



9

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. SEPTEMBER 1977 - 77. ÅRGANG

9

Indhold:

Beskatning af køre- og sejlpenge	2
Nyt påtegningssystem ved DSB	3
Pensionistnyt	5
Og dette skal være vor Ivan til ære	6
Lighed - også i alderdommen	9
Det glædeløse samfund	10
Carter siger noget - om energi	12
Udlandet i glimt	13
Adressefortegnelse	14
For over 50 år siden	15
Fra medlemskredsen	16-18
Lokomotivmændenes Jubilæumsforening i 1. distrikt	19
Personalia	19
CO I's skrivelse til foreningen	20

Redaktører:

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.

Foranlediget af ligningsmyndighederne har DSB udsendt et cirkulære hvoraf fremgår, at ligningsrådet ikke finder, at vore køre- og sejlpenge er omfattet af statsskattelovens § 5 d. Denne afgørelse fører til, at der sker en beskatning fra og med indkomståret 1977. Mildt sagt skaber denne beslutning et vældigt røre for de grupper, der oppebærer køre- og sejlpenge - forståeligt nok.

Sagen har været til behandling i centralorganisationerne og CO I har bl.a. en advokat til at undersøge, om skattemyndighedernes opfattelse er i overensstemmelse med de intentioner, der for dette områdes vedkommende er nedlagt i skattelov. Denne advokat giver centralorganisationen medhold i, at køre- og sejlpenge er omfattet af statsskattelovens § 5 d. De er derfor ikke indkomstskattepligtige.

Sagens behandling har fået et mærkeligt forløb, idet der skal være givet tilsagn om, at der ikke blev truffet endelig beslutning, før centralorganisationen havde ført nye forhandlinger med statsskattedirektoratet. Disse muligheder er ikke blevet opfyldt, før statsskattedirektoratet tilskrev DSB og dermed foranlediger udsendelse af ovennævnte cirkulære. Dette forhold er i sig selv højst utilfredsstillende, og sagen er derfor ført over på politisk plan med centralorganisationens henvendelse til skatteministeren.

At køre- og sejlpenge beskattes er i princippet til at leve med, hvis man får kompensation for den del, der tillægges kildeskattebeløbet, og om det skete fra et tidspunkt, der ligger fremefter. Det må stå klart, at med kravet om fradrag med tilbagevirkende kraft giver man den enkelte en økonomisk belastning, fordi efterbetalingen så udtages af indkomsten. Det virker som en provokation, at man hæfter efterbetalingen på forholdet.

Vi forstår det ganske vist sådan, at man er villig til et fradrag svarende til fradrag som accepteres for tilsvarende arbejdsopgaver i det private erhvervsliv, men skattemyndighederne har næppe haft tanke for, hvilke konsekvenser ordningefn vil få for statskassen i øvrigt.

Hvis vi alene ser på lokomotivmændenes arbejdsområde, så bør det stå klart, for det første, at vi må søge det manglende kontante beløb kompenseret, enten ved forhøjelse af kørepengebeløbet eller også ved opsigelse af aftalen om dette beløb og i stedet for køre efter time og dagpengereglerne, eller for det andet, en fuldstændig omlægning af vore tjenesteforhold, således at vi beregner os fuld tjeneste fra tjenestens be-

(Fortsættes på bagsiden)

Nyt Påtegningsystem ved DSB

Fra den 1.10. 1977 forlades det hidtidige påtegningsystem, der har været anvendt i virksomheden siden 1930'erne

Baggrund

Det fremgår af tjenestemandslovens § 8, at der skal afgives en skriftlig bedømmelse, når en tjenestemand søger en ledig stilling, og at tjenestemanden skal have udleveret en afskrift af bedømmelsen.

Baggrunden for at have et system til bedømmelse af en tjenestemand i en ansøgersituation er dermed klar nok. Men også virksomhedens størrelse – der medfører, at ledelsen ikke har mulighed for at kende alle medarbejdere på samme måde som i en mindre virksomhed – gør det nødvendigt at have et værktøj, der kan give arbejdet med at indstille og udnævne ansøgere til en ledig stilling den fornødne sikkerhed og præcision.

Som det ser ud i dag

Det skriftlige bedømmelsessystem, der i dag anvendes over for medarbejdere i DSB, der søger ledige stillinger efter opslag, stammer helt tilbage fra 1930'erne. I 1974 blev bedømmelsessystemet dog »suppleret« med forfremmelsesnævnet. Dette nævn afgiver indstilling om besættelse af ledige stillinger til den besluttende instans i virksomheden.

Arbejdsgruppen etableres

I erkendelse af at det hidtidige bedømmelsessystem formentlig kan forbedres, blev der i december 1974 etableret en arbejdsgruppe, i hvilken også personaleorganisationerne er repræsenteret.

Arbejdsgruppen gik i gang med opgaven i marts 1975 og fremkom i efteråret 1976 med en rapport, som bl.a. indeholdt forslag til et nyt påtegningsystem.

DSBs ledelse tog den 20.12.1976 rapporten til efterretning og bad personaletjenesten om at indhente tilkendegivelser om det foreslåede

påtegningsystem fra de fremtidige påtegnere. Endvidere blev forfremmelsesnævnet spurgt om, hvad det mente om forslaget.

Tilkendegivelser indhentes

For at høre påtegnernes synspunkter afholdt personaletjenesten i marts måned 1977 fem introduktionsseminarer, hver af een dags varighed. Deltagerne – ialt 161 – var de fremtidige påtegnere samt en af hver påtegner udpeget medarbejder. Denne fremgangsmåde blev foretrukket med henblik på, at påtegner og den pågældende medarbejder på et senere tidspunkt skulle kunne informere lokalt om påtegningsystemet. Endvidere deltog repræsentanter fra personaleorganisationerne og forfremmelsesnævnet i seminarerne.

Også tillidsmænd fra de forskellige personaleorganisationer er blevet informeret, dels af ledelsens repræsentanter fra arbejdsgruppen, og dels ved at organisationernes repræsentanter i arbejdsgruppen selv har givet information.

Alle tilkendegivelser fra seminarerne blev – sammen med forfremmelsesnævnets synspunkter – forelagt DSBs direktion, som herefter gik ind for det foreslåede nye påtegningsystem, der også senere er tiltrådt af Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg.

Det nye påtegningsystem

I det efterfølgende gives en kort orientering om elementerne i påtegningsystemet, der sættes i kraft fra 1.10.1977. Formålet med systemet er – set fra virksomhedens side – bl.a. at sikre, at afgivne påtegninger på ansøgninger får ensartet værdi således, at det ikke for forfremmelsesnævnet er nødvendigt at »fortolke«, hvad der ligger i udtalelserne. Set fra medarbejder-

nes side er formålet bl.a. at give medarbejderen kendskab til vurderet egnethed til en ansøgt stilling samt at give de pågældende det bedst mulige kendskab til vurderet egnethed til en ansøgt stilling samt at give de pågældende det bedst mulige kendskab til, hvordan arbejdsindsatsen i det hidtidige job vurderes.

Påtegnings typer

Påtegningsystemet er baseret på 4 forskellige påtegnings typer, der skal anvendes på ansøgninger således:

påtegning 1: ansøgning til chefstilling

påtegning 2: ansøgning til lederstilling

påtegning 3: ansøgning til arbejdslederstilling hhv stilling af speciel karakter samt

påtegning 4: ansøgning til stilling uden egentlige arbejdslederopgaver.

Ansøgningsblanketter

Et væsentligt element i påtegningsystemet er, at der nu indføres ansøgningsblanketter. Der bliver to slags:

én til brug hvor påtegning 1, 2 eller 3 skal anvendes (blanket nr. B 8) og

én til brug ved påtegning 4 (blanket nr. B 8a).

Det vil fremtidigt fremgå af stillingsopslaget, hvilken påtegnings type – og dermed også hvilken ansøgningsblanket – der skal anvendes.

Mens kun forsiden af ansøgningsblanket B 8a benyttes, er der i ansøgningsblanket B 8 anført en række kvalifikationsarter eller krav, som indgår i påtegningen. En ønskelig graduering af påtegninger i forhold til den ansøgte stillings niveau fremkommer ved, at det er forskellige kvalifikationsarter, der

skal bedømmes/vurderes ved de forskellige påtegningstyper. Herudover skal påtegneren evt. uddybe sin bedømmelse samt *altid* vurdere egenthed til den ansøgte stilling.

Påtegningsproceduren

En påtegning 1, 2 eller 3 omfatter således:

en vurdering af ansøgerens kvalifikationer i nuværende arbejdsområde samt på dette grundlag

en vurdering af egnethed for den ansøgte stilling.

En påtegning 4 består derimod alene af vurderingen: »anbefales« eller »anbefales ikke«.

Vi ser nærmere på ansøgningsblanketten, hvor påtegning 1, 2 og 3 skal anvendes, altså blanket B 8.

I ansøgningsblankettens afsnit 1 skal påtegneren give oplysning om, hvorvidt ansøgeren i de enkelte kvalifikationsarter i forbindelse med udførelsen af arbejdsopgaverne i *nuværende* arbejdsområde ligger »under«, »på« eller »over« den anførte norm. Normen er i denne sammenhæng defineret som de krav, der skal være opfyldt af ansøgeren for, at den nuværende stilling udfyldes tilfredsstillende.

I store organisatoriske enheder er det udelukket, at påtegneren kan have tilstrækkeligt kendskab om alle medarbejdere til at kunne foretage en bedømmelse af en ansøgers kvalifikationer. Derfor skal påtegneren – inden påtegning afgives – normalt tage kontakt med ansøgerens nærmeste (arbejds)leder. Påtegningsprocedurens gennemførelse er under alle omstændigheder en chefs opgave og ansvar. Om chefen – dvs påtegneren administrativt delegerer opgaver i forbindelse med ansøgningssituationen må afhænge af lokale forhold og forretningsgange.

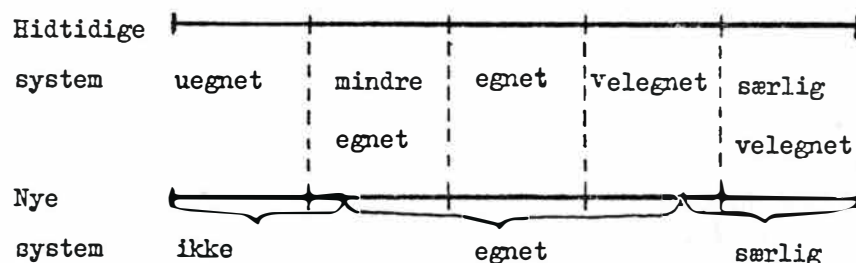
Egnethedsvurdering

Også med hensyn til egnethedsbetegnelser afviger det nye påtegningsystem fra det hidtidige, idet der benyttes følgende egnethedsbetegnelser:

»særlig egnet« – som anvendes i de tilfælde, hvor ansøgeren med hensyn til egnethed over for den ansøgte stilling ligger *meget væsentligt* over middel

»egnet« – denne betegnelse vil være den sædvanligt anvendte og

»ikke egnet« – som anvendes i de tilfælde, hvor ansøgeren klart må



For påtegning 4 er egnethedsvurderingen mere enkel, idet der kun skal angives »anbefales« eller »anbefales ikke«. Samtale med en ansøger *bør* normalt kunne finde sted og *skal* finde sted på påtegnerens initiativ således:

ved påtegning 1, 2 eller 3 når der anvendes anden egnethedspåtegning end »egnet« eller »særlig egnet« samt

ved påtegning 4, hvis der gives påtegningen »anbefales ikke«.

Samtaler mellem ansøger og påtegner skal finde sted, inden ansøgningen sendes videre til personaletjenesten.

Tillidsmandens evt. medvirken

Såfremt en ansøger ønsker det, kan den lokale tillidsmand deltage i samtalen mellem ansøger og påteg-

ner. Hvis tillidsmanden skulle have en afvigende opfattelse af påtegningens udformning, kan der skriftligt gives udtryk herfor. Denne skrivelse indsendes sammen med ansøgningen. Tillidsmandens evt. deltagelse har ingen indflydelse på ansøgerens ret til at anvende ankenævnet.

Såfremt påtegneren – formentlig i undtagelsestilfælde – ikke ser sig i stand til at foretage en egnethedsvurdering ved anvendelse af en af de tre ovennævnte egnethedsbetegnelser, kan betegnelsen »egnet med forbehold« anvendes.

Man kan ikke direkte sammenligne egnethedsbetegnelser i det hidtidige og det nye påtegningsystem, men forestiller man sig de to systemer »sat over for hinanden«, vil resultatet formentlig blive omtrent således:

ner. Hvis tillidsmanden skulle have en afvigende opfattelse af påtegningens udformning, kan der skriftligt gives udtryk herfor. Denne skrivelse indsendes sammen med ansøgningen. Tillidsmandens evt. deltagelse har ingen indflydelse på ansøgerens ret til at anvende ankenævnet.

Opslag får nyt design

Fremtidige stillingsopslag vil normalt indeholde oplysninger om såvel arbejdsområde som evt. særlige kvalifikationskrav, ligesom det vil fremgå, hvilken påtegningstype – og dermed også hvilken ansøgningsblanket – der skal anvendes. Hver opslået ledig stilling vil desuden være identificeret ved et opslagsnummer – dette nummer skal ansøgere anføre på ansøgningsblanketten.

Ansøgere og »den modtagende chef«

Selv om erfaringerne har vist, at ansøgere ofte selv tager kontakt med »den modtagende chef« for at høre nærmere om en aktuell ledig stilling, overvejer man i personale-tjenesten at gøre de aktuelle tjenesteområder bekendt med navne på ansøgere til visse opslåede stillinger. Herefter vil tjenesteområdets chef evt. kunne indkalde ansøgere til en samtale.

Præsentation ofte unødvendig

Medarbejdere, der har ansøgt om en ledig stilling, har hidtil i et vist omfang ønsket at forestille sig for f.eks. generaldirektøren, direktøren for fagafdelingen, personalechefen og andre. Naturligvis har de medarbejdere, der ønsker det, fortsat adgang til at præsentere sig for de pågældende chefer, men det må under ingen omstændigheder opfattes som en betingelse for at komme i betragtning til en ledig stilling.

Har ansøgere fremtidig et ønske om en samtale med »en eller anden chef«, skal henvendelse rettes til forfremmelsesnævnets sekretariat (personalsektionen i personale-tjenesten), som derefter vil formidle det videre fornødne.

Det hidtidige system forlades

I erkendelse af, at det kun ved passende tids arbejde med systemet kan konstateres, om det virker efter hensigten, iværksættes påtegnings-systemet pr. 1.10.1977 med revision efter ca. 1 års forløb. Det hidtidige system forlades altså, og fra 1.10.1977 skal det nye påtegnings-system anvendes.

Forenkling eller ej

I det nye påtegnings-system er der taget hensyn til såvel tilkendegivel-

ser fra introduktionsseminarerne som til ønsket om at graduere systemet, og med den fleksibilitet, der ligger i systemet, kan den praktiske anvendelse totalt set formentlig ske med omtrentlig samme tidsforbrug som i dag og med et forventeligt bedre beslutningsmateriale for forfremmelsesnævnet og den beslut-tende instans til følge. Naturligvis kan der trækkes delelementer i systemet frem, der opfattes mere komplicerede og mere ressourcekrævende end tilsvarende i det hidtidige påtegnings-system. Men på den anden side bør og skal påtegninger nødvendigvis ofres den fornødne omhyggelighed. Der er også væsentlige forenklinger – den største er vel »påtegning 4«.

Fordelene ved det nye påtegnings-system synes ikke bare at være betydelige rent administrativt, men der synes virkelig for alle brugere – ansøgere, forfremmelsesnævnet, personaletjenesten og direktionen – at være tale om et bedre hjælpemiddel.

Man må dog være opmærksom på, at et nyt påtegnings-system ikke fungerer perfekt, blot fordi der anvendes nye blanketter m.v. – det er måden systemet anvendes på, der er alt afgørende. Men med revision efter ca. 1 års forløb er der mulighed for at lade de praktiske erfaringer få afgørende indflydelse på påtegnings-systemets endelige udformning.

Jernbaneforeningen arrangerer orienteringsmøder om det nye påtegnings-system.

I København:

Onsdag den 21. september 1977 kl. 19.30 i marketenderiet på Københavns Godsbanegård.

I Fredericia:

Torsdag den 22. september 1977 kl. 19.30 på hotel Landsoldaten.

Efter orienteringen vil der blive lejlighed til at stille spørgsmål om emnet.

Jernbaneforeningen har venligst indbudt DLF's medlemmer til at deltage i møderne, og vi håber så mange som muligt vil imødekomme invitationen.

Pensionistnyt

Der sker en intern udvikling indenfor pensionisternes rækker. Hvor man i en årrække kun har kendt begreber som pensionistforeninger og pensionistklubber er der nu kommet et nyt begreb:

Faglige Pensionistklubber

Udgangspunktet herfor er at mange gamle, aktive medlemmer af fagforeningerne har fundet sammen gennem en masse fælles interesser, som de ikke på tilfredsstillende måde har kunnet dyrke indenfor de bestående pensionistorganisationer.

Derfor har mange lokale fagforeninger sammen med pensionerede kolleger fået skabt særlige faglige pensionist-klubber - der næsten alle er tilknyttet Pensionisternes Samvirke.

Samvirket har med støtte fra LO tilrettelagt et større aktionsprogram under ledelse af den tidligere fællestillidsmand på Gutenberghus: Thorvald Solaas, der også er kendt i AOF-kredse landet over.

Alle henvendelser om etablering af faglige pensionistklubber kan rettes til *Pensionisternes Samvirke, Åboulevard 56, 2200 København N. tlf. (01) 37 24 22.*

MARTHA CHRISTENSEN

Efter Martha Christensens to første romaner i begyndelsen af 60'erne var hun tavs i så mange år, at hun næsten blev betragtet som debutant, da hendes tredje bog kom i 1970. Men siden er der kommet en bog fra Martha Christensen hvert andet år. Og hendes to seneste romaner har ikke bare været succeser hos anmelderne. Læserne har umiddelbart villet have fingre i dem. Så næst efter Poul Ørum og Anna Ladegård har Fremad ikke nogen skønlitterær forfatter der sælges så godt som den stilfærdige Martha Christensen. Martha Christensen er en myte i journalistkredse, fordi hun er så vanskelig at lave interviews med. Hun er hverken skrap eller fyldt med meninger. Hun er den stilfærdige, nogle vil sige selvudslettende fynbo. Fritidspædagog fra den tid, fritidspædagoger endnu ikke var blevet en værdig modstander for Erhard Jacobsen. Hver dag tager hun med bussen ud og passer sit fritidshjem. Men hun tænker over, hvad hun oplever, og hun har ordet og forestillingsevnen i sin magt.

Hendes historier er enkle. Hendes personer har indtægter og livsforhold som de almindeligvis er for LO-medlemmer. Romanen »Som de vil ha' dig« (1974) foregår mellem store drenge og lærere på et ungdomshjem. »Vores egen Irene« (1976) handler om en hårdtarbejdende enlig mor, der har vrøvl med sin tidligere mand, sine forældre, sin elsker og ikke mindst med sin datter. Besværligheder som velfærdsstaten ikke har kunnet lette det enkelte menneske for. Hvis der er noget, der hedder den almindelige kvinde, er Martha Christensen hendes forfatter. En beskeden og sympatisk forfatter. En forfatter, der har nået meget og lover endnu mere.



Og dette skal være vor Ivan til ære

Tegning af Sys Hindsbo

– Han rettede på slipsekuden og trådte et skridt tilbage fra spejlet og betragtede indgående sig selv.

Så løftede han hænderne og strøg forsigtigt med et par fingre over det tykke, smukt arrangerede tindinge-hår, åndede en gang på fingerne-glene og børstede et usynligt frug af sin jakkerevers før han gik ind i den kostbart udstyrede dagligstue for at fordrive den times ventetid der var til frokostgæsterne ville begynde at komme. Deputationerne og de særligt indbudte, vennerne hvis man kunne kalde dem sådan, og fjenderne med for resten. Som ville komme med gaver til ham, med fremstrakte hænder og blinkende smil og en aldrig hvilende agtpågivenhed. Som altid når ulvene mødtes til fest hos hinanden.

Han kendte på forhånd hele forløbet ud og ind i alle detaljer, vidste hvem der ville føle sig nødsaget til at holde tale og også så omtrent hvad ordene ville blive. Hvem der ville tage sig af smigeren og fraserne og hvem der ikke ville kunne afholde sig fra at lade et par spøgefulde onskabsfuldheder indgå i det velafvejede antal ligegyldigheder. Men på et eller andet tidspunkt ville de alle rejse sig for ham – ville blive forbandet nødt til at rejse sig for ham – og stå med deres hyldestglas i hænderne mens han alene sad.

– Og dette skal være
vor Ivan til ære, hurra –

De ville råbe deres magtfulde leve og han ville for et øjeblik glemme hvordan man altid måtte vare sig for ikke at få struben bidt over af en af dem. Han trak på skulderen. Det var nu engang prisen og betingelserne og fanden skulle hyle for dem. Gavebordet bugnede allerede af ret så forudsigelige ting og han stod et øjeblik og betragtede det. Flasker og cigarer og kongeligt porcelæn til alt det, Randi i forvejen

havde stående. Blomster, sendt med bude som hentede hele favnfulde buketter ud af de holdende biler. Der lod for resten til at være en pause i udbringningen netop nu og det var godt det samme, det stank som til en begravelse.

Han drev hen til vinduet og raslede lidt med nøglerne i sin bukse-lomme og overvejede om han skulle forberede sig på de ord, han selv måtte sige. Nej, han gad ikke. Taler til enhver lejlighed havde længe været hans mindste kunst og for øvrigt var der ingen, der ventede andet end det sædvanlige.

Tre kvarter til de første ville ankomme og Randi havde bedt ham om ikke at ryge i dagligstuen, så luften kunne være frisk. Han gabe-de og kikkede uinteressert ud på vejen og blev klar over at endnu et bud var på vej, en ældre mand med en enkelt buket. Det måtte være en sløj blomsterforretning, som ikke havde andre at sende end en gammel stabejs til fods. Manden så sig søgende om før han bestemte sig og åbnede lågen og lidt efter klemte klokken, men de hørte den åbenbart ikke i køkkenet, og da han havde stået lidt og ventet på, at en eller anden skulle reagere, besluttede han sig til selv at tage imod og gik ud og lukkede op.

Budet tørrede fødderne på måtten og gik så uden videre med ind i entreen mens han skiftede buketten over i venstre hånd, så han fik den højre fri til at række hilsende frem, og det var næsten for meget af det gode, lige lovlig familiært. Det gav ham en fjollet fornemmelse at skulle stå og give hånd til et tilfældigt bud, som oven i købet begyndte at smile på samme familiære måde.

– Til lykke, Ivan. Ja, jeg syntes jeg ville komme selv og ønske dig til lykke. Jeg ville være kommet, da du blev fyrrer og da du blev halvtreds

og nu – kommer jeg så.

– Tak, sagde han og smilede tilbage, mens han forsøgte at placere manden mellem de utallige mennesker han i tidens løb var truffet sammen med – det var mægtig pænt af dig.

– Mægtig pænt, gentog han, ubehageligt tilpas ved ikke at kunne genkalde sig denne specielle persons betydning og følgelig ude af stand til at vide, hvor megen hjertelighed han burde lægge i stemmen.

– Du kan da godt kende mig?

– Ja. Ja, selvfølgelig kan jeg kende dig, det var virkelig pænt af dig – an gik i stå og mødte den fremmedes lidt bekymret spørgende blik og styrtede så i et skred af lyde og lugte og billeder ned i det blik.

– Karl Henrik, sagde han – ja, men, nej men det er jo Karl Henrik. Hvordan fanden har du fundet herud?

Den anden lo. Han lo med den atten – tyve – femogtyveårige latter, der kom tumlende fra et sted tilbage i tiden.

– Jeg tænkte da nok, at du kunne kende mig. Det sagde jeg også til konen. Jeg tager sgu ud og ønsker ham til lykke, sagde jeg og hun sagde at det kunne jeg da ikke, sådan komme brasende ud til dig, men det kunne jeg altså.

– Kom med ind, sagde han – kom med indenfor, Karl Henrik, så – henter jeg lige en øl, ikke? Kom nu med ind, du gamle.

Han puffede og skubbede ham ind i stuen og fik ham anbragt i en god stol.

– Og en cigar? Du vil da nok ryge en cigar? Se, her er klipperen. Jeg er tilbage lige på minuttet.

– Hvad skal du? spurgte Randi, mens han ivrigt pløjede sig vej gennem al den kvindelige køkkenhjælp, fandt de to øl i køleskabet og kapslede dem op – hvad i alverden

vil du med dem?

– Det er Karl Henrik, der er kommet for at ønske mig til lykke. Ja, du kender ham ikke, det er en af mine ungdomsvenner. – En af dine – da ikke nu, Ivan. Vi kan da ikke have fremmede i huset nu. Ivan!

Men han havde alt for travlt til at tage sig af hendes protester og mærkede dårligt nok at hun fulgte efter ham ind i stuen og lidt vredladent tog buketten, hvor han havde lagt den fra sig på mahognibordet, bemærkede næppe hendes kølige hilsen i retning af gæsten eller at døren blev lukket efter hende en anelse for hårdt. Han løftede flasken.

– Skål du gamle, det var altså mægtig pænt af dig.

– Vi har jo trods alt stået ved den samme filebænk i starten.

– Ja. Med udsigt til lagerbygningen og dens rustroede tag.

– Og elmetræet.

– Var det et elmetræ? Ja, det kan sgu godt være. Jeg synes, jeg husker det tag bedst. Men der var jo mere end det tag og den filebænk – og mens erindringerne fossede ind over ham i en heftig, medrivende strøm – meget mer.

Arbejdspladsen. Festerne. Cykleturene om søndagen og de lange, alvorlige samtaler på værelset. Den første kejtede forsøgen sig hos pigerne og udvekslingen af erfaringer og den første duktur med den slingrende gang hjem bagefter. Møderne og den svedige angst for talerstolen og Karl Henriks spidse albue i siden – Du tør sgu godt, du ved jo hvad du vil sige. Og når han kom tilbage til sin plads den andens utilslørede stolthed – Det var jo det, jeg sagde, mand. Bare gå til dem.

– Hvordan fanden kunne vi to egentlig gå hen og miste forbindelsen med hinanden?

– Sådan går det jo, Ivan. Du blev

en af generalerne og jeg blev ved med at være menig. Jeg vidste allerede dengang, at du ville blive en af dem, der kom til at gøre noget for os andre, og det har du også gjort. Du har været os en god mand, Ivan. Og det var nok så mådeligt med det. Han så hurtigt på sin gæst, men det store åbne blik var uden ironi og sarkasme og uden det vagtsomme forbehold, han var blevet vant til at møde i et blik og han tog øjnene til sig. Og du, sagde han afledende – blev du i virksomheden?

– Det var jo en god arbejdsplads – det lød af en eller anden grund undskyldende – ja, jeg blev der til for et års tid siden, da jeg blev pensioneret. Der var kommet lidt vel meget metalstøv i lungerne med tiden. Du ved, hvordan det er.

Han nikkede. Ja, det vidste han vel. Havde vidst.

– Men du, Ivan, du havde magt over tingene.

– Magt, tænkte han og stødte flaskehalsen mod den overfor – Skål!

– Ja, skål du. Og – nåja, tak for alt det, du har gjort for os arbejdere og fordi du så at sige har holdt fast ved det vi ville og troede på dengang. Selv om du er blevet en stor mand. Jeg skulle have det sagt, du.

Jaja, det er godt Karl Henrik, lad det nu ikke gå hen og blive lidt pinligt det her, vi sidder jo og hygger os, ikke? Og hvad fanden var det så de havde vadet rundt og troet på dengang, gejlet hinanden op til at tro på af gamle, forslidte travere. Noget om magten afværgende fordelt til de mange og den samme ret og adgang til oplysning og viden og uddannelse for deres egen som for de mere privilegerede klasser. Som om magt var noget delstomt. Som om det var ønskeligt at have en hel befolkning af vidende og højtuddannede personer.

– Læser du aldrig aviser? hørte han sig selv spørge i et pludseligt og og uforklarligt attentat på sin egen rolle og mødte igen dette urimeligt ærlige blik. Denne sikre tro.

Den anden tøvede lidt, så nikkede han.

– Jeg har nok læst de der angreb på dig, men de skriver så meget. Jeg har aldrig troet på dem, jeg ved, at du ikke ville lade dig korrumpere som en anden pamper, ikke dig, Ivan. Dertil har du for meget tilovers for os andre.

Du har ikke troet – nej, nu er du for naiv, Karl Henrik. Du må da vide, hvad magt gør med et menneske. At den korrumpere og bliver et mål i sig selv. Det må du da for pokker vide, Karl Henrik.

– Undskyld – Randi havde åbnet døren og stod og kaldte ude fra entreen – jeg må lige tale med dig et øjeblik.

– Ja, undskyld, sagde han lettet og rejste sig hurtigt og gik ud til hende og lukkede døren efter sig, mens han tænkte, at det var næsten som havde hun med tiden udviklet en telepatisk evne til at vide, hvornår hun burde komme ham til undsætning med et bekvemt udkald. Hun havde fulgt ham godt. Næsten for tæt og beredvilligt havde hun fulgt ham op ad trinene.

– Du må se at få ham ud, sagde hun nervøst – bed ham komme en anden gang eller find på noget, de kommer jo snart.

– Han går også snart, sagde han lidt kort for hovedet – lad os nu bare vente lidt. Og tænkte, da han igen satte sig i stolen og løftede flasken og smilede høfligt til sin gæst, mens den efterhånden lidt fortyndede glæde over at se ham blev stadig tyndere, at selvfølgelig havde hun

ret. Han kunne ikke have ham siddende her, når de kom, vennerne og fjenderne, som var så svært adskillelige fra hinanden. Selvfølgelig kunne han ikke det. Det var for resten en skam, at han ikke var kommet i går, da pressen var der. Der kunne være blevet et godt billede af ham klinkende med en gammel ungdomsven i stedet for det stereotype sofastykke med Randi med sit mest strålende repræsentations-smil ved siden af ham. Alle tiders populære artikel kunne der være blevet ud af den historie. Måske burde de virkelig ses engang imellem.

Han så tankefuld på sin gæst og syntes pludselig, at han sad og mindede ham om hans egen far, den gode arbejder som han plejede at indflette et par bemærkninger om i sine taler når det var opportunt. Og



De ville komme med fremstrakte hænder og blinkende smil og en aldrig hvilende agtpågivenhed. Som altid når ulvene mødtes til fest hos hinanden.

som han i øvrigt havde fjernet sig ganske langt fra i hans sidste år. Eller var det den gamle, der havde fjernet sig fra ham.

Han blev klar over, at tavsheden imellem dem havde varet for længe og smilede igen og åbnede munden.

– Og du befinder dig godt, sagde han uden noget særligt ønske om at vide, hvordan Karl Henrik måtte befinde sig – med din pensionist-tilværelse?

Den anden lod sig sætte i gang med at fortælle, og han lukkede vanemæssigt af for den trivielle og uinteressante beretning, mens han nu for alvor spekulerede på, om gæsten ville have forstand og finfølelse til selv at vide, at han snart burde gå, om de efterhånden ret påtrængende dufte fra køkkenet måske ville tilskynde ham til det, for det ville næsten være for groft ligefrem at skulle *smide* ham ud og ikke særligt popularitetsfremmende heller.

Men han havde ikke behøvet at bekymre sig. Vennen gik i god tid før gæsterne kom, og han stod ved vinduet og så ham gå som han havde set ham komme.

Bag sig bemærkede han Randi komme ind i stuen og så ud af øjenkrogene, at hun havde Karl Henriks blomster med i en vase.

– Du er snart ved at drukne i buketter og popularitet, sagde hun muntert og havde allerede venligt glemt eller tilgivet den nervøsitet, hun havde måttet døje ved tanken om den sene formiddagsgæst skulle være blevet hængende – er du for resten klar over, at det er de dyreste blomster du har fået, de her, og der er et rørende personligt kort ved. Hvor vil du have dem?

– Sæt dem så ulvene ikke kan glamme over dem, mumlede han og tav til hendes lidt forundrede – *Hvad* sagde du, Ivan?

– Det er regeringens opfattelse, at vi skal føre den kommende debat om pensionsreformen efter to hovedlinjer. En, der går på det kortsigtede og en, som tager sig af det langsigtede perspektiv. Hvad det kortsigtede angår, vil det dreje sig om, hvad vi skal anvende de 2,7 milliarder kroner i Pensionsfonden til, medens det langsigtede må gå ind i en debat i befolkningen om, hvorledes den fremtidige pension skal se ud. Man kan stille det spørgsmål: Hvad forventer de nuværende erhvervsaktive af deres pensionisttilværelse? Ønsker de den nuværende ordning med skattefinansiering, der sætter sin begrænsning for, hvor høj pensionen kan blive, eller ønsker man en ordning, hvor man igennem en almen opsparing til en fond sikrer, at pensionen bliver så stor, at der ikke sker afgørende ændringer i levevilkårene den dag, man bliver 67 år?

Disse spørgsmål håber vi at få svar på gennem en helt åben debat om problemerne, siger socialminister Eva Gredal og fortsætter:

– Det er hensigten allerede i den kommende folketingssamling, der begynder til oktober, at fremlægge lovforslag, der kan forbedre vilkårene for pensionisterne i løbet af 1979. I arbejdsgruppen, der har afgivet rapport om reformmulighederne på pensionistområdet, peges på en model, hvorefter pensionerne skal følge det nuværende mønster men på et højere niveau end i dag. Denne model vil være anvendelig i forbindelse med læsningen på kort sigt. Jeg kan nævne fem punkter, som jeg finder meget vigtige i forbindelse med den kortsigtede løsning:

– Generel forhøjelse af de nuværende pensioner. – Særlig boligydelse til pensionister.

– Pensionstillægget indregnes i

grundbeløbet.

– Ens pension til gifte og til enlige pensionister.

– Skattefritagelse for sociale pensioner.

Vigtigt med boligstøtten

– Er det ikke ofte boligspørgsmålet, som volder problemer for pensionisterne?

– Så afgjort. Boligudgifterne er nok en af de ting, der fører med sig, at pensionisternes økonomiske forhold svinger meget stærkt. Man kan opleve, at ældre, som er så heldige at kunne flytte i en pensionistbolig, pludselig får mellem 500 og 600 kroner om måneden til disposition. Og det er selvfølgelig en god ting for dem, der opnår det, men for andre, som må betale en høj leje, er det vanskeligt at acceptere disse forskelle. Derfor har jeg foreslået følgende hovedprincipper til en boligydelse for pensionister:

Udgangspunktet for ydelsen og niveauet for ydelsen skal være den, at boligudgiften inklusive varme må udgøre 15 pct. af husstandsindkomsten. Ydelsen skal gælde for alle pensionister, altså både lejere og ejere. Boligydelsen skal aftrappes efter de stigende indkomster og ydelsen skal være skattefri. For de helt store boliger skal der selvfølgelig være begrænsninger. Målet er: ensartet udgift til bolig for pensionister med ens indtægter.

Forenkling af systemet

– Der stræbes også efter en forenkling af pensionssystemet. Hvad vil forenklingen gå ud på?

– Der har været forståelsesvanskeligheder omkring pensionstillægget. Derfor vil vi prøve på at forenkle tingene. Ved at indregne pensionstillægget i grundbeløbet er det muligt at opnå en forenkling og

tillige fjernes de alvorligste problemer omkring indtægtsreguleringen. For øjeblikket kan pensionisterne ikke forstå, at når de tjener lidt ud over pensionen, skal de af med en del af deres pension, fordi pensionstillægget falder bort. I forbindelse med forenklingen vil vi også ændre i princippet om pensionen for samgifte. Siden loven om aldersunderstøttelse blev gennemført i 1891 har det været et princip, at den samgifte pensionist fik en mindre ydelse end den enligt stillede. I vore dage har udviklingen i retning af større ligestilling for kvinderne medført, at ægtefællerne i højere grad bliver betragtet som økonomisk selvstændige personer. Når hver af ægtefællerne har ydet deres bidrag i den aktive tid, vil det virke urimeligt, hvis der ved pensioneringen sker en særlig beskæring af et ægtepars pension. Udligningen foreslås gennemført sådan, at pensionen til samgifte forhøjes til den sats, som er gældende for enlige.

– Hvad vil den såkaldt »kortsigtede ordning« koste i penge?

– Den skulle kunne ligge inden for pensionsfondens 2,7 milliarder kroner.

– Og hvad opnår den enkelte pensionist af forbedringer i kroner?

– Det er meget svært at sige præcist. Boligydelserne vil blive forskellige, men ordningen vil blive bedre for hver enkelt på denne måde, end hvis man blot fordelte pensionsfondens midler ens til alle. I så fald ville det give 1100 kroner om året i 1979 og 3200 kroner om året i 1985. Det finder vi ikke rimeligt på nogen måde og foreslår derfor et mere varieret system.

Reformen i det lange sigt

– Hvorledes tænkes ordningen bygget op på længere sigt?

– Her kan der blive tale om den indtægtsbestemte pension, en tjenestemandslignende ordning. En sådan ordning er også blevet vurderet i den nedsatte arbejdsgruppe. Et eksempel belyser ordningens virkning. Tager man et ægtepar med en indtægt på 90.000 kr., vil den gældende pensionsordning for tjenestemænd give en dækningsgrad på 83. Et pensionistægtepar fra det almindelige arbejdsmarked vil kunne få den samme dækningsgrad i pension, hvis der ud over folkepensionen ydes en tillægspension beregnet med 44 pct. af den såkaldte pensionsgivende indtægt. Hvis regnestykket skal gøres op på grundlag af satserne pr. 1. april 1976, vil der blive tale om en bruttopension på ialt 64.700 kroner fordelt med 33.600 kroner i folkepension og 31.100 kroner i tillægspension.

– Hvad vil det koste at opnå en

sådan pension?

– Det er klart, at en sådan ordning må forudsætte forøgede indbetalinger til pensionsfondens. Der bliver tale om en eller anden optjenings-tid. Rapporten taler om en 20 års optjenings-tid under opbygningen og siden 40 år. Det årlige bidrag til fonden skal ikke op på fuld størrelse med det samme. Det skal vokse langsomt over en årrække. Bidragsbetalingen kan lægges sådan til rette, at det fuldt ud betales af arbejdsgiverne. Den ordning er blevet foretrukket i vore nabolande. Regeringen har ikke på forhånd taget stilling til, hvilken løsning, der skal foretrækkes på det lange sigt, ligesom den også er parat til fordomsfrie drøftelser af de mere kortsigtede løsninger.

– Tingene lægges ud til en helt åben debat. Regeringens stillingtagen vil fremkomme i det forslag, der bliver forelagt til efteråret.

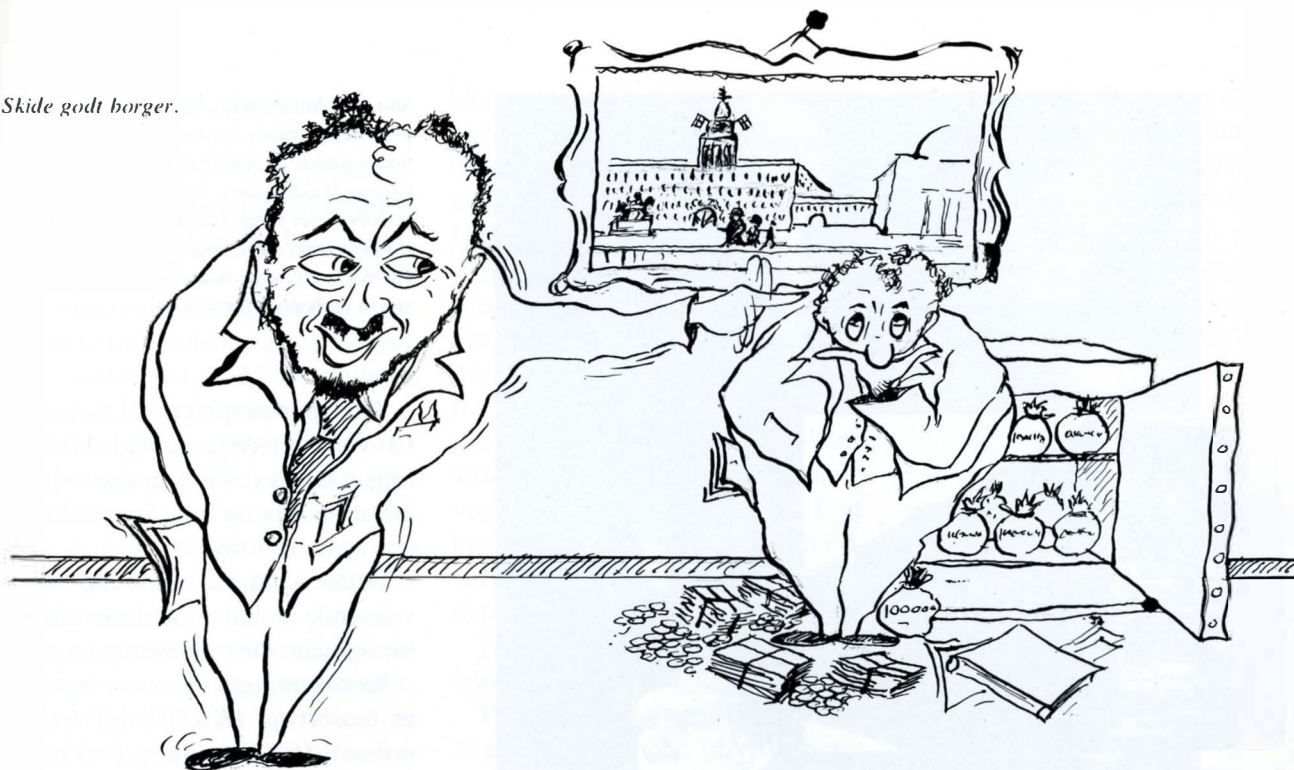
Det glædeløse samfund

Dir. P. Heering jun. har skrevet nedenstående kronik.

Med et par ugers sommerferie bag sig – som det forhåbentlig er tilfældet for de fleste – kan det ikke undgås, at tingene ses i et nyt perspektiv. Problemerne er ikke vasket af tavlen, men lystentil og modet på at få dem løst er lige som vokset. Samværet med familie og venner, med bøger eller andre fritidsinteresser, har ladet batterierne op. Solen, blæsten og regnen – det hele eksisterer – som det eksisterede i sidste års sommerferie – hvis man i travlheden skulle have glemt det i mellemtiden..

Nogle læser ikke aviser eller ser tv i deres ferie – måske er de kloge – men for dem, der gør – befordrer

det jo ikke feriestemningen – det er dystre profetier, der prækes – ledighed, handelsbalance, politisk uro – ikke blot for kongeriget, men for verden i almindelighed. At vi har problemer og store problemer må efterhånden stå klart for enhver – men problemer er til for at løses – problemer har ved tidligere lejligheder samlet nationen ikke splittet den! Jeg husker en TV-udsendelse for nogle år siden med forfatteren Thomas Dinesen – han sagde ting, som var modigt sagt og ment – om sammenhold under krigen – om troen på Gud – om sin opfattelse af moral og menneskelig ansvarsfor-nemmelse. Måske vil mange opfat-



te, hvad han sagde dengang, som noget Kipling kunne have sagt eller ment, men både Kipling, Marx og andre har vel sagt og ment noget rigtigt ind i mellem – øjensynligt har de i det mindste hver på deres måde øvet lidt indflydelse hist og her, omend de vel næppe ville vedkende sig alt, hvad de i dag bliver skudt i skoene af uforlignelige meninger og synspunkter.

Skal vi løse vore problemer, kæver det imidlertid, at vi holder sammen – uanset hvordan vi rejser, er vi ombord på samme skib – hvis det går ned – går vi med det, og vandet er koldt og dybt – REDNINGSKRANSENE FÅ.

Jeg glæder mig allerede til den næste film om Olsen Bandens bedrifter – den kommer traditionen tro forhåbentlig til efteråret – blot Morten Grunwalds uforbeholdne »Skide godt, Egon« gør mig så glad – den uforbeholdne anerkendelse af en kollegas initiativ og gode ide.

Det er imidlertid som om, vore politikere, pressen, vore skolelære-

re, vore erhvervsfolk og vi alle har mistet evnen til, som Morten Grunwald spontant at give udtryk for nogen begejstring for noget som helst. Hvis noget på overfladen synes at fortjene en kommentar i retning af »Skide godt, Egon«, føler vi alle, at der må skjule sig noget odidøst under den besnærende overflade – og at give udtryk for begejstring kan jo være farligt, hvis man skulle tage fejl – det er nok bedre at anlægge en skeptisk vurderende og afventende holdning – så har man ligesom ryggen fri. »Hvad sagde jeg« – er mere end nogensinde den replik, man bør forbeholde sig. Danmarks befolkning udgør næppe nogen overvægt på verdensbefolkningens vægtskål – men den har vel i mange år haft det bedre end de fleste andre – held, dygtighed og lidenhed har nok medvirket hertil.

Omend held ikke er noget, man selv er herre over, og lidenhed i en større verdenssammenhæng, som vi ser den i dag, ikke kan isolere os fra udendørs påvirkninger, er dan-

skerne fortsat dygtige, veluddannede og lever under forhold, som de fleste ville misunde os. Men GLÆDEN – er vi ved at miste den? – Troen på os selv og vores evne til også sammen at stå vanskelige tider igennem – er vi ved at miste den? På sin vis tror jeg det ikke, vi har så mange ressourcer at trække på – men troen må vi beholde og cementere – vi må væk fra den usunde skepsis, som presse, politikere og organisationer så ofte gør sig til talsmand for – vi må bevare troen på, at vi også kan klare en nedtur og komme stærkt igen – det kræver meget af enhver, men ikke mere end de fleste er villige til at yde, hvis der løftes i flok – det kræver tro på, at det nytter – ikke indgroet skepsis og forbehold – lad os rose hinanden en gang imellem – landet er ikke i krig – men vi har fælles problemer, der skal løses – så lad os fra tid til anden sige »Skide godt, Egon«, eller måske selv som god konservativ »Skide godt, Anker«, når der er grund til det – og det sker jo trods alt af og til!

Carter siger noget – om energi

12



Slut med billig energi, siger USA's 39. præsident, Jimmy Carter (her fotograferet under maleri af staternes første præsident, George Washington). Bl.a. derfor må motorvejenes tunge trafik over på skinnevejene, siger transporteksperter. INDSAT: Ny, amerikansk specialvogn til større og bedre biltransport.

Transporteksperter i USA og i EF vurderer disse og andre erklæringer således: Epoken med »hver mand en bil« og tung fragt ad motorvejene er forbi!

Dette kommer samtidig med voksende global erkendelse af motorvejbyggeriets fadæse:

Kendsgerningerne viser nemlig, at motorveje IKKE letter trafikpresset, IKKE hjælper til at reducere trafikulykkernes antal eller disses følger, IKKE fremmer miljøet (tværtimod – beton»løbere«, -fletninger og -viadukter ødelægger land og landbrugsjord og skaber »ghettoer« udpræget ikke mindst i USA).

Motorvejes bygning og vedligeholdelse – iberegnet statstilskud til supplerung af lastbilafgifterne for at dække vejomkostningerne, der løber op navnlig som følge af tung lastbiltransport – har endvidere tendens til at tære uforholdsmæssigt meget på de offentlige midler, en regering til enhver tid har til sin rådighed, hvilket går ud over jernbaneanlæg og sociale opgaver.

Det hele peger til mere – og tungtransport på jernbanerne, færre investeringer i nye motorveje.

Hvad kan banerne selv gøre for at stimulere denne udvikling?

Et forbillede fra Carters land er *Southern Railways*, hvis rutenet forbinder så kendte stednavne i USA's sydøstlige stater som *Washington D.C.* (regeringsbyen) og *Cincinnati* i den nordlige del, *Nashville* og *Memphis* mos vest, *New*

U.

S.A.'s 39. præsident, *James ('Jimmy') Earl Carter*, advarer både U.S.A. og verdens andre industrilande imod at ødsle med energistofferne.

Hans ord nåede hertil i næsten samme nu, de blev udtalt – og har fået den ny bestemmelse om større akseltryk for danske lastbiler til at virke som go'da-mand-økseskaft.

For oliekrisen – de energifattige landes blufærdige betegnelse for pludselig erkendelse af at stå i samfundsøkonomisk forstand med »bukserne nede om anklerne« i begyndelsen af 1970erne – er blivende.

Krisen opfordrer til fornuftig anvendelse af transportmidlerne, hvilket tung lastbiltrafik ikke er skoleeksempel på.

Havenes olierigdom vil heller ikke kunne gøre landene mindre afhængige af olie.

Desuden er det ikke svært at forudse prisbevidste »arabere« af nye olieproducerende landes egen avl – både private »arabere« og den slags, der kommer forklædt som skatte- og afgiftsopkrævere.

Situationen i dag blev præciseret således af Carter:

»Epoken med billig energi er over...«.

Orleans mod syd, *Jacksonville* og *Savannah* mod øst.

Southern Railways er privatbåner, der tiltrækker og ekspederer meget store godsmængder – og giver overskud.

»Traditionen« tro giver den mest ømfindtlige af alle laster – passagerer – underskud også hos Southern Railways, men det mere end opvejes af fragtindtægterne. Selskabet ser passagertrafikken som en prestigesak, der ved at tækkes publikum er god reklame.

Driften ledes ud fra to hovedprincipper:

Indtægterne spredes aldrig i ikke-jernbanemæssige forretninger, men »pløjes tilbage« i jernbanerne igen i form af ny-investering og forbedringer.

Dette motiveres med, at ledelsens viden og erfaringer ligger helt på transportområdet, så det er logisk at koncentrere sig om transportforretning i stedet for at kaste sig ud i alle mulige andre brancher, der kræver anden viden (det er ikke ualmindeligt, at amerikanske jernbaneselskaber »ved siden af« driver tekstilfabrikker, bryggerier m.m.).

Desuden – hvis en jernbane ikke hele tiden fornyer og forbedrer, hvilket koster dyrt, ender den med at være en forælet jernbane, hvilket koster dyrere, siger en talsmand for selskabet.

Det andet hovedprincip er god fragtmarketing.

En af fragtkonsulenternes nyeste og typiske succes'er er en specialbygget biltransportvogn, der har øget selskabets markedsandel af biltransport i den del af landet fra 8% til 50%! Intet tyder på, at amerikanske *bilfabrikker* har afskrevet slagordet »hver mand en bil«.

Den åbne godsvogntype, som jo også bruges herhjemme, samt last-

bil»tog« kan ikke beskytte fabriksnye biler godt nok imod at få buler i lakken under transporten. Unge mennesker kaster småstykker af USA efter toget eller efter lastbilerne og vandaliserer – i den fri børneopdragelses let beskæmmede hjemland! – bilerne på andre måder. Hertil kommer simpelt tyveri fra transporterne.

Southern Railways' folk konstruerede en helt lukket, 3-plans vogn med vægge og loft af stål. Den kan rumme 18 biler af normal amerikansk bilstørrelse (mod kun 12 på den åbne vogntype). Se billedet.

Nu ankommer alle biler friske i lakken til forhandlerne.

Fabrikker og distributører i enhver mulig branche (d.v.s. emner med betydeligt fragtbehov) opsøges flittigt af konsulenterne, hvis lasteekspertise i nogle tilfælde har udfoldet sig i motoder, der *fordoble* lastekapaciteten, hvilket på vognlastbasis jo åbner muligheder for fordelagtige tariffer for kunden.

Disse to eksempler siger tilstrækkeligt om, hvad det er, der skaber Southern Railways' konkurrencedygtige fragttilbud: Jordnær marketing og kreativ tænkning.

I øvrigt kommer selskabets vigtigste fragtindtægter fra kul- og kunstgødningslaster.

Et lille sidespring, der også siger noget om selskabet: Banevedligeholdelsesarbejdet er gennemmekaniseret og helt moderne udrustet.

Karakteristisk for planlægningen er, at vedligeholdelsesopgaver i det sydlige ruteområde så vidt muligt udføres om vinteren, opgaver i det nordlige om sommeren – så får folkene mindst besvær med vejret i det 15 stater store område, banerne betjener.

Et normalt regnskabsår for dette selskab udviser et netto-overskud svarende til kr. 300–400 millioner –

altså *efter* betalte skatter og alle andre udgifter medregnet lønninger.

Nashville og New Orleans er »hellige« steder på landkortet for *country music* og *jazz fans*. Åbenbart er Southern Railways *også* noget med harmoni – på arbejdspladsen og på regnskabssiderne!

UDLANDET I —GLIMT

● **BRASIL IEN, kaffe- og inflationsland (rekorden for sidstnævnte er ti-året 1957–67, da Brasiliens møntfod, *cruzeiro*, blev devalueret ca. hver tredje måned, i alt 42 gange), er valgt af en industrigruppe i *Italien*, bl.a. FIAT, til hjemsted for en ny lokomotivfabrik, som gruppen vil bygge i udlandet.**

Investeringssummen opgives hverken i *lire* eller *cruzeiro*, men i *dollars*: 400 millioner.

Italiens første spaghetti-budget?

● **SVEJTS, som bidrog til civilisationen med kukke-uret ifølge »Harry Lime«/Orson Welles i filmklassikeren, »Den tredje mand«, er nu imellem de nationer, der eksperimenterer med det »hældende« vognaffjedningsprincip. Det er meningen at installere den ny teknik i alle svejtsiske eksprestog.**

Hvorefter rejsende kan se *Alperne* i nye vinkler.

Adressefortegnelse

14

Københavns Godsbane: Lokomotivfører R. Mortensen, Ploustrupvej 2, 2610 Rødovre. Tlf. (01) 70 47 49.

Kasserer: Lokomotivfører P. E. Svendsen, Vindebyvej 28, 2. tv., 2730 Herlev. Tlf. (02) 94 59 34.

Helgoland: Lokomotivfører E. C. L. Christiansen, Tværbommen 41, st. th. 2820 Gentofte. Tlf. (01) 68 26 56.

Kasserer: Lokomotivfører A. C. Quaade, Vigerslevvej 267 B, 1. th. 2500 Valby. Tlf. (01) 17 26 42.

Enghave: Elektrofører P. E. Kaa Orfeus Alle 7, 2650 Hvidovre. Tlf. (01) 49 20 27.

Kasserer: Lokomotivassistent Finn P. Hansen, Kirsebærvangen 136, 2760 Måløv. Tlf. (02) 65 04 41.

Helsingør: Lokomotivassistent M. B. Rasmussen, Margeritten 2 F, 2620 Albertslund. Tlf. (02) 64 67 33.

Kasserer: Lokomotivfører E. H. Sørensen Blichersvej 93, 3000. Tlf. (03) 21 09 59.

Næstved: Lokomotivfører B. I. Sørensen, Elverdalen 8, 4700 Næstved. Tlf. (03) 72 80 20.

Kasserer: Lokomotivfører J. Ourø Jensen, Præstøvej 177, 4700. Tlf. (03) 72 48 45.

Gedser: Lokomotivfører J. O. Jensen, Ø. Alle 7, 4874.

Kasserer: Lokomotivfører P. O. Fischer, Langgade 8 A, 4874. Tlf. (03) 87 91 54.

Rødby Færge: Lokomotivfører H. F. Sprenger, Svanevej 53, 4970 Rødby. Tlf. (03) 90 56 40.

Kasserer: J. Hyre-Jensen, Brandstrupvej 25, 4970 Rødby. Tlf. (03) 90 83 31.

Kalundborg: Lokomotivfører E. J. V. Høtoft, Bredekildevej 77, 4400. Tlf. (03) 51 44 09.

Kasserer: Lokomotivfører K. O. Jensen, Nyvangsvej 2, 4400. Tlf. (03) 51 17 16.

Korsør: Lokomotivfører S. Juul Madsen, Thiesens Allé 29, 1., 4220. Tlf. (03) 57 24 74.

Kasserer: Lokomotivfører B. R. Hansen, Æblehaven 9, 4220. Tlf. (03) 57 30 09.

Nyborg: Lokomotivfører A. K. Johansen, Egernvænget 118 Skovparken, 5800 Nyborg. Tlf. (09) 31 27 70.

Kasserer: Lokomotivfører K. B. Rasmussen, Majsvej 69, 5800 Nyborg. Tlf. (09) 31 22 53.

Odense: Lokomotivfører P. A. L. Jørgensen, Poul Møllersvej 13, 5000. Tlf. (09) 11 59 09.

Kasserer: Lokomotivfører N. E. K. Larsen, Prs. Benediktes Allé 4, 5250 Fruens Bøge. Tlf. (09) 13 63 28.

Svendborg: Lokomotivfører E. Larsen, Tvedvej 167 A, Tved pr. 5700 Svendborg.

Fredericia: Lokomotivfører O. H. Hansen, Danmarksgade 65, 2. th., 7000 Fredericia. Tlf. (05) 92 46 36.

Kasserer: Lokomotivfører Aage Vilhelmsen, Sjøllandsgade 49, 1., 7000 Fredericia. Tlf. (05) 92 46 37.

Padborg: Lokomotivfører J. A. R. Eriksen, Bøgevænget 6, 6400 Sønderborg. Tlf. (04) 42 40 39.

Kasserer: C. P. Buchwaldt, Frøslevvej 67, 6330 Padborg.

Haderslev: Lokomotivfører A. C. Dinesen, Næsvej 42, Nr. Vilstrup 6100. Tlf. (04) 58 24 12.

Tønder: Lokomotivfører E. Jensen, Frilandsvej 11, 6270 Tønder. Tlf. (04) 72 16 05.

Esbjerg: Lokomotivfører V. Dorner, N. J. Poulsensvej 4, st., 6700. Tlf. (05) 12 49 56.

Kasserer: Lokomotivfører H. M. Barlo, Strandbygade 58, 3. th., 6700. Tlf. (05) 12 90 58.

Struer: Lokomotivfører B. S. Kristensen, Hjermvej 58, 7600. Tlf. (07) 85 06 12.

Kasserer: Lokomotivfører K. R. Christensen, Danmarksgade 50, 7600. Tlf. (07) 85 35 45.

Frederikshavn: S. A. A. Hansen, Lundevej 36, 9900. Tlf. (08) 42 62 24.

Kasserer: Lokomotivfører H. Lund, Lindegårdsvej 53 st.th. 9900.

Ålborg: Lokomotivfører Finn C. Christensen, Købkesvej 14, 9000. Tlf. (08) 12 16 91.

Kasserer: Lokomotivfører N. E. Anderson, Lyøgade 2, 9000 Ålborg. Tlf. (08) 13 61 08.

Randers: F. V. P. Hvam, Mariagervej 36A, 1. 8900 Randers.

Kasserer: A. Pedersen, Guldregnvej 16, 8900 Randers.

Århus: Lokomotivfører E. G. Appel, Åbyhøjgård 21², 8230 Åbyhøj. Tlf. (06) 15 48 87.

Kasserer: M. B. Pedersen, Kildebakken 38, 8680 Ry. Tlf. (06) 89 17 42.

Viborg: Lokomotivfører Aage Thomsen, B. S. Ingemannsvej 20², 8800 Viborg. Tlf. (06) 62 47 86.

Kasserer: Lokomotivfører C. J. Nissen, Jernbanegade 7, 8800 Viborg. Tlf. (06) 62 10 68.

Herning: Lokomotivfører Aage Lauridsen, Silkeborgvej 47, 7400. Tlf. (07) 12 44⁸³.

Kasserer: Lokomotivfører O. Bruno, Håkongsgade 29, 7400. Tlf. (07) 12 20 05.

Flytning

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

Artiklers indsendelse

Artikler eller notitser, som ønskes optaget i medlemsbladet, skal foreligge hos redaktionen d. 15. måneden før, medlemsbladet udkommer den 10. i hver måned. Op til højtiderne må regnes med længere frist, for at optagelse kan være sikker.

For over 50 år siden

Lokomotivmands Tidende

Organ for

Norges Lokomotivpersonales Forening

15

Fra



«Jernbanemanden» uttaler blandt meget andet rart om kravet til undervisningen ved fyrbøterkursen ogsaa følgende: «At man ikke har fundet paa en indretning til at stoppe toget, sætte det igang, moderere farten o. l. fra stationerne uten lokomotivførerens mellemkomst, det kommer derav, at selv med en slik indretning vilde lokomotivførerens arbeide ikke bli mindre ansvarsfuldt. Derfor vilde man ikke kunne spare noget paa en slik ordning. Og da var det jo ikke værd at indføre den, for den vilde sikkert koste endel penger».

Nu vet man da endelig hvorfor ikke dette er gjort. Skulde allikevel en saadan oppfindelse bli virkeliggjort, saa man kunde trykke paa en knapp naar toget skulde sættes igang, stoppe toget, moderere farten o. l., da vilde det store spørsmål melde sig, hvem skulde trykke paa knappen?

«Jernbanemanden» eller Forbundet?

Det vilde være andre som meldte sig. Fra stationsmesterhold er det sterkt fremholdt, at disse har saa altfor litet at si over lokomotivpersonalet.

En konduktør beklaget sig over at der i bremsevognen ikke var et apparat saa der til lokomotivet kunde slaas «sagte fart», «fuld fart» eller «stop».

Ja hvem skulde trykke paa knappen? Det er forfærdelig at tænke paa hvor meget blæk og tryksværte der vilde gaa med før det store spørsmål blev løst.

Forhaabentlig lar oppfindelsen vente paa sig.

I «Konduktørtidende» nr. 3 klages der over fordelingen av gratialet. Selvfølgelig er det sammenligning med lokomotivpersonalet som skaper misnøien. Vi tror misnøien vilde været der selv om konduktørerne hadde faat femti kroner, hvis lokomotivpersonalet hadde faat femti kroner og en øre. Det er i grunden en ganske interessant foreteelse, at maalestokken er lokomotivførerens løn; er man under denne, ja saa skal man dit, er man paa samme høide, ja saa maa man høiere.

En fuldmægtig maa høiere i løn, det er en ganske anderledes viktig, ansvarsfuld og produktiv stilling end en lokomotivfører. Selv om han kun har 36 timers tjeneste i uken, og saaledes kan ha anledning til at arbeide for 1 kr. timen forøvrig, eller ha andre biinntægter. Høiere i løn maa stillingen, ti førerne har det samme.

Det er muligens fordi «Jernbanemanden» finder fyrbøterlønnen liten nok at de omfatter den med sympati, og finder det saa urimelig at de skal lære at bruke lokomotivet.

«Konduktørtidende» fremholder at lokomotivbetjeningen er fri hver 3dje dag, mens konduktørerne er fri naar det kan fælde sig slik, og oftere end hver 5te eller 6te dag blir det ikke. Ja, det er ulike fordelt her i verden.

Ogsaa med friheten er det om at gjøre at bruke lokomotivpersonalets forhold som maalestok.

Vi kan skaffe trøst. Det er en hel del av lokomotivpersonalet som ikke har mere end 1 fridag i uken, ja endog mange kun 1 fridag paa fjorten.

Vi haaber denne opplysning virker beroligende og skaper tilfredshet.

Forøvrig kunde der kanskje være mere grund til at regne over hvormange arbeidstimer der blir mellom fridagene. Hvis «Konduktørtidende» gjør det, saa tviler vi ikke paa at tilfredsheten blir endnu større.

Skulde det allikevel bli nødvendig at ha et bestemt maal at gaa ut fra, saa anbefales det at ta kontorpersonelet ved administrasjonskontorerne. Seks dage à seks timer, med fri hver søn- og helligdag, det maa være mere bekvemt, et større maal at arbeide mot; ti det har hændt at lokomotivpersonalet har tjenstgjort uavbrutt saa mange timer, eller i halvandet døgn har ha saa mange tjenestetimer som der arbeides hele uken av en ved administrasjonskontorerne.

Vedr. beregning af overarbejde!

På min månedsopgørelse for maj måned havde jeg en tjenestetid på 175,17 time på 24 arbejdsdage. Jeg kører i fast tur.

Da jeg selv er turrepræsentant og ved, at turen er under normen, nemlig på 37,20 time pr. uge, regnede jeg ikke med, at turen kunne give overarbejde. Det viste sig alligevel, at det kunne den efter S. Juul Madsens normskema i DLT nr. 3. 31 dage ÷ 7 fridage giver en tjenestetid på 169,36 time. Herefter skulle jeg så have en overtid på 5,81 time for maj måned.

Jeg udfyldte en overtidsopgørelse og sendte den til ddo Kh inden den 8/6.

Den 2/7 havde jeg imidlertid ikke hørt noget, hvorefter jeg ringede til Zachariassen og fik den besked, at jeg ikke havde noget overarbejde i maj måned.

Grunden til jeg ikke havde noget overarbejde var den, at det skal opgøres på en anden måde efter Zachariassens opfattelse, end den S. Juul Madsen viser på en overbevisende måde i DLT.

Da det sikkert ikke kun er mig, der løber ind i dette problem, synes jeg det er rimeligt, at enten S. Juul Madsen eller K. B. Knudsen bekræfter eller afkræfter rigtigheden af artiklen her i bladet.

I det tilfælde at Zachariassen har ret og dermed fortolket aftalen rigtigt, synes jeg, der bør vises nye og rigtige opstillinger af, hvordan overarbejde beregnes.

I kunne f.eks. bruge tallene for vores tur i Rf og derved føre bevis for, om jeg har overarbejde eller ej.

Turen er på 112 dage med 25 fridage, samlet tjenestetid 595,25 time, det skulle give en undertid på 0,22 time eller 13 min. pr. arbejdsdag.

En sidste bemærkning til S. Juul Madsens artikel.

Da vores daglige tjenestetid er 7 timer og 4 min., er det ikke det samme som 7,04 time. 4 min. er ikke 4/100 time, men 4/60 time som er = 0,0666 time (0,07) altså 7,066 time pr. dag.

En måned med 24 arbejdsdage giver herefter en norm på 169,58 time og ikke 169,36 time, hvilket er en forskel på 13 min.

Normskemaet er altså ikke helt korrekt.

*Lkas. B. R. A. Rasmussen,
ddt Rf.*

S. Juul Madsen sender følgende kommentar

Lad mig starte med det sidste, som er en virkelig pudsighed. Ingen er i tvivl om, at den daglige norm er 7 timer 04 minutter. Det er B.R.A. Rasmussen heller ikke. Men med en hel del decimaler konstrueres en hel anden norm. Unøjagtigheden, der herved opstår, bruges herefter som bevisførelse for, at en nøjagtig beregning ikke er helt korrekt. Den daglige norm er helt nøjagtig beregnet 7 timer 04 19 min. Brøken smides væk. Heri ligger forklaringen på en lille forskel.

Vi har svært ved at forstå, at centralorganisationen, der skal varetage helhedens interesser, gang på gang kan indgå generelle aftaler for alle tjenestemænd uden hensyntagen til en lille minoritetsgruppe med de vanskeligste arbejdsforhold og arbejdsbetingelser. Det kørende personales problemer med varierende og skiftende tjenester indenfor hele døgnet stilles aldrig i

relation til de fremskridt og forbedringer, samfundsudviklingen medfører for alle andre samfundsgrupper.

Da flertallet har faste arbejdstider, er det aldrig svært for flertallet at nå frem til en ordning, der svarer til de rekreative muligheder, udviklingen har muliggjort. Men når det kørende personale herefter skal presses ind i en generel aftale, som er lavet for alle mulige andre end netop dem, bliver en forringelse af deres arbejdsforhold resultatet, når sammenligning drages med flertallets opnåede goder.

For at skaffe flertallet en weekendordning med fri lørdag og søndag foreslog centralorganisationen i tjenestetidsudvalget i 1970, at månedsnormen blev fraveget, og at andre perioder kunne aftales. Det kørende personale blev ikke ofret en tanke ved denne operation. Det fik ingen weekendordning, selvom det vel nok i rekreativ henseende havde mest behov herfor, når deres ganske specielle arbejdsbetingelser og ulemperne i forbindelse hermed afvejes mod fordelene ved den faste arbejdstid.

Som et lille plaster på såret blev der dog åbnet en lille ventil i arbejdstidsreglerne, som forstående folk, under indtryk af at perioden skulle aftales, holdt åben.

I ordre A side 86a 2-15 § 19, stk. 6 står, at overarbejde, der er fastlagt ved tjenesteliste og som ikke er udlignet ved fritid af tilsvarende længde i den måned, hvori det er udført, i alle tilfælde godtgøres med overarbejdspenge inden udløbet af den følgende kalendermåned. Bestemmelsen rejser det logiske spørgsmål: Hvordan skal en tjenestefordeler kunne erstatte overtid i den måned, hvori det er indtjent, når han ikke kender den norm, der skal overskrides i måneden?

Mit normskema bygger i denne forbindelse på, at forstående folk stadig vurderede vor arbejdssituation i samme ånd. Men selvom uretten klart kommer til udtryk i den kendsgerning, at lokomotivpersonalet af hensyn til sikkerhed og helbred ikke kan få samme andel i det sociale fremskridt, 5 dages ugen er for andre samfundsborgere, bliver alle ventiler, der kunne bøde lidt på uretten lukket i.

Hertil kommer, at en arbejdstidsaftale, der først efter store vanskeligheder blev tilvejebragt, har givet det besynderligste udslag. Der var enighed om, da aftalen blev indgået, at organisationen og maskinafdelingen skulle sætte sig sammen for at nå til forståelse om praktisering og få bragt uoverensstemmelser ud af verden.

I stedet indkaldtes repræsentanter fra kørselsfordelingerne og tjenestefordelerne til et møde i Nyborg, hvor der blev doseret den filosofi, at lokomotivmændene nu i stedet for 38 timer havde fået 40 timers uge, samt 5 dage mere for UA-tiden og en forhøjet norm på 7 timer 04 min. Så der var smæk for skillingen. Der var noget at hente hjem. Ikke mærkeligt, at organisationen ikke blev indviteret til dette møde, for det sigtede jo ikke just på, at bringe uoverensstemmelser ud af verden, men derimod på at skærpe dem og på at skabe et modsætningsforhold mellem mennesker, hvor goodwill ellers er af den største betydning for afvikling af toggangen i akutte situationer.

Sandheden er nemlig, at vel er en fiktiv 38 timers uge erstattet med en virkelig 40 timers uge, og vel har vi fået 5 dage mere i kraft af UA-tiden, og vel er den daglige norm forhøjet til omstridte aftale. De 38 timer havde nemlig intet med en 38 timers arbejdsuge at gøre. UA-tiden ind-

går ikke i beregningen af den daglige norm, hvorfor $285 \text{ arbejdsdage} \times 7 \text{ timer } 04 \text{ min} = 2014 \text{ timer}$.

Ved gennemsnitsberegning af al UA-tid er der med en norm på 7 timer 04 min blevet 5 dage pr. mand. $5 \text{ dage} \times 7 \text{ timer } 04 \text{ min} = 35 \text{ timer } 20 \text{ min.}$, som DSB efter den daglige norm er beregnet skylder hver eneste mand. Reducerer man nu den daglige norm i overensstemmelse hermed, og det kan gøres på flere måder, vil resultatet blive en norm svarende til den gamle aftale. Lokomotivpersonalet har med uændret arbejdsmængde kun fået, hvad det kan tilkomme.

Mit normskema var tilpasset filosofien og fremprovokeret af en fastholden ved en indstilling, der ganske enkelt betyder, at UA-timer, som møjsommeligt er indtjent på de mest ubehagelige tidspunkter af døgnnet, kan fratages lokomotivpersonalet igen ved en beregningsmæssig finesse.

Organisationen kan ikke hamle op med en i bund og grund uretfærdig generel aftale om arbejdstid, som centralorganisationen har indgået uden hensyntagen til det kørende personales ganske specielle arbejdsforhold og vanskelige arbejdsbetingelser. Organisationens kan heller ikke hamle op med en påtvunget opgørelsesmetode, som uden menneskeligt tilsnit klamrer sig til den generelle aftales uretfærdighed og som er uanvendelig for reservepersonalet. Derfor vil en Zachariassen altid have ret. Han har bestemt ingen tanke om at skade andre. Han er bare sat til at administrere uretfærdigheden.

Da der under drøftelserne af arbejdstidsspørgsmålet i generaldirektoratet var stor uenighed om beregning af arbejdstiden, foreslog forhandlingslederen G. Kragballe, at et par repræsentanter fra DLF

satte sig sammen med DSB's eksperter for at få uoverensstemmelserne ud af verden. Her viste det sig, at DSB's eksperter havde haft en forkert opfattelse over for beregningsopgaven. Problemet blev klaret, og ved sin handlemåde gav forhandlingslederen anskuelsesundervisning i samarbejdets funktion.

Det havde været bedre, at omtalte spørgsmål var blevet afklaret med forhandlingssektionen i samme ånd, som forhandlingslederen anviste, end at der andre steder boksede videre med tanker, der kun skaber uro og usikkerhed om kørselsfordelingerne. Forhandlingssektionen var nemlig ikke i tvivl om den rette sammenhæng.

Jeg ved, der findes patentløsninger på vore store vanskeligheder. Jeg er bare sikker på, de ikke dur. Vor demokratiske samfundsorden vil trods skævheder og uretfærdigheder stadig kunne modstå kommunistisk inspirerede formandsinitiativer, ekstremistkinesere og lignende samfundsnedbrydende elementer. Der vil altid opstå skævheder og uretfærdigheder i et samfund. Men vi har den store fordel i forhold til andre samfundssystemer, at vi er sikret ytringsfriheden og dermed muligheden for at påpege skævheder og uretfærdigheder.

Den tanke, der blev udtrykt af en af de franske revolutionsførere, at hvor der er ro og uretfærdighed, er uro begyndelsen til retfærdighed, har også gyldighed i dag.

De mest aktive og de mest positive, ikke de mest retfærdige, vil vinde kampen mellem de demokratiske og totalitære kræfter. Retfærdighed er kun af betydning for sejren, for så vidt som den giver os mere tillid og mere kraft til at være aktive og positive.

S. Juul Madsen

Det glæder mig, at De med stor interesse har læst mit indlæg i bladet, jeg er derimod lidt betænkelig ved, at De også er blevet forundret – De burde egentlig ikke lade Dem forundre, idet jeg blot gør opmærksom på, at alle lokomotivførere faktisk er eksamineret og afprøvet, og langt den største part har mellem 25 og 40 års fejlfri tjeneste bag sig, det er lidt bittert, at dette tilsyneladende ikke gør særlig indtryk på Dem – men måske skulle De prøve at følge en lokof. i fast tur i en måned, så ville De sikkert bedre forstå, hvad sagen egentlig drejer sig om.

Men for at undgå enhver misforståelse, vil jeg gerne slå fast, der er ingen, der har noget imod efteruddannelse, det er et uhyre forsømt område, som kun ledelsen kan lastes for. – Jeg vil derimod gerne uddybe mine synspunkter lidt, hvis man følger Deres teorier, og går lidt videre, så sker det jo beklageligvis, at man kan læse om læger, der er uheldige og måske er årsag til alvorlige tragedier, men der er vel ingen, der drømmer om, at hale hele den danske lægestand op til ny eksamen hvert fjerde år. – Det kan vel ske, at afdelingschefer laver fejl, men jeg mener det ville være forkert deraf at drage den slutning, at så er alle afdelingschefer nok lige uegnede til at bestride deres stillinger. Mon ikke De personligt meget ville have Dem frabedt, at Deres stilling blev gjort afhængig af, at De hvert fjerde år skulle op til ny studentereksamen, eller en lignende prøve, der svarer til Deres høje embede? Og med hensyn til påstanden, om at det skulle være et længe næret ønske fra DLF ledelsens side, er det da meget mulig, men jeg kan garantere Dem for, at flertallet af lokomotivførere har en ganske anden mening.

Vi er mange, der har den opfattelse, at der er tale om helt ændrede

ansættelsesvilkår, der kræver en bredere bedømmelse, jeg ønsker ihvertfald ikke at tilbringe de sidste leveår, som en omvandrende EDB maskine, i det hele taget betvivler jeg, at den påtænkte prøve, hvortil der er knyttet ret drastiske betingelser, er særlig fornuftig, for et er teori og et andet er praksis, hele dette eksamenshysteri, kan let få helt uoverskuelige følger, for efter Deres mening, står det jo ret sløjt til med lokof. viden om selv elementære sikkerhedsbestemmelser, og det er jo en yderst alvorlig sag, for så er det jo ret beset Deres tunge pligt, at standse togtrafikken, indtil De mener at dette forhold er bragt i orden.

Men jeg kan berolige Dem hr. afdelingschef, selv de bedste eksaminer bringer ingen garanti for, at uheld og ulykker kan undgås, hverken hos DSB eller andre steder, det vil altid være livsfarligt at leve, men lidt mindre belastende, hvis man ikke til stadighed har en eksamen hængende over hovedet, og så iøvrigt kunne blive behandlet som menneske og ikke som en fjernprogrammeret robot.

Med venlig hilsen
eksamineret lokof.
J. Krabbe Nielsen
Struer.

Fra sommerlandet

Det er som man tynges i knæ. En buldren og et lyn understreger uvejret, der er på vej. Naboens kone og datter kommer over – ligesom tilfældigt – for at få en tår kaffe.

De er alene og har som os andre en følelse af, at det er rart at være sammen selv om »ingen naturligtvis« er bange for tordenvejre.

Der er lige kommet post og med i dag er også DSB-bladet. Både avi-

serne og »bladet« omtaler de politisk vedtagne besparelser, så det er ikke blot vejrguderne, der sender sorte, tunge skyer over os.

Men vi ved jo godt, at vi har levet for flot – kørt mod fallittens rand – på 1. klasse.

Nu er der jo stor forskel på, hvordan man inden for hver lille familie – eller samfundsområde – kan og bør spænde livremmen ind. Virkningerne er jo da vidt forskellige, syntes man.

Det med at male og hvidte i kontorer og andre offentlige lokaler – forresten også i personalets – kunne måske udskydes et års tid, til fordel for vedligeholdelse af det, der skal køre »mønterne« hjem til DSB. Nå – det mener malerne nok ikke, for så får de mere arbejdsløshed.

Det brager og lyner og regnen strømmer ned. Selv om klokken kun er »eftermiddag« skal man næsten ha' lyset tændt for at kunne se hinanden.

Naboens datter fortæller om den ballade, der var på hendes arbejdsplads inden ferien. Det er noget med at man har flyttet nogle fra et arbejde til et andet. Det har man ikke noget imod. Men deres timeløn er ikke så stor, som dem der står der i forvejen.

Men, som hun siger, selv om de er i et andet forbund skal de sku' ha' det samme som os, og det er vi enige om.

Det har også været uvejr der, men de gjorde som os, rykkede sammen og ja – man ligesom har det bedre.

Et kæmpelyn næsten blænder os og lilleemor siger spontant »det slog sku' ned«.

DSB-bladet ligger badet i lyset det korte øjeblik. Så er det som mørket bliver endnu mørkere – humøret og sindet bliver også ligesom mørkere. Man hører jo lidt af

det samme indenfor DSB, som dat-
teren fortalte om. Men hvordan er
det med sammenholdet – det med at
rykke sammen.

Der kommer endnu et lyn, der
lyser hele stuen op – ansigterne får
et uvirkeligt, blegt skær – og kort
efter buldrer det igen.

Det kommer mig i hu, at jeg for
mange år siden var på sommerlejr
med den ungdomsorganisation, jeg
var medlem af. Der var en gætte-
konkurrence over lejrens slogan,
der var på tre bogstaver S.G.S.

Løsningen var »Sammenhold
Giver Styrke«. Jeg har aldrig glem-
t det.

Nu er uvejret drevet over og kaf-
feslabberasen slut – det lysner i
horisonten – der er mange steder,
man kunne tænke sig en lysning og
en solidaritet – det andet man hører
om – nå – der er mange måder at
blive fattig på.

Tjavs

**Lokomotivmændenes Jubi-
læumsforening i 1. distrikt**
Foreningen afholder sin årsfest
1977, onsdag den 5. oktober. Ved
sidste årsfest blev vi enige om, at
det nu var på tide at stævne nord på
til Helsingør. Her mener vi at have
fundet et godt og hyggeligt sted i
BORSHOLM FORSAMLINGS-
HUS. Borsholm ligger ca. 12 km fra
Helsingør så vi tager med reserve-
ret bus fra stationen Kl. 12,00. (for-
bindelse fra Kh, med toget afg.
10,53.)

I Borsholm serveres det store
kolde bord, med lune retter, øl og
snaps, samt kaffe og cognac. Prisen
er Kr. 110,-. Vi håber at se mange
medlemmer, så vi på behørig vis
kan fejre årets jubilare.

Indtegnings på depoterne, samt
hos lkf. E. Profft Ddt Gb telefon: 02
95 17 69, senest 25. september.

p.b.v.

Jørn Thillemann

PERSONALIA

Forfremmet til lokomotivfører (15. lrm.) pr. 1/8 1977

Lokomotivfører (13. lrm.)
J. K. G. Nielsen, ddt Hr i ddt Hr
H. R. Pedersen, ddt Od i ddt Od

Forfremmet til lokomotivfører (17. lrm.) pr. 1/8 1977

Lokomotivfører (13. lrm.)
V. Dorner, ddt Es i ddt Es

Ansæt som lokomotivassistenter 8. lrm. pr. 1/8 1977

Lokomotivassistenter p.
K. E. Christensen, ddt Kh i ddt Kh
E. Ungstrup Petersen, ddt Kh i ddt Kh
I. L.A. Stick, ddt Kh i ddt Kh
J.-O. S. Rasmussen, ddt Od i ddt Od
O. H. Pedersen, ddt Kh i ddt Kh
E. H. Petersen, ddt Kh i ddt Kh
J. Kreutzfeldt, ddt Kh i ddt Kh
K. L. Nielsen, ddt Kh i ddt Kh
L. W. Jürgensen, ddt Kh i ddt Kh
B. Vissing, ddt Kh i ddt Kh
B. Svendsen, ddt Kh i ddt Kh
S. E. Spøhr, ddt Kh i ddt Kh
F. Peylecke, ddt Kh i ddt Kh
T. I. Jørgensen, ddt Kh i ddt Kh
O. Husted Andersen, ddt Kh i ddt Ng
E. Have, ddt Kh i ddt Kh

Forflyttet 1/7 1977 omstationeret

Lokomotivfører (13. lrm.)
H. Fønnesbæk Hansen, ddo Kh til Lkd (ddo
Kh)

Elektrofører (10.lrm.)

B. V. Pedersen, ddo Kh til Lkd (ddo Kh)

Lokomotivinstruktør (21. lrm.)

N. K. Jensen (Steff) Lkd (Ar) til Lkd (ddo
Ar)

Forflyttet 1/8 1977 efter ansøgning

Lokomotivassistenterne p. (8. lrm.)
P. K. Rasmussen, ddt Kh til ddt Ng
J. J. Holm, ddt Kh til ddt Ng
P. A. Jensen, ddt Kh til ddt Ng
F. Thybo, ddt Kh til ddt Ng
O. Husted Andersen, ddt Kh til ddt Ng

Lokomotivfører (17. lrm.)

V. N. Mielec, ddt Kø til ddt Ar

Afskediget pr. 31/10 1977

p.g.a. svagelighed
Lokomotivfører (15. lrm.)
H. S. Jensen, ddt Rd

Dødsfald

Lokomotivfører K. K. Veie, Esbjerg, død
den 28/7 1977.
Pens. lokomotivfører L. C. R. Jensen, Kh,
død den 19/7 1977.
Pens. lokomotivfører S. H. Kaster, Esbjerg,
død den 13/7 1977.

Tak

Hjertelig tak for opmærksomheden ved min
mand, pens. lokomotivfører P. H. S. A.
Ovesen's begravelse.

Martha Sofie Ovesen.

Opmærksomhed frabedes

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubi-
læum frabedes venligst.

Lkf. E. E. Frederiksen, Kh.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubi-
læum frabedes venligst.

Lkf. A. Hansen, Gb.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubi-
læum frabedes venligst.

Lkf. J. C. Stenderup, Hg.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubi-
læum frabedes venligst.

Lkf. B. K. S. Tinndahn, Gb.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubi-
læum frabedes venligst.

Lkf. H. Halbro, Ar.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubi-
læum frabedes venligst.

Lkf. E. Nielsen, Ab.

Rettelse til adressefortegnelse

Herning: Kassererens adresse: Håkonsgade
29.

**Husk stof til bladet skal være os i hænde se-
nest d. 15. i måneden forud.**

gyndelse og til dens slutning, d.v.s. mellemliggende ophold på fremmed sted iberegnet. Og i dette krav ligger der en stor omkostningsforøgelse for staten. Det vil der blive, enten sagen drejes på den ene eller anden måde. Det er jo givet, at godtgørelsen ved køre- og sejlpenge er en ulempegodtgørelse, ikke blot fordi man kan få ekstra omkostninger i hjemmet, ved dets faciliteters benyttelse på andre tidspunkter end de almindelige dagtimer. Det giver ekstra udgifter. Det gør tillige timer, man tilbringer på fremmed sted, og vi kan derfor helt og fuldt slutte op bag den utilfredshed, der tilkendes gives fra vore medlemmers side.

Denne utilfredshed er naturligvis ikke rettet mod vor virksomheds ledelse, der ikke har lod eller del i sagens fremkomst, hvorfor den uro, der meget let utilsigtet kommer til at ramme virksomheden, i stedet bør rettes mod den myndighed, der har ansvaret for at sagen står, hvor den nu står.

Efter dette er sket den udvikling, at skattetræk ikke påbegyndes før sagens fornyede behandling.

CO I's skrivelser til foreningen om køre- og sejlpenge

Til underretning skal meddeles, at statsskattedirektoratet ved skrivelse af 4. august 1977 har meddelt bl.a. DSB, at man har besluttet at iværksætte den af Ligningarådet i december 1976 truffene beslutning om ikke at anse de af offentligt ansatte oppebårne køre- og sejlpenge for omfattet af statsskattelovens § 5 d.

Man har endvidere meddelt, at der af køre- og sejlpenge optjent i august måned 1977, som udbetales sammen med lønnen for oktober måned, skal trækkes kildeskat.

Statsskattedirektoratet har end ikke ulejlighet sig med at underrette centralorganisationen om iværksættelsen af de ændrede regler, selvom det ved en tidligere forhandling er aftalt, at der ikke skete ændringer, førend nye forhandlinger havde fundet sted.

Forretningsudvalget besluttede ved et ekstraordinært møde den 15. august, at man med baggrund i statsskattedirektoratets fremgangsmåde ikke ville søge en forhandling berammet med direktoratet som ellers planlagt.

I stedet har centralorganisationen tilskrevet skatteminister Jens Kampmann med anmodning om straks at omgøre statsskattedirektoratets beslutning eller – såfremt ministeren ikke umiddelbart mener at kunne følge centralorganisationens henstilling – at foranledige en forhandling mellem ministeren og centralorganisationen berammet.

Det er centralorganisationens opfattelse, at køre- og sejlpenge direkte er omfattet af statsskattelovens § 5 d, og at de derfor ikke er indkomstskattepligtige. Vor juridiske konsulent har givet os medhold i denne opfattelse.

Såfremt vor henvendelse til skatteministeren imod forventning skulle ende med et negativt resultat, vil de organisationer, som har indgået aftale om køre- og sejlpenge, blive anmodet om at opsigte sådanne aftaler, hvilket vil have den konsekvens, at man fremtidigt skal anvende de sædvanlige time- og dagpenge-regler, hvilket vil betyde en merudgift for staten.

I givet fald vil det endvidere blive overvejet at rejse en sag ved domstolene mod staten for overtrædelse af statsskattelovens § 5 d.

I tilslutning til vor skrivelse af 22. d.m. skal meddeles, at statsskattedirektoratet har meddelt, at man har tilskrevet de i køre- og sejlpengesagen implicerede styrelser således:

»I forbindelse med skrivelse herfra af 4. august d.å. vedrørende den skattemæssige behandling af køre- og sejlpenge skal man meddele, at spørgsmålet om tidspunktet for gennemførelsen af nyordningen er optaget til fornyet overvejelse. Der skal derfor ikke påbegyndes skattetræk i køre- og sejlpenge, før der kommer meddelelse fra direktoratet om tidspunktet for trækets påbegyndelse.«