



11

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. DECEMBER 1980 – 80. ÅRGANG

11

Indhold:

Skiftende arbejdstider	2
Børge Aanæs død	3
Aage Andersen ny formand for CO I ..	4
Dansk Trafikpolitik ved årsskiftet	6
De syv tusinde overskærings land ...	10
Ny lov om arbejdsløshedsforsikring ...	12
Anker Jørgensen om den nye folketingssamling	14
Lokomotivmandens arbejdsmiljø	16
Fra medlemskredsen	17
Personalialia	18

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.

Et af DLFs forslag op til overenskomstforhandlingerne er kortere arbejdstid. Forslaget baseres på en almindelig opfattelse af, at skiftende arbejdstider medfører en række ulemper – først og fremmest af helbredsmæssige og sociale årsager. Dette emne har gennem mange år beskæftiget utallige med bevisførelse for denne arbejdstids uheldige påvirkninger. Den miljøundersøgelse som er i gang for lokomotivpersonalet – og som forløber planmæssigt – vil formentlig ikke afvige stærkt fra andre lignende undersøgelser. Der skal heller ikke her tages hul på undersøgelsesresultaterne, idet vi alene fremdrager problematikken ved denne arbejdstidsform i relation til det helt åbenlyse, at den giver anledning til visse forstyrrelser i helbredstilstanden, især med hensyn til stress og søvnbesvær. Et par forhold, som ikke går særligt godt i spand med de sikkerhedskrav, der er forbundet med lokomotivpersonalets arbejdsområde. Blandt eksperter næres skepsis for, om en arbejdstidsforkortelse i realiteten vil give de store virkninger ved arbejdets udførelse, men forventeligt vil der ske en formindskelse af ulemperne. Man skal imidlertid ikke være blind for, at der ligger en tilfredsstillelse med en anerkendelse af ulemperne gennem kortere arbejdstid. Der er jo yderligere den kendsgerning, at der bliver mere fritid, og at det giver et grundlag for bedre tilpasning til den skiftende arbejdstid. På den anden side er skiftende arbejdstider en alvorlig hindring for familielivets gode udfoldelse og beskæftigelse med samfundets forhold i øvrigt. Man isoleres fra det sociale og kulturelle liv og der består en fare for familiekonflikter. Det forøger belastningen for »det offentlige«, og spørgsmålet er derfor, om det også har råd til at spare på kontoen »kortere arbejdstid«. Det tror vi ikke. Man kan ikke med en vægt eller en tommestok måle eksakte resultater. Den metode skal være finere end som så; men en tilfredsstillelse ved at være i samklang med arbejdet er uvurderlig i forhold til omkostningen ved stress og surhed i arbejdet. Vi kan således være tilfredse med, at arbejdstidsforkortelse for skiftende eller uregelmæssig arbejdstid har fået en høj prioritet i rækken af forslag til ny overenskomst i foråret. En overenskomst som ganske vist i første række stiller krav om økonomiske forbedringer, men som ikke må gøre os blinde for vigtigheden af tilfredsstillende forhold på vores arbejdsplads.



Børge Aanæs død

Den 9. november afgik Dansk Jernbaneforbunds forretningsfører, Børge Aanæs, ved døden.

Dermed mistede ikke blot jernbanemændene, men dansk fagbevægelse i det hele taget, en personlighed, som forenede de bedste egenskaber, der er ønskelig for en tillidsmand.

På mange områder ydede Børge Aanæs en fortjenstfuld indsats. Der skal ikke her foretages den lange opremsning, men alene konstateres, at han overkom det utrolige, uden at der slækkedes på kvaliteten af hans indsats.

Hans bortgang vil være mærkbar. Og selv om nogen næppe er uundværlige, så vil tjenestemændene i den kommende overenskomstsituation komme til at savne en dygtig og respekteret forhandler, der selv i den sværeste situation skabte et resultat. Organisationsarbejdet var Børge Aanæs et og alt, og Jernbaneforbundet har mistet en markant lederskikkelse, men det har øvrige jernbanemænd i de samarbejdende organisationer også. I vor erindring vil vi bære mindet om hans indsats i fagbevægelsen og om det gode kammeratskab.

Æret være hans minde.

*Foreningens hovedbestyrelse
og redaktionen ønsker medlemmerne
og bladets øvrige læsere glædelig jul
og et godt nytår.*

Aage Andersen

CO I's nye formand

4

Efter Børge Aanæs bortgang valgtes som bekendt Dansk Postforbunds formand Aage Andersen til CO I's fremtidige formand.

Det er en meget kendt og meget erfaren organisationsmand, der overtager dette formandshverv. Og det sker på et tidspunkt, hvor CO I står foran de vanskeligste overenskomstforhandlinger måske nogen sinde.

Men Aage Andersen er ikke ukendt med hårde og stormfulde tider. Han har evner til at omskabe sydende uro til stabilitet og få de destruktive kræfter vendt til konstruktive bestræbelser. Det, der nok især præger hans karakter og bærer hans personlighed som organisationsmand, er hans faste myndighed, der aldrig overreagerer selv i en nok så oprivende og anspændt situation. Det er også disse egenskaber, der gør ham til en af de mest håndfaste forhandlere i dansk fagbevægelse. Det er derfor ligetil at gøre opmærksom på, at det ikke er det rene puddersukker at sidde ved forhandlingsbordet lige overfor Aage Andersen.

Tak til Aanæs

Vi spørger Aage Andersen:

Du afløser en mand, hvis indsats det vel er både en ære og forpligtelse at føre videre?

Bestemt. Aanæs har gjort en meget betydningsfuld indsats i CO I gennem 12 år som formand. Jeg håber at kunne leve op til at fortsætte hans linie. Det føler jeg som en stor forpligtelse.

Men forskel er der naturligvis?

Jeg vil sige det på den måde, at den forskel, der måtte være på Aanæs og mig, har med temperamentet at gøre. Grundholdningerne er sammenfaldende.

Men CO I's struktur ligger vel ikke fast for altid?

CO I's struktur er jo mange år gammel. Der er foregået en udvikling. Vi nedsætter nu et udvalg, der i den kommende to-årsperiode skal se på CO I's struktur. Jeg vil ikke på forhånd afvise, at der kan være noget at ændre.

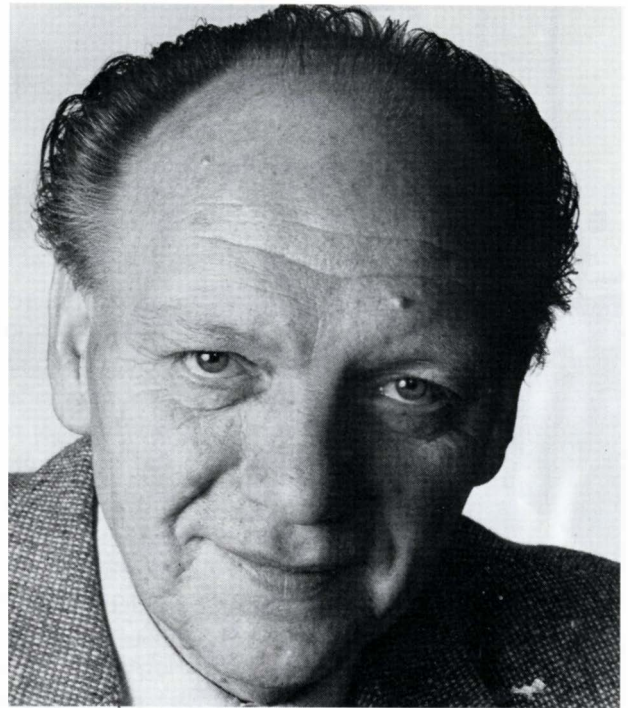
Strid vind

Du tiltræder i en periode med strid vind mod tjenestemændene?

I 1960'erne og i de første år af 1970'erne oplevede vi at have vinden på ryggen. Nu oplever de offentligt ansatte en strid modvind. Det er en vanskelig tid nu.

Det har du taget højde for?

Jeg må jo gå ind under de vilkår, som der ligger i tiden.



CO I's nye formand Aage Andersen

Du er ikke helt uvant med at tage stormfulde tildragelser, f.eks. da du tiltrådte som formand i Postforbundet?

Vi havde dengang i Postforbundet betydelige kriser. Det må jeg indrømme. Det er lykkedes at få det bilagt, så vi nu på vore kongresser i enighed kan træffe vore beslutninger. Der er kommet stabilitet i forbundet, tror jeg nok, jeg tør sige.

Terminalen

Postterminalen oplever også urolige perioder?

Vi har fra Dansk Postforbunds side følt os stærkt forpligtet i forhold til de ting, der er foregået. Vi har også følt et medansvar, selv om det naturligvis først og fremmest er ledelsen, der har ansvaret. Vi har altså valgt at medvirke til at løse de opståede problemer på postterminalen.

Postforbundet har lagt ryg til?

Ja, og i en sådan grad, at det har medvirket til, at situationen på terminalen er væsentligt forbedret. Iøvrigt mener jeg, at trafikminister Jens Risgaard Knudsen har overreageret i denne sag.

Hvad burde ministeren have gjort?

Ministeren bude have givet ledelsen den tid, den bad om, og den tid, vi som organisation bad om. Vi sagde: Giv os tid til omkring nytårsskiftet, så tror vi, at vi kan bringe tingene i orden.

Det nu nedsatte udvalg er blevet mødt med kritik fra Postforbundet?

Når man nedsætter et udvalg *udefra*, som får vidtgående beføjelser, kan man frygte, at det vil kunne kortslutte vor forhandlingsret.

»Blå-bogs«-data

Hvor stammer du fra?

Jeg er født i Slagelse og opvokset der i Sct. Peters Landsogn.

Jeg kom i købmandslære, gik på handelsskole og blev kolonialkommis. Men tiderne for dette fag blev dårlige. Det var jo i krigsårene med varemangel. Og jeg søgte ind til Postvæsenet og begyndte som postbud i Slagelse den 1. april 1944. Der var jeg til 1951, da jeg kom til København, hvor jeg kom i sorteretjenssten, blev senere arbejdsleder i etaten, og er for øjeblikket postvagtmester, hvis jeg havde været i tjenesten.

Organisationsmand

Hvornår kom du ind i det organisatoriske arbejde?

Umiddelbart efter at jeg var kommet til København. Jeg blev tillidsmand i 1952, senere fællestillidsmand.

I 1959 kom jeg ind i forbundet, hvor jeg i 1963 blev fuldtidsbeskæftiget som hovedkasserer.

I 1970 blev jeg valgt til formand i Dansk Postforbund.

Lønproblemer

Vil du sige noget om dine bestræbelser fremover på lønningsområdet?

Jeg vil sige, at i en overenskomst som den, der nu stunder til, må der især tages hensyn til de lavere og lavestlønnede grupper.

Der er nogle begyndelseslønninger, der er for lave?

Ja, der er lønninger i systemet, der er for lave. Det gælder for både faglærte og ufaglærte grupper. Der er også problemer for de faglærte grupper med hensyn til at rekruttere. Og når vi i CO I taler om, at der er nogle bundgrupper, der lønmæssigt bør hæves, så er det både faglærte og ufaglærte, vi tænker på.

De håndværksuddannede i den offentlige sektor fristes af de højere lønninger i lønglidningserhvervene?

Jeg er fuldt ud opmærksom på det problem, at der gives højere løn til de faglærte i den private sektor. Og det gør det vanskeligt for den offentlige sektor at

rekruttere og fastholde de faglærte. Det gælder f.eks. for de håndværksuddannede indenfor DSB. Men også indenfor Post og Telegrafvæsenet er dette problem til stede f.eks. vedrørende mekanikerne på Telesiden. Derfor siger CO I: Her er der problemer, som der skal gøres noget ved.

Forhandlingsforløbet

Der debatteres stærkt om lønforhandlingerne i den offentlige sektor evt. burde gå parallelt med de private?

Vi har drøftet den situation i CO I's repræsentantskab. Og vi er enige om, at vi vil være meget uortodokse i forbindelse med forhandlingerne. Og hvis situationen skulle kræve af os, at det bliver nødvendigt at gå i forhandlinger, førend man er færdig på det private arbejdsmarked, er vi parate til at gøre det. Det, der er det afgørende for os, er at komme igennem med et rimeligt resultat. Og vil vil anvende alle muligheder for at komme frem til noget sådant, herunder altså også, at vi i givet fald forhandler, før det private arbejdsmarked.

Efterslæb

Kravet i forbindelse med efterslæbet dominerer overenskomstbilledet?

Ja. Det er det altoverskyggende problem. Vi har i CO I formuleret os på den måde, at det vil være uacceptabelt for os, hvis der ikke sker en rimelig ajour-føring for de store, brede grupper af offentligt ansatte, der direkte kan sammenlignes med faglærte og ufaglærte på det private arbejdsmarked.

Efterslæb går tilbage helt til 1975?

Det er rigtigt, at det går tilbage til 1975, men det summerer sig først op fra 1977, hvor det tog rigtig fart.

Og taktreguleringen?

Den får vi kun med 75%, og den burde forbedres, selv om vi i CO I ikke mener, at den skal op på 100%. Der skal nemlig i overenskomstsituationer være mulighed for, at der er beløb til rådighed, bl.a. til at tilgodese de lavere og lavest lønnede grupper.

Frie forhandlinger

Kan de frie forhandlinger lykkes denne gang?

Principielt er frie forhandlinger selvfølgelig det rigtige. Jeg mener ikke, at organisationerne kan blive ved med at andre afgør overenskomstsituationen. Det er mere tvingende nødvendigt for de offentligt ansatte med frie forhandlinger, end det er for andre grupper.

Derfor var det, at jeg før var inde på, at hvis situationen skulle udvikle sig i den retning, at man måske ikke kan klare tingene på det private arbejdsmarked, at det så blev muligt at trække det offentlige område ud, og prøve at klare dette område uafhængigt af, hvad der sker på det private arbejdsmarked. Sagen er jo den, at dem, der dårligst tåler at komme ind under en såkaldt samlet løsning, er de offentligt ansatte. Det har vi prøvet tre gange på stribe.

Tilbageholdenhed

Fra ledende politisk hold tales der meget om tilbageholdenhed i lønspørgsmål?

De offentligt ansatte har jo været tvunget til at vise tilbageholdenhed. Og jeg har sagt det på den måde, at hvis den lønudvikling, der har været typisk for tjenestemænd, havde været generelt for samfundet som helhed, havde de økonomiske problemer været væsentligt mindre. Men man kan ikke i det lange løb alene lægge byrder på én gruppe. Derfor må der nu

ske en rimelig ajour-føring. Det er helt nødvendigt, hvis vi skal undgå uro og ustabilitet og utilfredshed.

Regeringsløftet

Har du en kommentar til regeringens løfte til offentligt ansatte?

Regeringen siger, at den føler sig forpligtet af løftet om, at de offentligt ansatte ikke skal komme lønmæssigt bagefter, for så vidt angår perioden fra 1979 og frem til 1981. Men det er klart, at dette ikke er tilfredsstillende. Vi har som nævnt efterslæb, der ligger bag ud herfor. Men jeg opfatter det sådan, at det nævnte løfte er regeringens *udspil*, og at vi har et andet udgangspunkt. Så må vi se, om meningene kan bøjes mod hinanden, så det lykkes at nå frem til en rimelig løsning.

Til slut spørger vi Aage Andersen: Hvordan ser du på situationen for de højere og højst lønnede?

Jeg har ikke fantasi til at forestille mig, at de slet ikke skal have noget ud af overenskomsten i 1981.

Otto Mørch om dansk trafikpolitik ved årsskiftet

Energikrisen, der satte ind i begyndelsen af 1970'erne, har på afgørende måde grebet ind på hele samfundslivets område: Produktions- og forretningslivet er ramt af en betragtelig recession, hvad ikke mindst ledighedstallene er et bevis for. Lønmodtagerne er ude for et reallønsfald, og servicen i den offentlige sektor forringes eller fordyres.

For trafiksektorens vedkommende har den økonomiske krise betydet, at mange af de store og lovende projekter fra de gyldne 1960'eres tid har måttet enten helt opgives eller lægges i mølposen.

Saltholm-projektet, der stod som et stolt symbol for den dynamiske og optimistiske tro på stadig fremskridt og velstand, betragtes nu

som definitivt skrinlagt. Og de gigantiske broplaner i øresundsregionen er udsat på ubestemt tid, ligesom ingen regner med, at Storebæltsbroen vil blive bygget på den side af årtusindskiftet.

Derimod har energikrisen, og den økonomiske krise iøvrigt, bevirket et næsten fantastisk opsving for den kollektive trafik – ikke mindst for DSB. Den kolossale stigning i passagerantallet har betydet, at omfattende investeringer i rullende materiel og i faste anlæg er bydende nødvendig nu og i de kommende år.

Vi har bedt formanden for Folketingets Trafikudvalg, Otto Mørch, udtale sig om og vurdere hele den trafikpolitiske situation her foran årsskiftet.

I Luftfarten

Vi indleder samtalen med at spørge trafikudvalgets formand:

Er Saltholm-lufthaven opgivet!

Ja, det er den.

Definitivt?

Ja. Man har vurderet, hvordan lufthavnssituationen ville udvikle sig – og erkendt, at lufttrafikken kan klares – ihvertfald frem til og udover år 2000 – ved at udvide Kastrup lufthavn, hvor man er i gang med store udvidelser, strækkende sig over en årrække på ca. 10 år.

Starup lufthavn i Skåne vil gerne med ind i konkurrencen.

Der er ingen tvivl om, at havde vi ikke fået gennemført denne lov om udvidelse af Kastrup lufthavn, ville andre møde op og melde sig. Det ville have betydet, at Kastrup ikke ville have kunnet bevare sin position som international storlufthavn.

Der er tale om en bemyndigelse til ministeren i denne sag?

Ja, investeringerne tilpasses det behov, der vil være for udvidelser.

Det kan reguleres hen ad vejen. Og det bliver Folketingets Finansudvalg, der har hånd på dette.

II Broer

Der ligger en beslutning om udskydelse af Storebæltsbroens bygning?

Det gør der. Og selv om loven om Storebæltsbroen ikke er ophævet, er den, som du siger, udskudt. Og der er vel ingen, der tror på, at broen bliver etableret i dette århundrede.

Farø-broen

Men Farø-projektet førtes igenem i Folketinget?

Ja, selv om der var en del modstand. Men flertallet erkendte, at her er der tale om en vigtig trafiklinie til kontinentet, ikke mindst med hensyn til lastbiltrafikken. Farø-broen har jo også den opgave at binde Sjælland og øerne syd på tættere sammen.

Øresundsbroen

Hvordan forholder det sig med broprojekterne i Øresundsregionen?

Der er ikke noget aktuelt om broerne. Det er ikke realistisk, at tage dette op nu. Når der ikke er tale om at bygge Storebæltsbroen, som jo har første prioritet, er det urealistisk at tænke sig broprojekter over Øresund realiseret.

III Færgerne

Broprojekternes fald har betydet opsving for færgefart og for bygning af nye færger?

Da vi ikke fik en løsning med Storebæltsbro, var DSB klar, via beskæftigelsespenge, til at bygge tre nye færger. Derfor kan vi næsten sige, at vi alligevel har fået broen med den meget tættere og stærkere færgetrafik over Storebælt.



Formand for Folketingets Trafikudvalg Otto Mørch.

Rødby-Femern

Er der planer om yderligere udbygning af færgefarten på Rødby-Femern-ruten?

Jeg har under et besøg i Vesttyskland, hvor vi fik en orientering af Deutsche Bundesbahn, erfaret, at man i Vesttyskland er meget interesseret i at få det i gang, som vi kan kalde den store færgetrafik på Østersøen. Det er vi også herhjemme interesseret i. Og et af de projekter, der nok snart vil komme på bedding, vil omhandle store færger der.

På Kalundborg-Århus-ruten er der også ønske om nye færger?

Det har vist sig, at det færgemateriale, som vi kører med, godt kunne være bedre. Og derfor har man på ønskelisten at få forbedret færgetrafikken på den rute.

Juelsminde-Kalundborg

Juelsminde-Kalundborg-ruten er i krise?

Ser vi generelt på overførsler, og specielt lastbiloverførslerne, er de begyndt at falde. Faldet er særlig stort på de indenrigske ruter. Det gælder såvel for DSB som for de private rederiers vedkommende. Nu ser vi, at Juelsminde-Kalundborg vil standse.

Staten blev tilbudt aktiemajoriteten?

Ja, – og det ville nok betyde en statsudgift på 100 mill. kr. og da er det klart, at regeringen siger: Det private rederi har skummet fløden i de gode tider, og når det nu ikke kan gå mere at drive ruten, så må dette blive rederiets egen sag. Regeringen må se på de overordnede trafikforhold. Og vi ved, at der er en

overkapacitet på øst-vest-trafikken. Og der sidder forøvrigt et udvalg, der nærmere skal udrede, hvordan vi skal klare øst-vest-trafikken fremover. Staten kan ikke have nogen interesse i at være den barmhjertige samaritan for dette private rederi – for derigennem måske at redde aktionærerne, der er i klemme.

IV DSB – Banemateriel m.v.

Har prognose-eksperterne i DSB ikke været forudseende nok?

Jo. Det mener jeg. Det er nu engang såre vanskeligt at forudse omslag i den internationale konjunktur – især når den kommer som en tyv om natten. Men nu er DSB sporet helt ind på, at energikrisen er noget vedvarende, og det tager man højde for.

Passagertallet er stadig stigende?

Ja. Der er en gennemsnitlig stigningstakt, der ligger 15–20% over, hvad den var i tilsvarende måneder i fjor. Men nu synes stigningshastigheden at være noget aftagende.

Har DSB materiel til at imødekomme den stigende trafik?

Nej. Man har et meget stort behov for nyt materiel. Og det er vel også årsagen til, at man fra regeringens side har lavet en ekstrabevilling på 100 mill. kr. til DSB's rullende materiel. Det er fra beskæftigelsesplan 81, at DSB får disse 100 mill. kr.

Hvor store er DSB's investeringsønsker?

Man har i beskæftigelsesplan 81 opgjort DSB's investeringsønsker til 1 mia 445,4 mill. kr. Heraf er de 776,4 mill. kr. tænkt anvendt til rullende materiel.

Er disse penge bevilget?

Det er de ikke endnu, men jeg tror, at der blæser en god vind omkring behovinddækning af DSB's

investeringsønsker. Vi kan simpelt hen heller ikke være bekendt at lade passagerer stå som en sild i tønne, sådan som det sker på visse strækninger.

Elektrificering

Elektrificeringen er i gang?

Ja, den kører efter programmet, og d.v.s., at den første strækning åbnes i løbet af 2–3 år på Helsingør-banen.

Hele landets banenet skal elektrificeres?

Ja, men det er jo et projekt, der tager sin tid.

Hvornår vil man være færdig?

I begyndelsen af 1990'erne.

Og der er sat penge af til det?

Det er klaret ved loven om DSB's elektrificering.

Faste anlæg

Vil du sige lidt om DSB's faste anlæg?

Der er naturligvis ikke meget ved, at det rullende materiel er i orden, hvis man ikke har skinnekapaciteten i orden. Derfor må man nok i høj grad i beskæftigelsesplanen for 1982 sætte stærkere ind på udbygningen af faste anlæg, f.eks. dobbeltspor på visse strækninger.

Kunne man ikke fremme elektrificeringen?

Jo, jeg mener, at man bliver nødt til at overveje en fremskyndelse af elektrificeringen.

V Strejker

Færgefarten i år prægedes af og til af strejker på Storebæltsfærgerne. Har du en kommentar hertil?

Jeg synes, at DSB løste dette problem på en god måde. Vi ved jo, at det er en livslinie i vor samtrafik herhjemme. Og ved i højere grad at bemane færgerne med tjenestemænd, har vi dermed sikret stabil trafik på Storebælt.

For tjenestemænd kan der vel ikke være tale om aktionsfrihed?

Nej. Jeg må helt klart sige, at det fremgår af tjenestemandsansættelsen, at tjenestemænd ikke kan strejke. Men det kan da godt være, at der er tjenestemandskategorier, som kunne frigives og komme over på overenskomstansættelse. Men en række vigtige samfundsfunktioner kan kun sikres ved, at vi har en loyal tjenestemandstand.

Vil du sige et par ord om faglige møder?

Faglige møder kan være meget godt, hvis de bruges fornuftigt, fordi de så kan være en sikkerhedsventil, der måske kan løse en konflikt, som ellers kunne udvikle sig til en stærkere konfrontation. Men faglige møder i arbejdstiden er en arbejdsnedlæggelse, og der må ikke finde arbejdsnedlæggelse sted, når det drejer sig om tjenestemænd.

VI Lønninger

Lønproblemer trænger sig på her foran nye overenskomster?

Jeg håber oprigtigt, at der denne gang kan blive normale forhandlinger. Regeringen har bebudet, at det ønsker man. Men man må jo erindre, at samfundets realindkomst er blevet betydeligt reduceret, og disse byrder må bæres i fællesskab.

Og derfor bliver der ikke tale om lønfremgang.

Jeg tror ikke, at der bliver meget at hente. Dog har regeringen bebudet, at det efterslæb, der ligger i sidste overenskomstperiode, skal de offentligt ansatte have dækket ind.

Der er også et tidligere efterslæb?

Jeg forstår da godt de tjenestemænd, der siger at man har et efterslæb til gode helt fra 1975. Men dette er igen et forhandlingsspørgsmål.



»Jeg tror ikke der bliver meget at hente til foråret« – siger Otto Mørch.

Men visse lønjusteringer bliver vel nødvendige?

Må jeg først sige. Jeg er klar over, at DSB – men også andre områder – har et svært problem med rekruttering af folk. Det skyldes bl.a. arbejdstider og lønforhold.

Men der er også problemer med at fastholde de ansatte. Der er for mig ingen tvivl om, at der for at kunne fastholde de ansatte og for at kunne rekruttere folk, må foretages nogle lønjusteringer. For at sige det lidt populært: Vi må have bunden med op!

Det gælder bl.a. elektroførerne?

Det er givet, at der er noget at justere på det område, som du der nævner, men også på andre områder indenfor den offentlige sektor er justeringer påkrævet.

VII HT

HT har i år haft økonomiske vanskeligheder?

Det er rigtigt. Forholdet er jo det, at trafikken er steget meget stærkt. HT har haft besvær med at finansiere det voksende underskud, og der har været behov for stigende investeringer. Men HT's problemer er ikke uden sammenhæng med det lave takstniveau, som Hovedstadsrådet har lagt sig på fra begyndelsen. Det har præget budgetlægningen for 1981, og det har givet anledning til politiske forhandlinger mellem regering og Hovedstadsråd. De resulterede i hjælpeforanstaltninger overfor Hovedstadsrådet, således at der blev givet grønt lys for et udenlandsk lån på 100 mill. kr. til finansiering af faste

anlæg. Der er nu nedsat et udvalg, der har til opgave at undersøge, om der under indtryk af udviklingen siden loven om HT blev vedtaget, er sket en forrykkelse i forhold til den tilsigtede virkning af byrderne mellem staten og Hovedstadsrådet. Regeringen må nu afvente dette udvalgs arbejde, før der kan tages stilling til om en ny ordning skal etableres.

VIII Takstforhøjelse

Kan der ventes nye takstforhøjelser i det nye år?

Vi er som bekendt inde i en periode med besparelser i den offentlige sektor. Men nogle af besparelserne bliver klaret ved at hente flere indtægter ind. Vi står overfor nogle takstforhøjelser. Når DSB skal have nyt materiel og nye faste anlæg, må vi også se på indtægtssiden.

Hvilke takstforhøjelser er så i vente.

Der er foreslået takstforhøjelser både på person og godssiden samt på biloverførsler.

Det drejer sig om takstforhøjelser, som forekommer mig yderst rimelige.

Husk...

A-kassekontingent fra 1.1.1981

I henhold til vedtagelse i Dansk Funktionærforbunds hovedbestyrelse stiger kontingentet til A-kassen fra og med 1.1.1981 til kr. 98.00 pr. måned.

De syv tusinde overskæringsers land

I

1985 vil halvdelen af Finlands i alt 6000 km jernbanespor være elektrificeret, oplyser de finske statsbaner (VR). Der er køreledninger på 12% af nettet nu.

Skinner vil fortsat have træsveller, som er billigere i Finland (Europas mest skovrige land) end cementsveller.

»Desuden ved vi«, erklærer de naturligt ufortravede finner, »at træsveller holder i ca. 35 år, medens ingen endnu kender levetiden for de tungere, men i visse tilfælde, så som ved afsporinger, mere skadeudsatte cementsveller«.

Erklæringen siger også en smule om finnerne.

Hvor de energisk fremadskuende japanere repræsenterer den ene asiatiske holdningsyderlighed ved f.eks. at kaste sig ud i det teknologisk uprøvede – af og til for dyre lærepenge – repræsenterer finnerne lidt af den anden yderlighed ved en afventende holdning.

Det skimtes også i VR's passagermateriel – trævogne udskiftes kun langsomt med stålvogne.

På de 6000 km spor i finnernes berømte »tusinde søers land« – søerne er smukt fordelt i sydlige halvdel – præges loko»parken« af 400 dieselmaskiner i 840 hk – 2800 hk klasserne. I alt har VR lige nu ca. 700 maskiner.

Et igangværende ombygningsprogram skal forlænge eksisterende type Dr 12 diesel-elektriske lokoers levetid hovedsageligt ved installation af 3-fasemotorer. Dr 12'erne er VR's tungeste loko – 120 tons med Co-Co akselarrangement, 18,56 m i længde. Ombygning er billigere end nyanskaffelser.

To træk karakteriserer dog mere end noget andet det finske jernbanebillede lige nu.

Det ene: VR er ved at skrive succeshistorie i godsafdelingen.

Godt 75% af banernes samlede indtægt kommer nu fra godsbefordring – efter 1970ernes nedgangsår.

Årsag til fremgangen: Marketingfolkene har »bidt sig fast« i industrisektoren – så fast, at selv et ikke ligefrem splinternyt produkt som conferencevognen i ny, opreklameret udgave har skaffet banerne rosede omtale både hjemme og internationalt. For resten er den nye conferencevogn med tv og telefon udført i stilren, finsk formgivningstradition og har plads til 24 deltagere omkring bordet i konference»lokalet«. Der er tilstødende salon, køkken og toilet.

VR's andel i landets totale fragtmarked er for tiden 24%.

Transporterne er mest træ, træprodukter, kemiprodukter – og tørv.

VR er glad for tørvne! Det er en ny godstype, hvortil der er blevet bygget specialvogne med sidelæns tippelad.

Tørv ventes at få betydning for den finske energiforsyning – det første tørvefyrede el-kraftværk er begyndt at producere.

Ser vi nærmere på enkelte godstal, viser det sig, at for langdistancetrafikens vedkommende – »den naturlige jernbanevej« – har VR nu næsten 45% af trafikken dér.

Sidste år udgjorde godsbefordringen i alt 26 millioner tons. Det var 18% over foregående år.



(Herover) Finland, »de tusinde søers land«... og over syv tusinde niveauoverskæringsers! tilføjer finske lokoførere.

(Tv) 12%-foreløbig – af VR's 6000 km sporet er elektrificeret. Her hurtigtog med el-loko, type Sr 1, maksimumsfart 140 km/t, på linjen Kouvola-Kotka.

Stykgodstrafikken er ret typisk for udviklingen:

I 1979 transporterede VR i alt 458.000 tons stykgods – 8% over 1978-tallet.

Lønsomhedsmæssigt dækker stykgodstaksterne bare ikke omkostningerne. Stykgodstrafikkens del af VR's samlede godsmængde er 3% – men omkostningerne er en trediedel af godssektorens totalomkostninger.

Takstforholdet skæmmer ikke marketingfolkernes indsats – den blomstrer:

Nævnte nedgangsperiode i '70erne viste sig nemlig på stykgodssiden som en jævnt sivende forringelse med udsigt til langvarighed – men den vendtes til opgang, da produktudvikling og markedsføring begyndte at virke.

I begyndelsen af 1979 indførtes – f.eks. – en ny »standardprisforsendelse«, som VR selv betegner som »det hidtil konkurrencekraftigste nye« på godssektorens produktudviklingsfelt.

Samtidig fik begrebet »stationsvogn« udvidet betydning, idet stykgodsmaksimumsgrænsen blev hævet fra 5000 kg til 7500 kg.

Tallet »7500« minder os om det andet karakteristiske træk i VR-billedet nu: Jernbaneoverskæringerne!

For i »de tusinde søers land« er der stadig ifølge statistikken 7500 niveauoverskæringer fordelt således, at på visse *hovedstrækninger* findes gennemsnitligt 2 niveauoverskæringer for hver kilometer spor. Set fra førerkabinerne er det et par stykker for mange.

Arbejdsprogrammet for nedlægning af niveauoverskæringer og bygning af 2-plansoverskæringer eller vejomlægninger står derfor næstøverst på VR's forbedrings»ønskeseddel« til denne jul!

Sporforbedringer har førstepladsen.

Ledelsen har bestemt, at inden for nuværende 5-årsplan skal kr. 750 millioner bruges til at fjerne – eller sikre – niveauoverskæringer. Arbejdet er også nødvendigt for indførelse af højere hastigheder foruden den større sikkerhed.

Automatisk bloksignalanlæg er til dato installeret på Seinäjoki – Oulu og Pieksämäki – Kuopio strækningerne, andre linjer er under arbejde svarende til planlagt årlig investering af kr. 75 millioner i signal- og sikkerhedsudstyr.

Niveauoverskæringerne koster hvert år menneskeliv.

Til dato har 1974 været VR's sorteste år – 57 dræbte. Tallet svinger, dog aldrig under 30 dræbte pr. år.

Banerne sigter fra nu af på at nedlægge i snit 100 ubevogtede overskæringer årligt og udstyre ca. 70 andre med moderne sikkerhedsudstyr.

Finland i jernbaneperspektiv ville mangle noget væsentligt, hvis perspektivet ikke medtog den lange, meget kolde vinter og korte, meget varme sommer med tilhørende driftsproblemer. Det er desuden et godt billede at huske Finland og dets folk på.

For som fri og selvstændig nation er Finland kun 63 år.

Befolkningen indvandrede ganske vist fra Asien i 7. og 8. århundrede – men først i 1917 blev den nuværende, finske republik oprettet.

Efter århundreders svenske og russiske herredømmer »kørte« finnerne altså fra kulden ind i varmen på egne spor.

UDLANDET I —GLIMT

- NEW ZEALAND's svage nationaløkonomi afspejles i faldet af jernbanernes godsmængde – sidste år nede på 11 millioner tons. Banernes regnskab udviste i samme tidsrum et underskud på kr. 534 millioner – kr. 120 millioner mere end i '78/'79.

Nu de gode nyheder: Det kunne have været værre.

- JAPAN's statsbaner har forudberegnet sit 1980-underskud: Lidt over kr. 30 milliarder.

Hvem sagde: »Vished er bedre end uvished«?

- USA's jernbaneselskaber udvider loko»parkerne« meget betydeligt for tiden. Det samlede antal ejede eller lejede diesel-elektriske maskiner er nu 27,228 med en samlet hestekraft på 60,012,950.

Prrrrrr!

- BOTSWANA (Sydafrika), »lukket inde« på alle sider af andre stater, prøver nu mulighederne for at bygge en banelinje ud til kysten via Walvis Bay i nabostaten, Namibia, hvis der kan opnås politisk enighed i området.

Også dér.

England's statsbaner har i år besluttet at indstille al toggang både 1. og 2. juledag, fordi der er for få rejsende i forhold til driftsomkostningerne.

Nåja, små hjulegaver han vel undværes – bare der er små julegaver.

Ny lov om arbejdsløsheds-forsikring skal tjene flere vigtige formål:

12

Forslaget om ændringer i loven om arbejdsformidling og arbejdsløshedsforsikring har mødt kritik. Arbejdsminister Svend Auken fortæller i denne samtale hvad der egentlig er baggrunden for forslaget.

– Må jeg indlede med at sige, at ændringerne er blevet fremsat med støtte fra forretningsudvalget i LO og Arbejdsløshedskassernes samvirke, siger Svend Auken. Forslaget skal tjene flere vigtige formål.

– Et af dem er at bidrage til at holde stigningen i de offentlige udgifter i ro. Derfor er der *besparelser* knyttet til forslaget. I 1981 stiger beløbet til ca. 600 millioner kr. Alle områder er underlagt økonomiske begrænsninger – det gælder også Arbejdsministeriets område. Derfor har opgaven været at finde områder, hvor besparelserne for arbejdsmarkedet som helhed gør mindst ondt.

Vigtigt at fastholde forsikringsprincippet

– Er det rigtigt forstået, at forslaget tager sigte på at understrege selve forsikringsprincippet?

– Netop. Udgangspunktet for både A-kasserne, fagbevægelsen og mig har været på samme tid at understrege *forsikringssynspunktet* og undgå, at efterlønsmodtagere og de ledige bliver ramt. Arbejdsløshedsforsikringen er en arbejdsmarkedsordning, der hviler på en tilnærmelse til forsikringsprincipper – kontingentbetaling, en vis periodes medlemskab, erfaring på arbejdsmarkedet o.lign. Det er ikke en social ordning, der dækker økonomisk i tilfælde af *social trang*. Tværtimod er princippet i dagpengeordningen, at man får *erstatning for tabt arbejdsfortjeneste* op til en vis grænse.

De 12 måneders medlemskab

– Det har været hævdet, at nye medlemmer af A-kasserne bliver ringere stillede. En kommentar?

– Vi har ønsket at understrege selve forsikringsprincippet ved på ny at skærpe kravet om tilknytning til arbejdsmarkedet. Man vender tilbage til betingelsen for 12 måneders medlemskab for alle *fremtidige* medlemmer af Arbejdsløshedskassen, før man kan få dagpenge i tilfælde af ledighed og ved at de nyuddannede må vente 1 måned, før deres dagpengeret indtræder. Det var i øvrigt reglerne indtil 1975. Da de – i al ubemærkethed – blev lempet i 1975, gav det netop anledning til stor betænkelighed i LO's forretningsudvalg, fordi man frygtede, at man herved svækkede den forsikringsmæssige basis for arbejdsløshedsdagpengene.

– Er det ikke et problem for de helt unge?

– Jeg erkender, at det i forhold til de nye medlemmer af A-kasserne kan give problemer i det år, der går, inden dagpengeretten indtræder. Til gengæld kan man håbe på, at samfundet får en mere ansvarsbevidst holdning over for de helt unge. I dag er der en tendens til blot at skaffe dem 26 ugers arbejde for at give dem plads – ikke på arbejdsmarkedet, men i dagpengesystemet.

Det er i øvrigt regeringens hensigt at bruge den del af besparelsen, der ligger på de helt unge, til en forbedring af de unges støttemuligheder under faglig uddannelse.

Bedre regulering af dagpengene

– Loven bringer en mere hensigtsmæssig regulering af dagpengesatserne, ligesom der bliver mere

styr på feriedagpengene. Hvad er der at sige om det?

– Jeg vil gerne understrege, at besparelser ikke har været det eneste formål med de foreslåede ændringer. Et andet vigtigt spørgsmål er forbedringen af reguleringen for dagpengesatserne. Jeg har sagt meget tydeligt, at ingen efterløns- eller dagpengemodtager får deres forhold forringet ved forslaget. Tværtimod får mange deres forhold forbedret, hvis mit forslag om regulering af satserne efter både pris- og lønudvikling bliver vedtaget. I lyset af hele den hetz, der foregår mod de ledige og efterlønsmodtagerne, er det vigtigt at få en automatisk pris- og lønregulering.

Der har også været et tredje formål med ændringerne. Vi vil skabe ensartede feriedagpenge for alle medlemmer af A-kasserne. Efter forslaget vil alle med en aktuel dagpengeret kunne få feriedagpenge for manglende optjening af ferie. Herved dækkes ikke blot manglende optjening ved ledighed og sygdom, men også f.eks. deltagelse i faglige kurser, medlemskab i løbet af optjeningsåret, forlænget barselskurl m.v. Hertil kommer, at ledige får den afgørende indflydelse på placeringen af deres egen ferie.

Forslaget er en helhed

– Der bliver også tale om forenklinger.

– I høj grad. Mange kasserere, kontorbestyrere og andre ansatte i kasserne er ved at segne under byrden af både de mange lediges problemer og de efterhånden ret komplicerede regler. Feriedagpengeordningen er en sådan forenkling. Ophævelsen af reglen om arbejdsgiverrefusion af dagpengeudgifter i forbindelse med jul og påske m.v. skal ses i sammenhæng her-

med. Det er dog en klar forudsætning for regeringen, at arbejdsmarkedet selv bremser virksomhedsmisbrug af dagpengesystemet på dette punkt. Arbejdsmarkedet må endvidere forhindre det misbrug, der ligger i muligheden for arbejdsfordeling og force majeure hjemsendelser. Ellers vil vi stille lovforslag i folketinget.

– Er det rigtigt forstået, at LO har fremhævet, at forslaget må betragtes som en helhed. Og ændringer af mere principiel art vil være ensbetydende med, at fagbevægelsen ikke kan gå ind for det?

– Jeg vil gerne understrege, at lovforslaget er en helhed med både forbedringer og stramninger. Det bør vurderes som en helhed på baggrund af den økonomiske og faglige situation. Imidlertid er det helt afgørende for A-kassernes og fagbevægelsens accept af forslaget, at det gennemføres som en *helhed*. Jeg deler absolut denne forudsætning. Balancen i forslaget kan ikke forrykkes i folketinget, uden at arbejderbevægelsen trækker sin støtte tilbage.

Vær at tænke på når du skriver selvangivelse

siger Arbejdernes Landsbank

I en tid, som den vi oplever i disse år med en stram økonomi både for samfundet og for den enkelte, kan det måske være svært at efterleve sætningen: »Betal din skat med glæde«.

Alligevel bør vi nok alle være tilfredse med, at vi lever i et samfund, hvor vi via skatten deltager i en fælles husholdning, som på en række vigtige områder yder os en omfattende service. Det gælder vort social- og sundhedsvæsen, uddan-

nelse, kultur- og fritidstilbud og meget andet.

Alligevel vil hver enkelt af os, meget forståeligt, være interesseret i at skatten ikke tynger vor private økonomi mere end rimeligt er. Her har den enkelte lønmodtager en række muligheder, som lovgiverne selv ønsker bliver benyttet mest muligt.

Det drejer sig om en række opsparingsordninger, som giver adgang til et skattefrit fradrag på selvangivelsen på 3.000,- kr.

ARBEJDERNES LANDSBANK vil gerne her pege på nogle af dem, du bør overveje, inden du skriver din selvangivelse:

Børneopsparing

På denne konto kan du indsætte mellem nul og 3.000,- kr. om året. Ordningen kan anvendes af enhver, som er enten forældre, bedsteforældre eller oldeforældre. Pengene skal være bundet i mindst 7 år og kan tidligst hæves på barnets 14 års fødselsdag. Og kontoen skal oprettes inden udgangen af det år barnet fylder 14 år.

Både renterne og det indestående beløb er skattefrit i opsparingsperioden. Du kan trække beløbet fra på din selvangivelse indenfor 3.000 kroners fradraget.

ARBEJDERNES LANDSBANK giver dig den højeste indlånsrente plus en overrente, i alt p.t. 16 procent.

Sidste frist for indbetaling: Inden årets udgang.

Selv pensioneringskonto

Her kan du også indsætte mellem nul og 3.000 kr. årligt. Det højeste beløb du i alt kan indsætte på denne konto er 40.000,- kr. Pengene skal bindes i mindst 15 år, og du kan hæve dem fra dit 60. år. Både renter og det opsparede beløb er skattefrit i

opsparingsperioden og du kan hvert år trække det indsatte beløb fra indenfor 3.000 kroners fradraget. Og ved udbetalingen skal der ikke betales afgift til staten.

Synes du, der er god tid, inden du behøver at tænke på pension, så bør du alligevel overveje ordningen. Der er gode penge at hente. For en 18-årig, som indbetaler alle 3.000 kr. hvert år, bliver de 40.000 kr. til flere millioner. For den 49-årige, der for eksempel starter med 100 kroner om måneden og når at indbetale 18.000 kr., bliver der som 64-årig 71.100 kroner at lægge oven i folkepensionen.

Sidste frist for indbetaling: Inden årets udgang.

Kapitalpensionskonto

Er du lønmodtager og ikke fyldt 60 år, er der tale om en virkelig god ordning. Der trækkes et fast beløb, indtil 15 procent, af din løn inden skatten trækkes. Dette beløb indbetales så af arbejdsgiveren på din konto. Er du over 45 år kan procenten sættes op til 20.

Du skal have oprettet kontoen inden du fylder 60 år, og pengene kan hæves når du vil i perioden 60 til 70 år. Alt efter hvornår du starter, og hvor store indbetalinger du sætter hen, kan der blive tale om flere millioner kroner. Du kan have pengene på en bankbog eller bankbog og værdipapirer, og der kan tilsluttes en forsikringsordning. Ved udbetalingen beskattes beløbet kun med 40 procent.

Også for denne ordning er sidste frist inden årets udgang.

Alt andet lige – det kan altid betale sig at spare op på disse ordninger. Klip artiklen ud og læs den igen, når du i slutningen af december sætter dig hen med dine papirer til selvangivelsen. Men husk tidsfristen! Inden årets udgang.

Anker Jørgensen om den nye folketings-samling

14

Selv kriselovgivning kan give varige fremskridt –

Det er helt bevidst, at vi arbejder med et stort underskud på Finansloven for 1981. Derved holder vi mere arbejde igang, end hvis vi på een gang – rått og usødet – drev det ind, som var nødvendigt for at få balance på statsregnskabet. Da det er 16 milliarder kroner, vil man forstå, at det vil få fantastiske følger for beskæftigelsen, hvis alle disse penge med et slag blev taget ud af omsætningen, siger Statsminister *Anker Jørgensen* i denne samtale om den nye folketingsamling, og han fortsætter:

– Imidlertid må man forstå, at der er en grænse for et underskud på Finansloven. Det går ikke at blive ved med at dække underskud på årets finanslov ved at optage lån i udlandet på mellem 15 og 20 milliarder kroner årligt.

Midler til både erhvervsfremme og fremme af beskæftigelsen

– I den Finanslov, vi har lagt frem for 1981, er der også 5,5 milliarder kroner sat af til fremme af vort erhvervsliv og til fremme af beskæftigelsen. Det er meget store statsinvesteringer, der år efter år er sat af for at holde arbejdsledigheden stangen. Det er værd at notere, at vi igennem de seneste år på denne måde har skaffet 150.000 nye arbejdspladser. At krisen imidlertid rammer os så hårdt, at vi til trods herfor ikke kan få arbejdsløsheden tvunget længere ned, er en anden sag. Problemet er stadig meget alvorligt, men det havde været endnu større, hvis vi ikke havde tilrettelagt den økonomiske politik, som sket er.

Underskuddet på betalingsbalancen må i passende takt bringes ned

– Også det stigende underskud på

vor betalingsbalance stiller sine krav?

– Ja, i høj grad. Vi får i år et underskud i vor samhandel med udlandet, der er anslået til at ville blive på 18 milliarder kroner. Og det forventes at ville stige til 20 milliarder kroner i 1981. For at modvirke skævhederne i betalingsbalanceunderskuddet strammede vi både i juni og december måned 1979 – men her gælder det igen, at havde vi strammet endnu mere, ville det ikke alene havde betydet en stigende arbejdsløshed, ja, af helt katastrofal art, men også risikoen for lukning af erhvervsvirksomheder ville have været forøget mange gange. Derfor er det snæversynet af erhvervslivet ikke at ville se sagen fra denne synsvinkel. Det er meget let at komme og sige: Bring dog dette underskud på betalingsbalancen ud af verden og dermed færdig. Men man glemmer at fortælle, hvilke ødelæggende virkninger en sådan hårdhændet operation ville få både for erhvervslivet selv og for beskæftigelsen. Jeg indrømmer, at balanceakten er svær – også i denne folketingsamling – men vi skal finde den, ikke mindst af hensyn til beskæftigelsen.

– På de faglige kongresser blev der givet udtryk for bekymring over, at man måske gav nedbringelsen af underskuddet på betalingsbalancen for høj en prioritet i forhold til bekæmpelsen af arbejdsløsheden. Hvad mener du om det?

– Jeg vil gerne sige, at vi netop i regeringen har en meget stor forståelse for denne prioritering. Det er derfor, at vi siger: Vi skal have underskuddet bragt ned – i alle tilfælde bremse stigningen – men på en så velafbalanceret måde, at vi ikke får svære beskæftigelsesmæssige følger.

Olieprisernes stigning giver alene påvirkning på 15 mia.

I forbindelse med vurderingen af vore økonomiske vanskeligheder er det nødvendigt at tænke på, at oliepriserne siden 1978 er steget med 150 procent. Det betyder, at vi alene af den grund har et årligt tab på betalingsunderskuddet, der ligger over 15 milliarder kroner!

– Oppositionen – ikke mindst Venstre – har stillet krav om nogle overordentlige store nedskæringer i de offentlige udgifter. En kommentar?

– Vi skal spare på den offentlige sektor i den givne situation. Og det har vi også gjort. Men man skal tænke på, at enhver nedskæring vil betyde forøget ledighed. Og de nytilkomne ledige skal have dagpenge. Og hvad så? Ja, så er vi omtrent lige langt. Alle taler om, at vi skal spare. Men det er helt almindeligt, når man ser på TV, at der bliver sagt: Vi skal ikke spare på Rigshospitalet, og vi må heller ikke skære ned hér eller dér eller det tredje eller fjerde sted. Jeg har sådan set forståelse for, at man prøver på at værgе sig imod nedskæringer – men noget må vi spare på og så gøre det på en måde, der ikke giver sociale skævheder.

Her er det idépolitik, der dukker op i billedet

Det er om at føre en retfærdig og socialt velafbalanceret økonomisk politik, at kampen står. Her er det idépolitik, der dukker op i billedet. Der snakkes af og til om, at vi bare sidder og administrerer det samfund, vi lever i. Der er hverken visioner eller reformer. Jamen, der er sådan set det perspektiv i det, at når man er ude i en økonomisk nedtur, er det meget vigtigt, at der er en idépolitik til at sørge for, at denne nedtur bliver så socialt og solida-

risk fordelt med sine byrder, som på nogen måde muligt. Det er det, som er idépolitik netop nu. Vi har da også haft mulighed for at lave reformer. Lad mig nævne ordningen med efterlønnen. De 5 ugers ferie nåede vi gennem kompensationsen for en vis løntilbageholdenhed. Altså midt i en krisetid er det lykkedes at omsætte nødvendige nedskæringer til varige fremskridt. Vi stræber efter med vor idépolitik at fremme den samfundssolidariske linje, der både er socialdemokratiets og fagbevægelsens. De voldsomme nedskæringer, visse dele af oppositionen har givet udtryk for at ville gennemføre, kan vi ikke støtte, fordi de vil føre til en voldsomt stigende arbejdsløshed og omfattende sociale forringelser for lønmodtagerne.

Lykkeligst, hvis parterne selv klarer overenskomsterne

– Statsministeren havde i »tronta-

len« nogle betragtninger om arbejdsmarkedet. Kan vurderingen uddybes nærmere?

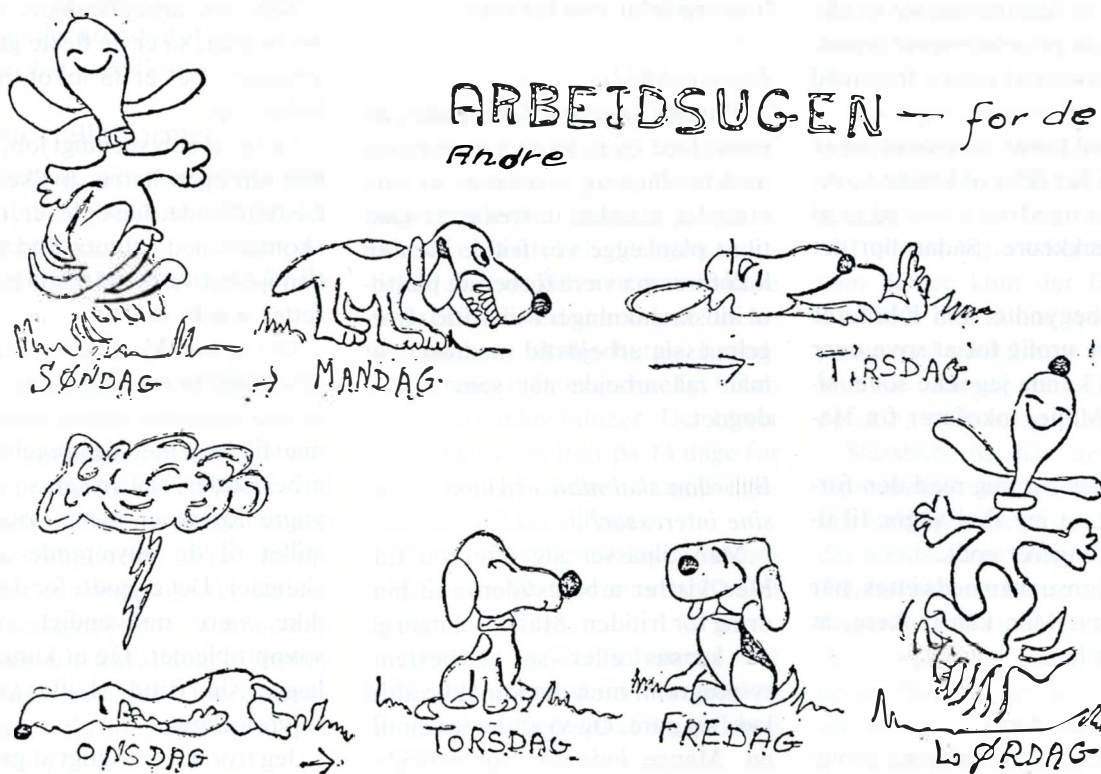
– Hele den økonomiske situation medfører, at det ikke nytter at sige, at der er store muligheder. Det er begrænset, hvad der er til rådighed og hvad der kan gøres. Øger man omkostningerne for stærkt i den kommende tid, vil det have uheldige konsekvenser for udviklingen af eksporterhvervene og dermed yderligere bidrage til at forøge vore vanskeligheder. Opgaven er uhyre vanskelig. Men på den anden side er det meget vigtigt, at arbejdsmarkedets parter selv går ind og tager ansvaret for at lave løsninger, så parterne selv fordeler, hvad der måtte være at fordele. Der har været politiske indgreb i 1975, i 1977 og i 1979. Arbejdsmarkedets parter har selv givet udtryk for, at de selv havde brug for at kunne forhandle sig til rette denne gang. Jeg håber oprigtigt, at det vil kunne lade sig

gøre, selvom situationen kan blive vanskelig.

Alt er ikke gråt i gråt

– Bliver der i den kommende folketingssamling nogen lovgivning, der i sig har blot antydning af reformer?

– Hele den økonomiske udvikling virker naturligvis opbremsende for reformerne – men jeg mener dog, at der i forbindelse med ungdommens uddannelse må skabes en lovgivning af reformagtig karakter. Og vi arbejder stadig med problemet overskudsdeling, hvilket også må siges at have karakter af reformer. Lad mig endelig nævne hele den stærkt samfundsbetonede energipolitik, regeringen dels har lagt op og vil lægge op. Det vil også betyde nye fremskridt. Selv en økonomisk krisetid kan have sine optimistiske træk – alt er ikke gråt i gråt, selvom jeg erkender, at tiden giver os alvorlige og store udfordringer.



Uregelmæssig arbejdsskema, indskrænkning af fritiden, for lidt søvn.

Sådan ser lokoførernes arbejds-situation ud i dag ifølge en omfattende undersøgelse af Karolinska instituttet i samarbejde med institutionen for Arbejdsmiljø og Forsvarets forskningsanstalt.

Lokofører er et alenearbejde med krævende og ansvarsfulde arbejdsopgaver. En mængde information skal modtages under kørslen. Lyssignaler som angiver hastigheden kan forekomme flere gange i minuttet. Så det gælder om at være opmærksom.

Søvnbesværigheder

Af undersøgelsens 922 svarende har mere end halvdelen problem med søvnen. Nat- og morgenture medfører forkortet søvn, specielt hos de ældre lokoførere. Man har svært ved at sove og vågner ofte for tidligt.

De uregelmæssige arbejdstider medfører, at førerne må sove ude, hvilket også giver søvnproblemer. Det føles uvant at sove i fremmed miljø.

Skrækken for at sove over sig er grund nok for ikke at kunne sove. En måde at mindske uroen på er at have to vækkeure. Sådan bør det ikke være.

Da jeg begyndte som lokofører var jeg ofte urolig for at sove over mig, og så kunne jeg ikke sove, siger Kjell Milde, lokofører fra Hagalund.

Nu lægger jeg mig med den forudsætning, at jeg skal vågne til tiden. Det fungerer godt.

Præstationsevnen nedsættes, når man er træt. Man kan risikere, at man døser hen.

Dobbeltbemanding?

En del lokoførere føler sig utryg-

ge under natturene. Tænk om der hænder noget?

Det er et stort ansvar som hviler på et menneske. Men set ud fra et sikkerhedssynspunkt, er to førere ikke bedre end en, beretter Kjell Milde.

For mig som er ukendt med området lyder dette mærkeligt. Skulle en lokofører være sikrere end to?

Hvis man er to mand på lokomotivet, så skulle den ene kigge efter signaler. Det er et kedeligt og trættende arbejde. Jo mere ensformigt en arbejdsopgave er, jo mer træt bliver man. Altså er risikoen for stor for at overse vigtig information. En falsk sikkerhedsfølelse kan opstå hos lokoføreren. Den ensomme lokofører aktiveres ved at han har flere opgaver under kørslen, forklarer Kjell.

Det er vigtigt, at man ikke kører, hvis man har sovet dårligt eller føler sig træt. Men der er mangel på personale og mange føler, at de bliver presset til at køre. Nu siger jeg fra, hvis jeg føler mig for træt.

For lidt fritid

Fritiden er vigtig for os alle. At man i fred og ro kan være sammen med familien og vennerne. Vi som arbejder mandag til fredag er vant til at planlægge vor fritid. Men en lokofører må være forberedt på store indskrænkninger i sin fritid. Uregelmæssig arbejdstid medfører, at man må arbejde når som helst i døgnet.

Hvordan skal man så kunne dyrke sine interesser?

Man tilpasser sig efter en tid. Men vist er arbejdstiderne til hindring for fritiden. Måske vil man gå på kursus eller se et bestemt tv-program, men det kan ikke altid lade sig gøre. Og så er der jo familien. Mange indenfor vor arbejds-

gruppe har haft store problemer med familien, som er kommet i klemme. De yngre lokoførere har reservetjeneste, hvilket indebærer, at den ene måned gives arbejdstiderne senest dagen inden. I den anden periode får man et skema over hele måneden. Resultatet bliver, at man ikke kan planlægge sin fritid. Hvem ville ikke være utilfreds med sådanne arbejdstider.

Arbejdsmiljøet må forbedres

Lokoførerne er udsat for støj, vibrationer og træk. Altså intet tiltalende arbejdsmiljø.

Besvær med luftvejene er almindeligt. De nye RC-lokomotiver er alt for varme om sommeren og om vinteren er det koldt og trækkende i førerrummet. Visse lokohjul støjer på grund af, at de ikke er rigtig runde.

Der findes ikke toiletter på lokomotiverne og det kan være et problem. Man må benytte de toiletter, som findes efter turen.

Selv om arbejdsmiljøet ikke er det bedste, så er de fleste glade for arbejdet. Det er få lokoførere der holder op.

Det er et selvstændigt job, man er helt sin egen herre, hvilket er tilfredsstillende. Jeg oplever, at jeg er i kontakt med naturen. Ind imellem kan jobbet være en udfordring, beretter Kjell.

Det er helt klart, at lokoførernes arbejdsmiljø må forbedres. Mange af problemerne kunne løses, hvis man fik bugt med de uregelmæssige arbejdstider. Det virker, som om de yngre førere er mere kritisk indstillet til de nuværende arbejds-skemaer. Det er godt, for det skulle ikke være nødvendigt at have søvnproblemer. Og at kunne planlægge sin fritid skulle være en selvfølgelighed.

Jeg tror det er vigtigt at gå ind for

forskernes ideer og åbent diskutere mulige løsninger. Umiddelbart er f.eks. at indføre færre natte og mindske antallet af bratte overgange, siger Kjell. Indenfor en over-skuelig fremtid kommer kommunikationsradioen i førerrummet. En klar forbedring er også det kommende automatiske togstop.

Forbrugernyt

Industriministerens forslag til en lov om kreditkøb er en videreførelse af den forbrugerbeskyttende lovgivning. Og det betyder en væsentlig styrkelse af forbrugernes retsstilling.

Loven vil være af stor betydning for forbrugerne, ikke mindst for folk med lav indkomst, hvis mulighed for større indkøb ofte er kreditkøb.

Når familiernes økonomi strammes, vil omfanget af kreditkøb stige. Det viser sig også, at en temmelig stor del af den handel, der foregår i disse år, ikke er kontantkøb. Derfor er der grund til at gennemføre regler for kreditkøb.

Omfatter alle former

Det forslag, ministeren har fremsat, omfatter alle former for kreditkøb. Dermed undgår vi, at der opstår nye kreditkøbshandler, der ikke beskytter forbrugerne.

Krav om reelle oplysninger

Loven vil også opfylde et forbrugerkrav om reelle oplysninger om, hvad en vare totalt vil koste ved kreditkøb. Altså oplysning om den effektive årlige rente. Sådanne oplysninger er væsentlige for forbrugernes mulighed for at sammenligne priser fra forretning til forretning, samt mulighed for at sammenligne i forhold til kontantprisen.

Fortrydelsesret

Lovforslaget indeholder også en fortrydelsesret, der giver køberen adgang til at lade købet gå tilbage, med mindre særlige aftaler er truffet inden købet eller når kontoaftalen indgås. Undtaget fra dette er dog varer, der fremstilles efter køberens individuelle behov, auktioner og køb, hvor forbrugeren i anden lovgivning har fortrydelsesret, f.eks. i dørsalgsloven.

Der er naturligvis opstillet visse retningslinier for at lade en handel gå tilbage. Der gælder en tidsfrist, regler om varens tilstand, udgifter ved tilbagebetaling af den betalte del af købesummen.

Ikke pant i varen

Sælgeren kan ikke ved et forbrugerkøb få pant i varen, til sikkerhed for, at køberen opfylder sine forpligtelser. Herfra er dog undtaget fast ejendom.

Der sker begrænsninger ved køb med ejendomsforbehold, d.v.s. ved køb hvor sælgeren kan tage varen tilbage, hvis ikke køberen overholder sine forpligtelser. Det er en betingelse, at dette aftales senest ved overgivelse af det købte til køberen, samt at kreditkøbsprisen overstiger 500 kroner, samt at det købte ikke er et kontokøb. Der gives mulighed for, at køberen kan indløse sit kreditkøb ved at betale restbeløbet uden at skulle betale bagudvendt rente og kun et rimeligt beløb for kreditomkostninger. Der bliver samtidig sat en frist på 14 dage for køberen til at »indløse« ting, sælgeren har trukket tilbage.

Det kræves også i loven, at udbetalingsbeløbet er mindst 20% af kreditkøbsprisen.

Åbenhed og klar oplysning er et rimeligt forbrugerkrav. Derfor bør forslaget vedtages af et bredt flertal i Folketinget.

De værelser, der bydes personalet i Fredericia, er under al kritik. De lever ikke op til de normer, der kan forlanges, og er direkte kassable som overnatningsværelser.

Dyner og hovedpuder er meget dårlige. Dyner der er syet sammen af flere, hovedpuder der ikke er større end et frimærke. Man forundres over med de klager der kommer, at de ikke er blevet skiftet ud en gang for alle.

Belysningen er meget dårlig. Afbryderen til sengebelysningen er uheldig anbragt, idet man ikke kan nå den, når man ligger ned. Lyskilden består af to runde kupler, der slet ikke giver tilstrækkeligt lys. Der mangler en læselampe, som kan bruges ved seng og bord.

Uroen er meget stor, det ville hjælpe med tæpper på gulvene, som ville dæmpe støjen betydeligt. Man undres over, at der for ca. 1 år siden blev lagt linolium på gulvene, når der findes tæpper, som jo næsten er uopslidelig. Mon der er tale om dårlig planlægning, eller skyldes det, at de som »bestemmer« sikkert ikke selv skal sove i værelserne.

Låseanordningen på døren er ualmindelig støjende, hver gang en dør lukkes, giver det et drøn i hele gangen.

Toiletter og vaskerum ser ud, som da jeg kom der første gang 1.4.1952. Der kunne spares mange penge ved udskiftning af haner og kummer, som er mere eller mindre defekte, så hanerne kunne lukkes.

Statsbanerne har de sidste år strammet turene så hårdt op, at det må forlanges, at hvileværelserne i det mindste er i orden.

I den private sektor kan der ikke dispenseres fra miljøloven. Det kan der til gengæld indenfor statsbanerne. Skyldes det mon, det er staten selv?

Lkf. Carl Honore, mdt Str.

PERSONALIA

Forfremmet til lokomotivfører (17. Irm.)

pr. 1.10.1980 efter ansøgning

Lokomotivfører (13. Irm.)

B. V. Pedersen, mdt Ab i mdt Ab
S. Jensen, mdt Ab i mdt Ab
B. V. Petersen, mdt Gb i mdt Gb
S. E. Nielsen, mdt Gb i mdt Gb
N. T. B. Kristensen, mdt Gb i mdt Gb
O. P. Larsen, mdt Gb i mdt Gb
P. B. Olsen, mdt Gb i mdt Kø
B. Stiller, mdt Gb i mdt Kø
Lokomotivassistent (10. Irm.)
T. F. Nielsen, mdt Fa i mdt Fa
B. S. Bargisen, mdt Fa i mdt Fa
F. H. Pedersen, mdt Str i mdt Str

Forfremmet til lokomotivfører (17. Irm.)

pr. 1.11.1980 efter ansøgning

Lokomotivfører (15. Irm.)

W. Gundestrup, mdt Es i mdt Es
Lokomotivfører (13. Irm.)
L. G. Åberg, mdt Gb i mdt Kø
H. Storm, mdt Gb i mdt Kø
Lokomotivassistent (10. Irm.)
H. Hjortnæs, mdt Es i mdt Fa
J. Hyre-Jensen, mdt Str i mdt Fa

Forfremmet til lokomotivfører (15. Irm.)

pr. 1.11.1980

Lokomotivfører (13. Irm.)

B. Lauritzen, mdt Ng i mdt Ng

Forfremmet til lokomotivfører (13. Irm.)

pr. 1.10.1980 efter ansøgning

Lokomotivassistent (10. Irm.)

D. A. S. Bjurner, mdt Gb i mdt Hgl
B. Berggreen, mdt Gb i mdt Hgl

Forfremmet til lokomotivassistent (10. Irm.)

pr. 1.11.1980

Lokomotivassistent (9. Irm.)

Johnny Rasmussen, mdt Gb i mdt Gb
S. E. Warrer, mdt Hg i mdt Hg
K. G. Sørensen, mdt Kh i mdt Kh
K. Skou Hansen, mdt Kh i mdt Kh
G. H. Jensen, mdt Kh i mdt Kh
O. Lindh, mdt Kh i mdt Kh
P. T. J. Bøgelund, mdt Kh i mdt Kh
J. C. V. Brunsted, mdt Kh i mdt Kh
J. Bertelsen, mdt Kh i mdt Kh
P. Krogholt, mdt Kh i mdt Kh
A. K. Tredal, mdt Kh i mdt Kh
P. D. Poulsen, mdt Kh i mdt Kh
T. B. Christensen, mdt Næ i mdt Næ

C. A. Wulff-Høyer, mdt Rf i mdt Rf
P. F. Jørgensen, mdt Str i mdt Str

Overgået til anden stilling 1.11.1980

p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (17. Irm.) til

lokomotivfører (15. Irm.)

V. H. Løwer, mdt Gb i mdt Gb
O. M. Jørgensen, mdt Str i mdt Str

Overgået til anden stilling 1.10.1980

Lkas p (9. Irm.) til Dtbtp p (3. Irm.)

E. H. M. Søgaard, mdt Ar til dvk Ar

Ansæt som lokomotivassistent (9. Irm.)

pr. 1.9.1980

Lokomotivassistent p

C. F. Skou, mdt Kh i mdt Kh

Ansæt som lokomotivassistent (9. Irm.)

pr. 1.11.1980

Lokomotivassistent p

T. H. Jørgensen, mdt Hg i mdt Hg
K. A. Kaluzny, mdt Ar i mdt Ar
P. Kjær, mdt Ar i mdt Ar
I. Mikkelsen, mdt Ar i mdt Ar
M. S. Sørensen, mdt Ar i mdt Ar
B. Svendsen, mdt Ar i mdt Ar
E. O. Christensen, mdt Ar i mdt Ar
T. J. Soelberg, mdt Ar i mdt Ar
B. M. Jensen, mdt Fa i mdt Fa
F. Jensen, mdt Fa i mdt Fa
K. O. Aurbo, mdt Fa i mdt Fa
B. Westergaard, mdt Fa i mdt Fa
F. B. Rasmussen, mdt Fa i mdt Fa
B. Oberschelp, mdt Ng i mdt Ng
B. Lindhardtzen, mdt Str i mdt Str
F. Bunk, mdt Str i mdt Str

Ansæt som lokomotivassistent p 1.10.1980

H. Rasmussen, mdt Kh

Ansæt som lokomotivassistent p 1.11.1980

J. P. M. Jensen, mdt Ar
B. S. Christensen, mdt Ar
G. C. Rasmussen, mdt Ar
L. Konrad, mdt Ar
J. Petersen, mdt Ar
I. Thorbjørk, mdt Fa
C. Frederiksen, mdt Fa
L. M. Nordahn, mdt Fa
P. B. Andersen, mdt Fa
S. Jørgensen, mdt Fa
P. B. Skov, mdt Fa
F. D. Hansen, mdt Kh
F. Sørensen, mdt Kh
J. Bergström, mdt Kh
J. L. Petersen, mdt Kh
B. F. Jensen, mdt Kh
H. P. T. Wachter, mdt Kh (genansat)

B. E. Jensen, mdt Kh
H. Freundt, mdt Kh
J. Ehrenreich, mdt Kh
C. H. Meyer, mdt Kh
P. Jensen, mdt Kh
G. S. Johansen, mdt Kh

Ansæt som lokomotivassistent p 1.12.1980

J. M. Rasmussen, mdt Fa

Forflyttet 1.10.1980 efter ansøgning

Lokomotivassistent (10. Irm.)

A. P. V. Madsen, mdt Gb til mdt Kh
K. Jensen, mdt Gb til mdt Kh
B. Simonsen, mdt Kh til mdt Gb
Lokomotivassistent (9. Irm.)
H. V. Christiansen, mdt Kh til mdt Gb

Forflyttet 1.11.1980 efter ansøgning

Lokomotivassistent (10. Irm.)

P. J. Jensen, mdt Rf til mdt Kh
Lokomotivassistent (9. Irm.)
B. Vissing, mdt Kh til mdt Næ

Forflyttet 1.11.1980 efter ansøgning

Lokomotivassistent p (9. Irm.)

E. K. K. Jepsen, mdt Fa til mdt Str
P. E. B. Nielsen, mdt Kh til mdt Rf
J. F. Mathiesen, mdt Kh til mdt Rf

Afskediget pr. 31.1.1981 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (18. Irm.)
S. A. G. Hermann, mdt Fa
Lokomotivfører (15. Irm.)
B. H. Steffensen, mdt Ar

Afskediget pr. 26.10.1980 efter ansøgning

Lokomotivassistent p (9. Irm.)

E. V. Fenger, mdt Kh

Afskediget pr. 31.10.1980 efter ansøgning

Lokomotivassistent (9. Irm.)
J. G. Kristensen, mdt Kh
Lokomotivassistent p (9. Irm.)
C. Hjerrild, mdt Fa

Afskediget pr. 31.12.1980

Lokomotivassistent p (9. Irm.)

L. Nielsen, mdt Kh

Dødsfald

Lkf. C. V. Vang, Struer, død den 18.11.1980.

Pens. lkf. E. W. Larsen, Fredericia, død den 1.11.1980.

Dødsfald

Pens. lkf. J. J. Rasmussen, Gedser, død den 18.10.1980.

Juletræsfest

Fredericia afd. afholder juletræsfest i Håndværkerforeningen tirsdag den 30. december kl. 18.00.

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

Indtegningsliste er fremlagt på opholdsstuen.

Pensionister og enker kan indtegne sig på tlf. 05-92 46 37.

P.a.v.

O. H. Hansen

Generalforsamling

DLF Ng afd. afholder ordinær generalforsamling den 23.1.1981 kl. 14.30 på Missionshotellet.

Dagsorden ifølge lovene.

Pensionister indbydes venligst.

Efter generalforsamlingen serveres der 1 stk. med sild og skipperlabskovs + 2 øl og 2 snaps, samt kaffe for beløb 50,- kr.

Tilmelding til spisning kan ske pr. telf. 31 27 70 eller 35 23 64, senest den 19.1.1981.

Uddeling af legater

Kong Christian IX's understøttelsesfond, DSB's 2 jubilæumsfunds, fru Isabella Winifred Tougaards legat og trafikinspektør C.J.M. Wieth og hustru legat.

Den 29. januar 1981 vil der til ansatte, tidligere ansatte og efterladte, der uforskyldt er kommet i trang, kunne uddeles 8.000 kr. i portioner á 500 kr. af Kong Christian IX's understøttelsesfond, 5.000 kr. i portioner á 500 kr. af DSB's Jubilæumsfond af 1. september 1917, 7.000 kr. i portioner på mindst 100 kr. af DSB's Jubilæumsfond af 27. juni 1947, 20.000 kr. i portioner på mindst 100 kr. af fru Isabella Winifred Tougaards legat og 13.000 kr. i portioner på mindst 500 kr. af trafikinspektør C.J.M. Wieth og hustru legat (ansøgere med tilknytning til Hellerup station i årene 1911-1934 gives en vis fortrinsret til sidstnævnte legat).

Ansøgning om at komme i betragtning ved uddelingen må *inden den 1. januar 1981* indgives til et medlem af bestyrelsen for Kong Christian IX's understøttelsesfond eller til *velfærdskontoret* (Kh 2824), hvor ansøgningsblanketter, der er gældende til alle fem fonds, kan fås.

Bestyrelsen for Kong Christian IX's understøttelsesfond, der uddeleger beløbene, består for tiden af:
generaldirektøren

viceforretningsfører S.B. Smith,
Dansk Jernbaneforbund

sekretær S.H. Majlund, Dansk
Jernbaneforbund

sekretær I.S. Bjarndahl, Dansk
Jernbaneforbund

Overkontorassistent fr. K.E.S.
Thøgersen Hagen, rutebiltjenesten
(Jbf)

overtrafikinspektør E. Svendsen,
driftstjenesten (Jbf)

Konsulent St. Aggerbeck, ba-
netjenesten (Jbf)

lokomotivinstruktør E. Greve
Petersen, velfærdskontoret (DLF)
og

lokomotivfører P.J.J. Busk, ma-
skindepot Godsbanegården (DLF).

Stationsforstander P.W. Stybes og hustru legater

I januar måned 1981 vil der kunne uddeles 1 legatportion, der kan søges af alle tjenestemænd ved DSB eller af enker efter sådanne.

Ansøgningsblanketter fås i *velfærdskontoret* (Kh 2824), hvortil ansøgning sendes *inden den 1. januar 1981*.

Indholdsfortegnelse for DLT 1980

Ledende artikler

	Nr.	Side
Der skal investeres	1	2
Fyret på gråt papir	2	2
Tålmodigheden slut	3	2
Vor mening	4	2
Forandringstempoet	5	2
Medindflydelse	6	2
Arbejds miljø	7	2
Før slaget	8	2
Arbejds miljølov	9	2
Arbejds miljøproblemer	10	2
Skiftende arbejdstider	11	2

Trafik og teknik

Kulturens og kurvernes Spanien	1	6
DSB-nyt	1	13
DSB's behov for mere materiel	2	3
Sydafrika holder på dampen	2	10
Den kollektive trafik skal fredes for besparelser	3	4
Brasiliens bønner og de andres	3	12
Kina i japanernes »spor«	4	6
De sorte tog	4	16
Ægyptens lokomotivnød svinder	5	8
Uhensigtsmæssigt at opretholde mesterlæren ...	6	3
Glæde hos CN's lokomotivinstruktører	6	6
Georg Stephenson	6	11
150 år gammelt lokomotiv	6	13
DSB vil sætte fokus på den enkelte medarbejder	7	7
Høje Tåstrup projektet rammes af besparelser	7	8

Inflationssignal på t-banen	7	10	Forskning skal give bedre turlister	6	8
Godstransport med luftskibe fra 1984	8	5	Offentligt ansatte over 11 pct. bagud i løn	7	3
DSB-nyt	8	6	Vedr. samordningsfradrag i tjenestemandspensioner	7	3
Mere timedrift på Sjælland	8	8	Sig nærmer tiden	7	4
Det evige bytrafikproblem	8	10	Analyse omkring offentlige ansatte	7	5
DSB er næsten uløseligt forbundet med områdedrift	9	3	Rimeligt igen at se på arbejdstiden	7	5
Storebæltsforbindelsen – stadig som færgestrækning	9	9	Fagbevægelsens interne uddannelse– FIU	7	15
Mod farlige kurver	9	12	DSB-skolens kursusoversigt 2. halvår 1980	7	17
De nye Storebæltsfærger	9	14	Reallønnen faldt – men mindst for de lavest lønnede	8	3
Dårlige og gode sporstoppere	10	4	Revaluering-Devaluering	8	4
Nyt el-lok til Norge	10	5	Mere retfærdig værdiansættelse	8	18
De nye Storebæltsfærger – fortsat	10	6	Noget om efterløn	8	19
Skal 1980'ernes el-lok hælde	10	8	Det skal kunne betale sig at spare op	9	16
Energi i går – i dag – i morgen	10	14	Se efter hvad det koster at låne penge	9	18
Dansk Trafikpolitik ved årsskiftet	11	6	Georg Larsen DL-F går af	9	20
De tusinde overskæringsers land	11	10	De hjælper syge med at hente nye kræfter	10	3
Forskellige artikler			Vinterrejser 1981 med DJT	10	10
Lønmodtagernes selvangivelsesfradrag 1979	1	3	Nu skal løftet om nye jobs i det offentlige indfries	10	11
Sommerrejser med DJT	1	8	LO-krav om en solidarisk samfundspolitik	10	12
Svendeanciennitetsreglen	1	11	Udtalelse fra LO's repræsentant- skabsmøde 1980	10	13
Sommerkursus på LO-skolen	1	12	Lønoversigt 1.10.1980	10	16
Helhedsplanen en samlet afbalanceret helhed	2	12	DSB-skolens kursusoversigt 1981	10	18
Det er nu vi skal bruge vor indflydelse på BST	3	8	Børge Aanæs død	11	3
Boligsikringen skal gøres endnu mere hensigtsmæssig	3	9	Aage Andersen – ny formand for CO 1	11	4
Søvnkvalitet – en del af arbejdsmiljøet	3	11	Ny lov om arbejdsløshedsforsikring	11	12
Lavindkomstkommissionens arbejds- notat om arbejdsmiljøproblemer	3	14	Anker Jørgensen – Den nye folketingssamling ..	11	14
De offentligt ansatte går en barsk fremtid i møde	3	17	Lokopersonalets arbejdsmiljø	11	16
Nyt system giver mulighed for at tilrettelægge sin egen uddannelse	4	3	Fra medlemskredsen		
Udtalelse fra CO 1's hovedbestyrelse	4	4	Håbløshed	Nr.	Side
Orienteringsmøder i afdelingerne	4	8	En hobby på skinner	1	14
Lavindkomstkommissionens sekretariat 1979	5	3	Til Dansk Lokomotivmands Forening	2	17
Repræsentantskabsmøde i Låne- og Sparekassen	5	6	Kursus i Norge	2	18
Arbejdernes Landsbank har haft et godt år	5	7	Underretning til ulykkesramte pårørende	4	13
Lønoversigt 1.4.1980	5	10	Demokrati på arbejdspladsen	4	14
Retningslinier for avancement og ansøgt forflyttelse til ledige stillinger	5	13	Skal vi fortsat være tjenestemænd	5	17
Betingelser for ansættelse og forfremmelse i lokomotivpersonalet år 1899	5	16	Nostalgi/Realitetssans	6	14
Ingen nemme løsninger	6	4	Generationskifte eller tomgang	7	12
En aktiv erhvervspolitik skal sikre arbejdspladser	6	5	Læserindlæg	7	13
			Studierejse til Tyskland	8	12
			Om at forstå	8	15
			Håbløshed og vrede	8	15
			Godt klaret DLF	8	16
			Dårlige værelser	11	17