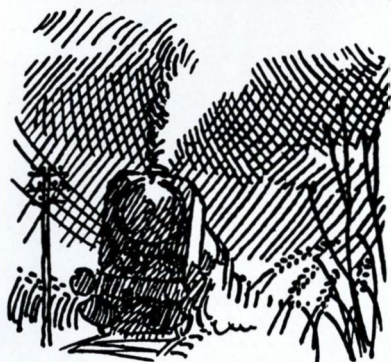




11

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE

10. NOVEMBER 1977 - 77. ÅRGANG

11

Indhold:

| | |
|--|----|
| Styring eller hvad | 2 |
| Skat på huse | 3 |
| Pensionsoversigt | 5 |
| Et initiativ fra Dansk Standardiseringsråd | 6 |
| Fagligt krav om kontrol med de multinationale | 6 |
| Afrika på skinnevejen | 8 |
| Udlandet i glimt | 9 |
| Ferietilbud | 10 |
| Indtryk fra Norge | 11 |
| Fra medlemskredsen | 12 |
| Dages det brødre? | 13 |
| Fra landet | 14 |
| Fra nær og fjern | 15 |
| Nyt fra DSB | 16 |
| Lønoversigt 1.10.1977 | 17 |
| Personalialia | 18 |
| Mere om evt. beskatning af kørepenge | 19 |
| Sådan startede det | 20 |

Redaktorer:

K. B. Knudsen
(ansvarshavende)
G. A. Rasmussen

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hell. (01 43) 7269.
Kontortid 9-16.
Lørdag lukket.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

En voldsom debat foregår omkring JKL-liniens fortsatte eksistens. De kapitalinteresser, som står bag, vil ikke opretholde færgeforbindelsen, fordi passager- og godsunderlaget ikke er tilstrækkeligt til at give den ønskede forrentning af den investerede kapital – profitten er for lav.

Sagen giver imidlertid anledning til at analysere færgetrafikken mellem Øst- og Vestdanmark. Om der virkelig er behov for så mange forbindelser, som tilfældet er i dag. Med de transportmængder, der til dato er tale om, må det erkendes, at der er overkapacitet af skibe. Konkurrenceforholdene fører da til et takstniveau, som giver mindre lyst til at investere – det er ikke længere så let at få risikovillig kapital. Færgeforbindelserne er dels offentligt og dels privatejede. Af førstnævnte etableres forbindelserne for at give samfundet i almindelighed gode trafikforbindelser. Sidstnævnte etablere sig først og fremmest for at tjene penge. I modsætning til land- og lufttrafik er der fri adgang til at oprette en rute på søen. De danske farvende gennemkrydes på langs og på tværs, støttet bravt af kommuner, hvor ruten anløber. Det er der ikke meget at sige til med lokalpolitisk baggrund. Det er imidlertid galt, at der ikke er en overordnet styring. Mange forsøg er gjort gennem årene for at få stablet en rationel trafiksamordning på benene; men erhvervsinteresserne har ved udnyttelse af politiske forbindelser hindret, at det kan ske. Vi er ikke tilhænger af, at en lang række ting nationaliseres – eller socialiseres om man vil; men på det trafikale område er vi absolut tilhænger af en trafikpolitik, der i stærkeste grad baseres på offentlig styring. Herunder forstået medarbejdernes tilknytning til foretagendet på en måde, der altid sikrer en trafikforbindelses uhindrede virksomhed. Uafhængighed af private profitinteresser er også ønskelig, så arbejdspladsernes eksistens ikke er betinget af et lille eksklusivt forums egoistiske interesser.

Det er sørgeligt, at der er politisk medløb på denne skude; men den kloge narer den mindre kloge, og den, der sidder på pengeposen, har hidtil trukket det længste strå. Det er også blandt disse, der skal søges efter dem, som lægger offentlige trafikmidler for had. På samme tid beklager de sig over for høje takster og at f.eks. DSB søges drevet efter forretningsmæssige principper. Vi er faktisk så mange her i landet uden kapitalistiske bindinger, at vi uden videre kan gennemføre en trafikordning til gavn for samfundet. Tænk også på det næste gang vi skal have fat i stemmesedlen.

Skat på huse

Af cand. polit. Mogens Lykketoft, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd

Det er en meget udbredt – men forkert – opfattelse at afskaffelse af rentefradrag specielt for privat gæld er nøglen til et både enkelt og retfærdigt skattesystem.

Dette problem er behandlet i det af regeringen nedsatte sagkyndige Indkomstskatteudvalg, der har til opgave at foreslå ændringer, så kildeskatten kan blive enkel og definitiv for de fleste.

I udvalgets renteredegørelse vurderes en række muligheder for speciel afskaffelse af rentefradraget for privat gæld. Det fremgår, at disse alle rummer vilkårligheder, omgængelsesmuligheder og uoverskuelige samfundsøkonomiske konsekvenser.

Derfor peges i stedet på begrænsning af fradragsfordelen gennem forhøjelse af lejeværdien for egen bolig.

Endvidere nævnes muligheden af at kombinere lejeværdiforhøjelse med en særlig renteskatteordning, hvor renteindtægt beskattes fast med 40 pct., og renteudgift giver et fast »fradrag i skatten« på de samme 40 pct. – uanset højden af skatteyderens indkomst og trækprocent. Renteskatteordningen skal fungere på den enkle måde, at rentebetaleren kun afleverer 60 pct. af de kontraktligt aftalte rentebeløb. De sidste 40 pct. beholdes og er både rentebetalerens skattebesparelse og rentemodtagerens skat.

Men hvorfor forhøje lejeværdien og lave rentefradraget om til et 40 pct. skattefradrag i stedet for helt at fjerne lejeværdi og rentefradrag?

I begge tilfælde vil lejerne blive aflastet for en del af den samlede skattebyrde.

Men vælger man helt at fjerne rentefradraget, kan det næppe undgå at medføre et meget alvorligt tilbageslag for *beskæftigelsen* i byggesektoren: arbejdsløsheden og materi-

alepriser kan ikke givet meget efter. Derfor måtte en tilpasning af omkostningerne først og fremmest ske ved billigere finansiering af byggeriet. Men selv om den nuværende skattefordel er blevet »kapitaliseret« gennem et stigende renteniveau, kan man ikke omvendt forvente, at rentefradragsrettens bortfald er tilstrækkeligt til at sikre rentefald: I overskuelig fremtid vil vore betalingsbalance-problemer forbyde væsentlige fald i markedsrenten.

I stedet vil det være nybyggeriets omfang, der tilpasses voldsomt nedad, fordi langt færre får råd til eget hus.

Rentefradragets bortfald specielt for privat gæld vil desuden meget betydeligt øge tilskyndelsen til *omgængelse*.

Mange såkaldte realpolitikere gysrer imidlertid ved tanken om i stedet at gå ind for højere lejeværdi af egen bolig. Man er skærmt af erindringen om, hvor let det var for Erhard Jakobsen at starte et parti på en forvrøvlet kampagne til fordel for afvikling af lejeværdiberegningen.

Men afskaffelse af lejeværdien vil favorisere dem, der har arvet eller spekuleret sig til en formue, så de kan købe hus kontant: Det vil have besynderlige følger, at man bliver skattefri af et kapitalafkast, blot det har form af huslejeværdi i egen bolig. Derimod skal man fortsat betale skat af renteindtægt, hvis man køber værdipapirer og ville anvende forrentningen til at betale leje i en udlejningsbolig.

Der er således god logik i en skattepligtig lejeværdi, der svarer til boligens udlejningsværdi til fremmede. Men den aktuelle lejeværdi af egen bolig er vel typisk kun omkring det halve heraf.

Der ville i princippet være rime-

lighed i også at beregne skattepligtig lejeværdi af andre værdifaste private formuegoder. Det vil dog næppe i alle tilfælde være praktisk muligt. Boligen udgør imidlertid den helt dominerende del af de private formueværdier. Og øget lejeværdibeskatning af bolig vil enklere og mere effektivt tilgodese de hensyn, der førte til forslaget om en værdistigningsafgift på fast ejendom under augustforhandlingerne.

En højere skattepligtig lejeværdi vil imidlertid også berøre inkomstsvage grupper med eget hus. Dette problem kendes fuldstændig tilsvarende fra de gennemførte lejeforhøjelser i udlejningsbyggeriet. Det bør også løses efter samme princip som dér. D.v.s., at man skal indføre en art boligsikring også for husejere med lav indkomst. Derved kan man effektivt forhindre, at pensionister i eget hus får ringere vilkår ved forhøjelse af lejeværdien.

Netop den nævnte parallel til udlejningsbyggeriet understreger i øvrigt inkonsekvensen i de borgerlige partiers holdning. Disse partier har modsat sig en ajourføring af selvejerboligens skattepligtige lejeværdi – samtidig med at de ivrigt har medvirket til enhver bestræbelse på at hæve lejen i ældre, huslejeregulerede udlejningsboliger.

Fjernelse af rentefradrag og lejeværdi vil på ejerboligmarkedet direkte gå modsat af en udjævning af vilkår for tidligt og sent etablerede, som faktisk er realiseret i udlejningsbyggeriet: Den forholdsvis lille gruppe, der nylig og til en meget høj pris har købt eget hus for første gang, vil få voldsomt øgede byrder. Modsat vil husejere, for hvem inflationen voldsomt og vilkårligt har aflastet gældsbyrden, få en ekstra lettelse ved afskaffelse af lejeværdien. Den i forvejen meget store afstand i boligudgifter mellem tidligt og sent

etablerede på ejerboligmarkedet vil med andre ord blive yderligere udvidet.

Lejeværdiforhøjelse vil derimod berøre alle husejere. De færreste husejere vil dog få højere *samlet* skat: husejerne er i flertal, tjener den største del af indkomsterne og betaler den største del af skatter og afgifter. De vil derfor også få det meste af skatteprovenuet fra lejeværdiforhøjelse og lavere skattefordel for rentefradrag tilbage i form af lavere trækprocent af lønnen. Kun de særligt store ejendomsbesiddere vil derfor blive netto-bidragydere ved omlægningen.

For at understrege dette bør en skattereform som her skitseret gennemføres på et tidspunkt, hvor der er ro om det samlede skatte-tryk, så folk virkelig oplever, at der er tale om en omlægning fra skat på arbejdsindtægt til skat på ejendomsbesiddelse. Lettelsen i skatten på arbejdsindtægt bør i øvrigt – for at opnå størst mulig forenkling – i meget høj grad udformes som en udvidelse af den del af befolkningen, der beskattes med samme lave procent.

Hvis langt de fleste af hele deres indkomst kan nøjes med en trækprocent på omkring 40, er den fordelingspolitiske virkning af den særlige renteskatteordning begrænset til en lille del af befolkningen.

Men det er fortsat ønskeligt, at de, der er tilbage med højere trækprocenter, får beskåret skattebesparelsen ved gældsstiftelse og nedsat skattebetaling af en renteindtægt. Da også den del af renten, der kun yder dækning for pengeforringelsen, indgår som skattepligtig indtægt og udgift, virker gældende renteskatteregler helt forskelligt for højt og lavt beskattede: *For de højt beskattede personer er selv den nu-*

værende høje rente ikke stor nok til at opveje inflation og skat. Det tilskynder dem, der tjener godt, til at stifte gæld og hamstre fast ejendom og andre værdisikre aktiver – mens de naturligvis kan dy sig for at placere kapital i værdipapirer uden inflationssikring.

For skattefrie institutioner har den høje rente under inflation betydet en forøgelse af det reelle renteafkast og den reelle rentebyrde ved gældsstiftelse. Det sidste har ødelagt de sociale boligselskabers muligheder for at konkurrere med ejerboligformen – også selv om skævhederne er blevet repareret noget gennem rentesikringsordningen. Samspillet mellem inflation, skat og høj rente har betydet, at det offentlige taber langt større skattebeløb på grund af rentefradraget, end man får skat af renteindtægt: Den største del af samfundets renteudgifter er hos højt beskattede personer, mens den største del af renteindtægterne tilskrives skattefrie opsparing i pensions- og forsikringsordninger!

I sin rene form vil 40 pct.s renteskatteordningen helt fjerne de her nævnte skævheder.

De højere indtægtsgruppers særlige fordele ved gældsstiftelse vil blive afskaffet.

De almenyttige boligselskaber og andelsboligforeninger får på linie med ejerboligerne automatisk en 40 pct.s rentebesparelse. Det kan erstatte en væsentlig del af rentesikringen – og løser samtidig de alvorlige problemer, der med uændrede regler ville komme i forbindelse med rentesikringens aftrapning på højrentebyggeriet.

Værdien af pensions- og forsikringsopsparing vil uden særordning reduceres væsentligt ved renteskatteordningen. På den anden side får højtbeskattede personer automa-

tisk større tilskyndelse til personlig opsparing, når renteskatten ned-sættes til 40 pct.

Netop skattelettelsen for de velhavendes renteindtægter har været kritiseret som en fordelingspolitisk uacceptabel følge af renteskatteordningen. Lettelsen skal imidlertid ses på baggrund af, at skat og inflation tilsammen som regel opsluger mere end den fulde renteindtægt under gældende forhold.

Desuden er det særligt svært at tage kritikken alvorligt, når den fremsættes af folk, der modsætningsvis er villige til at acceptere, at de velhavende helt skal slippe for beskatning af lejeværdi af egen bolig – og som med et skuldertræk erkender, at en afskaffelse af rentefradrag for specielt privat gæld naturligvis ikke kan blive effektiv over for store kapitalister med betydelig erhvervslåntagning.

Sammenfattende kan følgende fastslås:

Regering og folketing har med Indkomstskatteudvalgets renteredegørelse et godt værktøj i valget af linie med hensyn til rente- og lejeværdibeskatning.

Nærlæsning af redegørelsen afslører den fejltænkning, der har ført til ønske om speciel afskaffelse af rentefradraget for privat gæld.

Politikerne kan herefter vælge mellem en klog og en uklog løsning.

Den kloge løsning sikrer en rimelig *fordeling*, både mellem ejere og lejere, og mellem husejerne indbyrdes. Den ukloge sikrer nok det første, men vender spydspidsen ensidigt mod den gruppe husejere, der har købt sent og dyrt og ikke er meget velhavende.

Den kloge løsning sikrer en hurtig forenkling, hvor renter kan fjernes fra den personlige inkomstopgørelse både som indtægt og udgift og derved bane vej for en enkel og

Højeste egenpension 1.10.1977

definitiv kildeskat for de fleste – men uden at folk med jævne indkomster kommer ud for store omvæltninger i deres økonomi af den grund. Den ukloge løsning kræver langvarige overgangsordninger på 10–15 år.

Den kloge løsning indeholder kun ringe råderum for *omgørelser*, idet den enes »rentefradrag« automatisk og selvkontrollerende skal være den andens »renteskat«. Den ukloge løsning åbner for uoverskuelige manipulationer ved at indføre forskel i den skattemæssige behandling af renteudgift efter, om de kan henføres til privat eller erhvervmæssig aktivitet – og ved at holde op med at behandle al renteudgift symmetrisk med renteindtægt ved indkomstopgørelsen.

Den kloge løsning rammer – modsat den ukloge– ikke specielt nybyggeriet og *beskæftigelsen*, mens begge har samme afdæmpende virkninger på ejendomspriserens udvikling.

Valget skulle ikke være så svært.
Mogens Lykkesoft

| Skala-trin | Egenpension | | | | | | Egenpension efter samordningsfradrag | |
|------------|--------------|----------------------|------------------------|-------------------------|----------------|------------|---------------------------------------|------------------|
| | Grundpension | Alm. pensions-tillæg | Særlig pensions-tillæg | Taktrereguleringstillæg | Dyrtids-tillæg | Ialt | Begge berettigede til folkepension 1) | Enlige m. ft. 2) |
| 1 | 30.031,92 | 2.988,12 | 189,07 | 1.135,44 | 6.306,72 | 40.651,27 | 17.847,43 | 27.127,03 |
| 2 | 30.621,84 | 2.988,12 | 189,07 | 1.155,96 | 6.430,68 | 41.385,67 | 18.581,83 | 27.861,43 |
| 3 | 31.227,96 | 2.988,12 | 189,07 | 1.177,08 | 6.557,88 | 42.140,11 | 19.336,27 | 28.615,87 |
| 4 | 31.850,64 | 2.988,12 | 189,07 | 1.198,56 | 6.688,68 | 42.915,07 | 20.111,23 | 29.390,83 |
| 5 | 32.490,48 | 2.988,12 | 189,07 | 1.220,88 | 6.823,08 | 43.711,63 | 20.907,79 | 30.187,39 |
| 6 | 33.148,20 | 2.988,12 | 189,07 | 1.243,68 | 6.961,20 | 44.530,27 | 21.726,43 | 31.006,03 |
| 7 | 33.823,68 | 2.988,12 | 189,07 | 1.267,08 | 7.103,04 | 45.370,99 | 22.567,15 | 31.846,75 |
| 8 | 34.518,00 | 2.988,12 | 189,07 | 1.291,20 | 7.248,84 | 46.235,23 | 23.431,39 | 32.710,99 |
| 9 | 35.231,16 | 2.988,12 | 242,72 | 1.316,28 | 7.398,60 | 47.176,88 | 24.373,04 | 33.652,64 |
| 10 | 35.964,24 | 2.988,12 | 242,72 | 1.341,72 | 7.552,56 | 48.089,36 | 25.285,52 | 34.565,12 |
| 11 | 36.716,88 | 2.988,12 | 242,72 | 1.367,88 | 7.710,60 | 49.026,20 | 26.222,36 | 35.501,96 |
| 12 | 37.490,52 | 2.988,12 | 242,72 | 1.394,64 | 7.873,08 | 49.989,08 | 27.185,24 | 36.464,84 |
| 13 | 38.285,88 | 2.988,12 | 242,72 | 1.422,36 | 8.040,12 | 50.979,20 | 28.175,36 | 37.454,96 |
| 14 | 39.102,84 | 2.988,12 | 242,72 | 1.450,68 | 8.211,60 | 51.995,96 | 29.192,12 | 38.471,72 |
| 15 | 39.942,00 | 2.988,12 | 242,72 | 1.479,84 | 8.387,88 | 53.040,56 | 30.236,72 | 39.516,32 |
| 16 | 40.804,44 | 2.988,12 | 242,72 | 1.509,84 | 8.568,96 | 54.114,08 | 31.310,24 | 40.589,84 |
| 17 | 41.690,76 | 2.988,12 | 242,72 | 1.540,56 | 8.736,00 | 55.198,16 | 32.394,32 | 41.673,92 |
| 18 | 42.600,96 | 2.988,12 | 242,72 | 1.572,12 | 8.736,00 | 56.139,92 | 33.336,08 | 42.615,68 |
| 19 | 43.536,72 | 2.988,12 | 242,72 | 1.604,64 | 8.736,00 | 57.108,20 | 34.304,36 | 43.583,96 |
| 20 | 44.497,92 | 2.988,12 | 242,72 | 1.638,00 | 8.736,00 | 58.102,76 | 35.298,92 | 44.578,52 |
| 21 | 45.485,88 | 2.988,12 | 242,72 | 1.672,32 | 8.736,00 | 59.125,04 | 36.321,20 | 45.600,80 |
| 22 | 46.500,36 | 2.988,12 | 242,72 | 1.707,60 | 8.736,00 | 60.174,80 | 37.370,96 | 46.650,56 |
| 23 | 47.543,28 | 2.988,12 | 242,72 | 1.743,72 | 8.736,00 | 61.253,84 | 38.450,00 | 47.729,60 |
| 24 | 48.615,00 | 2.988,12 | 242,72 | 1.781,04 | 8.736,00 | 62.362,88 | 39.559,04 | 48.838,64 |
| 25 | 49.715,52 | 2.988,12 | 242,72 | 1.819,20 | 8.736,00 | 63.501,56 | 40.697,72 | 49.977,32 |
| 26 | 50.846,64 | 2.988,12 | 242,72 | 1.858,32 | 8.736,00 | 64.671,80 | 41.867,96 | 51.147,56 |
| 27 | 51.904,08 | 2.393,16 | 137,27 | 1.876,20 | 8.736,00 | 65.046,71 | 42.242,87 | 51.522,47 |
| 28 | 52.859,52 | 2.393,16 | 137,27 | 1.909,56 | 8.736,00 | 66.035,51 | 43.231,67 | 52.511,27 |
| 29 | 53.841,24 | 2.393,16 | 137,27 | 1.943,64 | 8.736,00 | 67.051,31 | 44.247,47 | 53.527,07 |
| 30 | 54.849,60 | 2.393,16 | 137,27 | 1.978,68 | 8.736,00 | 68.094,71 | 45.290,87 | 54.570,47 |
| 31 | 55.886,28 | 2.393,16 | 137,27 | 2.014,68 | 8.736,00 | 69.167,39 | 46.363,55 | 55.643,15 |
| 32 | 56.951,04 | 2.393,16 | 137,27 | 2.051,64 | 8.736,00 | 70.269,11 | 47.465,27 | 56.744,87 |
| 33 | 58.045,44 | 2.393,16 | 137,27 | 2.089,56 | 8.736,00 | 71.401,43 | 48.597,59 | 57.877,19 |
| 34 | 59.169,72 | 2.393,16 | 58,83 | 2.128,32 | 8.736,00 | 72.486,03 | 49.682,19 | 58.961,79 |
| 35 | 60.324,96 | 2.393,16 | 58,83 | 2.168,40 | 8.736,00 | 73.681,35 | 50.877,51 | 60.157,11 |
| 36 | 61.511,76 | 2.393,16 | 58,83 | 2.209,68 | 8.736,00 | 74.909,43 | 52.105,59 | 61.385,19 |
| 37 | 62.731,44 | 2.393,16 | 58,83 | 2.252,04 | 8.736,00 | 76.171,47 | 53.367,63 | 62.647,23 |
| 38 | 63.984,36 | 2.393,16 | 58,83 | 2.295,48 | 8.736,00 | 77.467,83 | 54.663,99 | 63.943,59 |
| 39 | 65.272,44 | 2.393,16 | 58,83 | 2.340,12 | 8.736,00 | 78.800,55 | 55.996,71 | 65.276,31 |
| 40 | 66.595,08 | 2.393,16 | 0,00 | 2.385,84 | 8.736,00 | 80.110,08 | 57.306,24 | 66.585,84 |
| 41 | 67.954,68 | 2.393,16 | 0,00 | 2.433,24 | 8.736,00 | 81.517,08 | 58.713,24 | 67.992,84 |
| 42 | 69.351,48 | 2.393,16 | 0,00 | 2.481,60 | 8.736,00 | 82.962,24 | 60.158,40 | 69.438,00 |
| 43 | 70.786,92 | 2.393,16 | 0,00 | 2.531,40 | 8.736,00 | 84.447,48 | 61.643,64 | 70.923,24 |
| 44 | 72.261,48 | 2.393,16 | 0,00 | 2.582,64 | 8.736,00 | 85.973,28 | 63.169,44 | 72.449,04 |
| 45 | 73.776,84 | 2.393,16 | 0,00 | 2.635,32 | 8.736,00 | 87.541,32 | 64.737,48 | 74.017,08 |
| 46 | 75.333,48 | 2.393,16 | 0,00 | 2.689,32 | 8.736,00 | 89.151,96 | 66.348,12 | 75.627,72 |
| 47 | 78.576,96 | 2.393,16 | 0,00 | 2.801,88 | 8.736,00 | 92.508,00 | 69.704,16 | 78.983,76 |
| 48 | 82.001,52 | 2.393,16 | 0,00 | 2.920,80 | 8.736,00 | 96.051,48 | 73.247,64 | 82.527,24 |
| 49 | 87.499,08 | 2.393,16 | 0,00 | 3.111,60 | 8.736,00 | 101.739,84 | 78.936,00 | 88.215,60 |
| 50 | 95.561,28 | 2.393,16 | 0,00 | 3.111,60 | 8.736,00 | 109.802,04 | 86.998,20 | 96.277,80 |
| 51 | 104.547,84 | 2.393,16 | 0,00 | 3.111,60 | 8.736,00 | 118.788,60 | 95.984,76 | 105.264,36 |
| 52 | 111.956,88 | 2.393,16 | 0,00 | 3.111,60 | 8.736,00 | 126.197,64 | 103.393,80 | 112.673,40 |
| 53 | 114.774,84 | 2.393,16 | 0,00 | 3.111,60 | 8.736,00 | 129.015,60 | 106.211,76 | 115.491,36 |

1) I egenpension er fradraget samordningsfradrag 22.803,84 kr. (= 74% af 30.816 kr.)
2) I egenpension er fradraget samordningsfradrag 13.524,24 kr. (= 74% af 18.276 kr.)

Husk!
Stof til bladet *skal* være redaktionen i hænde senest den 15. i måneden forud.

Et initiativ fra Dansk Standardiseringsråd ser stærkt ud til at medføre, at det bliver Danmark, der kommer til at udstikke de væsentligste internationale standarder på det sikkerheds- og miljømæssige område. Uden sådanne standarder kan man ganske enkelt ikke arbejde tilstrækkeligt effektivt omkring sikkerhed og miljø.

Dette oplyser næstformanden i Centralorganisationen af Metalarbejdere, Charles Hansen. Han er af LO udpeget som medlem af Standardiseringsrådet.

Charles Hansen: – Dansk Standardiseringsråd har nedsat et specielt fagligt udvalg for sikkerhed og miljø. I udvalget, hvor bl.a. miljøkonsulent Magnus Demnitz, SID, er medlem, vurderer man i øjeblikket en række opgaver, der skal løses med henblik på forbedring af arbejdsmiljøet. Danmark er et af de lande, der er længst fremme med det standardiseringsmæssige på dette felt, hvorfor de standarder, vi arbejder os hen mod, højst sandsynligt kommer til at danne internationalt forbillede.

Af de opgaver, man har arbejdet med i udvalget, kan nævnes standarder for personligt sikkerhedsudstyr. Det gælder f.eks. beskyttelsesbriller og industrihjelme. Man har også arbejdet med standarder for prøvningsmetoder og målemetoder. Herunder kommer bl.a. måling af støj, vandanalyse og luftanalyse. Udvalget har ligeledes beskæftiget sig med standarder for krav til produktionsudstyrets indretning og sikkerhed – f.eks. placering af betjeningsgreb, vibrationer m.v.

– Hvilken betydning har fastsættelsen af sådanne standarder?

– Der er ingen tvivl om, at de med hensyn til sikkerhed og miljø i fremtidens Danmark vil blive af ligeså udslagsgivende betydning, som tilfældet har været inden for målesystemerne. På dette felt var der tidligere et kaos, hvor man inden for de enkelte landes grænser opererede med begreber som fod, favn, stenkast, armlængde o.l. Ligeså kaotisk var det med målesystemer landene imellem. Det var en alvorlig hæmsko for kommunikation og samhandel. Men det er faktisk afhjulpet nu, hvor metersystemet er ved at være enerådende.

Med standarder for det sikkerheds- og miljømæssige kan vi sikre, at de instrumenter og maskiner, vi anvender, baseres på de samme normer – uanset, hvor de kommer fra. Vi kan sikre, at de målinger og analyser, man foretager et sted, harmonerer med de metoder, man baserer sig på andre steder. Det vil friholde arbejdspladserne for en lang række gener og dermed også i betragtelig

grad være omkostningsdæmpende samtidig med, at samhandelen yderligere kan lattes. Vi kan fastslå, at det har haft overordentlig stor betydning, at vi for tre år siden fik lavet internationale standarder for advarselstavler på arbejdspladserne.

– Hvorigennem formidler man de internationale standarder?

– Danmark deltager sammen med ca. 80 andre nationer i det verdensomspændende standardiseringsarbejde i ISO. Dette organ har i de seneste år udsendt omkring 500 internationale standarder om året. Det vil sige, at på ISO er størstedelen af det internationale standardiseringsarbejde baseret. På europæisk plan er vi med i det meget effektive standardiseringsorgan CEN og på nordisk plan INSTA.

– Vi må lægge stor vægt på standardiseringen?

– Ja, heri ligger en kolossal udfordring til vor tids politikere og ikke mindst til ungdommen. Ved yderligere anvendelse af internationale standardssystemer er der fortsat store muligheder for at ændre ressourceforbrug og sikre en fornuftig industriel udvikling i vort land i fremtiden.



Charles Hansen:



Fagligt krav om kontrol med de multinationale

EF skal gennemføre retsligt bindende regler for de multinationale selskaber. Det er de europæiske LO'er, der tæller godt 40 mill. medlemmer, som nu presser EF til at tage skridt til at stoppe de store smuthuller, som de multinationale selskaber udnytter i deres higen efter den maksimale profit.

Handlingsprogrammet fra Den europæiske Faglige Samarbejdsorganisation, EFS, lægger et fornyet pres på EF. Programmet, understreger, at der skal sættes ind på en række områder.

De multinationale selskabers investeringer, konkurrenceforhold, skatteforhold og kapitaloverførsler er blandt det, EFS finder, at bindende regler skal omfatte.

Investeringer i industrier bestemmer i stort omfang samfundenes økonomiske og sociale udvikling. Derfor skal disse bringes under større offentlig kontrol. Myndighederne i de enkelte lande skal udarbejde investeringsplaner, føre kontrol med investeringerne, og de ansatte i virksomhederne skal sammen med de faglige organisationer deltage effektivt i kontrolarbejdet.

Beskyttelse

EFS siger, at de multinationale selskaber kun bør have skattefordele eller få økonomisk støtte, når alle disse lovmæssige foreskrifter er overholdt. I EF skal der også føres en intens kontrol af de multinationales overholdelse af reglerne.

Opkøb og nedlæggelse af nationale virksomheder skal stoppes, så de voksende monopoler hindres. De ansatte skal beskyttes, og selskaberne skal forpligtes til at aflægge detaljerede regnskaber. I alle lande skal der gælde ensartede regler for, hvordan regnskaberne skal aflægges. Medbestemmelse og repræsentation i virksomhedernes ledelse skal sikres.

Forbrugernes interesser skal i større omfang tilgodeses. Der må kun opstå monopoler, når det tjener almenhedens, lønmodtagernes og forbrugernes interesser og behov. Effektiv priskontrol skal sikre, at der ikke finder spekulation sted.

EF skal kontrollere alle koncentrationer, og godkendelse må kun finde sted, når forbrugerinteresserne er tilgodeset.



Før et multinationalt selskab kan overtage en national virksomhed, skal der forhandles med de ansattes faglige organisationer. I alle EF-lande skal det gælde, at de ansattes økonomiske og sociale goder sikres ved overtagelsen, og de ansatte skal have grundig information om selskabernes økonomiske forhold.

Ens regler

Betydelige indtægter unddrages EF-landenes skattekasser. Årsagen er, at landenes skattelovgivning begrænses af nationale grænser. Uden illegale midler kan multinationale selskaber overføre enorme summer til lavt beskattede lande. Det er ikke nok at lave skatteaftaler mellem de enkelte lande, for skattebestemmelserne er så forskellige, at ingen har ens regler for, hvad skattepligtig fortjeneste er.

EF skal derfor sørge for, at regeringernes beskatningssystemer bringes i overensstemmelse. Dobbeltbeskatningsreglerne skal grundigt moderniseres og et bedre samarbejde skal etableres mellem landenes skattemyndigheder. Der skal indføres kildeskot og ensartede regler med selskabernes afreg-

ningspriser. Skattelylande og områder må følge de øvrige lande, og særlige regler for finansieringsselskaber udarbejdes.

Den europæiske fagbevægelse kræver oven i dette strenge strafbestemmelser for brud på reglerne. Og det skal være virksomhederne, der beviser, at de har handlet i overensstemmelse med reglerne.

Kontrol

Der skal oprettes et internationalt informations- og kontrolsystem for kapitalbevægelser. Det sker ved at styrke banktilsynsorganerne. Teknologioverførsler er et tildels upåagtet problem, men her siger EFS, at større kontrol og styring skal indføres.

Teknologisk forskning foregår de fleste steder med betydelig statsstøtte. Derfor må offentligheden have kontrol med overføring af teknologi fra et land til et andet. U-lande må ofte betale en høj pris for ny teknologi, som er udviklet for skattekroner i et vestligt land. Derfor skal der udarbejdes regler, der sikrer, at U-lande får ny teknologi uden samtidig at blive yderligere udbyttet af de multinationale selskaber.

EFS stiller sine krav til EF, bakket op af

alle medlemsorganisationerne. EF har sat et indledende arbejde i gang. En EF-rapport om de multinationale selskaber blev skrevet i november 1973, men siden da er der ikke sket meget.

Dansk LO har henvendt sig til regeringen for at bede den følge EFS' krav op.

Festuge for børn

Fra mandag den 14. til fredag den 18. november 1977 afholder Arbejdernes Landsbank sin årlige festuge for børnene. Det sker i samtlige bankens filialer over hele landet.

Anledningen er skillingpaddens fødselsdag. Der er nu udleveret 137.193 af det populære sjove sparedyr. Hvert år i november måned mødes de i banken, hvor der er oprettet en særlig afdeling for dem. Her kan børnene hygge sig med lækkerier, balloner, refleksbrikker m.v., medens sparedyrene tømmes for det klingende indhold som ind sættes på konto.

Mange forældre kommer naturligvis sammen med børnene og benytter lejligheden til en snak om skattebegunstigede opsparingsformer. Det har da også vist sig, at der er sket en betydelig stigning i antallet af konti for skattebegünstiget børneopsparing.

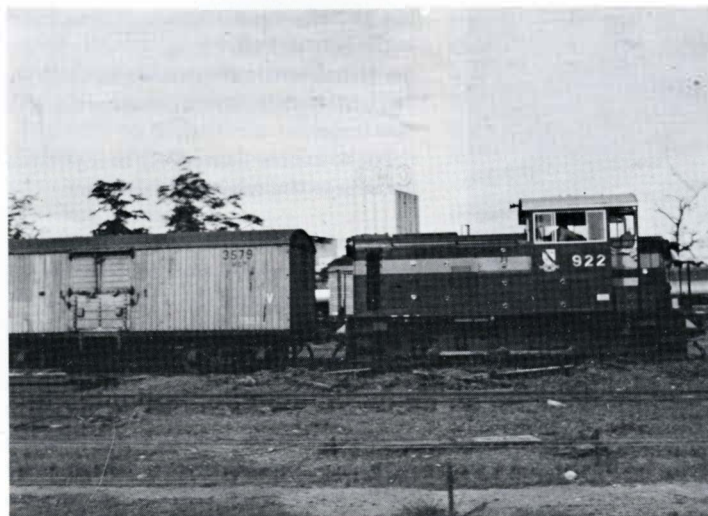
Direktør G. Schmidt Laursen, Arbejdernes Landsbank, pletter overfor fagbladet, at man kan nå at udnytte denne fradragsmulighed ved at oprette kontoen inden den 31. december.

Alle forældre, bedsteforældre, oldeforældre, tip- o.s.v. kan tegne en børneopsparingskonto til fordel for barnet. Der kan indbetales maksimalt 3.000 kr. om året, og samme beløb kan derefter trækkes fra på selvangivelsen indenfor den almindelige 3.000 kr.'s grænse.

På en børneopsparingskonto kan der indbetales i alt kr. 24.000,-, som forrentes med højeste indlånsrente + overrente. Det bliver til mange penge, når barnet når konfirmationsalderen, hvis man begynder opsparingen, når barnet er spædt.

Hvor mange penge det kan blive til, vil vi meget gerne regne ud for den enkelte, hvis man vil aflægge os et besøg, slutter direktør G. Schmidt Laursen, Arbejdernes Landsbank.

Afrika på skinnevejen



Et 400 hk BRUSH diesel-elektrisk loko på de nigerianske jernbaners spor ved Lagos, Nigeria.



Der er fint udsyn fra førerens plads og han mærker ikke meget mere til varmen end danske kolleger, for førerrummet har tagisolering, rullepersiener i vinduer, tagventilator, vifte og luftfornyelsesanlæg.

N

u bygges der jernbaner i de sorte, afrikanske stater.

Nyvundet uafhængighed efter 3 århundreders belgisk, dansk, engelsk, fransk, hollandsk og andre koloniregimer stiller områderne overfor valget imellem moderne teknologi »eller« tilbagevenden til stamme-tilværelsen.

Det sidste er dog nok kun et teoretisk »eller« (bortset fra reservatmuligheden), men tanken næres alligevel af en del afrikanske nationalister.

Typisk for udviklingen og samtidig et billede af nutiden og fremtidsudsigter for verdensdelen, der i sin helhed fra nord til syd er tre gange større end Europa, er *Gabon*-området, tidligere fransk Ækvatorialafrika.

Med 267.000 km² og 500.000 indbyggere fejrer Gabon i år sin 17-års dag som uafhængig stat.

I slutningen af forrige århundrede projekterede franskmændene

her den første, gennemgående hovedlinje beregnet til tømmertransport. Projektet blev aldrig til noget.

Først efter opdagelsen af regionens jern- og manganforekomster kunne skinnevejen ikke vente længere.

For tiden anlægges Gabons hovedlinje derfor også til tung malmtransport. Gabon vil udnytte *alle* sine naturrigdomme – uran, dioxid, guld, naturgas, olie – og jernbanen skal være direkte vej til dette mål.

Linjen forbinder byerne *Santa-Clara* på Atlanterhavskysten og *Franceville* inde i landet.

Hele strækningen bliver ca. 1.000 km lang og bygges etapevis. Den skal være driftsklar om tre år. Om investorerne vil.

For alle byggelån og alt materiel – på kredit – samt alle konstruktører kommer fra Europa, U.S.A. og Asien. Selv Japan og Syd-Korea deltager.

Hverken teknisk eller økonomisk magter de indfødte selv at bygge jernbaner – hvilket sætter

uafhængigheden i lidt pudsigt lys fra starten.

Netop det er det karakteristiske for store dele af det sorte Afrika i dag.

Afrikanerne er først lige nu begyndt at mærke på egne kroppe, at der hører mere til jernbanebygning (samt de andre af hvid mands tekniske frembringelser) end blot indvielsesceremonien.

Billedet i overskriften viser Gabons transportminister, Georges Rawiri, der omgivet af sine landsmænd (andre statsrepræsentanter og top-jernbanefolk) i pæne, europæiske jakkesæt, er ved at mure grundstenen til Franceville station – i bedste officielle åbningsstil.

Gabon-linjens stationer anlægges i øvrigt så lange, at de kan tage malmtog med 190 vogne trukket af fem lokoeer.

Andre, vigtige enkeltheder i projektet: Sporvidden er standard, skinnerne 50 kg/m.

Materialet til sveller hentes i Gabons og *Zaires* hårdtræskove,

svellerne lægges på skærveballast af granit.

De fleste spor skal tage akseltryk op til 25 tons, på nogle afsnit (broer o.l.) 36 tons.

Kurveradius-minimum bliver overvejende 500 m, enkelte steder 350 m.

Største stigning kommer på strækningen til Franceville-området – 15‰.

Lokotyperne i Gabon er General Electric 2172 hk CC (maks.-fart 103 km/t) og Alsthom 2250 hk BB (maks.-fart 85 km/t) med førerrum i begge ender.

Andre lokoer – så som Brush, der foretrakkes af Gabons store nabo, *Nigeria*, navnlig til rangering på dette områdes jernværks- og malm-linjer – er i 400–450 hk klassen.

Selvom Gabons lokoførere er født til tropevarme, passer førerrummets indretning på Brush lokotyperne til arbejdstemperaturer under Afrikas sol: der er tagisolation, rul-lepersienner i vinduer, tagventilator, vifte og automatisk luftforsyning.

Personaleopgaven viser tydeligst udfordringen til afrikanerne på grænsen til 1980'erne.

Så godt som alle i Gabons 1. generation af jernbanefolk, teknikere så vel som administratorer, uddannes i Frankrig.

Træningscentre er ganske vist blevet oprettet i Gabon, men de nærmeste års gabonesiske jernbanefolk bliver franskskolede.

Et hold, som sidste år blev udvalgt efter prøver, begyndte straks efter et to-årigt elitekursus hos de franske statsjernbaner.

Efter skoletiden sendes holdet hjem til Afrika, hvor træningen afsluttes på forskellige allerede igangværende baner i regioner som *Nigeria*, *Elfenbenskysten*, *Cameroun* og *Zaire*.

Edb er med i undervisningsplanen.

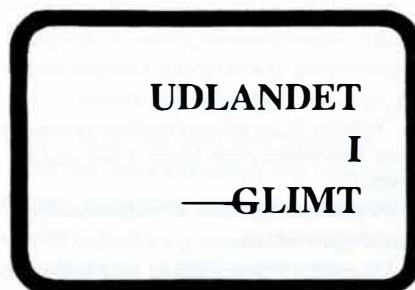
Gabons jernbanechefer gik fra starten ind for datametoden på regnskabs- og personalefelterne. Med tiden håber de at udvide brugen også til vognkontrollen.

Sikkerhedsanlæg med moderne bloksignaler og telefonsystemer omfatter radiotelefonkontakt imellem lokoførere og stationer.

Tele-systemet bygger på underjordisk kabel. Der er direkte kontakt imellem (to) trafikkontrolcentre og stationerne samt imellem stationer indbyrdes og imellem kontrolcentre og lokoførere.

Det sorte Afrika »sparker« således målbevidst ud efter »jungle-trommernes land«.

Afrikanerne har taget et selvstændigt skridt ad sporet til det 20. århundredes teknologi – med trekvart århundredes forsinkelse.



- NEW ZEALANDS statsbaner ombygger sine 20 år gamle DA lokomotiver. Førerrummet sænkes og flyttes frem for at mindske støjen for mandskabet og nuværende 567 C motorer udskiftes med nye GM 645 motorer.

Så kan selv 20-årige lidt længere.

- ENGLANDS kemikalieindustri – helt nøgagtigt: firmaet Talbot Chemicals – markedsfører et ren-

Forsinkelsen kan med god vilje udlægges som en kompliment til fransk kolonistyre – for omtrent så længe forblev landet uberørt af en omvæltning, der nu er i skred.

Om overgangen vil lykkes for afrikanerne er altså ikke et strengt teknisk, men i væsentlig grad et race-komplicerende, menneskeligt spørgsmål, hvis løsning eller ikke-løsning bliver afgørende for mange afrikanske folks fremtid, d.v.s. i eller udenfor en reservattilværelse.

Afrikaneren har en fordel over Amerikas udmanøvrerede indianerbefolkning: han har haft tid til at lære hvid mand at kende på godt og ondt og er stort set villig til at overtage hans samfundsmønster.

Kan han?

Jernbanen kommer i alle fald til at præge det sorte kontinents moderne udviklingshistorie.

semiddel til at fjerne kuglepenne-skrift, tyggegummi og sprøjtemaling fra forskellige overflader – velkendt problem for jernbaner. Op-løsningen påsmøres og kan aftørres igen med en ren klud på få sekunder. Leveres i dåser og tromler. Midlets navn: *Vandal*.

Skøn tanke. Lad en vandal selv gøre rent igen.

- PERTH, Australien, var målet for 160 jernbanefolk fra mange lande til den 2. internationale jernbanesveller-kongres.

Det kan sveller også bruges til.

Vinterferie 1978 – med DJT

DJT – Danske Jernbanemænds Turistorganisation – tilbyder alle kolleger med eller uden familie vinterophold i det bedste højfjeldsterræn for skiferie og til kendte sydlige solferiemål – og til rimelige priser.

Skiferie

Norge

Høvringen i Gudbrandsdalen

Denne rejse er en grupperejse, som går til Laurgårdseter i Høvringen.

Afrejse: Fredag 3.3.78 med tog fra København, afg. 22.19.

Hjemkomst: Søndag 12.3.78 med tog København, ank. 8.53.

Prisen – som for voksen udgør 760,00 kr. – omfatter ophold i dobbeltværelse med helpension (samt aftenkaffe) fra aftensmad den 4.3. til og med morgenmad den 11.3., bus- og skitransport Otta–Høvringen–Otta, siddepladsreserveringer, diverse *Bingospil* o.lign. samt stor afslutningsfest. Rimelige børnepriser.

På denne rejse findes kun begrænset plads.

Billetpris med FIP-rabatkort 2 kl. Helsingborg–Otta–Helsingborg, kr. ca. 395,00.

2. klasse sovevogn København–Oslo–København, kr. ca. 120,00.

Norge – Rapham i Gudbrandsdalen

Denne rejse sælges til individuelle rejsende og kun på bestilling. Opholdet finder sted på Norske jernbanemænds feriehjem, som har en høj standard med bl.a. swimmingpool, badstue og motionsrum. Alle værelser har dusche og WC. Godt skiterræn. Ski og skistøvler må medbringes hjemmefra.

Et ugeophold går fra søndag til søndag i månederne februar, marts og april (påskendog undtaget).

Det kan være svært at få plads på Rapham, men vi forsøger naturligvis alligevel at få plads på feriehjemmet.

Afrejse: Lørdage med tog fra København, afg. 22.19.

Hjemkomst: Mandage med tog København, ank. 8.53.

Ugepris pr. person i dobbeltværelse med helpension: Voksen 1015,00 nkr. Tillæg for enkeltværelse 70,00 nkr. Børn mellem 2–18 år, som deler værelse med forældre 455,00 nkr.

Ved omregning til danske kroner anvendes den af DSB benyttede omregningskurs.

Ovennævnte hotelpriser er gældende pr. 1.9.77.

Billetpris med FIP-rabatkort 2. kl. Helsingborg–Otta–Helsingborg kr. ca. 395,00.

2. klasse sovevogn København–Oslo–København kr. ca. 120.

Hotelbil Otta–Rapham eller omvendt kr. ca. 15,00.

Norge–Holu i Hallingdalen

Denne rejse sælges til individuelle rejsende og kun på bestilling. Opholdet finder sted på Norske jernbanemænds feriehjem, som har en god og jævn standard. Godt skiterræn – hovedsageligt i skovområde.

Et ugeophold går fra søndag til søndag i månederne februar, marts og april (påskendog undtaget).

Afrejse: Lørdage med tog fra København afg. 22.19.

Hjemkomst: Mandage med tog København ank. 8.53.

Ugepris pr. person i dobbeltværelse med helpension: Voksen 630,00 nkr.

Børn, 5–14 år, som deler værelse med forældre 315,00 nkr.

Ved omregning til danske kroner anvendes den af DSB benyttede omregningskurs.

Billetpris med FIP-rabatkort 2. kl. Helsingborg–Ål–Helsingborg kr. ca. 365.

2. klasse sovevogn København–Oslo–København kr. ca. 120.

Bus Ål station–Holu eller omvendt kr. ca. 15,00.

Sverige – Björkliden turiststation

Björkliden turiststation omfatter hotel Fjället, hotel Gammelgården, Låtkatjåkko rastehytte og en forholdsvis nybygget hytteby med ca. 50 velindrettede hytter.

Hytterne ligger på en pragtfuld fjeldskråning med udsigt over Torne Träsk og Lapporten.

På stationen findes en levnedsmiddelbutik for selvhusholdere.

De store vidders land og et paradys for friluftsmennesker både sommer og vinter. Der findes ingen skønnere fjeldverden og ingen renere luft. Ingen bilveje når frem hertil.

På hotellerne er der mulighed for ophold med hel- og halvpension. Hytterne er indrettet for selvhusholdning, men mulighed for hel- og halvpension er til stede. Måltiderne indtages da på hotel Fjället.

Der ydes danske jernbanemænd med eller uden familie en god rabat i opholdspriserne i Björkliden.

Der kører direkte tog fra Malmø til Björkliden og retur.

Har Björkliden interesse – forlang da specialprogram.

Billetpris med FIP-rabatkort 2. kl. Malmø–Björkliden–Malmø kr. ca. 403,00

Sovevogn Malmø–Björkliden–Malmø kr. ca. 102,00.

Solferie

Til alle rejsemål i de af *Stjernerejser* udgivne programmer for vinteren 1977/78, ydes der medlemmer af DJT – det vil sige alle danske jernbanemænd med eventuel familie – 15% rabat i de programmerede priser og tillæg.

Hvordan bærer jeg mig ad for at opnå rabatten?

Få fat i et *Stjernerejser*-program (f.eks. i et DSB rejsebureau) og bestil den udfundne rejse på vor nedenstående adresse. Så let er det – og det betaler sig.

NB NB NB NB NB

Til orientering for tidligt planlæggende kolleger, kan det allerede nu oplyses, at rabatten på 15% på *Stjernerejser* også vil gælde i sommeren 1978.

DJT arrangerer atter i år (1978) en grupperejse til *Paris-Luxembourg* med dansk rejseleder således:

21.08.78 Afrejse til Paris med ophold og tilsluttende arrangementer.

25.08.78 vidererejse til Luxembourg med ophold og tilsluttende arrangementer.

29.08.78 hjemrejse (dagrejse) til Danmark. Ankomst København 22.45 og Padborg 20.02.

Denne rejse er af høj kvalitet og gennemprøvet af DJT.

Ny DJT-rejse til *Salzburg–Wien* med dansk rejseleder således:

03.09.78 Afrejse til Salzburg med ophold og tilsluttende arrangementer.

06.09.78 vidererejse til Wien med ophold og tilsluttende arrangementer.

10.09.78 hjemrejse fra Wien i liggevogn.

11.09.78 ankomst til København 16.29 og Padborg 16.58.

Også denne rejse venter vi os meget af. Vær med til at gennemprøve den.

Nærmere om disse to grupperejser med tog i vor sommerannoncering, og har arrangementerne interesse, lad dem så indgå i ferieplanerne.

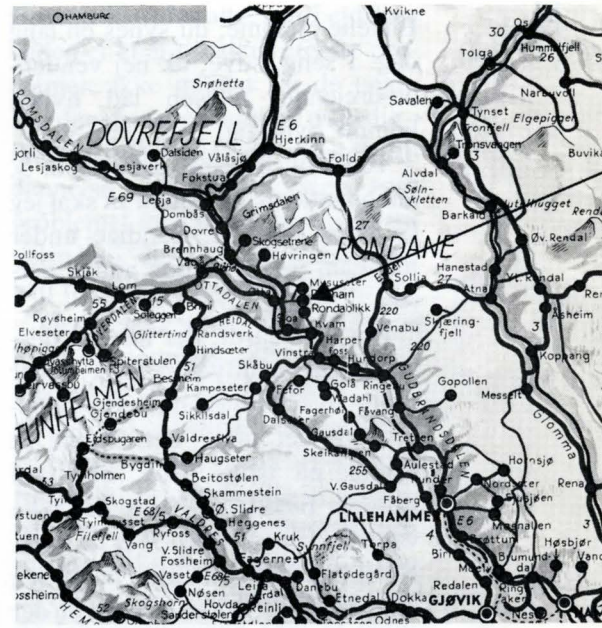
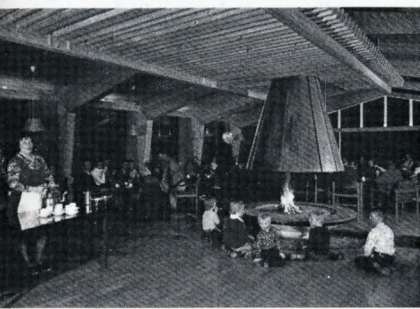
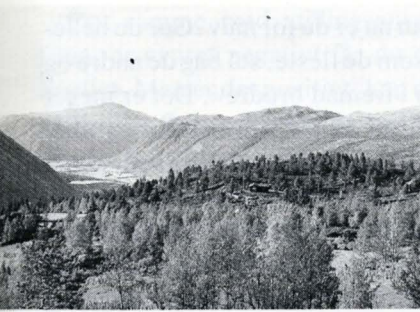
Med venlig hilsen

Danske jernbanemænds turistorganisation
(DJT)

DSB passagersalgskontoret
Sølvgade 40

1349 København K

Tlf. (01) 14 04 00 – 3426 eller 8 – 1 – 3426 (Olson).



Indtryk fra Norge

På grænsen mellem sensommer og begyndende efterår er det en oplevelse at starte fra Oslo i den skønneste sensommersol – fire timer efter i Otta i silende efterårsregn. Efter 10 minutters bilkørsel op på fjældet hvor årets første sne daler ned fra himlen, der ikke fornemmes ret højt oppe.

Målet med rejsen er jernbanepersonalets feriehjem Rapham, der ligger 1000 m o.h. øst for Gulbrandsdalen og med den skønneste udsigt mod Rondane. Med sine 50 værelser og meget smukke fællesfaciliteter er det 10 år gamle feriehjem en virkelig oplevelse. Dette kombineret med et fantastisk dygtigt bestyrerpar gør opholdet til noget nær det ideelle for hjemmets gæster.

Inden turen til Rapham besøgte vi en remise i Oslo. Normalt ikke noget der imponerer, men når det oplyses, at man har sprængt sig ind i fjældet og fjernet 300.000 m³ sten, kan det næppe forbavse, at man virkelig er imponeret.

Interessant var det at høre om de problemer, der opstod i forbindelse med at etablere en så stor arbejdsplads, uden adgang for dagslys.

Problemer med klaustrofobi (angsten for at være indespærret), påstanden om begyndende impotens, o.s.v. er blevet afhjulpet med kortere arbejdstid end det normale.

Af det rent tekniske var nok den omhu, hvormed man dampspulede undervognen og vaskede vognkassen, det der faldt mest i øjnene.

Udskiftning af vinduesviskere og andre lignende småreparationer blev foretaget af svagelige lokomotivførere, som ikke måtte forrette normal tjeneste.

Man har taget nogle nye lokaltog mellem Oslo og Drammen – Undskyld Drammen og Oslo i brug.

Efter at have spængt en tunnel gennem fjældet på ca. 11 km er rejsetiden nedsat fra ca. 1½ time til 35 min.

Det bemærkelsesværdige ved disse nye tog er totalt forbud mod tobaksrygning. Endnu så nye er

disse tog, at der var lokomotivfører med til indøvelse på turen.

I Drammen ventede der nok en overraskelse. Til brug for anlægsarbejder skulle man bruge en masse skærver. Med stor evne til opfindsomhed har en bygningsingeniør fået den geniale ide, at sprænge en snegl op gennem fjældet. Den er senere blevet anlagt som vej, således at man kører direkte fra byen og op på fjældtoppen til den skønneste udsigt over Drammen og til de omkringliggende fjælde.

Min undskyldning tidligere skal ses i relation til de her nævnte imponerende bygningsaktiviteter.

Endnu har man ikke indført adgangstegn til Drammen distrikt, men næstformanden hos de norske lokomotivmænd, der bor i Drammen, mente at dette kunne være ønskeligt. Den norske humor fornægter sig ikke.

Det kan nok være en overvejelse værd at rette feriemålet mod nord. Der er masser af oplevelser der venter, uanset årstiderne. G.A.R.

Fra medlemskredsen

12

Endelig hjemme, du synes en lang dag. I seng, sove, ak nej vendende-drejende. Olesen lad hvilen komme over dig.

Toget til Slagelse, det er spor 5, ankomsttiden, et øjeblik så skal jeg se. Hvad siger De, Hundige- under tunnelen og op på den anden peron.

Bremser hårdt, det har jeg desværre ingen indflydelse på hr, det er vores nye udbyggede sikkerhedssystem, der afgør det. Vente et øjeblik på tante Sofie, der skal stemple billetterne, hvis det ikke varer for længe. Tak, De er nu flink. Nu er i sgu forsinket igen, nu når jeg ikke min bus. Sikken en balle du der fik Olesen. Bitte zum Holte, Tengo que cambiar, Please the Train, xecvyn wenchyk tropschyk, av den sidste kunne du ikke klare.

I morgen 5.45 til 9.34, igen 22.17 til 10.04 næste dag, 13 timer 50 min. dobbelt tjeneste, føler det som halvandet døgnns arbejde, og alligevel skylder du banen 14 min. I forgår's rdg eller var det disp, nå det er jo ens, 8 timer på stuen, din gæld Olesen 1 time 4 min. Hvad var det på skolen, Ohm's lov $W = AxV$. Ja go daw do, lang eller kort overnatning, masse forbrug af A og V, men ingen effekt. Du skylder igen Olesen. Du er snart insolvent.

Dobbelt fridag, næ ikke i aften kone, der skal jeg sove, i morgen kan vi hygge os. Tænk 18 gange årligt. Sagde du aftenskole, dygtiggørelse, større horisont, nej men det vidste du jo inden jeg søgte ind til banen.

Hvad siger du? Diktatorisk, slavehandel. Vrøvl, se her: Ordre A »ledelsen af DSB udøves efter principper, som fremmer min trivsel og udvikling«. Hvem der er min chef, det er vel egentlig områdechefen. Om jeg kender ham, jeg tror nok, jeg ved, hvad han hedder, det

hørte vi på skolen. Nej kone, det er ikke som i det private erhvervsliv, hvor chefen byder dig velkommen, her har du lejligheden, hvis der uddeles ros eller ris, tror jeg nok. Du kan se her i ordre A, han har travlt med at foretage beregninger og forslag til løbende rationaliseringer, som så på det årlige direktionmøde sammen med de andre spidser og »generalen« foretager en alsidig belysning af firmaets drift og forhold blandt andet min trivsel.

Prøv at læse dette. Hvad det er? Det er et nyligt udgivet blad, der skal virke som et debatoplæg til en radio/tv serie, omhandlende arbejdsmiljø. Du ved sikkerhed, sundhed, trivsel. Jamen sikkerhed, du har jo fortalt, at banen ofrer millionbeløb på sikkerhed såsom HKT-signaler, sikrede overkørsler o.s.v. Alt dette fordi togene kører med kortere og kortere intervaller. Ja kone, men det er ikke den sikkerhed, der tænkes på. Det er min psysiske og fysiske sikkerhed. Kan du huske, jeg kom hjem og fortalte, da jeg kørte på indøvning på de lange skinner, hvad kassereren for jubilæumsforeningen for lokoførere sagde. Gennemsnitsalderen for pensionsbærende lokoførere var 2 år. Se i personalia, afskediget på grund af svagelighed. Jamen John, du er da sund og rask. Ja det er jeg da, men se her. Det er arbejdsmiljøgruppens rapport nr. 3 for 3 skift kontra dagarbejder:

Tror du dit helbred holder? Selvfølgelig hvis man anerkender problemet, men ingen grund til angst kone, firmaet passer på mig. Du kan se, her er indlæg om en baneemand, men ikke en lokomotivfører.

Du, hvorfor er en lkf. ikke omtalt, John? Det skal jeg sige dig, han har nok ingen forbindelser, men det vil han få. Hvad mener du med det? Tror du, at du kan gøre noget, næ

John nu er du for naiv. Gør du helle-re som de fleste, stå bag de andre og råb »fremad brødre«. Det er meget lettere, du får kun besvær og ubehageligheder for din aggressivitet.

Jamen kone, jeg kan ikke forstå, at hold 11 og nedefter har funktion i 13. lrm. Dette får jeg aldrig, på trods af at vi laver det samme, og kone tænk på 8 mdr's uddannelse.

Jeg kan ikke forstå, at når jeg er 8 timer på arbejde, må jeg kun skrive 6 timer på sedlen.

Det samme gælder jo tjeneste i forbindelse med en kort eller lang overnatning. Arbejde er da fra man møder til man går hjem.

En anden ting kone, i en retning er banen ikke fulgt med udviklingen. Hvad jeg mener? Jo de tror stadig væk Kh er Sjællands midtpunkt. Forstår du, der er af arbejdsdirektoratet fastsat en lov om en 11 timers regel, ja den kender du jo. Mange er jo udflyttet fra Kh af både økonomiske og miljømæssige grunde, disse kollegers transporttider er uden beregning. Jamen John, de har vel også underskrevet denne her boligansøgning, som du har. Du ved, det er banen uvedkommende, hvor medarbejderne bor, for helvede er du klar over kone, vi skriver 1977.

Du kan se en anden måde, man gør tingene på. Du har ansøgt forflytning, eller du bliver tvangsforflyttet til et andet depot. Du får at vide, du overflyttes eks. den 1/8. Den 1/9, den 1/10, måske også den 1/11 er der intet sket. Du får at vide, du ikke kan undværes på dit nuværende depot, (det er selvfølgelig) men hvad med huskøb-hussalg, samme med ejerlejlighed, opsigelse for lejerlejlighed, flytteproblemer o.s.v. Bor du i telt har du selvfølgelig kun vinterkulden at tage hensyn til.

Det samme med stillingsansøgning, er svaret negativt får du det hurtigt. Men er det positivt, kan der gå 4 eller flere uger før du har besked. Selvfølgelig er det sandt, hvad du siger, »intet nyt er godt nyt«, men den behøvede man ikke at anvende her. Man kunne da godt anerkende stillingsansøgerens situationsbelastende spænding.

Jeg kan heller ikke forstå, at det ikke er frivilligt, om jeg vil fremføre S-tog-MH eller på MY-skole. Ja, jeg ved godt at i ordre A står »formålet med uddannelserne o.s.v.« de næste 16 sider, men der står øverst »efter banens tarv«, men hvis der nu er frivillige nok, hvad er så banens tarv. Det er efter min mening en tilfreds elf, lkas eller lkf på den maskine han fremfører, fremfor en utilfreds fører.

Ja det er sandt, i dag er min ambition lkf i 17. lrm. og fremføre MY, MZ og MX. Men om 10 år er jeg 50, og så er jeg sikkert ikke lige så skoleinteresseret som i dag og vil måske gerne blive ved S-tog, hvilket jeg ivørigt er glad for endnu, men ok jeg har kun kørt der i 5 mdr.

Hvordan forholdene kan ændres. Kone jeg tror ikke på een gang, men den dag, hvor toldereren forstår fari-særen, betjenten forstår christianiten, sygeplejersken undrer sig over mængden af indlagt lokopersonale, da ville Kirsten Stallknecht ændre solidaritetsbegrebet, så i stedet for »alle eller ingen« til »lad os starte med nogle«. Den dag ville Lokomotivmands Foreningen's synspunkter komme frem i CO I. Man ville da ikke længere blive betragtet som en ligegyldig miniotetsgruppe og CO I beslutninger foretaget hen over hovedet på samme.

Forholdet til banen, vedrørende de interne forhandlinger er jeg ikke i tvivl om kan løses positivt. Et resultat kan ses på omklædningsrum

på Ddt Kh. Overnatningsbygning i Farum. Men nu er vi især vel også lette at imponere, da vores sammenligningsgrundlag er og har været lette, grå og triste.

Som du kan se kone, der er nok at tage fat på. Ja, ja John, kom nu ikke for godt igang, du kan ikke komme som ny og lave om på hele systemet. Det er jo bare det, nogle bliver mere integreret end andre, nogle er mere åbenmundet og rapkæftet end andre, nogle bider sammen og lader stå bi. Jeg er nu sådan, ja det ved du, jeg vil vide hvorfor. Men omvendt kan jeg også godt se, det er kun et job, og ved økonomisk uafhængighed var jeg ikke Lkas p, så hvorfor lade sig rive med?

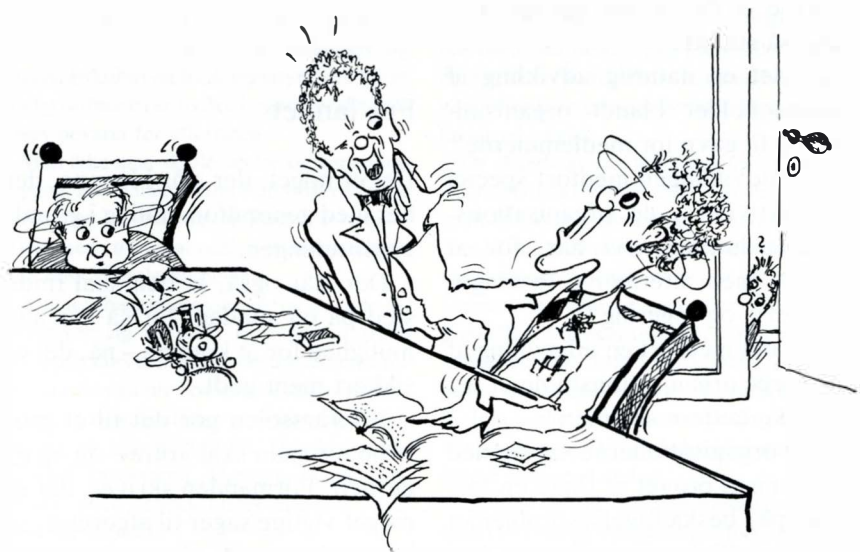
Lkas p Ddt Kh
J.A. Olesen

Det står klart for alle, at arbejdsløsheden er et af nutidens største problemer, ikke mindst for de unge. For dem er det en dobbelt tragedie – intet job når skolen eller anden uddannelse er afsluttet, men også problemet med at vælge en uddannelse hvor der trods alt er en mulighed for senere beskæftigelse.

Det er ikke gode vilkår vi har at byde ungdommen, men vil vi være med til at råde bod herpå?

Som det er bekendt, har en gruppe beskæftiget sig med muligheden for deltidsbeskæftigelse af førtidspensionerede lokomotivførere, med to mål som et resultat af tidens udvikling. Det ene at imødekomme de lokomotivmænd som af indlysende gunde føler sig »kørt ned« før tiden, men som ved en deltidsbe-

Det står der . . .



skæftigelse kunne virke nogle år endnu, og det andet mål at løse et DSB-problem, nemlig den ulige fordeling af kørslen på ugens forskellige dage.

Som det var med miljøgruppen er lokomotivmændene altså også her først i front med opstart for at af-dække problemerne som givet tyn-ger os alle stærkt.

Og hvorfor er lokomotivmændene så det?

Som ånden og tonen efterhånden udvikler sig, vil mange udenfor vore rækker sikkert sige »åh – nu den selvforherligelse«.

Men samtidig farer man så hen og gør ligeså.

En erkendelse af, at udviklingen indenfor vort arbejdsområde, som for andre områder ved DSB, virker betydeligt mere tyngende på den enkelte medarbejder end andre steder, tåles ikke.

At de politiske krav om yderligere besparelser af mandskab og dermed en forøgelse af de arbejdsløses antal og en yderligere opfindsomhed hos ledelsen for at opfyde politikernes krav, med en stadig forringelse af de beskæftigedes vilkår som følge, går tilsyneladende hen over hovedet på de fleste.

Hvad er det da der optager sindene så stærkt?

Er det en naturlig udvikling af sammenholdet blandt organisationerne til gavn for medlemmerne?

Har udviklingen medført speciel stor aktivitet i de organisations-sammenslutninger vi har, for at komme med alternative løsninger til ledelse og regering?

Har det medført en udjævning af de skarpe organisationsrammer for at rykke tættere sammen?

Har organisationerne sat sig ned og sammen prøvet at finde en løsning på beskæftigelsesproblemet for overtalligt personale, og der-

med kunnet fremstå som en enig blok ved forhandling med DSB's ledelse?

Man behøver vist ikke at tale om lokomotivmændenes selvforherligelse i disse sammenhæng. Det vil være tilstrækkeligt at tage skyklapperne af og bruge de almindelige regningsarter for at gøre resultatet op, og når det er sket må det virke rystende at konstatere, hvor dyrt det har været at sandheden i, at når krybben er tom, bides hestene, stadig har gyldighed. Man løser ikke medlemmernes problemer ved at holde udsalg med billig arbejdskraft – så har det organisationsmæssige virke fra 1899 og til i dag været for-gæves.

Vi kan ikke være bekendt at aflevere et bord med kun knækbrød og skummetmæk til vore børn og børnebørn.

Men, omend forståeligt, er det helt utilfredsstillende at ungdommen mister troen på, at man ved at organisere sig, er med til at skabe et godt samfund og tilfredsstillende arbejdsforhold.

Det er ikke de unges skyld hvis troen forsvinder.

G.A. Rasmussen

Fra landet

Det er noget, der står i lovene, det her med generalforsamling i grund-ejerforeningen.

Der står også, at den skal finde sted på en søndag, for så har alle mulighed for at komme – nå, det er sikkert ment godt.

Efterårssolen gør det til et problem om man skal »ofre« sig og gå derhen. Formanden skriver, der er meget vigtige sager til afgørelse, så bestyrelsen opfordrer så mange

som muligt til at møde op – og det gør jeg så.

Et af de store problemer er noget der er døbt – friarealer – enkelte fastholder det der i sin tid stod på tegningerne – de grønne områder – nå, selv om det lyder tosset i et sommerhusområde, ved vi jo, hvad man mener.

Men tilbage til problemet – hvordan skaber vi det rigtige miljø, og hvordan fastholder vi det i fremtiden.

Til at begynde med lytter jeg med stor interesse til de forskellige indlæg i debatten – hvor er folk dog forskellige, Miljøudvalg har formanden talt om, og hvordan skaber vi det rigtige og fastholder det?

Jeg er langt væk – DLF's formand fortalte ved medlemsmødet sidste år om lokomotivmændenes miljøudvalg. Det var virkelig spændende for mig at lytte til hans ord. Det lød for mig, som det var en sag der lå ham meget på sinde.

»Sidder du og sover«, det er min sidemand, der forgæves har spurgt, om jeg vil have en bajer.

Det får vi så.

Der er en, der siger noget om, at nu er det tredje gang han fastslår, at det vigtigste er at fastholde miljøet i fremtiden – derfor vil han have et permanent udvalg.

Jeg »forsvinder« igen fra mødet.

I min erindring toner noget frem om rationalisering – var det mon »generalen« der engang sagde, at det er en stadig løbende proces – eller noget i den retning.

Jeg bliver kaldt tilbage til mødet igen – man klapper – min nabos albue i siden på mig erindrer mig om, at man skal være aktiv – og jeg klapper med.

Ham der sidder på den anden side af bordet siger, at det var sgu godt, vi fik et permanent udvalg – så det må være det, vi klapper af.

De passer godt på pengene, så jeg glider hen igen, mens »kassedamen« gør rede for regnskabet.

Jeg ligesom leger med de to ting – rationalisering og miljø – det er som de hænger sammen – en stadig løbende proces.

Mon lokomotivmændenes miljøudvalg er permanent – jeg kan ikke huske, hvad DLF's formand sagde om det – men det må det nok være. Vores miljø lå jo både ham og hovedbestyrelsen stærkt på sinde.

Da jeg kom hjem, spurgte konen mig om det var en god generalforsamling. Med et skævt smil sagde jeg, at det synes jeg bestemt det var.

Tjavs

klubben kunne sætte penge i en istandsættelse, men et beløb på 250.000 kr. som DSB kræver, ser klubben ingen uydvej for at skaffe.

Roskilde remise kunne blive alle tiders center for klubmedlemmernes arbejde med at bevare de sidste få eksemplarer af de engang så talrige damplokomotiver.

Sagen er nemlig den, at DSB har stationeret sine sidste køreklare damplokomotiver øst for Storebælt netop i Roskilde, hvor de henstår i den halvdel af remisen, der foreløbig skal bevares.

Der foregår et nært samarbejde mellem DSB's maskinafdeling og jernbaneklubbens folk om vedligeholdelse og tilsyn med damplokomotiver i Roskilde.

Det virker derfor uforståeligt, at andre instanser synes at have bidt sig fast i, at den anden halvdel af remisen skal jævnes med jorden for enhver pris.

Remisebygningen er også i sig selv efterhånden en sjældenhed. Andre gamle remiseanlæg er revet ned eller vil blive det inden for de kommende år.

Rundremisen i Roskilde er en af de ældste og største på Sjælland og udgør i dag et intakt bygningskompleks, der burde kunne blive stående som et værdigt eksempel på forrige århundredes jernbanebygninger.

Remisen ligger så vidt vides heller ikke i vejen for planer om motorveje, parkeringspladser, butikcentre eller andre af vor tids velsignelsesrige indretninger.

Interessen for den del af vort lands bygningskultur, der stammer fra industrialismens første epoke, er stigende i disse år. Statens humanistiske forskningsråd har således kørende et forskningsprojekt om dette emne. DSB har selv påbegyndt en registrering af ældre danske jernbanebygninger i samarbejde med Selskabet for bygnings- og landskabskultur og fredningsstyrelsen for at få et overblik over hvilke bygninger der bør søges bevaret for eftertiden.

Mon ikke man skulle tænke sig om endnu engang, inden man sætter bull-dozeren til at vælte den ene halvdel af Roskilde remise. Hvad med i øvrigt at udføre istandsættelsen som beskæftigelsesarbejde?

Alle jernbaneinteresserede og de, der interesserer sig for vort bygningskulturelle arv, opfordres til at støtte bestræbelserne for at sikre den gamle remises beståen. Støttebidrag til istandsættelse af remisen kan indbetales på giro 5.55.38.30. Dansk Jernbane-Klub, kassereren, Ahornvej 18, 3650 Ølstykke, eller i check under mærket: »Red Roskilde Remise«.

Yderligere oplysninger kan fås ved hen-

vendelse til lokomotivmester Preben Clausen (03) 82 02 31 eller til fuldmægtig Bent Jacobsen (02) 84 21 07.

Flere motorveje i Frankrig

Jean Pierre Fourcade, den franske minister for offentlige arbejder, regner med at fordoble motorvejslængden inden 1983 – fra 3.027 km i dag til 6.177 km i 1983. For de 1.635 km, der skal bygges inden 1980, er finansieringen og linieføringen fastlagt, mens dette ikke er tilfældet for de 1500 km, der skal bygges fra 1980 til 1983. Motorvejsudbygningen sker – som sædvanlig i Frankrig på grundlag af et bom-penge-system, som dels afskriver de allerede byggede veje og dels skaffer kapital til de nye.

Udbygningen har tre formål: At bryde vestfrankrigs isolation gennem motorveje fra Paris til Nantes, Bordeaux og direkte sydpå, at forbinde provinsens store industricentre med øst-vest-gående motorveje, der åbner disse egnens forbindelse til det øvrige Europa, og at forbinde grænseegnene med det eksisterende motorvejsnet, hvis hovedakse er motorvejen Paris-Lyon-Marseille.

Kun vikinger tåler mælk

På en ernæringsseksperter-konference i Marseille har en fransk professor fremført den anskuelse, at kun vikinger tåler mælk.

Stik imod, hvad menneskeheden har troet gennem ca. 10.000 år, er mælk ikke godt for voksne mennesker – med mindre de da er vikinger. Det skyldes ikke så meget, at sødmælk er meget fedtholdigt – hvad andre ernæringsseksperter jo også har fundet ud af og advaret imod. Også letmælk og skummet mælk underkendes af den franske professor. Problemet er, at enzymet lactose forsvinder hos børn, når de kommer i fem-seks-årsalderen. Uden dette enzym kan mælakens sukkerstoffer ikke passere gennem fordøjelseskanalens vægge.

De skandinaviske folk udvikler imidlertid enzymet også i moden alder – hvilket utvivlsomt er forklaringen på, at de er storforbrugere af mælk og mælkeprodukter. Den franske professor mener, at det er manglen på varme i de nordiske egne, der er årsag til forskellen. Vikingernes gravpladser viser, at talrige kvinder døde i barselsseng, fordi de havde mén af engelsk syge. Naturen har derfor i sin uendelige visdom sørget for, at racen udviklede evnen til at producere lactose i en højere alder end andre!

Tiderne skifter. Vil man fremover vise at man er et rigtigt vikingemandfolk, må man gøre det ved at drikke mælk!

Fra nær og fjern

Den gamle rundremise ved Roskilde station er i overhængende fare for at blive delvis ødelagt.

DSB ønsker at nedrive næsten halvdelen af den særprægede remisebygning, fordi tag og porte er i dårlig stand. En istandsættelse vil koste 1/4 mill. kr. ifølge DSB, og de penge vil man ikke ofre, da bygningen ikke længere er nødvendig for DSB-driften.

En nedrivning kommer meget på tværs af de ønsker, man fra Dansk Jernbane-Klub (DJK) har om at kunne benytte en del af remisen som hjemsted for klubbens køreklare damplokomotiv D 826.

DJK har i flere år haft en aftale med DSB om at kunne råde over et antal spor i remisen, hvor man har flere af sine gamle damplokomotiver holdende og hvor klubbens unge, aktive medlemmer i deres fritid arbejder på livet løs med at istandsætte og vedligeholde lokomotiver og vogne.

DJK har forsøgt at overbevise DSB om, at det er en rigtig dårlig ide at nedrive den del af remisen, som klubben disponerer over.

En nedrivning alene vil koste mindst 80.000 kr., og de penge kunne man i stedet bruge til en etapevis istandsættelse af taget, idet DJK har tilbudt at udføre en del af arbejdet selv med frivillig arbejdskraft.

Kunne man få en fornuftig aftale istand med DSB, er det heller ikke umuligt, at

5000 mark for en kone

Oftest har man trukket på smilebåndet af historier om europæere, der i udviklingslande er blevet tilbudt en kone for et passende beløb. I dag koster en tysk pige op til 5000 D-mark – og det er mænd fra ikke-europæiske lande, der står som købere.

Det er gæstearbejdere, der står i fare for at blive hjemsendt som følge af arbejdsløsheden, der averterer efter en tysk pige, som ved at gifte sig med dem kan give dem varig opholdstilladelse. Prisen ligger normalt mellem 2000 og 5000 D-mark.

Skinægteskaberne hjælper dog ikke meget. I 97 ud af 100 tilfælde afviser myndighederne alligevel gæstearbejdernes ansøgninger om opholdstilladelse.

Orange biler

Tyske bilfabrikkers merpris for såkaldte signal-farver er blevet draget frem i Europa-Parlamentet i et spørgsmål. Merprisen for disse lakker ligger på mellem 240 og 550 kr., og det mener medlem af Europa-Parlamentet, tyskeren Willi Müller er for galt i betragtning af, at de reelle omkostninger er på mellem 15 og 65 kroner og i betragtning af at disse farver betyder adskilligt for vejsikkerheden.

Europa-Kommissionen har svaret, at den har undersøgelser igang vedrørende forskellige bilfarvers betydning for trafikikkerheden, men at man endnu ikke er kommet til et resultat, hvorfor der ikke gælder andre regler på området end konkurrencereglerne (som ikke forbyder en producent at sætte prisen på sine varer højere end nødvendigt).

Vold mod sygeplejersker

De britiske sygeplejerskers organisation har anmodet sundhedsministeriet om at sørge for en beskyttelse af sygeplejersker mod de stadig hyppigere tilfælde af voldsomme patienter og mod overgreb fra patienternes pårørende. Man har nævnt tanken om en direkte alarm fra alle hospitals afsnit til nærmeste politistation.

Et andet forslag er en særlig sikkerhedsstue, hvor voldsomme patienter kan få besøg, og hvor tilsynet skal foretages af en vagt, ikke af en sygeplejerske. Sygeplejerskerne klager over, at læger og portører ikke interesserer sig for problemet, som de anser for et sygeplejerske-anliggende.

Meddelelse til pressen

I dette efterår arrangerer Det kongelige Bibliotek en udstilling med titlen »Jernbaneliv«, hvor der vises et udvalg af tryksager, bøger, billeder, manuskripter, sange m.m.

med tilknytning til jernbanens 130-årige historie i Danmark.

Udstillingen er fortrinsvis baseret på materiale fra Småtryksafdelingen i Det kongelige Biblioteks Danske afdeling. Småtryksafdelingen blev oprettet i 1902 i forbindelse med den udvidelse af pligtafleveringsloven og rummer tryksager som f.eks. love, beretninger, regnskaber, prislister, viser og sange fra institutioner, firmaer og foreninger. Disse tryksager afspejler samfundets kulturelle, sociale og politiske aktiviteter.

Småtryksafdelingen har eksisteret i 75 år, og vi har derfor realiseret et gammelt ønske om at vise et lille udvalg af denne samplings tryksager, hvis antal må tælles i millioner. Blandt de ialt 100 emnegrupper, som samlingen er opdelt i, har vi valgt jernbanen. Formålet med udstillingen er at belyse sider af jernbanens indflydelse, og den er koncentreret om emner, som har været genstand for offentlig interesse, folkelig opbakning eller politisk debat.

Udstillingen fortæller bl.a. om

- jernbanens pionerer i Danmark, åbningen af København-Roskilde-banen 1847, engelsk indflydelse på jernbanebyggeriet i 1850-erne og 60-erne
- festligheder i forbindelse med baneindvielser; Kalundborgbanen 1875, Gedser-Warnemünde 1903, Lillebæltsbroen 1935
- tryksager med tilknytning til rejsemiljøet, køreplaner, tidlige turistvejledninger, menukort fra jernbanerestauranter og storebæltstørgene
- jernbaner i litteraturen
- jernbanen i dag

Som titlen »Jernbaneliv« antyder, er udstillingen koncentreret om mennesker og aktiviteter på og omkring jernbanen. DSB og Jernbanemuseet har ydet hjælp og vejledning i forbindelse med udstillingen og bidraget med materiale om jernbanen i moderne tid.

Udstillingen, der er arrangeret af Det kongelige Biblioteks Småtryksafdeling, er åben hverdage 9-18 i perioden 4. oktober-30. november 1977.

Med venlig hilsen

Kontakt- og oplysningsafdelingen

Det bliver nu også muligt at køre med Intercity tog mellem København og Hamburg. DSB og de vesttyske forbundsbaner har på den europæiske køreplanskonference i Paris netop truffet aftale om begyndende etablering af et sådan togsystem via Fugleflugtslinien. Det første skridt hertil tages ved køreplansskiftet i maj 1978. TEE toget Merkur, der alene har kørt med 1. klasse, omdannes da til et Intercity tog med både 1. og 2. klasse. Den hurtige rejsetid – til Hamburg 4 timer og 45 minutter – bevares, og toget fremføres som hidtil via Bremen, Ruhr-området og Köln-Bonn til Stuttgart.

Baggrunden for ændringen af TEE Merkur til et Intercity tog med samme navn er den nye situation, der er opstået med de vesttyske forbundsbaners beslutning om at indføre et Intercity system med timedrift svarende til det danske Ic system. Det sker i første omgang på strækningen Hamburg-Köln, og det får også indvirkning på den internationale trafik.

I modsætning til de hidtidige vesttyske Intercity tog, der ligesom TEE togene kun har 1. klasse, vil der nu blive tale om tog med både 1. og 2. klasse. Det er tanken, at også visse andre TEE tog efterhånden skal indgå i det nye togsystem, der indføres i store målestok i 1979.

Med disse omlægninger åbner der sig helt nye perspektiver for den internationale trafik. Når DSB kan tiltræde ændringen af TEE Merkur til et Intercity tog, skal det ses på baggrund af, at det fortsat vil være et tog af høj standard. På 1. klasse anvendes det moderne TEE materiel med air-condition og på 2. klasse nye vesttyske vogne af en stærkt forbedret type.

I 1979 kan der forventes en udvidelse af Intercity trafikken via Fugleflugtslinien med et, måske to tog mere. Ud fra erfaringerne med de indenlandske Intercity tog er der grund til at tro, at også trafikken over grænserne vil blive styrket gennem de nye forbindelser.

Andre internationale tog vil ligeledes få en komfortforbedring. Det hænger sammen med, at der nu indføres elektrisk togopvarmning på strækningen København-Hamburg. Dermed vil det nyeste vognmateriel, der alene har elopvarmning, også kunne køre i de internationale tog via Fugleflugtslinien. Her har udstyr til dampopvarmning hidtil været en betingelse.

PERSONALIA

Forfremmet til lokomotivfører (17. Irm.)

pr. 1/9 1977 efter ansøgning

Lokomotivfører (13. Irm.)

E. G. Tranders, ddt Kø i ddt Kø

Forfremmet til lokomotivfører (17. Irm.)

pr. 1/10 1977 efter ansøgning

Lokomotivfører (L-af1) (13 Irm.)

K. L. Jensen ddt Hgl i ddt Hgl

Lokomotivfører (13. Irm.)

H. Nielsen, ddt Str i ddt Fa

I. Møller, ddt Kø i ddt Kø

Forfremmet til lokomotivfører (13. Irm.)

pr. 1/10 1977

Lokomotivassistent (10. Irm.)

J. E. Jørgensen, ddt Kø i ddt Kø

M. B. Rasmussen, ddt Hg i ddt Hg

Forfremmet til lokomotivfører (18. Irm.)

pr. 1/10 1977

Lokomotivfører (17. Irm.)

E. C. Madsen, ddt Fa i ddt Fa

Overgået til anden stilling, lokomotivfører

(L-af1) (13. Irm.) 1/9 1977 efter ansøgning

Lokomotivfører (13. Irm.)

W. B. Østergaard, ddt Hgl i ddt Hgl

Overgået til anden stilling

pr. 1/11 1977

Lkas.p. T. A. Thomsen, 8. Irm. ddt Kh til

lkm.p. 16. Irm. ddt Ar

Lkas. E. B. Jacobsen, 10. Irm. ddt Ar til

lkm.p. 16. Irm. ddt Ar

Ansæt som lokomotivassistenter 8. Irm.

pr. 1/10 1977

Lokomotivassistenter p.

Erling Jakobsen, ddt Kh i ddt Kh

J. M. Nersting, ddt Kh i ddt Kh

T. Andersen, ddt Kh i ddt Kh

F. Baadsmann, ddt Kh i ddt Kh

L. B. Hedegaard, ddt Kh i ddt Kh

H. P. T. Wachter, ddt Kh i ddt Kh

P. A. Pelsen, ddt Kh i ddt Kh

J. Svangren, ddt Kh i ddt Kh

T. U. Henningsen, ddt Kh i ddt Kh

J. C. Andersen, ddt Kh i ddt Kh

F. Thybo, ddt Ng i ddt Ng

Forflyttet 1/10 1977 efter ansøgning

Lokomotivfører (17. Irm.)

E. Johansen, ddt Fa til ddt Ar

N. B. Kristensen, ddt Rf til ddt Gb

Lokomotivfører (13. Irm.)

S. E. Nielsen, ddt Hgl til ddt Gb

K. E. L. Simonsen, ddt Hgl til ddt Gb

T. T. M. Michaelsen, ddt Hgl til ddt Gb

L. T. Larsen, ddt Hgl til ddt Gb

J. Pedersen, ddt Hgl til ddt Gb

A. A. Elk, ddt Hgl til ddt Gb

B. Stiller, ddt Hgl til ddt Gb

R. Lindberg, ddt Hgl til ddt Gb

B. Z. Nielsen, ddt Hgl til ddt Gb

T. B. Jensen, ddt Hgl til ddt Gb

A. Madsen, ddt Hgl til ddt Gb

Navneændring

Lokomotivfører (13. Irm.)

E. Rasmussen (Knud), ddt Hg til E. Hjortholm

Afskediget pr. 31/12 1977

efter ansøgning alder

Elektrofører (15. Irm.)

K. R. F. Kieffer, ddt Kh

Afskediget pr. 31/12 1977

p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (17. Irm.)

K. A. P. Petersen, ddt Fa

Lokomotivfører (15. Irm.)

K. Sørensen, ddt Kø

S. H. T. Larsen, ddt Gb

L. V. Sørensen, ddt Ar

P. T. Poulsen, ddt Es

Opmærksomhed frabedes

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. F. L. M. Nielsen, Rf.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. H. C. Nielsen, Kø.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. J. B. Larsen, Gb.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. I. L. Clausen, Gb.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. E. I. P. Pedersen, Gb.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. G. C. Knudsen, Ar.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. S. A. Nielsen, Kø.

Dødsfald

Lokomotivfører Niels P. R. Hansen, Esbjerg, død den 7/10 1977.

Lokomotivfører V. C. B. Møller, Fredericia, død den 11/10 1977.

Pens. lokomotivfører K. Gleerup Olesen, Brande, død den 24/10 1977.

Afskeds- og velkomstfest

Godsbanegårdens afdeling indbyder sine medlemmer og pensionerede kolleger til den årlige afskeds- og velkomstfest.

Den afholdes i Centralværkstedets markertenderi, foredragssalen torsdag den 1. december 1977 kl. 12.00 under de sædvanlige, kammeratlige former.

Der serveres sild, smørrebrød, ost og kaffe med tilhørende drikkevarer og deltagerprisen er atter 35.00 kr.

Vi håber at så mange medlemmer og pensionister som muligt vil deltage og dermed medvirke til, at dagen kan få den festlige ramme, den fortjener.

Tilmelding sker på de fremlagte tegningslister på opholdsstuen på ddt. Gb eller på telefon: (01) 49 23 48, (02) 94 59 34.

Sidste frist for tilmelding er tirsdag den 29. november 1977 kl. 12.00.

p.b.v.

Regnar Mortensen

Juletræsfest

Fredericia afdeling holder juletræsfest på hotel »Landsoldaten« torsdag d. 29. december 1977 kl. 18.00.

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

Indtegningslister er fremlagt på opholdsstuen. Pensionister kan indtegne sig på telf. 92 46 37.

En god gaveide

Ove Verner Hansen har sammen med et kor og kursister på LO-skolen indsundet en del af vore arbejdersange på kasettebånd.

Det er en meget fin gengivelse, og vi kan på det varmeste anbefale båndet f.eks. som gaveide.

Ved henvendelse til LO-skolen, Gl. Hellebækvej 70, 3000 Helsingør (03) 21 7272, kan båndet købes for kr. 17,00 incl. porto.

Mere om evt. beskatning af køre- og sejlpenge

Referat af møde i Statsskattedirektoratet den 29. september 1977 kl. 13.00

I mødet deltog:

Statsskattedirektør Westerberg

Kontorchef E. Krog Meyer

+ 2 repræsentanter yderligere.

Fra tjenestemandorganisationerne deltog:

Børge Aanæs

Hans Strunge

Aage Andersen

Advokat P. Dyhr

Niels Juul og

J.O. Olufsen.

Westerberg indledte mødet med at omtale den kontakt, der havde fundet sted mellem dels skatteministeren og organisationerne, og den henvendelse Statsskattedirektoratet havde fået fra skatteministeren, og redegjorde kort for hændelsesforløbet, der havde medført, at spørgsmålet om beskatning af køre- og sejlpenge var udsendt til og med udgangen af 1977. Han gav derefter ordet til Børge Aanæs, der omtalte det møde, vi havde haft i slutningen af 1976, hvor vi havde haft en indgående drøftelse af hele spørgsmålet om køre- og sejlpenge og natpenge, herunder køre- og sejlpengenes relation til statsskattelovens § 5 d.

Børge Aanæs erklærede, at tjenestemandorganisationerne fastholdt, at køre- og sejlpengene var omfattet af statsskattelovens § 5 d.

Han ønskede i øvrigt, at drøftelsen blev delt op i

1. Køre- og sejlpenge.

2. Natpenge.

Westerberg oplyste, at man fra Statsskattedirektoratets side ikke var i tvivl om, at den personkreds, der var tale om, var omfattet af statsskattelovens § 5 d, og at statsskattelovens § 5 d indeholdt udgiftsdækkende ydelser, som ikke skulle opgives af den udbetalende statsmyndighed, men sagen drejede sig om, at køre- og sejlpenge var mere end udgiftsdækkende ydelser.

Beløbet for køre- og sejlpenge og beløbene for andre ting er ikke fastsat i statsskattelovens § 5 d, selvom det for køre- og sejlpengenes vedkommende har været en kutyme at betragte disse ydelser som omfattet af § 5 d i mange år.

Han havde i øvrigt gerne set, at det spørgsmål om køre- og sejlpengene, på baggrund af de forhandlinger der havde fundet sted i 1976 af tjenestemandorganisationerne, var blevet inddraget i lønforhandlingerne i foråret 1977.

Fra Statsskattedirektoratets side forstås man til fulde de synspunkter, der afgives for

tjenestemandorganisationerne, men problemet er, at man fra Statsskattedirektoratets side ikke kan tage disse lønmæssige hensyn. Jeg har nævnt for skatteminister Kampmann, sluttede Westerberg, at det, vi havde lovet i 1976 om en oversigt over de fradrag, vi tillod for tilsvarende private jobs, desværre ikke herfra er sendt til tjenestemandorganisationerne.

Advokat P. Dyhr anholdt herefter Westerbergs udtalelser om, at køre- og sejlpengene falder uden for § 5 d. P. Dyhr fastslog, at der er tale om time- og dagpenge, og at de som sådan falder uden for ligningsrådets kompetence.

Peter Dyhr erkendte, at natpengene derimod falder ind under rådets kompetence. Juridisk set er køre- og sejlpenge lig med time- og dagpenge, og altså omfattet af § 5 d.

Hertil replicerede Westerberg, at spørgsmålet om fortolkning af § 5 d ikke var afgørende. Vi har en ministerafgørelse på, at denne sag om beskatning af disse ydelser skal tages op.

Westerberg tilføjede, at for det første havde man lovhjemmel, som man mente kunne holde, for det andet har spørgsmålet været forelagt ligningsrådet, og det kan ikke ændres.

Han pegede på, at lovhjemmel for skattefrihed for køre- og sejlpenge politisk er umulig at skaffe. Det kan kun ændres ved lov, og Statsskattedirektoratet skal ikke stå model til at gå i spidsen for et sådant forhold. Han ønskede ikke at diskutere spørgsmålet, om køre- og sejlpengene var omfattet af § 5 d eller ikke, det kan kun afklares ved en domstolsafgørelse.

Der udspandt sig herefter en drøftelse med eksempler på de uheldige forhold, der opstod ved Skattedepartementets holdning. Der blev fra organisationernes side nævnt eksempler på togpersonale, der dels havde kørsel i hovedstadsområdet og dels havde kørsel uden for hovedstadsområdet. Der blev nævnt eksempler på postpersonale, der også havde kørsel af et sådant omfang, at det kunne ligestilles med at være på tjenesterejse. Fra organisationsside var man inde på, at man burde aldrig have indgået på aftaler om reducerede time- og dagpenge og kaldt dem køre- og sejlpenge. Man burde have holdt sig til timepengebestemmelserne, og dermed havde sagen fortsat været under § 5 d.

Fra skattedepartementets side fremførte man, at så kunne man jo stryge hele § 5 d.

Diskussionen om spørgsmålet om beskatning af køre- og sejlpenge afsluttedes med, at der fra Statsskattedirektoratets side udarbejdes et notat, der angiver de fradrag, man i

visse situationer er indstillet på at give, herunder den deling af spørgsmålet, hvor der er tale om et fravær, der overstiger 9 timer, og den anden situation hvor der er tale om et fravær, der medfører overnatning. Her var Statsskattedirektoratet af den opfattelse, at hvis det medførte overnatning, så kunne man indrømme et fradrag, der svarede til de oppebårne køre- og sejlpenge. Men hvis det var et fradrag på kun 9 timer og derover, uden at det medførte overnatning, var man indstillet på at give et fradrag på 11 kroner pr. dag, og hvis det var et fravær, der var på under 9 timer, var man ikke indstillet på at imødekomme fradraget.

Men notatet, der formentlig vil indeholde ovennævnte retningslinier, vil tilgå organisationerne til udtalelse og Statsskattedirektoratet var af den opfattelse, at vi skulle finde frem til en fornuftig afgrænsning af ordningen.

For så vidt angår natpengespørgsmålet, blev der enighed om, at sagen nu vil blive kørt i fællesskab med LO-området, der havde rejst et tilsvarende spørgsmål, efter at Statsskattedirektoratet havde ophævet mulighederne for fradrag i forbindelse med natarbejde.

Til samtlige ligningsmyndigheder

Det meddeles herved, at ligningsrådet med virkning for indkomståret 1977 og kommende indkomstår har vedtaget ikke at anse de af offentligt ansatte oppebårne køre- og sejlpenge for omfattet af statsskattelovens § 5 d, da de ikke kan antages alene at yde dækning for udgifter af fradragsberettiget art som følgende anvisning herom, jfr. Meddelelser fra Statsskattedirektoratet og Ligningsrådet, senest januar 1977 pg. 271 skal derfor ikke gælde for indkomståret 1977. Det bemærkes, at de sammesteds anførte timepenge ikke er omfattet af foranstående beslutning.

Ligningsrådet har ligledes vedtaget, at de hidtil gældende regler vedrørende den skattemæssige behandling af de til tjenestemænd og andre offentligt ansatte udbetalte natpenge, jfr. Meddelelser fra Statsskattedirektoratet og Ligningsrådet, senest januar 1977 pg. 272 ikke skal gælde for indkomståret 1977.

Modtagere af køre- og sejlpenge samt natpenge vil herefter alene kunne fratække dokumenterede eller sandsynliggjorte udgifter som følge af fravær fra tjenestestedet og natarbejde.

Hans Westerberg

[K. Valeur-Nissen

Fortsættes side 20

Statsskattedirektoratets udkast

I tilslutning til cirkulære herfra nr. 540 af 3. august 1977 vedrørende den skattemæssige behandling af de af offentligt ansatte oppebårne køre- og sejlpenge skal man meddele, at der, når modtagerne af disse ydelser ikke kan godtgøre eller sandsynliggøre merudgifter som følge af fravær fra tjenestestedet, alene vil kunne indrømmes fradrag for sådanne udgifter efter nedenstående retningslinier:

Ved tjeneste, der medfører fravær fra hjemstedet i 9 timer eller derover, og som ikke medfører overnatning uden for hjemmet indrømmes samme fradrag, som andre indkomstmottagere kan opnå for udgifter ved udearbejde, jfr. Meddelelser fra Statsskattedirektoratet og Ligningsrådet, januar 1977 side 272.

Ved tjeneste, der medfører overnatning uden for hjemmet, indrømmes et fradrag af samme størrelse som de oppebårne køre- eller sejlpenge.

Køre- og sejlpenge medregnes i oplysningseddelsens felt 13 med specifikation i felt 26 og 27.

Modtagere af sådanne ydelser, der mener sig berettiget til fradrag i overensstemmelse med foranstående, henvises til at søge deres forskudsregistrering for indkomståret 1978 ændret.

Det tilføjes, at ligningsrådet har vedtaget, at der efter omstændighederne ikke skal ske beskatning af køre- og sejlpenge oppebåret i indkomståret 1977.

Sådan startede det

Artikel fra Dansk

Arbejdsgiverforenings blad

Offentligt ansatte chauffører skal fra nytår ikke længere have skattefrit tillæg, blot fordi de under deres arbejde kører ud over kommunegrænsen

Det trækker ud med at få gennemført ligestillingen for beskatning af løntillæg til privat ansatte og offentligt ansatte lønmodtagere. Den manglende ligestilling har været et stigende problem igennem de seneste år, og den har givet anledning til en del uro.

Problemerne er opstået på grund af en gammel paragraf i statsskatteloven af 1922, hvor det i § 5 D hedder, at der ikke skal betales indkomstskat af »dagpenge og rejsegodtgørelser, begge dele under udførelse af offentlige hverv, der gør det nødvendigt for

den pågældende at tage ophold uden for hans hjemstedskommune«.

Motiveringen for reglen er, at offentlige arbejdsgivere er påpasselige og samvittighedsfulde, og derfor ikke kan tænkes at udbetale diæter og rejsepenge med større beløb og i andre tilfælde end de netop strengt nødvendige.

Modsat kan man altså slutte, at hvor private arbejdsgivere udbetaler de omtalte ydelser er der en forhåndsformodning om, at der laves fup og fiduser, f.eks. ved at give sådanne beløb som skjulte løntillæg. Derfor skal alle diæter og rejsepenge, der er udbetalt af private arbejdsgivere oplyses til skattevæsenet, som dermed har en mulighed for at foretage en kontrol af størrelse, rimelighed etc.

Irriterende forskelsbehandling

Denne forskelsbehandling har naturligvis været et irritationsmoment hos mange arbejdsgivere og lønmodtagere i den private sektor, men indtil vi fik kildeskatten i 1970, var der dog relativ ro om sagen.

Kildeskatten sammen med det stigende indkomstskattetryk gjorde imidlertid forskelsbehandlingen mere iøjnefaldende og betydningsfuld.

Som det sikkert vil erindres af mange arbejdsgivere, skulle private arbejdsgivere endog det første år under kildeskatten trække A-skat i rejsegodtgørelser og diæter lønmodtagere, mens det ikke skete for offentligt ansatte. Denne forskelsbehandling viste sig dog hurtigt helt uholdbar, og derfor indførte man begrebet »trækfri A-indkomst« for privat ansatte. Ændringen løste nogle af problemerne, men den fjernede ikke irritationen over både mistænksomheden og de større administrative byrder, der pålægges private arbejdsgivere ved behandlingen af de omtalte ydelser.

Nøjagtig samme arbejde

Situationen blev helt grotesk for de private arbejdsgivere, der beskæftiger samme type arbejdskraft som visse offentlige arbejdsgivere. Det drejer sig om bl.a. bus- og ruteborejere, hvis chauffører udfører nøjagtig det samme arbejde som chauffører hos DSB og HT. Imidlertid har chaufførerne hos de offentlige arbejdsgivere fra gammel tid fået »kørepenge«, lige så snart bussen eller rutebilen bevægede sig uden for kommunegrænsen. Og disse kørepenge er efterhånden kommet op på at udgøre over 3 kr. i timen. Med andre ord får offentligt ansatte chauffører omkring 130 kr. om ugen oven i deres løn, og dette beløb er skattefrit. Tilsvarende

gælder det for sømænd hos DSB, at de får »sejlpenge« udbetalt skattefrit.

Private arbejdsgivere har ikke den samme mulighed for at udbetale et skattefrit beløb oven i lønnen til deres chauffører, blot fordi de under deres arbejde kommer ud over kommunegrænsen.

Rutebilejernes Arbejdsgiverforening har med bistand fra Dansk Arbejdsgiverforening protesteret over denne helt urimelige forskelsbehandling. Specielt har ejeren af Ballerup Bybusser, *Jørgen Andersen*, kæmpet hårdt for at ændre på forholdet. Efter indførelsen af HT-ordningen, hvori Ballerup Bybusser indgår, er det naturligvis ikke nemt at forklare, hvorfor chauffører af en offentligt ejet bus skal have et skattefrit tillæg, som chauffører hos private busejere ikke kan få.

Skattefrihed ophævet

Der er blevet klaget til politikere, ministre og ombudsmænd, og i januar 1977 så anstrengelserne ud til at give resultat. Skatte- og afgiftsministeren meddelte i et brev til Rutebilejernes Arbejdsgiverforening, at Ligningsrådet netop havde vedtaget med virkning fra 1. januar 1977 at ophæve den hidtil praktiserede skattefrihed for de offentligt ansatte buschaufførers kørepenge. Den omtalte forskelsbehandling vil herefter være bortfaldet, skrev daværende skatte- og afgiftsminister *Sv. Jacobsen*.

Man må i Statsskattedirektoratet have haft vanskeligheder med at formulere sætningerne korrekt, for først 3. august 1977 udsender man cirkulære om de ændrede skatteregler for offentligt ansattes »køre- og sejlpenge«.

Vel nok ikke helt overraskende protesterede DSB-chaufførerne og sømændene over først nu at få officielt at vide, at de skal betale skat af deres køretillæg med tilbagevirkende kraft fra 1. januar.

Det skal for en ordens skyld tilføjes, at har man som offentligt ansat lønmodtager udgifter i forbindelse med sit arbejde, f.eks. til ekstra fortæring etc, kan man naturligvis som alle lønmodtagere trække sådanne *dokumenterede* udgifter fra på sin selvangivelse.

Cirkulæret fra Statsskattedirektoratet førte i øvrigt til mere end mundtlige og skriftlige protester, idet DSB-chaufførerne i Svendborgområdet nedlagde arbejdet én dag. Skattemyndighedernes fremgangsmåde var måske ikke særlig fiks, men man håbede vel, at alle kunne se det rimelige i en skattemæssig ligestilling mellem offentligt og privat ansatte på dette område.