

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, bold, black number '1'.

1

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. JANUAR 1980 – 80. ÅRGANG

1

Indhold:

Der skal investeres	2
Lønmodtagernes selvangivelsesfradrag	3
Kulturens og kurvernes Spanien	6
Sommerrejser med DJT-1980	8
»Svendeanciennitetsreglen«	11
Sommerkursus på LO-skolen	12
DSB-nyt	13
Fra medlemskredsen – Håbløshed	14
DSB-skolens plan 1. halvår 1980	14
Personalialia	15
Miljøundersøgelsen	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.

Det er ikke med højstemte forventninger, vi er trådt ind i det nye år. Landets økonomiske forhold betinger, at der skal vises tilbageholdenhed i samfundshusholdningen – og det får dybtgående virkninger for den virksomhed fagbevægelsen skal øve i medlemmernes interesse.

1979 afsluttedes med store økonomiske indgreb, som skulle standse vort samfunds vej mod en afgrund, men hvor politiske uoverensstemmelser forhindrer en løsning, der kan give tillid til tro på vej ud af et økonomisk uføre. Vi fik en løsning, som ikke hjælper stort, medmindre den følges op af andre foranstaltninger. Vi fik også en klarhed over, at ingen befolkningsgruppe reelt ville yde noget særligt bidrag til opgavernes løsning. Det kan bekymre, at der er så lidt forståelse for situationens alvor.

Det offentlige er, i såvel op- som nedgangstider, først og fremmest det område, der skal holde for, når indgreb skal foretages. Og det får vi som beskæftigede i DSB at føle. Virksomheden får ikke lov til at udvikle sig i hensynet til behov for kollektiv trafik.

Energikrisen til eksempel, har understreget nødvendigheden af en hurtig omstilling, men de fornødne ressourcer dertil stilles ikke til rådighed. Vi oplever en overfyldning af togene, der fører til utilfredshed hos det rejsende publikum. Vore politikere må være hurtigere i aftrækket. De må se at komme ud af starthullerne og tage beslutning om forøgelse af investeringer i rullende materiel til DSBs lokomotiv- og vognpark. Der skal ikke »skæres« i de investeringer, som så klart kan give højere indkomster i statens i øvrigt så forslugne kasse. Vi må som fagorganisation være aktivt med i arbejdet for at påvirke politikerne til tage hurtigere og effektivere beslutninger om styrkelse af den kollektive trafik. At det først og fremmest skal ske i hensynet til kundernes betjening kan ikke skade vore faglige interesser – tværtom. Det vil give et bedre grundlag for opfyldelse af kravene om ændringer af og forbedringer i arbejds- og lønmæssige relationer. Vi har jo i løbet af 1979 fået rejst en række vigtige spørgsmål, hvorom vi sætter vor lid til, at den positive indstilling, vi har mødt under sagsbehandlingen, fører til snorlige resultater. Investering i dette er også noget staten vil få renter af, nemlig en række ansatte, der føler deres arbejde værdsat og derfor er parat til at øve en indsats, som styrker den kollektive trafik.

Lønmodtagernes selvangivelsesfradrag for året 1979

Den forenklede selvangivelse samler hele opgørelsen af indkomst og formue på én side – side 3. Overfor på side 2 findes vejledningen til de enkelte rubrikker for indkomst – og formueopgørelsen.

Side 1 indeholder som noget nyt udover en almindelig orientering en erklæring, som kan træde i stedet for udfyldelsen af selvangivelsen, hvis man kun har haft A-indkomst, kun har beskeden formue og alene vil bruge det faste lønmodtagerfradrag. Der er også mulighed for at erklære, at man ikke har haft indtægt (hjemmearbejdende, gifte kvinder).

På side 4 skal angives særlige beløb, fx evt. særlig indkomst, og der gives visse praktiske oplysninger. Det er også på side 4, man skal skrive selvangivelsen under.

Den forenklede selvangivelse udsendes i to versioner:

Blanket S 13 skal benyttes af alle mænd, af ugifte kvinder, og af kvinder, der kun har været gift i en del af indkomståret 1979. Hertil hører et skema S 13 A, som kan benyttes, hvor der ikke er plads i selvangivelsens rubrikker. Husejere får tillige ejendomsskema.

Blanket S 14 skal benyttes af kvinder, som har været gift i hele 1979 og har haft særskilt indkomst.

Gifte kvinder, der har haft særskilt indkomst, skal på deres egen selvangivelse gøre fradrag for egne udgifter til forsikring, børneopsparring og selvpensionering, til indekskontrakter, til pensionsordning med fuld fradragsret, samt til underholdsbidrag, aftægt m.v.

Blanketter til særlige opgørelser – fx af befodringsudgifter – kan rekvireres hos skattemyndighederne.

Kvinder, der har været gift i hele 1979, og som ikke har haft særskilt indkomst, kan nøjes med at indsen-

de en såkaldt hustruerklæring, blanket S 11a, hvori de erklærer ikke at have haft særskilt indkomst i 1979.

En »udvidet selvangivelse« – svarende til den hidtidige – vil blive udsendt til de ca. 10% af skatteyderne, der skønnes at have behov herfor.

I. Fuldt fradragsberettiget del af rejse-/befodringsgodtgørelse fra arbejdsgiveren

Under selvangivelsernes punkt 1, nederst, kan lønmodtagere fuldt ud uafhængigt af det faste lønmodtagerfradrag fradrage godtgørelser fra arbejdsgiveren efter følgende regler:

Der kan anføres rejse- og befodringsgodtgørelser, der er beregnet med fx et beløb pr. rejsedag eller pr. kilometer. Derimod kan faste tilskud, der gives uden hensyn til hvor store udgifter, man faktisk har haft, ikke fradrages under punkt 1. Det beløb, der opføres under selvangivelsernes punkt 1, kan ikke overstige den faktiske udgift ved rejse eller befodrning, og det kan ikke overstige den modtagne godtgørelse. Overstiger udgiften den modtagne godtgørelse, kan den dokumenterede merudgift i stedet fradrages under lønmodtagerfradraget efter de almindelige regler, der her gælder.

Under punkt 1 kan således også fradrages de nævnte godtgørelser fra arbejdsgiveren, hvor der er tale om befodrning mellem skiftende arbejdssteder eller flere samtidige arbejdssteder for samme arbejdsgiver.

Ved »rejse« forstås i denne sammenhæng rejser udover den kommune, hvori det sædvanlige arbejdssted ligger, – dog mindst 4 km fra dette. Rejse anses dog altid

at foreligge, når den pågældende må tage ophold mere end 15 km fra sit normale arbejdssted, eller han som led i sit arbejde har tilbagelagt mindst 30 km i løbet af den pågældende dag. De nævnte ophold behøver ikke at være forbundet med overnatning.

Specielle regler om fuldt fradragsberettiget rejse- og befodringsgodtgørelse

A. Udepenge

Udepenge, som udbetales for udeophold, der medfører overnatning udenfor hjemmet, skal medregnes ved indkomstopgørelsen. Et tilsvarende beløb kan fradrages som medgået til dækning af merudgift ved udeopholdet under forudsætning af, at der kan fremlægges dokumentation for antallet af overnatninger, og at der i det enkelte tilfælde bliver plads til et efter den pågældendes forhold rimeligt privatforbrug.

Modtages udepenge for dage, hvor modtageren overnatter i hjemmet, anses udepengene ikke for medgået efter deres bestemmelse – og falder derfor ikke ind under reglerne for fuldt fradragsberettiget godtgørelse.

Men hvor arbejdet udføres under sådanne vilkår, at ekstra forplejningsudgifter er en nødvendig følge heraf, kan uden dokumentation under lønmodtagerfradrag B fradrages 13 kr. pr. dag (jfr. nedenfor II.D.6 om fradrag for udearbejde). Ligeledes kan eventuelle befodringsudgifter fratrækkes efter reglerne for skiftende arbejdssteder (jfr. nedenfor II.B.).

B. Dagpenge og diæter til fagforbundenes funktionærer og tillidsmænd

Dagpenge og diæter til fagforbundenes funktionærer og tillidsmænd m.v. medregnes ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst.

Under hensyn til, at disse ydelser fastsættes til *dækning af de pågældendes merudgifter på rejse og ved deltagelse i møder m.v.*, anses de at medgå til deres formål. Der indrømmes derfor fradrag med samme beløb, som godtgørelsen udgør, dog højst:

Ved rejser, der medfører natophold uden for den pågældendes opholdskommune: Udgiften til natophold samt 108 kr. pr. rejsedag med overnatning. Hvis betalingen for overnatning indbefatter betaling for morgenmåltid, nedsættes fradraget for overnatningsudgifterne med 16 kr.

Ved heldagsmøder: 92 kr.

Ved halvdagsmøder: 46 kr.

Det samlede fradrag for mødedag uden overnatning kan ikke overstige 92 kr.

Det er en forudsætning for fradrag af den angivne størrelse, at udgiften til overnatning *kan dokumenteres*, og at der i de enkelte tilfælde bliver plads til et efter den pågældendes forhold rimeligt privatforbrug.

Fradrag af større beløb end de nævnte kan alene indrømmes efter dokumentation af *samtlig* afholdte udgifter.

C. Ydelser, der holdes udenfor indkomstopgørelsen

Ved offentlige hverv medregnes dagpenge og diæter samt køre-, time- og sejlpenge som hovedregel *ikke* i indkomstopgørelsen (jfr. statsskattelovens § 5d).

II. Det faste lønmodtagerfradrag eller fradrag for faktiske udgifter i stedet for (selvangivelsens punkt 5).

Det faste lønmodtagerfradrag udgør 20% af lønnen m.v., dog højst 2.000 kr.

Såfremt lønmodtageren ønsker at *fradrage de faktiske udgifter* til befordring, udgifter til arbejdstøj, værktøjspenge m.v., samt udgifter til fagforeningskontingent og arbejdsløshedskasse *i stedet for det faste lønmodtagerfradrag*, fordi det samlede beløb hertil overstiger 2.000 kr., kan dette gøres *efter følgende regler, punkterne A-C*.

A. Befordringsudgift mellem hjem og arbejdsplads

Udgifter, der er nødvendige for, at den skattepligtige eller personer, der sambeskattes med ham, kan blive *befordret mellem deres sædvanlige bopæl og arbejdspladsen* kan fratrækkes på selvangivelsen, selvom befordringen ikke sker daglig, efter følgende regler:

a. Kun den del af de samlede udgifter i et indkomstår, der overstiger 1.100 kr., kan fradrages. Da fradrag kun kan foretages, hvis fradragsbeløbet udgør 100 kr. eller derover, vil det sige, at befordringsudgifter på indtil 1.199 kr. ikke giver adgang til fradrag, mens befordringsudgifter på 1.200 kr. giver adgang til fradrag af 100 kr.

b. Udgiften ved brug af eget befordringsmiddel opgøres efter nedenstående kilimetertakster. Hvor offentlig befordring kan anvendes, kan udgiftsbeløb, som overstiger, hvad det ville koste at bruge billigste offentlige befordring, ikke medregnes.

Kilometertakster:

Automobiler, motorcykler og Kabinescootere indtil 30.6.1979 58 øre pr. km. fra 1.7.1979 . . . 75 øre pr. km.

Knallerter 20 øre pr. km.
Alm. cykler 20 øre pr. km. og højst 280 kr. for et år.

c. Endvidere kan en skattepligtig, såfremt han dokumenterer, at han som følge af invaliditet eller kronisk sygdom har særlige udgifter til befordring mellem hjem og arbejdsplads, som er nødvendige for at opretholde indtægtserhvervelsen, fratække den del af den faktiske befordringsudgift, der overstiger normal befordringsudgift.

B. Befordringsudgifter, der er nødvendiggjort ved *skiftende arbejdssted* eller flere samtidige arbejdssteder, kan fradrages med det faktisk afholdte beløb ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst, såfremt den skattepligtige har haft 2 eller flere arbejdssteder uden for sin bopæl eller dennes umiddelbare nærhed.

C. Fagforeningskontingenter

Kontingenter til faglige organisationer og arbejdsløshedsforsikring kan fradrages med de faktisk betalte beløb.

Dog skilles den del af kontingentet, der går til gruppelevsfor sikring, ud og bringes til fradrag efter 3.000 kr.'s reglen på selvangivelsens punkt 6. D.v.s., at man – uanset man benytter det faste lønmodtagerfradrag og derfor ikke særskilt trækker kontingenter fra – kan gøre fradrag for gruppelev under punkt 6.

Kontingentandelen til foreningen var i 1979 – 979,75 kr. Til A-kassen 84,50 kr. for heltidsforsikrede pr. måned man har været medlem.

Disse to beløb sammen med kontingent til *lokalafdeling* kan således fradrages under punkt 5 i stedet for det faste lønmodtagerfradrag.

D. Fortæringsudgifter

1. Dobbelt husførelse

Der kan indrømmes skatteydere, som på grund af erhverv midlertidigt opretholder dobbelt husførelse, et fradrag for merudgifter til kost og bolig. Hvor skatteyderen bor ved arbejdsstedet under pensionsforhold eller ved privat indkvartering eller tilsvarende, indrømmes fradraget uden dokumentation med 260 kr. ugentligt.

2. Natpenge

Natpenge til tjenestemænd og andre offentligt ansatte medregnes ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst. Da natpengene imidlertid fastsættes af Finansministeriet, således at halvdelen gennemsnitligt kan anses at medgå til dækning af ekstraudgifter som følge af natarbejde, kan et hertil svarende beløb fradrages. Har den pågældende alene fast stationssted, kan fradraget dog ikke overstige 1.900 kr. årligt.

Der er ved Landsskatteretten truffet afgørelse om, at en lokomotivfører der kører på strækningen, kan trække de halve natpenge fra. LSR I 1972 Nr. 5 – 386/23
LSR I 1973 Nr. 6 – 12/61

3. Overarbejde

Fradrag kan kun indrømmes, når overarbejdet er i tilslutning til normal arbejdstid og af mindst 3 timers varighed. Det skal endvidere have været nødvendigt at indtage et måltid uden for hjemmet. I sådanne tilfælde ydes uden dokumentation for de med overarbejdet forbundne merudgifter et fradrag på 20 kr. pr. dag.

E. Uniform og andre krav om særlig arbejdsdragt

Eventuel godtgørelse eller tilskud til anskaffelse af uniformer for Tje-

nestemænd skal medregnes i den skattepligtige indkomst.

Det gælder for alle skatteydere, der skal holde sig selv med uniform i den daglige tjeneste, at de i den skattepligtige indkomst kan fradrage den merudgift, de påføres ved pligten til at bære uniform; dette gælder, uanset om de modtager uniformstilskud.

Hvor en skatteydere arbejder medfører stadig anvendelse af ren hvid kittel eller lignende beklædning, indrømmes et årligt fradrag på 400 kr.

Tjenere og servitricer, som det påhviler at anskaffe og/eller vedligeholde standardiseret arbejdsdragt, kan få et årligt fradrag på 400 kr.

Maskinmester i handelsflåden indrømmes et fradrag på 600 kr. årligt til uniform.

F. Ekstraordinært slid og ødelæggelse af arbejdstøj

I almindelighed indrømmes der ikke fradrag for udgifter til anskaffelse, vedligeholdelse og renholdelse af arbejdstøj. I enkelte tilfælde, hvor en skatteydere arbejder af ekstraordinær smudsig karakter, eller hvor arbejdstøj slides eller ødelægges i en væsentlig højere grad end normalt, indrømmes dog visse fradrag.

III. Fradrag for forsikringer, opsparringsordning m.v.

Den enkelte lønmodtager fradrager ikke eget bidrag til pensions- eller forsikringsordninger, hvortil bidraget er tilbageholdt af arbejdsgiveren, og som er led i ansættelsen.

Denne regel gælder også løbende ATP-bidrag.

Bidragene til pensioner er nemlig fradraget allerede i arbejdsgiverens opgivelse af lønnen til skattemyndighederne.

Fradrag inden for 3.000 kr.'s reglen – selvangivelsens punkt 6:

Under dette punkt fradrages indbetalinger til følgende ordninger i 1979:

1. Præmier til livsforsikringer med kapitaludbetaling.
2. Indskud på børneopsparings- og selvpensioneringskonti.
3. Kontingent til fortsættelsessygekasse, præmier til syge- og ulykkesforsikringer, der ejes af den forsikrede.
4. Præmier til renteforsikring og pensionskasse, hvor der er valgt begrænset fradragsret. Selv om ordninger af denne art er led i ansættelsesforhold, og arbejdsgiveren betaler bidrag hertil, betragtes den samlede indbetaling dog som lønindtægt for den pågældende lønmodtager.

Det skal bemærkes, at ægtefæller, der har været gift hele indkomståret 1979, tilsammen højst kan trække 3.000 kr. fra på disse poster. Hvis de samlede udgifter til sådanne forsikringer m.v. har været større, kan ægtefællerne dele 3.000 kr.'s fradraget efter eget ønske. Ingen af dem kan dog trække mere end sine egne udgifter fra.

Ubegrænset fradrag for pensionsordninger m.v. – punkt 7

Under dette punkt fradrages egne indbetalinger til privat tegnede pensionsordninger med løbende udbetalinger, rateforsikringer i pensionsøjemed samt indekstrakter.

Kulturens og kurvernes Spanien

D

6 a Alfonso XIII af Spanien d. 14. april 1931 så sit kongelige bæger flyde over med en borgerkrigssvanger generalstrejke, besluttede han at rejse til Italien og Svejts på enkeltbillet.

Han fraskrev sig dog aldrig tronen, for på det tidspunkt var forvirringen så stor i Spanien, at selv muligheden for kongens tilbagevenden som konge ikke kunne udelukkes. I det skøn fik Alfonso ret.

I dag er Spanien igen monarki med Juan Carlos som statsligt overhoved i et spirende, moderne demokrati.

Alfonso begik den klassiske ulykkelige statslederfejl: han undervurderede kommunikation i alle ordets betydninger og iagttog sit folk så godt som udelukkende fra vinduerne i den kongelige bå-båt.

Ganske vist var spanierne bilentusiaster fra bilens start (første bilnummerplader blev indført af Spanien i 1900), men det reflekterede også afstanden imellem kongens opfattelse og folkets reelle situation:

Spanien i 1930'erne kan nemlig karakteriseres med billedet af kæmpegodser, der havde mange

og fald – havde virket endnu en gang.

Langt bagude i historien lå opgangstiden med spanske opdagelsesrejser til Nordafrika, Syd- og Mellemamerika, hvortil spansk sprog og kultur i det hele taget blev ført og stadig præger nævnte verdensdele i væsentlig grad.

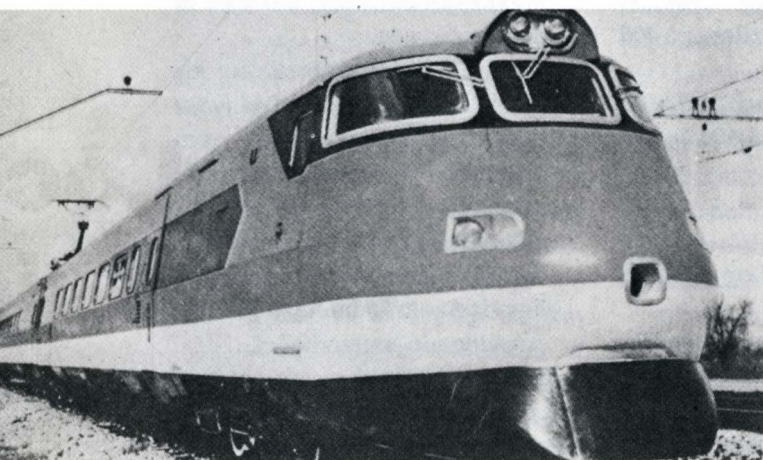
Det nuværende Spanien begyndte at hænge sammen, da den arvingløse Henrik IV i sydømrådets Castilien døde og hans søster, Isabella, tildelte sig selv magten og dobbeltkronede handlingen ved at gifte sig med nordømrådets Ferdinand af Aragonien, 1469. Derved blev den pyrenæiske halvø to dominerende kongeriger, Castilien og Aragonien, forenet i brudeseng.

Isabella havde overblikket i orden. Det var også hende, der »søsatte« Columbus. Han satte Spanien på kursen til verdensrigestatus, som varede i ca. 400 år.

Rigets opløsning nåede det afgørende stadium med cubanernes opstand, der førte til spansk-amerikansk krig, 1898. Krigen kostede Spanien foruden Cuba også Puerto Rico og Philippinerne. Senere måtte øgrupperne Karolinerne og Mariannerne sælges til Tyskland – dermed var Spanien inde i 1900-tallets brydningstid, der kulminerede med tre års borgerkrig til kort før anden verdenskrigs udbrud, 1939. General Franco-mellemspillet begyndte.

Selv med sin borgerkrig bidrog det kulturrige Spanien til vor klodes åndslev: det var luftbombardementerne af baskernes by, Guernica, Nordspanien, der med deres uhyrlige ødelæggelser æggede Picasso til hans berømteste billede, »*Buernica*«, som blev selve begyndelsen til billedkunstens abstrakte skole.

Litteraturens Hemmingway øste



Spaniens nyeste 2000 hk el-tog til 180 km/t, bygget efter italiensk konstruktion, har pendulophængning, der får det til at hælde 8° i kurver ved 105 km/t. Næsten 36% af RENFE-nettet er kurver.

Alfonso blev i sin udlændighed første år jævnligt fotograferet til verdenspressen – somme tider set siddende i et svejtsisk tog eller en sporvogn.

Dermed indlemmede han sig selv i historiens galleri af statsoverhoveder, der begyndte for sent at køre med kollektive transportmidler i deres hjemlande henholdsvis på anden måde at blande sig med deres landsmænd.

Direkte kontakt med folket har altid kunnet fortælle en statsleder noget om folkestemningen, der kunne have kim i sig til alvorlig uration i staten.

uopdyrkede jorder – og en fattig befolkning, der havde meget stærkt behov for jord at dyrke og moderne vejledning i at dyrke den. Også analfabetisme var vidt udbredt, selv om der var både skoler og undervisningspligt. Vente-til-i-morgen mentaliteten gjorde *sin* virkning!

Strejker, attentater, selvtægt, opstande blev almindelige.

Regeringer tiltrådte og aftrådte med en hast, der ledte tanken hen på en løbsk drejescene!

De sidste krampetrækninger i det spanske storriges opløsningsproces var blevet soleklare i moderlandet. Alle imperiers naturlov – storhed

næsten lige så mesterligt af borgerkrigens' rædsler og rod, en af de første »hårdkogte« forfattere.

Det mest sammenhængende i 1930ernes Spanien var faktisk landets 13.619 km privatejede, grundigt statsstøttede jernbaner.

I 1950erne begyndte forbedringsarbejder på nettet, nu er statsbanerne (RENFE) kommet langt med modernisering.

Hovedvægten lægges på elektrificering, skinnevejsforbedringer og – fordi det højtliggende terræn (gennemsnitligt 600 m over resten af Europa) er kurverigt – på investering i tidens mest moderne højhastighedsmateriel, det, som kan hælde i kurverne. Så kan eksisterende spor anlæg trafikeres med tophastigheden 180 km/t på lige strækninger, 105 km/t i kurver. Og næsten 36% af RENFE's samlede net er kurver.

Højere fart end 200 km/t ville kræve nye spor anlæg – den udsigt er ikke med i RENFE's fremtidsperspektiv.

Trækraften har hidtil samlet sig om 3345 hk s/333 diesel-elektriske lokomotiver, på allerede elektrificerede hovedlinjer en serie 3100 kW S/269.

Sporforbedringerne er omfattende, men rationelle: f.eks. bruges omprofilerede 54 kg/m eller 45 kg/m skinner på lettere trafikerede strækninger, dog med nye cementsveller.

Hovedlinjer får 54 kg/m »stødfri« langsvajsede skinner også på cementsveller. RENFE har nu over 7.000 km langsvajsede spor.

På de mindst trafikerede spor bruges kun 45 kg/m brugte skinner på brugte træ- eller cementsveller.

Højhastighedstoget styrer tydeligt i retning af Spaniens optagelse i EF og UOC's generalplan for det

fremtidige hurtige intereuropæiske hovedlinjenet.

Derfor har projektet en fremtrædende plads i moderniseringsprogrammet, som i det hele taget skal give RENFE en tidssvarende stil iberegnet datamaskinestøttet administration. Elektronisk pladsbestillingsanlæg er allerede en vellykket kendsgerning.

Gradvis udrangering af dampkraft og bemandene overskæringer, indførelse af automatiske billetkontrolgærder på stationer o.a. stationsrationalisering, mekanisk sporvedligeholdelsesudstyr og fjernstyring er de andre karakteristiske træk ved RENFE i 1980erne.

Den ny teknologi har gjort det muligt at mindske personaleantallet – fra 104.500 i slutningen af 1960erne til 69.000 i dag.

En ny lov har indført 44 timers arbejdsuge og bedre sociale forhold for personalet. I RENFE's moderniseringsplan er bedre arbejdsforhold i øvrigt også et vigtigt punkt.

Den rene komfort sidder dog i »højsædet« i højhastighedstoget, der med fire vogne er bygget til 3.000 v jævnstrøm, yder 2.000 hk og har rummeligere kupépladsforhold end tilsvarende italienske statsbanemodel. Der er 51 1. kl. siddepladser, 116 2. kl. pladser. Desuden har toget luftfornylsesanlæg over alt og lukket toiletsystem.

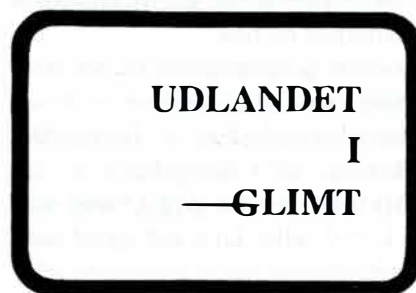
Lige som i vore S-tog kontrolleres dørene automatisk – de kan ikke åbnes, hvis toget kører over 5 km/t.

Toget, der er blevet prøvekørt på vanskelige bjergstrækninger, er – som antydnet – bygget efter italiensk konstruktion med pendulophængning, der tillader en vogn at hælde 8° om sin længdeakse uden at passagerne føler ubehag.

Strømaftageren berøres ikke af krængningen – den er monteret på

en understøttende stål»fjeder«-ramme.

Vist tabte Spanien et imperium i historiens »sving« – men med 8° hældning i kurverne er RENFE faktisk udmærket kørende i 1980erne.



● PORTUGAL's jernbanepresident, dr. Amilcar Marques, i et interview: »Vi blev stærkt berørt af den sociale revolution. Lønningerne gik op, arbejdstiden gik ned og ferierne blev længere«.

Hopla, vi lever.

● COSTA RICA vil have mere gang i sin bananproduktion og -eksport, så 110 km spor bliver forbedret imellem de vigtigste bananproducerende egne og havnebyen Limon.

Banoner! Giv agt! VOKS!

● IRAK's statsbaner er nu opdelt i fem separate administrationer og en sjette administration i Bagdad for alle reparationer, vedligeholdelse, indkøb og lager.

Sjette administration skulle kunne blive en livlig afdeling.

● ARGENTINA's jernbaner fragter nu ca. 800.000 tons vin årligt.

Svar til skatte- og afgiftsministeren: Nej, i Danmark er »vin i lange baner« kun en talemåde.

Sommerrejser med DJT – 1980

8 Danske jernbanemænds turistorganisation – DJT – tilbyder/formidler igen i år gode ferierejser for alle danske jernbanemænd/-kvinder.

På togrejserne har vi intet imod, at venner og bekendte medtages, såfremt I ønsker det.

Læs annoncen og tag den eventuelt ud af bladet og gem den.

Alle vore tilbud kan bestilles/forespørges på hos

Danske jernbanemænds turistorganisation (DJT), DSB rejsebureau Hovedbanegården, Banegårdspladsen, 1570 København V, tlf. (01) 14 04 00 lokal 3572 (Olsen) eller 8-1-3572, eller kom ind og tal med mig.

Grupperejser med tog

Netop i år har vi ønsket at øge vort udbud af grupperejser med tog, for herigennem at skabe mulighed for, at endnu flere kan deltage i vore rejser, som interessemæssigt spænder meget vidt.

Edinburgh og det skotske højland

Udrejse: Lørdag den 23. august 1980 kl. 17.30 fra Esbjerg med skib til Newcastle.

Hjemkomst: Mandag den 1. september 1980 kl. 9.30 med skib til Esbjerg.

Programmet omfatter befordring i 2-køjes kabiner uden bad/WC Esbjerg–Newcastle–Esbjerg, tog Newcastle–Edinburgh–Newcastle, busrundtur i 4 dage i det pragtfulde skotske højland (indkvartering undervejs i gode hoteller i dobbeltværelse uden bad/WC).

Endvidere 3 dages ophold i Edinburgh i dobbeltværelse uden bad/WC, bl.a. besøg i et whisky-distillery samt – naturligvis –



overværelse af »The military tattoo«. Værelse med bad/WC kan skaffes i begrænset omfang.

Der ydes helpension fra aftensmad lørdag den 23.08.80 til og med morgenmad den 01.09.80.

Prisen pr. person udgør 2.970,00 kr.

Tillæg for enkeltværelse meddeles senere.

Alle ydelser – med undtagelse af drikkevarer, lomme penge og togbillet Newcastle–Edinburgh–Newcastle er således inkluderet i prisen.

DJT-medarbejder er rejseleder.

Forlang specialprogram for denne rejse, som vi venter os meget af. Såfremt der bliver ledige pladser, vil de blive solgt til vore norske og svenske kolleger.

Murmansk og den nordiske natur

Udrejse: Lørdag den 16. august 1980 kl. 7.34 fra København med tog til Stockholm.

Hjemkomst: Lørdag den 23. august 1980 kl. 20.50 med tog til København.

Programmet omfatter rejse med tog med reserverede pladser til Haparanda – sovevogn fra Stockholm til Boden – bus fra Haparanda over

Rovaniemi til Saariselkä, hvor der overnattes. Videre med bus over grænsen Rajajoosseppi (til Sovjetunionen) til Murmansk ved Ishavet. Ophold i Murmansk, tilbagerejse med bus til Rovaniemi, sovevogn Rovaniemi til Helsingfors, byrundtur og natrejse med skib til Stockholm i 2-køjes kabiner med bad/WC.

Byrundtur i Stockholm og tilbage til København med tog.

Der ydes helpension fra aftensmad lørdag den 16.08.80 til og med frokost lørdag den 23.08.80.

Prisen pr. person udgør 1.895,00 kr.

Tillæg for enkeltværelse meddeles senere.

Alle ydelser – med undtagelse af drikkevarer, lomme penge og togbillet for de berørte strækninger – er således inkluderet i prisen.

For ikke-fripasberettigede deltagere med FIP-rabarkort koster togbilletten ca. 300,00 kr.

DJT-medarbejder er rejseleder.

Forlang specialprogram for denne rejse, som bringer deltageren til hidtil ukendte egne (for mange mennesker) med stor naturmæssig skønhed.

En meget interessant rejse, hvori der også deltager norske, svenske og finske kolleger.

Vodice – bademålet ved Adriaterhavet

Udrejse: Ca. hver 14. dag fra den 31. maj 1980 til 29. september 1980 fra København kl. 16.55 (Tirol-ekspres).

Hjemkomst: Ca. hver 14. dag fra den 14. juni og til 13. oktober 1980 med ankomst til København kl. 11.54.

Alle rejsers varighed er 15 dage.

Programmet omfatter befordring i liggevojn til München, siddevogn München til Zagreb og sovevojn Zagreb til Sibenik og det samme på tilbagerejsen.

Under opholdet, hvor indkvartering finder sted i værelse med bad/WC arrangeres der en halvdags busudflugt til Sibenik.

Der ydes helpension fra 3. dags aftensmad.

Pris pr. person fra 1.340 kr.

Drikkevarer, lommepege og togbillet for de berørte strækninger er ikke inkluderet i prisen.

For ikke-friпасberettigede deltagere med FIP-rabatkort koster togbilletten ca. 650,00 kr.

Der er dansk eller norsk transportleder under rejsen og dansk rejseleder på stedet.

Forlang specialprogram for denne rejse, som er arrangeret af NJT – Norske jernbanemenns turistorganisation.

Individuelle rejser

Turheim, Ustaoset – Norge

Norske jernbanemenns turistorganisasjons feriehjem Turheim ved Ustaoset på Bergensbanen består af 6 gode hytter for selvhusholdning.

Ustao et er et eldorado for alle, som holder af fjeld- og friluftsliv.

Man kan f.eks. tage sin fiskestang på nakken og vandre ind over de store vidder.

I hytterne 1 – 2 – 3 er der plads til 4 personer, og i hytterne 4 – 5 – 6 er der plads til 6 personer.

Alle hytter er godt udstyret, men lagenpose, pudevær og håndklæder må medbringes hjemmefra.

Et fælles sanitærhus med koldt vand, brusebad og badstue er bygget i området, hvor hytterne er placeret.

Der kan køres i bil til Turheim og indkøbsmuligheder findes ved stationen, som ligger ca. 3 km fra Turheim.

Pris pr. uge for hytte 1 – 2 – 3 = 280 n. kr.

Pris pr. uge for hytte 4 – 5 – 6 = 385 n. kr.

Billetpris med FIP-rabatkort Helsingborg–Ustaoset–Helsingborg ca. 320 kr.

Hertil kommer eventuelt tillæg for sovevojn.

Rapham, Otta – Norge

10 km øst for Otta (i Gudbrandsdalen ca. 300 km nord for Oslo) ligger Rapham – Norske jernbanemenns feriehjem.

Feriehjemmet er placeret i virkeligt pragtfulde omgivelser midt i det naturskønne fjeldområde.

Alle værelser har dusche og WC. Der findes motionsrum, svømmehal og badstue.

Pris pr. person pr. dag med helpension 155 n. kr. Børn 4–15 år med helpension 65 n. kr.

Billetpris med FIP-rabatkort Helsingborg–Otta–Helsingborg ca. 345 kr.

Hertil kommer eventuelt tillæg for sovevojn.

Bus Otta–Rapham eller omvendt ca. 15 n. kr.

Bjørkliden – Sverige

Bjørkliden Turiststation omfatter hotel Fjället, hotel Gammelgården, Låktatjåkko rastehytte og en stadig større hytteby med ca. 100 hytter.

Hytterne ligger på en pragtfuld fjeldskråning med udsigt over Torneträsk (søen) og Lappaorten (klippeformation).

På turiststationen findes en levnedsmiddelbutik for selvhusholdere.

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

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

Der ydes danske jernbanemænd og familie en ganske god rabat i opholdspriserne i Bjørkliden. Der køber iøvrigt direkte tog fra København til Bjørkliden i højsæsonen.

Har Bjørkliden jeres interesse – forlang da et fyldigt specialprogram.

Les Avants, Montreux – Schweiz

Et ideelt feriested 1200 m over havet med idylliske bjergstier, herlige granskove som er karakteristiske for den uforlignelige skønne natur i bjerglandet over Montreux.

Fra stationen Les Avants på smalsporbanen Montreux–Oberland–Bernois kommer man med svævebane op til hotellet.

Prisen for en uges ophold med helpension udgør 301 S fr.

Pris for ekstra dag 43 S fr. Der ydes børnerabatter fra 30–50%.

Billetpris med FIP-rabatkort Puttgarden–Les Avants–Puttgarden

ca. 550 kr. Hertil kommer eventuelt tillæg for sovevogn/liggevogn.

Rimini – Italien (Adriaterhavet)

Igen i år kan vi tilbyde ferieophold på gode og prisbillige hoteller ved den Adriatiske Riviera.

Denne riviera kræver vel ikke nogen egentlig præsentation, men betyder kort og godt badeferie med flad, hvid sandstrand, sol og mulighed for mange skønne udflugter.

Alle nedenstående priser betyder ophold i dobbeltværelse med bad/WC, helpension og fri strand. For børn indtil 7 år ydes der 30% rabat i prisen for en voksen.

Flyrejser

Som det måske vil være bekendt er Stjernerejser fra sommerens rejser 1980 fusioneret med Fritidsresor.

Det er i skrivende stund endnu ikke afklaret, hvorvidt den hidtil gældende aftale om køb af stjernerejser med 15% rabat kan videreføres på samproduktionen Stjernerejser/Fritidsresor.

Skulle en sådan rejse have jeres interesse, tøv da ikke med at kontakte os – på trods af foranstående.

Der tages altid forbehold for prisændringer som følge af valutारiske forhold.

Mef venlig hilsen

DJT

Hotel (direkte ved havet enkeltværelse)	periode	periode	tillæg for
	06.04–29.06. 31.08.–21.09.	29.06–31.08.	
Regina	80.000 Lire	115.500 Lire	7.000 Lire
Mulazzani	105.000 Lire	140.000 Lire	14.000 Lire
(Med swimming-pool – ikke ved havet)			
Apogeo, Susy	77.000 Lire	92.000 Lire	7.000
Aiglon	samme	samme	samme

Den nye købelov sikrer forbrugernes nye rettigheder

Fra den 1. januar 1980 kan en sælger ikke længere lave sine egne aftaler med køber, idet købelovens bestemmelser ikke må fraviges. Skriver en køber under på en købekontrakt, der indebærer dårligere vilkår for køber, er disse vilkår ugyldige. Det er en af de forbedringer af forbrugernes retsstilling, der er indeholdt i den nye købelov.

De nye rettigheder som køber

Der er ved den sidste ændring i købeloven udarbejdet et selvstændigt afsnit i loven, der hedder »forbruger-køb«. Det giver en betydelig bedre oversigt for dem, der ikke læser lovstof så tit.

Varens pris

Er der ikke ved en handel aftalt en

pris, skal køber betale det for varen, der må anses for rimeligt. Vurderingen af, hvad der er rimeligt, beror naturligvis på et skøn. Tidligere skulle køber betale det, som sælgeren forlangte, for så vidt det ikke kunne anses »ubilligt«, som det skrives i lovsprog.

Den nye situation er bedre for forbrugeren og er man i tvivl, kan man benytte forbrugerklagenævnet, hvis det er sager, der sædvanligvis behandles der.

Handelen kan gå tilbage

Køber kan anmode sælgeren om, at varen leveres inden udløbet af en rimelig frist, som køber har fastsat. Har køber i anmodningen ikke fastsat en bestemt frist, skal varen leveres indenfor en rimelig tid.

Overholder sælgeren ikke fristen og er forsinkelsen af varen væsentlig, kan køber omgående hæve købet.

Urigtige oplysninger om varen

En vare er mangelfuld, hvis sælgeren eller et tidligere salgssted, f.eks. producenten eller grossisten, har givet urigtige eller vildledende oplysninger, der kan antages at have haft betydning for købers bedømmelse af varen. Det gælder uanset om oplysningen er meddelt køber ved købets afslutning eller har været indeholdt i en annonce eller brochure, som køber har læst.

Dette forhold kan sælgeren ikke sige sig fri for. Det vil sige, den gælder, selv om der ikke står noget andet i aftalen mellem køber og sælger.

Forbrugeren må kunne stole på de annoncer m.v., der forefindes om varen, idet forbrugeren kan forvente et samarbejde mellem fabrikant/grossist/forbruger.

Genstande, der f.eks. sælges, som de er og forefindes

Loven indeholder en ufravigelig regel, der begrænser virkningerne af sådanne generelle forbehold, som f.eks. ofte findes ved handel med brugte genstande. Hovedprincippet er, at varen uanset forbehold er mangelfuld, hvis den er i væsentlig ringere stand, end køberen under hensyn til prisen og omstændighederne i øvrigt havde grund til at regne med.

Køberen har ret til at få udbedret mangler

I loven udtrykkes dette ved, at sælgeren har en afhjælpningspligt, altså en pligt til at sætte varen i stand, hvis der er mangler ved varen.

Køberen kan dog ikke kræve reparation, hvis det er uforholdsmæssigt dyrt eller volder sælgeren væsentlig ulempe. Sørger sælgeren ikke for at reparere en vare inden en rimelig tid, kan køberen hæve købet, selv om mangler ikke er væsentlige.

Sælgerens ret til at foretage afhjælpning

Som et modstykke til de nye regler om køberens adgang til at forlange afhjælpning udvides sælgerens afhjælpningsret imidlertid efter loven. Sælgeren kan ved at tilbyde afhjælpning afværge, at køberen gør mangelbeføjelse gældende, hvis afhjælpning sker inden rimelig tid og uden omkostninger eller væsentlig ulempe for køberen.

Reklamation over mangler

Loven indeholder også nye lempeligere regler i forbruger køb om køberens pligt til at reklamere over en mangel ved varen. Fristen for reklamation forlænges således, at det

er tilstrækkeligt, at reklamationen sker inden rimelig tid.

Ved køb af varige forbrugsgoder forekommer det, at producenten eller en anden erhvervsdrivende, f.eks. i et garantibevis, påtager sig at afhjælpe eventuelle mangler. Efter loven kan køberen reklamere såvel til sælgeren som til den anden erhvervsdrivende med virkning for begge. Hvis køberen f.eks. reklamerer overfor sælgeren, vil denne reklamation også have virkning overfor en producent, der har påtaget sig at afhjælpe mangler. De nye reklimationsregler er ufravigelige.

Hvad angår den tidsfrist på 1 år, der p.t. er gældende, sker der ingen forandringer. Det havde været ønskeligt, om denne reklimationsfrist var blevet forlænget til 2 år. Det gælder særligt de såkaldte varige forbrugsgoder, idet der her godt kan vise sig problemer selv efter 1 års forløb.

Måske vil det blive rettet ved en kommende revision af købeloven.

»Svendeanciennitetsreglen«

Ved omklassificeringsaftalen af 6. august 1979 indførtes der med virkning fra den 1. april 1979 en såkaldt svendeanciennitetsregel, der siden aftalens indgåelse har været gjort til genstand for flere forskellige fortolkninger, hvilket har givet anledningen til, at der i det efterfølgende skal gives en forklaring af reglen, samt – og ikke mindst – en forklaring om CO I's forudsætninger ved reglens udfærdigelse.

Bestemmelsen lyder:

»Ved ansættelse i lønramme 9 i

en stilling, som forudsætter håndværksmæssig uddannelse, medregnes indtil fire års svendeanciennitet for beskæftigelse ved faget efter udstået læretid (svendebrev) efter 1. april 1979«.

Teksten er lidt kringlet, og det er vel ikke underligt, at den er blevet misforstået derhen, at ved ansættelse pr. 1. april 1979 og senere ville svendeanciennitet kunne medregnes med indtil 4 år ved indplaceringen i tjenestemandslønssystemet, men det er som antydning en forkert fortolkning.

Det rigtige er, at *svendeanciennitet erhvervet efter den 1. april 1979 vil kunne medregnes*. Det betyder, at manden der ansattes pr. 1. april 1979 *ikke* vil få glæde af reglen. Ham der ansattes pr. 1. oktober 1979 vil derimod (under forudsætning af nødvendig svendeanciennitet) få nytte af reglen, idet han vil få lønanciennitet fra den 1. april 1979.

Baggrunden for denne konstruktion er, at CO I ikke ønskede at medvirke til en regel, der medførte, at allerede ansatte tjenestemænd ville blive passeret lønmæssigt af nyansatte, da dette utvivlsomt ville blive betragtet som en stor uretfærdighed. Forestil dig blot følelserne hos en tjenestemand med f.eks. 3½ års anciennitet, når han måtte se sig passeret med 1 klasses trin af en helt nyansat. Var vi gået ind for en sådan ordning, ville vi ikke have fået megen tak derfor – og det bør erindres at reglen under ingen omstændigheder ville kunne omfatte folk, der var ansat før den 1. april 1979.

Ved den valgte fremgangsmåde må nogen lide den tort, at de bliver »indhentet« af nyansatte, som har en svendeanciennitet med sig fra det private arbejdsmarked, men ingen vil blive passeret.

Niels Juul

Sommerkursus på LO-skolen

Skolen for voksne med/luden børn fra d. 13.–26. juli 1980

12

For mange mennesker vil det være en ny og spændende måde at holde ferie på, hvis man melder sig til LO-skolens sommerkursus 1980.

Kurset henvender sig til enlige og familier med og uden børn.

Børnene skal være fyldt 6 år, når kurset begynder.

Når der er undervisning for de voksne, vil der for børnene og de unge være nogle forskellige aktivitetstilbud.

Undervisningen foregår hver formiddag.

Hver anden eftermiddag vil der endvidere blive gennemført forskellige aktiviteter, der henvender sig til børn, unge og voksne.

Aktiviteterne vil f.eks. være familieteater, film, orienteringsløb m.m.

For de voksne vil der blive tilbudt følgende emner:

Massemedier:

Med udgangspunkt i at massemediernes (aviser, ugeblade, radio og TV) påvirker vores holdning utroligt meget i dagligdagen skal man finde ud af, hvordan det egentligt forholder sig.

Hvad kan vi gøre ved det og hvordan laver man en aktiv socialistisk presse.

Derudover vil deltagerne få mulighed for at lave en avis eller en TV-avis om de ting, der foregår på sommerkurset.

Dramatik:

Her prøver gruppen at arbejde med fantasi, stemme, krop, improvisationer, afspænding og prøver på at udvikle evnen til at spille en rolle.

Kulturpolitik:

Der er gjort et utal af forsøg på at definere, hvad kultur er.

Er kultur lig med kunst? og i givet fald, hvad er da kunst? En ting er

sikkert – vi har alle brug for at åbne nye døre. Det kan dreje sig om døre, som lukkede for os, fordi vi savner konkrete kundskaber. Men det kan også dreje sig om en bedre forståelse for det samfund, vi lever i – dets kulturmønstre og forholdet mellem mennesker.

80' og 90'ernes samfund?:

Når vi i dag drøfter samfundseminer/spørgsmål er det altid om de aktuelle emner, der rører sig i vores hverdag.

Men hvad med fremtiden? Ja, vi ved at den kommer. Men, hvordan kommer den til at se ud er mere vanskeligt at tage stilling til.

De sociale rettigheder:

Der vil blive givet en gennemgang af de vigtigste love, der fortæller noget om ydelser, tilbud samt naturligtvis pligter i samspillet med samfundet.

Ungdomsgruppen, der består af aldersgruppen 15–17½ år skal beskæftige sig med følgende emner:

Deltagerne vælger selv de emner man skal beskæftige sig med. Det kan være mange forskellige ting, men det skal dog have noget med samfundsspørgsmål at gøre for at give deltagerne en fornemmelse af de ting, der foregår i samfundet for at få et sammenhæng i disse ting. Det kan f.eks. være »Hvorfor falder nogle unge af i svinger og bliver tabere«. »Hvem og hvad bestemmer vores forbrug«.

Børnegruppen, der består af aldersgruppen 6–14 år kan vælge sig ind på et af 3 aktivitetstilbud:

Dramatik:

Gruppen skal beskæftige sig med mange former for teaterlege f.eks. dans, sang, mime, rollespil og lignende. Der bliver mulighed for at lave et mindre teaterstykke.

Farve-, væve- og stoftryk:

Gruppen vil komme til at arbejde med alle former for garn og stof. Man kommer til at plantefarve garn, lave primitiv vævning, vævning på cykelhjul m.m. Der vil også blive mulighed for at knytte og lave stoftryk.

Udendørsgruppe:

Denne gruppes aktiviteter er mest baseret på udendørsliv. Der bliver mulighed for at eksperimentere med bål, ildsted, bygge ovne, der både kan bruges til madlavning, bading og lerbrænding. Deltagerne går tilbage i tiden og kommer til at leve sig ind i hvordan man levede i gamle dage.

Derudover kan alle deltagerne midt på dagen få mulighed for at udfolde sig i værkstedsområdet, hvor man under kyndig vejledning får mulighed for at tegne, male, arbejde med ler, stoftryk m.m.

Under sommerkurset vil der blive afviklet mange andre spændende ting.

På kurset vil der være plads til 100 voksne, 60 børn og 18 unge.

Erfaringerne fortæller, at kurset bliver optaget i løbet af kort tid. Det koster kr. 1300 for voksne og kr. 900 for børn under 17½ år at deltage i sommerkurset. De voksne har mulighed for at søge stats- og kommunetilskud. Alle nødvendige blanketter fremsendes fra LO-skolen.

Hvis man ikke tidligere har deltaget på kurset vil man have fortrinsstilling indtil d. 15. februar 1980. Program og tilmeldingsblanket fås ved henvendelse til: LO-skolen, Gl. Hellebækvej 70, 3000 Helsingør, tlf. 03 - 21 72 72.

Kursusleder: Per Bringsjord, LO-skolen.

De foreløbige resultater af trafik-tællingen den 8. november viser, at der i hovedstadsområdet var 345.272 rejsende med tog, en stigning på ikke mindre end 36.2 pct. i forhold til tællingen den 3. november 1977.

Tællingen omfattede for første gang hele Sjælland og Lolland-Falster, og i alt var der 375.000 rejsende med DSBs og privatbanernes tog.

Med S-togene var der 277.303 rejsende, en stigning på 36.8 pct. sammenlignet med 1977-tællingen, og på de øvrige DSB-strækninger i hovedstadsområdet blev tallet 67.967 rejsende eller en stigning på 33.9 pct.

I Vestsjællands amt blev antallet af rejsende på DSB-strækningerne opgjort til 16.028 og i Storstrøms amt 6.049.

Tællingen viste, at der på privatbanerne på Sjælland og Lolland-Falster var i alt 7.405 rejsende.

Blandt S-togsstationerne kan nævnes:

	8.11.79
	3.11.77
	stign.
<hr/>	
Nørreport	34.332
	25.724
	33 pct.
København H	20.228
	14.855
	36 pct.
Vesterport	16.275
	11.570
	41 pct.
Østerport	12.220
	9.012
	36 pct.

På S-banen til Farum var der 13.455 rejsende mod 7.772 i 1977 og 2.540 i 1975. Sidstnævnte tal er fra perioden, inden strækningen overgik til S-togsdrift.

På den nye S-banestrækning Hundige-Solrød Strand blev der registreret 10.094 rejsende. De fordeler sig således:

Hundige	3.955
Greve	1.998
Karlslunde	1.274
Solrød Strand	2.867

På Kystbanen (Klampenborg-Helsingør) viste tællingen 18.030 rejsende mod 14.171 i 1977, en stigning på 27 pct.

Af de foreløbige tal for en række andre stationer kan nævnes:

Roskilde	9.974	+ 33 pct.
Køge	1.295	+ 114 pct.
Ringsted	1.577	+ 54 pct.
Slagelse	2.584	
Korsør	1.234	
Holbæk	2.768	+ 112 pct.
Kalundborg	525	+ 75 pct.
Næstved	2.425	
Vordingborg	860	
Nykøbing Fl	11530	

(Stationer uden angivelse af stigning var ikke med i 1977-tællingen)

Tællingens resultater for de enkelte stationer angiver både rejser til og fra. Det vil sige, at en person, som har rejst frem og tilbage mellem bolig og arbejdsplads, er talt to gange. På grundlag heraf kan det fastslås, at ca. 200.000 mennesker på Sjælland og Lolland-Falster benytter tog på en almindelig hverdag. Ved denne beregning er der taget hensyn til, at formentlig 5-7 pct. af de rejsende ikke fik udleveret tællekort.

Yderligere oplysninger, bl.a. om tællingens resultat for de enkelte stationer, kan fås ved henvendelse til DSB pressesektionen, tlf. 01 - 14 04 00, lokal 2430.

Der skal igen til at køre kultog mellem Esbjerg og Herning. Men i modsætning til tidligere, hvor der blev kørt brunkul fra lejerne ved Herning til Esbjerg, vil togene nu køre den modsatte vej, nemlig til det kommende kraftvarmeværk i Herning.

Det bliver DSB, der skal udføre transporten, når værket træder i funktion i slutningen af 1982. Den årlige transportmængde bliver på ca. 200.000 tons, der hentes på I/S Vestkrafts kulplads på Esbjerg havn.

Transporterne vil blive gennemført i bloktog på 18 vogne, svarende til en samlet leverance på 900-1000 tons pr. tog, oplyser »DSB fragt«.

Da der på grund af miljøhensyn ikke etableres kulplads ved Herning-værket, vil der blive stillet meget store krav til transportsikkerheden. I spidsbelastningsperioder vil kulbehovet være på ca. 1800 tons i døgnet, svarende til to læsede kultog pr. døgn.

I DSB forventes det, at der i fremtiden sandsynligvis vil blive etableret flere kulfyrsanlæg indenfor el- og varmeforsyningen, muligvis også i andre sektorer af industrien.

Det vil medføre øget transportbehov, og DSB fortsætter derfor sit udviklingsarbejde på området. Heri indgår bl.a. en undersøgelse af mulighederne for etablering af et containeriseret kultransportssystem til forsyning af mindre forbrugsenheder som f.eks. fjernvarmeværker og produktionsvirksomheder.

Lommebogen for 1980

DLF's lommebog kan bestilles ved henvendelse til foreningens kontor. Pris kr. 25,-

Fra medlemskredsen – Håbløshed

14

Hvad har man en fagforening til? Jeg har altid troet, at en fagforening var til for at varetage medlemmernes interesser og ikke arbejdsgiverens – men det viser sig nu, at det er lige omvendt med DLF.

Man er nu gået med til at springe i anciennitetsrækkefølgen, for at man kan få 2 hold jyder på skole til MY-uddannelse. DSB siger at alternativet er tvangsforflyttelse og så snart DLF hører ordet tvangsforflyttelse springer de for DSB og gør som *de* siger – i stedet for at tænke lidt mere på deres egne medlemmer.

Der er da noget forkert i at kollegaer, med ca. 3 års mindre anciennitet end undertegnede og mange andre kollegaer, nu kommer på MY-skole og derved rykker foran os andre med hensyn til at få chance for en plads i 17. lønramme.

Så siger DLF måske nok, at det ikke kan lade sig gøre, men i tilfælde af en ledig opslået stilling, som kun bliver søgt af en af disse yngre kollegaer, ja så gad jeg nok se om DSB tør undlade at give vedkommende denne stilling.

Der er måske nok noget om, at vi skal have et godt samarbejde med DSB, men jeg kan ikke indse at det er os, hernede på gulvet, der skal betale for DSB's fejlslagne politik – og jeg fatter slet ikke, at DLF kan gå med til sådan noget, men det er måske slet ikke hovedbestyrelsen, der har godtaget dette tåbelige forslag? Jeg synes faktisk at K. B. Knudsen burde have tænkt lidt mere over følgerne af dette forslag.

På kurset på Nyborg Strand blev det oplyst, at det kun drejede sig om 2 hold i de første måneder af 1980, men enten har man ikke informeret de forskellige afdelinger godt nok – eller også har man ikke undersøgt sagen til bunds, da der allerede på nuværende tidspunkt er overvejel-

ser om at tage jyder ind også på hold 3 – og så kommer vi jo længere ned i anciennitetsrækkefølgen.

Hvor længe vil både DLF og DSB kunne blive ved med at stå for den utilfredshed der vil opstå – sammen med alle de andre opkørte problemer, så som de nye lok.ass. der kommer i 10. lønramme efter 2 år, og samtidig starter med at køre M.H. – hvorved ældre lok.ass. bliver låst fast inde på KH.

Mon ikke DLF skulle tænke lidt mere på deres medlemmer og lidt mindre på DSB?

Lkas
P. J. Jensen
Mdt RF.

I løbet af 1980 vil der i vestområdet blive så stor afgang, at der ikke vil være tilstrækkeligt uddannede til at betjene de store diesel-lokomotiver. Følgelig må DSB gennemføre et uddannelsesprogram som sikrer, at det fornødne personale er til stede. Denne fremgangsmåde er forøvrigt ikke speciel, idet den

har været praktiseret før – men den gang i øst-området.

DSB har ønsket at uddanne 2 hold i vest i DSB-skolens første halvårsplan i 1980. Og DLF blev forelagt ønsket med samtidig oplysning om, at der vil blive uddannet 10 hold i perioden 1980/81.

Det stod DLF's forhandlere klart, at uddannelsesforløbet ikke måtte give nogle en fordel med mulighed for oprykning til 17. lrm. på et tidligere tidspunkt hvor ældre ellers kunne påregne dette. Der kan ikke for tiden afgives tilstrækkeligt uddannede til f.eks. udstationering i vustområdet, hvorfor der ingen løsning er dér.

I øvrigt er der så mange ældre uddannede, at disse ved ledige stillinger og søgning af disse i lang tid vil hindre, at de to veshold vil kunne rykke op før resten ned til dem er uddannede. Med hensyn til anciennitet tilstræbes den fulgt efter ansøgningslisten, men hvem der søger er højst individuelt og den nuværende opstilling i 17. lrm. har ingen lighed med oprindelig bundanciennitet. Vi går ikke DSB's ærinde som påstået, og hovedbestyrelsen har nøje gennemgået sagens indhold og derefter i enighed truffet beslutning om at følge DSB's ønske.

DSB-skolens plan. 1. halvår 1980

	Tid	Prøve	Bemærkn.
Grundkursus for lokomotivass., del 1	2.1.– 8.1.		hold 34
Grundkursus for lokomotivass.	1.4.–10.4.		hold 35FA
Grundkursus for lokomotivass.	1.4.–11.4. (d)		hold 36
Obligatoriske grundkursus			
MH-uddannelse af lokomotivperson. del 1	2.1.–25.1. (d)	28.1.–29.1.	hold 32
Lokomotivassistentkursus, del 2	2.1.–30.1 (d)	31.1.– 1.2.	hold 30Ar
Lokomotivassistentkursus, del 1	2.1.–30.1.	31.1.– 1.2.	hold 33Ar
Lokomotivførerkursus	7.1.–21.2. (d)	22.2.+25.2.	
MH-uddannelse af lokomotivpers., del 2	14.1.– 4.2.	5.2.– 6.2.	hold 31
Lokomotivassistentkursus, del 1	28.1.– 4.3. (3)	5.3.– 6.3.	hold 34
MH-uddannelse af lokomotivpersonale	19.2.–11.3.	12.3.–13.3.	hold 32
Lokomotivassistentkursus, del 2	25.2.–28.3.	31.3.– 1.4.	hold 33Ar
Lokomotivførerkursus	25.2.–15.4. (d)	16.4.–17.4.	
Lokomotivassistentkursus, del 2	24.3.– 1.5. (d)	5.5.– 6.5.	hold 34
Lokomotivassistentkursus, del 3	21.4.–22.4.	23.4.–24.4.	hold 33Ar
Lokomotivassistentkursus, del 1	28.4.– 2.6.	3.6.– 4.6.	hold 35
Lokomotivassistentkursus, del 1	5.5.– 9.6.	10.6.–11.6.	hold 36
Lokomotivassistentkursus, del 3	20.5.–21.5.	22.5.–23.5.	hold 34
Specialkursus for lokomotivass. (S-tog)	27.5.–10.6.		hold 34

PERSONALIA

Forfremmet til lokomotivinstruktør (21. lrm.) pr. 1.1.1980 efter ansøgning
Lokomotivfører (17. lrm.)
V. P. Zachariassen, mdt Ar i mo Ar

Forfremmet til lokomotivfører (17. lrm.) pr. 1.12.1979 efter ansøgning
Lokomotivfører (13. lrm.)
A. K. Johansen, mdt Ng i mdt Ng
J. H. Boldreel, mdt Ar i mdt Ar
K. H. Jensen, mdt Str i mdt Str
B. W. Hansen, mdt Gb i mdt Fa

Overgået til anden stilling 1.12.1979 efter ansøgning
Ksmt (9. lrm.) til lkas p (9. lrm.)
E. Kristiansen, ksmstr Val til mdt Gb
Bhv (9. lrm.) til lkas p (9. lrm.)
P. E. Hansen, bo Kbh til mdt Gb

Ansæt som lokomotivassistent p 1.12.1979
B. P. V. Kristensen, mdt Gb
J. Hansen, mdt Gb
J. B. Frederiksen, mdt Gb
A. Cederholm, mdt Gb
E. M. Mortensen, mdt Gb
O. Kofoed, mdt Gb
E. Laursen, mdt Fa
N. H. Dahl, mdt Fa
T. K. Jensen, mdt Fa
T. Norup, mdt Fa
M. B. Nielsen, mdt Fa
J. G. Jørgensen, mdt Fa
K. H. Madsen, mdt Fa
P. W. Møller, mdt Fa
J. M. H. Lassen, mdt Fa
J. P. Søgaard, mdt Fa
J. K. Kristensen, mdt Fa
H. W. Aanæs, mdt Gb
K. Christiansen, mdt Gb
O. Fosdam, mdt Gb
S. R. Thomsen, mdt Gb
K. M. Nielsen, mdt Gb
V. B. Jensen, mdt Gb
H. Olsen, mdt Fa
E. H. Kristensen, mdt Fa
H. H. Quitzau, mdt Fa
K. Nielsen, mdt Fa
V. Cramer, mdt Fa
L. Schmidt, mdt Fa
E. Endmann, mdt Fa
B. V. Hansen, mdt Gb
S. B. Petersen, mdt Gb

Navneændring

Lokomotivassistent (9. lrm.)
E. Ungstrup Petersen, mdt Hg til E. Ungstrup Friis

Tjenestefrihed uden løn 1.2.1980–31.1.1981
Lokomotivassistent (9. lrm.)
T. H. Jensen, mdt Kh

Afskediget pr. 31.12.1979 p.g.a. svagelighed
Lokomotivfører (17. lrm.)
B. A. Sørensen, mdt Es

Afskediget pr. 29.2.1980 p.g.a. svagelighed
Lokomotivfører (15. lrm.)
E. N. Lüdeking, mdt Ar
R. F. Petersen, mdt Od

Lokomotivfører (17. lrm.)
E. Nielsen, mdt Str

Lokomotivfører (18. lrm.)
R. Andreassen, mdt Næ
A. K. Modell, mdt Kø
M. Rasmussen, mdt Fa

Dødsfald

Lkf. V. P. G. Thomsen, Esbjerg, død den 21.11.1979.
Pens. lkf. J. K. M. Andersen, Fredericia, død den 4.12.1979.
Pens. lkf. H. V. Jensen, Struer, død den 9.12.1979.
Pens. lkf. L. V. Sørensen, Århus, død den 6.11.1979.

DLF Århus afdeling afholder ordinær generalforsamling onsdag d. 23.01.1980 kl. 19.00 i »Håndværkerforeningen«, Klostergade.

Dagsordenen bekendtgøres senere på opholdsstuen.

Pensionister kan overvære generalforsamlingen.

P.a.v.
Vagn Nielsen

Fredericia afd. afholder ordinær generalforsamling på »Restaurant Håndværkeren« tirsdag den 29. januar 1980 kl. 13.00.

Efter generalforsamlingen afholdes kammeratligt samvær, hvor der serveres en platte, pris 45,00 kr.

Tilmelding på ophængte liste på driftsdepotet, eller på tlf. (05) 92 46 37.

Afdelingen ser gerne, at vore pensionister deltager.

Afdelingsbestyrelsen

Godsbanegårdens afdeling

Ordinær generalforsamling afholdes torsdag den 24.1.1980 kl. 14.00 i centralværkstedets marketenderi.

Dagsorden bliver ophængt på mdt Gb ca. 14 dage før.

Forslag til vedtægtsændringer skal være indsendt skriftligt så betids, at de kan optages på dagsordenen.

Øvrige forslag skal være formanden i hænde senest 4 dage før generalforsamlingen.

Efter generalforsamlingen er der traditionel spisning.

Tilmeldingsfrist er fremlagt på opholdsstuen.

Vel mødt.

P.a.v.
Verner Nielsen

Odense afdeling afholder generalforsamling i mødelokalet ved maskindepotet søndag den 27. januar kl. 9.30.

Afdelingens pensionister indbydes, nærmere oplysninger om fællesspisningen fås på telf. 11 59 09 eller på opslaget ved maskindepotet.

Afdelingsstyrelsen

DLF Nyborg afd. afholder ord. generalforsamling torsdag d. 31.1.1980 kl. 14.30 på Missionshotellet.

Dagsorden ifølge lovene.

Efter generalforsamlingen ca. kl. 18.30 serveres Gule Ærter – 1 øl + 1 snaps for 50 kr.

Pensionister indbydes til såvel generalforsamling som spisning.

Tegningsliste til Gule Ærter er på opholdsstuen eller telf. 31 27 70 eller 35 23 64.

Indtegning slutter d. 28.1.1980 kl.12.00.

P.b.v.
A. K. Johansen

DLF Helsingør afd. afholder ordinær generalforsamling tirsdag den 29. januar 1980 kl. 15.00 i mødelokalet på Helsingør st.

Dagsorden ifølge forretningsordenen og DLF's love.

Sammenkomst i Folkets Hus for medlemmer med pårørende kl. 19.00.

Pensionister er hjertelig velkommen, tilmelding kan ske på tlf. 02 - 64 67 33 eller 03 - 21 07 38.

P.b.v.
J. E. Petersen

Institut for social medicin
 Københavns universitet
 Juliane Maries Vej 32, 2100 København Ø
 Telefon: (01) 39 44 44

SPØRGESKEMA

ARBEJDSMILJØUNDERSØGELSEN AF

LOKOMOTIV PERSONALET VED DSB

Som omtalt i Dansk Lokomotiv Tidende i august, 1979, blev arbejdsmiljøundersøgelsen af lokomotivpersonalet påbegyndt d. 1. august, 1979. Undersøgelsen er blevet til på opfordring af Arbejdsgruppen vedrørende lokomotivpersonalets arbejds- og miljømæssige forhold.

Det er projektets mål at undersøge lokomotivpersonalets arbejdsmiljømæssige forhold, herunder navnlig de helbreds- og psyko-sociale aspekter, og på dette grundlag fremsætte forslag til eventuelle forbedringer af disse, samt afdække behov for eventuel yderligere forskning på specifikke felter.

Det er således jer selv, der har foranlediget undersøgelsen. Når den er tilendebragt, vil I have et redskab der kan bruges til at få ændret de eventuelle problemer, som arbejdsmiljøet giver anledning til.

Alle bør deltage

Samtlige lokomotivmænd ved DSB er blevet tilsendt et spørgeskema som omfatter spørgsmål om jeres arbejdsituation med særlig vægt på helbreds- og psyko-sociale forhold. Som noget nyt i denne form for undersøgelse findes der også i skemaet spørgsmål til jeres hustru. Det er blevet til på opfordring af flere lokomotivførere vi har mødt på vore observationsture.

Det er vigtigt at *alle* deltager, da undersøgelsen ellers vil miste noget af sin slagkraft. Skulle der være spørgsmål vedr. skemaet er I velkomne til at henvende jer til os på institut for social medicin – telefon 01 - 39 44 44 mellem kl. 9.00 og 16.00 – eller til jeres tillidsmand eller DLF. Den 21. november, 1979 på DLF's tillidsmandskursus i Nyborg, fremlagde vi undersøgelsen.

Anonymitet

Det understreges at vi, der laver undersøgelsen, har tavshedspligt. Ingen andre end os har adgang til de udfyldte skemaer, der vil blive destrueret, når undersøgelsen er færdig.

Det er nødvendigt at det besvarede spørgeskema sendes retur i det vedlagte svarkuvert *senest* d. 15. februar 1980. Da behandling af spørgeskemaerne er tidskrævende, vil vi stærkt opfordre til hurtige svar, og desto hurtigere vil undersøgelsens resultater kunne foreligge.

Skulle der mangle eller være ombyttet på nogle sider i spørgeskemaet bedes I gøre os opmærksom på det, og nyt skema vil blive fremsendt.

Med venlig hilsen
 Lisbeth Shore Paludan, Peter Laursen og Bo Netterstrøm