

DANSK  
LOKOMOTIV  
TIDENDE



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

SEPTEMBER 1985 – 85. ÅRGANG

### 8

#### Indhold:

Den store forvirring . . . . .	2
Skattereform . . . . .	3
Fingrene fra pensionsfonden . . . . .	4
Billig 4 dages tur til Mainz . . . . .	4
Øst-vest energiøkonomisk . . . . .	6
Fast forbindelse . . . . .	9
Samsø i samspil . . . . .	10
Hvad med et højskoleophold . . . . .	17
Den rastløse amerikaner . . . . .	18
Så det var fri opdragelse . . . . .	20
Sidste nyt fra landsoplysningsudv. . . . .	22
Fra medlemskredsen . . . . .	25
Personalia . . . . .	27

#### Redaktører:

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

Redaktion og ekspedition:  
Hellerupvej 44, 2900 Hellerup.

Telefon (01) 62 72 69.

Kontortid 9–16.

Lørdag lukket.

Frederiksberg Bogtrykkeri  
Howitzvej 49.

Lokomotivpersonalet stod overfor ordinært turvalg. Efter måneders møjsommeligt arbejde blev turene i samarbejdet mellem administration og personale udarbejdet efter retningslinier, der var enighed om ved et møde i centralt turudvalg i foråret.

Imidlertid havde man på administrativt hold glemt begreber som BNse og EA og sammenfaldende med denne problematik stod ønsket om flytning af 3 ture fra Gb til Kh i fare for at kæntré, fordi tog- og lokomotivpersonale ikke umiddelbart kunne godkende indretning af opholdslokaliteter på Kh. Indtil 30 juli havde samarbejdet forløbet til alles tilfredshed, men af førnævnte grunde kom der 30. juli ordre fra højere sted om, at de 3 ture skulle flyttes til Kh, uanset opholdslokaliteterne ikke var i orden, ligesom BNse og EA skulle indarbejdes. Det medførte stærk utilfredshed hos personalet, eftersom ændringerne greb stærkt ind i turstrukturen. Et veltilrettelagt arbejde blev sønderslået på en måde, som understregede en fatal mangel på forståelse af konsekvenserne af den lodrette ordre.

I første omgang valgte de implicerede personalerepræsentanter at prøve på at bøde på ændringerne fremfor at tage afstand; men den samarbejdsvillige holdning kom snart til kort, idet det selv med bedste indstilling ikke var muligt at opbygge et system på den foreliggende baggrund, uden at en række af tjenerne overtrådte reglerne for tilrettelægning af arbejdstiden. Længde af daglige uafbrudte tjenester -dag og nat- er overskredet. Ophold mellem to hovedtjenester hhv. hjemme og ude ligger under det fastsatte timetal. Den ligelige fordeling af aftenfrihed er gået fløjten. Samme er sket med nattimetallet i turene. Til overflod kan medgives virkningen af for sen færdiggørelse af opholdslokaliteterne på Kh, hvor tjenerne vil blive over 10 timer daglig. Det er fantastisk, hvad manglende omtanke kan og har forårsaget. Det kunne næsten opfattes som en krigserklæring til lokomotivpersonalet. Vi venter meget skarpe reaktioner fra vore kolleger, såfremt der ikke lægges om til et andet spor, så lokomotivpersonalet i det mindste får sine lovhjemlede rettigheder overholdt. I givet fald ledelsen fortsat disponerer så hovedløst, vil vi ikke samarbejde mere. Og hvad bliver konsekvenserne af det? Det er ubehageligt at tænke på; men først og fremmest må den slags situationer undgås i fremtiden. Det kan og må der i det mindste stilles forventning til.

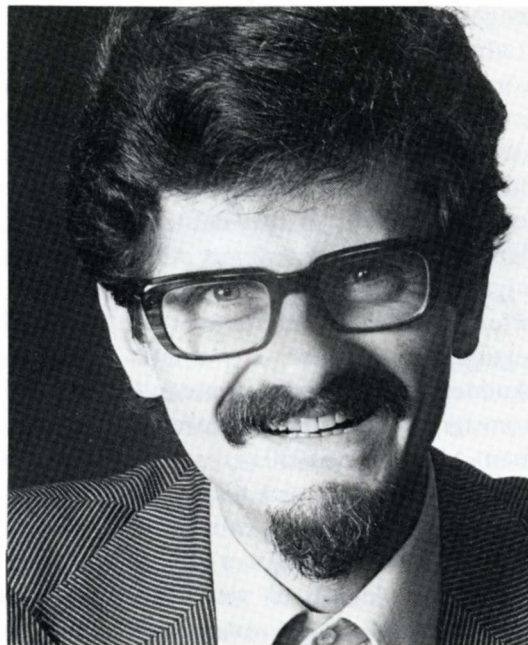
# Skattereform – en fordel for kommunerne og borgerne

*Splittelsen mellem lønmodtagerne efter deres boligforhold er forbi, siger tidligere skatteminister Mogens Lykketoft.*

Det er aftalt, at skattereformen ikke må forringe den kommunale økonomi. Det skal forstås på den måde, at kommunernes skattegrundlag ikke vil blive forringet som følge af skattereformen. Der er jo en række af selvangivelsesfradragene, der bliver skåret væk, men til gengæld forhøjes bundfradragene for alle og trækprocenterne bliver lavere for mange mennesker.

Forligspartierne er altså enige om, at det samlede resultat af disse ændringer ikke må være nogen yderligere forringelse af kommunernes indtægtsgrundlag. Det understreger samtidig, at Socialdemokratiet ikke som del af skattereformaftalen har fået lod og del i de nedskæringer af bloktilskud og sociale refusioner, som det borgerlige flertal har gennemført. Vi mener, at det er foregået på en skæv og urimelig måde, og at det i ganske særlig grad er de kommuner, der har et højt velfærdsniveau, der er blevet ramt. Det ønsker vi at lave om på, når der er politisk mulighed for det. Og aftalen om de nye indkomstskatteregler binder os på ingen måde på disse områder.

Men det er naturligvis under alle omstændigheder en kommunal interesse, at skatterne fremtidig opkræves på et mere rimeligt grundlag, og at fordelingen af byrderne derfor bliver mere retfærdig. Et rimeligt skattesystem er jo forudsætningen for, at der kan fastholdes politisk tilslutning til betydelige offentlige udgifter, der kan sikre social velfærd og tryghed. Der er jo ikke noget der i højere grad end bevidstheden om at naboen ikke betalte sin skat har undergravet almindelige borgernes vilje til at betale for de fælles samfundsudgifter.



*Mogens Lykketoft.*

Skattereformaftalen betyder ikke alene, at reglerne bliver mere rimelige. Der er også aftalt en ekstraordinær indsats for at bekæmpe den direkte skatteunddragelse i form af sort arbejde og udeholdt omsætning i erhvervsvirksomheder. Det vil først og fremmest være et bedre og mere effektivt samarbejde mellem skattevæsen og toldvæsen og en hyppigere kontrol fra de to væsners side, der her bliver tale om. På denne måde vil både stat og kommuner uden skærpede skatteregler få en betragtelig merindtægt i løbet af nogle år. Og det er vel i virkeligheden den allermest rimelige måde at forbedre de offentlige indtægter på. De enkelte kommuner skal naturligvis også yde en ekstra indsats i denne forbindelse.

Ikke mindst er det vigtigt, at kommunerne ansætter det nødvendige antal sagkyndige medarbejdere til at få lignet virksomheder og specielt aktieselskaber ordentligt. For der er desværre ingen tvivl om, at mange kommuner her har

en alt for ringe indsats. Og problemet bliver størst for kommuner, der har mange erhvervsdrivende og andre med komplicerede selvangivelser. Disse kommuner har nemlig typisk ikke flere skatterevisorer pr. 1000 indbyggere end andre kommuner, der måske helt overvejende består af almindelige lønmodtagere. Og det betyder, at dem der vil snyde, med fordel kan bosætte sig i kommuner med mange indbyggere med komplicerede regnskaber. Det er ikke nogen holdbar tilstand.

De kommuner, der har de tunge selvangivelser, må pålægges at forbedre deres ligningseffektivitet kraftigt. Denne opgave må løses i samarbejde med de statslige ligningsmyndigheder, der jo netop som led i skattereformaftalen får tilført flere ressourcer.

For resten må man regne med, at der i forlængelse af skattereformen sker en revision af begrebet »socialindkomst«. Det vil være naturligt, at den indkomst der i det nye skattesystem skal bestemmes hvor-

meget man beholder af sit personfradrag m.m. med stigende indkomst også bliver udgangspunktet for beregning af socialindkomsten. Det vil betyde, at rentefradrag ikke længere kan nedbringe en lønindkomst, og der vil blive en større lighed mellem ejere og lejere også i adgangen til de indkomstbestemte offentlige ydelser. Imidlertid er det vigtigt at holde fast, at børnetilskuddet ikke længere vil være indkomstgraderet efter skattereforment. Alle vil få de 5000 kr. pr. barn under 18 år. Men der vil fortsat være indkomstbestemt rabat med betaling i daginstitutioner, bolig sikring for lejere vil være indkomstbestemt, og det samme gælder for en lang række ydelser, som specielt pensionister har adgang til.

Det er helt afgørende, at vi som del af skattereforment på en række områder får den bedre balance mellem dem, der ejer deres bolig, og dem der bor tilleje. Denne balance kan man ikke skabe på en rimelig måde ved helt at fjerne rentefradraget, for det ville gøre det umuligt, også for folk med meget jævne indkomster, at erhverve en bolig. Og det ville ikke skabe lighed overfor lejerne, der jo også via rentesikring får betydelige rabatter med rentebetalingerne i nybyggeriet. Men der skabes en bedre balance, når rentefradraget ikke bliver mere værd ved stigende indkomst. Og vi fastholder, at der er en beskatning af besiddelsen af sin egen bolig i form af en lejeværdi, der følger automatisk med op, når ejendomsværdierne stiger. Det er en meget vigtig politisk landvinning, at vi med skattereforment har fået de borgerlige partiers accept af rentefradragsomlægningen, der gør værdien af 1000 kr.s renteudgift ligemeget værd i sparet

skat for alle, og som fastholder systemet med den automatiske regulering af den skattepligtige lejeværdi. Derved har vi fået fjernet grundlaget for mange års usaglig agitation fra borgerligt sindede politikere: en agitation der urimeligt har skadet arbejderbevægelsen og splittet lønmodtagerne op efter deres boligforhold. Afslutningen på denne strid er naturligvis specielt et problem for Centrumdemokraterne, hvis hele politiske eksistens er baseret på en usaglig parcelhusejer agitation. Det er også på denne baggrund man må forstå, at Erhard Jakobsen slog sig så voldsomt i tøjret, før skatteforliget blev indgået.

Men for alle andre politiske partier er det nok en fordel at få dette gamle stridsspørgsmål i dansk politik lagt til side, således at vi kan bruge kræfterne på at løse de reelle samfundsproblemer. Men det er naturligvis vigtigt at vi har fået fastlagt reglerne omkring lejeværdi og rentefradrag således, at vi med sikkerhed kan sige, at ingen familie med jævne indkomster får budgettet væltet omkuld, fordi de bor i ejerbolig. Tværtimod vil mange få en lettelse på grund af den væsentlige forhøjelse af børnetilskuddet. Alligevel kan man måske sige, at det er lejerne, der får størst fordel ved skattereforment, i hvert fald i den forstand, at lejerne ikke længere vil blive straffet så kraftigt med øget skat ved stigende indkomst, som de hidtil er blevet. De får fuld fordel af den væsentlige forlængelse, der i skattereforment sker af det indkomststræk, hvor den laveste trækprocent gælder. Og da de ikke har store fradrag, modvirkes denne fordel jo ikke af at fradragenes værdi bliver mindre værd.

LO's faglige pensionister og efterlønsmodtagere følger det kommende lovforslag fra de borgerlige om ændring af pensionsreglerne med den allerstørste opmærksomhed.

Vi er enige i, at mange mellem 60 og 67 år ønsker en nedtrapning af arbejdstiden og at de gerne vil have en kompensation herfor.

Vi har jo set, hvordan efterlønsordningen har fået mange til at op-høre med arbejdet på et tidligere tidspunkt end ellers. Den ordning, som er en god ordning, men som i dag udhules mere og mere med de indefrosne dyrtidsportioner, som har givet vore efterlønsmodtagere en nedgang i realindkomsten på mellem 15 og 20 procent.

Denne ordning er administreret af arbejdsløsheds-kasserne, og de 70% efterløn er i dag så lav, at den ligger under grænsen for et pensionistægtepar. Efterlønsmodtagere kan ikke få del i frynsegoder, og derfor er en eneforsørger på 70 procent meget dårligt stillet.

Efterlønsmodtagere kan heller ikke gå ind og ud af denne ordning, men kan alene få lov at arbejde 200 timer årligt, og det er der vist ikke mange, der kan benytte sig af i dag.

Hvad er så det socialministeren nu vil med den nye lov som hun priser så højt?

Først og fremmest vil det blive arbejdsgiverne der kan manipulere med lønmodtagere i alderen 60-70 år efter for godt befindende. Er det rimeligt?

Finansieringen skal efter ministerens mening ske over Den sociale Pensionsfond. De 1,2 milliarder kr. vil betyde, at hver pensionist må betale 1000 kr. Er det rimeligt?

Den sociale Pensionsfonds midler for nuværende er ca. 60 milliarder.

# pensionsfonden!

der kr., som giver et rentefkast på omkring 8 milliarder om året.

Intentionerne i Den sociale Pensionsfond, da den blev oprettet, var, at pengene skulle bruges til at forbedre folkepensionisternes vilkår, og indtil nu mangler der udbetaling af rentefkastet på over 700 millioner kroner.

Administrationen af loven vil ministeren så overlade til de sociale udvalg i kommunerne. Hvilken dobbeltmoral. Først nedskærer man bloktilskuddene, og så kommer man med store opgaver til det personale i kommunerne, der ikke på grund af diverse nedskæringer er opsagt fra deres stillinger.

Og en ting til: Vi er ikke sociale tilfælde, fordi vi fylder 60 år og evt. vil nedtrappe arbejdet for at give plads til de mange unge arbejdsløse, der sukker efter et job.

Jeg håber virkelig, at alle pensionistorganisationer i dette land vil protestere meget kraftigt mod det, der er ved at ske.

Jeg håber også at fagbevægelsen vil tage disse meget vigtige spørgsmål op, det drejer sig jo om mange af fagbevægelsens medlemmer.

Det er den dybeste uretfærdighed over for de mange folkepensionister, der i dag må leve af ca. 3.500 kr. pr. måned. Hver eneste dag bliver pengene mindre og mindre – der er stadig husleje forhøjelser, og selv om de borgerlige altid fortæller, at pensionisterne er de eneste, der får dyrtidsportioner, så er sandheden jo, at vi kun får 60 øre af hver krone, så det kan mærkes på pengepungen for de lave folkepensionister.

De fortsætter med at tage fra de fattige og give til de rige. Lad det

ikke lykkes for dem. Rejs jer pensionister!

Vi skal værne om de goder, vi har opnået – men vi skal slås for at få en menneskeværdig tilværelse som pensionister. Det har vi for tjent efter et langt arbejdsliv.

Og det får vi ikke, så længe der sidder en borgerlig regering.

Derfor er jeg meget enig med Erik B. Smith i hans betragtninger om det alternative forslag, som Socialdemokratiet fremsatte i februar i år, nemlig en udbygning af efterlønsordningen til en delefterløn. Og skaf så pengene et andet sted fra, f.eks. fra det erhvervsliv, der tjener så mange penge. Og lad så dem, der har forstand på at administrere og kontrollere ordningen, nemlig arbejdsløsheds-kasserne, gøre det.

## Billig 4-dages tur til Rhinbyen Mainz

Danske Jernbanemænds Turistorganisation har her et fint tilbud på en spændende efterårstur. Vi har reserveret pladser i morgentoget kl. 07.15, som – med togskifte i Hamburg og Frankfurt am Main – skal bringe os ned til Rhinen, mens vi selv bringer den gode stemning om bord i toget på rejsen.

Og i Mainz venter udmærkede værelser os på jernbaneskolen – vi spiser i kantinen, hvor drikkevarerne praktisk kan købes til butikspriser.

Hva sker der på turen? Virksomhedsbesøg, byvandring (med lejlighed til indkøb i Mainz' store varehus), besøg på en middelalderlig vingård, hvor der arrangeres vinprøve med spisning (dejlige hjemmelavede pølseretter). Den sidste

aften afsluttes der med stor schlagfest sammen med tyske jernbanekolleger i den berømte »Reingoldhalle«.

Afrejse torsdag 14. november kl. 07.15 og hjemkomst søndag 17. november kl. 20.45 (vore jyske kolleger støder til i Hamburg – der er afrejse fra Fredericia kl. 08.42).

Prisen for opholdet (3 overnatninger), incl. kantinens gode mad, udflugter, vinprøve med spisning – samt festen i »Reingoldhalle« *kun kr. 780,-* (heri indregnet IC-tillæg).

For deltagere, der ikke har fribefordring, tilkommer jernbanebillet. Denne billet vil – i forbindelse med Deutsche Bundesbahns »rosenrøde år« – kunne købes for *kr.*

289,00 – og bedes bestilt ved tilmeldingen. Vi laver for øvrigt en rundtur, idet vi hjemad kører den smukke Rhinstrækning mellem Mainz og Köln – og herfra gennem Ruhrområdet til Hamburg.

Den omtalte »rosenrøde billet« er kun gyldig til og fra Puttgarden hhv. Flensburg grænse og er billigere end en FIP-rabatbillet.

Grib chancen for en rig oplevelse i efteråret 1985. Tilmeld dig straks – helst skriftligt – mens der endnu er plads.

Dansk rejseleder på hele turen.

DANSK JERNBANEMÆNDS  
TURISTORGANISATION  
DSB Rejsebureau divisionen  
Nytov 11, 1450 København K  
Selector 8-1-3218 Henry Olson

# Øst-Vest-forbindelsernes energiøkonomi

*Særlig ved brug af kombitog for alle rejsende, både uden og med biler*

6

Det er en udbredt opfattelse, at bilbefordring baseret på biltog er meget bekostelig, ja at det skal være mindre energiøkonomisk at bruge biltog end at lade bilerne køre ved egen kraft. Ifølge en publikation, der udsendtes i februar om Storebæltsplanernes økonomi skulle der endog bruges 13 gange så megen energi til at befordre bilerne med biltog.

Dette er endnu mere forkert end påstanden i samme publikation om, at færgebefordringen af bilerne skulle være 5 gange så dyr m.h.t. energiudgifter som bilernes kørsel ved egen kraft.

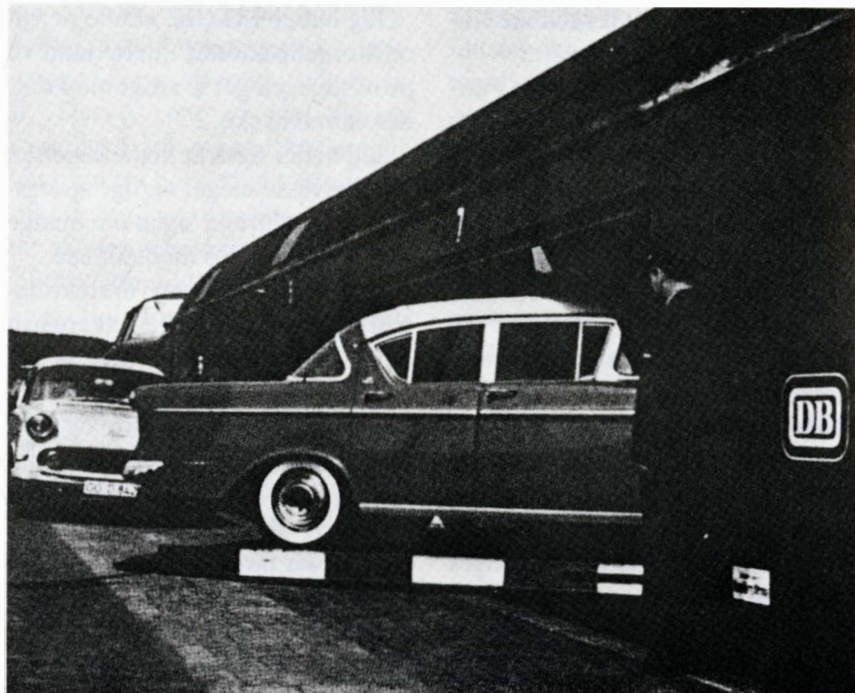
Der kan også tænkes andre alternativer til radikale besparelser af omkostningerne.

En ikke-ventileret tunnel under Storebælts Østre Rende kan bygges langt billigere end en svær og stiv bro for kombineret tog- og biltrafik. Men det bør da tilføjes, at en blød bro, en kort og let hængebro for biltrafik, også kan bygges relativt billigt, – og at sumprisen for en jernbanetunnel og en bilbro derfor ikke behøver at blive utopisk stor.

Hvis en banetunnel bliver udnyttet både til de klassiske tog og biltog, kan bilerne føres gennem tunnelen på specielle biltransporttog. Hertil kræves ikke ret megen energi.

Mellem bane/vej-terminalerne ved Nyborg og Korsør vil der blive ca. 25 km distance.

Her kan man indsætte biltog, som trækkes af DSB's nye, kraftige elektrolokomotiver. De kan udvikle 4000 kW, eller rettere sagt, de kan forbruge maksimalt 4000 kW. De er for øvrigt konstrueret således, at de kan generere elektrisk strøm, når de bremser eller kører på faldstrækninger. Kort sagt, de kan genvinde en del af



*Personbiler kan befordres med ordinære persontog eller specialtog på mange måder. Billedet viser, hvordan personbiler kan køre skråt ind i siden af en almindelig eksprestogvogn, og den kan køre ud på tilsvarende måde fra en anden vogn. I de moderne biltransporttog foregår ind- og udkørslen dog på langt mere rationelle måder.*

energien, f.eks. når de kører over eller under Storebælt eller et andet af bælteerne.

Regnes der med, at disse lokomotiver bruger 2000 kW i gennemsnit, og med at der betales 35 øre pr. kWh, koster det 700 kr. pr. kørselstime. På en 25 minutters tur forbruges altså for ca. 300 kr. strøm.

Hvis man regner med, at toget er 400 m langt, og at det har plads til 80 biler, og at det i gennemsnit beforder 60 biler, bliver strømforbruget ca. 5 kr. pr. overført bil.

Til sammenligning vil en bil, der skal køre 25 km ved egen kraft, bruge ca. 2½ l benzin. Det vil koste ca. 15 kr. Deraf er ganske vist mere end halvdelen skat til staten. Til gengæld går resten ud af landet, endda betalt i fremmed valuta.

Disse tal tyder på, at det må kunne betale sig at lade nogle af

biltogene køre ud over Nyborg-Korsør-strækningen, f.eks. til Snoghøj-Fredericia eller til Københavnsområdet.

## **En ekstra tunnelforbindelse for både godstog og persontog og eventuelt tillige for biltog**

Kørselsdistancerne mellem størstedelen af Vest- og Østdanmark kan forkortes kolossalt ved etablering af en direkte fast forbindelse mellem Midt-Nordjylland og Sjælland-København. Den kan udføres som en billig jernbaneforbindelse fra Århus eller Hasselager til Røsnæs eller Asnæs og videre uden om Kalundborg til et terminalanlæg lidt øst for byen, hvor banen kan tilsluttes Kalundborg-København-banen.

Denne bane mellem Århusområdet og Kalundborgområdet vil

da blive ca. 100 km. Turen vil vare ca. en time, hvis der køres med almindeligt eksprestogsmateriel.

Denne tid er så lang, at trafikanterne kan få tid til at bevæge sig omkring i togene og bl.a. ty til restaurationsvogne, så de kan få en forfriskning eller et let måltid. Desuden kan de hvile sig, før de skal videre.

### Meget hurtige tog

Der kan også benyttes mere avanceret togmateriel.

Dette kan f.eks. være en variant af de franske statsbaners TGV-tog, som nu er i brug i stort antal i Sydøstfrankrig. Man er endda nu i færd med at udvikle en endnu mere avanceret konstruktion til brug i Sydvestfrankrig.

TGV-togene har præsteret hastigheder op til 380 km/t; og de kører i den normale drift indtil 270 km/t, altså 75 m pr. sekund. Strækningen mellem Paris og Lyon, 427 km, gennemkøres på nøjagtig 2 timer.

Til trods for denne meget store hastighed er disse togs strømforbrug kun 7100 kWh pr. tur.

Togene er 200 m lange. De kan sammenkobles og fjernbetjenes som 400 m lange dobbelttog. Det kan medføre 800 passagerer under yderst luksuriøse forhold.

Togformationerne kan også bestå af en enkelt sådan vognstamme + en anden med plads til personbiler – altså »kombitog« for alle rejsende såvel uden som med biler.

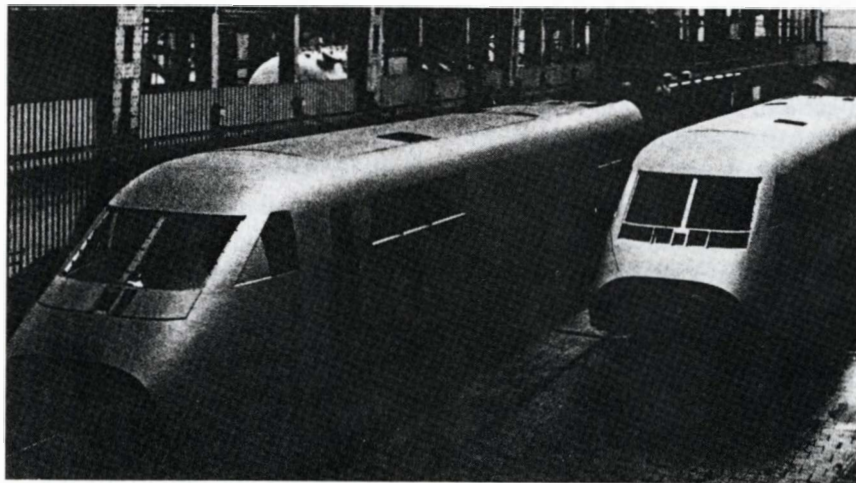
Biltransportvognene kan tilføjes sidst i toget. Eller de kan indføres midt i persontogsvognene. Så bliver gangdistancerne til sidde- og spisevognene korte.

Også Deutsche Bundesbahns Intercity Eksperimentalzug kan komme i betragtning. Det er gan-



*Moderne jernbanevogne til befordring af landevejskøretøjer med de største tilladte dimensioner må af hensyn til køretøjernes begrænsede profilhøjde udføres med lav gulvhøjde og derfor med små hjul, i dette tilfælde i firakslede bogier. Disse vognes ender med bufferne og koblingerne kan svinge ud til siden; og det er da muligt for de befordrede biler at køre fra vogn til vogn, så hele vognstammen fungerer som en »rollende landstrasse«.*

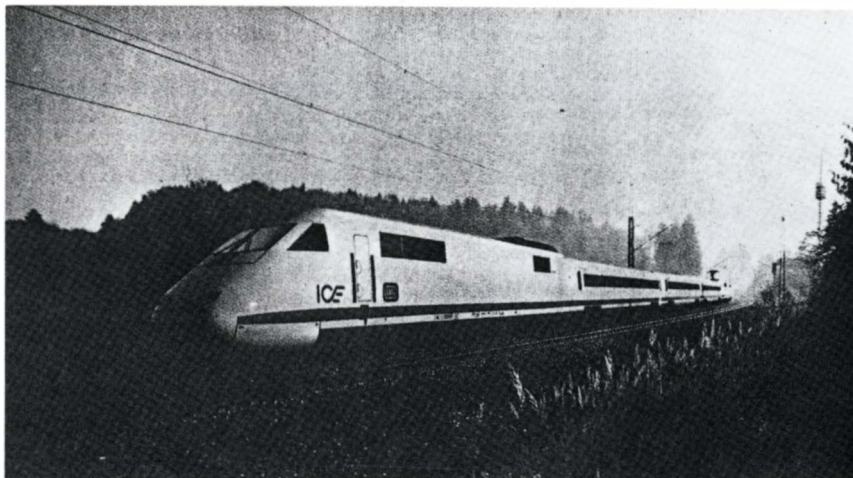
*Sådanne vogne eller komplette tog vil kunne gøre god fyldest for en jernbaneforbindelse mellem Sjælland og Jylland, evt. med tiden helt fra Malmø-Lund området til Horsens, d.v.s. mellem de skånske jyske motorvejssystemer.*



*De tyske baners nyeste superlyntog, der kaldes IC E, d.v.s. Intercity eksperimentalzug. Toget bliver i denne tid prøvekørt. I løbet af næste år vil der blive afgivet ordre på en serie lignende tog, dog større og med indtil 15 vogne mellem de to lokomotiver. De skal især indsættes på hurtigbanen mellem Hannover og Würzburg.*

ske vist ikke helt udviklet endnu. Men prototypen er allerede så vidt færdig, at den er ved at blive prøvekørt. Det er for tiden stationeret i Bundesbahns forsøgsanlæg i Minden.

Det består af et lokomotiv, »kaldet triebkopf«, i hver ende og derimellem tre passagervogne, tilsammen 120 m længde, det hele sammenbygget permanent til en strømlinieformet helhed. De 4+4 bane-



Der er nu lavet to lokomotiver til ICE forsøgstoget. Her ses de under bygning. Bemærk de meget fine strømlineformer.

motorer kan tilsammen udvikle 5600 kw varigt; og de kan overbelastes 50% i korte perioder. Dette ventes at være tilstrækkeligt til, at toget kan køre 300 km i timen under driftsmæssige forhold og 350 km i timen under forsøgsførsler. På grundlag af erfaringerne med dette tog skal der seriebygges en version, der kaldes HGZ, d.v.s. Hochgeschwindigkeitszug. Det får variabel størrelse, idet antallet af mellemvogne skal kunne varieres fra 7 til 15 (bestemt af perronernes længde), hvilket muliggøres, fordi motorerne kan udvikle den fulde effekt ved alle hastigheder.

Følgelig bliver denne togtype anvendelig til mange togforbindelser. Den skal især indsættes på hurtigbanen mellem Hannover og Würzburg, der får kurveradier m.m., som tillader 300 km i timen over hele den 327 km lange strækning, skønt den mest går gennem bjergterræn. Deraf bliver mere end

tredjedelen tunneler. Det vidner om, at man i Tyskland ikke er bange for, at de rejsende vil få klaustrofobi.

Hvis sådanne tog indsættes på den mulige hurtigbane direkte mellem Århus og Kalundborg eller evt. helt mellem Århus og København, kan nogle af dem indrettes med plads til personbiler, så kan rejsetiden reduceres til ½-1 time mellem Århus og Kalundborg og 1-1½ time mellem Århus og København – og det vel at mærke ikke blot for den egentlige persontrafik, men også for personbiltrafikken.

De tyske togs strømforbrug ved forskellige hastigheder er ikke oplyst endnu. Men de franske tog bruger 7100 kwh mellem Paris og Lyon, 427 km, der gennemkøres med indtil 270 km/t maksimalhastighed og 213 km/t rejsehastighed. Ved mindre hastigheder er strømforbruget væsentligt lavere, idet ikke mindre end 95% af energifor-

bruget går til overvindelse af luftmodstanden ved den maksimale driftshastighed.

Regnes der med at rejsetiden for sådanne tog for den ca. 100 km lange strækning mellem Århus og Kalundborg bliver ¼ så lang som mellem Paris og Lyon, bliver det ca. 1800 kWh, som vil koste ca. 600 kr.

Den skitserede 400 m lange togformation kan få plads til ca. 40 biler og 400 passagerer. Med 75% belægning bliver det 30 biler og 300 passagerer.

Hvis energiudgifterne pålignes bilerne og passagererne ligeligt, bliver det til 10 kr. pr. bil og 1 kr. pr. passager.

Det vil altså m.h.t. energiforbrug blive muligt at rejse meget billigt med sådanne kombitog.

Til sammenligning vil en bil, som kører mellem Århus og Korsør via Sprogø, forbruge ca. 20 l benzin, som koster ca. 130 kr., altså 13 gange så meget.

Jvfr. hermed, at den førmentalte publikation fra februar postulerede, at togbefordringen af bilerne ville koste 13 gange så meget til energi som egenbefordringen af biler.

Biltog er altså ikke utopiske i henseende til energiforbrug.

Med hensyn til bekvemmelighed kan de blive som de fineste eksisterende passagertog.

Tunnelforbindelsen mellem Århus og Sjælland, som forf. forestiller sig den, er beskrevet allerede i »ingeniøren« 1970, 17. april, s. 40-45.

Nyeste version af dette projekt er i 1985 beskrevet udførligt i en 72 sideres bog »Danmarks Øst-Vesttrafikforbindelser fuldt udbygget efter en helhedsplan«.



# Fast forbindelse

*Svend Auken skriver*

I mere end 100 år er der blevet diskuteret fast forbindelse over/under Storebælt. Fine og spændende projekter er blevet udarbejdet, og i 1973 vedtog Folketinget en lov om en kombineret vej- og jernbanebro. Hver gang er planerne og beslutningerne strandet på politiske komplikationer og samfundsøkonomiske bekymringer. Resultatet er, at der stadig ikke er blevet bygget en bro/tunnel, og at trafikken mellem Øst- og Vestdanmark har været besværliggjort.

På denne baggrund tog den socialdemokratiske arbejderbevægelse et initiativ i sommeren 1984 til igen at få rejst sagen – og det på så realistisk et grundlag, at der både driftsøkonomisk ville være tale om en god forretning.

Vort udspil rummede to elementer:

a. En jernbanetunnel under Østerrenden og en lavbro over Vestrenden med bevarelse indtil videre af færgetrafikken for bilerne.

b. En dansk, samfundsmæssig finansiering gennem ATP og Lønmodtagernes Dyrtidsfond. Initiativet til denne store investeringsopgave skal vurderes på baggrund af betydelige midler i disse store lønmodtagerpensionsfonde og et ønske hos bestyrelserne om at kunne yde deres bidrag til at løse en stor samfundsopgave samtidig med, at man ved en aftalt realrente af de udlånte midler kunne sikre købekraften af de fremtidige pensioner.

## **Etapier**

Der er mange gode grunde til at vælge alene i 1. etape at bygge en jernbanetunnel. Herefter må man i 2. etape frit kunne vælge, om man vil fortsætte med bilfærgerne, om

man vil bygge en vejbro/tunnel ved siden af jernbaneforbindelsen, eller om man vil vælge en biltogsløsning.

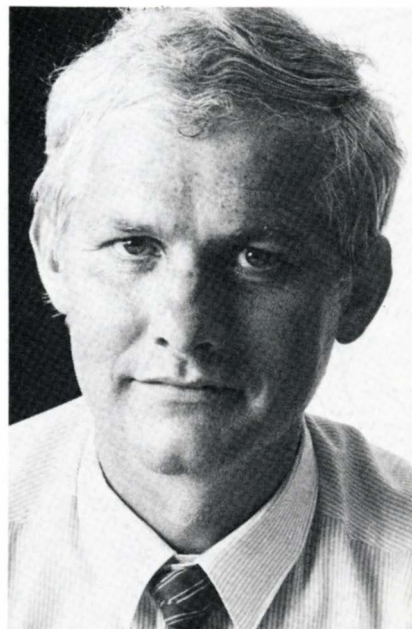
Etapedelingen er økonomisk lettere at overskue og dermed økonomisk mere realistisk. Uanset hvilke beregninger og trafikprognoser, der lægges til grund, vil der være en meget høj forrentning ved jernbaneforbindelsen og dermed 100 pct. sikkerhed for, at investeringen kan brugerfinansieres og ikke belaste statskassen. Tværtimod vil der være statslige besparelser. Det er almindelig sund fornuft at starte med den billigste etape, der har de største fordele.

Etapedelingen er den beskæftigelsesmæssigt mest hensigtsmæssige løsning. Beskæftigelsen på både Storebæltfærgerne og Kattegat-ruterne bevares, det vil sige at kun ca. 800–1000 mennesker mister deres arbejde ved jernbaneforbindelsen i modsætning til de adskillige tusinde jobs, der forsvinder, når den kombinerede vej/jernbanebro er færdigbygget. Dermed vil omstillingsproblemerne i Korsør og Nyborg være langt lettere at håndtere.

Etapedelingen vil uden yderligere statslige investeringer styrke den kollektive trafik. Ud fra et socialdemokratisk grundsyn taler meget for en sådan balanceret udvikling. Ved at styrke DSB opnås det også, at virksomheden får bedre økonomiske muligheder andre steder i landet. Og der er ingen tvivl om, at jernbanetunnelen er en god forretning for statsbanerne.

## **Forhandlinger**

Bilerne bliver dog ikke ladt i stikken. Med en fornuftig etapeløsning bliver takstpolitikken mere



*Svend Auken.*

lempelig end ved den kombinerede vej- og jernbanebro og færgerne bliver bedre.

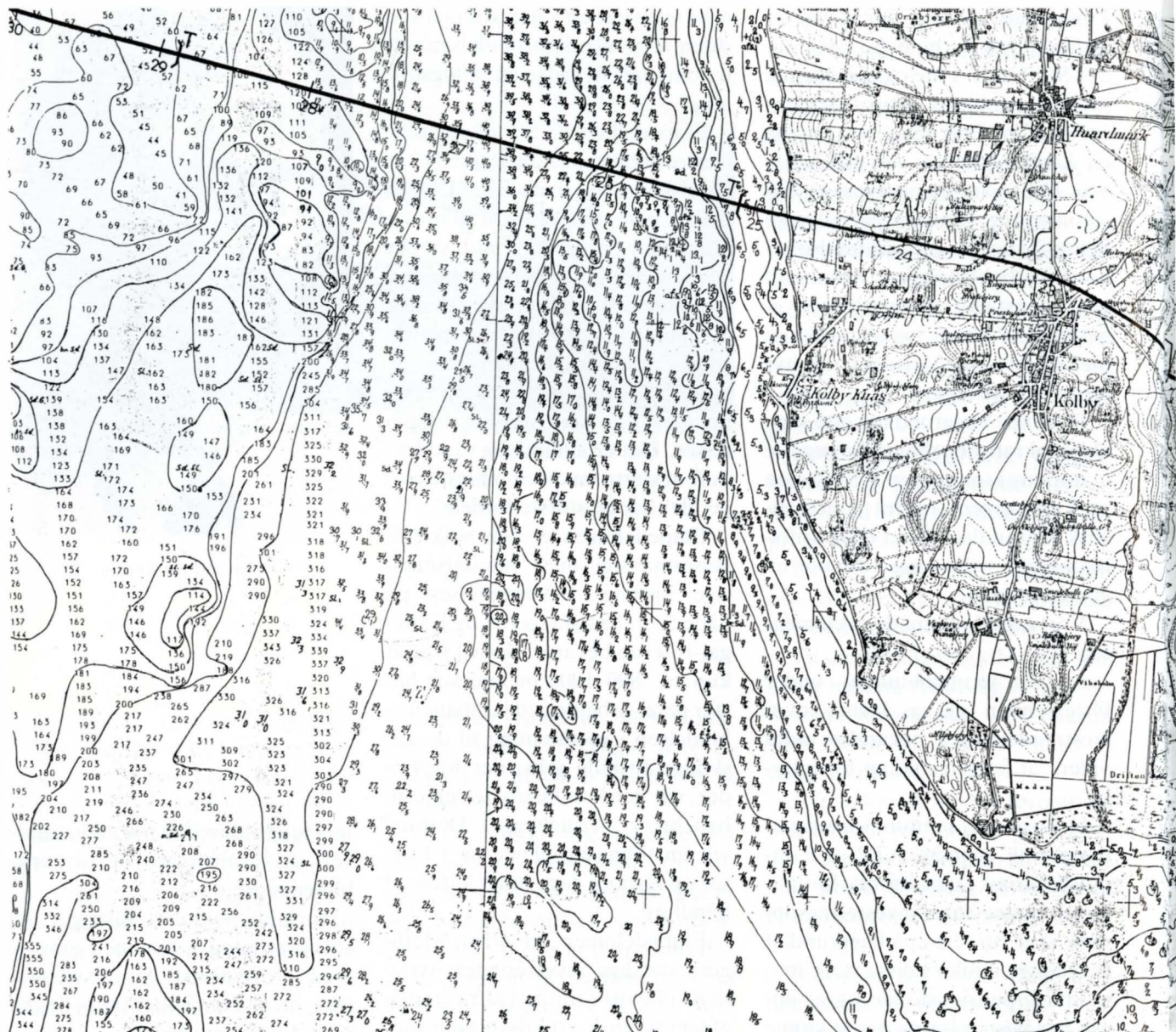
Socialdemokratiet tillægger det stor betydning at komme i gang nu med et realistisk Storebæltprojekt, men vi har stillet tre betingelser, som skal opfyldes:

1. Miljøet i Østersøen må ikke forringes med hensyn til salt- og iltindhold.
2. Der skal sikres lighed i trafikinvesteringerne i det øvrige land, især hvad angår Midt- og Nordjylland.
3. Der må skabes basis for fortsat Kattegattrafik.

På disse forudsætninger og med et forslag om en fondsfinansieret etapeløsning har Socialdemokratiet indledt forhandlinger med regeringen om en fast forbindelse over Storebælt. Vi sigter mod en afklaring inden jul.

# Samsø i samspil med Samsø-hurtigruten

10



DLT bragte i juni nummeret s. 10-13 en artikel om de mulige faste forbindelser mellem Øst- og Vestdanmark, nemlig mellem Sjælland og Fyn via Sprogø og mellem Sjælland og Jylland via Samsø som to forbindelser, der kan blive sideordnede m.h.t. teknisk udførelse og trafikale funktioner. Det indebærer, at den nordlige forbindelse kan blive en national trafikplan.

Den må nødvendigvis passere Samsø. Følgelig må den tilpasses Samsøs lokale forhold, især topo-

grafien, men også vejene, bebyggelserne m.m.

Formålet med den er at forbedre trafikforbindelserne mellem hovedlandsdelene.

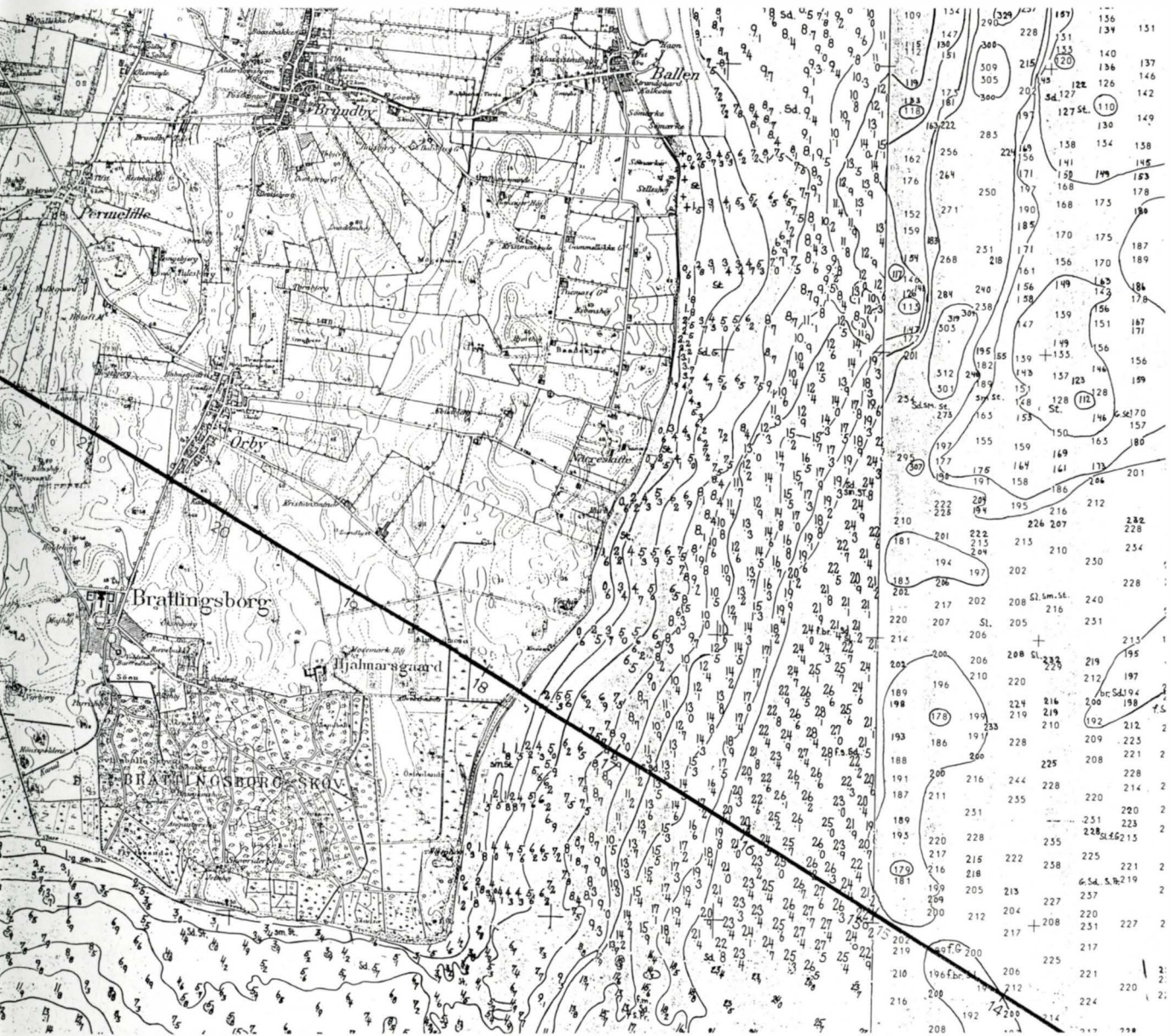
Men planen gør det også muligt at forbedre forholdene for Samsø på revolutionerende måde. Og Samsø har stærkt behov for forbedringer.

Derfor lidt nærmere om denne trafikforbindelse, så vidt den berører Samsø lokalt.

Først må fremhæves nogle principielle forhold angående forbindelserne fra Samsø til Sjælland og til Jylland og om disse forbindelsers tilslutning til Samsø, dernæst om forbindelsen mellem disse tilslutningssteder på Samsøs østkyst og vestkyst.

## En tunnelforbindelse under Samsøbælt

En forbindelse via Samsøbælt må føres til Røsnæs eller til Asnæs. I



begge tilfælde må den blive meget lang, navnlig til Asnæs, hvorfor dette alternativ vil koste mest.

Derfor kan omtalen af den udelades i første omgang.

En bro – for vej, jernbane eller både vej og jernbane – fra Samsø til Røsnæs må komme til at ligne Storbæltbroen via Østre + Vestre Rende. Den vil derfor blive meget bekostelig. Dertil kommer, at den ikke kan føres ind til Røsnæs, især ikke til Røsnæs' vestligste høje, ø-lignende parti. Dette, ja hele eg-

nen, er jo fredet og bør blive forskånet for trafik anlæg, bebyggelser og fremmede mennesker, såvel nye beboere i stort antal som turister.

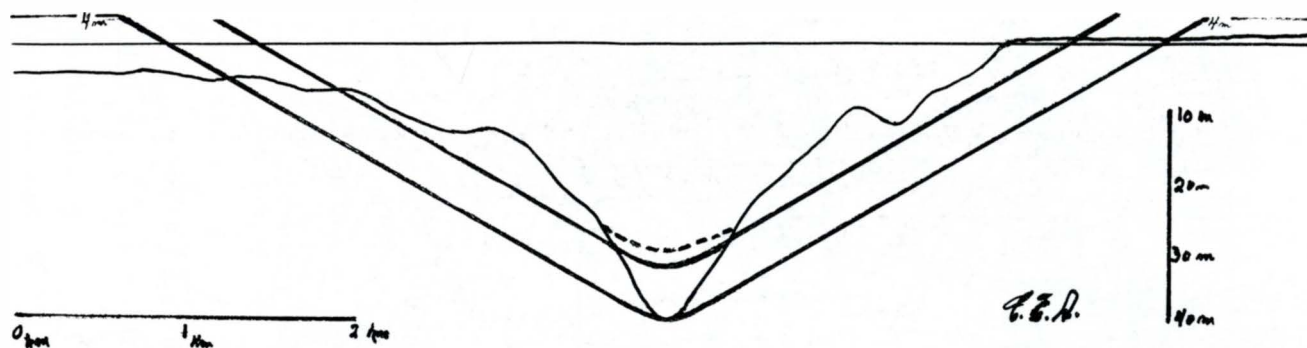
Men det er muligt at lave en tunnelforbindelse under Samsøbælt og at forlænge den under det vestlige Røsnæs som en landtunnel, der udføres som en udgravning, der overdækkes, så den ikke kan ses.

Denne tunnel kan ikke blive en vej-tunnel, dels fordi den da skulle

være temmelig bred, og dels fordi den skulle ventileres på grund af afgasserne fra bilerne.

Men den kan udføres som en smal og ikke-ventileret jernbanetunnel. Denne kan laves som en billig tunnel af rør, der sænkes ned i en forud gravet rende i havbunden og derpå overdækkes med sten og jord som en ekstra (psykisk) beskyttelse.

Den kan føres i land ved »Skan-sen« og fortsættes som en billig ud-



gravning, der overdækkes. Den føres mod nordøst under det lave, flade land, hvor der tidligere har været sund tværs over Røsnæs, og videre op ad skråningerne ved nordkysten og derpå gennem det lave land langs nordkysten.

Samsøbælttunnelen kan eventuelt føres i land på Samsø på lignende måde som på Røsnæs. Det kan bedst ske ved øens østkyst knap 2 km nord for sydøsthjørnet, Lyshage.

Samsøbælttunnelen mellem de to landtilslutningssteder må føres i en stor bue mod syd. Største dybde i denne linie vil blive ca. 48 m. Længden bliver da mellem 17 og 18 km, dvs. et par kilometer længere end tunnelforbindelser under Storbæltets Østre + Vestre Rende tilsammen. Ifølge 1972-betænkningen kunne sådanne tunneler med ialt 14,3 km længde udføres for 1450 mill. kr., altså for ca. 100 mill. kr. pr. km (NB: 1972-prisniveauet).

### Tunnelen vest for Samsø

Vest for Samsø er der en indtil 40-41 m dyb rende, som i vest begrænses af en række grunde med ubetydelige vanddybder helt til Jyllands kyst. Under den dybe rende kan der laves en tunnel, hvis centrale del kan udføres som en sænketunnel ligesom strækningen under Samsøbælt.

Fra ca. 1 km øst for Samsøs kyst til Svanegrund i ca. 4 m højde kan anlægget udføres som en tunnel. Den vil incl. en landtunnelstrækning blive ca. 6 km lang, hvis den udføres med 13% stigninger til begge sider i forhold til den dybestliggende del som er 2 km fra kysten.

I så fald må tunnelen her lægges på havbunden og overdækkes af en dæmning. Skulle den hele vejen lægges i en udgravning, måtte gradienterne gøres større, og anlægget ville da blive dyrere.

Banefortsættelsen fra denne tunnel ad en dæmning til Jylland kan laves ganske billigt.

Det kunne måske synes at være mere nærliggende at lave en vejforbindelse. Men en vejforbindelse eller en vejtunnel måtte som sagt være bred og skulle endda ventileres, så den ville blive meget dyr. Også en bred bro ville blive dyr. – Væsentligere er, at den ikke kan føres videre fra Samsø til Sjælland og ej heller over Røsnæs.

### Strækningen over Samsø

Banen over Samsø fra østkysten ud for Hjalmarsgård må føres mod vest-nordvest omtrent retlinet tæt syd om Ørby og videre til tæt nord for Kolby. Her må den føres under landevejene til Permelille og Hårdmark.

Herefter ændres retningen til

vest; den fortsætter på langs ad den dal, der er nederoderet og udjævnet af det lille vandløb, der hedder Dallebæk. Her føres banen frem, først i en åben udgravning, derpå i en landtunnel, der ved kysten går over i havtunnelen.

Banen går næsten overalt gennem ubebygget, fladt terræn.

På det jævne, ubebyggede terræn mellem Ørby og Hjalmarsgård anlægges et par gennemkørselsspor og desuden et stationsanlæg til betjening af Samsø.

Her vil der komme mange tog i gennemgående trafik mellem Jylland og Sjælland (Århus og København).

De vil i almindelighed køre meget hurtigt.

Af hensyn til Samsø kan man lade nogle af togene, f.eks. et hver time, standse her.

De nærmeste stationer må blive Kalundborg, Odder, Århus og København. Afstandene hertil er 40, 38, 53 og omkring 150 km.

Togene vil kunne køre meget hurtigt på de nye baneanlæg, som er næsten lige.

Derimod vil de ikke kunne køre hurtigere end nu mellem Kalundborg og København.

Rejsetiden vil altså blive ca. 1/2 time til Jylland og Sjælland, men ca. 1 1/2 time til København.

C. E. Andersen

# COI informerer:

## Små opmuntringer

På denne plads plejer vi at skrive om generelle, overordnede spørgsmål.

Denne gang vil vi nævne et par sager af et lidt mere specielt tilsnit.

Den første angår spørgsmålet om opsigelse af aftaler. Sagens indhold er, at post- og telegrafvæsenet ønskede ændringer i en særlig arbejdstidsaftale - tilsyneladende uden reelt at ville forhandle om ændringerne, selvom der var positiv forhandlingsvilje på »vor side af bordet«.

Sagen førte hurtigt til, at post- og telegrafvæsenet opsigte den pågældende aftale, hvilket postforbundet gjorde indsigelse imod, samtidig med at forbundet hævdede, at generaldirektoratet ikke ensidigt kunne trække sig ud af eller ændre en aftale.

Dette mente generaldirektoratet imidlertid, at man kunne, og man gjorde foranstaltninger til at gennemføre ændringerne.

Forinden nåede COI dog at indbringe sagen for finansministeriet med påstand om, at en part ikke ensidig kan trække sig ud af en aftale.

COIs synspunkt var, at når der kræves to parter tilslutning til *indgåelse* af en aftale, så kræves der også tilslutning fra disse parter, såfremt aftalen skal ændres eller bringes til ophør - og at ændringerne naturligvis ikke kan gennemføres, før enighed er opnået.

Udover dette synes vi logiske synspunkt støttede vi os på bestemmelserne om opsigelse af hovedaftalen.

Finansministeriet har nu givet os medhold i vor fortolkning af forhandlingsreglerne, idet man har meddelt post- og telegrafvæsenet, at aftalen, uanset den stedfundne opsigelse, i overensstemmelse med praksis løber videre, indtil anden aftale træder i stedet.

Den anden sag angår lønmæssig indplacering som tjenestemand efter forudgående ansættelse som kontraktansat konstabel i forsvaret.

COIs synspunkt var, at den bonus, der opspares under tjenesten som konstabel skal anses som en løndel, der skal medregnes ved indplaceringen i tjenestemandslønssystemet.

Finansministeriet mente, at bonusen skulle anses som et pensionsbidrag, og at den derfor ikke kunne danne baggrund for lønindplaceringen som tjenestemand.

Heroverfor har vi argumenteret med, at bonusen blev indregnet som en løndel, da man i sin tid havde begrebet garantiløn, og at finansministeriet i den situation havde anset bonusen som en løndel.

Endvidere at bonusen lægges til grund ved beregningen af dagpenge, såfremt konstablen er arbejdsløs ved ophøret af konstabeltjenesten.

Efter at finansministeriet skriftligt havde givet endeligt afslag - selv om man medgav, at COIs argumentation ikke ganske kunne frakendes vægt, anmodede vi vor advokat om at indbringe sagen for tjenestemandssretten.

Efter at den første udveksling af skriftlige argumenter havde fundet sted mellem vor advokat og statens advokat, må man have revurderet situationen, og der er nu indgået et forlig mellem finansministeriet og COI om, at bonus, der har været ydet til kontraktansat personel i forsvaret, som ikke var omfattet af en pensionsordning, indgår i nettolønnen ved indplacering i forbindelse med overgang til tjenestemandsansættelse.

Bestemmelsen har virkning for personer, som den 1. august 1982 eller senere overgår til en tjenestemandsstilling fra en stilling af den omhandlede karakter i forsvaret. Det påhviler den enkelte tjenestemand at rette henvendelse til sin styrelse om eventuel ændring af indplaceringsgrundlaget.

Afgørelsen vil få den betydning, at et antal ansatte i toldvæsenet vil skulle have efterbetalt et beløb svingende fra ca. 300 kroner til ca. 850 pr. måned tilbage fra den 1. august 1982.

Det bemærkes, at afgørelsen kun har betydning for tjenestemænd, som ved ansættelsen fik mindre i løn, end de havde som konstabel inkl. bonus.

Sagen viser efter vor opfattelse, at det kan nytte at bide sig fast i en sag - herunder eventuelt at indbringe den for tjenestemandssretten, selv om retten ikke kom i funktion i denne omgang.

# Lønramme 4/6

Som beskrevet i juni-udgaven af COI-informerer var et af resultaterne af arbejdet i det paritetiske nævn for TFUs område, at der med virkning fra den 1. april 1985 indgås aftale om, at stillinger, der hidtil har været klassificeret i lønrammerne 3, 4, 5 eller 6 klassificeres i lønramme 4 med oprykning til lønramme 6 efter 2 år på slutløn i lønramme 4.

Det nævntes tillige, at der vil blive gjort undtagelse for visse stillinger, der hidtil har haft lønramme 5 eller 6 som begyndelsesløn - eller som har et »unormalt« lønrammeforløb.

Afgrænsningen af disse grupper har vist sig at være temmelig kompliceret, men tingene er nu ved at være faldet på plads, selv om aftalen formelt ikke er indgået endnu.

Grupperne med »unormale« lønrammeforløb vil blive beskrevet således:

»Tjenestemandstillinger m.v., hvis begyndelseslønramme er højere end lønramme 4, og som ved fastansættel-

sen eller senere automatisk indplaces i lønramme 7 eller højere, omfattes ikke af stk. 1 (den generelle ordning). Dette gælder eksempelvis stillinger som fiskeribetjent.«

For visse konkret nævnte stillinger, som hidtil har været klassificeret i lønramme 6 gælder tilsvarende, at de ikke er omfattet af den generelle ordning (der ville kunne medføre en lavere begyndelsesløn for de pågældende).

Der er tale om stillinger som bedste-mand, motorpasser, sikringsbetjent, vognopsynsmand og toldbetjent TBT (prøveansættelse i lr. 3, fastansættelse i lr. 6).

Afgrænsningen af stillinger, der hidtil har været klassificeret i lønramme 5, og som ikke skal være omfattet af den generelle ordning, har været temmelig vanskelig.

Princippet i afgrænsningen er, at stillinger, hvor den første ansættelse for hele gruppen (uanset om stillingerne er spredt på flere institutioner, evt. flere ministerier), hidtil er sket i

lønramme 5, klassificeres i lønramme 5 med oprykning til lønramme 6 efter 2 år på slutløn i lønramme 5.

Der har været en række forespørgsler til afgrænsningen, hvilket er fuldt forståeligt. Navnlig har der været spurgt om, hvorfor man skal se en given gruppe på tværs af institutioner, eventuelt på tværs af flere ministerier.

Begrundelsen er, at såfremt de pågældende havde været ansat i en og samme styrelse, ville de uden videre være blevet henført til den generelle ordning, og finansministeriet har fastholdt, at det ikke måtte komme en gruppe »til gode«, at den kan være spredt over flere institutioner/ministerier. Der vil i aftalen blive foretaget en opstilling over de konkrete stillinger, som vil blive klassificeret i lønramme 5/6.

Med forbehold for »sidste-øjeblikksændringer« er der tale om: brandmænd, fodermestre, fyrpassere, ikke-faglærte gravere, kantineledere, kontrolbetjente, ministerchauffører, montører, pedeller/skolebetjente, plejere og plejersker, staldbetjente og togbetjente.

## COIs faglige uddannelser

COIs uddannelses- og kursusvirksomhed tilstræber at opstille en systematisk uddannelse, hvor det enkelte kursus har til formål at give deltagerne det fundament af viden og erfaring som er nødvendig i dagligdagen for at styrke den enkelte tillidsrepræsentant og tillidsmandsinstitutionen som helhed.

COIs uddannelses- og kursusvirksomhed er opbygget dels som en grunduddannelse for tillidsrepræsentanter fra organisationer, som ikke selv gennemfører en sådan virksomhed og dels som et supplement (ved specialkurser) til den kursusvirksomhed, som udøves af de tilsluttede organisationer.

COI vil til stadighed være opmærksom på ændrede uddannelsesaktiviteter på arbejdsmarkedet og i samarbejde med de tilsluttede organisationer søge kursusvirksomheden tilpasset de fornødne behov.

COI har i første halvår af 1985 afviklet 6 kurser på henholdsvis LOSkolen og Dansk Postforbunds Kur-

suscenter i Rørvig med i alt 99 deltagere.

Et grundkursus A og et grundkursus B samt et kursus i foreningsteknik betegnet tillidsmandskursus C.

COIs oplysningsudvalg har for 1985 oprettet en række *specialkurser*:

Kommunikationskursus, der henvender sig til formænd, sekretærer og hovedbestyrelsesmedlemmer.

Forvaltningsret, der henvender sig til organisationsrepræsentanter på lokalt eller centralt niveau, der interesserer sig for udøvelsen af den offentlige forvaltning.

Statens budget- og bevillingssystem, der primært henvender sig til organisationsrepræsentanter, der sidder i samarbejdsudvalg eller lignende, hvor finanslov og andre økonomiske sammenhænge behandles.

Kassererkursus, der henvender sig til klub-, afdelings- og kredskasserere.

Den opstart de nævnte kurser har fået og den positive tilbagemelding,

oplysningsudvalget har modtaget, animerer til en fortsættelse af specialkurserne.

COIs oplysningsudvalg vil for at øge interessen for kurserne foretage nærmere beskrivelse af kursusindholdet i fagbladene og COI-informerer.

### Resterende kurser i 1985

- 8. - 13. september 1985: Tillidsmandskursus A og B.
- 13. - 18. oktober 1985: Tillidsmandskursus C.
- 18. - 20. november 1985: Kassererkursus.

### Tillidsmandskursus A 8. - 13. september 1985

Kurset omhandler:

- notat-, taler- og forhandlingsteknik
- ansættelses- og afskedigelsesforhold
- disciplinærsager
- forhandlings- og aftaleret
- aktuelle tjenestemandproblemer

# Ændrede beskatningsregler for natpenge

Med virkning fra den 1. januar 1985 er der sket ændringer i den skattemæssige behandling af natpenge.

Ministeren for skatter og afgifter har meddelt TFU, at ligningsrådet med virkning fra ovennævnte dato har truffet principbeslutning om at ændre reglerne. Baggrunden for ligningsrådets beslutning er et ønske om at begrænse de skattemæssige fradrag for natarbejde i forbindelse med en ligestilling af de grupper af lønmodtagere, der fremtidig vil være berettiget til sådanne fradrag.

Ved natarbejde forstås arbejde, hvoraf en væsentlig del, ikke under 3 timer, udføres i tiden fra kl. 18.00 - 06.00.

Der tillades her uden dokumentation et fradrag for afholdte udgifter som følge af natarbejde på 20,00 kr. pr. nat. For skatteydere, der har fast natarbejde eller spiselokale til rådighed,

kan der dog uden dokumentation kun gives et fradrag på 2.200 kr. årligt.

For natpenge siges det, at halvdelen af det modtagne tillæg kan fradrages, dog højst 4,00 kr. pr. time fra 17.00 - 22.00 og højst 6,00 kr. pr. time fra 22.00 - 06.00.

Hvis den pågældende har spiselokale til rådighed, kan fradraget dog ikke overstige 20,00 kr. pr. døgn, eller 2.200 kr. årligt.

Der er med disse bestemmelser sket en radikal ændring af reglerne, men inden disse gennemgås skal det understreges, at tjenestemænd og andre, der får udbetalt natpenge, *ikke* kan benytte reglerne om fradrag for natarbejde i stedet for.

Ordet »spiselokale« er nyt og meget væsentligt, da det er den lokalitet der har betydning for fradragets størrelse.

Hidtil har diskussionerne gået på fortolkningen af »fast stationssted«,

hvor der ved afgørelsen af dette bl.a. blev lagt vægt på, om man havde mulighed for at spise i en kantine eller lignende.

Nu skal diskussionen altså gå på, hvad der er et »spiselokale«.

Beløbsmæssigt er der også en ændring. Med spiselokale, det der før hed »fast stationssted«, er grænsen uændret 2.200 kr. årligt. Men rammer man ikke dette loft, kunne der før fratrækkes halvdelen, men nu kun 20,00 kr. pr. døgn. Altså i mange tilfælde en forringelse.

Hvis man før ikke havde noget »fast stationssted«, kunne man fradrage halvdelen af natpengene uanset beløbs størrelse.

Fremover kan man kun fradrage henholdsvis 4,00 og 6,00 kr. i de tidligere nævnte intervaller. Også en forringelse.

Dertil kommer, at betingelsen der skal være opfyldt for, at man *ikke* kan få fradraget på 4,00 og 6,00 kr., er »spiselokalet«, som formentligt i de fleste tilfælde kan fremtrylles.

En anden ting er så, om man kan blive enige om, hvad et »spiselokale« er?

- arbejderbevægelsens historie
- tillidsrepræsentanten
- Statstjenestemændenes Arbejdsløshedskasse
- pensionsforhold

Kurset henvender sig til nye tillidsrepræsentanter og er første skridt på vejen til en faglig uddannelse.

## Tillidsmandskursus B 8. - 13. september 1985

Kurset omhandler:

- SU-aftale
- teknologiaftale
- § 9-aftale
- miljøforhold
- gruppeprocedure
- lønforhold
- fortolkning og anvendelse af aftale
- tjenestemand retten
- forhandlings- og aftaleret
- aktuelle tjenestemand problemer
- stillingsvurdering
- pensionsforhold
- arbejdstidsregler

Kurset henvender sig til tillidsrepræsentanter, der har deltaget i tillidsmandskursus A.

Kursusindholdet for tillidsmandskursus C og kassererkursus vil senere blive beskrevet i COI-informerer.

### Tilmelding

Tilmelding til kurserne foregår til den forening/forbund, du er tilsluttet. Det er den enkelte forening/forbund, der

afgør, om den kursussøgende efter deres opfattelse har de krævede forudsætninger og muligheder for deltagelse i COIs kurser alt efter foreningens/forbundets udvælgelseskriterier.

Nærmere oplysning om kursusindhold og deltagelse rettes til de respektive foreninger/forbund.

## Ekstraordinært repræsentantskabsmøde

Det ekstraordinære repræsentantskabsmøde, der skal tage den endelige beslutning om vedtægterne og dannelsen af COI-FORBUNDET, samt fra hvilken dato forbundet starter sit virke, er fastsat til:

**MANDAG DEN 30. SEPTEMBER 1985**

Nærmere om tidspunkt og sted vil blive udsendt snarest.

# Nyt fra A-kassen

## Supplerende dagpenge

Hvis man som ledig kan opnå arbejde på nedsat tid, vil man have mulighed for at kunne oppebære supplerende dagpenge fra arbejdsløsheds-kassen. Der er dog visse betingelser forundet med retten til supplerende dagpenge:

1. Man skal være tilmeldt såvel kassen som AF-kontoret som arbejdssøgende til arbejde med en ugentlig arbejdstid på op til 40 timer som fuldtidsforsikret eller op til 30 timer som deltidsforsikret.
2. Hvis man er fuldtidsforsikret, er det en forudsætning for udbetaling af supplerende dagpenge, at den nuværende eller kommende arbejdsgiver udsteder en frigørelsesattest. Ved at underskrive frigørelsesattesten tilkendegiver arbejdsgiveren, at han vil se bort fra gældende opsigelsesvarsel, hvis man selv skaffer sig arbejde eller AF-kontoret anviser arbejde med en højere arbejdstid. Hvis der med stillingen ikke er forbundet et opsigelsesvarsel, behøver man ikke nogen frigørelsesattest for at kunne få supplerende dagpenge.
3. Som deltidsforsikret er ret til supplerende dagpenge ikke betinget af en frigørelsesattest, selv om den aftalte ansættelsesform indeholder et opsigelsesvarsel. Der er derimod en anden begrænsning i deltidsforsikredes adgang til at kunne oppebære supplerende dagpenge. En deltidsforsikret kan indenfor 12 måneder højst få supplerende dagpenge i 13 uger, i hvilken man har haft arbejde i mindst 15 timer. Uger hvor man har arbejdet under 15 timer, eller uger, hvor man har arbejdet 15 timer og derover, men hvor man ikke har modtaget supplerende dagpenge, medregnes ikke i de 13 uger. Som fuldtidsforsikret udbetales supplerende dagpenge op til 40 timer, mens man som deltidsforsikret kan få suppleret op til den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid, man havde før ledigheden, eller før der skete en nedsættelse af arbejdstiden. Vær opmærksom på, at der er en ti-

mebegrænsning for udbetaling af supplerende dagpenge. (Se afsnit om »mindsteudbetaling«).

## Dagpengesatsens størrelse ved supplerende dagpenge

Normalt udbetales supplerende dagpenge med dagpengesatsen for nyuddannede - såkaldte »dimittendsats«. Inden for herværende kasses område vil der meget sjældent kunne udbetales supplerende dagpenge med højeste sats. Der gælder visse regler, hvor antallet af arbejdstimer pr. uge er afgørende for satsens størrelse - den såkaldte 15 timers regel. Da den som sagt ikke anvendes her i kassen, vil det føre for vidt at gøre rede for den ved denne lejlighed. Som en hovedregel kan vi fastslå, hvis der er blot en 1/2 times lønarbejde i en uge, skal dette medføre, at der i denne uge ikke kan oppebæres dagpenge pr. dag, der overstiger dimittendsatsen 266 for fuldtidsforsikrede og 177 for deltidsforsikrede. Denne regel gælder også, hvis et arbejdsforhold påbegyndes eller afsluttes i en uge, hvor der begæres dagpenge, idet man i henhold til reglerne har haft fast tilknytning til en arbejdsgiver. Hvis man f.eks. som fuldtidsforsikret arbejder 56 timer hver anden uge med frigørelsesattest, vil dagpenge i de uger, hvor man ikke arbejder, blive udbetalt med dimittendsatsen, idet man har haft fast tilknytning til arbejdsgiveren.

## Mindsteudbetaling

Der er for både fuldtids- som deltidsforsikrede en mindstegrænse for det antal timer, man kan få udbetalt dagpenge for. Som fuldtidsforsikret vil man ikke kunne få udbetalt dagpenge for mindre end 10 ledige timer. Dette medfører, at dagpenge bortfalder, hvis der på dagpengekortet er anført mere end 30 løntimer.

Som deltidsforsikret vil man ikke kunne få udbetalt dagpenge for et færre antal timer end 1/4 af den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid før ledighedens indtræden. Hvis man i en uge har et antal timers arbejde eller andet, som man ikke kan få dagpenge for, og

som overstiger 3/4 af den hidtidige arbejdstid, vil der ikke være basis for at få de resterende timer dækket af A-kassen.

## Belægning af dagpengekort

Når kassen skal beregne, hvor mange timer der må udbetales dagpenge for i den enkelte uge, er det vigtigt, at medlemmet har »belagt« dagpengekortet med alle de timer, der ikke må udbetales for. Disse timer kan hidhøre fra:

arbejde, sygdom, ferie, kursus, fridage for egen regning, bierhverv, manglende kontakt med AF, overførte timer fra forrige uge, manglende rådighed som der ikke kan udbetales dagpenge for.

## Beregning af dagpenge

Beregning af den individuelle dagpengesats sker på grundlag af lønindtægten i de sidste 3 måneder umiddelbart før ledighedens indtræden. Betaling for overarbejde og tillæg hertil kan ikke medtages i beregningen.

Hvis man er fuldtidsforsikret og har haft en gennemsnitlig månedsløn pr. kr. 9.665,- før ledigheden, vil man være berettiget til den højeste dagpengesats for fuldtidsforsikrede. Hvis man er deltidsforsikret og har haft en gennemsnitlig månedsløn på kr. 6.430,- før ledigheden, vil man være berettiget til den højeste dagpengesats for deltidsforsikrede. Til fuldtidsforsikrede udbetales højst kr. 335,- pr. dag i 6 dage om ugen, ialt kr. 2.010,-. Til deltidsforsikrede udbetales højst kr. 223,- pr. dag i 6 dage om ugen, ialt kr. 1.338,. Satserne reguleres indtil videre ikke før den 1. april 1986.

Hvis man tidligere har modtaget dagpenge, er det en forudsætning for en ny beregning af dagpengesats ved ny ledighed, at man har afsluttet en uafbrudt arbejdsperiode af mindst 3 måneders varighed og at denne arbejdsperiode afsluttes mindst 1 år efter det arbejdsophør, der sidst gav anledning til beregning af dagpenge.



# Hvad med et højskoleophold?

Af Niels Otto Degn, Esbjerg Højskole.

Så er det tiden på vinterens aktiviteter. Har du mulighed for det – og lyst – så er et højskoleophold på en af arbejderbevægelsens højskoler noget, du kan overveje.

I det følgende beskrives hovedtræk af Esbjerg Højskoles Vinterskole men nogenlunde tilsvarende kan du opleve på LO-skolen og Roskilde Højskole.

## Hvornår – hvem?

Vinterskolen starter 27. oktober og fortsætter i 20 uger, til 26. marts 1986. Alle der er interesserede kan optages, men der er en aldersgrænse fra 18 og op til ca. 35 år. Mænd og kvinder – faglærte og ufaglærte – så blandet som muligt. Også politisk ønskes forskellige kursister. Dog skal man vide, at skolen grundlæggende har socialdemokratiske holdninger, og disse vil helt selvfølgelig blive brugt i undervisningen. Men holdningerne skal naturligvis vise deres levedygtighed gennem debat på holdet. Denne debat bliver mest frugtbar, hvis deltagerne holdningsmæssigt stadig kan nå hinanden. Så er du politisk langt til nogen af siderne af Socialdemokratiet, bør du vælge en anden højskole.

## Det bydes der på

Undervisningen har næsten alt sammen noget med samfundet at gøre. Hvor det er muligt vil aktuelle begivenheder blive inddraget i undervisningen – såvel planlagte som uforudsigelige. Vi ved for eksempel nu, at der bliver amts- og kommunevalg, og vil derfor bruge det til teoretisk gennemgang af valg gennemførelsen. Men emnet vil også blive brugt til træning i formidlingen af budskaber, politisk taktik, mødeledelse og – deltagelse. Vi ved ikke om der bliver folketingsvalg. Men sker det, findes der tid til også at deltage aktivt i det.

Ellers må det siges, at programmet er fastlagt, forstået på denne måde at der er lavet et rammeprogram. I starten vil det være ret styret, men efterhånden som Vinterskolen skrider frem, får deltagerne større indflydelse. Specielt i en 4–5 ugers periode er der frie tøjler i et projektarbejde, hvor kun hovedtemaerne på forhånd er bestemt. Kursisterne vælger selv emne og indhold og hvem de vil arbejde sammen med.

## Vinteskolens hovedemner:

- Startperiode med bl.a. teori om gruppearbejde, prøves i praksis resten af de 20 uger.
  - Politiske ideologier/kommunevalg.
  - Fagbevægelsens opbygning og rolle i samfundet.
  - Danmarks placering internationalt, spec. EF og NATO incl. en minitur til Strassbourg og Bruxelles.
  - Mediers brug og misbrug, – Esbjerg Højskole har et stærkt udbygget medieværksted med professionelt radio og TV-udstyr. Undervisningen vil sætte dig i stand til efter Vinterskolen at arbejde videre i lokalradio/TV.
  - Kulturpolitik.
  - Projektarbejde, emner: International solidaritet/ulandsproblemer. Økologi – miljø – teknologi.
  - Praktisk uge i en af arbejderbevægelsens organisationer.
  - Studierejse – deltagerne bestemmer selv rejsemål og indhold samt praktisk planlægning og gennemførelse af rejsen.
- Der er også tænkt på det mere kreative, hvor højskolen kan byde på: foto – batik – keramik.

## Ikke noget hvilehjem

Vinterskolen er ikke noget hvilehjem. Det skal understreges, at der

er mødepligt, og det vil ikke bare sige, at du er tilstede. Du skal også deltage aktivt i undervisningstiden, der går fra kl. 8.30 med morgensang til ca. 21.00 om aftenen, afbrudt af en hel del spise- og kaffepauser. (Mandag–torsdag og fredag lidt kortere). En ugentlig friaften er der; til gengæld bliver en del week-ender medtaget til hyttetur og anden aktivitet. Der bliver dog tid til at tage hjem, så familie og venner kan passes nogenlunde.

Fritid på højskolen er uhyre væsentlig. Mange diskussioner fortsætter efter undervisningen, men erfaringsvis bliver der alligevel god tid til kammeratlig samvær. 20 uger er lang tid at være sammen med andre på tæt hold, og det kræver samarbejdsevne og omgængelighed. Lykkes det, at opbygge et godt klima – og det gør det faktisk altid, kan Vinterskolen både give dig venner og en oplevelse for livet.

Det koster 850 kr. pr. uge alt indbefattet. Det vil sige undervisning og materialer, ekskursioner og studieture, kost samt enkeltværelse med bad og toilet. Det eneste du selv skal betale er fornøjelser og personlige fornødenheder.

Der er mulighed for stats- og kommunestøtte. Får du arbejdsløshedsdagpenge, kan disse stadig udbetales under opholdet. I visse tilfælde er der mulighed for støtte gennem LO og uddannelses- og oplysningsfond.

Er du interesseret, kan du få brochure direkte fra højskolen. Hvis du ønsker uddybende oplysninger, kan du ringe og få disse. Der optages 20–25 på Vinterskolen, så meld dig snarest.

**Esbjerg Højskole**, Stormgade,  
6700 Esbjerg, telefon 05-12 48 88.

# Den rastløse amerikaner

Af Tage W. Jensen.

18

Sjældent har kirurgiske indgreb vakt så stor international interesse som USA's præsident, *Ronald Reagan's* kræftoperation i juli i år. Interessen burde omfatte mere end det kirurgiske – for tilfældet rummer også noget, der virker som en blotlæggelse af den moderne amerikaners psyke, som på utalte måder og områder påvirker verden. Præsidenten leverede selv et udtryk for det i sin første radiobølgébårne – for ikke at skrive æterbårne – tale til det amerikanske folk mindre end 12 timer efter operationen. Talen udsendtes fra et lille, midlertidig indrettet studie ved siden af sygeværelset på hospitalet. Præsidenten sagde bl.a.: »Jeg har det fint... men jeg er begyndt at blive rastløs...«.

Hans stemme var iørefaldende præget af vilje til at lyde frisk, næsten munter. DLT's medarbejder hørte talen – og kom straks til at tænke på en af de mest indsigtfulde kendere af Amerika og amerikanere, den både Nobelpris- og Pulitzerpris-belønnede (sidstnævnte er USA's egen litterære toppris) amerikanske forfatter, *John Steinbeck's* karakteristisk af vor tids amerikaner. Et grundtræk, siger Steinbeck, er *rastløshed*.

Hvorfor faldt det i erindringen? Fordi rastløshed og forceret tempo slår klart og oftest beklageligt igennem i mange af dagens amerikanske strømninger – som om en historisk stemme i den kun 200 år gamle kulturnation siger, at Amerika har meget at indhente i forhold til den gamle verden, Europa, hvilket får amerikanere til at søge genveje til en frontposition ved at lancere bl.a. hastværk som en moderne dyd.

Forhindrer rastløsheds»bacillen« ligefrem amerikaneren i at bidrage lødigt til homosapiens' total-

sum af civiliseret kultur? Meget i amerikansk tilværelsesform – *the American Way of Life* – præges faktisk udelukkende af tempo- og effektivitetsmål, som europæere ikke altid har været (henholdsvis er) årvågne over for, men mærkeligt nok blot efterfølger eller kopierer. Nævnt i flæng: Hurtigmad»kulturen« – hvoraf bøfsandwich»paladserne« kun repræsenterer spidsen af toppen på *banana split*-isbjerget. For ikke mange europæere gør sig klart, at den nu globale fødevarerindustri blev udviklet i USA allerede før Verdenskrig II med produkter som kaffepulver, mælke- og flødepulver, suppepulver, dessert- og *soft ice*-pulver, kartoffelmospulver m.m., som ikke har bidraget en sketfuld til fremme af verdens madkultur, kun til »instant«princippets trivsel, altså *hurtig* tilberedelse. Andre: Hurtigrejseturismen, datamaskinemanien (forlængst tilføjet et let komisk skær af *Silicon Valley's* stjerneskudagtigt opstående og lige så hurtigt nedfaldende datamaskinefabrikker), det automatiske supermarked (DLT, nr. 6, 1985), virksomhedsledelsessystemer, der netop kun sigter på at fremme tempo og effektivitet som regel med tekno- o.a. stress-følger hos mennesket. Osv.

På tempoets og effektivitetens »alter« har den rastløse amerikaner allerede ofret menneskelige værdier. Igen melder den syge præsidents eksempel sig: Den amerikanske måde at være syg på er lige før grænsen til det hykleriske at betragte skavanker som mindre betydelige afbrydelser i efterlevelsen af tilværelsens »tre-kampdisciplin« – effektivitet, tempo, penge. Derfor er der noget galt i mere end én forstand ved sygdomstilfældet Ronald Reagan.

Iagttagere fik tvivlen styrket ved at se forskellen imellem amerikanske og europæiske massemediers

– Nu drømmer han igen, at han købte billet til den store baseballkamp og ikke kan finde den...



omtaler af præsidentens sygdomsforløb. På den amerikanske side af Atlanterhavet fik folket – og verden – at vide via pressen, at »den ældste præsident i landets historie har indvolde som en 40-årig, er i overlegen fysk form, men bare nærmest holdt fri en weekend for at lade sig operere«.

Præsidenten selv overlod – *skriftligt* – »styringen af USA« til vicepræsidenten, »så længe bedøvelsen varer« (!). Den handling siger også noget om effektivitetsprincippet dominerende rolle i dagens USA. Måske også lidt om politikernes næsten rørende vildfarelse om deres egen absolutte uundværlighed for samfundshjulenes omdrejninger.

Det væsentlige spørgsmål her er, om det afspejler moden og menneskeværdig holdning således nærmest at afvise opfattelsen, at det er ethvert 74-årigt menneskes fødselsret – præsident eller »kun« folkepensionist – at være syg og få den nødvendige tid og al mulig pleje til så vidt menneskeligt muligt at blive (gjort) rask igen? Den rastløse amerikaners holdning blev traditionen tro gengivet af europæiske aviser – men kom altså ofte til udtryk i et lidt andet perspektiv på europæisk side af Atlanten.

Typisk spurgte London-avisen, »Daily Mail«, den meget ansete britiske kirurg og specialist i tyktarmsygdomme, John Northover, ved St. Mark's Hospital, London, om hans syn på forløbet. Med ærke-engelsk underdrivelse begyndte Northover således: »At ville hævde, at nogen som helst vil være i stand til at dirigere sit eget privatliv inden 12 timer efter sådan en operation, er lidt optimistisk. At han skulle kunne dirigere mit og alle andres liv i hele verden inden 12 timer, finder jeg rent ud sagt

## UDLANDET I —GLIMT

● LONDON's t-baner får nyt elektronisk billetkontrollgærdesystem og nye billetautomater til bredt billetudvalg og med byttepengeautomatik. Installering i 1989. Gærderne ved stationers ind- og udgange kontrollerer meget hurtigt magnetisk kodede billetter. Særskilt bredt gærde for handicappede og rejsende med stor bagage. Systemet er det mest effektive imod gratister, sidstnævnte koster nu LT ca. kr. 135 millioner årligt, men det kommer kun på egentlige bystationer, fordi det er for dyrt til »svagere« omegnsruter, hvor LT vil ansætte flere billetterisorerer.

yderst optimistisk. Hvem der end besluttede, at han ville være rask og klar nok til det – hvad enten det var ham selv eller andre – rent ud sagt bedrager sig selv, de andre og os«. Kirurgen sluttede med at nævne, at hvis det havde været en af hans egne patienter ville han selv sagt uanset vedkommendes »station« i samfundet have instrueret patienten om, at denne »måtte ikke træffe nogen virkelig vigtig beslutning før en måned efter operationen«.

Således gav Ronald Reagan's hastige sygdomsforløb en opmærksom verden, specielt i Europa, endnu et vink om, at vi nok bør være mere årvågne, når vi sænker vindebroen for unge, rastløse Amerikas vidt forskellige udfoldel-

Og der er så dejligt næsten ude på landet.

● JAPAN's statsbaners ny jernbanereform skal lette banernes store gældsbyrde ved kraftig beskæring af både arbejdsstyrken og rutenet, udnyttelse af stationer og anden jernbane-egendom til andre formål så som butikker samt kraftig nedskæring af godstrafikken.

Minder snarere om harakiriform.

● CANADA's statsbaner har bestilt 20,000 tons skinner hos Sydney Steel, Nova Scotia og har aftalt at købe alle sine skinner hos den leverandør i fremtiden.

I øvrigt agter banerne ikke at gå over til énsporet drift.

● SPANIEN's statsbaner slap for at nedlægge ca. 1300 km linjer ifølge regeringssparekrav efter forhandlinger med de berørte lokalområder.

Havde regeringen glemt dem?

ser. Steinbeck er fortræffelig til at runde af med, for han har skrevet følgende netop om amerikanernes bidrag til verdenskulturen: »...Vi har taget fejl somme tider, valgt de forkerte stier, hvilet ud for at blive fornyet, fyldt vore maver og slikket vore sår, men vi er aldrig gledet tilbage – aldrig«.

Meget tyder nu på såvel teknosom psykologisk, at den rastløse amerikaner er begyndt at gennelleve en af de epoker i sin historie, hvor »sårene slikkes«. Men forstår unge Sammy nu også helt det vitale i at give sig nødvendig tid til det? Tid til »blot« det at være menneske? Eller er Sammy's sans for at »hvile ud« og »blive fornyet« allerede uhelbredeligt ramt af rastløsheds»bacillen«?

# Så det var fri opdragelse

Af Tage W. Jensen

20

Jernbaner trækker deres del af læsset med følgerne af pædagogproduktet, *fri opdragelse*, som Europa importerede fra USA i 1950'erne. Hærværk og overfald på personer er eksempler på følgerne, der i 1980'erne smykkes med betegnelser som *graffiti* og *frigjorte unge* og nu hører til banernes ekstra-ordinære driftsproblemer.

Heldigvis reagerer mennesket imod vildfarelser før eller senere. Reglen synes at være senere. Foreløbig konstateres ny, forhåbentlig ægte interesse for børneopdragelse. Veje og midler debatteres i voksende omfang i massemedier, bøger, tidsskrifter. Pædagogiske (bølle)frø får dog stadig muligheder for at flyve i vinden: »Hvis børn får overladt mere selvbestemmelse i deres egen tilværelse, vil de udvikle modne mennesker«, lyder således en »ny«, typisk »opskrift«, som reelt er en rest af nævnte produkt fra amerikanernes kultur-»køkken«, *the permissive society*, d.v.s. alt-er-tilladt samfundet, hvor børn (og voksne!) udfolder sig »uden hæmninger« – for »hæmning er psykisk skadelig«. 1980'ernes amerikanere står såmænd nu selv ved »grædemuren« p.g.a. følgerne og græder – uden hæmninger – på flere måder. Det er forståeligt.

Når man tænker på, at mennesker i 6-års alderen faktisk er fremtiden, må det undre, at sådanne små fremtidsmennesker ofte behandles både til- og lemfældigt, afvekslende politisk kynisk. Næsten alt, hvad voksne udsætter børn for, kommer til at præge børnenes generation, altså fremtidens samfund. Men børn skal vejledes, det ligger i børnebegrebet. Hvis i første række forældre ikke foregår deres børn med det berømte *gode eksempel* – både i handling og i ord – bidrager følgen let til uomgænge-



*Tænkefrihed: Snavsede gangvorter på sædet. Bøllesmadret vindue. Ob-skøniteter på væggen. Løsrevet lysrør. Cigaretskod, ølsjatter, tomme flasker og kartoner med mere på gulvet. Flænset sæde. Øjne, der ikke vil se noget . . .*

lige samfundsborgere. Omgængelighed (ikke at forveksle med holdnings- eller karakterløshed) er krumtappen i det moderne, demokratiske velfærdssamfund, for kan vi ikke finde ud af at omgås hverandre, ligger det straks tungt med hele samfundsmeknikken. Det er nok at mindes fodboldtilskuerkatastrofen i Belgien i år for at se, hvad uomgængelighed kan udarte til i det ekstreme.

Selvfølgelig er »rimeligt gode manerers skole« langt fra hele sagen. I dagens teknologisk prægede samfund, som desværre ofte lægger større vægt på tempo og mængde end på den enkeltes personlige umage i et givet job (kvalitetskriteriet, der også rummer arbejdsglæden), kommer et ungt menneske let til at kede sig, så det knager. Og somme tider brister. Den jobløse dreng/pige uden udsigt til et normalt arbejdsliv er særlig udsat. Netop kedsomhed er en af de erkendte – af unge selv – årsager til

»én-armede baditters kult«, hærværksfænomenet, vold og dødedansen med alko og narko.

Situationen er nu, at forældre i vor vestlige kulturkreds står med ryggen så fast imod »grædemuren«, at de er nødt til at indse behovet for opdragelse af deres børn til omgængelige, årvågne mennesker. Forældre må bruge mere af deres egen tid, tanker og ulejlighed på at »være noget« – d.v.s. være dem selv – for deres egne, små »vandalere«, altså på *samvær* med børnene. Ungerne er for kostbare størrelser til at blive overladt til »selvbestemmelse«, som erfaringerne viser fører til usikkerhed, rodløshed m.m. Dersom erfaringer var nødvendige.

Så hvad nu?

Svaret er både enkelt og indviklet. Det enkle handler om nævnte erkendelse, at forældres tobenede produkt, som de ved 6-års alderen afleverer til skolevæsenet til videre forarbejdning, er det forældrenes

egen opgave at gøre modtagelige for skoling før afleveringen.

Det vanskelige handler om, at i dagens samfund præges familier af udearbejdende fædre og mødre eller af kun én af forældrenes tilstedeværelse, hvoraf i praksis følger, at forældre sjældent er egentlig medvirkende i deres egne afkoms opdragelse. Dette forhold er nu et hovedemne i netop amerikanske pædagogerklæringer, hvoraf følgende udpluk er karakteristiske: »Der er ringe tvivl om, at de investeringer« (i alle det ords betydninger), »forældre foretager i deres børn og de værdier, de indgiver børnene, er afgørende for, hvorledes det vil gå børnene i skolen«. Videre: En landsdækkende undersøgelse af amerikansk skoleungdoms »puls« i 1980'erne har fået den skæbneladede titel, »*En nation i fare: Nødvendigheden af uddannelsesreform*«. Målingen rører nemlig bl.a., at det, der i USA svarer til danske gymnasie-elevs »gennemsnitsresultater i standardpræstationsprøver, er ringere idag end før 1957«. Og: Der advares i USA imod »en voksende middel-mådhedsbølge, som truer vor fremtid som nation og som folk«. Samt: »*Vi må igen til at lære børn det grundlæggende*«.

Efter en sådan måling i det amerikanske, kan vi danske tillade os at løfte øjenbrynene i undren – for vore egne studierejsende pædagoger o.a. beretter netop nu med beundringens stjernelys i øjnene, at »USA har det teknologisk mest avancerede uddannelsessystem i verden baseret på« (kun ét gæt tilladt her, læser!) »mikrodatamater«. Skoleresultatet står åbenbart i bemærkelsesværdig lavpandet forhold til teknologiens teknologiske fortræffelighed.

Endnu mere tænksomme øjenbrynløftere er fristet til at reflektere over det virkelig pudsige, at så mange amerikanske kulturpåvirkninger med eller uden tekno-indhold overhovedet kan slå rod i Europa. Vi ved jo eksempelvis, at mere end 100 år efter, at Michelangelo havde skabt alle tiders geniale kuppelkonstruktion over Peterskirken i Rom og mens Beethoven komponerede symfonier, jagede den indfødte amerikaner stadig med bue og pil, skalperede nedlagte fjender og levede i det hele taget et udpræget friluftsliv. For som civiliseret kulturnation er »eksperimentet« USA kun 200 år gammel – en charmerende livskraftig kultur »baby«, men med tryk på »baby«. Husk det, blåøjede studierejsende fra det garvede Europa! Fri opdragelse i erindring.

For hvilken kovending – brølet er næsten hørligt! – af det permissive society's ophavsfolk i dag. Lavinen af »frigørelsens fordele for opdragelsen«, der blev væltet ned over den vestlige kulturdigel i 1950'erne, forsøger pædagoger nu at skubbe på plads igen på bjerget – helst uden at de taber ansigt selv. Danske pædagoger og skolepsykologer udformer nu ordblomstrende vejledninger omkring den kerne af erkendelse, at eksperterne dengang var både blå- og klatøjede, da de satte lavinen i skred. Ja, pædagoger m.fl. i USA, som gik fuldt og helt i spidsen for fri opdragelse, taler i dag lige så energisk for at »genindføre god, gammeldags disciplin i skolen«(!). Det er ikke løgn! Og året er 1985.

Så det var fri opdragelse.

Men der er fortsat jernbanevogne at renske . . .

Tilbage bliver i det større perspektiv opgaven at finde en mellemproportional for det moderne,

oplyste velfærdsdemokratis krav til udearbejdende forældre og børnes krav til forældrene som opdragere. Det gøres – kortest udtrykt – ved at integrere kvalitetskriteriet i vor tilværelse.

Det drejer sig i alle forhold om hvor *godt*, ikke om hvor *meget*. Det kræver opprioritering af sande værdier i tilværelsen. Blot ét eksempel: Skal barnets kreativitet/fantasi fremmes – dets vitale legesans – kan et familiemedlems passende ombygning af en trækasse ofte gøre mere for barnets *udvikling* end et tilsvarende stykke legetøj med alle »rigtige« håndtag, fartmålere o.s.v. af plastic og sprøjtemalet blik fra en legetøjsfabrik. Og videre i den dur. Eller i en fusions-tid – for lige at anskue kvalitetskriteriet også i aktuel og voksen sammenhæng: Én stor organisation står stærkere – derfor bedre – end flere mindre.

Forældre kan have brug for et motto for deres opgave fremover. Intet kan være mere manende og tankevækkende end de ord, som mærkeligt nok er blevet stående over døren til Københavns gamle lærlingehjem ved Søerne (huset er i dag hotel). Der står: »*I ungdommens opdragelse ligger fædrelandets fremtid*«.

## UDLANDET I —GLIMT

• BRASILIEN's statsbaner (RFFSA) har lånt kr. 2 mia. i Verdensbanken til brug for delvis hovedlinjereparation.

I landets mønt kan skillingerne bruges direkte som ny ballast.

# Sidste nyt – fra landsoplysningsudvalget

22

Landsoplysningsudvalget fejrede i maj måned sit 50 års jubilæum, og det er glædeligt at vi i jubilæumsåret kan se, at et tidligere afholdt kursus om oplysningsarbejde i afdelingerne har båret frugt, idet flere afdelinger i år har udarbejdet lokale arrangementer for vinterhalvåret, og de spænder over mange interessante emner inden for fagpolitisk arbejde og virksomhedsbesøg, bl.a. vil Ab afd. arrangere et besøg på DSB museet i Odense, Fa afd. vil også besøge Odense med bl.a. virksomhedsbesøg på automatfabrikken Wittenborg, der fremstiller automater til kold og varmvandsdrikke med meget avanceret datastyrede maskiner. Ar, Ng og Kh afd. har IC 3 projektet på programmet, Kh vil afholde medlemsmøde om selvmordsproblematikken. Gb afd. er ved at lægge sidste hånd på et meget spændende og alsidigt vinterprogram.

Landsoplysningsudvalget vil meget gerne sammen med afdelingerne lokale oplysningsudvalg hjælpe med til at arrangere møder i afdelingerne med fagpolitiske emner som miljø, ture og arbejdstidsregler, pension og efterlønsopørgsmål, CO I lønpolitik, påkørselsproblematikken, økonomi, farlig transport og orientering om IC 3. Virksomhedsbesøg, f.eks. Dansk Signal Industri, Storno, Wittenborg m.m.

Landsoplysningsudvalget vil medvirke med foredragsholdere, materialer til brug ved møderne til og med 31.12.1985.

Derefter skal den nye ledelse af lokomotivpersonalets afdeling varetage oplysningsarbejdet i afdelingsregi efter de på kongressen vedtagne retningslinier.

I uge 44 arrangerer landsoplysningsudvalget under Jørn Thille-

manns ledelse et 3-delt kursus på DSBs kursuscenter Knudshoved.

Emnerne på kurset er turopbygning, hvor Ulrik Salmonsens og Volmer Dorner underviser de af afdelingsbestyrelsens valgte turrepræsentanter. Der er afslutning på DLFs forbundskurser G1 og G2a, der skal give tillidsrepræsentanten en god indsigt og kendskab til såvel DLFs – som den samlede fagbevægelses struktur og virke. Undervisere er Henry Madsen og Magnus B. Pedersen. Udover landsoplysningsudvalgets undervisere medvirker sekretær Knud Jørgensen, CO I, og DLFs næstformand Kurt Christiansen.

I fællesundervisningen vil generaldirektør Ole Andresen orientere om DSBs fremtid med efterfølgende debat. Forbundsformændene Erik Nygaard Jespersen, DJ, og K. B. Knudsen, DLF, vil orientere om organisationernes nutid og fremtid, DJs næstformand Ib Bjarndahl vil gennemgå DJs struktur og virke.

Lokpersonalets Yrkesorganisation i Sverige og Norsk Lokomotivmannsforbund sender hver 2 repræsentanter til vort kursus, og vi glæder os til at byde vore nordiske kolleger velkommen og få en orientering om løn, miljø og arbejdsforhold.

Glædeligt er det for landsoplysningsudvalget at notere, hvilken interesse tillidsrepræsentanterne udviser over for de kursustilbud, foreningen og Fagbevægelsens Indtægtsudvalget FIU tilbyder. Det har også været en stor opmuntring at konstatere den arbejdsindsats, der er blevet ydet på vore kurser for at dygtiggøre sig inden for det faglige arbejde til gavn for vor organisation.

*Landsoplysningsudvalgets studie- og kulturrejse til Centralasien 1985.*

Der har tilmeldt sig 180 deltagere til dette fantastiske rejsetilbud, der er kommet i stand ved et dejligt samarbejde med DSB rejsebureau »Nørre«, hvis chef, Jens Rasmussen, har taget sig af den tekniske del af rejsen. For at kunne afvikle rejsen, har vi måttet dele den op i 3 ture med afgang fra Københavns lufthavn den 28. september, 5. oktober og 19. oktober.

Hver tur varer 16 dage og koster kr. 6.500,- pr. person + 230,- kr. hvis forsikring ønskes. I rejsen er inkluderet fuld pension, indkvartering på 1. kl. hotel, udflugter og al lokal transport med fly, bus og tog, samt teater- og festaften i.h.t. programmet.

Rejsens mål er Centralasien.

Vi skal møde den gamle Silkevej, som handelskaravanerne i sin tid fulgte på vej fra Kina over bjergene gennem Centralasien og frem til Middelhavet. Vi skal møde stederne, byerne, hvor karavanerne stoppede op.

Netop i den sovjetiske del af Centralasien lever mange af kulturerne videre, side om side med det moderne industrisamfund.

Dette fantastiske rejsetilbud byder på besøg i disse gamle orientalske kulturer. Vi vil komme til at opleve den storslåede islamiske arkitektur med skyhøje minareter og azurblå kupler, de storslåede samlinger af folkekunst, de små tehuse og de farverige orientalske markeder.

Vi vil også få et billede af de økonomiske og sociale forhold, som præger det nutidige sovjetsamfund.

Vedr. kulturarrangementer byder turen på folkedans, cirkus, opera eller ballet, disse tre forskellige indgår i turen, derudover vil vi



*Fra et tidligere kursus.  
»Om han deroppe bare hjalp os«.*

selv få mulighed for at supplere med yderligere arrangementer.

Sovjetrejsen starter i Moskva, hvor vi bl.a. besøger Den røde Plads og Kreml. Byen, der har en 800-årig historie, er rig på seværdigheder, byens hjerte er den ældgamle borg, Kreml, et enestående arkitekturmindesmærke med kirkernes gyldne kupler, der hæver sig mod himlen. Her ligger også rustkammeret med zarens juvelbesatte kroner, med Katharina den Stores guldkareter og Ivan den Grusomes elfenbenskrone. Langs Kremls østmur ligger Den røde Plads, hvor bl.a. findes Lenins Mausoleum.

På byrundturen skal vi imidlertid ikke kun se »Det gamle Moskva«. Der vil også blive lejlighed til at se moderne arkitektur, som f.eks. skyskraberuniversitetet, der er bygget på Leninhøjene. Vi skal besøge Den Samfundsøkonomiske Udstilling, som begejstrer alle.

Her vil første kuturarrangement, cirkus, gå af stabelen.

Rejsens næste mål er Tbilisi, som er hovedstaden i sovjetrepublikken Grusien der ligger i Transkaukasien mellem Sortehavet og det Kaspiske Hav. Republikken har en meget gammel kultur, og et sundt klima, således at befolkningen får en meget høj gennemsnitsalder. I bjergene finder man meget gamle mennesker på langt over 100 år. Bjerghyrderne mener, at det skyldes den gode lokale vin og motion i de sneklædte bjerge. Byens navn Tbilisi betyder »byen med de varme kilder«, fordi der findes så mange svovlkilder på stedet. Byen kaldes også Kaukasus Firenze, fordi den er bygget på de røde bjerges skråninger, der knejser over floden Kura, og er en blanding af gammel orientalsk kultur med snede og stejle gader og moderne storby.

Vi vil her prøve at få arrangeret »folklor«, folkedans, idet de grusiske nationaldragter og dansenes særpræg er en helt fantastisk oplevelse. Samtidig anbefales det at smage den grusiske nationalret »Shaslik«, der består af masser af grønsager og rygende varme stykker fåre- og oksekød på lange spyd.

Turen til Baku, hovedstaden i Azerbajdjan vil blive en interessant oplevelse, idet vi skal med nattoget tværs over Kaukasus. Kupperne er 4-personers og turen vil strække sig over de fleste af nattens timer, og vi vil være fremme om morgenen til nye oplevelser i Baku, hvor der findes talrige minder fra fortiden og synlige udtryk for, hvad republikken har opnået inden for økonomi, videnskab og kultur. De lokale beboere viser med stolthed gæsterne universitetet, de videnskabelige akademier, museer, udstillinger, historiske mindesmærker, parker og anlæg.

Fra Baku rejser vi til Uzbekistan, hvor byerne Tashkent, Bukhara og Samarkand besøges. De arkæologiske udgravninger i Samarkand vidner om Uzbekistans ældgamle historie, og arkitekturen giver et godt udtryk af livet og kulturen i middelalderen. Uzbekistan er den største af de 4 sovjetrepublikker, vi skal besøge, og rummer modsætninger mellem den nye verdens hastige livstempo, moderne bygninger og den gamle verdens farvestrålende, orientalske bazarer, minareter, moskeer og medressaer.

*Tashkent* er hovedstaden i Uzbekistan og er USRs tredjestørste by. Byen blev grundlagt for mere end 2000 år siden, men kun få gamle bydele er tilbage efter det store jordskælv i 1966, hvor 78.000 familier blev hjemløse. I dag kan man opleve Tashkent som en slags mu-

seum for de forskellige sovjetiske folkeslags arkitektur, idet hver bydel er opkaldt efter den republik, der har forestået opbygningen.

På vor tur rundt i byen bliver der også tid til at slappe af over en kop grøn uzbekisk te på divanerne i det blåkuplede tehus.

*Bukhara* er en anden af Uzbekistans gamle byer. Den er i dag museumsby med pragtfulde mindesmærker. Fæstningen Ark i Bukharas centrum er byens ældste minde. Bag de tykke mure levede engang byens herskere, mens fangerne døjede i skumle celler. Berømt er også Kaljan-minareten, dødsminareten. Oppe på toppen kaldtes de troende til bøn, man holdt øje med fjenden herfra, og de dødsdømte blev kastet ned på stenbroen.

En rundtur i Bukhara viser, at byen også kan byde på nye bygninger, brede gader med smukke parker og anlæg, og desuden er byen kendt for forarbejdning af bomuld, karakulskind (persianer) og for guldbrokade og silkestoffer.

*Samarkand* den gyldne by lever stadigvæk op til de forventninger, som legender og sagn har knyttet til den. Foruden oldtidsminder fra udgravninger imponeres man af bygningsværkerne, som den islamiske periodes arkitekter har udført for sultaner og emirer. Blandt disse besøger vi naturligvis gravkomplekset Shahi Zinda med dets blå flisebeklædte kupler og Registanpladsen, som er omgivet af tre meget smukt udsmykkede medresæer, i sin tid religiøse undervisningsanstalter.

Fra bymidten med den enorme Bibi Khanym moské tager vi en tur op på den bakke, hvor astronomen Ulug Bek foretog sine observationer. Vi ser resterne af hans kæmpemæssige sekstant og et lille mu-

seum over hans videnskabelige bedrifter fra det 25. århundrede.

Af nutidige seværdigheder kan nævnes operahuset og museet for uzbekisk folkekunst med bl.a. smukke broderede silkedragter og farvestrålende keramikgenstande.

Vi får også tid til at besøge den lokale bazar og slentre i den gamle bydel med de smalle gader og lerklinede huse.

Vi tager så til Armenien, hvis hovedstad Jerevan vi skal besøge. Armenien er den mindste af de sovjetiske republikker på grænsen til Tyrkiet. Det er et bjergland med frugtbare, grønne dale og storslåede bjergskrånninger.

Området omkring hovedstaden Jerevan beherskes af Ararat-bjerget med dets 2 karakteristiske sneklædte tinder. I dalene dyrkes tobak og bomuld og landet er ikke mindst kendt for sine frugtplanter og fremragende vine.

*Jerevan* er en af de ældste byer i Sovjetunionen, for ikke at sige i verden. Den ligger i Araratdalen, 1000 m.o.h. Byens historie går tilbage til 783 f.kr. i hvilket år Ere-buni fortet blev grundlagt.

På vores byrundtur får vi et godt indtryk af byen, der har mange imponerende bygningsværker. Vi skal besøge det Historiske Museum eller måske Kunstmuseet og forhåbentlig får vi også tid til den lokale bazar, og det anbefales at smage på landets nationalretter.

Geghard klostret, der er hugget ud i klipperne, stammer fra det 13. årh. og ligger i et imponerende landskab ved Azat-floden 38 km fra Jerevan. Hvis tiden tillader kan udflugt til Tsakhkadzar »Blomsterdalen« for foden af Tegenis-bjerget, hvor ruinerne fra Ketscharis klostret findes, arrangeres.

Så er rejsen ved at være slut, men på vejen hjem mellemlander vi i

Leningrad, hvor vi bliver et par dage for at få et indtryk af byen og nogle af dens storslåede museer.

*Leningrad*, denne smukke by, som er landets næststørste, hed indtil 1914 St. Petersburg, og har en pragtfuld beliggenhed ved Nevaflodens udløb i den Finske bugt. Her oplever vi de hvide nætter, som Dostojevskij digtede om, når vi færdes langs de mange kanaler med palæerne i gult og hvidt. Byen rummer mange både barske og romantiske historiske minder, helt tilbage til dens grundlæggelse af Tsar Peter den Store i 1703. Fra hans tid stammer det gamle Peter- og Poul-fort, hvor vi ser fængselshulerne og kirken med mange kejsergrave.

I Leningrad vil der blive arrangeret teaterbesøg, og vi håber på, at det bliver Akademiske Dramateater (Pusjkin teater), hvis ene side vender ud til Rossigade. Pladsen, teatret og sidegaden er anlagt på en meget smagfuld og harmonisk måde.

Leningrad betragtes som en af verdens smukkeste byer. Dens skønhed er højtidelig, streng og på samme tid lyrisk. Det, som giver Leningrad et præg af strenghed og højtidelighed, er de brede og lige gader og boulevarder, de storslåede og harmoniske bygningsværker og den majestætiske Neva. Det, som giver byen et lyrisk islæt, er de gamle parker, anlæg og haver med snørklede gitterværker, samt de små flodarme og kanaler, der gennemskærer byen i alle retninger.

Leningrad ligesom størkner i tid og rum, og det er som om man fornemmer fortiden.

Så er rejsen slut, og vi vil drage hjem med indtryk og oplevelser for resten af livet.



## Øgenavne!

Jeg har før antydnet, at en mands udseende og væremåde kan give anledning til øgenavne »Tykke«, Lassen og »Krølle-Emil«. Lassen var diger, og Emil havde (trods pils-kaldet) nogle få krøllede lokker i nakken, at kalde Ørbæk for »Skør-bæk« er vel meget nærliggende, endskønt det vel nok ikke havde noget på sig.

Af andre årsager kan nævnes en tilfældig hændelse, såsom »dykkeren« og »slagteren«. Dykkeren fik sit navn efter, at han var kørt i havnen og efter at være kommet helskindet på land igen at springe ud efter sin kasket, der flød i vand-skorpen. »Slagteren« siges at have

sit navn efter at have taget nogle kasser medister med sig, der stod for tæt ved perronkanten i Køge, ubekræftet siges det, at han skulle være blevet noget forskrækket, da han observerede de fyldte tarme hænge i guirlander fra frontbalysteren og hen til førerhuset.

Nu jeg skriver dette, er der vel nok et par stykker af jer, der kommer til at tænke på, hvorfor jeg så i grunden bliver kaldt Baf og ikke Bøf, det har imidlertid sin naturlige (for nogen skuffende) årsag – jeg hedder Baf, hvilket dækker over mine »flotte« fødenavne, Bent Albert Folkvardsen Lassen, ak, så er det mysterium løst.

Da jeg skriver dette her, både for at skabe lidt hygge i bladet, og for at I skal få lidt indblik i ånden



## BAF sælger ikke fridage!

Nu er det sagt, så jeg tror, alle forstår det. Man kan ikke gå ind for nedsættelse af arbejdstiden og derefter sælge den igen, så modgår vi jo ganske åbenlyst tanken om at få større ophold mellem tjenesterne. Ydermere må det her påpeges, at rent sikkerhedsmæssigt er det forkasteligt, at DSB tillader en så uansvarlig personalepolitik, der gør det nødvendigt at franarre lokopersonalet deres hårdt tiltrængte hviletid.

Det er da også en uting, som DLF *altid* har taget afstand fra og stadig gør det! Men sku' der være een og anden kollega, der gør det for ussel mammon, så er det jo bare bedrøveligt, at vi så kan konstatere, hvor dybt han er sunket.

OK! Det er godt nok svært at være stejl over for »mester«, når han med bedende stemme hamrer på døren til ens samvittighed, men

det ska' du ikke tage dig af, for – for det første er det vedkommende der beder dig, der har solgt sin sjæl, og for det andet bør du ha' større samvittighedsnag, hvis du på sætta vis kaster din frihed bort, og for det tredje så er bemærkningen om at kaste friheden bort ikke helt malplaceret, thi vi gamle kæmper har gennem flere års erfaring oplevet flere indenfor etaterne, der så at sige har lavet »ris til egen røv«, idet den her og nu tjente »gevinst« i sidste ende er vendt til endog ret så store underskud, når regnskabet's time slår hos det danske skattevæsen. Men nok om det. Men lad mig lige slå fast een gang for alle, at det at sælge fridage er sikkerhedsmæssigt uforsvarligt og regnes af dine kammerater for en ukollegial odiøs handling.

og atmosfæren fra damptiden, skal jeg hermed nok undgå at tale mere om mig selv direkte, det er ikke det, der er meningen, men jeg kan jo desværre ikke undgå at nævne mig selv ind imellem, da det ofte er skrevet ud fra egen erfaring og oplevelse.

Så derfor vil jeg slutte med at berette om en herlig gut uden øgenavn (så vidt jeg ved) Jens Otto Nymark.

En morgenstund, ret så tidligt, bliver reserven beordret til at tage med Jens Otto til Kø. Han klæder sig hurtigt på og sætter smørehjælmen på hovedet, konstaterer at pandelampen lyser og skynder sig så ned for og forrette den tildelte tjeneste. Da han kommer ned i gangen med mødeprotokollen, ser han imidlertid Nymark stå og prøve at udpege stedet, hvor den synligt berusede »makker« skulle skrive sig i bogen og trods protester fra reservemanden (der ikke forstod, at Nymark kunne bruge fulderikken til noget) adlød han kontraordren og gik op lagde sig igen.

Kort fortalt tog Nymark så sin fyrbøder med ned på »Svenskeren«, fik ham sat til rette på sædet, hvor han (fyrbøderen) omgående

BAF.

faldt i søvn, smurte maskinen op m.m., kørte ud af hus på Gb, kørte og fyrede fra Kh til KØ, fik manden bakset op i seng, hvorefter han, selvfølgelig lidt træt af denne tårn, også tog sig et tiltrængt hvil.

Han sagde selv senere, når emnet kom på tale, at det at se makkerens forvirrede fjæs da han vågnede, var simpelthen det hele værd (den stakkels fyrbøder anede faktisk ikke hvor han var i verden, eller hvordan han var kommet der), og da manden normalt var en stabil og flink fyr, ville han gerne frelse ham for en evt. skideballe.

BAF.

## Mathiss!

På daværende tidspunkt, hvor jeg kørte med W. Kleiss, var det sådan, at vi havde det vi kaldte vor egen Mask. Et lok., som vi sammen med et andet makkerpar, til dels havde ansvaret for; og her er det Williams makker, Ringsted-Mathis – kaldet, jeg vil fortælle lidt om.

Jeg selv kom kun ud med »Mathis« for en kort bemærkning, der dog efterlod sine spor. Mathis var en stor tung mand, med stor humor, som talte med meget drævene sjællandsk accent. Vi skulle køre et tog med skolebørn, der skulle ud i det danske ferieland, da Mathis kalder mig over, og anbringer mig på førerpladsen. Selv gik han så hen og stillede sig bag tenderen; og så var aftalen, at når togføreren gav afgang, skulle jeg sætte lige så forsigtigt igang. Som sagt så gjort – jeg satte igang, og samtidig lagde »Mathis« sin brede skulder til tenderen, så det grangiveligt så ud som om, at hans miniature hestekræfter var med til at få gang i to-

get, selvfølgelig til megen moro for os selv, og formodentlig også for de af publikum, der ikke bare var forbavset.

En anden gang var der en lille københavnerdreng, der medens Mask. holdt på KH viste megen interesse for »Mathises« futtog. Mathis væltede ned af Mask. og gik igang med at forklare knægten, hvordan det hele fungerede; efter endt beretning, takkede hans interesserede tilhører så mange gange, men der var nu alligevel noget han ikke rigtigt kunne forstå; så derfor spurgte han lidt forsigtigt, »jamen – hvor er kæden?«.

»Mathis«, der allerede havde taget fat i balysteren for at svinge sig op, standsede og vendte sig indigneret om mod drengen – (havde han da ikke forstået en ski' af det hele?) – men drengen, der sikkert havde observeret det dystre udtryk i Mathises ansigt, skyndte sig at forklare, »ja, at så der må da være kæde, når du har cykelspænder på!«

(Cykelspænder var en almindelig lokomotivførerudrustning i dampens tid, det skulle forhindre kulstøvet i at trænge ind og besmudse det nederste af Jenslynerne) = (de lange underbukser).

Se nu kunne jeg jo godt stoppe her, med beretningen om denne lune sjællænder; men jeg syntes nu lige I sku' ha' denne her med.

Toget er velankommet til KØ. da Mathis pludselig med en ed, svinger sig ned af Mask. Hans fyrbøder farer over, og ser Mathises store krop, på vej hen imod togføreren, der står på tæer foran en fyr, der bliver godt op i hans kravetøj. Imidlertid slipper den fremmede sit tag i togføreren og forsvinder ned i tunnelen inden Mathis når derhen, og lidt efter kommer Mathis hovedrystende tilbage, hvor han be-

retter, at togføreren hverken ville ha' hjælp eller politi, fordi det var hans egen skyld at manden var ar-  
rig.

Vedkommende var steget på i Ro. og havde sagt til togføreren om at sætte ham af i Slagelse, og hvis han sov, ku' det godt være han var lidt gnaven, når han blev vækket, men det sku' man ikke ta' sig af. Togføreren vækkede som aftalt manden og smed ham under mange protester ud; at han så da han kommer til KØ. på en ret så bastant måde opdager at det er den forkerte, han har »hjulpet« af, er der jo ikke noget at gøre ved (»når toget var kørt«), men togføreren fortalte også, at da den arrige kunde havde opfattet situationen, var han ved at gå til af grin! – vel nok ved tanken om den stakkel, der desorienteret står i Slagelse og glør.

BAF

## DLF Nyborg afd.

Novemberfest afholdes lørdag d. 2. november kl. 18.00 i Smedenes hus med følgende menu:

Marinerede sild, karry sild, stegt ål. Rejesalat med asparges, gravad laks med surbrød og sennepsdressing. Oksebryst med pikles og peberrod. Lille svinekotelet a la Maison med flutes. Ribbensteg med rødkål, svesker og chips. Mørbradbøf med champignon a la creme. Osteinretning med frugtsalat.

Til natmad serveres forløren skildpadde. Hertil et glas sherry.

Pris: 125 kr. pr. kuvert.

Pensionister er velkomne. Tilmelding foregår på fremlagt liste på stuen eller på tlf. 31 03 22 senest den 20. oktober.

pbv.

Bendt Jessen

## Årsfest i Jubilæumsforeningen

Lokomotivmændenes Jubilæumsforening afholder sin årsfest nummer 95 onsdag den 2. oktober 1985, kl. 13.00 i Det kongelige privilegerede Skydeselskabs lokaler, Stengade 46, i Helsingør.

Som tidligere år serveres der det store kolde bord med diverse tilbehør, samt kaffe og cognac + røg.

Vi forventer at både vore gamle og nye medlemmer vil deltage i hyldesten af årets jubilare, og samtidig få en hyggelig og kammeratlig dag med kolleger fra hele området.

Hele herligheden koster kr. 250.- og indtegning kan ske på de udsendte lister, eller til vor Skattemester Erik Profft på tlf. 01-34 90 81.

Forud for festen afholdes den 5-årige generalforsamling med følgende dagsorden: 1. valg af dirigent. 2. Beretning. 3. Regnskab. 4. Indkomne forslag. 5. Valg. a) formand. b) kasserer. c) sekretær samt 2 revisorer.

Forslag skal være undertegnede i hænde senest den 30. september.

NB. Der er reserveret plads i tog 2234 afgang fra København H., kl. 11.23.

På styrelsens vegne  
*Jørn Thillemann*  
Avedøregårdsvej 71  
2650 Hvidovre

## Generalforsamling

Århus afdeling afholder generalforsamling torsdag den 19. sep. 85, kl. 13.30 i Århus Kongreshus.

Dagsorden er ophængt på stuen.

*Bestyrelsen*

## PERSONALIA

### Forfremmet til lokomotivinstruktør (21. lrm.)

pr. 1.6.1985 efter ansøgning

Lokomotivfører k (19. lrm.)

B. F. Christoffersen, mdt Gb i mo Kh

### Forfremmet til elektrofører (16. lrm.)

pr. 1.2.1985

Elektrofører (14. lrm.)

N. A. Nielsen, mdt Kh i mdt Kh

### Forfremmet til elektrofører (16. lrm.)

pr. 1.5.1985

Elektrofører (14. lrm.)

P. S. Ludvigsen, mdt Kh i mdt Kh

J. B. Jacobsen, mdt Kh i mdt Kh

### Forfremmet til elektrofører (16. lrm.)

pr. 1.6.1985

Elektrofører (14. lrm.)

Jørgen Hansen, mdt Kh i mdt Kh

### Forfremmet til lokomotivfører (18. lrm.)

pr. 1.4.1985

Lokomotivfører (14. lrm.)

P. S. Rivold, mdt Kh i mdt Gb

### Forfremmet til lokomotivfører (18. lrm.)

pr. 1.6.1985

Lokomotivfører (14. lrm.)

B. Svendsen, mdt Ar i mdt Ar

F. Svensson, mdt Kh i mdt Kh

Per A. Hansen, mdt Kh i mdt Gb

### Forfremmet til lokomotivfører (14. lrm.)

pr. 1.6.1985

Lokomotivassistent (9. lrm.)

N-A. L. Larsen, mdt Kø i mdt Kø

### Forfremmet til lokomotivfører (14. lrm.)

pr. 1.7.1985

Lokomotivassistent (9. lrm.)

U. B. Larsen, mdt Ar i mdt Ar

H. K. Nielsen, mdt Fa i mdt Fa

J. E. Weiss, mdt Fa i mdt Fa

Poul Erik Nielsen, mdt Gb i mdt Gb

L. G. Christensen, mdt Gb i mdt Gb

K. E. Trebbien, mdt Gb i mdt Gb

J. Månsson, mdt Gb i mdt Gb  
D. O. Bredgaard, mdt Hg i mdt Hg  
J. Kirkeby, mdt Kø i mdt Kø  
A. Lund, mdt Kh i mdt Kh  
S. Hammervig, mdt Kh i mdt Kh  
F. Granau, mdt Kh i mdt Kh  
S. Henning Hansen, mdt Kh i mdt Kh  
B. Bondesen, mdt Kh i mdt Kh  
B. Nybo, mdt Pa i mdt Pa  
L. Brix, mdt Pa i mdt Pa  
E. K. S. Laursen, mdt Rf i mdt Rf  
N. J. Rasmussen, mdt Rf i mdt Rf  
C. T. Knudsen, mdt Rf i mdt Rf

### Overgået til anden stilling

Lkm p (18. lrm.) til lokomotivfører (14. lrm.)

pr. 1.4.1985

W. Jørgensen, mdt Gb i mdt Gb

### Ansæt efter tjenestefrihed pr. 1.8.1985

Lokomotivfører (18. lrm.)

P. A. Olesen, mdt Fa i mdt Fa

### Forflyttet pr. 1.6.1985 efter ansøgning

Lokomotivfører (18. lrm.)

F. Svensson, mdt Kh i mdt Gb

### Navneændring

Lokomotivfører (14. lrm.)

P. L. Nielsen, mdt Fa til P. Lenander Nielsen

### Tjenestefrihed uden løn 1.9.85-30.6.86

Lokomotivfører (18. lrm.)

B. Lindhardtzen, mdt Str

### Tjenestefrihed uden løn 15.8.84-14.8.86

(forlænget)

Lokomotivassistent (10. lrm.)

A. P. V. Madsen, mdt Gb

### Afskediget pr. 31.8.1985 efter ansøgning alder

Lokomotivfører (18. lrm.)

C. V. Jensen, mdt Kb

### Afskediget pr. 30.9.1985 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (18. lrm.)

A. Leth, mdt Es

J. Westergaard, mdt Fa

O. S. Madsen, mdt Gb

Lokomotivassistent (10. lrm.)

A. V. Kamph, mdt Kh

### Afskediget pr. 30.6.1985 efter ansøgning

Lokomotivassistent (9. lrm.)

E. D. Nielsen, mdt Fa

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Elf S. A. Nielsen, mdt Kh.



»Knudshoved«.