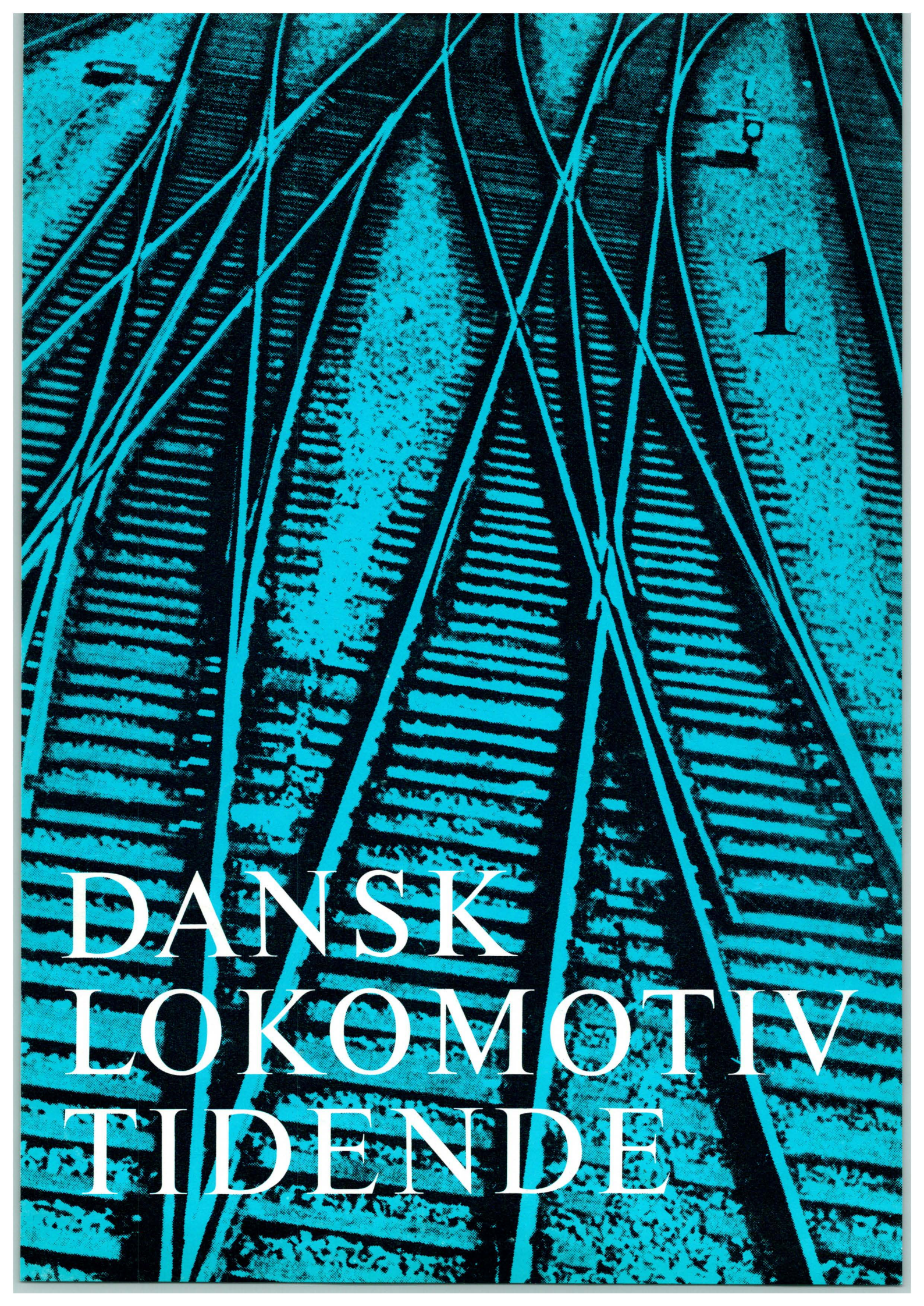
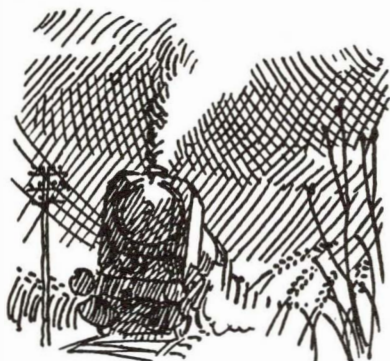




1

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. JANUAR 1973 — 73. ÅRGANG

1

Indhold:

Mulighederne for at etablere faste forbindelser mellem Øst- og Vestdanmark	2
LO 75 år	4
Statsbanepersonalets Sygekasse	6
Ny styrevognsteknik	8
Regeringens nye finanslovsforslag ..	12
Selvangivelsen	16
Fra medlemskredsen — Man fyldes med undren	18
Personalía	18

Redaktører:

E. Greve Petersen
(ansvarshavende)
K. B. Knudsen.

Redaktion og ekspedition:
Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hell. (01 43) 7269.
Kontortid 9-16.
Lørdag lukket.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Mulighederne for at etablere faste forbindelser mellem Øst- og Vestdanmark

Den 19. december 1972 offentliggjorde »Teknisk Udvalg vedrørende en fast Storebæltsforbindelse« sin »Rapport vedrørende faste forbindelser mellem Øst- og Vestdanmark«, et vældigt bogværk, bag hvilket der ligger 2¼ års arbejde.

I denne rapport beskrives broer og tunneler via Storebælts Østre Rende og Vestre Rende samt broer over Samsøbælt og farvandet mellem Samsø og Svanegrund og dæmninger over Svanegrund og Søgrund til Jylland.

For Østre Rende er der udarbejdet projekter både til kombinerede jernbane- og vejbroer og til rene vejbroer, desuden tunneler for jernbane- og vejtrafik og rene jernbanetunneler.

En ren vejbro og en ren jernbanetunnel kan kombineres til en helhed med samme funktion som en kombineret jernbane- og vejbro.

En ren jernbanetunnel kan tjene både almindelig jernbanetrafik og biltrafik, hvis der indsættes biltransporterende tog.

Der forudsættes i alle tilfælde 2 jernbanespor og 6 vognbaner for kørende biler.

Der er projekter til to kombinerede jernbane- og vejbroer, nemlig en gitterbro og en skråstagsbro, den første med 400 m lange hovedfag, den sidste med 600 m lange hovedfag.

Gitterbroen kan eventuelt udbygges i to etaper, først som ren jernbanebro, derefter også som vejbro.

For en ren vejbro er der projekter til en rammebro med 400 m hovedfag og en skråstagsbro med 600 m lange hovedfag.

Gitterbroen for jernbane- og vejtrafik vil efter 1971 prisniveau og uden renter i byggeperioden koste 1990 mill. kr. ved éngangsudbygning. Ved etapevis udbygning vil den koste 1460 mill. kr. som jernbanebro + 690 mill. kr. ekstra for de senere tilkommende vejanlæg, sammenlagt 2150 mill. kr., altså 8 pct. mere end ved samtidig udbygning.

Skråstagsbroen for jernbane- og vejtrafik vil koste 2020 mill. kr. Den kan ikke udbygges etapevis.

En tunnel for jernbane- og vejtrafik koster med 14 0/00 stigning 2230 mill. kr. og med 17 0/00 stigning 2110 mill. kr.

En tunnel for banetrafik alene koster med 14 0/00 stigning 960 mill. kr. og med 17 0/00 stigning 890 mill. kr., når den bygges efter »europæisk« system, samt 920 mill. kr. ved 14 0/00 stigning og 870 mill. kr. ved 17 0/00 stigning efter »amerikansk« system.

En ren vejbro udført som rammebro koster 1300 mill. kr.

En ren vejbro udført som skråstagsbro koster ca. 60 mill. kr. mere.

Den billigste vejbro + billigste jernbanetunnel koster tilsammen 2190 mill. kr., altså nogenlunde det samme som en kombineret vej- og jernbanebro.

For Vestre Rende er der udarbejdet projekter både til højbroer og lavbroer, i begge tilfælde både til rene jernbanebroer og kombinerede jernbane- og vejbroer, der kan udbygges etapevis eller fuldtud straks. En bro for jernbanetrafik alene uden mulighed for senere udbygning til kombineret jernbane- og vejbro vil ikke koste væsentlig mindre end en jernbanebro, der kan udbygges. Så man har udeladt den mulighed i prisberegningerne.

Desuden er der udarbejdet et projekt til en vej-højbro.

Endelig er der tunneler for jernbanetrafik.

En højbro over Vestre Rende som kombineret jernbane- og vejbro koster 1630 mill. kr., når det hele udbygges samlet. Ved etapevis udbygning, hvor jernbanebroen bygges først, koster den 1150 mill. kr., hvortil senere kommer 630 mill. kr. for vejbrotilbygningen. Det giver sammenlagt 1780 mill. kr., altså ca. 9 pct. mere end ved samtidig udbygning.

En højbro for vejtrafik alene koster 1080 mill. kr.

En lavbro som kombineret jernbane- og vejbro koster 840 mill. kr. En ren jernbanebro, der kan udbygges videre, koster 430 mill. kr., hvortil senere kommer 460 mill. kr. for vejbro-tilbygningen, tilsammen 890 mill. kr., altså 6 pct. prisforøgelse ved etapevis udbygning.

En tunnel under Vestre Rende + Østre Rende for vej- og jernbanetrafik udført efter »amerikansk« system, koster med 14 0/00 stigning

1540 mill. kr. og med 17 0/00 stigning 1450 mill. kr. Fraregnes de 920 henholdsvis 870 mill. kr. for Østre Rende-tunnelen, fås 620 og 580 mill. kr.

En tilsvarende tunnel udført efter »europæisk« system vil koste henholdsvis 940 og 900 mill. kr.

Enhver form for fast forbindelse kræver nye jernbaneanlæg i Korsør og Nyborg. De vil tilsammen koste ca. 100 mill. kr.

Et biltogssystem kræver terminalanlæg ved Korsør og Nyborg. De vil i første udbygningstrin tilsammen koste ca. 170 mill. kr. Fuldt udbygget vil de koste det dobbelte.

Togmateriellet til første udbygningstrin, 8 tog, hvert bestående af ca. 30 vogne og to lette elektriske lokomotiver, vil koste omkring 130 mill. kr., deraf halvdelen til lokomotiver.

En vejbro mellem Røsnæs og Samsø koster 2050 mill. kr.

En bro mellem Samsø og Svanegrund koster 630 mill. kr.

Dæmningen mellem Svanegrund og Søgrund til Jylland koster 400 mill. kr. Herunder er medregnet udgifterne til en eller to broer af hensyn til vandgennemstrømning. Men de kan måske spares.

Hertil kommer udgifterne til de tilsluttende motorveje.

Alle disse priser gælder for forbindelser med 4 vognbaner. Nøjes man med 2 vognbaner, kan der spares en del.

Færgehavnene på Røsnæs og Samsø vil koste tilsammen 190 mill. kr. i første udbygningstrin og lidt ekstra for senere supplerende færgelejer.

Hertil kommer færgemateriellet. Men i tilfælde af, at der samtidig bygges en fast forbindelse mellem Korsør og Nyborg, frigøres der færger.

Samtlige bro- og tunnelprojekter, såvel i syd som nord, er helt nye. Intet er bevaret fra 1968-betænkningen.

Den mest interessante nyhed er nok bil-på-tog transportsystemet. Det forudsætter blot de to jernbanespor, der skal bygges i alle tilfælde af hensyn til den konventionelle jernbanetrafik, samt terminalanlæg, hvor bilerne kan køre ind i og ud af togene. Dertil kommer de specielle tog til biltransporterne. Både vogne og baneanlæggene må udføres med større profiler end normalt.

I første udbygningstilstand er to spor i hvert terminalanlæg tilstrækkeligt. Togene skal bestå af lukkede vogne, nogle med 1 etage (særlig for lastbiler), andre med 2 etager (særlig for personbiler).

Togene får 375 m lange sektioner, hver med en indkørsel og en udkørsel. To sådanne enheder kan formeres (spejlvendt) til et tog med et let, elektrisk lokomotiv i hver ende.

Blot der bliver togafgang hvert kvarter fra hvert spor, henholdsvis 1- og 2-etages tog, kan der overføres ca. 1200 personbiler og 220 lastbiler i timen i hver retning. Det svarer til 6 gange bilfærgeforbindelsens nuværende (sommer) kapacitet.

Hvis der bygges to ekstra spor i hver terminal, og der bliver 18 biltogafgang i timen (+ 6 for almindelige tog), bliver kapaciteten ca. 5000 personbilenheder i timen i hver retning.

Toglængden kan let forøges. I den planlagte Skt. Gotthard-Basis-tunnel agter Schweizerische Bundesbahn at bruge biltransporttog, der består af 340 m lange enheder, hver med ind- og udkørsel, og at formere tre sådanne til et heltog, ialt 1020 m + lokomotivlængden. Med denne toglængde ville Storebælts-

(Sluttes side 20).

Bedste jubilæumsgave:

Økonomisk Demokrati

Stigende indflydelse på
samfundsudviklingen

i takt med et

stærkt voksende medlemstal

»Lad hvert Fag slutte sig sammen, ikke blot til Skruer (strejker), men til enhver alvorlig Gerning i Fagets Interesse, til Fagets Ære og Fremgang, og lad disse Fagforeninger holde sammen og støtte hinanden i gode og onde Dage, saa vil Arbejderne være en Magt lige overfor sine nu saa overmægtige Modstandere.«

Lige umiddelbart ved indgangen til 1973 – det år, hvor Landsorganisationen i Danmark, når blot tre dage i nytåret er passeret, fejrede 75 års dagen for den faglige centralorganisations oprettelse, og hvor virkeliggørelsen af den skelættende reform om Økonomisk Demokrati venter lige om hjørnet, er det værd at erindre om de ord, cigarmager Carl Würtz skrev i »Socialisten« i januar 1873.

For bag de mange økonomiske, sociale og kulturelle fremskridt, den danske fagbevægelse har kæmpet sig frem til igennem de 75 år, Landsorganisationen har bestået, står det solidariske sammenhold i den politiske og faglige arbejderbevægelse. Den stigende indflydelse på samfundsudviklingen, dansk fagbevægelse har kunnet udøve, står i nøje sammenhæng med det stærkt voksende medlemstal i den centrale fagorganisation og styrken i den politiske arbejderbevægelse.

»Den armé, vi skaber, må være stærk og fast, thi den skal erobre en verden, og den må være *demokratisk* ordnet; thi den skal udvikle mennesker«. På denne måde udtrykte LOs første formand, Jens Jensen i sit 38. år, hvad der var målet for samvirksomheden, og han føjede til: »Vi danner denne sammenlutning for hele landet, fordi den er blevet en nødvendighed, ikke alene fordi vore opgaver vokser og efterhånden bliver sværere at løse, men også fordi vore modstandere slutter sig sammen, tvinger os til at slutte os endnu tættere sammen«. Og Jens Jensens tænkssomme, vidtskuende ord var rigtige. Det var gennem sammenholdet, de rige resultater voksede frem.

Da virksomheden blev til

Helt let var det ikke at få bygget en central faglig organisation op. I København blev der dannet et fagligt samvirke allerede i 1886 efter den skandinaviske arbejderkongres i i Gøteborg. Tanken havde været fremme flere gange i årenes løb, men i ledelsen af Socialdemokratisk Forbund var man tilbageholdende med at tilslutte sig ideen, fordi man var ængstelige for en løsning af de stærke bånd, som hidtil havde knyttet parti og fagbevægelsen nært sammen. Jens Jensen var af den opfattelse, at begge parter kunne hente styrke gennem selvstændigheden, når der skabtes et snævert samarbejde imellem dem. Tiden har siden vist, at Jens Jensen så rigtigt. Taktten i de samfundsmæssige fremskridt har kunnet bevares ved arbejdets tilrettelæggelse gennem de fælles repræsentationer i ledelserne.

Der skulle gå endnu nogle år efter oprettelsen af Fællesorganisationerne både i København og andre steder i landet, forinden det lands-

omfattende faglige samvirke kunne skabes.

Også her var det på en skandinavisk arbejderkongres, at tanken udkrystalliserede sig. Den blev holdt i Gøteborg i sommeren 1897. Jens Jensen var hovedtaler. Og ved denne lejlighed lykkedes det ham gennem et særdeles velgennemtænkt og nøje udarbejdet indlæg at overbevise alle deltagerne om, at fagbevægelsen kun var i stand til at løse fremtidens store opgaver, hvis der i hvert enkelt land kunne formes et organisationsapparat, hvortil alle fagforbundene sluttede sig og valgte en central ledelse. Kongressen besluttede at henstille til deltagerlandenes faglige organisationer om at oprette faglige landsorganisationer, og den 3. januar 1898 blev den danske landsorganisation til. Ved den stiftende generalforsamling motiverede Jens Jensen forslaget:

»Vi har 25 års kampe og erfaringer bag os. Hver enkelt lille del af det store legeme har gennem selvstyre lært at vurdere sine egne kræfter, og ved sammenslutningen i forbundene og lokalorganisationerne har vi udviklet solidaritetsfølelsen, begejstringen og offerviljen for den sag, der omslutter millioner af mennesker verden over. Nu føler vi os modne og stærke nok til at danne den sammenslutning for hele landet, som er blevet en nødvendighed«.

Og resultaterne groede frem

For den nye organisation var Storlockouten i 1899 en voldsom prøvelse. Erfaringerne bidrog stærkt til at fremme arbejdet med henblik på at få skabt en faglig retsorden, som var i stand til at sikre arbejdernes rettigheder og tillige afværge uønskede konflikter. Første begyndelse var »Fællesudvalget til afværgelse af arbejdsstridigheder«, der senere

blev erstattet af den permanente voldgiftsret i tilknytning til september-forliget.

Dette fagretslige system er siden blevet stærkt moderniseret gennem tilskyndelse fra Landsorganisationen. Og her ved 75 års jubilæet er udvalgt sammensat bl.a. af repræsentanter fra LO og fra Dansk Arbejdsgiverforening ved at lægge sidste hånd på en indstilling til arbejdsminister Erling Dinesen om nye tilpasninger af Arbejdsretten, så den kan leve op til et stærkt ekspanderende industrisamfunds fordringer.

I den forløbne periode er der også sket store fremskridt, hvad reglerne for indgåelse af overenskomsterne angår. Og nye forhandlingsregler er på trapperne tillige med en hovedaftale, som antagelig knæsetter princippet om demokratiet på arbejdspladserne, hvorved kronen sættes på det værk, samarbejdsudvalgene blev en god begyndende optakt til.

Også rent lønmæssigt er der sket omfattende fremskridt i det trekvarte århundrede. Landsorganisationen har virket. Til brug for den *Jubilæumshøg*, LO udsender i anledning af jubilæet, har Arbejderbevægelsens Erhvervsråd kigget nærmere på udviklingen af reallønnen. Det viser sig, at lønmodtagerne i 1970 kan købe tre gange så meget taget under ét som i 1898, når der er korrigeret for skattetrækket. Selvfølgelig findes der varegrupper til sådanne priser, at der kan købes for mere end tre gange så meget, men til gengæld er der varer og andre livsnødvendigheder, som ikke kan erhverves i tredobbelt omfang til dagspriser.

Kraftig social udvikling

På LO's 75 års jubilæumsdag kan lønmodtagernes centralorganisation også skue tilbage på en meget betydningsfuld social udvikling i det danske samfund. Maske kan det i

dag lyde lidt banalt, når der for at sammenligne mellem før og nu peges på de uhumske fattiggårdes fjernelse, så der kunne blive plads for den moderne omsorg, som i dag møder de ældre medborgere i kraft af en tidssvarende sociallovgivning med faste pensioner, pensionistboliger og plejehjem. Sammenligningen er dog ikke banal. Den illustrerer virkeligheden. Den 17. maj 1919 vil måske nok indgå i fagbevægelsens samlede historie som en af de største mærkedage for sociale fremskridt. På den dag blev 8 timers dagen indført i forbindelse med en ny overenskomst. Og den nye arbejdstid skulle begynde fra den 1. januar 1920.

Mange andre mærkedage i den rige sociale udvikling gennem vort århundrede kunne fremdrages. Den store socialreforms gennemførelse i forbindelse med Kanslergade-forliget i trediveerne må nævnes, ligesom indførelsen af ferie hører til de markante sociale fremskridt, fagbevæ-



Statsbanepersonalets Sygekasse 1748-1973

6

gelsen kan henregne til resultater fra en velgennemført faglig kamp.

Netop i jubilæumsåret bliver en ny omfattende social landvinding ført igennem til gavn for lønmodtagerne – dagpengereformen, som sikrer lønnen under sygdom og ulykke uden karenstid, ligesom ændringer i loven om erstatning for tabt arbejdsfortjeneste giver 90 pct. dækning for lønnen i ledighedsperioder.

Politiske tilskyndelser

Igennem den 75-årige periode har Landsorganisationen også øvet en ikke ringe indflydelse på dansk politik. Ud over den inspiration, LO har givet i forbindelse med udformningen af en tidssvarende social lovgivning har bevægelsen også på anden måde i særlige situationer bidraget til at udvikle det sociale demokrati. I den henseende vil det være naturligt at pege på Landsorganisationens holdning i påskekrisen 1920, hvor kongen var ved at knægte den frie forfatning. Et varsel om generalstrejke var et så væsentligt bidrag til støtte for kræfterne bag det danske, politiske demokrati, at de monarkistiske manipulationer med folkestyret omgående blev bragt til ophør.

Rimeligt vil det også være at pege på det demokratiske sikkerhedselement dansk fagbevægelse udgjorde i de svære besættelsesår fra 1940 til 1945, hvor det lykkedes gennem en hårfin balanceakt at gøre det faglige organisationsapparat til et værdifuldt led i en intern kommunikation mellem Landsorganisation, de enkelte forbund over Fællesorganisationerne ud til de enkelte medlemmer. LO var dog mere end det i disse år. Landsorganisationen var det samlende midtpunkt i fagforbundenes kamp for at undgå tvangsudskrivning af danske lønmodtage-

re til brug for produktionen til den nazistiske krigsmaskine, ligesom det lykkedes nogenlunde at sikre hjemmenes økonomiske grundlag, pristigningerne til trods.

Og i efterkrigstiden har Landsorganisationen ydet en stor indsats for at få nye demokratiske fremskridt ført igennem den lovgivende forsamling. Væsentlige reformer er allerede nævnt. Her skal blot føjes til, at der bag de mange betydningsfulde økonomiske, sociale og kulturelle fremskridt står et kraftigt producerende samfund, hvor næsten alle medborgere har kunnet finde beskæftigelse, når bortses fra enkelte perioder med ekstraordinære handelspolitiske besværligheder påført os gennem udenlandske konjunktursvingninger.

Og så:

Den store reform

Den faglige Landsorganisation har sammen med den politiske arbejderbevægelse igennem alle årene arbejdet ihærdigt for at nå frem til de ansattes medindflydelse på virksomhedernes daglige ledelse samt til opnåelse af andel i den såkaldte merværdi – kapitaltilvæksten gennem produktionen. Dette høje sociale, demokratiske mål står nu foran virkeliggørelse. Det skridt, som endelig skulle føre ideen frem til virkeliggørelse, blev taget af Landsorganisationen i 1968 ved at nedsætte et særligt udvalg til at beskæftige sig med denne sag. Tanken fulgtes kraftigt op af smedekongressen i 1969, og nu kan LO i jubilæumsåret glæde sig over at se en socialdemokratisk regering gennemføre et lovforslag, der vil give befolkningen i vort land den mest skelsættende sociale reform i vort århundred. Det kan man kalde at markere 75-årsdagen med manér!

H. Larsen-Bjerre.

Efter snart 125 års virke ophører Statsbanepersonalets Sygekasse ligesom øvrige sygekasser sin virksomhed med udgangen af marts 1973.

Sygesikringsloven

Den 1. april 1973 træder den nye sygesikringsordning i kraft. Med hensyn til finansiering og administration adskiller sygesikringsloven sig væsentligt fra den tidligere lov om offentlig sygeforsikring. Hvad ydelserne angår, sker der ingen ændringer.

Finansieringen

Sygesikringen betales gennem skatter over de offentlige budgetter.

Amtskommunerne skal afholde udgifterne til lægehjælp, speciallægehjælp, medicin, tandpleje, fysioterapeutisk behandling, briller m.v.

De lokale kommuner skal afholde udgiften til begravelseshjælp.

Administrationen

Administrationen varetages af sygesikringsdirektoratet under socialministeriet, af amtskommunerne og af kommunerne.

På amtskommunernes vegne skal de lokale kommuner udbetale refusion for udgifter til lægehjælp m.v. Det vil sige, at kommunerne overfor de sikrede kommer til at virke som et ekspeditionssted i sygesikringen.

1848-1973

I efteråret 1848, da kun en ringe del af befolkningen havde mulighed for eller forståelse af betydningen af at sikre sig mod de økonomiske følger af sygdom og død, fremsatte en komité nedsat blandt personalet ved den året før åbnede sjællandske jernbane forslag til statutter for en syge- og hjælpekasse for de ansatte ved banen. Forslaget godkendtes af

jernbaneselskabets direktion, og kassen påbegyndte sin virksomhed den 1. december 1848.

I de første år virkede kassen ikke alene som syge- og begravelseskasse ved ydelse af fri lægehjælp, sygehuseophold i indtil 3 måneder og delvis medicin samt begravelseshjælp, men også som låne- og hjælpekasse. Den 1. juni 1869 begyndte en for ansatte ved de jysk-fynske jernbaner oprettet syge- og begravelseskasse at virke.

Begge kasser blev oprettet under medvirken af og i nær tilknytning til banerne, der varetog administrationen gratis og ydede kasserne konstante tilskud. Kasserne fortsatte hver for sig deres virksomhed under jævnlige udvidelser af ydelserne og med tilskud fra banerne efter behov, indtil de fra 1. april 1934 efter forslag af en af ministeriet for offentlige arbejder nedsat kommission blev sammensluttet til én syge- og begravelseskasse, Statsbanepersonalets Sygekasse, hvis forhold fastlagdes i en fra samme dato gældende lov, i hvilken bl.a. bestemtes, at sygekassen skulle have fuldt selvstyre under socialministeriets kontrol og tilskud fra det offentlige som andre sygekasser, at DSB skulle afholde lønningsudgifterne ved sygekassens administration, samt at folkeforsikringslovens krav om sygeforsikring kunne fyldestgøres ved optagelse i sygekassen.

Sygekassen ledes af en bestyrelse bestående af formanden, chefen for drifts- og administrationsafdelingen, E. Rolsted Jensen, der er udpeget af generaldirektøren, og 12 bestyrelsesmedlemmer valgt af interessenterne. Bestyrelsen har ansvaret for sygekassens virksomhed og afgørelsen i alle dens anliggender. Administrationen varetages af DSB (Velfærdskontoret).

Det karakteristiske for Statsbane-

personalets Sygekasse er først og fremmest dette, at den er den eneste landsomfattende sygekasse. Jernbanemanden kan melde sig ind i de unge år og uanset forflyttelse blive i den samme sygekasse, til han dør. Han betaler medlemsbidrag i forhold til sin indtægt, d.v.s. et lavt bidrag i de yngre år, hvor lønnen er lille, og hvor der som regel er børn at forsørge, og igen et mindre bidrag, når han bliver pensionist, medens han betaler et højere bidrag, når lønnen er steget i takt med advancement eller alderstillæg. At denne særdeles demokratiske bidragsbetaling har kunnet opretholdes igennem de mange år, skyldes først og fremmest det sammenhold, der er jernbanemænd imellem.

Ydelser fra A og B medlemmer var ens

En anden karakteristisk ting for sygekassen er, at ydelserne er ens for så vel A som B medlemmer.

Antallet af medlemmer over 16 år udgør p.t. ca. 32.000. I 1955 var der 42.000 medlemmer.

Til sygekassen er knyttet 250 jernbanelæger. Sygekassens sidste årsregnskab balancerede med ca. 20 mill. kr. og sygekassens første årsregnskab med 899 rigsdaler og 4 skilling.

Afvikling af sygekassen

Den 15. januar 1973 skal sygekassen til amtsrådsforeningen i Danmark aflevere et magnetbånd (EDB) over sygekassens medlemmer med oplysning om CPR-nr., hvilken gruppe, A eller B, medlemmerne er henført til, samt for A-medlemmerne hvilken læge den pågældende er tilmeldt. B-medlemmerne får frit lægevalg i den nye sygesikring.

Medlemmer, der har tegnet frivillig dagpengeforsikring, vil på grundlag af oplysninger fra sygekassen automatisk blive overført til den nye frivillige sikring efter den nye dagpengelov.

Der vil endvidere blive givet oplysning om, hvilke medlemmer, der har sikret sig højere begravelseshjælp end den ordinære, samt hvilke medlemmer der har tilmeldt sig ordningen for regelmæssig tandpleje (tandabonnenter). Eventuelt lægeskifte vil dog som sædvanlig kunne ske pr. 1. april efter anmeldelse til sygekassen inden 15. marts 1973.

Sygesikringsbevis

Fra kommunerne vil der i marts måned blive tilsendt hvert enkelt medlem en brochure om den nye sygesikringsordning samt et sygesikringsbevis, som træder i stedet for sygekassens medlemskort. Sygesikringsbeviset skal bruges til dokumentation over for offentlige myndigheder, ved enhver henvendelse til social- og sundhedsforvaltningen, læger, tandlæger, sygehuse, og apoteker m.v. samt under ferier og rejser.

Refusionskrav

Refusionskrav for hjælp ydet inden 1. april 1973 må fremsendes snarest muligt og senest den 1. juni 1973. Ved en eventuelt fortsat behandling må regning foranlediges udfærdiget for behandling indtil den 31. marts 1973. Da regnskabet for tiden 1.4.1972-31.3.1973 skal indsendes til direktoratet for sygekassevæsenet inden den 1. juli 1973, vil der ikke kunne refunderes regninger, der modtages efter 1. juni 1973.

Ny styrevognsteknik

8

Med sommerkøreplanen, der træder i kraft den 3. juni 1973 får Kystbanen en helt ny køreplan, stort set under anvendelse alene af den nye type materiel, der er taget i brug efterhånden som det er leveret i løbet af det sidste halvandet år.

Herved forøges antallet af tog, således at man i hovedprincippet får en systematisk opbygget stiv køreplan med hhv afgang fra og ankomst til København hver halve time, hhv til og fra Helsingør og hver halve time hhv til og fra Nivå.

De to tog pr. time hhv til og fra Helsingør standser mellem Østerport og Nivå kun i Klampenborg, medens de to andre tog pr. time hhv til og fra Nivå standser ved alle stationer mellem Klampenborg og Nivå.

Hovedparten af det nye materiel er allerede leveret fra Vognfabriken Scandia A/S, Randers og er sat ind i trafikken. Det drejer sig om 45 II kl. personvogne, litra Bn og 14 I kl vogne, litra An. De suppleres for tiden med en serie på 30 styrevogne litra Bns, II kl. Styrevognen er i princippet den samme som de øvrige II kl vogne, men udstyret med et særligt førerrum.

De nye vogne udmærker sig ved, at man sidder bedre, de er indrettet som rummelige storrumsvogne med 2 x 2 siddepladser på vognbredden. Desuden gælder det for alle tre vogntyper, at de har en god støjisolation, en bedre affjedring end hidtil kendt samt en effektiv ventilation, som har gjort dem meget populære.

Samtlige vogne kommer efterhånden til at fremtræde i det ydre nye design, med den snart velkendte DSB-røde farve og med det nye bomærke og den øvrige nye grafik, der er ved at blive indført overalt i DSB.

Efterhånden som alle de tre nævnte vogntyper er til rådighed, kan kystbanetogene etableres som såkaldte styrevognstog, d.v.s. tog hvor der forrest i den ene retning er et lokomotiv af MX- eller MY-typen, derefter et varierende antal mellemvogne (litra An og Bn) og til slut en styrevogn, litra Bns.

Under kørslen i den modsatte retning sidder lokomotivføreren i styrevognens førerrum, idet lokomotivet nu skubber toget. Ved denne pendulkørsel spares tidkrævende rangering med lokomotivet på endestationerne, f.eks. Helsingør, Nivå m.fl., hvilket også betyder personalebesparelse.

Dørene kan lukkes med trykluft, som personalet kan udløse fra hver dør i toget. Dermed kan stationsopholdene afkortes, og dette i forbindelse med brugen af de kraftige lokomotiver giver forkortet rejsetid. Samtidig bliver DSB færdig med ombygningen af spor- og stationsanlæg på Kystbanen og indførelsen af nyt signal- og sikkerhedssystem.

Disse forbedringer medfører, at rejsetiden mellem København og Helsingør kan nedsættes fra 60 til 48 minutter.

»Helsingør«-togene vil i normaltimerne bestå af et MX- eller et MY-lokomotiv, en I kl vogn, 2 II kl vogne og en styrevogn – ialt 64 pladser på I kl og 234 siddepladser på II kl.

»Nivå«-togene vil bestå af lokomotiv og styrevogn samt 2-3 II kl vogne. Baggrunden for, at der ikke er I kl i disse tog, der svarer til de hidtidige »Rungstedtog«, er at de aktuelle rejseafstande er meget korte og i stort omfang svarer til S-togs afstande – som f.eks. mellem København og Hillerød.

Efter at det nye Kystbanemateriel er sat ind med betydelig komfortforbedringer på II kl, er der endvi-

dere konstateret et vist fald i antallet af passagerer på I kl.

I myldretimerne om morgenen og igen om eftermiddagen forøges kapaciteten ved, at de faste stammer forstærkes med indtil tre Bn vogne og kørsel med MY-lokomotiv.

Endvidere indsættes der supplementstog, så der på visse tidspunkter kører op til syv tog i timen til hhv fra København.

Kystbanen skal tillige klare den internationale trafik til og fra Sverige og Norge og den kraftige godstrafik. D.v.s., at der i døgnet vil være ca. 140 tog mellem København og Helsingør. Regner man Nivå med, vil der være ca. 220 tog i døgnet på denne del af strækningen – eller i gennemsnit en halv snes tog i timen.

De nye styrevogne og den installation, der er indlagt i de nye stammer, repræsenterer en helt ny teknik. Styringen af MY- og MX-lokomotiverne sker ved et helt nyt transmissionssystem gennem to enkelte ledninger mellem styrevogn og lokomotiv. Når kørekontrollen, der regulerer lokomotivets effekt, og de øvrige betjeningshåndtag i styrevognens førerrum benyttes, sendes ordrene herfra kontinuert til lokomotivet, der da ved fjernstyring følger alle afgivne ordrer.

Gennem de samme to ledninger passerer løbende meldinger fra lokomotivet til instrumentpanelet på styrevognens førerpult, hvis signallamper og instrumenter giver lokomotivføreren alle nødvendige oplysninger om lokomotivets funktion.

Ledningerne løber gennem vognene i et standardkabel, der desuden rummer afgangssignal, dørlukningssystem og ledningsnet til højttalerne i alle vogne. Sker der kortslutning eller afbrydelse af kablet, udløses togets nødbremse.

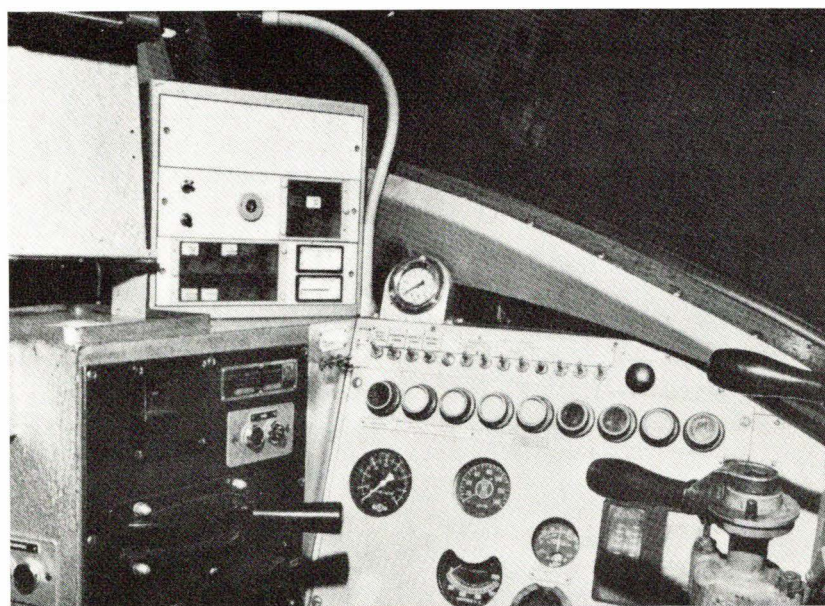
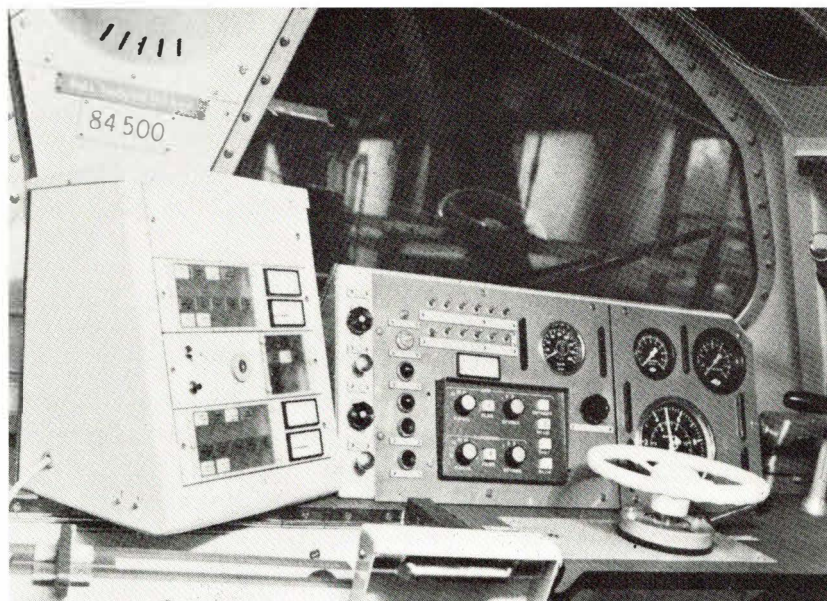
Systemet er udviklet af L. M. Ericsson, Sverige, i samarbejde med DSB og leveres af Dansk Signalindustri A S. Det er baseret på den samme teknik, som benyttes i data-mater. Anlæg af denne art har hidtil kun været kendt i forsøgsudførelser. Systemet har den fordel, at når styrevogne og lokomotiver har det nødvendige udstyr, kan enhver moderne personvogn indgå som mellemvogn, fordi den har de nødvendige ledningsforbindelser.

Systemet peger videre frem mod »automatiserede tog«. Transmissions-teknikken kan videreudbygges til ordregivning fra førerpladserne til togets enkelte vogne og meldinger fra disse til førerpladserne, f. eks. vedrørende dørkontrol, kontrol med varme og lys, registrering af uregelmæssigheder o.s.v.

Førerrummet i styrevognen er anbragt højtliggende over hele vognbredden med godt udsyn og bekvemme forhold for lokomotivføreren. Rummet kan skilles af fra den øvrige del af vognen og låses, hvorefter styrevognen har beskyttet overgang til de øvrige vogne. Hvis der er brug for det – f.eks. i myldretimerne – kan to styrevognstog hurtigt kobles sammen til eet tog, idet styrevogne hvor førerrummet er aflåst, kobles mod hinanden. Man har da et helt dobbelttog med passage mellem hele toget og førerrum i begge ender på samme måde som de røde lyntog.

Fra hvert lokomotivs førerrum kan begge lokomotiver styres.

De nye nærtrafikvogne vil også blive sat ind på andre sjællandske strækninger, hvor det stadig stærkt stigende passagerantal udenfor S-baneområdet nødvendiggør en effektiv udbygning af køreplanen. Det er bl.a. tanken at videreføre kystbanetogene vest for København, f.eks. mod Næstved – Nykø-



bing Fl., Slagelse – Korsør og Holbæk – Kalundborg i forbindelse med 1974-køreplanerne.

Med henblik herpå er der bestilt mere materiel, først en yderligere serie på 30 Bn vogne, senere endnu en serie af denne type.

Tog af denne sammenrætning vil senere blive sat ind på strækninger-

ne Helsingør – Hillerød og Ballerup – Frederikssund.

Disse nye tog vil give passagerer fra disse områder hurtig og komfortabel rejse. De nye tog repræsenterer samtidig en rationalisering, idet de giver høj udnyttelse af materiellet og væsentlige personalebesparelser både på stationerne og ved togfremførelsen.

EFTER EN NEDGANG TIL
KØBENHAVNS
T-BANE--

-SÅDAN
ET SYN
ANSLÅR
FADERLIGE

STRENGE I GAMLE NISSER SOM OS, IKKE OSSE, SPILLEMAND?

-JO, DIN HYKLER--HVER ENESTE ÉN!



-VI BEGIK

ALTSÅ DEN

SAMME PLANLÆGNINGSFEJL -- DU LÆ

FORRETNINGSPLANER FOR 1973/74 -- JEG

PLANLÆ AT NYDE MIT OTIUM FRA
1975-!

- TROR DU, VI MISTER VORES
DANSKE EGENART I EF?

- NEJ, TVÆRTIMOD -- DEN VIL
TRÆDE TYDELIGERE FREM!

- TAK
FOR DET
GAMLE!



Regeringens nye finanslovsforslag

12

Det har vakt betydelig opmærksomhed, at Per Hækkerups nye finanslovsforslag for 1973-74 budgetterer med indtægter på ialt 52,1 mia. kr. og udgifter på 49,7 mia. kr. Rekordtal!

Der er sket en næsten foruroligende opgang i statens udgifter siden i fjor. Det drejer sig om en stigning på henved 6 mia. kr., en næsten formidabel udgiftsekspllosion.

Budgetministeriet har ladet dets eksperter udarbejde en redegørelse for hele den alvorlige situation, som de stadig stigende udgifter betyder. Man kommer i denne redegørelse ind på en række af de indgreb og andre foranstaltninger, som er under overvejelse for at bremse aktiviteten i den offentlige sektor.

Det drejer sig bl.a. om indførelse af personaleloft og indgreb overfor kommunernes aktiviteter på områder, hvor staten ved refusion eller på anden måde er med til at stimulere ekspansionen.

Vi vil i det følgende på grundlag af ministeriets ekspert-analyse søge at belyse den finansielle situation.

Budgetministeriets redegørelse
Budgetdepartementet har for første gang udarbejdet denne meget omfattende analyse af finanslovsforslaget. Vi skal – som berørt før – i det følgende gennemgå enkelte væsentlige træk af denne dokumentation, der omfatter over 100 sider, og som er udarbejdet af finans eksperterne i budgetministeriet.

Foruden selve finanslovsforslaget 1973/74 har økonomiministeren samtidig forelagt såkaldte udgiftsbudgetter for årene fra 1974 til og med 1977, altså for finansårene 1974/75, 1975/76 og 1976/77.

Det er en særdeles fornuftig beslutning at publicere udgiftsoverslag for nogle år frem, især fordi de fleste dispositioner i et finansår har bud-

getmæssige konsekvenser, også i de efterfølgende år. Som det netop fremhæves i budgetministeriets dokumentation, er dette forhold særligt indlysende, når det drejer sig om igangsættelse af større bygge- og anlægsarbejder, hvor de fremtidige driftsudgifter kan være langt større end de udgifter, der er forbundet med selve opførelsen af den pågældende institution, hvad enten det drejer sig om f.eks. universiteter, hospitaler eller sociale institutioner.

Flerårig budgetlægning

Behovet for en flerårig budgetlægning hænger især sammen med risikoen for en hurtig vækst i de offentlige udgifter. Kender man f.eks. konsekvenserne af de dispositioner, der træffes for det førstkomende finansår, og foreligger der en åbenbar risiko for en for hurtig vækst, skaber disse flerårsbudgetter netop grundlag for, at de nødvendige direktiver og dispositioner til en reduktion af væksten iværksættes i tide. For hurtige ændringer og beskæringer af igangværende aktiviteter på grund af dårlig planlægning vil ofte medføre større omkostninger og/eller spild af allerede afholdte udgifter.

Derimod er behovet for en tilsvarende belysning af statens *indtægtsbudget* (i form af skatter og afgifter) ikke slet så nødvendig, hævder eksperterne, fordi indtægtslovgivningen lettere kan ændres fra år til år.

Det er klart, at budgetoverslagene 1974-1977 naturligvis ikke har samme bindende karakter som selve finanslovsforslaget 1973/74. Men de giver en vurdering af de udgiftsmæssige konsekvenser af de allerede igangværende aktiviteter, og de er et vigtigt ståsted, hvorudfra der kan tilrettelægges nye dispositioner fra regeringens side.

Hvordan er finanslovsforslaget opbygget?

I budgetministeriets analytiske beskrivelser kommer eksperterne også ind på spørgsmålet om, hvordan finanslovsforslaget er bygget op – hvilke elementer det består af.

Der er ialt 4 *bestanddele*, som hver for sig har sin selvstændige problemstilling:

Det drejer sig om følgende fire:

1. *De rammebelagte udgifter.*
2. *De lovbundne udgifter.*
3. *Bevillingsreserverne.*
4. *Pris- og lønstigningsreserven.*

Ad 1. Med hensyn til de udgifter, der er lagt i *faste rammer* er forholdet det, at afvigelser fra rammerne kun kan ske, når der centralt træffes en ny politisk beslutning herom. Men bevægelsesfriheden på disse poster er særdeles begrænset, navnlig fordi den pågældende aktivitet er fastlagt på grundlag af tidligere overenskomster, ansættelseskontrakter, aftaler m.v.

Ad 2. Hvad de *lovbundne udgifter* angår er budgettet alene udtryk for skøn over de sandsynlige fremtidige udgiftsbeløb i konsekvens af den pågældende lovgivning. I betragtning af disse udgiftsområders hurtige vækst og størrelse er budgettallene især af *informativ* betydning for fastsættelsen af budgetteringsrammerne for de styrbare områder. Styringen af udgiftsforløbet sker gennem forskrifter i de pågældende love.

Ad 3. *Bevillingsreserverne* afsættes til dækning af merudgifter til formål, som ikke er konsekvenser af tidligere truffne beslutninger. (Finanslovsparagraf 23).

Tillægsbevillingsreserven tilgodeser *alene* den del af behovet for nye bevillinger, der kan dækkes ved tilslutning fra Finansudvalget (og efterfølgende optagelse på *tillægsbe-*

De store udgiftsformål på statens fireårsbudget 1973-74 til 1976-77

	Finanslov- forslag 1973-74	Budget- overslag 1974-75	Budget- overslag 1975-76	Budget- overslag 1976-77
<i>Rammebelagte (bevillingsstyrede) udgifter:</i>				
Bistand til udviklingslandene	792	898	1.005	1.080
Statshospitalerne, rigshospitalet m.v.	1.077	1.117	1.121	1.126
Børne- og ungdomsforsorg samt særforborg	1.535	1.538	1.569	1.575
Veje	973	979	1.030	1.000
Jernbaner	1.920	1.939	1.926	1.883
Post- og telekommunikation	1.750	1.801	1.843	1.891
Politi-, rets- og fængselsvæsen	1.359	1.372	1.380	1.372
Gymnasier, erhvervsuddannelser og lærerud- dannelser	1.676	1.774	1.850	1.842
Forskning og højere undervisning (excl. Rigs- hospitalet)	1.836	1.904	1.950	1.999
Forsvar	3.239	3.225	3.223	3.223
Øvrige rammebelagte udgifter	5.832	5.848	5.829	5.813
Rammebelagte udgifter i alt	21.989	22.395	22.726	22.804
<i>Ikke-rammebelagte udgifter:</i>				
EF's markedsordninger m.v.	1.600	1.400	1.200	1.000
Driftstilskud til kommunale sygehuse	1.309	1.462	1.564	1.673
Generelle tilskud til kommuner	1.314	1.471	1.603	1.817
Bolig- og rentesikring	690	965	965	965
Støtte til byggeri for afholdte udgifter til merværdiafgift	1.200	1.100	1.000	1.000
Sygesikring	751	814	872	935
Dagpenge ved sygdom og fødsel	1.555	1.520	1.520	1.520
Invalidepension m.v.	2.952	3.129	3.281	3.437
Folkepension	6.552	6.746	6.885	7.026
Børnetilskud	2.057	2.110	2.127	2.167
Driftstilskud til daginstitutioner	678	751	815	871
Driftstilskud til alderdoms- og plejehjem	1.325	1.438	1.553	1.666
Arbejdsløshedsforsikring	935	875	875	875
Statens uddannelsesstøtte	584	629	663	698
Tilskud til lærerlønninger og pensioner i folkeskolen m.v.	1.827	1.905	1.967	2.015
Ikke-rammebelagte udgifter i øvrigt	7.222	7.205	7.391	8.273
Ikke-rammebelagte udgifter i alt	32.551	33.520	34.281	35.938
<i>Indtægter på driftsbudgettet:</i>				
EF's markedsordninger m.v.	1.600	1.400	1.200	1.000
DSB's og P. & T.'s driftsindtægter	3.289	3.444	3.597	3.764
Indtægter i øvrigt	3.724	3.874	3.991	4.114
Indtægter i alt	8.613	8.718	8.788	8.878
Nettoudgifter, excl. reserver	45.927	47.197	48.219	49.864
Lov- og bevillingsreserver	660	815	1.115	1.315
Nettoudgifter, excl. pris- og lønreserve	46.587	48.012	49.334	51.179
Pris- og lønreserve	3.150			

villingsforslaget). Der er her tale om beløb til dækning af uafviselige eller påtrængende opgaver – og derfor ret begrænsede beløb.

Ad 4. Pris- og lønreserven er udtryk for et skøn over størrelsen af de fremtidige løn- og prisstigninger. Bevægelserne i pris- og lønudviklingen er af meget betydelig interesse

for overvejelserne om bevægelserne i statens indtægter (og udgifter) og dermed også i forskydninger i totalbalancen på budgettet.

Personaleloftet

og budgetteringsrammerne

Budgetministeriets dokumentariske analyser kommer også ind på pro-

blemet om personaleloftet og budgetteringsrammerne. Man hævder, at det af regeringen fastlagte personaleloft er udtryk for en samlet overordnet prioritering af udviklingen inden for de statslige aktivitetsområder. Den mere detaljerede prioritering inden for lofter og rammer foretages af de enkelte ministerier og styrelser, men er tillige gennem løbende forhandling med budgetministeriet underordnet behovet for samordning med det øvrige budget.

Personalelofterne angiver for hvert enkelt ministerium overgrænsen for antallet af stillinger i hvert af de fire finansår frem til 1977 og tilsigter at dæmpe væksten i det statslige personaleforbrug, bl.a. ved at tilskynde til nedlæggelse af stillinger på områder med svindende betydning samt til reduktioner af personalebehovet gennem rationaliseringer.

Personalevækst i tal

Der har i de senere år været en ret beskeden opgang i det samlede personaleantal i staten. For blot fem år siden (1967) udgjorde antallet af heltidsansatte 154.000. I år (1972) er tallet oppe på 167.200. Det er en stigning på kun 1,7 pct. pr. år.

Det er imidlertid langt fra, at alle sektioner inden for staten har haft stigende personaleforbrug i de senere år. DSB f.eks. har indskrænket personaleantallet, således at væksten af beskæftigede i Post- og Telegrafvæsenet, Danmarks Radio og lufthavnene modsvares af DSB's personaleindskrænkning, således at det samlede antal beskæftigede i statsvirksomhederne er nogenlunde uændret.

Stigningen har været størst inden for socialministeriets område; men også universiteterne tegner sig for ret store personaleudvidelser.

Omfattende vækst i

kommunernes personaleantal. Ser man imidlertid på antallet af personer beskæftiget ved *offentlige ydelser* (men *eksklusive* ansatte i statsvirksomheder og de kommunale virksomheder som el-værker, busser og havne) er dette tal oppe på 510.000 personer, d.v.s. en årlig stigning *pr. år* på 6,7 pct. Det skyldes ikke mindst, at det her drejer sig om personale ved kommunale plejehjem, børneinstitutioner, sygehuse, hjemmehjælp m.v., hvor befolkningens krav om forbedringer er særlig stærk.

Eksperterne venter fremover en noget langsommere vækst i personaleantallet, bl.a. på grund af statens stramme personalepolitik.

Den stramme personalepolitik viser sig i personalelofterne og i den mere snævre budgetramme fremover, således at der sættes visse grænser for de statslige institutioners vækst i 1970'erne.

Tanken om at fastsætte personalelofter indledtes i 1969. Man ville derigennem dæmpe den årlige stigningstakt i statens personaleforbrug. Det fandtes nødvendigt for at give de private virksomheder større ekspansionsmuligheder. Men desuden var det hensigten, at personaleloftet skulle give anledning til en bedre udnyttelse af det allerede ansatte personale – og endvidere være incitament til yderligere rationalisering.

Et cirkulære om personaleloft

Af budgetministeriets redegørelse fremgår det i øvrigt, at fastsættelsen af de personalelofter, der skal gælde i *det kommende* finansår, vil ske i løbet af forårsmånederne og meddeles i budgetministeriets cirkulære »Om udarbejdelse af bilag til forslag til finanslov«, der sendes til ministerierne og styrelserne i begyndelsen af juni måned.

De i cirkulæret (til sin tid) anførte lofter betyder, at det enkelte ministerium skal holde antallet af stillinger, som foreslås for det kommende finansår. (Og som opføres i stillingsoversigterne i anmærkningerne til finansloven).

Personaleloftet fastsætter altså grænsen for, hvor mange personer, der ialt kan ansættes. Derimod er der intet til hinder for konvertering af de bestående stillinger, f.eks. fra overenskomstvilkår til tjenestemandsstilling.

– Udnyttelsen af personaleloftet kan dog naturligvis kun finde sted i det omfang, stillingerne er godkendt ved bevillingslov. Men forinden er der i budgetministeriet foretaget en konkret vurdering af de enkelte forslag om oprettelse af nye tjenestemandsstillinger – og andre stillinger – på grundlag af en arbejdsmæssig begrundelse.

Erhvervslivet og den

nødvendige begrænsning af væksten i de offentlige udgifter. Et af de mest markante afsnit i budgetministeriets redegørelse omhandler det alvorlige spørgsmål om begrænsning af væksten i de offentlige udgifter.

– Udgangspunktet for en vurdering af, hvor hurtigt de offentlige udgifter må stige i de kommende år, må være en analyse af mulighederne for at forøge den samlede produktion i erhvervslivet.

Man må gøre sig klart, at der ikke er de samme muligheder for en hurtig produktionsstigning i 1970'erne som tilfældet var i 1960'erne. Der er nemlig nu en langsommere vækst i arbejdsstyrken; og hertil kommer den kortere arbejdstids indførelse i løbet af 70'erne.

Den forventede svagere stigning i produktionen – i forbindelse med nødvendigheden af ligevægt på be-

talingsbalancen – indebærer, at den samlede *indenlandske efterspørgsel* fremover kun må stige 2½ pct. årligt (i 1960'erne var denne vækst helt oppe på 5½ pct.).

Samtidig er det påkrævet, at væksten i Danmarks eksport, og investeringerne i eksporterhvervene, holdes på et højt niveau i de kommende år.

Men der er store vanskeligheder med at omlægge ressourceanvendelsen fra offentlige formål, privat forbrug og boligbyggeri til erhvervsinvesteringer.

Finanslovforslaget regner således med, at i 1973/74 vil den offentlige sektors forbrug af arbejdskraft stige med 4 pct., – og i de kommende år ventes stigningen i den offentlige sektors forbrug at blive 3½ pct.

Hvis man nu regner med, at erhvervene skal have mulighed for at udbygge produktionsapparatet i 1970'erne har eksperterne regnet ud, at *det private forbrug ikke må stige mere end 1 pct. årligt*. Men det betyder, at der tilsyneladende ikke bliver plads til nogen fremgang for de erhvervsaktive befolkningsgruppers forbrug, fordi de studerende og pensionisterne vil tegne sig for hele tilvæksten (i det private forbrug). Det er en ubehagelig oplysning; og den formuleres så stærkt i ministeriets redegørelse, at det hævdes, at al merindtægt, som de erhvervsaktive vil tjene i de kommende år, skal afleveres i skatter og afgifter.

Nogle kunne måske antage, at en stigning i den offentlige sektors forbrug af arbejdskraft og materialer på kun 3½ pct., ikke ville indebære en stigning i det offentlige udgifter, der er stærkere end indkomststigningerne, når der regnes med, at produktionen samtidig stiger 3½–4 pct. pr. år.

Men man må huske, at forholdet er det, at lønstigningerne i den *pri-*

vate sektor finansieres af produktivitsfremgang, medens lønfremgangen i den offentlige sektor betyder en tilsvarende stigning i de offentlige udgifter og dermed nødvendiggør et behov for skatteforhøjelser med et næsten lige så stort beløb, *uanset* om der også dér sker produktivitsfremskridt. Hvis produktionen pr. beskæftiget arbejder i erhvervslivet f.eks. vokser med 4 pct. årligt, vil omkostningerne pr. vareenhed ikke stige, hvis indkomststigningerne også begrænses til de 4 pct., og der behøver således heller ikke at ske prisstigninger. Hvis der derimod sker produktivitsfremskridt i den offentlige sektor, vil det normalt blot betyde en standardforbedring af de offentlige ydelser, eller bedre arbejdsvilkår for de offentligt ansatte.

Der opnås altså *ikke* en umiddelbar reduktion af anvendelse af arbejdskraft.

Styringsmuligheder for at vende udviklingen

Herom siges det i redegørelsen bl. a.: Problemerne omkring ressourceanvendelsen i de kommende år består naturligvis ikke så meget i at opstille en plan for, hvordan udviklingen i grove træk vil forløbe, hvis man skal opfylde en række målsætninger om ressourceanvendelsen. *Problemet er i første række et styringsproblem.* Men hvordan nu styre og gribe regulerende ind?

Herom siger eksperterne bl.a., at det private forbrug kun kan påvirkes gennem den generelle penge- og finanspolitik. I den offentlige sektor derimod består styringsproblemet i første række i, at man *ikke* har midler til at sikre en begrænsning af væksten i de *kommunale* udgifter. Årsagen hertil er det forhold, at det er et politisk ønske kun at foretage en begrænset indgriben i

de kommunale budgetdispositioner. Ikke mindre end $\frac{3}{4}$ af det samlede personale, beskæftiget ved »offentlige ydelser«, er ansat i kommunerne og i såkaldte selvejende institutioner, og herfra skriver sig også mere end 85 pct. af *væksten* i det offentlige personaleforbrug.

Uden en mere effektiv begrænsning med hensyn til aktivitetsforøgelse for kommunale og selvejende institutioner vil der således til stadighed være betydelig risiko for hurtig vækst i de samlede offentlige udgifter.

Bestræbelserne vil derfor blive rettet henimod at afløse de bestående refusionsordninger (til kommunal aktivitet) med generelle tilskud. Og man har i de sidste par år også lagt bånd på stigningen i de kommunale udgifter gennem skatte-loft, låneloft og investeringsrammer, der kan medføre en begrænsning i den kommunale aktivitetsstigning. Eksperterne regner dog med, at det på længere sigt uden tvivl vil være mere hensigtsmæssigt at gennemføre en langsigtet *koordinering* af kommunernes og statens udgiftspolitik.

Focus på de kommunale udgifter

Skærpede indgreb

Som det fremgår af det materiale, som ovenfor er citeret fra budgetministeriets redegørelse vil udgifterne vedrørende de kommunale aktiviteter og de selvejende institutioner fremover komme i søgelyset. Det er ikke mindst de mange nye daginstitutioner for børn, plejehjem og hospitaler, der kaster store summer; men også strukturændringen både for amts- og primærkommuner har betydet, at nye, store aktiviteter er lagt over på kommunerne, samtidig med at byrdefordelingen skubber nye krav over på dem.

Det vældige aktivitetsomfang har derfor også nødvendiggjort reguleringer overfor kommunernes kapitalforbrug. Det har bl.a. givet sig udslag i begrænsning af kredit og krav om større henlæggelser ved låneoptagelser. På denne måde er der sket visse begrænsninger i den eksplosive aktivitetsudvikling. Dermed er staten lettet noget med hensyn til en række af de refusioner og tilskud, som statskassen yder kommunerne ved nyanlæg, og vedrørende sygehuse, sygesikring, plejehjem, gymnasier m.v. I 1971 greb regering og folketing til det middel at sætte en overgrænse for stigningen i de kommunale skatter; og det blev i februar i år endvidere fastsat, at kommunernes låntagning for 1972-73 ikke måtte nå op over 700 mill. kr., ligesom det blev aftalt, at investeringsomfanget i kommunerne ikke måtte overstige 85 pct. af de budgetterede anlægsudgifter for 1972/73.

Samtidig sattes der ind med et personaleloft på linie med det, der fandtes i statens institutioner, ligesom der sattes ind med reduktion af standardkrav og normer vedrørende bygninger, udstyr og personale.

– Men meget tyder på, at det bliver nødvendigt med et mere permanent budgetsamarbejde mellem staten og kommunerne, noget som stærkt understreges i budgetministeriets redegørelse.

Behovet herfor underbygges tilføjelse af den begyndende omlægning af kommunernes budgetlægning til flerårige budgetter på linie med staten.

Et udvalg er nu nedsat for at befordre en sådan koordinering. Udvalget har repræsentanter fra de kommunale organisationer og fra indenrigs- og økonomi- og budgetministeriet.

Som i de tidligere kildeskatteår udsendes to selvangivelser.

Selvangivelse II benyttes af kvinder, der har været gift hele indkomståret.

Selvangivelse I benyttes af alle andre skattepligtige personer.

Foruden selvangivelserne fremsendes »bilag til selvangivelsen« til specifikation af B-indkomst og formueposter, – samt eventuelt ejendomsskemaet.

Desuden kan man hos skattemyndighederne rekvirere blanketter til opgørelsen af en række særlige udgiftsposter, der kan fradrages (herom nærmere i vejledningen!).

Selvangivelserne er opsat noget anderledes i år end tidligere.

Derfor er det under alle omstændigheder klogt at kigge de gule selvangivelsesblanketter grundigt igennem og læse vejledningen »sådan udfyldes selvangivelsen«.

Specielt om gifte kvinders selvangivelse II

Man bør være opmærksom på, at det kun er af visse indtægsttyper, de gifte kvinder kan beskattes særskilt. Herom gælder de samme regler som tidligere.

Fradragsret på selvangivelse II har de gifte kvinder for de nedenfor nævnte personlige omkostninger ved indtægts erhvervelsen på selvangivelsens punkt 1 og punkt 22.

Desuden kan fradrages indbetalinger til sygedagpengefonden, samt være tale om fradrag for indbetalinger til fuldt fradragsberettigede pensionsordninger, i de få tilfælde, hvor vedkommendes tidligere arbejdsgiver har bidraget og vedkommende selv er fortsat med bidrag. Bortset herfra har gifte kvinder ikke selvstændige fradragsmuligheder.

1. Fuldt fradragsberettiget del af rejse-/befordringsgodtgørelse
Under selvangivelsernes punkt 1,

nederst kan lønmodtagere fradrage sådanne godtgørelser fuldt ud uafhængigt af det faste lønmodtagerfradrag, efter følgende regler:

Der kan anføres rejse- og befordringsgodtgørelser, der er beregnet med f.eks. et beløb pr. rejsedag eller pr. kilometer. Derimod kan faste periodiske tilskud, uafhængigt af antal rejsedage eller kilometre ikke fradrages under punkt 1.

Dét beløb, der opføres under selvangivelsernes punkt 1, kan ikke overstige den faktiske udgift ved rejse eller befordring.

Overstiger udgiften derimod den modtagne godtgørelse, kan merudgiften i stedet fradrages under selvangivelsernes punkt 22 efter de almindelige regler, der her gælder.

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

II. Det faste lønmodtagerfradrag eller fradrag for faktiske udgifter i stedet for

Det faste lønmodtagerfradrag udgør 20 pct. af lønnen m.v., dog højst 1.500 kr. (der sker først en forhøjelse for indkomståret 1973!).

Såfremt lønmodtageren ønsker at fradrage de faktiske udgifter til befordring, udgifter til arbejdstøj, værktøjspenge m.v., samt udgifter til fagforeningskontingent og arbejdsløshedskasse i stedet for det faste lønmodtagerfradrag, fordi det samlede beløb hertil overstiger 1.500 kr., kan dette gøres efter følgende regler, punkterne A-F:

A. Befordringsudgift mellem hjem og arbejdsplads

Udgifter, der er nødvendige for, at den skattepligtige eller personer, der sambeskattes med ham, kan blive befordret mellem deres sæd-

vanlige bopæl og arbejdspladsen kan fratrækkes på selvangivelsen, selvom befordringen ikke sker daglig, efter følgende regler:

- a. Kun den del af de samlede udgifter i et indkomstår, der overstiger 600 kr., kan fradrages. Da fradrag kun kan foretages, hvis fradragsbeløbet udgør 100 kr. eller derover, vil det sige, at befordringsudgifter på indtil 699 kr. ikke giver adgang til fradrag, medens befordringsudgifter på 700 kr. giver adgang til fradrag af 100 kr.
- b. Ved opgørelsen af de samlede udgifter for et indkomstår kan højst medregnes et udgiftsbeløb på 3.000 kr., således at det maximale fradrag bliver på $3.000 \text{ kr.} \div 600 \text{ kr.} = 2.400 \text{ kr.}$ Udgiften ved brug af eget befordringsmiddel opgøres efter nedenstående kilometertakster. Hvor offentlig befordring kan anvendes, kan udgiftsbeløb, som overstiger, hvad det ville koste at bruge billigste offentlig befordring, ikke medregnes.

Kilometertakster:

Automobiler og motorcykel med sidevogn 30 øre pr. km.
Kabinescooter og solo-motorcykel 26 øre pr. km.

Cykel med hjælpemotor:

For de første 1.400

km 20 øre pr. km.

Ud over de 1.400 km 15 øre pr. km.

Almindelig cykel 20 øre pr. km. og højst 280 kr. for et år

- c. Endvidere kan en skattepligtig, såfremt han dokumenterer, at han som følge af invaliditet eller kronisk sygdom har særlige udgifter til befordring mellem hjem og arbejdsplads, som er nødvendige for at opretholde indtægts erhvervelsen, fratrække den del af den faktiske be-

fordringsudgift, der overstiger normal befordringsudgift.

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

C. Fagforeningskontingenter

Fagforeningskontingenter og udgifter til arbejdsløshedsforsikring kan fuldtud fradrages på selvangivelsen. Det fradragsberettigede beløb for medlemmer af foreningen udgør for 1972 kr. 490.

Den del af fagforeningskontingentet, der går til gruppelevsfor- sikring, kan ikke skilles ud og fradrages særskilt på andre steder af selvangivelsen.

D. Fortærringsudgifter

1. Dobbelt husførelse.

Der kan indrømmes skatteydere, som på grund af erhverv midlertidigt opretholder dobbelt husførelse, et fradrag for merudgifter til kost og bolig. Hvor skatteyderen bor ved arbejdsstedet under pensionsforhold eller ved privat indkvartering eller tilsvarende, indrømmes fradraget uden dokumentation med 130 kr. ugentlig.

2. Natarbejde.

Herved forstås arbejde, hvoraf en væsentlig del, ikke under 3 timer, udføres i tiden fra kl. 18 til kl. 6.

Der tillades uden dokumentation et fradrag for afholdte udgifter som følge af natarbejde på 6,50 kr. pr. nat.

For skatteydere, der har natarbejde som fast erhverv, f.eks. natvægtere, eller fast udfører deres er-

hverv som natarbejde, kan der dog uden dokumentation kun gives et fradrag på 780 kr. årligt.

Hvor forplejning under natarbejde ydes af arbejdsgiveren, kan der ikke indrømmes fradrag.

Har natarbejdet været forbundet med overarbejde, der berettiger til fradrag, indrømmes der kun fradrag for natarbejde, såfremt der, bortset fra 3 timers overarbejde, er udført mindst 3 timers arbejde inden for tiden kl. 18 til kl. 6.

3. Overarbejde.

Frdrag kan kun indrømmes, når overarbejdet er i tilslutning til normal arbejdstid og af mindst 3 timers varighed. Det skal endvidere have været nødvendigt at indtage et måltid uden for hjemmet. I sådanne tilfælde ydes uden dokumentation for de med overarbejdet forbundne merudgifter et fradrag på 10,00 kr. pr. dag.

F. Arbejdstøj

Skatteydere, der selv skal holde sig med uniform i den daglige tjeneste, kan, hvadenten de modtager uniformstilskud eller ej, ved opgørelsen af deres skattepligtige indkomst fradrage et beløb svarende til den merudgift, pligten til at anvende uniform må antages at påføre de pågældende. Uniformsgodtgørelsen skal medregnes i indkomsten.

III. Fradrag for forsikringer, opsparingsordninger m.v. under punkterne 23 og 24 på selvangivelse I («mandens skema»)

Man skal være opmærksom på, at den enkelte lønmodtager ikke længere selv skal fradrage egetbidrag til pensions- eller forsikringsordninger, hvortil bidraget er tilbageholdt af arbejdsgiveren og som er led i ansættelsen.

Denne regel gælder også de løbende ATP-bidrag.

Disse bidrag er fratrukket allerede i arbejdsgiverens opgivelse af lønnen til skattevæsenet.

Man skal desuden være opmærksom på, at de resterende fradrag for forsikringer og opsparingsordninger under punkterne 23 og 24 for begge ægtefæller skal foretages på mandens skema (selvangivelse I).

A. Fradrag på selvangivelse I, punkt 23

- 1) egne indbetalinger til sygedagpengefonden
- 2) eget og eventuel hustrus sygekassekontingent
- 3) eget og eventuel hustrus privat tegnede syge- og ulykkesforsikringer samt rentesikringer med ubegrænset fradragsret (livrente, pensionsforsikring, rateforsikring i pensionsøjemed)
- 4) indbetalinger på indekstrakter (adgangen til nytegning er ophævet).

B. Fradrag på selvangivelse I, punkt 24: 3.000 kr.s fradrag

Under dette punkt fradrages egne og evt. hustrus indbetalinger indenfor ialt 3.000 kr. til følgende ordninger:

- 1) præmier til livsforsikringer med kapitaludbetaling
- 2) præmier til renteforsikring og pensionskasse med begrænset fradragsret. Selv om ordninger af denne art er led i et ansættelsesforhold og arbejdsgiveren betaler bidrag hertil, så betragtes den samlede indbetaling dog som lønindtægt for den pågældende lønmodtager.
3. indskud på børneopsparings- og selv pensioneringskonti i 1972.

Det bemærkes, at man i vejledningen til selvangivelsen kan læse nærmere om afgrænsningen mellem de forskellige forsikringstyper.

Man fyldes med undren

I Dansk Jernbaneforbunds kvartalsberetning for juli kvartal, kan man på side 79 læse en afgiven beretning af DJF's arbejdsgruppe under Uniforumsudvalget vedr. de nye uniformer. Efter en lang redegørelse for stof, forarbejdning m.m. slutter beretningen med, at arbejdsgruppen indstiller at togførere får rødt hueovertræk!

Man fyldes med undren over, at arbejdsgruppen finder det væsentligt at togførerne fortsat skal kendetegnes på en særlig måde, for ser man tilbage på det år der næsten er gået, viser det sig jo at der er sket en betydelig indskrænkning i denne kategoris arbejdsområde, (enmandsbetjente tog) og ydermere er til dato ca. 60 togbetjente blevet omskolet til elektroførere, fordi det fra administrationsside er blevet sagt at der ikke kan forventes udnævnt flere togførere. Det er ligeledes blevet sagt at togførerne til sin tid ikke skal have noget med sikkerheden at gøre, og alt peger således henimod, at hans opgaver udelukkende bliver af servicemæssig karakter. Arbejdsgruppen burde hellere undersøge om det ikke var på tide at man fandt på en mere korrekt stillingsbetegnelse, f.eks.: Chefkonduktør – Overkonduktør for togførernes vedkommende, og Konduktør for togbetjentenes. Det svarer i det store og hele også til den konstellation man anvender i luftfarten, hvor flyvelederen, her lig med den fung. i F. C. sammen med piloten, her lig med lokoføreren, varetager sikkerheden, mens purseren, her lig med togføreren, tager sig af passagererne.

Lokoførerne er jo uddannet til at fremføre DSB's tog og er vel de største brugere af sikkerheden. Det er derfor tåbeligt at togførerne skal optræde som en slags barnepige for os. Dette giver også anledning til at opfordre til at ordlyden af sikker-

hedsreglementets paragraf 3 stk. 1 ændres væsentlig, i hvert fald hvad angår ansvaret for togets førelse og sikkerhed under kørslen. Det kan således kun være for at glæde togførerne, at arbejdsgruppen ønsker dem udstyret med rødt hueovertræk, andre har ikke gavn af det. Men i øvrigt kan en sådan fremhævelse af en enkelt kategori gøres på en mere diskret, men ligeså effektiv måde, nemlig ved at lade dem bære en cirkulær skive i rød plastic, på størrelse med en femkrone, på venstre side af jakken, så kan stationsbestyrere og togbetjente ikke tage fejl af hvem de har for sig. På grund af rationaliseringsbestræbelserne er personalet i togene svundet ind til det mindst mulige, og består efterhånden kun af to, nemlig tog- og lokofører, og i al beskedenhed bilder jeg mig ind, at vi har vores del af æren for en præcis og sikker afvikling af den daglige toggang.

Der er derfor ingen grund til at forskelsbehandle, man burde hellere tilstræbe et teamwork, og jeg er alvorligt bange for, at trumfer man forslaget om et huebetræk igennem, vil det, bogstavelig talt, komme til at virke som en rød klud på en tyr.

Lokof. *F. E. Horn.*
Ddt Hgl.

PERSONALIA

Ansæt som lokomotivmedhjælper (7. lrm.) pr. 1-12-1972

Lokomotivmedhjælperne på prøve (7. lrm.):
P. Clausen, ddt Gb i ddt Gb.
S. E. Rasmussen, ddt Gb i ddt Gb.
J. Lindholm, ddt Rf i ddt Rf.
J. Schaumann, ddt Gb i ddt Gb.
B. S. Bargisen, ddt Gb i ddt Gb.
P. A. Hansen, ddt Gb i ddt Gb.
H. Hjortnæs, ddt Gb i ddt Gb.
A. B. Clausen, ddt Kø i ddt Kø.
B. F. Jørgensen, ddt Gb i ddt Gb.

B. B. Jacobsen, ddt Gb i ddt Gb.
T. F. Nielsen, ddt Gb i ddt Gb.
B. Jensen, ddt Rf i ddt Rf.
F. H. Pedersen, ddt Rf i ddt Rf.
B. H. Andersen, ddt Gb i ddt Gb.
H. Karlsen, ddt Gb i ddt Gb.

Forfremmelse til lokomotivfører (17. lrm.) efter ansøgning pr. 1-12-1972

Lokomotivførerne (13. lrm.):
T. Hebsgaard, ddt Ar i ddt Fa.
M. Lykkestrøm, ddt Fa i ddt Fa.
A. H. L. Iversen, ddt Fa i ddt Fa.
B. Klemmensen, ddt Fa i ddt Fa.

Forfremmelse til lokomotivfører (15. lrm.) pr. 1-12-1972

Lokomotivførerne (13. lrm.):
Lkf. (L-afl.) O. Lambert-Nielsen, ddt Hgl.
(L-afl.) i ddt Hgl.
K. H. K. Olsen, ddt Kø i ddt Kø.
J. J. Rasmussen, ddt Ge i ddt Ge.
K. M. H. Nielsen, ddt Ng i ddt Ng.

Forflyttet efter ansøgning pr. 1-12-1972

Lokomotivassistenterne (10. lrm.):
H. Strunk, ddt Hg i ddt Ar.
F. Leving, ddt Hg i ddt Ar.
K. Meier Jensen, ddt Hg i ddt Ar.
Kurt Nielsen, ddt Hg i ddt Ar.
J. H. Boldreel, ddt Gb i ddt Ar.
O. P. Schrøder, ddt Hg i ddt Ar.
F. Brund, ddt Hg i ddt Ar.

Navneændring pr. 29-8-1972

Lkas. O. K. B. Jensen, ddt Hgl. til
O. K. Baj.

Navneændring pr. 9-10-1972

Lkf. E. M. Nielsen, ddt Gb, til E. Marienthof.

Afsked efter ansøgning pr. 31-12-1972

Lkf. (17. lrm.) E. E. Johansen, ddt Næ, gr. svagelighed m/ pension.

Afsked pr. 30-11-1972

Lkf. (15. lrm.) S. A. Rasmussen, ddt Fa, gr. svagelighed m/ pension.
Lkf. (13. lrm.) L. Tønning, ddt Fa, gr. svagelighed m/ pension.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst,
E. S. Lindholm,
lokomotivfører, Godsbanegården.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst,
V. F. Pedersen,
lokomotivfører, Nyborg.

Dødsfald

Pens. lokomotivfører T. P. Laursen, Helsingør, er afgået ved døden den 2-9-1972.

Pens. lokomotivfører A. H. Sørensen, Herning, er afgået ved døden den 6-9-1972.

Pens. lokomotivfører J. M. Andersen, Århus, er afgået ved døden den 9-9-1972.

Pens. elektrofører A. J. C. Skøtt, København, er afgået ved døden den 10-9-1972.

Pens. lokomotivfører A. T. Madsen, Korsør, er afgået ved døden den 14-9-1972.

Pens. lokomotivfører C. F. Jochumsen, Århus, er afgået ved døden den 26-9-1972.

Pens. lokomotivfører J. M. Hansen, Roskilde, er afgået ved døden den 23-11-1972.

Pens. lokomotivfører L. H. Larsen, Søborg, er afgået ved døden.

Fredericia

Fredericia afdeling afholder ordinær generalforsamling på Hotel »Landsoldaten« torsdag d. 25. januar kl. 14.30.

Efter generalforsamlingen afholdes spisning, kammeratligt samvær med de i 1972 afgåede kammerater. Spisningen bekendtgøres ved opslag på opholdsstuen.

Afdelingen ser gerne et stort fremmøde af pensionister til generalforsamlingen og spisningen.

Pensionister kan tilmelde sig på telefon 92 46 37 og 92 46 36.

Afdelingsbestyrelsen.

Odense

Odense afdeling afholder ordinær generalforsamling på banegårdens restaurant (selskabslokalet i stuen til venstre), søndag den 4. februar kl. 9.00.

Afdelingens pensionister indbydes som vore gæster ved den efterfølgende spisning.

Pensionister bedes tilmelde sig af hensyn til spisning på tlf. 11 59 09, eller på opslaget ved driftsdepotet senest den 1. februar.

Afdelingsbestyrelsen.

Helsingør

Helsingør afdeling afholder ordinær generalforsamling tirsdag den 30. januar 1973 kl. 15.33 på hotel »Skandia«.

Dagsorden ifølge lovene.

Efter generalforsamlingen sammentkomst med damer kl. 19.00. Der serveres det store kolde bord med lune retter, velkomstdrink, een øl + to snaps og mokka.

Efter kaffen er der dans til *Wedersøes* orkester, og prisen er 40 kroner pr. deltager. Tilmelding tlf. (03) 21 42 77 senest den 20. januar. Afdelingen ser gerne et stort fremmøde af vore pensionister.

Samtidig ønskes her medlemmer og pensionister et godt nytår.

Afdelingsbestyrelsen

Hg. afd.

Nyborg

DLF Nyborg afdeling afholder ordinær generalforsamling d. 26. januar 1973 kl. 15.00. Dagsorden ifølge lovene.

Generalforsamlingen afholdes i DSB's nye mødelokaler på Nyborg H. station, 1. sal. Indgang i forhallen.

Efter generalforsamlingen er der kammeratligt samvær, og afdelingen er vært ved en let anretning bestående af følgende: Sild. Rejer. Ål. Varme fiskfileter m. rem. Varm leverpostej m. champignon. Små frikadeller m. kold kartoffelsalat. Kylling el. mørbradbøf. Ribbensteg. Forskelligt pålæg, salat og osteranretning.

Spiritus for egen regning til følgende priser: Snaps 1.25 kr. Øl 2.00 kr.

Pensionister indbydes venligst og tilmelder sig på tlf. 31 27 70 eller 31 22 53. Senest d. 24. januar kl. 18.00.

P. a. v.

A. K. Johansen.

Struer

Struer afdeling afholder ordinær generalforsamling på restaurant Møllegaarden, Vestergade onsdag den 31. januar 1973 kl. 15.30 pr.

Efter generalforsamlingen kl. ca. 19.00 afholdes spisning og kammeratligt samvær med de i 1972 afgåede kollegaer. Der serveres det helt store kolde bord med flere lune retter, osteranretning m. m., en øl, en snaps og kaffe.

Hver deltager i spisningen skal betale 28.00 kr.

Afdelingen ser gerne et stort fremmøde af pensionister til såvel generalforsamlingen som spisning.

Iøvrigt nærmere ved opslag på driftsdepotet eller tlf. 85 06 12.

Pensionister kan tilmelde sig spisningen på tlf. 85 06 12 og senest 29. januar 1973.

Afdelingsbestyrelsen.

DSB Nørre arrangerer i samarbejde med det russiske rejsebureau »Intourist« rejser for jernbane-mænd/damer til Sovjetunionen, nærmere betegnet Sibirien.

Der er planlagt to afgangene hhv. 19/5 og 1/9 med 10 dages varighed.

Turen starter i Kastrup Lufthavn, hvorfra der flyves til Moskva.

Umiddelbart efter ankomsten til Moskva er der transfer med bus til hotellet. Man tilbringer en nat i Sovjetunionens største by, der har et væld af seværdigheder, der helt sikkert vil fange Deres opmærksomhed og give Dem en oplevelse af meget høj karat.

Næste dag fortsættes med tog i 2 dage ad den Transsibiriske Jernbane gennem Sibirien, der kendetegnes som de mægtige floders, søers og de uendelige sletters land op til hovedstaden Novosibirsk.

Man opholder sig 2 dage i denne ualmindelig skønne by, der ligger ved den enormt store flod Obfloden og er USSR's fjerdestørste by.

Byen rummer utallige monumenter, parker, biblioteker, universitet samt teatre og operaer, der helt bestemt gør byen et besøg værd.

Rejsen fortsætter igen ad den Transsibiriske Jernbane en anelse længere sydpå til byen Irkutsk med ankomst dagen efter. Også her er ophold 2 dage, og man får lejlighed til at stifte bekendtskab med denne by, der er et stort industri- og kulturcenter. Desuden findes der talrige teatre, cirkus, museer m.m.

Ikke langt fra Irkutsk ligger verdens dybeste sø »Bajkalsøen«, der har en dybde på 1741 meter. Bajkalsøen ligger i et af Sibliens allerkønneste områder og danner rammen om et fantastisk udflugtsmål.

Efter endt ophold i Irkutsk flyves der videre mod byen Bratsk som næste rejsemål.

Bratsk ligger nord for Irkutsk og er en ret ung by, der blev grundlagt i forbindelse med indvielsen af det kolossale, store kraftværk, benævnt Bratskværket. Opholdet i denne by varer en dag, hvorefter der flyves tilbage til Moskva.

I Moskva overnattes, hvorefter maskinen bringer Dem tilbage til Kastrup efter 10 garanteret oplevende og berigende dage.

Prisen andrager for ovennævnte arrangement med helpension på hotellerne i dobbeltværelser kr. p.p. 2344,-.

Indtegning kan finde sted i DSB Nørre på telefon MI 3442 eller selector 2469.

Danske Jernbanemænds Turistorganisation kan tilbyde vinterophold i det fineste højfjeldsterræn til fordelagtige priser. Det tilrådes at indsende anmeldelse i god tid før anmeldelsesfristens udløb.

Det bedes samtidig anført, om sovevognspladser ønskes, da disse må bestilles lang tid forud for afrejsedagen.

Skiture i Norge

Bergensbanen – rejse nr. 105.

Ugevis i tiden 5/2–15/4 1973

NJT's feriehjem i Holu ved Ål station på Bergensbanen. Feriehomeet ligger i udpræget højfjeldsterræn, dog beskyttet af granskove i de omkringliggende dalstrøg. Under opholdet vil De få lejlighed til at være sammen med kolleger fra Norge og Sverige.

Udrejse: Lørdage fra København H kl. 22.18, hjemkomst mandage kl. 8.55. Fra søndag til søndag i tiden 5/2–15/4 73.

For en uges ophold fra søndag til søndag: 350 kr. (børn under 17 år halv pris). Billetpris Hbg–Ål og retur for pårørende med rabatkort ca. 252 kr. (+ evt. sovevognsbilletter 32 kr. pr. plads).

Anmeldelse senest 5 uger før de pågældende rejsedage.

Dovrebanen – rejse nr. 106. 4/3–11/3 1973

I Høvringen ved Otta station, hvor vi har et af Norges bedste skisportsterræner, vil vi kunne tilbyde vore deltagere en uges ophold i den bedste tid af vinteren. Vi har sikret os plads på Laugårdsseter.

Udrejse: Lørdag 3/3 fra København H kl. 22.18, hjemkomst mandag 12/3 kl. 8.55.

Deltagere, som ønsker at ankomme til Høvringen lørdag 3/3, kan afrejse fra København fredag 2/3 kl. 22.18 og således få en dags ophold mere mod betaling af ca. 55 kr. pr. person.

Bedes oplyse ved anmeldelsens indsendelse, om dette ønskes af hensyn til værelsesreservering og sovevognsplads.

Der medfølger på denne rejse rejseleder, som vil arrangere skiture for deltagere under hensyntagen til kondition og øvelse. *For en uges ophold*, heri inkluderet busbefordring fra og til Otta station: pris 385 kr. (børn under 12 år halv pris).

Billetpris Helsingborg–Otta og retur for pårørende med rabatkort 271 kr. (+ evt. sovevognsbilletter 32 kr. pr. plads).

Anmeldelse senest 5 uger før den pågældende afrejsedag.

Rapham ved Otta station – rejse nr. 107. Ugevis i tiden 18/2–15/4 1973

NSB's personale har åbnet et nyt feriehome – 1000 m o.h. – ca. ½ times bustur fra stationen. Det er udstyret som et moderne højfjeldshotel med spisesal, pejsestue og saloner.

Alle værelser har dush og toilet.

Udrejse: Lørdage fra København H kl. 22.18, hjemkomst mandage til København H an 8.55.

Pris 520 kr. pr. person for en uges ophold med enkeltværelse

Pris 475 kr. pr. person for en uges ophold med dobbeltværelse

(inkl. bustransport til og fra Rapham).

Billetpris Hbg–Otta og retur for pårørende med rabatkort 271 kr. (+ evt. sovevognsbilletter 32 kr. pr. plads).

Børn under 17 år, som deler værelse med forældrene – ½ pris.

Anmeldelse senest 5 uger før de pågældende afrejsedage.

Anmeldelser bedes indsendt til Danske Jernbanemænds Turistorganisation, Bernstorffsgade 18, 1577 København V, hvorefter nærmere om afrejse m.m. vil blive tilsendt.

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

Faste forbindelser

(Fortsat fra side 2).

anlæggets kapacitet med blot 18 afgange pr. time blive ca. 8000 personbiler pr. time og retning. Det indebærer, at 1 pct. af alle Danmarks biler kan overføres på en time i den ene eller anden retning.

Men det har kun teoretisk interesse. For det svarer til kapaciteten af en 8-sporet motorvej eller til, at det motorvejssystem, der nu er under bygning, skulle dubleres.

Man kan imidlertid tænke sig, at en del af togene kører videre fra Korsør og Nyborg, f.eks. til København og Fredericia. Så kommer man uden om motorvejssystemets måske med tiden utilstrækkelige kapacitet.

Carl E. Andersen.



Frokost i det fri! Ja – hvorfor ikke, bare man er klædt fornuftigt på og skifter glas og mælk ud med papkrus og varm te.

Træk huen ned over ørerne (den skal sidde stramt som et strømpekast) bind en snor i madpakken og kom så af sted.

*Husk at
melde flytning
til postvæsenet*

