



6

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. JUNI 1983 - 83. ÅRGANG

6

Indhold:

Følgevirksomheder for DSB service	2
Krænkelser af ferieloven	3
Biltogsmateriale til Storebæltsruten	5
Legatuddeling	7
DSB ansattes eget rejsebureau	7
Det ransagelige og det uransagelige	8
Lønoversigt 1. april 1983	10
Ruslandsturen 24-9-1983	11
Pensionistkursus	13
En lkas på familiekursus	14
Fra medlemskredsen	18
Personalia	19

Redaktører:

K. B. Knudsen
(ansvarshavende)
K. H. Christiansen

Redaktion og ekspedition:
Hellerupvej 44, 2900 Hellerup.

Telefon (01) 62 72 69.

Kontortid 9-16.
Lørdag lukket.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Følgevirksomheder for DSB service

Vi er ikke i tvivl om, at DSBs ledelse gerne så virksomheden friholdt for de kraftige nedskæringer i anlægs- og driftsområderne, som regeringen har dikteret, og at det er en yderst vanskelig opgave at stilles overfor, samtidig med at skulle fastholde de seneste års trafikale forbedringer og fremgang i specielt passagertrafikken. De foranstaltninger, der gribes til, søges fordelt så rimeligt som muligt. Det følgende vil derfor forekomme nogle på toppen indkonsekvent, især dem som har lyst til at blæse organisationerne et langt stykke. Lad det nu være. Vi løber risikoen.

Der har været nedsat en arbejdsgruppe, som har givet en indstilling, der skal føre til forhåbentlig uigennemførlig enmandsbetjening af Århus Nærbane og strækningen til Grenå. D.v.s. intet togpersonale. Alene lokomotivføreren skal betjene alle togets funktioner internt og eksternt. Nu kender vi ganske vist til disse begreber i f.eks. S-togs- og gods-togsområdet; men hvoraf slutte, at den betjeningsform kan og bør videreføres, ikke blot når hensynet skal tages til togsikkerheden men også til serviceniveauet i forhold til vore kunder.

Befolkningsmentaliteten er i vort land meget forskellig fra et geografisk område til et andet, og vi kan forestille os, at ledelsen med forenklinger på strækninger i vort vestlige fastland, vil forringe serviceniveauet i uacceptabelt omfang. Tanken har jo tidligere spøgt med MR-togenes indsættelse, men man veg tilbage, fordi forholdene i forvejen var så ringe, at det ville være en hån mod befolkningen at tage skridtet. Vil trafikministeren, til trods for regeringens intentioner, tillade, at der lægges op til en mindre rimelig behandling af Jyllandsområdet? Så bør det tilkendegives, så befolkningen kan se, hvem der tvinger DSB til upopulære foranstaltninger.

Vi ved, at der i det vestlige ikke er samme indstilling til anvendelse af tog som i øst, hvor man er vænnet til et hæsblæsende tempo. Derovre er man mere sindig. I almindelighed først parat til at rejse sig fra sin siddeplads, når toget holder ved perron. Det er en meget vigtig forskel i forhold til knappe køretider og korte ophold. Der kan man ikke undvære togpersonale. Uden dette føres vi også til samme utryghed ved befordring i tog, som kendes i Hovedstadsområdet, foranlediget af vold og hærværk. Der må en dybtgående dialog igang mellem de berørte parter inden tingene ændres til skade for alle og glæde for ingen.

Krænkelser af ferieloven

Ole Espersen kritiserer skarpt de nye karensdagsbestemmelser.

Uroen om karensdagen og dens betaling fortsætter. En storm af kritik rejste sig på ny både i fagbevægelsen og i oppositionen i Folketinget, da man erfarede, at justitsministeriets lovkontor fortolkede ferieloven sådan, at sygdom blev sat lig med ferie: Man kunne betale en karensdag med en restferiedag og således undgå at blive trukket i løn. Meget tyder imidlertid på, at justitsministeriets fortolkning er både kritisabel og uholdbar.

Vi har bedt fhv. justitsminister, professor dr. jur. *Ole Espersen* om et interview om karensdagproblemet.

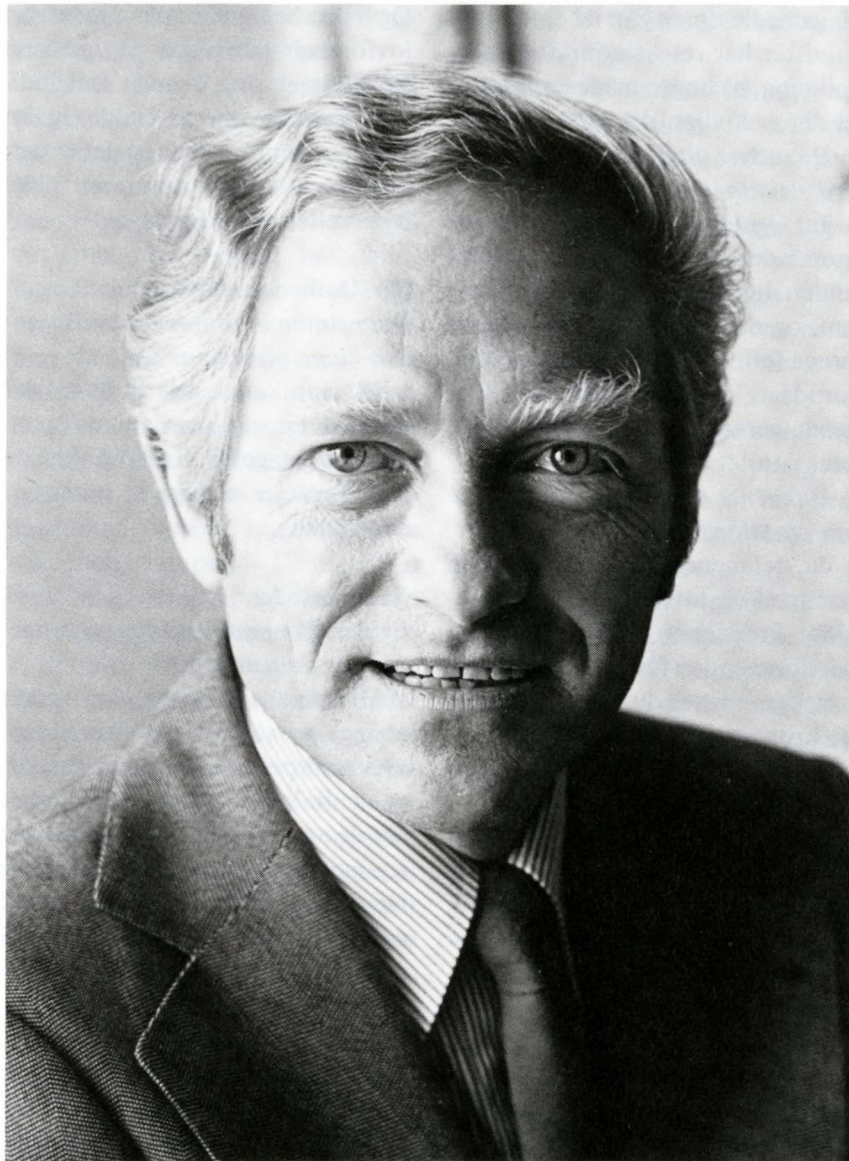
Ole Espersen retter ikke alene en hvas og bidende kritik imod de nye karensbestemmelser. Ligesom Anker Jørgensen ser han tendenser i regeringens sociale politik, der peger i retning af, at en klassekamp er i gang. Det er de ringest stillede i samfundet, der rammes af besparelspolitikken.

I. Et nej til fortolkningen

Vi spørger Ole Espersen:

Justitsministeriets fortolkning af ferieloven med hensyn til betaling af 1. karensdag med en restferiedag er blevet stærkt kritiseret. Er den uholdbar?

Jeg er i hvert fald uenig i den fortolkning, som justitsministeriets lovkontor er kommet med. Man lægger vægt på, at socialministeren under behandlingen af lovforslaget sagde, at der var en mulighed for, at lønmodtagerne kunne bruge en feriedag som betaling, således at man ikke blev trukket i løn for den første sygedag. Et par folketingsmedlemmer har i deres kommentarer gået ud fra, at ministeren har ret i sin juridiske fortolkning. Jeg mener ikke, at det forhold, at et par folke-



tingsmedlemmer går ud fra, at en minister har ret i sin juridiske fortolkning, på nogen måde kan støtte, at det er lovligt, det, der foregår.

Du mener altså, at fortolkningen er i strid med ferieloven?

Ja. Og en anden grund, til at jeg mener det, er, at det følger af noget af den domspraksis, der findes herom, og den siger, at aftaler om at bruge ferien på en anden måde end forudsat, kan man indgå, hvis lønmodtageren *ikke* er udsat for nogen pression.

Du mener altså, at der her er tale om pression?

Ja, det mener jeg. For ministeren har med sit lovforslag skabt pression. Pressionen er den: Hvis du ikke bruger den første sygedag som feriedag, mister du mange hundrede kroner i indtægt.

Altså en hel åbenlys pression, der lægges på lønmodtagerne?

Ja! Det er det.

II. Traditioner

Hvordan forholder denne lovgivning sig til traditionen i dansk feriepolitik?

Det er noget, jeg godt vil sige et par ord om. Da vi i 1938 sagde, at når man nu og fremover sikrede arbejderens ret til ferie, var det fordi, de skulle kunne frigøre sig fra den vanlige beskæftigelse. Altså: Man lagde vægt på, at arbejderne kunne slappe af i deres ferie. Det er der jo ikke tale om, hvis man må tage en sygedag som feriedag.

III. Ferieloven bør laves om?

Bør socialministeren lave ferieloven om?

Jeg synes, at hvis socialministeren virkelig mener, at folk skal bruge feriedage til at pleje deres sygdom i, skulle han komme med et lovforslag i stedet for en meget tvivlsom fortolkning af ferieloven.

Og jeg er helt sikker på, at et sådan lovforslag ville ikke gå igennem Folketinget. Jeg tror, at Det radikale Venstre ville gå imod. Og det ved socialministeren, og det er nok grunden til, at ministeren ikke fremsætter et lovforslag.

IV. Ombudsmanden

Kunne man ikke lade ombudsmanden kigge på sagen?

Jo, man kunne sige til ham: Var det ikke en sag, som ombudsmanden burde tage op. Svend Auken og jeg overvejer at tage et initiativ i den retning.

V. Domstole

Er der ikke mulighed for en prøvesag for domstolene?

Hvis f.eks. en fagforening ønsker at tage en sag, vil man kunne anmelde til politiet, hvis man mener, at en aftale af den karakter, der her er tale om, er ugyldig. Og det mener jeg, at den er. Der er en sanktion i ferieloven mod aftaler, der er til ugunst for ferietageren. Der er altså mulighed for en prøvesag.

VI. Uklarheder

Har arbejdsgiveren på det private arbejdsmarked pligt til at trække løn for 1. karensdag?

Loven går på, at arbejdsgiveren har ret til at trække løn, men han har ikke pligt til det.

Hvordan er så problemet på det offentlige arbejdsmarked?

Her siger man, at offentlige arbejdsgivere skal følge loven. Og da det er regeringens hensigt, at der skal trækkes i løn for at spare penge på dette område, så må man gå ud fra, at de offentlige arbejdsgivere skal trække i løn.

Lønmodtagere i den offentlige sektor vil altså blive trukket i løn?

Ja!

VII. Asocial

Er denne lov en lille ting?

Nej, absolut ikke. Det er jo meget tilfældigt, hvem der er syge, og at man skulle lide under det tilfældighedsmoment, at man er syg, synes jeg er asocialt. Der er ganske vist nogen af os, der vel nok sagtens kan klare at miste en dagløn. Men en enlig mor med et par børn, som med nød og næppe klarer sig økonomisk, har meget svært ved at miste 500,00 kr. Loven er klart dybt asocial!

Medlemmerne af Folketinget bliver ikke trukket?

Nej. For hvordan skulle man finde ud af det. Vi har ingen mødepligt, og vi farer landet rundt til møder. Og mandag har Tinget ikke møde. Men jeg mener alligevel, at det er stødende, at vi ikke kan trækkes. Måske kunne der laves om på systemet på en eller anden måde.

Men som sagt: Det er stødende. Og det afslører igen det asociale islæt i loven. Man kan vist også dårligt forestille sig, at direktører i det private erhvervsliv bliver trukket i løn.

Vil socialdemokratiet sætte meget ind på at få loven ophævet?

Bestemt. Vi har prøvet, men har ikke kunnet få flertal for det i Folketinget. Men hvis vi atter får regeringsmagten, vil et af vore første tiltag være at få den væk.

Til slut siger Ole Espersen:

Jeg synes, at den form for lovgivning, som regeringen Schlüter hidtil har gennemført, er noget, der uddyber klasseskellet. Jeg erindrer, at Anker Jørgensen forleden sagde, at nu har vi fået en virkelig klassekamp tilbage. Jeg synes, at Anker Jørgensen har ganske ret i dette synspunkt.

Biltogsmateriellet til Storebæltstruten

Biltogsforbindelser mellem Korsør og Nyborg eller Hjulby må på mange måder blive forskellig fra den tilsvarende forbindelse mellem Kalundborg og Tranbjerg eller Århus.

Medens distancen mellem sidstnævnte forbindelses biltogsterminaler vil blive ca. 90 km, vil distancen mellem den første forbindelses terminaler blive omkring 22 km.

Kattegatsbanen skal helt overvejende tjene biltog. Men Storebæltstruten skal tjene både biltog og andre tog af forskellige kategorier og mest dem. De er fjerntog, medens biltogene er lokaltog. Derfor bør de to slags tog kunne køre så vidt muligt uafhængigt og ubesværet af hinanden.

Biltogene på Storebæltstruten skal befordre biler og deres passagerer og chauffører, både personbiler og lastbiler, helst alle i samme tog og helst i tilfældig orden.

Da distancen over Storebælt er kort og turen derfor kortvarig, stilles der her ikke store krav til biltogenes komfort. Følgelig kan bilisterne incl. lastbilchaufførerne forblive i bilerne under turen mellem terminalerne. De vil sædvanligvis ikke have nogen interesse i at gå ud af bilerne i tiden, fra de kommer ind i toget, til de skal være parat til at starte.

De kan ikke få tid til Storebæltskaffen under restaurationsmæssige forhold. Men de kan dog få serveret kolde drikkevarer og kaffe, måske billige varme retter fra serveringsvogne, som af stewardesser køres langs bilrækken.

Alligevel skal der være passagerrum til rådighed i toget, men ikke for særlig mange passagerer. Desuden skal der være toiletter, automater, kiosker, telefoner m.m.

Disse rum behøver ikke at optage nogen særlig stor del af togets plads. Af hensyn til gangdistancer-

ne må der være sådanne rum i begge ender af en vognformation.

Det er teknisk gørligt at befordre personbiler i to etager. Der kan da beføres mange biler med et tog. Men den praksis bør helst undgås, med mindre kapacitetsbehovet gør det strengt nødvendigt. Indladning og udladning i siderne af to-etage tog kræver nemlig komplicerede perronanlæg, evt. med perroner der skiftevis er høje og lave. Dette hindrer endda tosidig togtjenning.

Der kræves ligefrem separate perroner til person- og lastbilerne (personbilvognene kan dog have indvendige ramper). – Desuden gør de to slags perroner det nødvendigt at bruge to slags vogne eller tog.

Ind/udkørselsportene i vognsiderne nær vognformationens ender må være brede nok til, at selv store lastbiler (og busser) kan manøvrere bekvemt ud og ind. Portene i begge vognsider bør være lige overfor hinanden. Når begge portene er lukket op, kan lastbilerne under ind/udkørslen rage helt ud til, ja ud over vognsiden. Evt. kan bilernes hjul køre helt ud på modsatte perron, hvis alle perronerne har ens højde.

Såfremt der ikke stilles store kapacitetskrav, bør man helst ikke bruge meget lange tog. Hellere bruge flere, men mindre tog, der kører med korte intervaller. Intervallerne kan dog ikke alle være korte, fordi banen også skal befares af andre tog, lige fra lyntog til godstog, der kører med forskellige hastigheder, der ikke altid passer præcist til biltogskøreplanen.

Togenes bilrum må i hele deres længde være høje nok til at kunne rumme både personbiler og lastbiler.

Alle biltog, der kører på en kort forbindelse, bør være ens, lige bortset fra størrelsen.

Biltogene til forbindelsen mellem Korsør og Nyborg

En biltogsformation kan passende være ca. 200 m lang. To sådanne kan sammenkobles til et 400 m langt tog. Disse må ikke forveksles med de førnævnte 400 m lange tog til Kalundborg-Århus forbindelsen, bestående af to forskellige 200 m formationer, hvoraf det ene er for passagererne og personbilerne og det andet for lastbilerne.

Køretiden og dermed kørehastigheden for Korsør-Nyborg biltogene er mindre end for biltogene til Kalundborg-Århus-forbindelsen.

Derfor behøver togene ikke så kraftig motorinstallation. De behøver ikke at have så mange banemotorer; og hvis de drives af lokomotiver, behøver disse ikke at være så kraftige.

Togene kan i den henseende ligne de »økonomitog«, der blev foreslået til Kalundborg-Århus ruten.

Et typisk tog kan bestå af et 4-akslet standardlokomotiv og en eller to vognformationer, hver med 8 vogne, som er 25 m lange eller 26,4 m, dvs. standardlængden for hurtigtogsvognene i de fleste europæiske lande.

De 6 af vognene kan være ens. Ind/udkørselsportene kan være i endevognene. Disses øvrige del, godt halvdelen af længden, kan udnyttes til passagerfaciliteter.

En sådan vognformation kan da rumme ca. 30–35 personbiler eller 10–12 store lastbiler eller en blanding af person- og lastbiler.

Alle endevognene bør udrustes med førerrum og fjernstyringsanlæg for betjening af hele toget.

Under de omstændigheder behøver lokomotiverne ikke at rangere til modsat togende under terminalopholdene, så opholdene kan blive kortvarige.

Endedøre og bælgsangforbindelse behøves ikke for sådanne tog, da passagererne ikke har behov for at bevæge sig til f.eks. rummene i en anden formation.

Kapacitetsbehovet

Antallet af tog, der skal afsendes pr. time, må bestemmes af kapacitetsbehovet.

For den første tid må det være rimeligt at forudse en driftsplan, der byder på samme kapacitet som Storebælts-bilfærgeruten.

Hvis der samtidig eller noget senere etableres en tilsvarende driftsplan for Kattegatsruten, bliver den samlede øst-vest-kapacitet væsentlig større end nu.

Senere kan der, om fornødent, indsættes flere tog, endda mange flere tog. Men der bliver næppe nogensinde behov for at indsætte lange tog eller at anskaffe to-etage tog og at ombygge terminalanlæggene hertil.

Storebæltsfærgerne har gennem mange år overført omkring 2 millioner biler pr. år, dvs. ca. 5000 biler pr. døgn eller ca. 100 biler (deraf 80 personbiler og 20 lastbiler) pr. time pr. retning i gennemsnit. Men trafikken varierer stærkt fra time til time. – Derfor har bilfærefarten kapacitet for langt flere biler.

Af de fem forhåndenværende Storebæltsbilfærger er de tre to-dækkere med plads til normalt omtrent 200 biler; de to er tredækkere med plads til henved 400 biler. Gennemsnitskapaciteten må være 250–280 biler (personbiler).

Storebæltsfærefartens normale timekapacitet er derfor nu, når der sejles med fire færger med 150 minutters omløbstid, 400–500 personbiler pr. time pr. retning.

Det fornødne antal biltog og terminalspor

Et 400 m langt tog med 350 m bilrums længde kan befordre ca. 65 personbiler eller 25 meget store lastbiler eller en blanding af f.eks. 40–45 personbiler og 10–12 lastbiler.

Hvis biltogene i den første tid skal kunne befordre 400–450 personbilenheder eller et dertil svarende antal person- og lastbiler pr. time og retning, må der afsendes 6 biltog pr. time. NB: Det betyder dog kun undtagelsesvis, at de 6 biltog er fyldte.

Dette kan tale for at lade togene afgå f.eks. som tre doublerede (store) tog eller samme antal tog, men så vidt muligt jævnt fordelt, dvs. med ca. 10 minutters mellemrum – evt. lidt tidsforskudt, når et lyntog, intercitytog eller eksprestog skal igennem.

Et terminalspor kan uden overbelastning afvikle tre tog pr. time. Der behøves da blot to terminalspor. Men af hensyn til trafikforsinkelser og uheld og til togopstillinger er det ønskeligt at have 3–4 spor til rådighed.

Når der normalt er 3 (eller 4) spor til rådighed, kan der f.eks. afsendes et tog hver halve time fra hvert spor.

Et terminalanlæg med 3–4 spor og 450 m sporlængde har altså rigelig kapacitet.

Hvis det engang skulle blive nødvendigt, kan der køres med kortere tidsintervaller, eller anlægget kan forlænges, eller det kan udbygges for to-etagedrift, eller der kan bygges flere spor og perroner.

Toggangen

Togenes ophold i terminalen behøver kun at vare 10 minutter. – Men 15 minutter vil dog være mere praktisk.

Regnes der med 15 minutters opholdstid og 15 minutters køretid mellem Korsør og Nyborg, bliver omløbstiden 1 time.

Der kræves da til den skitserede drift 6 hver 400 m lange tog eller 12 halvt så lange formationer indsat til stadighed.

Driftsudgifterne

Biltogene behøver ikke ret meget egentligt togpersonale. Der må dog derudover være et anseligt antal stewardesser til betjening af bilisterne direkte fra serveringsvogne, fordi Storebæltsturen bliver yderst kortvarige. Men de betales af forretningsvirksomheden.

Udgifterne til biltogtrafikken og til biltrafikken ved egen kraft

Blandt de øvrige udgifter er energiodgifterne særlig interessante.

Strømforbruget for et tog, hvis banemotorer kan yde 4000 kW, og som gennemsnitlig udnyttes med ca. 75%, vil under 15 minutters køretid blive omkring 750 kWh. – Det koster ca. 375 kr.

Når toget er fuldt optaget, dvs. med godt 60–70 biler, bliver energiforbruget pr. bil med dens passagerer ca. 6 kr.

Ved lavere belægningsgrad bliver strømregningen dog højere for hver passager. Men da biltogenes størrelse og frekvens let kan ændres, vil belægningsgraden sædvanligvis blive langt over 50%, måske omkring 75%. I så fald bliver strømregningen omkring 9 kr. pr. bil.

Til sammenligning kræver bilkørsel over broen ca. 2 liter benzin, som koster ca. 12 kr.

Disse tal er naturligvis højst usikre, og de kan kun vise størrelsesordenen. Men de må i hvert fald vise, at den elektriske befordring af bi-

lerne vil blive billigere end bilkørsel baseret på benzinmotorer.

Kørslen med bilerne er også behæftet med andre udgifter. FDM regner som sagt med ialt godt 2 kr. pr. km. Det bliver til ca. 40 kr. for en tur over Storebælt, dvs. ca. 30 kr. udover benzinudgifterne. Heraf udgør bilafskrivningerne en væsentlig del.

Kapitaludgifterne for biltogene

Der må som sagt blive behov for 6 biltog til stadighed og med reserver vel ialt 8 tog, 400 m lange og bestående af 16 vogne og et fireakslet elektrisk lokomotiv. De vil koste omkring 400 mill. kr.

Regnes der med, at de skal forrentes og afskrives på 30 år med 15% p.a. rentefod, bliver det til noget over 60 mill. kr. pr. år. Fordeles dette beløb på 2 millioner overførte biler, bliver det til henved 35 kr. pr. bil.

Dertil kommer udgifterne til afskrivningen og forrentningen af tunnelerne eller broerne. De er langt større end alle de øvrige udgifter tilsammen.

Kapitaludgifterne for tunnelen og broen

Hvis tunnelerne regnes at koste 3,6 mia. kr. på fuldførelsestidspunktet, og hvis dette beløb forrentes med 15% p.a. og afskrives i løbet af 30 år, bliver den årlige annuitetsudgift 548 mill. kr.

Dersom den skal fordeles ligeligt på jernbanetrafikken og biltrafikken, og der befordres 2 millioner biler, bliver det til 137 kr. pr. bil over Storebælt (NB: Lidt mindre for personbilerne, en del meget mere for lastbilerne).

Broen for jernbanetog og biler vil koste mindst 2½, måske 3 gange så meget som tunnelen. Kapitaludgifterne for broen må da under

samme afbetalingsvilkår andrage 343 kr. pr. bil, i første tilfælde; i andet tilfælde bliver det 411 kr. pr. bil.

Kapitaludgifterne bliver i alle tilfælde langt større end driftsudgifterne.

Derfor vil kombinationen jernbane-bilbro + bilkørsel på broen koste langt mere pr. biltur over Storebælt end kombinationen jernbanetunnel + bilbefordring med biltog.

For jernbanetrafikanterne og

jernbanegodset bliver der tilsvarende prisforhold pr. befordret passager og pr. ton.

Tunnel-biltogs-projektet er meget dyrt. Bro-bil-projektet er endnu dyrere, endda så meget dyrere, at alene difference mellem det, som bilerne skal betale for en brotur og for en tunneltur, er mere end 200 kr. ifølge regneeksemplet – kort sagt så kolossalt, at de fleste bilister nok vil foretrække at benytte biltogene frem for at køre ved egen kraft over broen.

Legatuddeling

Det sydfynske Jernbaneselskabs Jubilæumslegat

I juli måned 1983 vil der blive uddelt følgende legatportioner:

1 portion på 900 kr. til hjælp til uddannelse i teknisk, videnskabelig eller kunstnerisk retning af en søn eller datter af en tjenestemand, der i mindst 10 år har været fast ansat ved de banestrækninger, der tidligere har været drevet af Det sydfynske Jernbaneselskab.

2 portioner à 600 kr. til studierejser i ind- eller udland til tjenestemænd, der opfylder ovennævnte ansættelsesbetingelser, og fortrinsvis til rejser med jernbanemæssige formål.

Ansøgning må indgives inden den 15. juli 1983 til DSB velfærds-kontoret, Sølvgade 38, 1307 København K.

Ansøgning om studielegatet vedlægges fornøden dokumentation.

Vkt

DSB ansattes eget rejsebureau

Det er vor erfaring, at behovet for hjælp og vejledning i forbindelse med ansattes egne rejser er større end antaget.

Adskillige af disse kunder har kun ringe kendskab til de muligheder og rettigheder, der findes i de gældende regler for frirejse o.lign. til udlandet for såvel egen person som for pårørende.

Vort ønske er derfor at tilbyde vor ekspertise til denne kundekreds, idet bureauets medarbejdere alle er bekendte med de fornævnte gældende regler, hvoraf vi forøvrigt har ladet fremstille et lille udtræk til udlevering.

Med venlig hilsen
DSB rejsebureau Hovedbanegården
Banegårdspladsen
1570 København V.

Med venlig hilsen
H. J. Olson

Det ransagelige og det uransagelige

Af Tage W. Jensen

8

F

lertallet af Danmarks befolkning afviser uranbaseret atomkraft, viser meningsmåling. Resultatet viser også, at det kan nytte at give en befolkning fuldstændig oplysning, især når oplysningsarbejdet skæmmes af halve sandheder og omgørelser af sandheden, som blev atomkraftoplysningens skæbne.

Uranbaseret atomkraft blev fremstillet til militærbrug i Verdenskrig II. Få i den vestlige kulturkreds kunne begræde atomvåbnets ankomst i 1945.

Men atomvåbentechnologien burde ikke have fået indpas i civil kraftværkdesign. Det fik den dog.

Følgen: Uranbaseret atomkraft er til dato måske den største teknologiske vildfarelse i det ofte unødvendigt hårdt prøvede moderne menneskes historie.

Uranbaserede atomkraftværker flytter nu omkring med højradioaktivt reaktoraffald indtil den dag, affaldsmængden bliver stor nok og må have såkaldt »sikker« slutdeponeringssted. Affaldet vil være strålingsfarligt i mindst 1000 år uanset hvor og hvor »sikkert«, det deponeres.

Dag-til-dag drift af kraftværkerne frembyder den anden risiko ved både ransagelige og uransagelige uheld af lækagetyper, der medfører livsfarlig miljøforurening, direkte livsfare og arveanlægsskader.

Alligevel vil der nok stadig være fortalere for uranbaseret atomkraft – et mere eller mindre fanatisk præget forsvar, der virker som teknologisk voldtægtsforsøg på en befolkning ved sin påstand, at uranbaseret atomkraft er »verdens rene og sikreste energiform, der endnu ikke har kostet et eneste menneske livet«.

Vi afslutter derfor atomkraftoplysningsarbejdet her med følgende revy over blot de sidste 12 mæ-

ders inden- og udenlandske presse-rapporter om forholdet i praksis:

Marts 1982: En arbejder på atomkraftværk i Ontario, Canada, døde efter pådraget stråling under arbejdet. Kollega fik invalideerstatning p.g.a. kræftsygdom, som menes at være opstået – eller forstærket – ved stråling på jobbet.

April 1982: Radioaktiv forurening fra Windscale kombinerede atomforsøgsstation og affalds-genbrugsbehandlingsanlæg, England, vil kræve 30 kræftdødsfald og lige så mange tilfælde af ikke-dødelige kræftsygdomme og arveanlægsskader, ifølge videnskabelig undersøgelsesgruppes rapport, foranlediget af regeringen. Windscale forurener én million gange mere end noget andet atomanlæg i verden, hævder rapporten videre. Hovedforfatter er biologen, Peter Taylor (se også revyens februar, '83).

Maj 1982: Barsebäck-værket bliver »verdens sikreste atomkraftværk« med nyt filterudstyr m.m. for kr. 100 millioner, oplyser svenske eksperter. Det ofte nævnte »værest tænkelige uheld« – d.v.s. sprængning af reaktorkernens omsluttende beskyttelseskappe af stålforet beton med deraf følgende udslip af højradioaktive gasarter og nedsmeltning af reaktorkernen i jorden – vil derefter ikke kræve de før beregnede ca. 4000 liv, men højst 40, fastslår eksperterne.

Juni 1982: Revner i skruer i Sveriges Forsmark I og II atomkraftværker gjorde skruerne radioaktive og krævede udskiftning. Arbejdet ville vare to måneder. Afbrydelsen betød produktionstab på kr. 36 millioner.

Juli 1982: Siden 1972 er konstateret 19.400 mere eller mindre farlige uheld i USA's 74 igangværende atomkraftreaktorer. USA's atome-nergikommission med Oak Ridge

National Laboratory i spidsen konkluderer, at nyvurdering af risiko-forholdet er påkrævet: Der er 20 gange større risiko end før antaget for en ulykke af samme art som den i Tremileø-anlægget i 1979 (kølevandssvigt og nedsmeltning).

September 1982: 64-årig medarbejder på Institut for Energiteknik ved Oslo er død efter radioaktiv stråling. Han udsattes for gammastråler i et halvt minut, som medførte celledskade – reelt ødelæggelse af blodets hvide blodlegemer.

November 1982: Radioaktivt vand sivede ud fra belgisk atomkraftværk p.g.a. kompressorumpefejl. Belgiske eksperter: Radioaktivitet i vandet og i samtidigt gasudslip var under fareniveauet.

November 1982: Erindring om den oprindelige hensigt med uranbaseret atomkraftteknologi: Filmskuespillerne John Wayne og Susan Haywards børn er imellem Hollywood-familier, der forbereder at stævne USA's forsvarsministerium med betydeligt erstatningskrav. Årsag: Atombombeprøvesprængningen i Utahs saltørken i 1953 (ca. 600 km fra Hollywood) menes at have medført radioaktivt nedfald i ørkenområdet kort før optagelserne til filmen om Genghis Khan. Wayne og Hayward samt Agnes Moorhead havde hovedroller og døde senere alle tre af kræft. Retfærdigvis kan tilføjes, at John Waynes cigaretforbrug i forvejen havde kostet ham en lunge.

November 1982: Det specialkonstruerede skib, »Sigyn«, skulle transportere atomkraftværkaffald fra Barsebäck til genbrugsbehandling i Frankrig. Skibet grundstødte i indløbet til Barsebäck, men opstået lækage begrænset til skibets ydre skrog blev ikke anset for at være risikabel. »Sigyn« blev repareret i Sverige.



– Har De en aftale? Maskinmesteren sidder i vigtigt møde...

December 1982: Sabotage gennemførtes mod nyt atomkraftværk ved Koeberg nær Kapstaden, Sydafrika. Kraftige eksplosioner beskadigede det næsten færdigbyggede, men endnu ikke igangsatte anlæg.

Januar 1983: USSR-variation af militærtemaet: Urandrevet satellit af rekognosceringstypen, Cosmos-1402, fik maskinfejl, så den uranbærende reaktordel ikke efter brugen som alle tidligere USSR-spionsatellitter (på nær én, der faldt ned i Canada) kunne udsendes i det ydre rum til »evig rejse«, men ville falde ned på Jorden. Nedfaldsstedet kunne ikke beregnes straks (faktisk faldt reaktordelen ned ved Ascension-øen i Sydatlanten d. 7. februar i år).

Januar 1983: Kroner- og øre pris for hidtil mest omtalte reaktoruheld (se juli 1982): El-værket, General Public Utilities Nuclear Corporation, der ejer det svigtende atomkraftværk på Tremileøen i Penn-

sylvania, USA, har accepteret erstatning svarende til kr. 250 millioner fra reaktoranlæggets leverandører. Anlægget er fortsat ude af drift – rensningsarbejdet vil vare yderligere 5 år eller længere.

Februar 1983: Hidtil farligste uheld på Windscale atomforsøgsstation, England, en brand i 1957, menes nu at have medført 260 tilfælde af kræft i skjoldbruskkirtlen og 7 tilfælde af ændrede arveanlæg. Branden ødelagde en reaktor, hvorved opstod spredning af radioaktivt jod i atmosfæren over England, Wales og dele af Nordeuropa – radioaktive partikler er faldet ned med regnvand. Forureningen har navnlig udsat børn og unge, der drak mælk fra landbrug i det nordlige England.

Dette er altså bare et års revy over ransagelig uheld i uran»fyrede« atomanlæg og viser det gængse mønster for nuværende atomkraftværkteknologi.

Følgerne efter *uransagelige* –

d.v.s. uopdagede – fejl kender ingen, selvfølgelig. Men mistanken næres for hver ny konstateret risiko – den ene dag forurenede sæder i offentlige transportmidler, der også benyttes af atomkraftværksarbejdere, den næste dag afsløring af økonomisk begrundet ikke 100% sikker jernbanetransport af reaktoraffald (begge eksempler er dokumentariske) o.lign.

Både ransagelige og uransagelige følger bliver det 20. århundredes særlige arv til vore efterkommere frem til år 3000 eller længere. Arven efter den energiform, som mangen politiker og teknolog i vore dage har beskrevet for deres medmennesker som »verdens reneste og sikreste energiform«.

Mange troede dem.

UDLANDET I —GLIMT

- KINA udvikler fire nye, åbne kulminer, to (i *Tilinhe* og *Zhunge* i den nordøstlige del) vil medføre bygning af jernbaner.

Vor læser på Fyn: I stedet for kulier?

Red.: Dagen ville være tungere uden dig.

- UGANDA har bestilt 84 passagervogne i Tyskland. Der bliver syv vogntyper, flest 3. kl., men med restaurant- og sovevogne.

Ugandas 1. kl. materiel må være fantastisk.

Lønoversigt 1. april 1983

10

SKALA-	ÅRSLØN IALT EFTER STEDTILLÆGSSATS						*
*TRIN	I	II	III	IV	V	VI	*
* 1 *	95428.00	96449.00	98053.00	99657.00	101261.00	102865.00	*
* 2 *	96957.00	98003.00	99646.00	101289.00	102932.00	104575.00	*
* 3 *	98529.00	99600.00	101283.00	102966.00	104649.00	106332.00	*
* 4 *	100143.00	101240.00	102964.00	104689.00	106413.00	108137.00	*
* 5 *	101801.00	102925.00	104692.00	106458.00	108224.00	109991.00	*
* 6 *	103505.00	104657.00	106467.00	108277.00	110087.00	111897.00	*
* 7 *	105256.00	106436.00	108290.00	110145.00	111999.00	113854.00	*
* 8 *	107056.00	108265.00	110165.00	112066.00	113966.00	115866.00	*
* 9 *	108905.00	110144.00	112092.00	114039.00	115986.00	117934.00	*
* 10 *	110804.00	112074.00	114069.00	116065.00	118061.00	120057.00	*
* 11 *	112276.00	113577.00	115623.00	117668.00	119714.00	121759.00	*
* 12 *	114281.00	115616.00	117712.00	119809.00	121905.00	124002.00	*
* 13 *	116342.00	117709.00	119858.00	122007.00	124157.00	126306.00	*
* 14 *	118459.00	119861.00	122064.00	124267.00	126470.00	128673.00	*
* 15 *	120635.00	122073.00	124331.00	126590.00	128848.00	131107.00	*
* 16 *	122269.00	123743.00	126058.00	128373.00	130689.00	133004.00	*
* 17 *	124567.00	126077.00	128451.00	130825.00	133199.00	135573.00	*
* 18 *	126926.00	128475.00	130909.00	133343.00	135777.00	138211.00	*
* 19 *	128651.00	130239.00	132735.00	135231.00	137727.00	140222.00	*
* 20 *	130443.00	132071.00	134631.00	137190.00	139749.00	142308.00	*
* 21 *	132465.00	134093.00	136653.00	139212.00	141771.00	144330.00	*
* 22 *	134552.00	136180.00	138740.00	141299.00	143858.00	146417.00	*
* 23 *	136837.00	138417.00	140901.00	143385.00	145869.00	148353.00	*
* 24 *	139206.00	140742.00	143155.00	145568.00	147982.00	150395.00	*
* 25 *	141630.00	143118.00	145456.00	147794.00	150132.00	152470.00	*
* 26 *	144113.00	145549.00	147806.00	150063.00	152320.00	154577.00	*
* 27 *	146654.00	148035.00	150205.00	152376.00	154546.00	156717.00	*
* 28 *	149255.00	150577.00	152655.00	154733.00	156811.00	158889.00	*
* 29 *	151915.00	153175.00	155154.00	157134.00	159113.00	161093.00	*
* 30 *	154639.00	155832.00	157707.00	159581.00	161456.00	163330.00	*
* 31 *	157427.00	158549.00	160312.00	162075.00	163838.00	165601.00	*
* 32 *	160280.00	161327.00	162971.00	164615.00	166259.00	167904.00	*
* 33 *	163200.00	164167.00	165685.00	167203.00	168722.00	170240.00	*
* 34 *	166189.00	167071.00	168455.00	169840.00	171225.00	172610.00	*
* 35 *	169247.00	170039.00	171282.00	172525.00	173768.00	175012.00	*
* 36 *	172376.00	173072.00	174165.00	175259.00	176352.00	177446.00	*
* 37 *	175579.00	176174.00	177109.00	178045.00	178980.00	179915.00	*
* 38 *	178857.00	179345.00	180113.00	180881.00	181648.00	182416.00	*
* 39 *	182210.00	182586.00	183176.00	183767.00	184358.00	184949.00	*
* 40 *	185641.00	185898.00	186303.00	186707.00	187111.00	187515.00	*
* 41 *	189152.00	189284.00	189491.00	189698.00	189906.00	190113.00	*

SKALA-	SKALALØN	A.P.-	A.P.-	GENERELT	DYRTIDS-	ÅRSLØN	MÅNEDSLØN	*SKALA-*
*TRIN-	TILLÆG 1	TILLÆG 2	TILLÆG	TILLÆG	IALT	IALT	IALT	*TRIN *
*	*	*	*GRUNDBELØB	*	*	*	*	*
* 42 *	156638.00	6827.00	1200.00	.00	28080.00	192745.00	16062.08	* 42 *
* 43 *	160945.00	6827.00	1200.00	.00	28080.00	197052.00	16421.00	* 43 *
* 44 *	165371.00	6827.00	1200.00	.00	28080.00	201478.00	16789.83	* 44 *
* 45 *	169919.00	6827.00	1200.00	.00	28080.00	206026.00	17168.83	* 45 *
* 46 *	174592.00	6827.00	1200.00	.00	28080.00	210699.00	17558.25	* 46 *
* 47 *	184326.00	6827.00	1200.00	.00	28080.00	220433.00	18369.42	* 47 *
* 48 *	194604.00	6827.00	1200.00	4705.00	28080.00	235416.00	19618.00	* 48 *
* 49 *	211104.00	6827.00	1200.00	4705.00	28080.00	251916.00	20993.00	* 49 *
* 50 *	235301.00	6827.00	1200.00	7045.00	28080.00	278453.00	23204.42	* 50 *
* 51 *	262271.00	6827.00	1200.00	12930.00	28080.00	311308.00	25942.33	* 51 *
* 52 *	284509.00	6827.00	1200.00	18800.00	28080.00	339416.00	28284.67	* 52 *
* 53 *	317120.00	6827.00	1200.00	24700.00	28080.00	37927.00	31493.92	* 53 *

Lønramme	Lønrammen omfatter følgende skalartr											Lønramme	Lønrammen omfatter følgende skalartr
1	1	2	3	4	5	6	7	8	21	26	28	30	32
2	4	5	6	7	8	9	10	11	22	27	29	31	33
3	6	7	8	9	10	11			23	27	29	31	34
4	5	7	8	9	10	11	12		24	29	31	33	35
5	9	10	11	12	13	14			25	30	32	34	36
6	8	10	11	12	13	15			26	32	34	36	38
7	12	13	14	15	16				27	33	35	37	39
8	13	14	15	16	17				28	35	37	39	41
9	14	15	16	17	18				29	36	38	40	42
10	15	16	17	18	19				30	39	41	43	
11	16	17	18	19	20				31	40	42	44	
12	17	18	19	20	21				32	43	45		
13	18	19	20	21	22				33	46			*1 Stedtillæg
14	19	20	21	22	23				34	47			ophørt
15	20	21	22	23	24				35	48			Til
16	21	22	23	24	25				36	49			lønramme
17	22	23	24	25	26				37	50			35-39 ydes
18	24	25	26	27	28				38	51			generelle
19	25	26	27	28	29				39	52			tillæg -
20	26	27	29	31									se oversigt 2

Saglighed om vi må be!

Vi har på dette sted ved flere tidligere lejligheder beskæftiget os med spørgsmålet om det opbrud i organisationsstrukturerne i den offentlige sektor, som sker i denne tid.

Og det må vi gøre nok en gang, idet debatten ind imellem antager sådanne former og får sådanne udtryk, at vi ikke kan eller vil sidde det overhørigt.

Den konkrete anledning er lederen i FTFs blad »Fællesrådet« nr. 4/1983 samt udtalelser fremsat af FTFs formand, Kirsten Stallknecht, i radioudsendelsen »Job, erhverv, penge« den 30. april, hvor man i begge tilfælde blandt andet blander sig i forhold vedrørende forhandlingsretten, samt i beslutningsprocedurer etc. i andre organisationer.

Baggrunden for lederens indhold og FTF-formandens udtalelser var blandt andet de udmeldelser af COI-organisationer, som allerede er sket, men må også ses som et forsøg på at påvirke den urafstemning om optagelse i LO, som netop da skulle løbe af stabelen i den største COII-organisation, Dansk Post- og Telegraforening, samt påvirke de overvejelser om hovedorganisationstilhørsforholdet som for tiden også pågår i en række organisationer i COI.

Lederen i »Fællesrådet« siger blandt andet, at det er helt centralt, at de afgørelser, der i den kommende tid træffes i såvel COII- som COI-regi, sker under fuld hensyntagen til de enkelte medlemmers synspunkter. Vort modspørgsmål kunne have været, om FTF stiller et tilsvarende krav ved organisationers anmodning om optagelse i FTF, men vi skal undlade at stille spørgsmålet, men blot sige til FTF:

Stop indblandingen i andre organisationers – og i hvert fald i COIs-interne forhold.

»Fællesrådet« siger videre, at når det drejer sig om tilhørsforholdet til en hovedorganisation, bør medlemmerne have kendskab til alternativerne, *når forhandlingsretten skal varetages*, og mulighed for at vælge. Vi må præcisere over for FTF, at spørgsmålet om forhandlingsret ikke er et anliggende for FTF- eller nogen anden hovedorganisation for den sags skyld, og hvem skulle i øvrigt også være interesseret i det.

Det vil være højst uklogt om FTF- direkte eller indirekte forsøger sig med »alternative organisationsdannelser« henover hovedet på eller uden om COI. Vi plejer nok selv at kunne tage vare på vore egne interne forhold. Det kan vi nok også i fremtiden.

I førnævnte radioudsendelse sagde FTFs formand, Kirsten Stallknecht, med adresse til urafstemningen i Dansk Post- og Telegraforening, at hvis f.eks. DPTF, som har formandsposten i COII, der er en forhandlingsberettiget organisation, og en række af de andre går over med henblik på en sammenlægning, så vil der sidde en lille gruppe COII-organisationer tilbage, og denne lille gruppe COII-organisationer kan i realiteten ikke få varetaget sine løn- og ansættelsesmæssige rettigheder som tjenestemænd, *med mindre det sker gennem en LO-tilknyttet formand*.

Hvis vi i COI ikke havde været de rolige og afdæmpede gemytter, vi er, var vi blevet »dødfornærmede«, for nu at bruge et moderne udtryk. Og hvorfor nu det? Adressen var jo COII.

Nej, det var den ikke – for den uhyrlige tilstand, som Kirsten Stallknecht frygter vil kunne opstå i COII, er en helt præcis beskrivelse af forholdene, som de er i dag i COI, hvis formand, Aage Andersen, som bekendt har sæde i LOs forretningsudvalg – på samme måde som også hans forgængere som COI-formænd havde det. COI har næste år eksisteret i 75 år, og i hele det lange spænd af år er formanden blevet valgt fra en LO-organisation. Og det uden at de øvrige organisationer i COI af den grund har haft mistillid til ham – ja måske har man ovenikøbet ind imellem været ganske godt tilfreds med, at en COI-organisation ved sit medlemsskab af LO har kunnet øve en påvirkning der, som COI ellers ikke kunne have øvet.

Det samme kan måske tænkes at være tilfældet i Tjenestemændenes Fællesudvalg (TFU), som COIs formand, Aage Andersen, som bekendt p.t. også er formand for, som også hans forgængere i COI var det, hvorved TFU i hele sin 23-årige levetid har haft en LO-mand som formand.

Vi har aldrig hørt repræsentanter for hverken COII, LC eller AC beklage sig over, at Aage Andersen har sæde i LOs forretningsudvalg – ja faktisk er vi indbildske nok til at tro, at de andre centralorganisationer i TFU-samarbejdet er helt godt tilfredse med, at han sidder der, for man må selvfølgelig ikke glemme det saglige og nyttige, der ligger i at være direkte placeret i LOs forretningsudvalg, der er stedet – og det eneste sted – hvor der sker en koordinering f.s.v. angår overenskomstforhandlingerne i den private sektor, der som bekendt igennem årene har lagt niveauet for det, der har kunnet opnås i den offentlige sektor, uanset om vi kan lide at erkende det eller ej.

Da ingen i COI eller i TFU således har udtrykt mistillid til Aage Andersen på grund af hans LO-tilhørsforhold (eller i øvrigt!), synes vi faktisk, FTFs formand, Kirsten Stallknecht, har ualmindelig lidt at have *sine* bemærkninger i.

Vi er helt på det rene med, at der i hovedorganisationsspørgsmålet også er en masse følelser, specielt omkring spørgsmålet om det partipolitiske, men vi finder det direkte ufint, hvis fremtrædende organisationsledere vil forfalde til at spille på »følelsesregistret«.

Saglighed om vi må be'

Ekstraordinært repræsentantskabsmøde

Onsdag den 27. april 1983 afholdt COI ekstraordinært repræsentantskabsmøde med henblik på en ændring i vedtægterne. Efter at formanden, Aage Andersen, havde budt repræsentantskabet velkommen, med en konstatering af, at det næsten var blevet en hverdagsbegivenhed med ekstraordinære repræsentantskabsmøder, redegjorde han for årsagen til indkaldelsen.

Aage Andersen sagde, at COIs vedtægter var udformet på en sådan måde at man ikke havde kunnet imødekomme optagelsesbegæring fra grupper

der havde så megen lighed med de øvrige grupper i COI, at det var naturligt at de havde søgt optagelse. Det burde derfor være ligeså naturligt at vi kunne optage dem. På hovedbestyrelsens vegne forelagde Aage Andersen derfor et forslag om gennemførelse af to vedtægtsændringer.

Vedtægternes paragraf 3 skulle udvides med et nyt stykke der skulle bemyndige hovedbestyrelsen til at kunne godkende optagelse af organisationer, hvis medlemmer ikke er omfattet af den i vedtægten nævnte hovedaftale.

I vedtægternes paragraf 22 skulle antallet af forretningsudvalgsmedlemmer udvides med eet medlem.

Formanden bemærkede, at man med ændringen af paragraf 3 ikke gav nogen organisation automatisk ret til optagelse, men at en eventuel optagelsesbegæring skulle vurderes i hvert enkelt tilfælde.

Ændringen af paragraf 22 begrundede formanden med, at de pågældende organisationer skulle have mulighed for at både ytre sig og øve indflydelse også i forretningsudvalget.

Formanden oplyste, at der forelå optagelsesbegæring fra:

- Hærens Konstabel- og Korporal Forening (incl. stampersonelgruppen i Søværnet).
- Flyvevåbnets Konstabelforening.
- Sergentgruppens Fællesorganisation Flyvevåbnet.
- Sergentgruppens Fællesorganisation Hæren.
- Hoffunktionærforeningen.

Såfremt repræsentantskabsmødet godkendte forslaget om vedtægtsændringer, og hovedbestyrelsen senere godkendte optagelsesbegæringerne, ville disse få virkning fra den 1. maj 1983.

De nævnte organisationer har tilsammen ca. 16.000 medlemmer.

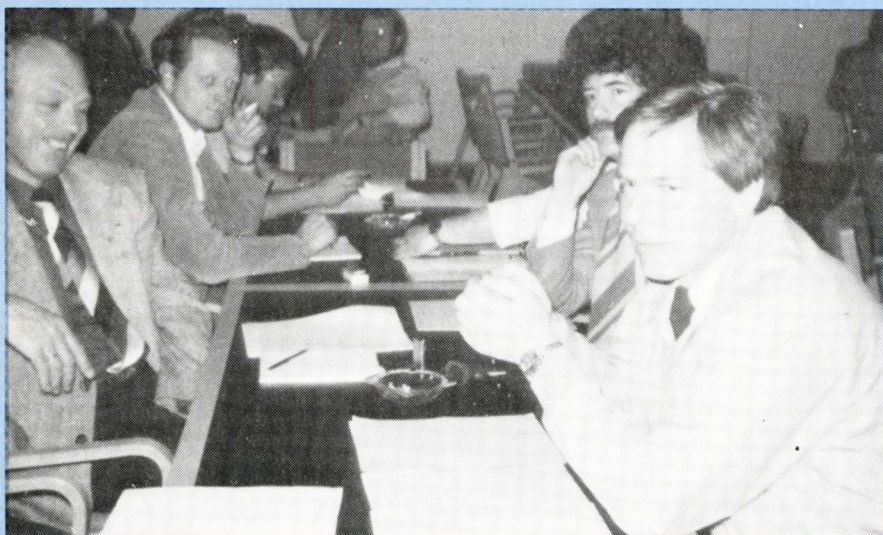
Aage Andersen understregede, at man med ændringerne i vedtægterne ikke tilsligtede at gå på strandhugst i andre organisationer, men modsat betød det nødvendigvis heller ikke at man ville stoppe med de organisationer der her var tale om.

Aage Andersen sagde endvidere, at tiden var løbet fra, at vi som tjenestemænd skulle mure os inde bag en skal. Verden omkring os ændre sig hele tiden, og det ville være uklogt hvis man ikke havde dette for øje og, fortsatte Aage Andersen, hele tiden var på tæerne for til stadighed at cementere og forstærke indflydelsen på forhandlingsbilledet i den offentlige sektor.

Forslaget til ændring af vedtægterne blev vedtaget enstemmigt af repræsentantskabet.



Mødets ordstyrer Jens A. Larsen og formanden Aage Andersen.



Der lyttes.

Ekstraordinært hovedbestyrelsesmøde

På et ekstraordinært hovedbestyrelsesmøde umiddelbart efter repræsentantskabsmødets afslutning godkendte hovedbestyrelsen, at de på repræsentantskabsmødet nævnte organisationer blev optaget i COI med virkning fra den 1. maj 1983.

Hovedbestyrelsen udvides

Med hovedbestyrelsens beslutning om at optage en række organisationer indenfor forsvaret skal der samtidig, i henhold til COIs vedtægter, ske en udvidelse af hovedbestyrelsen.

I vedtægternes paragraf 15 er der angivet på hvilken måde, det skal ske.

Hærens Konstabel og korporal Fore-

ning har et medlemstal, der berettiger dem til tre repræsentanter i hovedbestyrelsen, og foreningen har derfor udpeget:

Svend-Erik Larsen, forbundsformand
Jan Koed og
Hans Frederiksen

Sergentgruppens Fællesorganisation
Hæren, der har ret til een repræsen-

tant, har udpeget organisationens formand:

Ove Christiansen

Flyvevåbnets Konstabelforening, der også har ret til een repræsentant, har ligeledes udpeget deres formand:

Finn Busse Jensen

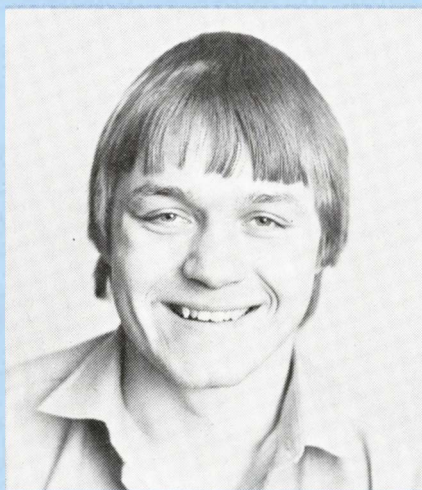
Sluttelig har Sergentgruppens Fællesorganisation Flyvevåbnet udpeget sin formand:

Henning Wittus

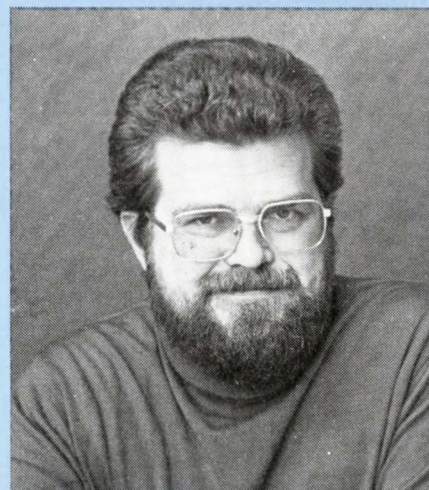
COIs hovedbestyrelse bliver derved udvidet med seks medlemmer og er nu oppe på ialt 29 medlemmer.



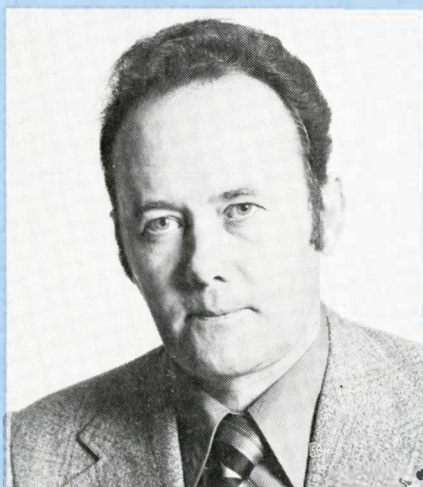
Svend-Erik Larsen.



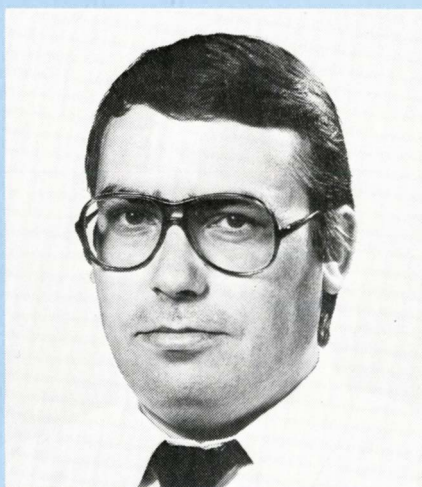
Jan Koed.



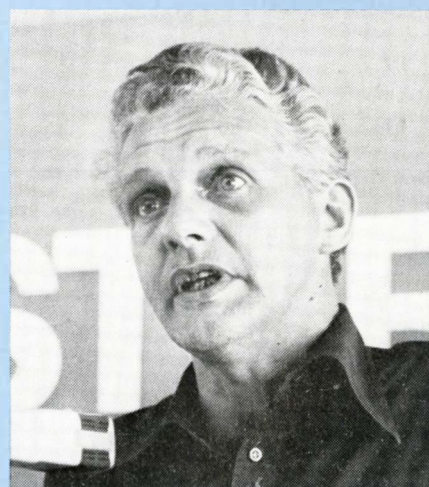
Hans Frederiksen.



Ove Christiansen.



Finn Busse Jensen.



Henning Wittus.

Justering af Stillingsvurderingssystemet



Centralorganisationernes repræsentanter i det centrale vurderingspanel: Ole Prasz (AC), Ole Blåkilde (LC), Knud Jørgensen (COI) og Annelise Rasmussen (COII).

Stillingsvurderingsrådet drøftede på sit møde den 25. oktober 1982 en vis justering af stillingsvurderingssystemet.

COIs formand, Aage Andersen, gav udtryk for, at man i COI kunne tilslutte sig, at man ser på systemet, men at der ikke er behov for mere grundlæggende ændringer.

Rådet har tidligere drøftet nedsættelse af en arbejdsgruppe til justeringsarbejdet, og der var enighed om, at rådets centrale vurderingspanel vil

være et udmærket forum for sådanne drøftelser.

Det forventes, at arbejdet vil kunne påbegyndes lige efter sommerferien og det forudsættes afsluttet inden aftaleforhandlingerne 1985.

COIs forretningsudvalg har på et møde den 14. marts 1983 drøftet justeringen af systemet, og formanden, Aage Andersen, foreslog, at man i COI nedsatte en rådgivende referencegruppe til støtte for sekretær Knud Jørgensen, der er COIs repræsentant i det centrale vurderingspanel.

Der var tilslutning til forslaget, og forretningsudvalget udpegede:

Jens A. Larsen, Foreningen af Tjenestemænd ved Den kgl. Veterinær- og Landbohøjskole.

Sekretær S. H. Majlund, Dansk Jernbaneforbund.

Konsulent Carl Gustafson, Dansk Postforbund.

COIs tilsluttede organisationer er blevet kontaktet med henblik på tilkendegivelser om erfaringer i forbindelse med stillingsvurderingssystemet.

Nyt fra A-kassen

Efter overflytningen af COI-gruppens medlemmer fra FTF-A den 1. april 1983, er kassens medlemstal opgjort således:

Telefonstanden	4.219
Postforbundet	2.095
Jernbaneforbundet	2.349
Lokomotivmandsforeningen .	576
Politiet	1.626
Kriminalpolitiet	67
Fængselsforbundet	732
Vagtmestre v/ domstolene	6
Civil-Etaten	780
Søværnets mekanikere	59
CF-mesterforening	47
Farvandsvæsenet	24
Tjm. u/ undervisn.min.	198
Landbohøjskolen	51
Rigshospitalet	21
Statspedellerne	1
Landsbygraverne	242
Kirketjenerne	48
Tolderne	91
Luftfartsvæsenet	40
Ministerialbetjentene	70
Fiskerikontrollen	23
Slotte & Ministerier	26
Statens Samlinger	33
Seruminstituttet	61
Grønlandske tjenestemænd...	11
Statshavnene	18
Statsanstalten	5
Kgl. Mønt	0
Hoffunktionærerne	26
I alt	<u>13.546</u>

Privatisering

Dankøb kommune kom først med privatisering af den offentlige service.

Så såre regeringen var kommet igennem med afskrivningsmulighederne på lægehuse, privathospitaler og børneinstitutioner, gik kommunen, der har et solidt borgerligt flertal, i krig.

I samarbejde med Dankøb Privatbank tog kommunen initiativ til stiftelsen af Dankøb Børn I/S, hvortil kommunen overdrog samtlige børneinstitutioner med inventar, legetøj og installationer.

Samtidig stiftedes Dankøb Børnepasning I/S, der leasede hele moleviteten og udbød andele med fortrinnsret til børneforældrene.

I det omfang børneforældrene er medlem af Børn I/S, vil der herfra flyde betydelige skattefradrag. Sammenlagt med det løbende underskud i Børnepasning I/S, hvori forældrene har solidarisk hæftelse, betyder det, at man slipper billigere end den hidtidige forældrebetaling til kommunen.

Leasingperioden er fastsat til seks år

som et rimeligt gennemsnit af den tid, en generation forældre er brugere. Ved leasingperiodens udløb sælges institutionerne til Børn I/S II, hvorefter Børn I/S I opløses, idet der ikke er flere skattefradragfordele tilbage.

Dankøb kommune har inddækket sig for et kommunalt tab af skatteprovenu ved ordningerne, ved at købe statsobligationer for det beløb, man fik ind ved salget af institutionerne.

Det er ganske vist!

Udgives af statstjenestemændenes Centralorganisation I, Bredgade 21, 1260 København K.

Ansvarshavende redaktør:
Aage Andersen.

Oplag: 58.400.

Tryk: Skou & Madsens Eftf. ApS.

OBS!

Telefoniske henvendelser til arbejdsløsheds-kassen skal ske mellem kl. 10 og 14.

OBS!

Bemærk venligst at arbejdsløsheds-kassens ekspedition er flyttet til **Bredgade 23**, hvorfor personlig henvendelse skal ske til denne adresse.

Ruslandsturen 24.9. til 2.10.1983

Arrangeret af Landsoplysningsudvalget og DSB rejsebureau Nørre.

Afrejsedagen nærmer sig med hastige skridt til den storslåede oplevelse at komme over til dette store land, der dækker næsten halvdelen af verdens største kontinent, Eurasien. Det er verdens største land, som omfatter næsten 1/6 af al landjord. Fra syd til nord er afstanden mere end 4.500 km, og fra vest til øst næsten 10.000 km.

Hele 11 tidszoner går gennem dette land. Lige efter at solen er gået ned over Østersøen, er det morgengry ude østpå i Nahodka.

USSR er et land med et forunderligt klima og naturkontraster. Når f.eks. roserne blomstrer nede ved Sortehavet, modnes hveden på stepperne ved Stavropol, mens man oppe syd for Moskva gør klar til forårssåningen, og de nordligste egne endnu er snedækkede.

Landskaberne i USSR er mangfoldige og forskellige: Birkelande i Moskvaa omegn, blå søer i Karelen, kæmpeskove i Sibirien, bjergtinder og -dale i Kaukasus og Pamir, afrundede skråninger langs Volga, gule sandklitter i de centralasiatiske ørkener, endeløse stepper i Ukraine og subtropisk vegetation ved Sortehavet.

Rejsens første mål er Moskva, der er hovedstaden med godt 8 mio. indbyggere, og som var vært ved den 22. Olympiske lege.

Moskva er center for sovjetisk kultur og videnskab. Blandt byens mange historiske bygningsværker og kulturmindesmærker må først og fremmest nævnes Kreml. Ved siden af Kreml ligger Den røde Plads med Lenins Mausoleum. I Moskva er der 75 højere læreanstalter, den største af dem er Statsuniversitetet i højhuset på Lenin højene. Efter besøg på USSR's samfundsøkonomiske udstilling (VONH) med mere end 80 pavilloner med maskiner og modeller og teater-aften i

Bolsjojteatret, går turen med bus gennem dette smukke land til byerne Vladimir og Suzdal. I hver af disse byer findes der enestående mindesmærker fra det 12. til 19. århundrede, og museer som er den russiske kunst stolthed. Turen går tilbage til Moskva og med fly til USSR's næststørste by Leningrad, landets største havn ved Østersøen og i det hele taget en populær turistby, det bliver en oplevelse uden lige.

Indtil nu har 61 deltagere tegnet sig, og med rejseleder Jens I. Rasmussen, der er chef for DSB rejsebureau Nørre, og en af rejsebureauets dygtige medarbejdere Jutta Mailund er turen lagt i de bedste hænder.

Landsoplysningsudvalget må desværre meddele, at prisen er steget til kr. 4.360,00 pr. person. Prisstigningen skyldes, at flyrejsen er steget fra kr. 1.875,00 til kr. 2.035,00, og rublens kurs er steget fra kr. 11.20 til kr. 12.20, hvilket skyldes, at den russiske valuta altid følger amerikanske dollar.

Prisen er nu fastlagt, idet den er blevet justeret pr. 1. maj 1983, og DSB rejsebureau garanterer, at denne pris ikke bliver ændret.

Ved reservation af enkeltværelse er der et tillæg på kr. 100,00 pr. nat, men enkeltværelse kan dog ikke garanteres 100%.

Tilmelding skal ske skriftligt til foreningens kontor. Efter 1. juli 1983 er tilmeldingen bindende, og der skal samtidig indbetales depositum på kr. 300,00 pr. person til foreningens girokonto 5 42 45 42. Restbeløbet skal være foreningen i hænde senest den 31. august 1983.

Sidste frist for tilmelding er fredag den 13. august 1983, hvor udfyldt visumformular + 3 ens pasfoto sort/hvid og gyldigt pas skal være foreningen i hænde.

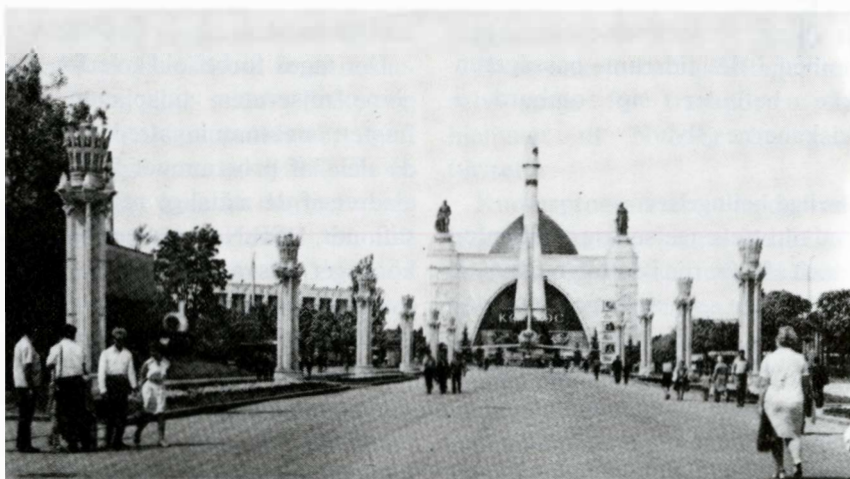
Passet tilbageleveres ved indcheckningen i Kastrup Lufthavn.

Skal passet bruges i denne periode, skal fotokopi af siderne i passet som dataoplysningerne står på indsendes sammen med visummet.

Visumformular udsendes sammen med program af foreningen, så snart tilmelding foreligger.

Almindelige betingelser

Rejserne gennemføres i henhold til de af Danmarks Rejsebureauforening og Forbrugerrådet vedtagne betingelser for deltagelse i selskabsrejser. Disse betingelser udleveres på forlangende.



Kosmos - Pavillon.

Afbestilling

Ved afbestilling tidligere end 28 dage før afrejsen tilbagebetales depositum med fradrag af et gebyr på 100 kr. pr. person.

Afbestilles en rejse mellem 27 og 14 dage før afrejsen, er det indbetalte depositum fortabt.

Sker afbestilling senere fortabes 50% af rejsens pris samt det indbetalte depositum.

Afbestilling på grund af sygdom

Ved afbestilling på grund af rejse-deltagerens sygdom eller på grund af sygdom eller dødsfald i nærmeste familie tilbagebetales depositum eller rejsens pris minus et ekspeditionsgebyr på 100 kr. pr. person. En forudsætning er dog, at der foreligger en lægeattest. Indsendes denne ikke, træder de normale afbestillingsregler i kraft.

Rejsebureauets ansvar

Rejsebureauet optræder som agent for de benyttede transportselskaber og hoteller og påtager sig intet ansvar for forhold og begivenheder, som rejsebureauet ikke har indflydelse på.

Luftfartselskabernes ansvar

De deltagende luftfartselskaber påtager sig intet ansvar for nogen handling, forsømmelse eller begivenhed i det tidsrum, passageren ikke befinder sig ombord i selskabernes fly.

Særlige betingelser

Ved tilrettelæggelsen og gennemførelsen af rejserne i dette program er DSB Nørre som arrangør i vid udstrækning henvist til at indordne sig under vilkår, som fastsættes af lokale statslige organisationer.

Dette kan bevirke pludselige ændringer i arrangementernes gennemførelse, som DSB Nørre er ud-



The Moscow Lomonosov State University.

en indflydelse på og ofte uden forhåndskendskab til.

Der tages forbehold overfor angivne rejseruter, tidsplaner, udflugter, overnatningssteder m.v., da dele af programmet kan blive ændret af de statslige rejseorganisationer. DSB Nørre påtager sig ikke noget ansvar for ændringer af ovennævnte art og kan ikke drages til ansvar herfor efter »Almindelig betingelser for deltagelse i selskabsrejser« pkt. 8 c.

I USSR kan man toldfrit indføre personlige ejendele. Sovjetisk valuta må hverken ind- eller udføres,

hvorimod vestlig valuta kan indføres i ubegrænset beløb, men det skal deklarerer hos tolderen. Gem deklARATIONEN til udrejsen, så du uhindret kan udføre det valutabeløb, som ikke overstiger de beløb, du har indført i USSR.

Nyttige oplysninger for turister, som rejser i USSR.

Tidsforskellen mellem Danmark og Moskva er to timer (bortset fra evt. sommertid – så er det kun een time).

Møntfoden i USSR er 1 rubel = 100 kopek. Der findes følgende

pengesædler: 1-, 3-, 5-, 10-, 25-, 50-, og 100 rubler. Mønterne er: 1, 2, 3, 5, 10, 15, 20 og 50 kopekstykker og 1 rubel.

Udenlandsk valuta veksles til sovjetisk efter dagens officielle kurs i den sovjetiske statsbanks vekselkasser. De findes på hoteller, moteller, campingpladser, banegårde, havnestationer og lufthavne samt ved grænseovergange. De har åbningstider fra kl. 8.00 eller 9.00 til kl. 20.00 eller 21.00, visse af dem har åbent døgnet rundt.

På sovjetisk territorium er det strengt forbudt at sælge fremmed valuta til private personer.

Rundt om i USSR finder der specielle butikker, som kun modtager udenlandsk valuta som betalingsmiddel. I Moskva, Leningrad og hele den Russiske Føderation hedder disse butikker »Beriozka«, men kan have andre navne i andre republikker. I disse butikker sælges hovedsagelig souvenirs og drikkevarer, også importerede. Desuden råder Intourist over et vist antal barer og restauranter, som modtager udenlandsk valuta som betaling.

I undergrundsbanen, metron, som foreløbig findes i Moskva, Leningrad, Kiev, Harkov, Tbilisi, Baku og Tasjkent, er taksten 5 kopek. Ved indgangen til stationen er opstillet en række kontrolkasser. Man putter en 5 kopekmønt i kassen i højre side og går igennem.

Også i bybusser er taksten 5 kopek, men i trolleybus koster det kun 4 kopek og i sporvogn 3 kopek. Der er selvbetjening. Taxa koster 20 kopek i startpenge og 20 kopek pr. km.

Fødevarerbutikkerne har åbningstid fra kl. 8.00 til 20.00, enkelte til kl. 22.00. Butikker med forbrugsvarer har åbent fra kl. 11.00 til 20.00, de store varehuse fra

kl. 8.00 til 20.00. Søndag har fødevarerbutikker åbent til kl. 19.00, mens de øvrige har lukket.

Restauranter og barer lukker som regel kl. 23.00, mens valutabarer har åbent til kl. 2.00.

I USSR er det tilladt at fotografere, filme og tegne alle objekter af turistmæssig art. Det er forbudt at fotografere og tegne objekter af forsvarsmæssig karakter eller fotografere fra flyvemaskinen.

Husk, det er ikke alle folk på gaden, der bryder sig om at blive fotograferet. Spørg dem først om tilladelse.

Tilslutningsrabat

Der ydes 35% rabat fra alle provinslufthavne. Tilslutningsbilletter skal bestilles samtidig med indtegningen. Endvidere er der mulighed for at rejse på »grønne billetter«. Priser og tider opgives af rejsebuureauet.

Der vil blive udsendt forskellige brochurer om USSR til afdelingerne opslagstavler.

Landsoplysningsudvalget håber og tror på, at turen til Sovjetunionen bliver behagelig og fornøjelig og ikke mindst en oplevelse for livet.

Pensionistkursus

DSB kursuscenter, Knudshoved, Nyborg

fra lørdag den 3. september 1983 kl. 12.00 til søndag den 4. september kl. 13.00.

Hvem kan deltage og hvorledes kommer man med

Kurset er baseret på at give vore seniorlokkførere en hyggelig og interessant week-end på det ombyggede feriehus = nu DSB's smukke kursuscenter Knudshoved, Nyborg.

Week-end programmet er lagt an på at fortælle lidt om foreningens arbejde og ikke mindst diskutere den tredje alders problemer, men der skal også være tid til at få alle de gode minder frem fra dampens tid.

Såfremt flere end de 50 seniorlokkførere, som der er plads til, tilmelder sig, må Landsoplysningsudvalget, der arrangerer dette

kursus, ved lodtrækning finde frem til de heldige.

Tilmeldingskuponen skal senest den 4. juli 1983 være foreningens kontor i hænde, og resultatet vil blive udsendt personligt til de udtrukne, samtidig med at navnelisten på kursusdeltagerne vil blive offentliggjort i Dansk Lokomotiv Tidendes august-nummer.

Hele arrangementet med kost og logi er gratis, også bustransport til og fra Nyborg banegård/Kursuscenter.

Hver enkelt kursusdeltager må selv sørge for transporten fra hjemmet til Nyborg banegård tur/retur.

Kursusprogrammet med indkvarteringsplan, gruppeinddeling, bordplan og kursets indhold fremsendes til deltagerne ca. 2 uger før kursets start.

Undertegnede ønsker at tilmelde sig til Pensionistkursus på Knudshoved i perioden 3.-4. september 1983.

Navn _____

Adresse _____

Post nr. _____ By _____

Har været stationeret på mdt _____

En lokomotivassistent på familiekursus

14

Som alle andre DLF medlemmer modtog jeg Dansk Lokomotivmands Forenings invitation til Familiekursus på DSB's kursuscenter Knudshoved den 23. og 24. april.

Da jeg foreslog min hustru, at vi skulle melde os som deltagerpar, skiftede hun hudfarve og pustede sig op, så selv en ballonskipper ville miste fatningen, »tror du jeg vil spille en af vores få weekend på den triste og inaktive såkaldte fagforening?«. Skyndsomt begyndte jeg en længere udredning om juletræsfester, udflugter i det fremmede og mine personlige oplevelser i jubilæumsforeningen. På dette tidspunkt i min enetale fornemmede jeg Vesuvs udbrud og Pompeis nært forestående udslettelse. Intet håb forude – håb er lys og lys er en lanterne. »Lanternefesten i Roskilde kan du huske den, søde kone?« Den var hjemme. I min enfoldighed havde jeg overset, at alle DLF arrangementer jo (på nær juletræsfesten) er forbeholdt den mandlige del og friheden og energien til hans aktiviteter, i den sidste ende skal hentes hos hende der hjemme. Vi blev tilmeldt, udtrukket som deltagerpar og fik tilsendt kursusprogrammet og følgende deltagerliste:

DLF's daglige ledelse: K. B. Knudsen, K. H. Christensen, N. Kristensen.

Hovedbestyrelsesmedlem: V. Dorner.

Oplysningsudvalget: J. Thillemann, M. B. Pedersen, H. E. M. Madsen.

Miljøgruppens formand: Otktl P. E. Jensen.

Fra løn- og pensionssektionen: Otktl K. A. Bager.

27 kursusdeltagerpar fordelt på 12 depoter: Ar-4, Es-I, Fa-3, Gb-3, Hg-3, Kb-I Kh-3, Kø-2, Ng-I, Næ-2, Od-I, Rf-I, Str-2.

Alle vi deltagerpar havde fælles

ankomst på Nyborg banegård lørdag kl. 11.45 og efter de velkendte meningsudvekslinger bekendte imellem, blev vi i to busser kørt de sidste fem kilometer til kursuscenteret.

I strålende solskin og under en blid forårsbrise blev vi modtaget i bedste stil, I ved med håndtryk, præsentation og alt det der, af DLF's daglige ledelse og af oplysningsudvalget. Da alle på forhånd var blevet bekendtgjort med deres værelsesnummer, opstod ikke ellers velkendte paniksituationer, såsom mindre tildelinger af spark, stød samt brug af slangordbogens mere raffinerede vendinger i kampen om overnatningsværelser.

Disse var iøvrigt af høj standard, rene velholdte, godt indrettet med fine bade- og toiletforhold. Den ekstra seng var indbygget i et smart skabsarrangement, hvor også det elektroniske væggeur og den tre-programmede radio var indbygget. Over denne kunne også gives fælles informationer. Interiøret var smagfuldt uden at virke prangende, værelset var kort og godt hyggeligt og behageligt. Den nye tilbygning, hvor vi havde vores værelse, var meget smukt tilpasset såvel de ældre bygninger som til det omliggende landskab. Bygningen kan vel nærmest beskrives som en trelænget gård., hvor værelseslængerne omkransede en helt fantastisk atriumgård. I den sydøstvendte langes hjørne var indrettet to pragtfulde og fredfyldte vinterhaver, hvor den østligste havde en vidunderlig havudsigt. På grund af kursets intensitet var et nærmere studium af centeret og dets omgivelser ikke muligt og derfor må en mere detaljeret beskrivelse desværre udelades.

Kl. 12.30 blev portene til det jordske paradys slået op og halvanden

times kulinarisk rejse kunne tage sin begyndelse. De veltillavede og velsmagende lune og kolde retter var smukt arrangeret på det centralt placeret tag-selv-bord og selv nu, 10 dage efter hjemkomsten, fornemmer jeg stadigvæk den bedste irske stuvning, jeg nogensinde har smagt – ak ja. De ni runde bordes otte stole blev efterhånden som måltidet skred frem udsat for en ikke uvæsentlig belastningsprøve. De bestod med glans alle angreb og beviste den danske møbelsnedkers internationale ry for gedigent håndværk. Men alt skal jo have en ende og med fyldt bug, forlod vi spisestuen (fadene blev simpelthen fjernet) og gik ind i foredragssalen.

DLF's hovedkasserer Niels Kristensen bød os velkommen. Den nu udspilede bug kom i gevaldig opposition til den overliggende sangermuskel under fællessangen, hvortil det halvautomatiske musikanlæg lagde grundtonen til H. C. Hansens »Lyt til nye tiders tanker«. Jeg har senere fået fortalt, at en ornitolog der på samme tidspunkt studerede det rigtholdige fugleliv i et nærliggende revir, med undren havde iagttaget, at alt fuglekvidren pludselig ophørte og himlen blev formørket af tusinde fugles flugt. Nå ja, man skal ikke tro på alt, hvad man hører, det er sikkert nok kun et rygte. Men lige meget synge kunne vi. Niels gik over til en lille orientering om centerets udsmykning og et lille vemodigt tilbageblik til 1934, hvor dagsprisen for et centerophold var 3 kr. i modsætning til i dag, hvor den er 305 kr. DLF's tillidsmandskurser bliver afholdt her med undervisningen baseret på gruppearbejde. Familiekursets målsætning er at få flere til at deltage i det faglige arbejde.

Efter denne gav DLF's formand K. B. Knudsen en orientering om

foreningens arbejde. Hovedbestyrelsens udgangspunkt er kreativitet og aktivitet sigtet mod en forhandlingsituation. På dette tidspunkt gik Jytte i »hak« (det var ikke KBK's skyld, hun var kommet sent i seng) og fik ikke hørt meget om evt. organisationsammenlægning, sidste overenskomst indeholdende løn, arbejdstid og miljø samt om lokomotivmændenes fremtidsudsigter.

De forskellige jernbaneorganisationers samarbejde er ikke altid optimalt. CO I vil en organisationsammenlægning indenfor de enkelte etater og DLF's hovedbestyrelse har nedsat et udvalg med denne sammenlægning for øje. Lønnen skal være i 13 lrm i prøvetiden, efter denne fem år i 17 lrm og derefter oprykning i 21 lrm. Arbejdstiden skal være en 32 timers uge, men giver et udgiftkompleks. Arbejdet er miljø d.v.s. socialt samvær i forholdet familie/arbejde. Vedrørende opholds- og overnatningsfaciliteter er der taget principbeslutning om, at de skal svare til hotelstandard. KBK præciserede at forhandlinger er et spørgsmål om realitet for gennemførelse. KBK gjorde en del ud af uniformsgruppen og påtalte dens ineffektivitet. Nu var Rosa ved at følge Jytte i drømmenes rige. Min kone har brugt megen tid og mange meter tråd til reparation af mit arbejdstøj, p.g.a. dets elendige kvalitet, så tænk hvad Rosa har brugt af tid og kilometervis af tråd (Jørn er som bekendt lidt mere omfangsrig end jeg) og nu drømte Rosa sikkert om en mere meningsfyldt fritid, når nu uniformsgruppen engang blev færdig med sin betænkning om større kvalitetskrav og en bedre design af vores arbejdstøj. KBK afsluttede sin orientering med en præsentation af miljøgruppens formand otktl P. E. Jensen, som er DLF's mod-



part i forhandlingerne med DSB om lokomotivmændenes miljøproblemer.

Efter denne orientering var der en halv times kaffepause.

Miljøgruppen blev oprettet i 1974. PEJ's foredrag omhandlede miljø i bredeste perspektiv og at dens problemer kun kan løses, hvis der for alle parter er fuld enighed om problemet og at der er fuld enighed om at det skal løses. Vi skal tale sammen, vi skal forstå hinanden o.s.v. PEJ henviste til Eggert Petersens definition af miljø – at kende problemets omfang. Personlig mener jeg, at foredraget stillede en altfor kompliceret problemstilling op: Miljø = arbejde, herunder gode

arbejdsforhold og en god løn, der kan betale for et godt boligmiljø og en kreativ fritid, for at dette sammen med et godt arbejdsmiljø kan skabe et godt familiemiljø.

I denne opstilling er selve arbejdsmiljøet gjort til et spørgsmål om arbejds løn, som et betalingsmiddel for et dårligere arbejdsmiljø og denne form for miljødebat er kun, efter min mening, medvirkende til at udsætte, henlægge og undertrykke alle krav om et forbedret arbejdsmiljø. Arbejds løn og arbejdsmiljø er to forskellige sider i den faglige kamp om forbedrede kår og kan på intet tidspunkt sættes op mod hinanden eller bruges som en udsalgsvare.

PEJ's komplicerede problemstilling slog også igennem i det senere gruppearbejde, hvor hovedspørgsmålet »Hvad kræver du af et godt arbejdsmiljø« for de fleste deltageres vedkommende blev oversat, på bekostning af det første underspørgsmål »Hvor meget spiller lønnen ind?«

Alle kan vel forestille sig den hektiske debat, der opstod og hvor miljøet rent faktisk blev henlagt. Ingen tvivl om opgavestillerens taktiske dygtighed. Miljøet på vores lokomotiver, opholdsstuer, overnatningsværelser, turenes struktur, reservens tjenesteforhold, adgangen til og fra maskinerne, parkeringsforhold for tjenestegørende personale, der på grund af møde- eller afslutningstidspunktet er selvkørende, ja alle de større eller mindre miljøproblemer vi i vores gerning er udsat for i dagligdagen, blev gennem foredraget udsat, henlagt og undertrykt. Man må huske på det kræver fuld enighed i erkendelsen af – forståelsen for – og prioriteringen af problemet.

Efter PEJ's foredrag blev alle deltagerne opdelt i fire grupper, hvor arbejdsmiljøet blev udsat for en livlig debat og de indvundne resultater blev herefter gruppevis forelagt kurset, med PEJ som ivrig notar og spørgsmålstillere. Urets store viser nærmede sig urets tolv-tal og den langsommere, lille viser nærmere sig urets sekstal og viste dermed denne dags kursus forestående afslutning.

Der var nu en times pause inden den næste kulinariske rejse skulle tage sin begyndelse. Også denne gang viste staben i kasserollernes paradisi, sine magiske evner og delikatesserne blev fremvist i de smukkeste attituder af et veloplagt feminint personale, der med et lille smil, et svaj i hoften og med en let glidende armbevægelse sørgede for at smagsløgene og drøvlen ikke kom i de arbejdsløses rækker. Kaffen og »en lille en« satte punktum for en pragtfuld middag.

Imens gildetuen »Vognporten« blev klargjort til aftenens dans og sociale samvær, viste Niels sine evner som underholder ud i fortæl-

lerkunsten og høstede herfor et voldsomt bifald, der viste alle tilhørens store lyst til bevægelser, der også lidt senere gav sig udslag i en kolossal danseaktivitet. Ja denne aktivitet og galanteri medførte en revnet buksebag for en enkelt mandlig aktørs vedkommende.

Slangetæmmeren, musikeren og entertaineren Magnus udløste store klapsalver, da han i sit papnæse udsmykkede århusianske ansigts nederste hul frembragte lyde, der ville få selv en Fussi til at blegne af misundelse. Efter den megen danseaktivitet og andre gymnastiske bevægelser, blev den nu noget slatne bug igen tilbudt en opfyldning bestående af en fremragende forløren skildpadde. Aftenens fest var slut og i den stjerneklare nat begav de fleste sig til de respektive værelser. En lille gruppe fandt dog vejen til saunaen, der takket være Magnus var klargjort og de trætte og ømme muskler blev på behørig vis blødgjorte til morgendagens nye prøvelser og derefter – god nat Ole.

Søndag morgen kl. 7.45 mødte alle veloplagte til et velassorteret morgenbord og kl. 8.45 overgik vi gårdsdagens musikalske etuder i en kulmination af fremmedartede toner, der i blid glideflugt spredtes over Fyens land, som et kontrapunkt til den indsejlede færges hæse tågehorn. Morgengymnastikken gik som en leg, under Magnus utrættelige akkompagnement. Disse kolossale kraftpræstationer udløste en del lyde, der sikkert bragte minder frem for mange om E-maskinens igangsætning fra banegårdens perron i dampens tidsalder.

Kl. 9.15 – damerne til højre og vi andre til venstre. Otktl K. A. Bager gav pigerne en orientering om pensionsregler og om de almindelige rettigheder som livsledsager til en tjenestemand. Efter min kones op-



lysning blev det noget tørre stof fremlagt og gjort forståeligt på en humoristisk og levende måde, der gjorde lovens og rettighedernes nedskrevne, uforståelige kanslerisprog til et let tilgængeligt dansk. Orienteringens konklusion blev: Pas godt på jeres mænd – piger. Denne konklusion har jeg nydt godt af siden, idet jeg nu kun må påtage mig lettere hjemlig husgerning. Jeg er Bager stor tak skyldig – tænk! det jeg har prøvet at overbevise min kone om gennem 22 års ægteskab, kan Bager gøre på en halvanden times tid.

Vi mænd skulle i de fire gamle grupper udarbejde fem spørgsmål indenfor miljø, turstruktur, oplysningsarbejde, og ny teknologi. De tyve fremkomne spørgsmål skulle under fællesmøde stilles til DLF's næstformand Kurt Christiansen. Kurt havde ikke en chance for, indenfor den stillede tidsfrist på en lille times tid, at give fyldestgørende svar på de stillede spørgsmål med et så omfattende indhold. Men det væsentlige i denne forbindelse er vel også det lærerige i, at stille spørgsmål i en prioriteret interesseække, bygget op på enighed i en større gruppe.

Kl. 11.30 gik kurset ind i sin sidste fase med en halv times kursuskritik. Denne gik alene ud på, at kursusindkaldelsen burde have været tidligere fremme og også offentliggjort i vores fagblad DLT. Kurset skulle have varet i tre dage i stedet for de berammede to dage. Denne kritik må være den største ros til initiativtagere og arrangører, når deltagerne på denne måde gav udtryk for ønsket om flere dage.

I bedste danske tradition blev søndagsfrokosten en kulmination på to dages kollegialt samvær, der uden tvivl vil stå som en mindevær-

dig oplevelse. Det skal ikke glemmes, at en medvirken til denne store succes var også Inge-Lise og hendes dygtige og velfungerende personale, som vi alle er stor tak skyldig. Ligeledes en tanke til bord seks Helga og Kristian, Jane og Jan samt Niels for et virkeligt hyggeligt og venligt samvær og med håbet om en senere gentagelse skal jeg ikke længere trække på læserens tålmodig og hermed gøre en ende på en lokomotivassistens beretning om sine oplevelser på DSB kursuscenter Knudshoved.

Med ønsket om at andre kollegaer også får denne mulighed, er det et forslag til DLF's hovedbestyrelse og til oplysningsudvalget

GENTAG SUCCESSEN!

J. A. Olesen, mdt gb

En dejlig week-end

Nylig hjemkommet fra familie week-end er der en mængde indtryk, som skal sætte sig og snakkes om.

Kurset var dejligt og udbytterigt. Ikke kun fordi vi fik noget godt at spise og havde dejlige værelser, for det gjorde vi, men også fordi vi havde lidt åndeligt med hjem.

Jeg var med som hustru og er glad fordi, vi kom med. Det gav en masse positive indtryk af vores mænds arbejde, og vi havde gode diskussioner, hvor mange synspunkter blev udvekslet.

Særlig det foredrag Bager holdt var godt. Han var en inspirerende og levende mand at høre på, selv om han talte om relationer til døden.

Derudover viste det sig, at der på trods af de besynderlige arbejdstider og forskellige arbejdssteder

trods alt også er plads til både spøg og skæmt. Der er et godt kammeratskab og alle viste, at der skulle være tid og plads til andet end arbejde og arbejdsnak.

Det var en ualmindelig festlig og udbytterig week-end, som DLF og Landsoplysningsforbundet skal have ros for. Den var veltilrettelagt og kørte bare på skinner.

Tak for sidst.

Med venlig hilsen

Kirsten Jørgensen

Solvænget 12, 4330 Hvalsø

Tak!

Jeg vil gerne her i bladet, rette en tak til Landsoplysningsudvalget, for et godt og veltilrettelagt familiekursus, på Knudshoved d. 23.-24. april.

Da det jo var DLF's første familiekursus, kunne man tro, at der var ting der måske skulle laves om, det eneste jeg kunne tænke mig var, at der havde været et par timer mere søndag eftermiddag til at snakke med de andre kursister, om dette dejlige og oplysende ophold.

Jeg SYNES det var alle tiders bedre kan jeg ikke udtrykke mig.

Mit håb er, at dette kursus må gentage sig, så mange andre kunne få denne glæde.

Jeg kunne godt skrive meget mere, om dette skønne samvær, men her vil jeg slutte med, at sige tak til Miljøgruppens formand P. E. Jensen, Foreningens formand, K. B. Knudsen og landsoplysningsudvalgets formand, Niels Kristensen og fra løn- og pensionssektionen K. A. Bager for deres gode orientering.

Med venlig hilsen

Inger Hansen, Esbjerg

Kommentar til 18 lrm.!

18

Grundlaget for MY. LKF's lønindplacering og lønberegning blev foretaget i 1955-56.

På grund af øget Teknik m.m. blev MY. LKF. indplaceret i 7. lkl (lrm.) sammen med LKM. - LKI. - Skibsførere m.fl., som skalaen nedenfor viser.

Lønninger 1956

1. lønkl.: a) 15.000 kr. samt et bestillings-tillæg på 7.800 kr. årlig: *Generaldirektøren*: b) 12.000 kr. efter 5 år 13.200 kr.: Afdelingschefer; der tillægges 5 afdelingschefer hver et bestillingstillæg på 3000 kr. årlig; c) 10.800 kr. efter 5 år 11.700 kr.: Distriktschefer; der tillægges hver af distriktscheferne et bestillingstillæg på 900 kr. årlig; D) 9.000 kr. efter 5 år 10.500 kr.: Værkstedsschef, overmaskin., overbane- og oversignalingeniører, overingeniør ved nyanlæggene, overarkitekt, søfartschef, overtrafikinspektører, rutebilchefen. Der tillægges 2 værkstedschefer hver et bestillingstillæg på 1800 kr. årlig.

2. lønkl.: 8.700 kr. efter 5 år 9.300 kr.: Afdelings- og sektionsingeniører, afdelingsarkitekt, laboratorieforstanderen, trafikinspektører, stationsforstandere, søfartsinspektøren, skibsinpektøren godsekspeditører, overtrafikkontrolører, billetkassere, stationsledere, driftsledere.

6. lønkl.: 5.040 kr. + 800 kr. hvert 8. år til 5.700 kr.: Maskin-, bane- og signalingeniører, lokomotiv-, værk-, tavle-, vogn-, overbane-, oversignal- og skibsmaskinmestre, lokomotivinstruktører, banearkitekter, ingeniører, konstruktører, forstkontrolør, skibsførere og overfartsledere, fuldmægtige, stationsforstandere, godsekspeditører, trafikkontrolører. Der tillægges 2 overbanemestre hver et bestillingstillæg på 600 kr. årlig.

7. lønkl.: 8.000 kr. + 480 kr. hvert 8. år til 4.860 kr.: Lokomotiv-, vogn-, værk-, skibsmaskin-, maskin-, tavlemester, depotledere i elektrokontrollen, lokomotivinstruktører, lokomotivførere, ingeniører, konstruktører, tegnere, skibsførere, styrmænd, stationsforstandere, godsekspeditører.

Der var 17 lrm. ialt. Generaldirektøren m.fl. var i 1. lrm., MY. LKF. var kun 7 lrm. efter.

Omregnet til dags dato ser det sådan ud: I dag har vi 40 lrm. Forholdsregning fra 17 lrm. til 40 lrm.

$$\frac{40 \cdot 7}{17} = 16$$

Generaldirektøren er i dag i 40. lrm.

Efter forholdsregning skulle MY. LKF., derfor være i 40. ÷ 16. lrm. = 24 lrm.

Omregnet efter 53 løntrin ser det således ud.

$$\frac{53 \cdot 7}{17} = 22$$

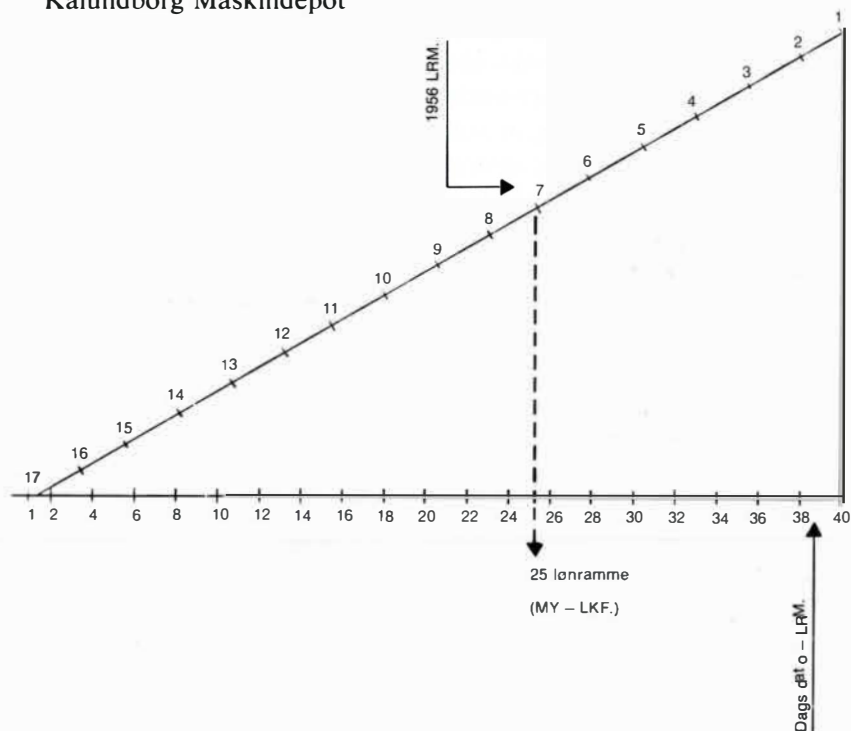
Efter forholdsregning skulle MY. LKF. derfor være i 53 ÷ 22 løntrin = 31 løntrin = 25 lrm.

Den Geometriske opsætning ses nedenfor:

PS.: Dersom man skal have 100 kr. og kun får 50 kr. skaber det bitterhed.

MY. - LKF. efterslæb (tilgodehavende) er med renter og renters rente uhyre stort.

Svend Pedersen
Kalundborg Maskindepot



Efterlysning

Hvis en kollega tilfældigvis skulle være i besiddelse af et eksemplar af Dansk Lokomotivmands Forenings beretning

Kongresperioden 1970-1974

nr. 1

og naturligvis ikke finder denne udgave af større interesse, vil jeg meget gerne overtage denne.

Venligst J. A. Olesen, mdt Gb.

Hurrah! Vi er kommet i 18?

Tjah! Sådan var der jo nogle der reagerede – jeg formoder at det var for at tage gas, på den lidt latterlige situation vi befinder os i, ved I hvilken lønklasse håndværkerne er i (»specielt smedene«) eller hvad de kalder sig? For det er det, der er kernepunktet i det hele.

Der er sikkert ikke så få, der har rystet på hovedet af lkf. Svend Pedersen, Kb., når han har fremsat sine synspunkter om 25. lønramme, men betænk vel! De herrer hovedrystere, at den største idiot, ser du i et spejl; lkf. i 25. lønramme er slet ikke for meget forlangt, når bl.a. smedene får løn for, hvad der svarer til 24. lønramme; så som du vel efterhånden kan forstå, at 18. lønramme absolut kun er et lille – meget lille skridt på vejen, men for øvrigt, er det lige meget, hvad man kalder os, og hvorfor; det – det i dette sammenhæng drejer sig om, er hvor meget der er i lønningsposen.

Med kollegial hilsen
B. A. F.

Det rene tyveri!

Karensdag: Ja, så skal vi betale for første sygedag, men det kan ikke være rigtigt, iflg. tjenestemandsløven er vi ansat med løn under sygdom, hvilket så vil sige under falske forudsætninger, hvis vi skal betale for første sygedag. Hvad agter DLF at foretage sig i den anledning, for I kan da ikke bare lade 7 og 9 være lige. Svar udbedes, vi savner også information om det.

Lkf O. K. Thaarup, mdt Gb

PERSONALIA

Forfremmet til lokomotivfører (18. lrm.) pr. 1.4.1983

Lokomotivfører (17. lrm.)
P. P. B. Klavsén, mdt Kø i mdt Kø

Forfremmet til lokomotivfører (17. lrm.) pr. 1.4.1983 efter ansøgning

Lokomotivfører (15. lrm.)
T. S. J. Hansen, mdt Es i mdt Es
Lokomotivfører (13. lrm.)
C. E. Pedersen, mdt Es i mdt Es
F. A. Jensen, mdt Es i mdt Es
P. E. Christensen, mdt Rf i mdt Næ
Lokomotivassistent (10. lrm.)
P. Hansen, mdt Kh i mdt Fa
P. K. Rasmussen, mdt Ng i mdt Fa
T. I. Hansen, mdt Rf i mdt Fa

Forfremmet til lokomotivfører (13. lrm.) pr. 1.3.1983 efter ansøgning

Lokomotivassistent (10. lrm.)
P.-E. S. Sørensen, mdt Gb i mdt Hgl
S. E. Warrer, mdt Gb i mdt Hgl

Forfremmet til lokomotivfører (17. lrm.) pr. 1.3.1983 efter ansøgning

Lokomotivassistent (10. lrm.)
C. N. Böttcher, mdt Gb i mdt Kø
K. Skou Hansen, mdt Gb i mdt Fa

Forfremmet til lokomotivfører (18. lrm.) pr. 1.5.1983

Lokomotivfører (17. lrm.)
K. B. Jensen, mdt Næ i mdt Næ

Overgået til anden stilling pr. 1.5.1983 efter ansøgning

Lkas (9. lrm.) til lkm p (17. lrm.)
S. I. Knudsen, mdt Kh i mdt Gb
Jan Rasmussen, mdt Kh i mdt Kh

Ansæt som lokomotivassistent (9. lrm.) pr. 1.5.1983

Lokomotivassistent p (9. lrm.)
H. O. Petersen, mdt Ar i mdt Ar
P. Rasmussen, mdt Kø i mdt Kø
Elo Hansen, mdt Kh i mdt Kh
T. A. Olsen, mdt Kh i mdt Kh
Finn Hansen, mdt Kh i mdt Kh
S. J. Mors, mdt Kh i mdt Kh
N. E. Aabye, mdt Kh i mdt Kh
C. P. Jensen, mdt Kh i mdt Kh
T. P. Roerholt, mdt Kh i mdt Kh
K. Herskov, mdt Kh i mdt Kh
P. Christensen, mdt Kh i mdt Kh
H. Ottosen, mdt Kh i mdt Kh
O. Seidelin, mdt Kh i mdt Kh
Christian Q. Jensen, mdt Kh i mdt Kh

Forflyttet 1.4.1983 efter ansøgning

Lokomotivfører (17. lrm.)
Søren H. Hansen, mdt Gb til Dvk Gb
Lokomotivassistent (9. lrm.)
O. V. Edvardsen, mdt Kh til mdt Rf

Forflyttet 1.5.1983 efter ansøgning

Lokomotivfører (17. lrm.)
M. J. Jensen, mdt Fa til mdt Gb
O. Bengtsson, mdt Kø til mdt Gb
B. Jensen, mdt Rf til mdt Næ
Lokomotivassistent (9. lrm.)
C. C. Petersen, mdt Fa til mdt Ng
P. B. Andersen, mdt Fa til mdt Ar
A. F. Hjeresen, mdt Fa til mdt Ng
Jørgen Nielsen, mdt Fa til mdt Ng
J. H. Strömberg, mdt Kh til mdt Rf
A. Lund, mdt Rf til mdt Gb
Lokomotivassistent p (9. lrm.)
B. E. Nielsen, mdt Fa til mdt Es
N. S. S. Nielsen, mdt Fa til mdt Es
J. A. Jensen, mdt Fa til mdt Es

Forflyttet 1.6.1983 efter ansøgning

Lokomotivassistent p (9. lrm.)
D. B. Hovgaard, mdt Ar til mdt Ab
B. Pedersen, mdt Ar til mdt Ab
J. J. Jensen, mdt Ar til mdt Ab

Navneændring

Lokomotivassistent p (9. lrm.)
K. Kristensen, mdt Ar til Kai Kristensen
P. B. Andersen, mdt Ar til Paul B. Andersen

Afskediget pr. 31.7.1983 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (18. lrm.)
K. E. Havn, mdt Fa
Lokomotivfører (15. lrm.)
E. F. V. H. Warming, mdt Fa (Kd)
A. Hauschildt, mdt Gb (Ro)
E. Jensen, mdt Tdr

Afskediget pr. 30.6.1983 efter ansøgning

Lokomotivassistent p (9. lrm.)
J. Jonesco, mdt Kh

Dødsfald

Pens. lkf J. M. Nejland, Århus, død den 2.4.1983, 92 år.
Pens. lkf Rasmus Frandsen, Fredericia, død den 21.4.1983, 89 år.
Pens. lkf Otto Berner, Tønder, død den 30.4.1983, 80 år.

Opmærksomhed frabedes

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf O. H. Larsen, mtj.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. N. Juel, mdt Fa.

**Med Dansk
Lokomotivmandsforening
og DSB Nørre til
Moskva - Suzdal og
Leningrad**

24.9. - 2.10. 1983

