedsættelse af arbejdsgrupper til udformning af politikker for enkeltområder, har i øvrigt ført til, at ITFs eksekutivkomité har igangsat et arbejde med at udforme fælles overordnede politikker, der dækker alle ITFs forskellige sektioner. Denne koordinering er vanskelig men nødvendig, hvis man vil undgå konflikter mellem de enkelte sektioner.

Netop disse konfliktmuligheder var årsag til at jernbanesektionen vedtog at indlede et nærmere samarbejde med vejtransportsektionen.

ITFs jernbanesektionsmøde i Nürnberg var vellykket og udbytterigt for deltagerne. Det viste, at jernbaneorganisationerne stort set har de samme problemer at kæmpe med i deres respektive lande, men det viste også, at der er en vilje og en evne til at stå sammen på internationalt plan over for overstatslige myndigheder som f.eks. EF.

Under afviklingen af mødets dagsorden blev der vedtaget en række udtalelser.

Styrkelse af jernbanernes stilling

ITFs jernbanesektion kræver af alle internationale myndigheder:

- at de ved udformningen af deres transportpolitik giver jernbanerne en højere prioritering, og at de ophører med nedskæringspolitikken
- at de benytter deres indflydelse over for de nationale regeringer, så disse inden for rammerne af deres transportpolitik styrker jernbanernes stilling
- at de erkender nødvendigheden af, at udbygning og nybygning af jernbanestrækninger må prioriteres højere end udbygningen af andre infrastrukturer
- at de fjerner alle reguleringer der konkurrencemæssigt stiller jernbanerne ulige i forhold til andre transportformer
- at de skaber de overordnede betingelser for, at den tunge godstrafik over længere afstande i øget omfang overføres fra vej til bane.

Jernbanernes økonomiske situation

ITFs jernbanesektion vil under-

strege, at det nu mere end nogen sinde er nødvendigt for staterne

- at give deres nationale jernbanestyrelser tilstrækkelige økonomiske ressourcer til at sikre nødvendige investeringer
- at tage særligt hensyn til de store omkostninger der er forbundet med at have egen infrastruktur og i den forbindelse at give jernbanerne økonomisk ligestilling med andre transportformer – specielt vejtransporten
- at yde jernbanerne fuld kompensation for pålagte befordringsforpligtelser.

Privatisering

ITFs jernbanesektion udtaler sin modstand mod privatisering af jernbanerne eller dele af jernbanerne.

Jernbanerne er egnede til – så fremt de ledes fornuftigt og det lovgivningsmæssige grundlag er rimeligt

- at udføre alle arter af jernbanetransport gennem anvendelse af egne ressourcer på en økonomisk forsvarlig måde
- på fuld tilfredsstillende måde at styre anvendelsen af lokomotiver og vogne
- at påtage sig ansvaret for tilvejebringelsen af et distributionssystem
- og i særdeleshed at udføre buskørsel som supplement til jernbanen og med tilslutning til jernbanebefordringen.

Personalereduktioner

ITFs jernbanesektion udtaler klart sin modstand mod fortsatte personalereduktioner.

- I stedet kræves
- større tryk på ansættelsen gennem forholdsregler taget både af jernbanestyrelserne og de politiske myndigheder

- at man søger at undgå en for høj gennemsnitsalder blandt medarbejderne ved at undgå ansættelsesstop eftersom dette er socialt uacceptabelt og på længere sigt skader jernbanerne
- at jernbanerne deltager i bekæmpelsen af ungdomsarbejdsløsheden
- at de ansattes ret til medbestemmelse øges
- at de ansattes ret til i alle lande at oprette fagforeninger til kollektivt forsvar af deres interesser – herunder retten til strejke – ubetinget respekteres og at de ansattes demokratiske frihed ikke anfægtes.

Beskæftigelsessituationen

ITFs jernbanesektion anbefaler alle tilsluttede organisationer i kampen mod arbejdsløshed og som forsvar mod nedlæggelsen af stillinger

- at anvende alle tilgængelige metoder til at gennemføre en væsentlig nedsættelse af arbejdstiden
- at give højeste prioritet til en nedsættelse af den ugentlige arbejdstid, men samtidig arbejde for andre former for øget frihed, samt at skabe muligheder for på frivillig basis at opnå førtidspensionering
- at anvende alle midler til at forhindre afskedigelser.

De ansattes sikkerhed

ITFs jernbanesektion kræver at de ansattes sikkerhed under udførelsen af deres arbejde fortsat garanteres.

Jernbanestyrelsernes hårdhændede personalereduktioner har medført konstant stigende præstationskrav i driften. Inden for rangertjenesten, togtjenesten og for lokomotivpersonalet øges presset

To øst-vest-trafikforbindelser

Hver med sine funktioner og fordele og tilsammen med langt større betydning end den potentielle klassiske broforbindelse over Storebælt

på de ansatte i en sådan grad, at sikkerhedsregler ikke altid kan overholdes med deraf følgende risici.

Jernbanesektionen må understrege, at en sådan udvikling er uacceptabel for de ansatte samtidig med at den vil kompromittere jernbanetransportens sikkerhed. Jernbanesektionen kræver derfor forbedringer i driftssikkerheden, specielt for de ansatte der arbejder på sporterrænet.

Samarbejdet bane/vej

ITFs jernbanesektion pålægger ITFs sekretariat at fortsætte det hidtidige samarbejde mellem vejtransportsektionen og jernbanesektionen.

Fagforeningsmål kan kun nås gennem samarbejde, ikke gennem konflikter, og dette gælder internationalt som i andre sammenhænge.

Det må også tages i betragtning at reguleringer og beskyttelsesforanstaltninger som af fagforeningerne og af ITF bedømmes som væsentlige, og som er gældende såvel nationalt som internationalt, må overholdes og overholdelse må effektivt overvåges.

Jernbanesektionen udtrykker sin modstand mod ethvert forsøg på at svække køre- og hviletidsbestemmelser inden for vejtransporten.

Det første projekt til en bro over Storebælt blev foreslået i 1934 af en DSB-afdelingsleder. Det drejede sig om en 17,7 km lang bro i en direkte linie mellem Halsskov og Knudshoved, forløbende et par kilometer syd for Sprogø. Den skulle have et enkelt gennemgående jernbanespor og en vej med to vognbaner.

To år senere fremførte tre af de store ingeniørfirmaer et forslag om en broforbindelse for større bane- og vejkapacitet og ført over Sprogø. Broen skulle indgå i et system af motorveje over Sjælland og Fyn.

Senere fulgte andre projekter, bl.a. udarbejdet af DSB og en kommission.

I 1960'erne blev der udskrevet en priskonkurrence, som førte til fremkomsten af mere end 150 forslag af ret varierende karakter.

Tunnelprojekter bl.a. for biltog

Nu kom også tunnelprojekter effektivt ind i billedet, bl.a. fordi man nu forstod at lave sænkerørstunneler selv på store dybder.

Tunneler til jernbanetog kræver ikke ret stor bredde; og de skal ikke ventileres, hvis der indføres elektrisk togdrift.

I nyere tid er der udviklet togmateriel, der egner sig til befordring af biler, og som byder på hurtig og bekvem ekspedition i terminalerne, hvor bilerne kan køre ind i og ud af togets sider, omtrent som man går ind i og ud af et S-tog.

Den form for biltransport blev indført et dusin steder i Alpeområdet, mest for at udnytte de forhåndenværende jernbanetunneler, desuden nye tunneler for at spare dyre nye veje.

For ca. 12 år siden begyndte man også at bore eller fræse en tunnel for biltogstrafik under Kanalen

mellem England og Frankrig. Men arbejdet blev hurtigt indstillet, fordi en ny engelsk regering skulle spare.

Men nu, i 1985, er Kanaltunnelplanen atter stærkt på tale. Frankrig ønsker den. England ser den nu gerne, men magter ikke at betale den på statsbudgettet. Den bliver formentlig udført med to jernbanespor, hvor der skal køres med biltransporterende tog.

Biltrafikken

Oprindeligt betragtede man i Danmark biltrafikken som noget sekundært.

Nu er biltrafikken mellem øst- og vestdanmark blevet omtrent lige så omfattende som togtrafikken. Hensynet til den synes at veje tungest blandt mange af de potentielle bro/tunnel-trafikanter og tillige blandt visse politikere, for hvem biltrafikkens fortsatte udvikling på banernes bekostning er blevet det store mål. Derfor foretrækker de en bro frem for en tunnel.

En bro med jernbane er meget dyr

En jernbanebro eller kombineret jernbane- og vejbro skal kunne bære meget store belastninger og tilmed meget koncentrerede laster og tillige tåle stærke længdepåvirkninger fra bremsende godstog. Selve brobanen skal være meget svær og meget stiv. Brofagene kan kun vanskeligt gøres meget lange. Maksimum er nu ca. 550 m. (Forth-broen).

Derimod skal en ren vejbro kun bære små og spredte laster; og brobanen kan være deformerbar, altså ret blød, ligesom bærekablerne. En sådan bro kan udføres med meget lange hovedfag. Rekordens er for tiden 1410 m. (Humber-broen). Følgelig kan en vej-hængebro

bygges billigt. Humberbroen kostede kun 95 mill. £.

Men en hængebro for jernbanetrafik må blive meget bekostelig. Den endnu ikke påbegyndte bro mellem Honshu og Awaji-øen som led i forbindelsen til Shikoku med 1780 m hovedfag skal have 2 jernbanespor og 4 vejspor. Byggeprisen angives nu at blive 7000 milliarder yen, dvs. 31 mia. danske kr. Det indbefatter dog også udgifterne til broen mellem Awaji og Shikoku, hvis hovedfag dog kun er halvt så langt.

En tunnelfri bane er billig

En tunnel under Storebælt kan bygges ret billigt, hvis den kun skal tjene jernbanetrafik. 1970-72-Storebæltskommissionen lod de store ingeniørfirmaer udarbejde flere tunnelprojekter med lidt forskellige stigninger og udført dels af beton, dels af stålskelet (skibsværftsteknik) med betonforing. Et af disse projekter omfattede to tunneler af sidstnævnte type mellem Sjælland og Sprogø og mellem Sprogø og Fyn, tilsammen med 15.300 m længde. Den ville koste 1540 mill. kr., dvs. ca. 100 mill. kr. pr. km (1972-priser).

En kombination af en stejl og derfor kort vejhængebro*) og en jernbanetunnel via Storebælts Østre Rende må altså kunne udføres rimeligt billigt. I hvert fald kan den blive en billig løsning.

Under disse omstændigheder melder der sig den mulighed, at lave en vejhængebro*) over Storebælt (Østre Rende) og en simpel vejbro over Vestre Rende samt en jernbanetunnel under Samsøbælt

og den dybe, men smalle rende vest for Samsø. Denne forbindelse koster lidt mere. Men den kan rigtignok også få langt større betydning.

Spørgsmålet er da: Kan Samsøbælt-tunnelerne laves for et beløb af samme størrelsesorden som Storebæltstunnelen.

Dernæst: Kan vejbroen over Storebælt + jernbanetunnelen under Samsøbælt + de fornødne tilsluttende anlæg laves billigere end den store bro for både bane- og vejtrafik over Storebælt. På længere sigt kan man vel imødesee, at begge tunneler realiseres.

Samsørutten

En banetunnel under Samsøbælt kan udgå fra Røsnæs godt en kilometer inden for halvøens vestende, ved »Skansen«. Her er kysten lav og flad.

Tunnelen under Samsøbælt – kan føres i en stor bue mod sydvest, derpå vest og nordvest og føres ind til Samsø lidt nord for øens sydøsthjørne, Lyshage. Bæltets bundprofil ligner profilet af Storebælts Østre og Vestre Rende tilsammen. Distancen mellem kysterne er 17,7 km. Det er lidt mere end ovennævnte Storebæltstunnel. I øvrigt er det akkurat lig længden af den første Storebæltsbroforbindelse.

Man kan derfor skønne med rimelig sikkerhed, at en tunnel under Samsøbælt vil koste det samme pr. km som den nævnte Storebælts-tunnel, altså ca. 1800 mill. kr. efter 1972-prisniveauet, og vel omkring 4000 mill. kr. efter nutidens priser.

Alternativt kan der laves en tunnel fra Asnæs Rev til Lyshage. Men den vil blive noget dyrere.

4-5 milliarder kr. er et stort beløb. Men det er kun lille i forhold

til, hvad den store Storebæltsbro med både jernbane og vej vil koste.

De tilsluttende anlæg

Imidlertid skal til de nævnte beløb også lægges udgifterne til tilsluttende anlæg uden for tunnelstrækningerne.

Der må laves en banetunnel mellem Samsø og grundene nærmere Jylland. Den må blive omkring 5 km lang, og den vil koste en ekstra milliard kroner eller lidt mere.

Desuden må der laves en dæmning med jernbane over grundene. Skønt dens længde må blive ca. 20 km, kan den bygges billigt, i hvert fald for væsentligt under 1 mia. kr.

Fremdeles må der bygges en bane over Samsø, ca. 7 km, og en bane fra Søby forbi Odder og Haselager til Århus, 33 km.

Endelig må der bygges en bane over Røsnæs' omtalte lave parti og videre langs Røsnæs' lave, flade nordkyst til Lerchenfeldt. Her er liniens højeste punkt, ca. 25 m, hvorfor der må laves en ret dyb underføring, dog blot med ringe længde.

Banen må føres videre i en bue nordøst om Kalundborg og over Holbæk-landevejen til forlængelsen af Kalundborg Fjord, hvor den føres sammen med banen til København.

Det bliver i alt til ca. 80 km nye banestrækninger. De kan regnes at koste ca. 25 mill. kr. pr. km. Altså omkring 1 mia. kr.

Totalsummen bliver dermed omkring 7-8 mia. kr.

Dette er mere end det, en tilsvarende Storebæltstunnel koster, selv med de tilsluttende anlæg på Sprogø og i Korsør-Nyborg områderne. Men summen af omkostningerne for den nordlige jernbaneforbindelse og den sydlige vejforbindelse udført med en kort vej-

*) Eventuelt med et jernbanespor for de meget lette persontog (100 t), som DSB nu vil til at indføre. Problemet er da først og fremmest: Kan disse tog klare en vejbro større stigninger?

hængebro over Østre Rende vil trods alt sikkert blive mindre end for en Storebæltsbro for både jernbane- og vejtrafik.

En dyr og en billig rute

Den sydlige forbindelse kan endda vedblive at eksistere som en rimelig kort jernbaneforbindelse med færger mellem Knudshoved og Korsør.

Alt taget i betragtning må kombinationen af de to forbindelser byde på store fordele. Den kan tjene både vejtrafikken og jernbanetrafikken.

Desuden tjener den to ruter i stedet for blot en enkelt. Den nordlige rute kan endda få betydning for en meget stor del af Danmarks befolkning.

De fire midt-nord-vest-jyske amter huser godt 30% af Danmarks befolkning.

Nordruten byder på meget store distanceforkortelser for størstedelen af befolkningen og kan fremkalde megen ny trafik.

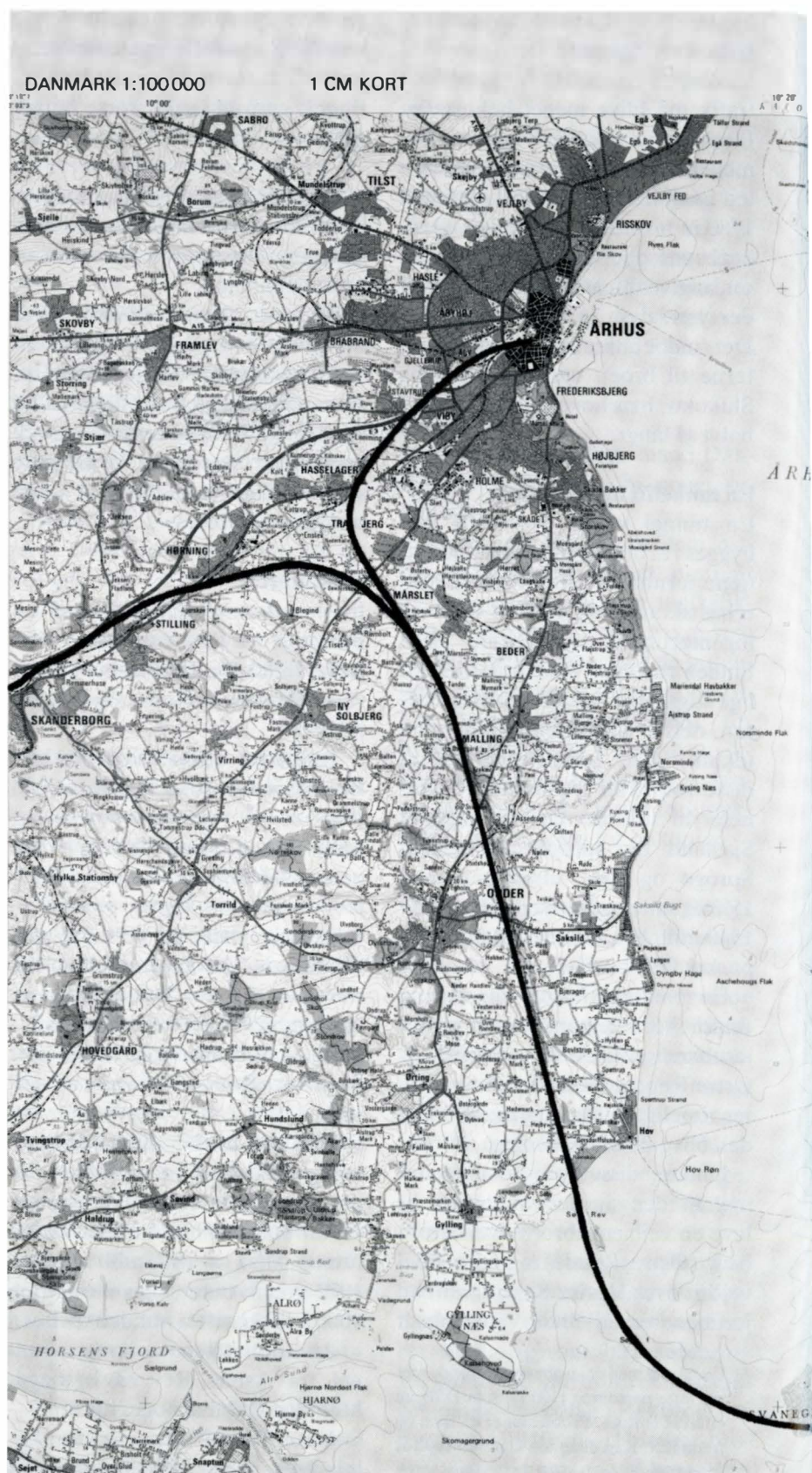
Desuden kan den muliggøre langt større rejsehastigheder.

Den klassiske forbindelse over Sjælland, Storebælt, Sprogø, Fyn og gennem Jylland kan aldrig udbygges til at blive en hurtig-rute. Jernbanen mellem Århus og Fredericia har så mange kurver, at de tilsammen svarer til mere end 8 fulde cirkler. Den samlede stigning er ca. 270 m; faldet er lige så stort.

Men den omtalte direkte forbindelse mellem Århus og Kalundborg kan uden videre anlægges med meget store kurveradier, mindst 4–5 km.

Følgelig kan den udføres som en hurtigbane, hvor togene kan køre 300 km i timen ligesom på de nye franske og tyske hurtigbaner.

Hertil egnet togmateriel er nu



COI informerer:

Afgørelse skal træffes

COIs repræsentantskab afholder ekstraordinært møde den 30. september 1985 på hotel Scandinavia i København, hvor der skal træffes endelig afgørelse om COIs eventuelle omdannelse til et forbund tilsluttet LO.

Mødet ligger i forlængelse af det ekstraordinære repræsentantskabsmøde den 4. marts i år, hvor der blev vedtaget en *principbeslutning* om omdannelsen til et forbund.

Principbeslutningen indeholdt tillige, *at* forbundet skal være tilsluttet LO, og *at* vedtægten skal være således indrettet, at det bliver afdelingernes (de nu tilsluttede organisationers) egen afgørelse, om der eventuelt skal ydes tilskud til politiske partiers (læs: Socialdemokratiets) valgkampe etc.

Ved mødet besluttedes samtidig, at der skulle nedsættes et nyt strukturudvalg, som skulle gennemgå vedtægtsudvalgets vedtægtsforslag på ny med henblik på en tilpasning til den omstændighed, at hovedorganisationsspørgsmålet nu var afklaret.

Det nye strukturudvalg, som har haft COIs formand, Aage Andersen, som formand, afsluttede sit arbejde i begyndelsen af august måned, og udvalgets forslag til ændring af vedtægterne behandles på et hovedbestyrelsesmøde den 30. august, hvorefter det udsendes til repræsentantskabet.

Sideløbende hermed har der i de tilsluttede organisationer været iværksat aktiviteter med henblik på at afklare organisationernes endelige stillingtagen til strukturplanen, og det er glædeligt at kunne konstatere, at en lang række organisationer har kunnet få truffet en for det eventuelle kommende forbund positiv afgørelse.

Struktursagen har været længe undervejs, idet den startede ved repræsentantskabsmødet i 1980, hvor politiorganisationerne fremlagde et meget vidtgående forslag, der blandt andet indeholdt, at der skulle arbejdes for dannelse af een hovedorganisation for alle offentligt ansatte. Det måtte blandt andet forudsættes, at 3-400.000 offentligt ansatte skulle forlade LO og henimod 200.000 skulle forlade FTF, hvilket blandt andre COIs formand Aage Andersen, fandt urealistisk, hvorfor han henstillede, at forslaget blev trukket tilbage, hvilket så skete, idet der samtidig blev truffet beslutning om nedsættelse af et udvalg, som skulle overveje COIs struktur.

Resten af handlingsforløbet er velkendt, og det skal derfor ikke beskrives her.

Fremherskende i debatten i den forløbne tid har været spørgsmålet om det eventuelle nye forbunds tilslutning til en hovedorganisation, og det er ikke nogen hemmelighed, at mange nok har været følelsesmæssigt påvirket af muligheden af at forbundet kunne tænkes tilsluttet LO, selvom disse betænkeligheder af andre har været noget uforståelige, da hensigten med forbundsannelsen og tilslutningen til LO jo sigtede mod at styrke COI på den *faglige* front.

Efterhånden bør tingene have udkrystalliseret sig i de tilsluttede organisationer, således at man er rede til en klar stillingtagen ved repræsentantskabsmødet den 30. september, således at det er de saglige og ikke så følelsesladede ting, der kommer til at præge debatten i denne sag, som vil få meget stor betydning for COIs fremtid.

Karensdag ved arbejdsskader

Meddelelser fra sikringsstyrelser er ikke altid opmuntrende læsning, men en undtagelse var dog meddelelsen fra 6. august om en ændret fortolkning af dagpengelovens § 38, fritagelse for karensdag ved arbejdsskade.

COI har gennem det sidste halvandet år, kørt sager om netop dette problem, der nu er løst ved meddelelsen fra sikringsstyrelsen.

Den hidtidige fortolkning om fritagelse for karensdag ved arbejdsskade har indskrænket sig til, at man fik fritagelse ved skadens opstående samt under senere fraværsperioder på grund af samme skade, *såfremt* fraværet skete indenfor 12 dage, den såkaldte tilbagefaldsregel eller der forelå en § 12-aftale.

Hvis man var i den situation, at have fravær på grund af en arbejdsskade og fraværet ikke var dækket af hverken tilbagefaldsregler eller § 12, så var det bare ærgerligt, man blev trukket for en karensdag.

COI har, udover at anse hele karensdagsloven for urimelig, hele tiden fundet, at specielt dette forhold var særdeles urimeligt, og på baggrund af flere sager fra organisationerne rejst forholdet over for finansministeriet.

Her blev sagerne afvist med henvisning til sikringsstyrelsens cirkulære.

COI fandt ikke, at det blev mere retfærdigt af den grund og bad derfor en advokat kige på sagen.

Det var COI's klare holdning, at det ikke kunne være intentionen, at fravær på grund af en arbejdsskade skulle straffes.

Disse overvejelser førte til en henvendelse til folketingets ombudsmand, der blev anmodet om, på baggrund af to konkrete sager, at tage stilling til, i hvilket omfang sikringsstyrelsens cirkulære var i overensstemmelse med lovgivningen, og specielt intentionerne i lovgivningen.

Folketingets ombudsmand oversender sagen til besvarelse i socialministeriet.

Svaret herfra er kun en gentagelse af tidligere synspunkter og dermed en fastholdelse af sikringsstyrelsens cirkulære. Man nævner dog, at baggrunden for at tilbagefaldsreglen fastholdes er, at det i mange tilfælde kun kan afgøres med stor usikkerhed om senere

fraværsperioder, har årsagsforbindelse med tidligere arbejdsskader.

Man mener også, at det sjældent forekommer, at arbejdsskader giver anledning til flere adskilte fraværsperioder.

Inden COI kunne nå at klage over dette yderst utilfredsstillende svar, indløb der besked om, at den sociale ankestyrelse havde optaget en sag vedrørende spørgsmålet om udbetaling af dagpenge for 1. sygedag i 2. fraværsperiode, i anledning af samme arbejdsskade til behandling som værende af principiel betydning.

Den sociale ankestyrelse traf beslutning om, at den pågældende lønmodtager var berettiget til sygedagpenge på første fraværsdag, uagtet at fraværet ikke var omfattet af tilbagefaldsreglen eller en § 12-aftalen.

Efterfølgende er der så kommet den omtalte meddelelse fra sikringsstyrelsen, med den ændrede fortolkning, hvor man foreslår, at der herefter må gives fritagelse for karensdagen i til-

svarende tilfælde, når det senere fravær skyldes arbejdsskade.

Det skal med andre ord være helt klart, at det senere fravær, har baggrund i den tidligere arbejdsskade.

Sluttelig siger man, at den ændrede praksis vil få betydning for tilfælde, hvor der træffes afgørelse efter den 18. juni 1985, som er datoen for udsendelsen af ankestyrelsens afgørelse.

Sager i hvilke der allerede er truffet afgørelse i overensstemmelse med den hidtidige fortolkning, bør genoptages efter ansøgning.

Sagerne kan eventuelt genoptages på de behandlende instansers eget initiativ.

Har man været udsat for, at der er blevet trukket i lønnen for en karensdag, og årsagen har været et tilbagefald på grund af en arbejdsskade, kan man nu trygt henvende sig med henblik på en genoptagelse af sagen og dermed en tilbagebetaling af det trukne beløb.

OD nu igen!

Med regelmæssige mellemrum dukker diskussionerne om OD og ØD og hvad de nu hedder allesammen op til overfladen.

På det seneste er selv borgerlige politikere begyndt at snakke om overskudsdeling. Der er nok ikke så meget sympati for sagen, som det er en erkendelse af, at man på et tidspunkt får en eller anden form for overskudsdeling, hvad enten man kan lide det eller ej.

Årsagen kan selvfølgelig også være den, at man meget snedigt har regnet ud, at går man ind i debatten nu, har man en myndighed for at undgå det store spørgsmål »en central fond«.

Arbejdsgiverne og dermed kapital-ejerne snakker meget om »frivillighed« i modsætning til en obligatorisk ordning.

»Frivilligheden« skulle sikre, at man

ikke fik truffet ordninger, der ikke passede ind i virksomhederne, ned over ørerne.

Frivillige ordninger er kendt flere steder, uden at man derfor kan snakke om en reel indflydelse på virksomheden og dermed de økonomiske magtstrukturer.

De såkaldte overskudsdelinger der finder sted, er i virkeligheden blevet bonusordninger eller præmier i form af medarbejderaktier og har ikke det fjerneste med en demokratisering af erhvervslivet eller spredning af ejendomsretten at gøre.

Det samme mener Arbejderbevægelsens Erhvervsråd der siger, at man skal tage imod et evt. tilbud om medarbejderretten og så betragte den - efter temperament - som løntilskud, bestikelse eller »fædterøvstillæg«, men ikke

Budgetreformen fortsætter

Folketingets finansudvalg har tiltrådt, at finansministeriet kan gennemføre endnu en af de ændringer af statens budget- og bevillingssystem, der tilsammen betegnes som budgetreformen.

Denne gang gælder det overgang til budgettering af finansloven i de forventede priser og lønninger for finanslovsåret i stedet for budgettering i det forudgående års januar-niveau.

Denne seneste del af budgetreformen, der får virkning fra og med arbejdet med 1987-finansloven, efterfølger de tidligere ændringer i budget- og bevillingssystemet, der omfatter indførelsen af totalrammer, ændring af stillingskontrollen, nye smidigere regler for anvendelse af indtægter og en slags opsparingsordning for »ledige« midler på styrelsernes budgetter.

Hvad er så formålet med den seneste ændring? Finansministeriet fremhæver, at det først og fremmest er for »at tilskynde de disponerende (bevillingshavende) til en mere hensigtsmæssig

økonomisk styring, en bedre økonomisering med bevillingerne indenfor de enkelte institutioner og styrelser«. Det vil bl.a. ske ved, at de enkelte styrelser kan reagere på forskydninger i prisforholdet mellem de ydelser m.v. de køber, som er sket siden budgettet blev lagt.

I det nuværende system, hvor udgifterne som nævnt budgetteres i nogle tidligere priser, kompenseres der senere for pris- og lønstigninger sket sidenhen gennem finansministeriets pris- og lønstigningsreserve, der fordeles i tillægsbevillingsforslaget.

De enkelte styrelseres indtægter budgetteres allerede nu efter de forventede satser fremfor de aktuelle, så også af hensyn til sammenhængen hermed, vil ændringen indebære en fordel. Også kommuner og amter foretager budgettering efter de retningslinier, staten nu indfører.

Ud fra et overordnet statsligt synspunkt vil ændringen øge de reelle styringsmuligheder. Indenfor de vedtag-

ne totalrammer vil styrelserne i endnu højere grad end nu blive tilskyndet til selv at omprioritere i takt med at forholdene ændrer sig - f.eks. ved at ændre sin indkøbspolitik hurtigere i forhold til prisudviklingen på de produkter m.v. styrelsen køber.

En budgettering ud fra et »forventet pris- og lønniveau« for et så stort område som staten kan også i sig selv påvirke forventningen til den samlede udvikling. En »styringsmulighed« staten sikkert også med stor fornøjelse vil anvende.

For de enkelte styrelser - og for de ansatte - kan der naturligvis også være en risiko forbundet med at styrelserne så kraftigt tilskyndes til selv at tilpasse sig til ændrede forhold. Det kan gøre det »lettere« at gennemføre de reelle udgiftsbegrænsninger, der kan blive følgen af større udgiftsstigninger end forventet.

Finansministeriet fastslår dog, at væsentlige ændringer, der kan indtræffe i forbindelse med f.eks. nye overenskomster vil kunne give anledning til ændring af totalrammerne til finanslovsbidraget, ændringsforslag til finanslovsforslaget eller et aktstykke til finansudvalget.

Dette led af budgetreformen vil således - såvel som de øvrige led i den - give bedre muligheder for den helt centrale planlægning og styring og give de enkelte ministerier og styrelser øgede muligheder for hurtigt og smidigt at tilpasse sig udviklingen i samfundet. Ikke mindst det sidste er af betydning, hvis den offentlige sektor skal fremstå som en effektiv del af den servicesektor, et moderne samfund ikke kan klare sig uden.

Den øgede dispositionsfrihed for de enkelte styrelser stiller også større krav til de ansatte, der gennem samarbejdsudvalgene på forskellige planer er med ved udarbejdelsen af finanslovsbidrag. Det har altid været en kompliceret opgave - og det vil ikke blive lettere fremover. Derfor er det glædeligt, at finansministeren lægger vægt på at informations- og lærningsaktiviteter kan komme i gang i god tid før arbejdet med finanslovsforslaget for 1987 starter. Man må så blot håbe, at det også kommer de ansattes repræsentanter omkring budgetarbejdet tilgode.

tro, at de giver medbestemmelse om noget som helst.

En opgørelse fra Statsskattedirektoratet viser, at 152 danske virksomheder har udstedt aktier til medarbejderne. Det antal kan så holdes op mod de omkring 4000 aktieselskaber med over 25 ansatte der findes.

Forskellige medarbejdere har også vist, at medarbejderaktier spiller en uhyre beskedne rolle i forhold til den øvrige aktiekapital i virksomheden.

Gennemsnittet ligger på omkring 2% af den samlede aktiekapital.

Kapitalejerne risikere derfor ikke, at skulle afgive magt ved at udstede medarbejderaktier, men modsat regner man med, at styrke engagementet hos medarbejderne, for nu hedder det jo »VI« og solidariteten er meget passende flyttet over til virksomheden.

Erhvervsrådet peget også på, at man i USA har en udvikling, hvor ledende funktionærer får udbetalt en større del af deres løn i aktier, og man skal derfor, efter skattereformen, være opmærksom på, at det samme ikke sker her.

Det kunne meget let være tilfældet, da udnyttelser af den slags kun skal beskattes med 50%.

Det betyder, at dem der får løn på almindelig måde og bliver beskattet med mere end 50%, kommer til at betale gildet.

Som offentlig ansat, er det måske særlig interessant, da der er vidt forskellige bud på, hvorvidt de offentlige ansatte overhovedet skal omfattes af en deling eller ej.

Det er ikke godt at vide, hvad det ender med, måske med ingenting, det har det jo gjort alle de andre gange.

Nyt fra A-kassen

Ved 3. behandling den 14. juni 1985 vedtog Folketinget et lovforslag vedrørende uddannelses- og iværksætterydelse til ledige over 25 år med ikrafttræden 1. juli 1985. I loven er det fastsat, at ydelserne udbetales af arbejdsløshedskasserne efter de samme retningslinier, som er gældende for dagpenge m.m.

Nyheden har været omtalt i en OBS-udsendelse i TV tirsdag den 25. juni 1985. Da det ikke er sikkert alle har set udsendelsen, vil vi i det følgende give en kort redegørelse for gældende regler.

Uddannelsesydelser til ledige over 25 år

Hvis et medlem afslutter et arbejdstilbud efter 1. juli 1985 og igen er blevet ledig, har medlemmet mulighed for at få enten uddannelsesydelser eller iværksætterydelse eller fortsætte med at få dagpenge. Medlemmet har ikke krav på et nyt arbejdstilbud.

Hvis et arbejdstilbud er afsluttet før 1. juli 1985, eller medlemmet er fyldt 55 år på det tidspunkt, hvor det seneste arbejdstilbud afsluttes, kan man vælge mellem et nyt arbejdstilbud, en uddannelsesydelser eller en iværksætterydelse.

Der kan udbetales uddannelsesydelser i op til 2 år i perioden fra afslutningen af seneste arbejdstilbud og frem til det tidspunkt, hvor dagpengene nedsættes til 70 pct. af det maksimale dagpengebeløb. (Se herom nedenfor). Ydelsen kan fås fra uddannelsens påbegyndelse, dog tidligst fra den dato A-kassen har modtaget ansøgningen. Under uddannelsen skal man ikke stå til rådighed for arbejdsmarkedet.

Den ydelser, der udbetales under uddannelsen, svarer til de dagpenge medlemmet ville have fået som arbejdsledig. Det maksimale dagpengebeløb er p.t. kr. 104.520 pr. år.

Ydelsen udbetales til ledige dagpengeberettigede medlemmer, der har afsluttet et arbejdstilbud. Man må ikke være ophørt af grunde, der kan tilregnes en selv. Man skal være fyldt 24 år og 3 måneder på det tidspunkt, hvor det seneste arbejdstilbud afsluttes og

ikke være fyldt 60 år ved påbegyndelsen af uddannelsen.

Alle uddannelser er i princippet åbne, men man skal selv søge optagelse og i øvrigt opfylde de sædvanlige betingelser. Der kan også fås uddannelsesydelser til uddannelser i udlandet.

For at komme i betragtning skal man indledningsvis meddele AF-kontoret, at man ønsker en uddannelse. Man skal dog forinden selv søge optagelse og dokumentere, at man er optaget på uddannelsen. Ansøgning om den til uddannelsen hørende ydelser indhentes ved henvendelse til AF-kontoret/A-kassen. Ansøgningen udfyldes og sendes til A-kassen sammen med skatteoplysninger og kontonummer til bank, sparekasse eller postgiro. A-kassen videresender til AF-kontoret.

Ydelsen udbetales månedsvis bagud. Ydelsen kan ikke udbetales på forskud.

Man kan ikke få statslig uddannelsesstøtte (SU) samtidig med uddannelsesydelser. Hvis der i forbindelse med uddannelsen udbetales løn (kursushjælp) og denne er større end ydelsen, bortfalder ydelsen. Hvis lønnen er lavere end ydelsen, udbetales forskellen mellem lønnen og den ydelser, medlemmet ville være berettiget til. Hvis man arbejder ved siden af uddannelsen, bliver ydelsen nedsat efter reglerne for dagpenge.

Bliver man ikke optaget på en uddannelse, eller afbrydes denne, kan dagpenge udbetales i resten af den normale dagpengeperiode. Såfremt uddannelsesstedet meddeler, at man er indskrevet på venteliste, betragtes dette som et afslag på optagelse.

Efter uddannelsen

Vi skal prøve at se på, hvad der sker, når et medlem afslutter en uddannelse med ydelser. Vi skal indledningsvis huske, at der normalt oppebæres dagpenge i 2½ år, fra et medlem afslutter et arbejdstilbud af mindst 26 ugers varighed. Som vi tidligere har nævnt, kan medlemmer over 25 år, få den omtalte uddannelsesydelser i maksimalt 2 år.

Med henvisning til ovenstående kan et medlem, der umiddelbart efter uddannelsens afslutning opnår arbejde, få fornyet dagpengeudbetaling i 2½ år,

hvis arbejdsforholdet varer 26 uger eller derover. Som det ses, har medlemmet med de 26 ugers arbejde genvundet de fulde dagpengerettigheder.

Hvis et medlem afslutter en erhvervsmæssig uddannelse og denne uddannelse har været 18 måneder eller mere (f.eks. EFG praktikperiode) vil medlemmet være berettiget til en ny dagpengeperiode og have krav på et nyt arbejdstilbud.

Gennemføres en uddannelse af under 18 måneders varighed eller en ikke-erhvervsmæssig uddannelse (f.eks. 9., 10. klasse eller HF) kan medlemmet efter afslutning af uddannelsen få den hidtidige dagpengesats i resten af den nuværende dagpengeperiode. Den er som ovenfor omtalt 2½ år fra afslutningen af det sidste arbejdstilbud.

Herefter vil fortsat dagpengeudbetaling i det 1. år. være 70 pct. af det maksimale dagpengebeløb (kr. 335,-) og derefter i det 2. år 55 pct. af det maksimale dagpengebeløb. Der gælder andre satser for deltidsforsikrede.

Iværksætterydelse

Efter de gældende regler kan man også vælge at oprette selvstændig virksomhed med iværksætterydelse i op til 3½ år i perioden fra afslutningen af det seneste arbejdstilbud og frem til det tidspunkt, hvor dagpengene nedsættes til 55 pct. af det maksimale dagpengebeløb.

Dette sidste er en anden historie, som vi vil bringe i næste nummer af COI NYT.

**Kassens adresse er:
BREDGADE 23, 1. sal
1260 KØBENHAVN K
TELF. 01-14 33 00.
Daglig telefon- og
ekspeditionstid
kl. 10.00-14.00,
onsdag lukket**

under konstruktion både i Frankrig og Tyskland.

Med det vil man da kunne køre fra Århus til Kalundborg på omkring en halv time.

Den kan i øvrigt byde på større sikkerhed. Det gælder især, hvis det bliver muligt at lede blot en lille del af vejtrafikken med togene via Samsø, specielt i stormvejr, tordenvejr, snestorm, isslag, mørke, kulde.

Den kan få særlig stor betydning for de trafiksvage, dvs. dem, der ikke kan eller vil køre bil.

Fremdeles kan den få betydning for alle dem, der er nødt til at rejse billigt.

Brændstofudgifterne kan blive moderate. Det er særlig vigtigt, fordi olie og benzin skal importeres og derfor betales i fremmed valuta.

Togene kan have biltransporterende vogne for dem der ikke vil bruge Storebæltsbroen.

Alt dette bevirker, at de to øst-vest-forbindelser tilsammen kan få stor betydning. – De kan ikke blot fungere som vejforbindelse og jernbaneforbindelse, der supplerer hinanden fyldestgørende. Men de kan støtte hinanden også på mange andre måder.

Allervigtigst er det vel at rejsetiden mellem Midtjylland og Sjælland kan reduceres til en halv time.

C. E. Andersen



Billeder af DLFs bestyrelser:

16

Af historiske grunde har foreningen fundet, at det kunne være interessant at bringe et billede af afdelingernes bestyrelser, inden sammenlægningen med DJ sker pr. 1. januar 1986.



Hovedbestyrelsen: Fra v., O. Husted Andersen, T. Nielsen, Niels Kristensen, Jens Bak, B. S. Kristensen, Ulrik Salmonsén, F. C. Christensen, Kurt H. Christensen, V. Dorner, N. Sørensen, K. B. Knudsen, J. Østerberg.



Struer: Forrest fra v., C. H. Hønerre, K. Petersen, J. O. Jensen, P. E. Bjerregaard.
Øverst: J. K. Jensen, H. H. Husted, P. F. Jørgensen.



Padborg: Fra v., H. C. Thiessen, J. Boutrup, M. Kjær-Nielsen, H. M. Petersen, P. Jepsen.



Århus: O. H. Andersen, G. E. Nielsen, F. Baadsmænd.
Siddende: T. E. Kristiansen, V. P. Madsen, M. Hansen, Vagn Nielsen.



Fredericia: Stående fra v., D. S. Jørgensen, Palle Bang, Johnny Petersen, T. Nielsen, F. R. Mølgaard.
Siddende fra v. N. K. Ravnborg, J. Vestergaard Nielsen.



Esbjerg: Stående Claus Lundhof.
Sid. f. v., Jonny Christensen, Hel-
mer Hansen, Carsten Raunsbæk.



Ålborg:
S. E. E. Nielsen, P. E. Jensen,
K. D. Fjellerad, B. J. Larsen,
P. G. Pedersen.



Nyborg: Fra v., Per K. Rasmussen,
Mogens K. Rasmussen, Preben B.
Skov, Steen Jørgensen, Bent Jes-
sen.



Odense: F.v., Frede Hansen,
Børge Sjøstrand, Harry Pedersen.



Korsør: F.v., Kurt Rasmussen,
Ole Quist, F. Jaller, Poul H. Jen-
sen og Henry Madsen.



Næstved: F.v., Erik W. Nielsen,
Tommy B. Christensen, Tommy
Møller.



Kalundborg: Sid. f. v., K. O. Jensen, A. Søgaard.
Bagved B. H. Jensen, O. H. Pedersen, P. J. Jensen.



Rødby F.: Stående f. v., K. S. Laurersen, H. B. Eriksen, F. E. S. Jørgensen.
Siddende K. E. Nielsen, A. Jacobsgaard.



Helsingør: f. v., Knud Ravn, R. G. Holm, P. C. Qvang.



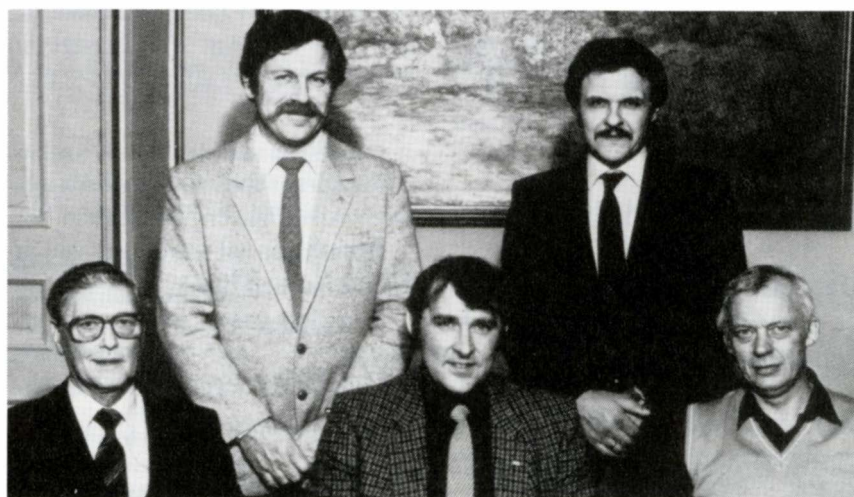
Helgoland: F. v., P-E. Skotte Sørensen, A. B. V. Pedersen, D. A. S. Bjurner, F. R. Rasmussen, P. W. Madsen.



Kh.: Siddende f. v., Henning Freundt, Benth Mortensen.
Stående Svend E. Feyerstad, Benny Nielsen, John B. Jacobsen, Alex Jensen, Klaus Jensen.



Godsbanegården: Stående f. v., Per Petersen, Ole G. Olsson, L. M. Hansen, F. P. Hansen, U. Salmønsen.
Siddende, J. Tillemann, J. Østerberg.



P-gruppen: Siddende f. v., Viggo Larsen, Niels Sørensen, Jørn Larsen.
Stående f. v., Jørgen Hansen, John Hansen.

SIDSTE NYT FRA LANDSOPLYSNINGSUDVALGET

Sidste nyt fra Landsoplysningsudvalget

22

Landsoplysningsudvalget indbyder medlemmerne til studierejse i dagene fra den 5. til 8. maj 1986.

Vi besøger Knorr-Bremse i München og vil sammen opleve den Bayriske hovedstad.

Vi kan ikke på nuværende tidspunkt beregne den endelige pris, men et slag på tasken fortæller os at det vil kunne gøres for ca. kr. 1500,-.

Er du interesseret kan du allerede nu og senest den 1. februar 1986 indtegne dig til turen ved at benytte nedenstående kupon.

Navn: _____

Adresse: _____

By/Postnummer: _____

Indsendes til lokomotivfører:

Jørn Thillemann,
Avedøregårdsvej 71, 2650 Hvidovre.

Trækkrogen

Onsdag den 11.12.1985 afholder klubben julefrokost i vores sæd-

vanlige mødelokale kl. 12.00.

Indtegnning kan ske senest 1.12. til formanden Egon S. Hansen, tlf. 01-29 30 71 samt til kassereren Poul Kristensen, tlf. 02-94 75 46.

Helgoland afdeling

Der bliver afholdt medlemsmøde på mdt Helgoland onsdag den 4. december 1985 kl. 14.00.

På dette møde behandles spørgsmål vedrørende pension, efterløn og »hvad er min ret og hvad er min pligt«.

Foredragsholder er forretningsfører Arne Jensen, A-kassen.

Afdelingen vil være vært ved en kop kaffe med brød.

Tilmeldingsliste er fremlagt på stuen.

Tilmelding kan også foretages hos formanden.

P. a. v.

P.-E. Skotte Sørensen

Juleunderstøttelse

Lokomotivpersonalets Hjælpesfond

I henhold til hjælpefondens vedtægter uddeles i december understøttelser på 50-100 kr., der kan søges:

1. Af medlemmer.
2. Af pensionerede lokomotivmænd.
3. Af enker efter lokomotivmænd.
4. Af forældreløse børn under 18 år af de under 1., 2. og 3. nævnte.

Ansøgningskemaer kan fås på foreningens kontor og må senest den 1. december være tilbagesendt til Lokomotivpersonalets Hjælpesfond, Hellerupvej 44, 2900 Hellerup.

Ansøgere, hvem understøttelse bevilges, vil modtage underretning herom i december.

Lokomotivfører A. Henriksen og Hustrus Legat

Renterne af legatkapitalen uddeles efter ansøgning til trængende lokomotivmænd, som er eller ved deres afsked var stationeret ved Fredericia driftsdepot, eller trængende enker efter sådanne.

Der uddeles indtil 3 portioner à 50 kr. årligt af renterne fra ca. 3.000,- kr. legatkapitalen andrager, og ansøgning herom indsendes til Dansk Lokomotivmands Forening, Hellerupvej 44, 2900 Hellerup, senest den 1. december.

Fredericia Afd.

indbyder pensionerede lokomotivførere til orienteringsmøde om udviklingen ved din tidligere arbejdsplads, mandag den 2. dec. 1985 kl. 9.30 på mdt Fredericia.

P. a. v.

Thorkil Nielsen

Decemberfest 1985

Godsbanegårdens afdeling afholder decemberfest torsdag den 5. december 1985 kl. 12.30 i Tranehaven, Ishøj store torv 22, ved Ishøj S-station.

Godsbanegårdens afd. håber i lighed med tidligere år, at afdelingens medlemmer vil møde op til nogle fornøjelige timer.

Menuen vil bestå af følgende:

Sild, rejer, gravet hellefisk, roastbeef, ribbensteg samt ost. – Lune retter: Rødspættefilet og mørbradbøf. – 3 glas snaps og 2 øl. – Kaffe med 1 gl. cognac eller likør.

Pris pr. deltager: kr. 125,00.

Deltagerliste vil blive lagt frem på opholdsstuen.

Pensionister er velkomne.

Betalingen kan ske til afdelingens kontor samt kasserer Finn P. Hansen, Rørkær 33, 2760 Måløv, tlf. 02-65 04 41.

NB: Sidste tilmelding og betalingsfrist, torsdag den 28. november 1985.

P.a.v.

Finn P. Hansen

Hgl afdeling

Pensionistsammenkomst afholdes lørdag den 7. december 1985 kl. 16.30, Strandvænget 29 for pensionister fra Hgl afd.

Der vil i år blive serveret sild, stegt ål med stuede kartofler, her til 2 øl og 2 snaps. Derefter kaffe med småkager, pris 25 kr.

Tilmeldingslisten fremlagt på stuen, eller telefon 01-14 04 00 lokal 2463 eller 01-53 50 78. Listen slutter 1.12.85.

Festudvalget.

P-gruppen

På given foranledning skal der gøres opmærksom på, at det begreb »udmeldt«, der hidtil har været anvendt i forbindelse med P-gruppens medlemmer, rettelig skal opfattes som om de pågældende har søgt og fået deres afsked.

For fremtiden vil der blive anvendt samme form som for medlemmer i øvrigt.

PERSONALIA

Forfremmet til lokomotivfører (21. lrm.)

pr. 1.9.1985 efter ansøgning

Lokomotivfører(k) (19. lrm.)
K. Hansen, mdt Ar i mdt Ar

Forfremmet til lokomotivfører (14. lrm.)

pr. 1.9.1985

Lokomotivassistent (9. lrm.)
L. Astorp, mdt Ab i mdt Ab
J-P. K. Løkke, mdt Es i mdt Es

Ansæt som lokomotivassistent (9. lrm.)

pr. 1.9.1985

Lokomotivassistent p (9. lrm.)
T. Pedersen, mdt Kh i mdt Kh
M. A. Olesen, mdt Kh i mdt Kh
C. L. Nielsen, mdt Kh i mdt Kh
P. B. E. Christensen, mdt Kh i mdt Kh
T. R. Nielsen, mdt Kh i mdt Kh
P. Poulsen, mdt Kh i mdt Kh
J. E. Niss, mdt Kh i mdt Kh
K. M. Thomsen, mdt Kh i mdt Kh
P. Andersson, mdt Kh i mdt Kh
P. Nielsen, mdt Kh i mdt Kh
S. L. Gotthelf, mdt Kh i mdt Kh
H. E. F. Poulsen, mdt Kh i mdt Kh
J. O. Petersen, mdt Kh i mdt Kh

Forflyttet pr. 1.10.1985 efter ansøgning

Lokomotivfører (18. lrm.)
T. Ring-Hansen, mdt Gb i mdt Str

Navneændring

Lokomotivfører (18. lrm.)
L. R. Jensen, mdt KØ til L. Riisberg
Lokomotivfører (14. lrm.)
E. M. Mortensen, mdt Gb til E. M. Friis

Tjenestefrihed uden løn 01.11.85–31.10.86

Lokomotivfører (18. lrm.)
B. F. Jørgensen, mdt Gb

Afskediget pr. 31.10.1985 efter ansøgning alder

Lokomotivfører (18. lrm.)
V. V. Sørensen, mdt Ab

Afskediget pr. 30.11.1985 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører(k) (19. lrm.)
A. Jensen, mdt Fa
Lokomotivfører (18. lrm.)
W. Gundestrup, mdt Es
H. F. C. Wolfram, mdt Gb
Lokomotivfører (16. lrm.)
P. A. Andersen, mdt Fa
J. H. Olsen, mdt Hg
P. A. Overgaard, mdt Pa

Afskediget pr. 30.11.1985 efter ansøgning alder

Lokomotivfører (18. lrm.)
O. Quist-Pedersen, mdt Hg

Afskediget pr. 31.8.1985 efter ansøgning

Lokomotivassistent (9. lrm.)
H-H. A. Hansen, mdt KØ
E. S. Jensen, mdt Kh

Afskediget pr. 31.8.1985

Lokomotivassistent (9. lrm.)
J. E. K. Jørgensen, mdt Kh

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. K. E. Lund-Jensen, Gb. (Roskilde).

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. H. S. Johansen, mdt Gb.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. J. Egekov, mdt KØ.

Dødsfald

Pens. lkf. K. Poulsen, Fredericia, død den 22.8.1985, 91 år.

Pens. lkf. D. B. Andersen, Ballerup, død den 23.9.1985, 70 år.

Pens. lkf. J. A. Jeppesen, Ålborg, død den 28.9.1985, 88 år.

Adressefortegnelse

Københavns Godsbanegård:

Lokomotivfører John Østerberg,
Strandvejen 48, 3770 Allinge.
Tlf. (03) 98 19 68.

Kasserer: Lokomotivfører F. P. Hansen,
Rørkær 33, 2760 Måløv.
Tlf. (02) 65 04 41.

Helgoland: Lokomotivfører P-E. Skotte

Sørensen, Tybjergparken 73,
2660 Brøndby Strand.
Tlf. (02) 73 98 96.

Kasserer: Lokomotivfører P. W. Madsen,
Tybjergvej 20, 2720 Vanløse.
Tlf. (01) 74 83 11.

D.I.F. Kh afdeling: Lokomotivassistent H.

Freundt, Gymnasievej 99, 2.tv., 4600
Køge.

Tlf. (03) 66 27 13.
Kasserer: Lokomotivassistent S. E.
Feyerstad, Hedelyparken 98, st.tv., 2670
Greve Strand.
Tlf. (02) 90 82 74.

Helsingør: Lokomotivfører P. C. Ouvang,

K. A. Hasselbalchsvej 24, 3070
Snekkersten.

Tlf. (02) 22 29 99.
Kasserer: Lokomotivfører R. G. Holm,
Ydunsvej 12 D, 3000 Helsingør.
Tlf. (02) 21 07 38.

Næstved: Lokomotivfører T. B.

Christensen, Solvangsvej 48, 4700
Næstved.

Tlf. (03) 73 00 35.
Kasserer: Lokomotivfører E. W. Nielsen,
Herman Bangsvej 6, 4700 Næstved.
Tlf. (03) 73 25 61.

Gedser: Lokomotivfører J. O. Jensen, Østre

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 K. I.
Rasmussen, Skovvej 54, 4220 Korsør.
Tlf. (03) 57 66 96.

Nyborg: Lokomotivfører M. K. Rasmussen,

Hirsevej 67, 5800 Nyborg.
Tlf. (09) 31 56 48.

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 H. R.
Pedersen, Irenevej 11, 5000 Odense C.
Tlf. (09) 13 61 65.

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: Lokomotivfører C. Raunsbæk,

Novrupvej 40, 2. tv., 6705 Esbjerg Ø.
Tlf. (05) 13 39 41.

Kasserer: Lokomotivfører H. T. Hansen,
Skippervænget 114, 6700 Esbjerg.
Tlf. (05) 11 63 24.

Struer: Lokomotivfører K. Petersen,

Tornskadevej 7, 7600 Struer.
Tlf. (07) 85 06 12.

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

Ålborg: Lokomotivfører B. J. Larsen,

Krøyersvej 7, 9000 Ålborg.
Tlf. (08) 13 78 23.

Kasserer: Lokomotivassistent K. D.
Fjellerad, Hadsundvej 138, 9000 Ålborg.
Tlf. (08) 14 65 28.

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.