

A blue-toned photograph of a railway track receding into the distance. The tracks are flanked by gravel and cross-ties, creating a strong sense of perspective. In the upper right corner, there is a large, dark number '9'.

9

DANSK  
LOKOMOTIV  
TIDENDE



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. SEPTEMBER 1978 - 78. ÅRGANG

### 9

#### Indhold:

Repræsentantskabsmøde i NJU .....	2
Dødsfald Rich. Lillie .....	3
Storebælts- og Kattegats-trafikplaner ..	4
Arbejds miljø og tjenestemænd .....	7
Vi skal ikke levere forsvar for velbjergerede privilegerede .....	8
Atomkraftspørgsmål venter på svar ...	10
Udlandet i glimt .....	11
Krise-forbrug-opsparring .....	12
Efterlønsordning som et af midlerne mod arbejdsløshed .....	12
Novellesamling om arbejdspladsens forskellige problemer .....	13
FIU-uddannelsen af tillidsmænd .....	14
Nye lyntog til DSB .....	14
Magnet-tog i drift næste år .....	15
Årsfest i lokomotivmændenes jubilæums- forening .....	15
Personalia .....	15
Pas på .....	16

#### Redaktører:

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

Redaktion og ekspedition:  
Hellerupvej 44, Hellerup.  
Telefon (01) 62 72 69.  
Kontortid 9-16.  
Lørdag lukket.

Frederiksberg Bogtrykkeri  
Howitzvej 49.

## Repræsentant- skabsmøde

i

## NJU

Nordisk Jernbanemands Union har afholdt repræsentantskabsmøde i Sverige, hvor man drøftede udviklingen i de respektive lande i perioden siden sidste repræsentantskabsmøde i 1975.

Dels skriftligt gennem fremlagte rapporter og dels mundtligt diskuterede man en lang række problemer af fælles karakter, problemer der spænder over hele den skala de enkelte organisationer arbejder med i hjemlandet, nemlig aftaler om løn og arbejdstid, derunder ferie, forfremmelsesmuligheder, arbejdsmiljø o.s.v., desuden gav en svensk ekspert en trafikpolitisk udredning baseret på svenske forhold, og for første gang forelå i skriftlig form en sammenligning af nordiske jernbanemænds ansættelsesvilkår, noget som vil blive ajourført, så man hele tiden kan følge udviklingen i de 4 nordiske lande.

Det er nu 60 år siden, at Nordisk Jernbanemands Union blev stiftet i august måned i Gøteborg, og udviklingen i årene siden da har understreget betydningen og nytten af Nordisk Jernbanemands Unions eksistens, ikke mindst fagpolitisk hvor man har kunnet hente ideer hos hinanden, men også ved fælles optræden i internationale organisationer har NJU gjort sig gældende. Når vi har kunnet optræde i fællesskab og tale med een røst, er der blevet lyttet, således at der virkelig er tale om at have indflydelse på udviklingen indenfor de arbejdsområder, vi som organisationer beskæftiger os med. I repræsentantskabsperioden, som strækker sig over 3 år, har Danmark fra 1975-1978 forestået sekretariatsarbejdet og haft præsidiet, som ved dette repræsentantskabsmøde efter sin tur blev overdraget til vore norske kolleger.

Som Danmarks 3 medlemmer af sekretariatets 12 genvalgte B. Aanæs og nyvalgte E. Nygaard Jespersen, Dansk Jernbaneforbund og K. B. Knudsen, Dansk Lokomotivmands Forening.

Mødet samlede sig ensstemmigt om en udtalelse, der dels vender ud mod offentligheden og dels i sin afslutning er vendt mod det fælles organisationsarbejde.

NJU, repræsenterende 89.600 medlemmer i Danmark, Finland, Norge og Sverige forsamlet til repræsentantskabsmøde den 16. og 17. august 1978 i Sverige, opfordrer lovgivningsmagten og jernbanestyrelserne i de nævnte lande til at udarbejde og gennemføre en trafikplanlægning, der afvejer borgernes og samfundets interesser for et bedre koordineret trafikapparat.

Repræsentantskabsmødet henstiller, at der tilvejebringes yderligere investeringer til udbygning af jernbanetransporten med henblik på en harmonisering mellem bane og bil, således de tunge transportere og godstransport over længere afstande, overføres til befordring ad skinnevejen.

Repræsentantskabsmødet beklager de politiske anslag, som ofte kommer til udtryk imod drift og tilskud til jernbanerne når trafikpolitiske forholdsordninger er til behandling, der som konsekvens har medført iværksættelse af rationalisering og nedlæggelse af banestrækninger, som indebærer en mærkbar reduktion af serviceområdet for de rejsende og anden befordring.

Repræsentantskabsmødet påkalder myndighedernes opmærksomhed på stigningen i den individuelle trafik, der medfører ulemper for samfundet og stigende miljøforurening, energispild, og en høj ulykkesfrekvens.

Jernbaneorganisationerne er besluttet på, som sin målsætning, at påvirke meningsdannelsen således, at der føres en trafikpolitik, hvor miljøhensyn indgår som et væsentligt led, og hvor der som en konsekvens heraf, foretages en styrkelse af den kollektive trafik på bekostning af en planløs trafik.

Repræsentantskabsmødets henstillinger er udtryk for den bekymring, der er herskende blandt jernbanepersonalet overfor den alvorlige utilstrækkelighed, der er tilstede for en bedre transportpolitik, og som er hindrende for jernbanernes fremtid.

Repræsentantskabsmødet tilsiger sine organisationer støtte til fortsat forbedring af jernbanepersonalets ansættelse-, løn-, arbejds- og sociale forhold og finder, at det er af stor værdi, at der sker en gensidig orientering om enhver ændring og opnået forbedring, til fremme af sociale fremskridt og livskvalitet for de enkelte medlemmer.

Repræsentantskabsmødet henstiller til sekretariatet om stadig at prioritere kursusvirksomheden indenfor Unionen højt for at kvalificere og bibringe de enkelte tillidsmænd en positiv holdning og forståelse for et godt nordisk samarbejde i – og udenfor – organisationsarbejdet, samt tillige for udbygning og formidling af kommunikationen mellem organisationerne i NJU.

Repræsentantskabsmødet anerkender virksomheden i den forløbne 3-årige periode, og udtrykker vor støtte til fortsat samhörighed og solidaritet mellem de nordiske jernbanemænd og den øvrige arbejderbevægelse.«

## Dødsfald

Den 25.7. 1978 afgik foreningens æresmedlem Rich. Lillie ved døden 94 år gammel.

Lillie var formand for foreningen fra 1918 til 1929. Han blev udnævnt til materieforvalter og måtte derfor udtræde af DLF.

Også det politiske havde hans store interesse. Valgt af det radikale venstre først som medlem af Københavns Borgerrepræsentation og senere som rådmand i magistratens 4. afdeling fra 1943 til 1954.

De senere år svigtede helbredet, og vi måtte undvære Rich. Lillies deltagelse i vore kongresser, som han ellers deltog i med glæde og interesse.

Vi vil bevare mindet om han i vor erindring.



# Storebælts- og Kattegats-trafikplanerne

Af Carl E. Andersen

Når man diskuterer bro-, tunnel- og færgeforbindinger over Storebælt og Kattegat, må det være praktisk først at betragte øjeblikkets situation og de planer, der er under udførelse, og som derfor bliver realiteter om få år. Det er på den baggrund, de aktuelle langtidsplaner skal vurderes.

Der er nu to Storebæltfærgeruter, nemlig den gamle togfærgeforbinding mellem Korsør og Nyborg og den for en snes år siden udskilte, lidt kortere bilfærgeforbinding mellem de lidt nordligere havne Halskov og Knudshoved.

Dertil kommer ruterne over Kattegat, nemlig statsfærgeruten Kalundborg-Århus og de tre private ruter Hundested-Grenå, Kalundborg-Juelsminde og Odden-Ebeltoft-halvøen. De befører kun passagerer og biler. I de senere år har de tilsammen tiltrukket en stor del af øst-vest-biltrafikken.

Øst-vest-trafikkens omfang fremgår af tabeloversigten.

Storebæltstruten benyttedes i 1976 af 2.003.000 biler. Kattegatsruterne af 1.373.000.

I 1977 var biltrafikken fordelt på ruterne unormal p.g.a. langvarige strejker. Derved formindskedes Kattegatsruternes biltrafik med 10%, medens Storebæltstrutens forøgedes med 10%.

Den samlede biltrafik forblev næsten konstant. Den blev 2% større end i 1976. Dette er overensstemmende med, at antallet af indregistrerede biler steg med 3%.

Biltrafikken mellem Øst- og Vestdanmark er gennem mange år vokset jævnt, ligesom antallet af biler er vokset. Det var venteligt. Men trafikken er ikke vokset mere end bilbestanden. Det var måske ikke venteligt, i alt fald ikke til at forudse.

Antallet af overførte biler i forhold til antallet af indregistrerede biler har i hele perioden 1951-1977 varieret inden for grænsen fra 1,9 til 2,6 pr. år.

Eller anderledes udtrykt: Bilerne har gennemsnitlig gjort meget nær 1 dobbelttur mellem Øst- og Vestdanmark pr. år.

Selv tilkomsten af Halskov-Korsør bilfærgeruten og af de nye ruter over Kattegat, kortere overfartstider, hyppigere ture på de enkelte ruter, større kapacitet, bedre komfort, har ikke kunnet ændre denne grundlov. Ej heller har varierende færgetakster, benzinskatter eller de sidste års brændstofprisstigninger haft synderlig virkning på noget tidspunkt. Færgestrejkerne sidste år har ikke virket på helheden; derimod nok på fordelingen på ruterne.

## Biltrafikken i den overskuelige fremtid

Efter at det er blevet klart, at øst-vest-færgetraffikkens omfang er så konstant knyttet til antallet af biler, er det blevet muligt at skønne over fremtidstrafikken langt bedre end tidligere.

Danmark er nu næsten bilmættet. Antallet af biler vil nok vokse yderligere, men næppe ret meget. Følgelig kan det ikke ventes, at trafikken mellem Øst- og Vestdanmark vil vokse særlig meget af den grund.

Man kan ikke længere forvente den jævne vækst, som man har regnet med i alle tidligere prognoser.

Derimod kan man nok vente trinvis stigninger, hvis der kommer store trafikforbedringer og takstreduktioner.

Takstnedsættelser, selv store takstnedsættelser, er principielt

År	Storebælt biler <sup>1)</sup>	Kattegatsruterne biler <sup>1)</sup>	Overf. biler ialt <sup>1)</sup>	Antal biler ved årets udgang <sup>1)</sup>	Enkelt-ture pr. bil	Rejser Storebælt <sup>1)</sup>	Rejser Kattegat <sup>1)</sup>	Rejser ialt <sup>1)</sup>
1977	2195	1253	3448	1644	2,1	9284	3573	12.857
1976	2003	1373	3376	1595	2,1	8635	3935	12.570
1975	1971	1327	3298	1529	2,2	8795	3866	12.661
1974	1955	1252	3207	1477	2,2	8283	3776	12.059
1973	2074	1353	3427	1467	2,3	8645	4008	12.653
1972	1986	1426	3412	1408	2,4	8599	4235	12.834
1971	1959	1456	3415	1368	2,5	8536	4184	12.720
1970	1843	1454	3297	1329	2,5	7966	4094	12.060
1969	1837	1342	3179	1286	2,5	7911	3809	11.720
1968	1727	1238	2965	1214	2,4	7593	3795	11.388
1967	1634	1179	2813	1142	2,5	7448	3672	11.120
1966	1503	1046	2549	1061	2,4	7044	3306	10.350
1965	1451	862	2313	981	2,4	6969	2711	9.680
1964	1415	727	2142	907	2,4	6827	2422	9.249
1963	1292	578	1870	822	2,3	6536	1938	8.474
1962	1357	412	1769	753	2,6	6976	1427	8.403
1961	1236	297	1533	658	2,3	6788	1366	8.154
1960	1089	197	1287	578	2,2	6230	944	7.174
1959	966	175	1141	504	2,3	5858	893	6.751
1958	824	139	963	441	2,2	5440	597	6.037
1957	760	107	867	398	2,2	5304	634	5.938
1956	586	96	682	361	1,9	4653	454	5.107
1955	584	100	684	324	2,1	4683	484	5.167
1954	526	90	616	290	2,1	4513	457	4.970
1953	431	82	513	243	2,1	4394	446	4.840
1952	341	71	412	208	2,0	4123	414	4.537
1951	302	67	369	189	1,9	3820	437	4.357

<sup>1)</sup> × tusind

mulige allerede idag ved bevaring af færgefarten, men formentlig også kun under disse omstændigheder.

Storebælts-togfærgeforbindelsen bliver revolutioneret i foråret 1980 og yderligere i 1981 ved indsættelse af tre nye togfærger, der får dobbelt så stor kapacitet som de nuværende. De bliver meget mere bekvemme. Bl.a. vil de byde på komfortable omstigningsforhold mellem tog og færge via høje perroner på færgens brede spordæk. De bliver langt mere driftsøkonomiske.

De får en vældig transportkapacitet. Alene disse tre togfærger vil kunne afvikle næsten hele togtrafikken.

Overfartstiden, der i 1974 bragtes ned på en time ved indsættelse af de to nye intercity-togfærger, bliver ikke formindsket væsentligt. De nye færger kan dog sejle noget hurtigere. Derved kan de indhente togforsinkelser. Togeekspeditionstiden i færgehavnene reduceres.

Den snarlige revolution m.h.t. togfærgetrafikken anede ingen noget om, da Storebæltskommissionens betænkning blev skrevet i 1972, og da folketinget derefter stemte med flertal for at erstatte færgeforbindelsen med en bro.

Frigørelsen af en stor del af togfærgeflåden kan imidlertid komme andre DSB-færgeruter til gode, deriblandt Storebælts-bilfærgeruten. Derfor bliver det muligt i 1981 at sejle regelmæssigt med 5 egentlige bilfærger med 2-3 bildæk. Der kan da blive regelmæssige afgangene hver halve time.

Desuden kan der indsættes en togfærge eller to som ekstra færger. I sommeren 1977 sejledes der med indtil 6 færger, deraf 2 togfærger, da de private Kattegatsforbindelser var ude af funktion på grund af strejker.

Men vil der normalt blive trafik nok til at sejle med 5 færger hele året?

Færgerne sejler nu med kun 40% belægning, og de udnyttes kun sjældent fuldt ud. Men på visse dage og timer kan de blive fyldt, og der kan endda blive ventetider for bilerne.

Man kan stimulere biltrafikken ved at reducere færgetaksterne, enten til enhver tid eller på visse årstider, dage og tider. En sådan foranstaltning vil især fremme lokaltrafikken mellem Vest-sjælland og Østfyn samt fritidstrafikken, fordi ikke mindre end 70% af de voksne Storebæltstrafikanter er fritidsrejsende – ifølge undersøgelser foretaget af Storebæltskommissionen 1970-72.

Men kan det være eller blive forvarsomt at reducere taksterne?

Storebælts-færgefarten koster nu ca. 70 mill. kr. om året i driftsudgifter. Det er helt overvejende udgifter til færgepersonalet, ca. 450 personer. Driftsindtægterne er af størrelsesordenen 200 mill. kr. Herved er der endda ikke taget hensyn til overskudet af restaurationstjenesten. Nettooverskudet er altså omkring 150 mill. kr. pr. år.

Det vidner om, at takserne må kunne reduceres til det halve, måske endog til trediedelen eller fjerdedelen.

Dette gælder dog kun, hvis det blot drejer sig om at få færgefartens driftsudgifter betalt.

Imidlertid er banetrafik en underskudsforretning i sådan grad, at DSB ikke kan undvære overskudet af færgetrafikken, som vel nok er den danske stats bedste forretning.

I værste fald må Statsbanerne have endnu større tilskud til driften end nu.

Ellers må togtaksterne forøges med noget i retning af 10% alene for

at dække tabet af færgeindtægterne.

### Svævefærger for de travleste biltrafikanter

Imidlertid vil færgefarten vedblive at være behæftet med to ulemper: den langvarige overfartstid, 45-50 minutter mellem Halsskov og Knudshovet, og ventetiden i færgehavnen, som regel 15-20 minutter, hvis man ankommer på et tilfældigt tidspunkt.

Dette kan man i hovedsagen råde bod på ved at supplere bilfærgerne med to eller tre luftpudefartøjer, svævende bilfærger. Disse kan sejle over bæltet på ca. et kvarter. Følgelig kan de sejle dobbelt så mange ture. Med de 4 eksisterende færger og 2 svævefærger i drift, henholdsvis med 160 og 80 minutters brutto omløbstid, kan der sejles i 20 minutters takt. Med 5 klassiske færger og 3 svævefærger, med henholdsvis 150 og 90 minutters omløbstid, kan der sejles i 15 minutters takt.

Mellem England og Frankrig afvikles allerede nu næsten en trediedel af personbiltrafikken og en trediedel af persontrafikken med svævefartøjer. Dette til trods for, at der endnu kun er indsat et lille antal sådanne færger, og de kun er i stand til at befordre fra 30 til 70 personer. Men de sejler med høj belægningsprocent, fordi bilister foretrækker svævefærgerne fremfor de klassiske, langsommere færger.

Svævefærger kan også indsættes på Kalundborg-Århusruten i supplement til de DSB-færger, der nu sejler på ruten. De kan gøre turen mellem Kalundborg og Århus på 1 time og en dobbelttur på 3 timer brutto. Blot 3 svævefærger i drift muliggør afgangene hver time. Med 6 svævefærger i drift + 1 i reserve kan rutens biloverførselskapacitet

6 blive forøget til det 5-dobbelte.

Svævefærgerne kan iøvrigt befordre togrejsende, hvis de i Kalundborg får forbindelse til og fra Københavns-togene, kørende i timetakt, når DSB får sine nye Mr-motortog.

Dette kunne også opnås ved brug af hydrofoilmotortog. Men disse er dyre både i anskaffelse og drift. De kan ikke befordre biler. De har ikke særlig stor passagerkapacitet. De er ikke nær så hurtige. Bl.a. derfor skal de indsættes i større antal for at befordre et givet antal rejsende.

Rejsetiden mellem København og Århus kan reduceres til 2½ time. Der kan blive direkte forbindelse hver time. Så vil DSB kunne konkurrere med SAS med hensyn til tid og navnlig med hensyn til takst.

Bl.a. derved kan der fremkaldes en stor trafikforøgelse, endda helt ny trafik.

Det er ikke opnåeligt, hvis man koncentrerer alle midler om bygning af en bro over Storebælt, der koster lige så meget, som alle Danmarks personbiler er værd tilsammen.

Disse trafikforbedringer vil forøge brotrafikken.

Trafikken kan også forøges ved en nedsættelse af færgetaksterne. Disse kan endda nedsættes stærkt. Det gælder, selv om en del af trafikken afvikles med svævefærger. Svævefærgerne vil bruge knap 2 t brændstof, petroleum, for at »flyve« fra Kalundborg til Århus, som koster ca. 1700 kr. Hvis færgerne er 70% optaget, og de befører 45 personbiler og 100 bilpassagerer udover chaufførerne samt 150 togrejsende, bliver brændstofudgiften ca. 20 kr. pr. bil + 3,50 kr. pr. passager.

Taksterne bør dog ikke blive mindre end udgifterne til benzin for de biler, der kører omvejen over

Vejle til og fra en Storebæltsbilfærge eller en Storebæltsbro.

Også Storebælts-bilfærgerutenvil få mere biltrafik efter kraftig reduktion af færgetaksterne og ved indsættelse af supplerende svævefærger, så ventetiderne reelt bortfalder og overfartstiden bliver ganske kort for de rejsende, der kan undvære Storebæltskaffen.

### Faste forbindelser via Storebælt

Faste Storebælts- og Kattegatsforbindelser kan også udbygges som en tunnel eller en bro eller begge dele.

En tunnel for biler eller biler + tog vil blive meget dyr, fordi den skal have et stort tværprofil, og fordi den skal ventileres.

Derimod kan en tunnel for tog alene blive yderst billig.

En banetunnel kan tillige udnyttes til bilbefordring med specielle biltog.

Omvendt kan en bro, selv over Østre Rende, udføres billigt, hvis den kun skal tjene biltrafikken, dels fordi en sådan bro ikke behøver at være meget bæredygtig og stiv, og dels fordi den kan udføres med lige så stejle stigninger som en bro, der skal befares af jernbanetog.

Derimod vil en tilsvarende bro over Storebælt for jernbanetrafik blive meget dyr, fordi den skal være meget lang og meget bæredygtig og meget stiv.

Også en kombineret jernbane- og bilbro vil blive meget dyr. Den vil koste mere end en bilbro + en banetunnel.

Byggeomkostningerne for en Storebæltsbro angives nu at ville blive knap 6 milliarder kr. Dette er ifølge prisniveauet for foråret 1977. Det er nogenlunde det samme som værdien af alle Danmarks personbiler. Hele personbilbestanden

svarer nogenlunde til salget gennem de sidste 13 år. Importværdien for 1977 er ikke oplyst. Men importværdien for perioden 1964-1976 androg 13.658 mill. kr. Regnes der med, at de i deres nuværende tilstand har mistet halvdelen af deres værdi, bliver det ca. 6½ milliard kr. Dette er dog ekskl. told, handelsfortjenester og omsætningsafgifter, og det angår kun personbilbestanden.

På den anden side er der i den nævnte bropris ikke taget hensyn til renter i byggeperioden. Nogle hævder, at det er urigtigt at tage renterne i betragtning. Men selv om broen finansieres direkte af skattemidlerne, vil det påvirke Statens lånesituation iøvrigt. Skal der lånes penge i udlandet, må disse tilbagebetales med renter og renters rente, endda i fremmed valuta.

Skønt rentefoden for udenlandske lån er lavere end for indenlandske lån, kan det forøge broudgifterne meget betydeligt.

Udgifterne til forrentning og afskrivning af broen må derfor blive af størrelsesordenen 1 milliard kr. pr. år.

Disse penge må for størstedelen betales i form af takster for de biler, der benytter broen.

Det er noget problematisk, hvor mange biler der skal dele denne udgift. Antallet vil nemlig blive stærkt afhængigt af taksterne.

Tænker man sig – blot som et regnestykke, – at tallet andrager 4 millioner biler pr. år, så bliver det til 250 kr. pr. enkelttur, d.v.s. 500 kr. pr. dobbelttur.

Jvfr. hermed, at færgerne kan befordre bilerne for mindre end 50 kr. pr. dobbelttur, såfremt de ikke skal vedblive at indsejle et vældigt overskud til staten.

Men der er et aber dæbei: Hvis taksterne bliver flere gange så høje

som nu, eller blot væsentligt højere, kan der ikke imødeses en enorm vækst af biltrafikken.

Produktet af antallet af biler og taksten pr. bil kan næppe blive så fantastisk stort, at man kan få broen forrentet og afbetalt.

Kort sagt, hvad man end gør, må man forvente et vældigt regnskabsunderskud for broen hvert eneste år, ja selv efter ibrugtagningen vil renterne vedblive at forøge gælden.

Modstykket hertil er, at færgefarten allerede nu indbringer en nettoindtægt af størrelsesordenen 150 mill. kr. hvert år.

Dette taler for, at man bør opretholde færgefarten i nogle år, i det mindste til efter 1981, d.v.s. til man ved indsættelsen af de nye storfærger har fået erfaringer med det færgetransportsystem, der bliver uden sidestykke nogetsteds på kloden.

Eventuelt kan Storebælts- og Kattegatsfærgerne suppleres med

nogle svævefærger. Men det er en mindre sag i den store, økonomiske sammenhæng.

Dernæst kan man, når man har fået en oversigt over den fremtidige trafik- og samfundsøkonomi, etablere faste forbindelser.

Det kan klares for stærkt reducerede byggeomkostninger og tillige for forholdsvis små renteomkostninger, hvis man udfører forbindelsen via Storebælts Østre Rende som en tunnelforbindelse for togtrafikken + en broforbindelse for biltrafikken, gerne en lang hængebro, hvis piller kan placeres helt uden for den dybe del af Østre Rende i en sydligere linie, der ikke er egnet for en jernbanebro.

Disse tunnel- og broanlæg kan udføres på kort tid.

De to anlæg kan udføres samtidigt.

Alternativt kan de udføres successivt, – på den måde at tunnelfor-

bindelsen realiseres først og udformes for såvel almindelig togtrafik som biltransporterende tog.

Det kan fremme biltrafikken, bl.a. fordi den kan afvikles billigt.

Når den er vokset og har givet stort overskud i nogle år, kan man flotte sig med at bygge en bro specielt for biltrafikken uden at behøve at skele til, at økonomien derved forringes noget.

Slutresultatet bliver da trafikalt set omtrent det samme som ved den broplan, folkettinget vedtog for nogle år siden. Men der kan spares, ja tjenes mange penge i årene fremover.

Der kan utvivlsomt spares så meget i løbet af en rimelig årrække, at man for det beløb kan lave en banetunnel under Kattegat mellem Røsnæs og Samsø og tillige mellem Samsø og Svanegrund som led i en tog- og biltogsforbindelse mellem København og Århus.

## ARBEJDSMILJØ OG TJENESTEMÆND

### CO-Information

Efter mange forhandlingsrunder er det lykkedes centralorganisationerne og finansministeriet at nå til enighed om, hvorledes kapitel 9 i den nye arbejdsmiljølov skal behandles inden for vort forhandlingsområde. Forhandlingsresultatet er arbejdsministeriet nu ved at underminere. Det er utilstedeligt! Så kan det ikke siges kraftigere.

Forhandlingerne har stået på lige op til sommerferien, og de har drejet sig om arbejdsmiljølovens bestemmelser om hviletid og fridøgn.

Hovedreglerne herom er følgende med direkte citater fra loven:

»Arbejdstiden skal tilrettelægges således, at der i hvert døgn, regnet fra normal arbejdstids begyndelse, gives den ansatte en sammenhæn-

gende hvileperiode på mindst 11 timer«.

»Inden for hver periode på 7 døgn skal de ansatte have et ugentligt fridøgn, der skal ligge i umiddelbar tilslutning til en daglig hvileperiode. Det ugentlige fridøgn skal så vidt muligt falde på søndage og så vidt muligt samtidig for alle, der er ansat i virksomheden«.

Under nærmere betingelser kan der så ske fravigelser fra disse hovedregler.

Det siger sig selv, at fravigelser enten midlertidigt eller måske mere varigt kan være nødvendige, f.eks. må fravigelser være nødvendige, indtil styrelser og organisationer har forhandlet sig tilrette om lovens praktisering inden for eget område.

Og det var da også netop disse ting, forhandlingerne har drejet sig om. Det har ikke været lige nemme forhandlinger, for her mødes på den ene side kravet om, at lovens bestemmelser er givet for at skabe et sikkert og sundt arbejdsmiljø – også for statens tjenestemænd – og på den anden side kravet om, at nogle generelle lovbestemmelser skal fungere i den pulserende hverdag. Men vi nåede et resultat, som finansministeriet og centralorganisationerne var enige om.

Kort fortalt går forhandlingsresultatet ud på, at der på visse områder søges gennemført varige særordninger bl.a. vedrørende det ugentlige fridøgn, således at vor arbejdstidsaftales bestemmelser herom bliver gældende også i arbejdsmiljølovens forstand. Endvidere søges der gennemført tidsbegræn-

# Vi skal ikke levere forsvar for velbjergerede privilegerede

8

sede dispensationer frem til 1. januar 1979 for en række områder, således at der skabes mulighed for forhandlinger bl.a. med det formål at undersøge om nyansættelser eller omlægning af tjenester kan mindske eller måske helt fjerne behovet for varige dispensationer.

Vi er nu ad omveje blevet bekendt med arbejdsministeriets holdning til forhandlingsresultatet.

For det første er det arbejdsministeriets opfattelse, at man ikke kan tage stilling til de varige særordninger, som finansministeriet og centralorganisationerne er enige om. De har bedst af at blive behandlet i et særligt udvalg, hvor også andre mere eller mindre vedkommende ting bør tages op.

For det andet finder arbejdsministeriet, at finansministeriet, som arbejdsgiverpart i sagen, nok ikke har været sin opgave voksen, når man er gået med til at søge tidsbegrænsede dispensationer frem til 1. januar 1979, idet arbejdsministeriet foreslår, at denne dato ændres til 1. juni 1979.

Med denne holdning i arbejdsministeriet er man godt på vej til at sætte arbejdsmiljølovens bestemmelser (der i parentes bemærket trådte i kraft 1. juli 1977) ud af kraft i bedste fald i 2 år. I værste fald – og det er måske den dybere årsag – har arbejdsministeriet slet ikke noget ønske om, at loven skal gælde for statens tjenestemænd og holdningerne er derfor et led i en taktik for at få ønsket opfyldt.

Vi vil ikke acceptere, at vore forhandlingsresultater undermineres på denne måde. Skal arbejdsmiljølovens bestemmelser fraviges for statens tjenestemænd, må det ske i respekt for de forhandlingsresultater, ansvarlige forhandlingsparter – finansministeriet og centralorganisationerne – er nået frem til.

*Regeringens skattereformplaner går ud på en forenkling af skatteberegningen og en omfordeling af skattebyrden, så den bliver mere retfærdigt fordelt. Afdelingsleder i Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Mogens Lykketoft gør i denne artikel rede for reformen af lønmodtagerfradragene. Han skriver, at det er vigtigt at holde fast ved, at lønmodtagerne som helhed ikke har nogen interesse i at værne om de små fradragsprivilegier, når de bliver brugt som forsvar for de velbjergerede.*

## De fleste kan være fortrøstningsfulde

Regeringens udspil til en samlet skatte- og boligreform har i pressen mest været omtalt i sammenhæng med parcelhusejernes behandling. Her er det vigtigste indhold, at rentefradraget ændres til et fast nedslag i skatten for alle på ca. 40 pct. af renteudgiften, samtidig med, at det første stræk på skatteskalaen, hvor trækprocenten også er ca. 40 pct., forlænges helt op til 166.000 kroner.

Langt de fleste kan derfor være fortrøstningsfulde over for skattereformens boligpolitiske side. Det er kun de meget velhavende med store rentefradrag, der kan komme ud for en skatteforhøjelse.

## 2.000 kroners fradraget foreslås afskaffet

Men skattereformen indeholder også forslag om sanering eller omlægning af en lang række andre fradrag – der i blandt de almindeligste fradrag for lønmodtagerne.

Således foreslås afskaffelse af det faste fradrag på 2.000 kroner, der kan opnås af alle lønmodtagere uden dokumentation for udgifter ved arbejdet. Til gengæld får alle gavn af den generelle forhøjelse af

personfradraget med 3.700 kroner, som for de fleste kan dække denne og andre fradragsbegrænsninger.

Men er det da ikke urimeligt at afskaffe dette særlige fradrag, hvor lønmodtagerne undtagelsesvis har noget, som de erhvervsdrivende ikke har? Det mente man ikke i LO's skatteudvalg, og det mener regeringen altså heller ikke. De 2.000 kroner kan efter de gældende regler også gives den uorganiserede arbejder, der bor lige ved siden af arbejdspladsen, og derfor hverken har udgifter til fagforening eller transport mellem hjem og arbejdsplads. Og i forhold til den uorganiserede uden udgifter får andre jo kun fradrag for faktiske udgifter udover 2.000 kroner.

## Fradragsretten beskæres

Regeringens forslag betyder, at fradragsretten for faktiske udgifter beskæres. Men det kommer til at gælde både for selvstændige og lønmodtagere. Således vil der ikke længere være fradrag for kontingenter til faglige organisationer. Men så bliver der heller ikke skattepligt for eventuel konfliktunderstøttelse.

For udgifter til transport hjem/arbejdsplads forestiller regeringen sig en forhøjelse af det bundbeløb – idag 1.100 kroner – der ikke giver fradrag. Desuden skal der ske en omlægning, så man kun kan få fradrag med et fast ørebeløb pr. kilometer, uanset hvilket transportmiddel man bruger.

## Arbejdsgiverne skal ordne fradragene

For visse udgifter, som den enkelte lønmodtager må afholde under udførelse af arbejde – særligt udgifter til fortæring og kørsel i arbejdsgiverens tjeneste – skal der være en ordning, der ligner, hvad



der i dag gælder for de offentligt ansatte.

Arbejdsgiveren skal ud af den samlede udbetaling af løn plus eventuel udgiftsgodtgørelse straks ved lønudbetalingen gøre fradrag for standardbeløb pr. rejsedag og pr. kørt kilometer, så disse beløb ikke bliver beskattet og ikke kommer til at indgå i lønmodtagerens skattepligtige årsløn.

Ordningen benævnes en *lønfradragssordning* og skal erstatte de nuværende regler om offentligt ansattes skattefrie godtgørelse og om såkaldt »trækfri A-indkomst« – f.eks. diæter m.v. i faglige organisationer.

### En forenkling for lønmodtagerne

Der sker altså ikke den store realitetsændring når man ser på den enkeltes økonomiske stilling. Beløb svarende til lønfradraget forbliver reelt skattefrit. Men kontrollen med, at fradraget gives korrekt,

flyttes fra ligningen af den enkelte lønmodtagers selvangivelse til arbejds giverkontrollen.

For skattemyndighederne bliver der altså tale om overflytning af opgaver fra en instans til en anden, og for arbejdsgiverne vil det kun sjældent stille større krav end de gældende regler. For lønmodtagerne bliver det en forenkling.

### Ikke værne om små fradragsprivilegier

I forbindelse med afskaffelsen af det faste lønmodtagerfradrag og indførelse af lønfradragssordningen vil en række mindre faste fradrag for skønnede særlige udgifter til arbejdstøj o.lign. falde væk. Dog skal der fortsat være adgang til fradrag for ekstraordinære udgifter i forbindelse med arbejdet, hvis de kan dokumenteres, og for så vidt de overstiger 1.000–1.500 kroner årligt.

Der er nogen, der mister særlige fradrag ved denne reform af løn-

modtagerfradragene. I forenklingens tjeneste. Man kan i de enkelte tilfælde givet finde anledning til at kritisere dette. Men det er vigtigt at holde fast, at lønmodtagerne som helhed ikke har interesse i at værne om små fradragsprivilegier, fordi de urimeligt, men uundgåeligt bliver brugt som argument også for de store fordele, det gældende system giver de velbjergede.

### Reformudspillet en helhed

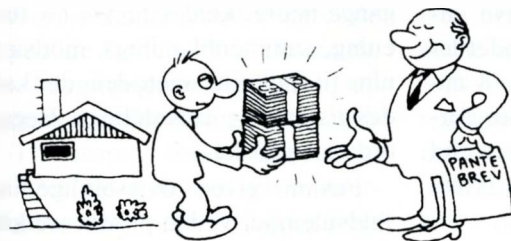
Det er en god målsætning for en skattereform at forlade et system, hvor åbenbare urimeligheder og unddragelsesmuligheder trives side om side med en »retfærdighed« i detaljen og erstatte det med et system, hvor millimeterretfærdigheden er afløst af en rimelighed i de store linier og for alle grupper. Regeringens skattereformudspil udgør det første, store skridt i denne retning. Det har en helhed, der bør fastholdes.

Han skal kontrollere



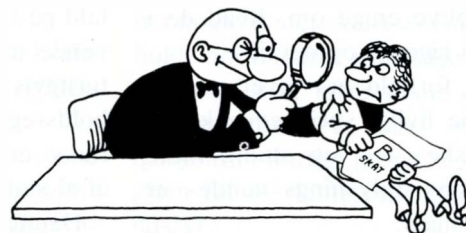
Han betaler kun det halve

Så er hans skat betalt!



Han får fradrag

Han skal „huske“ at opgive renterne

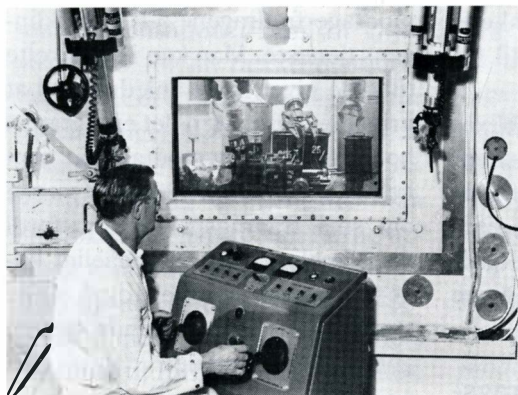


Han kan klare andre opgaver!

# Atomkraftspørgsmål venter på svar

Overblikartikel

10



Danmark er et betydeligt atomkraftforskende land, deltager i det europæiske samarbejde, EURATOM. Billedet her er fra Risø, hvor der også arbejdes med fusionskraftanlæg, der vil kunne producere fra havvandets brintatomer fire gange mere energi end nuværende anlæg og uden væsentlige affaldsulemper.

**E**

nergiforsyningsopgaven afspejler nye vilkår for mange jernbaner. Typisk kommer kraftværker stærkere ind i billedet med elektrificeringens udbredelse.

Orientering må derfor holdes ved lige, når nye energikilder bliver nødvendige for at sikre fortsættelse af alt det, vi fortsat venter af industrisamfundenes civilisation.

Men orientering kan have svære kår. I årevis har de fleste industrialiserede nationer været vidner til og part i en atomkraftdebat, der på intet tidspunkt har været præget af åbenhed – bortset fra forståelige udslag af *følelsesladet* art i befolkningen.

Udslagene har derfor naturligt nok manifesteret sig med både »JA til atomkraft« og »NEJ til atomkraft« bevægelser. Parterne har ikke været velinformerede nok til at kunne blive enige om, hvad de i grunden siger ja og nej til.

Dette forhold har givet massemedierne livligt springende kilder at »pjaske« i – og stadig mere »mudrede« oplysnings»vande« er blevet følgen.

Det ejendommelige er, at både ja- og nej-bevægelserne har samme

sigte! Men dette forvirrende forhold har selv videnskabsmændene ikke fundet ulejligheden værd at gøre rede for. Hvilket siger noget om en manglende væsentlig dimension hos videnskabsfolk.

Situationen nu er den, at der bygges og forberedes atomkraftværker til udvikling af energi fra spaltede atomer – mere populært udtrykt: ved »kontrolleret atomsprængning«.

Selve spaltningen er afhængig af »råstoffet«, *uran*, hvoraf Jorden kun har begrænsede, kendte forekomster.

Spaltningen har en væsentlig ulempe: den producerer betydelige mængder af stærkt radioaktive spildprodukter – de berygtede, livligt internationalt debatterede *affaldsstoffer*.

»Absolut« sikker opbevaring i årtusinder af dette ikke direkte tilintetgørelsesbare, radioaktive affald på for mennesker og andet levende utilgængelige steder vil naturligvis selv med de bedste forholdsregler aldrig være sikrere end f.eks. en naturkatastrofe på tværs af al statistik ville »tillade«.

Denne ulempe kan dog ses i et vist lys af Jordens begrænsede uranforekomster. Disse antages at

kunne vare i to-tre årtier. Nye uranfund er ikke gjort i de sidste 19 år.

Så det er dog en – lille – trøst for nej-sigerne og ligesindede, at affaldsophobningen ville ikke kunne fortsætte i al evighed.

Energiforsyningsmæssigt er »trøsten«, at et hidtil kun lidt udnyttet »råstof«, der betegnes *uran 238*, vil kunne forlænge nuværende a-kraftværkers levetid. Ulemperne fra *uran 238* ville dog i praksis vokse mere end blot parallelt med den længere levetid.

Samtidig med kraftværkernes nu praktiserede atomspaltningsmetode arbejder forskere navnlig i U.S.A., England, Italien, Sovjet og Danmark med udvikling af en anden metode, der *forener* atomer ved smeltning, *hvorved der udløses fire gange mere energi* end ved den nuværende spaltning. Metoden, der altså kan hævdes at være fire gange bedre, kaldes *fusion* (= forening, sammenblanding), modsætning til spaltningsmetoden, der kaldes *fission* (= celledeling). Begge ord er engelske.

Fusion giver uvæsentlige affaldsulemper ved at producere kun få radioaktive stoffer.

Mere – eller mindst lige så – bemærkelsesværdigt er, at »råstoffet«

til fusionskraft er i havvandet omkring Jordens lande. Dette vil efter al mulig menneskeberegning sige, at fusionskraft kan give *uendelig energiforsyning* baseret på mange gange Jordens nuværende totale energiforbrug ... noget med mere end nok til »tusinder af millioner år«, ifølge videnskabsfolkene.

Atom»smelteriet«, der er forudsætningen, har imidlertid ladet vente på sig. Det skyldes, at mennesket ikke har kunnet fremstille teknik til at udvikle og navnlig kontrollere de ufattelige varmegrader, der skal til.

Havvandets brintatomer skal nemlig ophedes til over 100 millioner celciusgrader – det svarer til sol og stjerners temperaturer! Sådanne »gasovne« har vi til dato ikke kunnet fremstille her på Jorden.

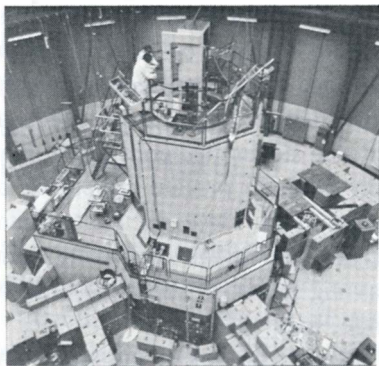
Men nyeste udvikling med *laser* (= udnyttelse af koncentrerede lysstråler ... børns »brændglas« leg på højeste tekniske og videnskabelige plan) har ifølge laser-eksperter i U.S.A. bidraget meget lovende til at øge vor mulighed for at skabe og tæmme soltemperaturer. Laser har altså afkortet vejen til smeltemetodens længe imødesete gennembrud. »Laser« er også engelsk, men et kunstord – dets enkelte bogstaver er initialerne i *Light Amplification (by) Stimulated Emission (of) Radiation*.

Sådan ser – i kortest mulige træk – atomenergisituationen ud, medens dette skrives.

Hvorfor træder atomforskere i de betydelige lande – bl.a. Danmark, hvis beundringsværdige bidrag til verdens atomforskning og deltagelse i Europas forskningsgruppe, EURATOM vi danske selv er mærkeligt uvidende om – så ikke fremforan deres med-mennesker og lægger disse »kort« på bordet, forsiderne opad, så alle, ikke mindst

politikere, kan se værdierne af dem?

Hvorfor peger de samme eksperter ikke på, at nuværende a-kraftværker – hvorom hele debatten bølger – sådan set er *halvfærdige* anlæg, som man kunne nøjes med at holde i beredskab på færdigudviklingsstadiet, dersom (imod videnskabens forventning) det endelige anlæg – fusionskraftanlægget – ikke skulle kunne virkeliggøres alligevel?



Hvorfor skal menneskeracen besvære sig selv – og andet levende – med disse atomkraftens »hestesporgvogne«, fissionsanlæg, når vi igennem laboratorievinduerne (billedet i disse linjer er fra Harwell atomforsøgsstation, England) allerede nu kan se, at der er god grund til at vente på den uendeligt mere anvendelige og acceptable fusionsteknik? Vente i vished om, at bunden i verdens kul- og oliereserver ingenlunde er nået endnu – TVÆRTIMOD. Minedrift *kan* fremmes ifølge nye, energipolitiske rapporter fra bl.a. U.S.A. og England, helt bortset fra Nordsø-oliekilderne og andre havminer.

Det er de tre store a-kraftspørgsmål ved udgangen af 1970'erne.

Atomvidenskabsfolkene alene kan – og har *menneskelig og samfundøkonomisk pligt* til at – besvare disse spørgsmål i alle relevante enkeltheder. Nu.

## UDLANDET I —GLIMT

● POLEN's Dziwna flod har fået ny jernbanebro på strækningen mellem Swinoujscie og Szczecin.

Svar til »daglig avislæser«: Nej, det er ikke polske stednavne, aviserne vrimler med nu. Sådan ser det bare ud.

● JAPAN's »shinkansen« – højhastighedstog – verden ville være mindre spændende uden dem – taber smådele under den høje fart (260 km/t), meddeler en japansk arbejdsgrupperapport. Årsag: Vognslitage og mangelfuld inspektion. Situationen er ikke alvorlig, kommenterer de utrættelige japanere, men flere steder på ruterne har det dog været nødvendigt at opsætte plankeværker for at hindre flyvende togdele i at ramme banearbejdere og tilfældige personer.

»Shinkansen« betyder *kugle*, en hentydning til togets patronlignende forparti. Altså et virkeligt ramrende navn.

● PAKISTAN's vestlige jernbaner har nogle steder svært ved at opretholde normal drift som følge af grove tyverier af reservedele og signalapparatur. Nu har banerne igangsat et hurtigt fabriktionsprogram for at skaffe nok af nævnte udstyr.

Så sætter tyvene nok også tempoet op.

I de sidste fire-fem år er der talt overordentlig meget om krisen og dens virkninger på det danske samfund. Det har været et tilbagevendende tema at fremhæve 60'erne som et velstående og lykkeligt tiår sammenlignet med 70'ernes stagnation og tilbagegang. En sådan fremstilling er imidlertid en sandhed med modifikationer – endda med ret så store modifikationer. Krise er et stærkt ord. En lidt nærmere betragtning af realiteterne rokker i virkeligheden ved en hel del af de opfattelser, som vi har fået indprentet gennem de sidste års megentale om krise og tilbagegang.

Disse betragtninger skyldes professor, dr. polit. Svend Aage Hansen, der har skrevet om »Krise, forbrug og opsparing« i årsberetningen fra Laane- og Sparekassen for offentligt ansatte.

Svend Aage Hansen gør gældende, at den gennemsnitlige realindkomst trods al tale om krise og tilbagegang i 1977 lå 10% over 1970-niveauet. 70'ernes afdæmpning betød en nedgang fra 60'ernes meget høje vækst på godt 4% om året til vækstrater omkring 1,4%. Men kun i 1975 var der tilbagegang i realindkomsten, og niveauet ligger nu reelt 10% over 1970.

Svend Aage Hansen finder det derfor svært at fatte, at der skulle være tale om en sådankrisetilstand, som kommer til udtryk i den kendsgerning, at en hel del af erhvervslivet er i vanskeligheder, og at arbejdsløsheden har ramt 180–200.000 personer. Han mener, at forklaringen i meget højere grad ligger på strukturforskydningerne i det økonomiske liv end i selve krisebølgens dybde.

Under 70'ernes krise viser den private motorkørsel, forbruget af drikkevarer og tobak og af udlandsrejser den største stigning. Profes-

sor Svend Aage Hansen kalder det et meget bemærkelsesværdigt træk i den nuværende krise, at netop sådanne luksusbetonede områder har kunnet tiltrække den uden sammenligning største forbrugerinteresse. Til gengæld spares der på andre forbrugsvarer og tjenester og på brændsel, tekstil og beklædning. Også de mere traditionelle kulturgoder må holde for.

Svend Aage Hansen mener, at de senere års forskydninger i befolkningens fordeling af dens indkomst mellem forbrug og opsparing har bidraget til at dæmpe opsvinget. Forbrugsværdierne er i løbet af 70'erne steget med godt 100%, men den samlede private opsparing er steget med 134% og husholdningernes personlige opsparing, som navnlig kommer sparekasserne til gode, med 127%.

Den private sektor har under krisen opsparet en væsentlig større andel af sin indtjening end tidligere. I begyndelsen udgjorde den private opsparing kun ca. 16% af nationalproduktet, men i de senere år har det ligget helt oppe på 19–20%. Disse tendenser skyldes, mener professor Svend Aage Hansen, »uden tvivl, at en væsentlig del af befolkningen har ønsket at dække sig ind for den voksende økonomiske usikkerhed«.

## Landsoplysnings- udvalgets sam- mensætning:

Formand:  
Hovedkasser N. Kristensen, Kh  
Sekretær:  
Lokomotivfører J. Thillemann, Gb  
Medlemmer:  
Lokomotivfører G. A. Rasmussen, Gb  
Lokomotivfører V. Dörner, Es  
Lokomotivfører M. B. Pedersen, Ar

En efterlønsordning sigter mod en omfordeling af arbejdet, så der gives mulighed for beskæftigelse af yngre arbejdsløse, skriver arbejdsminister *Svend Auken* i denne artikel. Ordningen vil have stor betydning for nedslidte arbejdstagere, der i en årrække har været beskæftiget ved særligt fysisk eller psykisk krævende arbejde.

Det er regerinsens hensigt allerede i denne folketingssamling at fremsætte forslag om indførelse af en efterlønsordning for arbejdsløsheds-kassemedlemmer over 60 år, således at disse efter mange års indsats på arbejdsmarkedet får mulighed for at trække sig tilbage og derved skabe plads for yngre arbejdsløse.

Regeringen nedsatte derfor i begyndelsen af november måned sidste år et udvalg med repræsentanter for arbejdsmarkedets parter, der som sin første opgave skal udarbejde forslag til en efterlønsordning. Udvalget har omkring påske afgivet betænkning herom.

Efterlønsordningen skal primært ses som en arbejdsmarkedspolitisk foranstaltning, der sigter mod en omfordeling af arbejdet, idet ældre lønmodtageres tilbagetrækning fra arbejdsstyrken giver mulighed for beskæftigelse af yngre arbejdsløse.

Indførelsen af ordningen vil medføre en forskydning i tilbagetrækningsmønstret, således at de 60–66 åriges erhvervsdeltagelse vil falde. Det må formodes, at denne omfordelingsvirkning vil slå hurtigt igennem.

Samtidig vil efterlønsordningen få stor betydning for nedslidte arbejdstagere, der gennem en årrække har været beskæftiget ved særligt fysisk og psykisk krævende arbejde. Denne gruppe får nu mulighed for at forlade arbejdsstyrken nogle år før pensionsalderen uden

at skulle opleve en meget stor indtægtsnedgang som i dag.

Efterlønsordningen skal ses som en udbygning af den eksisterende arbejdsløshedsforsikring og administrationen af ordningen skal henlægges til arbejdsløshedskasserne, ligesom det er hensigten at arbejdsmarkedets parter gennem forhøjede arbejdsgiver- og medlemsbidrag til arbejdsløshedsforsikringen selv skal finansiere den del af udgifterne til efterløn, der ikke modsvares af besparelser på arbejdsløshedsdagpenge, hjælp efter bistandsloven eller førtidig folkepension. Ordningen vil således ikke komme til at belaste de offentlige finanser, men vil hvile i sig selv.

Det er hensigten, at medlemmer, der er i beskæftigelse ved overgangen til efterløn, de første år skal have en efterløn, som svarer til den dagpengesats, pågældende ville være berettiget til i tilfælde af ledighed, hvorefter denne gradvis nedtrappes.

Efterlønsordningen skal have virkning fra 1. januar 1979. Dette betyder, at langtidsledige over 60 år, der ellers ved moratorieordningens udløb ville falde for 26-ugers reglen, vil få mulighed for at gå over på efterløn. Herved løses et meget alvorligt problem for en aldersgruppe, der har svært ved at finde beskæftigelse i en situation som den nuværende med meget stor arbejdsløshed.

Også andre, der bliver ledige efter det fyldte 60. år, kan overgå til efterløn og slipper derfor for at skulle stå til rådighed for arbejdsmarkedet. Man kan sige, at efterlønnen er en slags betaling for at holde sig væk fra arbejdsmarkedet.

Indførelsen af en efterlønsordning vil få stor betydning, dels ved at sikre en omfordeling af arbejdet mellem ældre og yngre, dels ved at

sikre de ældre arbejdsløse, der falder for 26-ugers reglen, økonomisk og dels ved at give nedslidte arbejdstagere mulighed for at forlade arbejdsmarkedet uden at skulle opleve en meget stor indtægtsnedgang.

Det er mit håb, at Folketingets partier vil være med til at yde et konstruktivt bidrag til at løse de problemer, som den store arbejdsløshed har skabt for de 60-66 årige.

## DSB søger medarbejdere til uddannelse til lokomotivfører

Vi mangler medarbejdere til uddannelse til lokomotivfører.

Kunne du tænke dig at være medarbejder ved DSB, og vil du være med til at yde vore kunder en endnu bedre service?

Er du fyldt 24 år men ikke 36 år, har du normal høreevne, farvesans og fornøden synsstyrke? (6/6 på det ene øje og mindst 6/12 på det andet øje uden brug af briller).

Har du en faglig uddannelse som smede- og maskinarbejder, automekaniker eller elektromekaniker?

Så har du mulighed for at blive uddannet til lokomotivfører.

De fleste medarbejdere skal vi bruge på Sjælland (København-området), men der skal dog også ansættes medarbejdere i Århus og Fredericia.

Er du interesseret i ansættelse kan du få et ansøgningsskema på vore stationer, eller ved henvendelse til personaletjenesten telefon 01-14 04 00 lokal 2018 eller 2917, hvor også nærmere oplysninger kan fås.

Personaletjenesten  
Sølvgade 40 1349 København K

## Novellesamling om arbejdspladsens forskellige problemer

Jord- og betonarbejderen, skibsværftsarbejderen, kartonnagearbejderen, ekspedienten, pedellen . . . Hvad føler, gør og tænker vi – alle os »almindelige« danskere, når vi er på arbejde? Og hvad tænker vi når vi ikke kan få arbejde?

Her er en stribe noveller der fortæller om arbejdspladsens udfordringer, ulykker, skuffelser og glæder. Novellerne er alle skrevet på erfaringer og oplevelser, ikke på forudfattede meninger. De forherliger ikke arbejderen. Men de gør ham heller ikke til en forudsigelig, død brik i en verdenshistorisk filosofi. De skildrer ham varmt, kritisk, sjovt, følsomt.

Novellesamlingen er bemærkelsesværdig ved sit emne. Men også ved at novellerne er skrevet på opfordring af fagbevægelsen. Det er første gang fagbevægelsen så direkte har bakket op om den hjemlige skønlitteratur ved at udsende noveller af en så stor gruppe forfattere, hvoraf flere hermed får deres litterære debut.

Bogen er redigeret af Ole Hyltoft.

Forfatterens navne:

*Anders Bodelsen, Henning Ipsen, Arne Herløb Petersen, Sten Kålø, Cecil Bødker, Hans Lyngby Jensen, Nils Nilsson, John Nehm, Jørgen Lindgren, Preben Nielsen, Jannick Storm, Martha Christensen, Lindy Jensen, Jesper Mølkjær, Hans Hansen, Mogens Parkvist, Jackie Ørum, Lean Nielsen, Jytte Borberg, Ole Hyltoft.*

Der kræves meget af den gode tillidsmand, han har ikke alene et ansvar overfor de kolleger, der har valgt ham. Han har også et ansvar overfor den organisation, han tilhører, og hvis repræsentant han er. Han må og skal derfor have indsigt i forskellige forhold vedrørende organisationen han står for, og han må have fællesskabets tanker i sig.

Han må også kunne vejlede sine kolleger på den rigtige måde, derfor stilles også de krav til ham, at han må være godt inde i love og bestemmelser. Ingen kan med rimelighed forlange at han skal være et omvarende leksikon, der på stående fod kan besvare ethvert spørgsmål, det væsentligste er, at han ved, hvor de ønskede oplysninger kan findes.

Det er jo også ham, der skal kanalisere medlemmernes ønsker og varetage deres interesser, først og fremmest de tjenstlige, men der kan også være tale om at hjælpe med mere personlige problemer. Det er tillidsmandens opgave at forsøge at rette ting, der generer på tjenestestedet, det kan være tjenestens tilrettelæggelse, ferie og miljøet i videste forstand: Lokaler, inventar, men også tonen kollegerne imellem og forholdet til overordnede.

En tjenestemand må sætte sig grundigt ind i tjenestestedets forskellige arbejdsområder, og ved samtidigt at have gennemgået F.I.U.s tillidsmandsuddannele, vil det give ham det nødvendige »rygstød« i forhandlingerne med ledelsen – og det vil give ham de lige så nødvendige forudsætninger for at kunne vurdere, om de krav, kollegerne rejser overfor ham, er rimelige og har mulighed for at blive gennemført. Den tillidsmand, der kritisk løber til ledelsen med alt, hvad han bliver præsenteret for, vil ikke alene få meget at bestille, han

vil også hurtigt miste sin autoritet både hos ledelsen og hos sine kolleger.

En klar målsætning for vor organisation er, hvilket også blev understreget på vor nylig afholdte kongres, at give vore tillidsrepræsentanter ude i afdelingerne en uddannelse af et omfang og indhold, at det for den enkelte tillidsmand vil give ham de forudsætninger for at han kan udføre sine funktioner i afdelingen i overensstemmelse med vor organisations målsætning.

Fagbevægelsens interne uddannelsessystem, F.I.U., er et uddannelsesprogram, der er opbygget i moduler. Det dækker den specialviden, som vil give tillidsrepræsentanterne en solid baggrund, så de i takt med udviklingen på arbejdsmarkedet, er i stand til at løse de opgaver, som de i kraft af den øgede medindflydelse og medansvar har. De må tage stilling til disse opgaver og forhandle på deres kollegers vegne.

F.I.U. systemet har fire hovedlinier: Organisationslinien, samarbejdslinien, tillidsmandslinien og sikkerhedsmiljølinien.

Landsoplysningsudvalget har udarbejdet et skema, som tilsendes afdelingerne, og hvor de tillidsrepræsentanter, der er kursusberettigede efter de aftaler, der er indgået mellem DSB og DLF, kan oplyse udvalget om, hvilken uddannelse eller dele deraf de ønsker at deltage i. Gennem F.I.U.-komiteen har vi fået tildelt 15 pladser á 14 dage til at afholde et Forbunds kursus i DLFs regi. Det skal ske i efteråret 1978. Forbunds kurset er for dem, der ikke tidligere har modtaget nogen faglig uddannelse, at betragte som »indgangsporten« til FIU-uddannelsen. Det er nødvendigt, at alle, der begynder en faglig uddannelse, får kendskab til sit eget forbunds

struktur og overenskomstforhold, ligesom man indføres i fagbevægelsens samlede struktur, ide og virke. Landsoplysningsudvalget giver hermed et eller flere tilbud om en faglig uddannelse til vore afdelingers tillidsfolk, som vi håber I er villige til at modtage i erkendelse af, at det er en nødvendighed at holde sig a jour for at være tillidsmand af i dag.

Information om kursernes indhold og tidspunkt for afholdelse kan indhentes ved henvendelse til Landsoplysningsudvalget eller ved gennemlæsning af kursuskalender 2. halvår 1978 udgivet af fagbevægelsens interne uddannelse.

Litteraturhenvisning om FIU-systemet: Artiklerne i DLT nr. 7 – 1976 af Jørgen Thillemann og nr. 6 – 1978 af lederen af LO uddannelsesafdeling Finn Thorgremson.

Med venlig hilsen

*Landsoplysningsudvalget*

## Nye Lyntog til DSB

DSB har nu skrevet kontrakt med Scandia-Randers A/S om levering af to lyntogssæt på hver fem vogne. Ordren er på i alt ca. 30 mio kr.

De to lyntog bliver en prototype for serieleverancen af de lyntog, der fra 1984 skal udgøre ryggraden i DSBs fjerntrafiksystem. Med dette materiel skrives et nyt kapitel i jernbanehistorien, idet der udvikles et togsæt i ren dansk design gennem et tæt samarbejde mellem DSB og Scandia-Randers A/S.

Prototypetogene bliver leveret i januar 1981, hvorefter der i de følgende måneder foretages tekniske afprøvninger m.v., inden de sættes i drift og inden beslutningen om serieleverancen.

# Magnet-tog i drift næste år

I sovjetrepublikken Kasahstans hovedstad, Alma-Ata, begynder man næste år at anlægge en ny eks-pres-bane. Den anlægges efter et nyt system bestående i, at vognene ved en magnet-effekt løftes nogle få centimeter over skinnerne og drives frem af lineare motorer. Som tidligere nævnt i Danmarks Transport-Tidende er der tilsvarende forsøg i gang mange steder i verden. Japan synes at være klar til at ind-sætte magnet-tog inden for en over-skuelig tid. Japan Air Lines har planer om at betjene den nye Nari-ta-lufthavn med magnet-tog fra centrum af Tokyo, og de japanske statsbaner vil med tiden indføre sy-stemet generelt på lange strækninger. Forsøgshastigheden er i øje-blikket på godt 300 km/t.

Første afsnit af det sovjetiske anlæg vil bestå af en 13 km lang strækning inden for byområdet. Senere skal der anlægges en 65 km lang bane efter samme princip, hvorved der sikres ekspresforbin-delse mellem hovedstaden og et stort rekreativt område.

## Årsfest i loko-motivmændenes Jubilæumsforening

Lokomotivmændenes Jubilæumsforening i østområdet, afholder sin årsfest, onsdag den 4. oktober, kl. 13.00 i Sct. Andreas Ordenens Sel-skabslokaler, Frederiksberg Alle 11, København.

Som tidligere har vi heller ikke i år slækket på traditionerne, og by-der på det store kolde bord m/lune retter, samt øl og snaps. Ved det efterfølgende kammeratlige sam-vær vil blive serveret Kaffe og Cognac.

Det bliver en særlig festlig årsfest denne gang, idet ikke mindre end 19 af foreningens medlemmer har kunnet fejre jubilæum ved DSB si-den sidste årsfest. Vi håber på et stort fremmøde så vi kan få fejret dem på behøring vis.

Desværre følger deltagerprisen ikke traditionerne, vi har på grund af det store antal jubilarer, og al-mindelige prisstigninger, måttet sætte den til Kr. 150,00, men vi hå-ber ikke det afskrækker nogen, men ser hen til en, som vanlig god kam-meratlig og hyggelig årsfest.

Med venlig hilsen og på gensyn på styrelsens vegne  
*Jørn Thillemann.*

Indtegning skal ske senest den 25. september på de fremlagte li-ster, eller til foreningens skatteme-ster Erik Profft, Gb. Mdt. tlf. (02) 95 17 69.

---

## PERSONALIA

---

**Forfremmet til lokomotivfører (15. Irm.) pr. 1.8. 1978**

Lokomotivfører (13. Irm.)  
K. Lohmann mdt Od i mdt Od  
K. P. Hansen mdt Es i mdt Es  
A. Vinding mdt Ar i mdt Ar

**Forfremmet til lokomotivfører (17. Irm.) pr. 1.8. 1978**

Lokomotivfører (K) (16. Irm.)  
O. Wass mdt Kh i mdt Kø

Lokomotivfører (13. Irm.)  
C. V. Mogensen mdt Kø i mdt Kø  
Mogens Hansen mdt Ar i mdt Ar  
O. P. Schrøder mdt Ar i mdt Ar  
A. Søgaard mdt Kb i mdt Kb  
Georg Jensen mdt Kb i mdt Kb

**Forfremmet til lokomotivfører (18. Irm.) 1.8. 1978**

Lokomotivfører (17. Irm.)  
A. Hansen mdt Fa i mdt Fa  
P. W. H. Jørgensen mdt Gb i mdt Gb

**Ansæt som lokomotivassistent (9. Irm.) 1.8. 1978**

Lokomotivassistent p (9. Irm.)  
O. B. Poulsen mdt Kh i mdt Kh  
J. V. Sørensen mdt Kh i mdt Kh  
J. G. Kristensen mdt Kh i mdt Kh  
B. S. Larsen mdt Kh i mdt Kh  
E. Schelhase mdt Kh i mdt Kh  
J. O. Johansen mdt Kh i mdt Kh  
O. A. Meyhoff mdt Kh i mdt Kh  
J. K. Stegmann mdt Kh i mdt Kh  
B. O. Larsen mdt Kh i mdt Kh  
L. J. Lindberg mdt Kh i mdt Kh  
Erik Jakobsen mdt Kh i mdt Kh  
B. K. Riis mdt Kh i mdt Kh  
B. C. D. Vest mdt Kh i mdt Kh  
K. R. Jepsen mdt Kh i mdt Kh  
N. Paulsen mdt Kh i mdt Kh

**Ansæt som lokomotivassistent p. 1.8. 1978**

J. K. Nielsen mdt Kh  
K. Klich mdt Kh  
K. Vestergaard mdt Kh  
P. O. Nielsen mdt Kh

**Ansæt som lokomotivassistent p. 1.9. 1978**

R. Y. L. Larsen mdt Kh  
M. A. Holm mdt Kh  
V. P. Madsen mdt Kh  
P. S. Rivold mdt Kh  
F. Brøndal mdt Kh  
F. H. Karlsen mdt Kh  
K. V. Nielsen mdt Kh  
K. B. Mjesing mdt Kh  
P. V. Hansson mdt Kh

**Afskediget pr. 31.10. 1978 e. ans. alder**

Lokomotivfører (dtfs) (15. Irm.)  
E. S. L. B. Frederiksen mdt Had.

**Afskediget pr. 31.10. 1978 p.g.a. svagelighed**

Lokomotivfører (18. Irm.)  
P. Wichmann mdt Gb  
Lokomotivfører (17. Irm.)  
T. Olsen mdt Gb  
Elektrofører (15. Irm.)  
E. K. B. Jensen mdt Kh

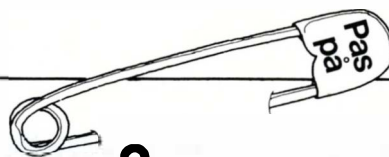
**Opmærksomhed frabedes**

Evt. opmærksomhed i anledning af mit ju-bilæum frabedes venligst.

Elf. P. Legind-Hansen, Kh.

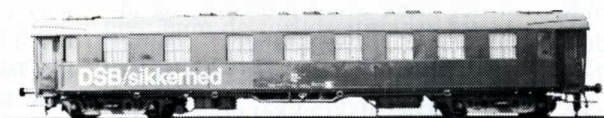
**Dødsfald**

Pens. lokomotivfører Rich. Lillie, Køben-havn død d. 25.7. 1978



# Pas på

- og gør din arbejdsplads mere sikker!



## Kig ind i sikkerhedsvognen her:

Helsingør	12-14/9	Holstebro	2/10	Vanløse	23/10
Nyborg	12-14/9	Næstved	3-4/10	Østerport	24/10
Hillierød	15/9	Struer	3-4/10	København H	25/10-2/11
Odense	15-19/9	Skive	5/10	Silkeborg	26/10
Korsør	18-22/9	Nykøbing FI	5-6/10	Herning	27/10
Fredericia	20-25/9	Viborg	6/10	Vejle	30/10
Slagelse	25/9	Randers	9-10/10	Horsens	31/10
Ringsted	26/9	Rødby Færge	9-11/10	Vojens	1/11
Kolding	26-27/9	Ålborg	11-13/10	Padborg	2/11
Roskilde	27-28/9	København Gb	12-20/10	Sønderborg	3/11
Esbjerg	28-29/9	Hjørring	16/10	Glostrup	3/11
Holbæk	29/9	Frederikshavn	17/10		
Kalundborg	2/10	Århus	18-25/10		

## DSB/sikkerhed

For tredje gang deltager DSB i en af de europæiske jernbanestyrelsers sikkerhedskampanjer. I modsætning til de to tidligere kampanjer, henholdsvis i 1972 og 1975, lægges der denne gang større vægt på at give fremstødet et dansk islæt. Det sker i håb om, at kampagnen i højere grad vil appellere til DSBs medarbejdere.

Bestræbelserne koncentrerer sig om to udstillingsvogne, der i perioden 12. september til 3. november er på turné rundt i landet med besøg på i alt 37 stationer. Lokale opslag vil fortælle nærmere om tidspunkter og sporbenyttelse.

Vognene rummer en plancheudstilling bygget op omkring kampagnens centrale emne: jernbanekøretøjer i bevægelse. Der gives eksempler på, såvel hvordan man bærer sig rigtigt som hvordan man bærer sig forkert ad. I vognene vil man desuden finde en udstilling af beskyttelsesudstyr, og der vises et 10

minutters TV-program, ligeledes med baggrund i kampagnens tema.

I vognene udleveres en ny udgave af brochuren »Pas på« og kampagnesymbolet, en gul sikkerhedsnål med påskriften »Pas på«.

I modsætning til tidligere er der ikke lagt op til en møderække, men lokale sikkerhedsrepræsentanter vil være til stede til drøftelse af eventuelle spørgsmål.

Kampagnen tager først og fremmest sigte på det personale, der har direkte berøring med jernbanedriften; Det vil bl.a. sige stations-, tog-, bane-, sikrings- og maskintjenestepersonale. Kampagnen henvender sig dog også til søfartspersonale, når det gælder arbejdsoperationer med tilknytning til landsiden.

Sikkerhedskampagnen har en alvorlig baggrund i det store antal skader i forbindelse med tjenesten ved DSB. På et år drejer det sig om 1200 skader. Det svarer til, at 6 ud af hver 100 medarbejder bliver ramt.