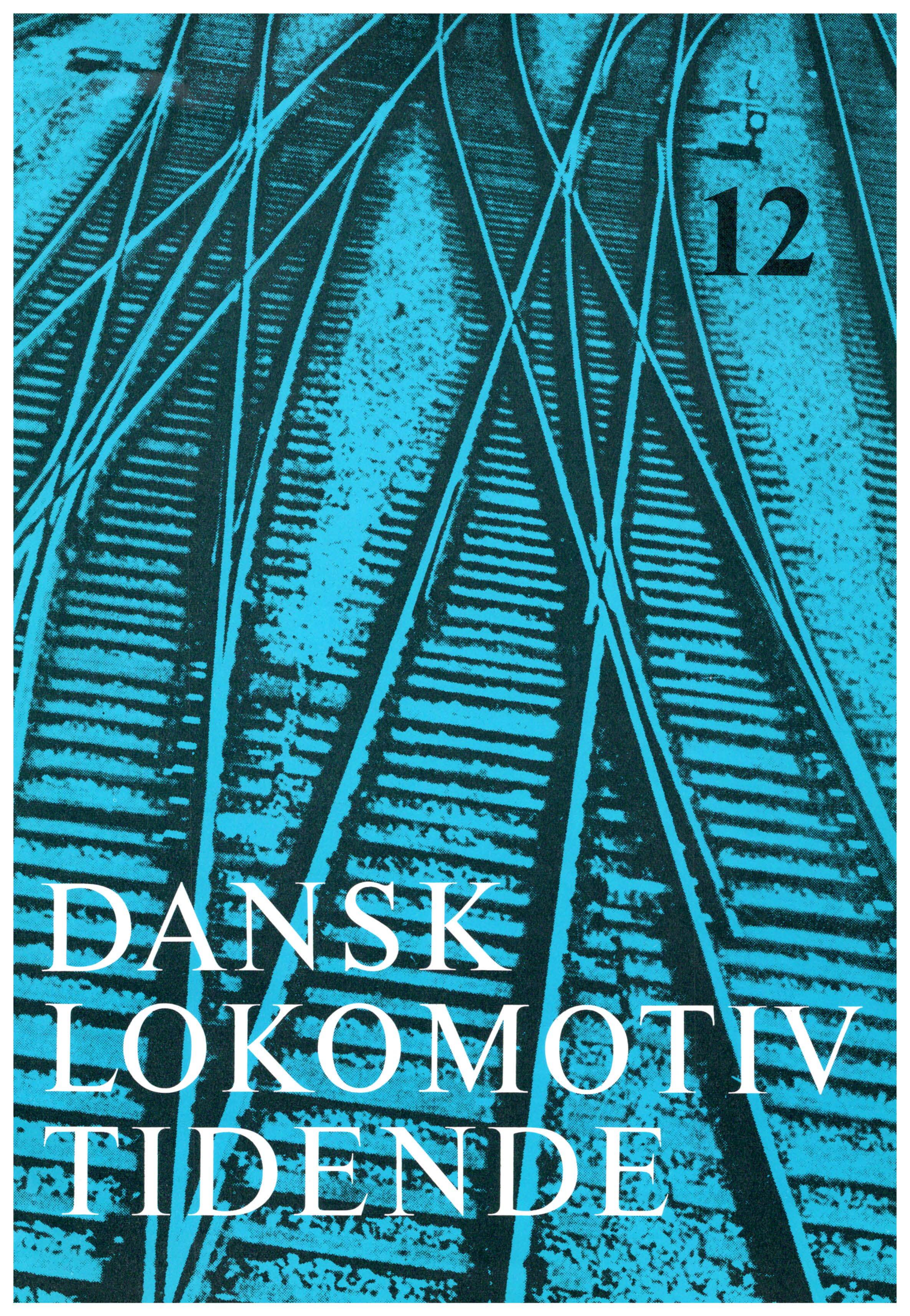
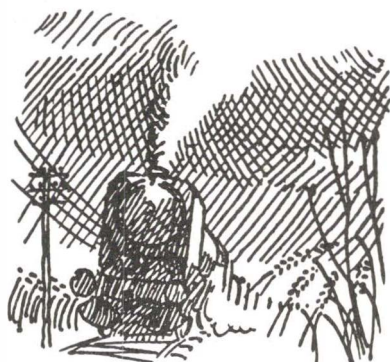




12

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. DECEMBER 1971 — 71. ÅRGANG

12

Indhold:

Stillingsvurdering	2
Nyt værktøj til stillingsvurdering	3
De europæiske fællesskaber	8
Hastighedsrekord	12
Studierejse til Vesttyskland	14
Fællesmøde i København	16
Feriehjemandselsbeviser	17
Personalia	18
Indholdsfortegnelse	19

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.

Som fremgående andet steds i bladet skal der nu af Stillingsvurderingsrådet etableres den såkaldte 3. prøveundersøgelse med henblik på at få en række stillingsbeskrivelser for typiske stillinger i nogle nærmere udvalgte »nøglebyer«. Undersøgelsen skal omfatte ca. 6000 personer, heraf ca. 1100 ved DSB. Ud af det tilvejebragte materiale vil man søge at finde en begyndende løsning på spørgsmålet om, hvorledes et stillingsvurderingssystem bør opbygges under hensyn til danske forhold. Der findes systemer i andre lande, men dels undergår de ændringer som følge af den løbende udvikling og dels skal tages i betragtning, at den eksisterende klassificering hos os kan have anden karakter end andres, hvorfor et system alene af den grund må nuanceres.

Vi har alle vor mening om, hvordan vi bør være placeret i klassificeringssystemet. Ønskerne har ikke kunnet følges i bred almindelighed, og ofte er man derfor stødt på ønsket om at få indført arbejds-vurdering, i den specielle hensigt at dette måtte kunne understrege forslag om lønmæssig oprykning. Det er selvfølgelig rigtigt, at en sådan vurdering kunne bevirke lønmæssige ændringer for en og anden stilling. Enten i opad- eller nedadgående retning.

Vi må nu nok gøre os klart, at en fremtidig stillingsvurdering næppe rokker ved det principielle i vort klassificeringssystem; men en eller anden vurdering kan dog få betydning for nogle stillingsgrupper. Den 3. prøveundersøgelse er altså kun et skridt på vej til at finde et brugeligt vurderingssystem. Det må formentlig betyde, at der er lange udsigter til et systems etablering; thi der kræves stor grundighed i undersøgelserne. Der kræves også stort forarbejde, inden en sådan undersøgelse sættes i værk. Det er videre for det gode resultats skyld nødvendigt med en række instruktioner, dels til de kontaktmænd der udpeges af de berørte organisationer, dels af de enkelte, hvis stilling skal beskrives. Det var meningen, at undersøgelsen skulle startes her i begyndelsen af december, men organisationerne har henstillet, at den udskydes en måneds tid, således at man på rimelig måde får »skudt sig ind« på dette nye og får ordentlig tid til fornødne instruktioner.

Stillingsvurderingsrådet har ingen beføjelse til med indhentet materiale at påvirke lønfastsættelse. Det udarbejdede materiale tager alene sigte på beskrivelse af nogle typiske stillinger, ud fra hvilke de bestemmende myndigheder med det udviklede vurderingssystem kan foretage placering af de enkelte. Stillingsvurderingsrådet er således et neutralt organ.

Et nyt stykke værktøj til stillingsvurdering

*Af formanden for
stillingsvurderingsrådet*



*Stillingsvurderingsrådet
lægger ud med
stor prøveundersøgelse*

Når udviklingen i et samfund har ringe fart og ellers forløber nogenlunde jævnt, kan der i reglen ske en løbende tilpasning af uddannelser, institutioner, lønrelationer og de mange andre forhold, som tilsammen udgør samfundet.

Sker udviklingen derimod hastigt og i spring, opstår der spændinger i samfundet. Relationer, som før føltes naturlige, kan nu virke urimelige.

I et tilbageblik over samfundsudviklingen herhjemme er det påfaldende, så jævnt udviklingen er forløbet – i hvert fald indtil de seneste år. Det har derfor på mange områder været tilstrækkeligt fra tid til anden at gennemføre mindre ændringer for at justere hvad mange følte som en ligevægt.

Efter den anden verdenskrig er udviklingen tydeligvis forløbet i spring, og de fleste føler vist, at udviklingens tempo er skruet stærkt i vejret. På en række økonomiske områder gælder dette i særlig grad siden opnåelsen af fuld beskæftigelse for godt en halv snes år siden.

Det er ikke her tanken at se på årsagerne til denne ændring i samfundsudviklingen, men blot på en enkelt side af virkningerne, nemlig på forskydninger i lønrelationerne. Nye fag er dukket op, og gamle er i tilbagegang; for adskillige fag gælder det, at deres indhold undergår stærke ændringer. Og som noget mere generelt øges de uddannelsesmæssige krav i alle fag, herunder også kravene til efteruddannelse.



Foreningens hovedbestyrelse

og redaktion

ønsker medlemmerne og bladets

øvrige læsere

glædelig jul og godt nytår



Inden for det offentlige er denne udvikling blandt andet karakteristisk derved, at tjenestemandssansættelse er blevet af stærkt aftagende betydning. Ser vi et øjeblik alene på staten, viser det sig, at mens udgiften til tjenestemandslønninger for godt en halv snes år siden var dobbelt så stor som udgiften på den såkaldte medhjælpskonto, så udgør lønnen til tjenestemænd nu mindre end to trediedele af lønnen til ikke-tjenestemænd. Der er mange grunde til denne udvikling, men en af dem er ubestrideligt, at tjenestemandssystemet har været for stift til at kunne tilpasse sig de hastige ændringer i samfundsudviklingen. Det viste sig i stigende grad vanskeligt at rekruttere til tjenestemandsstillinger på områder, hvor efterspørgslen efter arbejdskraft steg forholdsvis stærkt.

Det var derfor naturligt, at den tjenestemandskommission, der nedsattes i 1965, hurtigt fik til opgave at udarbejde et mere smidigt tjenestemandssystem. Kommissionen søgte på forskellige måder at tilpasse tjenestemandssystemet til en dynamisk samfundsudvikling. En af vejene var en ændring af selve lønssystemet og en opsplitning af de gamle lønningsklasser, således at man i hvert fald ikke på grund af en fortidig struktur bliver ude af stand til at ændre de enkelte grupper indbyrdes placering.

Under arbejdet i tjenestemandskommissionen med opsplitningsproblemerne indsamledes meget materiale, delvis i form af stillingsbeskrivelser. Det indkomne var meget uensartet, men ved hjælp af andet foreliggende materiale og gennem forhandlinger med organisationer og styrelser lykkedes det at nå frem til den klassificeringsstruktur, der lovfæstedes med tjenestemandsskikloven. (Sagt i en parentes bør det

nævnes, at de første forhandlinger om ændringer i disse klassificeringer synes at tyde på, at det nye system er et anvendeligt redskab til opnåelse af en ønsket tilpasning til udviklingen).

Det viste sig under klassificeringsarbejdet i tjenestemandskommissionen, at det foreliggende materiale i reglen var fyldestgørende ved justeringen af den indbyrdes placering af stillingerne inden for samme advancementslinje. Derimod viste det sig vanskeligt for kommissionen at tilvejebringe et tilstrækkelig godt grundlag for tværgående sammenligninger.

Behovet for stillingsvurderinger

Selv om det lykkedes at nå et acceptabelt resultat af opsplitningsbestræbelserne, stod det kommissionen klart, at der var afdækket et stort behov for en systematisering af arbejdet med stillingsbeskrivelser og stillingsvurderinger.

Et udvalg under tjenestemandskommissionen undersøgte disse spørgsmål. Udvalget gennemgik mere kendte systemer for stillingsvurdering, ligesom det pegede på fordele ved at arbejde systematisk med stillingsbeskrivelser og personalebedømmelser. Kommissionen gik ind for udvalgets forslag om nedsættelse af et permanent organ til at arbejde med disse spørgsmål – ikke blot for tjenestemænd, men for alle ansatte i staten, folkeskolen og folkekirken. Under folketingets behandling af forslaget til tjenestemandsskikloven vandt tanken også tilslutning, og som led i reformens gennemførelse nedsattes i slutningen af 1969 et råd til at igangsætte og koordinere anvendelsen af stillingsbeskrivelser samt systematisk stillingsvurdering og personalebedømmelse inden for staten, folkeskolen og folkekirken.

Stillingsvurderingsrådet

Rådet har tyve medlemmer, nemlig ti repræsentanter for administrationen og ti repræsentanter for personalets hovedorganisationer, fordelt med to til LO og to til Statstjenestemændenes centralorganisation I samt en til hver af følgende hovedorganisationer: Akademikernes samarbejdsudvalg, Danmarks lærerforening, Danske statsemployer-mænds samråd, Fællesrepræsentationen for danske arbejdsleder- og tekniske funktionærforeninger, Fællesrådet for danske tjenestemandsskik og funktionærorganisationer samt Statstjenestemændenes centralorganisation II.

Til rådet er knyttet et sekretariat, der for tiden har ni medarbejdere.

Rådet besluttede i første omgang at beskæftige sig med stillingsvurderinger og – som et nødvendigt grundlag for dette arbejde – med stillingsbeskrivelser. Derimod blev arbejdet med personalebedømmelser (f. eks. til brug ved forfremmelser) skudt i baggrunden indtil videre.

Hvad er en stillingsbeskrivelse?

Det er vigtigt at gøre sig klart, at en stillingsbeskrivelse – som ordet siger – netop er en beskrivelse af en *stilling* og altså *ikke* en beskrivelse af en persons arbejde. En stillingsbeskrivelse har således ikke på nogen måde til formål at beskrive, hvorledes den enkelte stillingsindehaver udfylder sin plads: om han gør det mere eller mindre godt.

Det næste er, at en stillingsbeskrivelse – sådan som vi anvender ordet – alene har til formål at beskrive det arbejde, som rent faktisk varetages af den enkelte stillingsindehaver. Det er muligt, at ledelsen tror, at en given stilling har et an-

det indhold, end den rent faktisk har. Det er muligt, at der for en række stillinger er udarbejdet en såkaldt stillingsinstruks, som fortæller, hvilket arbejde en bestemt stillingsindehaver bør udføre. En sådan instruks er ikke uden videre en stillingsbeskrivelse, for vi har jo ingen sikkerhed for, at stillingsindehaveren ikke udfører et andet arbejde, hvad enten det så er mere eller mindre krævende end det, der forudsættes i stillingsinstruksen.

Stillingsindehaveren skriver under

Der kan i denne sammenhæng være grund til at understrege, at for at stillingsvurderingsrådet kan bruge en stillingsbeskrivelse, skal den være underskrevet af stillingsindehaveren selv. Stillingsindehaverens nærmeste foresatte og – tyder vore erfaringer på – endnu en repræsentant for tjenestestedet eller styrelsen må påtegne beskrivelsen, således at vi kan være sikre på, at stillingen er dækkende beskrevet. Allerede nu kan det siges, at det åbenbart er sin sag at beskrive sin egen stilling. Vore beskedne erfaringer siger os, at stillingsindehaverne ikke så helt sjældent glemmer at fremdrage vigtige sider af deres arbejde, som det er nødvendigt at have med for at kunne forstå stillingens placering.

Stillingsbeskrivelser alene til stillingsvurdering

Stillingsbeskrivelser kan bruges til mange formål. Et af dem er stillingsvurdering, og det er det, som vi for tiden interesserer os for. Blandt andre formål med stillingsbeskrivelser kan nævnes deres anvendelse ved tilrettelæggelsen af uddannelsesplaner, ved rationalisering og ved forskellige formål af organisatorisk karakter.

I stillingsvurderingsrådet har vi endnu ikke tilstrækkelig erfaring til med sikkerhed at kunne udtale os om, hvorvidt den samme stillingsbeskrivelse er lige velegnet til alle disse formål, men det er i hvert fald min fornemmelse, at udenlandske erfaringer for, at dette ikke er tilfældet, også vil have gyldighed hos os. Vi må derfor indtil videre gå ind for, at stillingsbeskrivelser udarbejdet med henblik på stillingsvurdering ikke anvendes til andre formål – i hvert fald ikke uden at alle parter indforståelse hermed er sikret.

Stillingsvurdering: en vurdering af arbejdskrav

Ved stillingsvurdering sker en systematisk afvejning af to eller flere stillinger i forhold til hinanden. Stillingsvurdering er således altid noget relativt: den enkelte stilling vurderes i forhold til en anden.

Umiddelbart kunne man tro, at stillingsvurdering fastlog noget om stillingernes »værdi«. Men det er ikke tilfældet, for ingen kan vist udtale sig om de enkelte stillingers »værdi« for f. eks. staten eller samfundet. Stillingsvurdering beskæftiger sig med det mere jordnære at afveje de arbejdskrav, der stilles til de enkelte stillingsindehavere.

I denne forbindelse kan der være grund til at notere, at stillingsvurdering i og for sig ikke er noget nyt, eftersom alle stillinger i dag er vurderet og en løn fastsat for dem på grundlag af denne vurdering. Det nye ved den form for stillingsvurdering, som vi er gået i gang med, er kun, at den er systematisk og ensartet for alle stillinger. Hermed er ikke sagt, at stillingsvurdering er videnkab eller bare objektiv. For det er ikke tilfældet. Men et af formålene med stillingsvurdering er at give den eller dem, der skal foretage

vurderingen, mindst muligt råderum for en mere »privat« opfattelse af arbejdskravene i de enkelte stillinger og at lægge mest mulig vægt på målemetoder, der umiddelbart lader sig kontrollere.

Den enkleste form for stillingsvurdering består i at opstille et antal stillinger i rækkefølge efter summen af de krav, der stilles til deres indehavere. Denne metode lader sig i realiteten kun anvende, når der er tale om så få stillinger, at den vurderende kender dem alle godt. I øvrigt har denne vurderingsform den ulempe, at den ikke gør det muligt at måle eventuelle forskelle i afstanden mellem de enkelte stillinger.

Den svenske stillingsnomenklatur

En anden og mere raffineret metode opstiller på forhånd en skala, hvorefter de enkelte stillinger så at sige indplaceres på skalaen. Denne metode har gennem en årrække fundet anvendelse på svenske funktionærer. Den svenske arbejdsgiverforening har i samarbejde med de svenske privatansatte funktionærers hovedorganisationer opbygget en meget udførlig stillingsnomenklatur. De stillinger, man har kendskab til, er først inddelt i nogle »familier« (f. eks. produktionsledelse, revision og edb-arbejde) og dernæst i forskellige sværhedsgrader inden for den enkelte familie. På dette grundlag er adskillige hundrede tusinde funktionærstillinger klassificeret i enighed mellem virksomheder og organisationer.

Den svenske stillingsnomenklatur omfatter som nævnt kun funktionærer og er først og fremmest opbygget af hensyn til den avancerede lønstatistik, der anvendes ved lønforhandlinger i Sverige. Inden for den svenske stat har man gennem nogle år arbejdet med at tilpasse og

udbygge nomenklaturen, således at den kan anvendes på flest mulige tjenestemandstillinger.

Pointssystemer mest anvendt

Den mest anvendte vurderingsmetode bygger på, at stillingskravene efter en nærmere analyse samles i grupper, der så vurderes hver for sig og tildeles points efter en skala over sværhedsgraden. Som eksempler på sådanne grupper eller faktorer kan nævnes uddannelse, erfaring, ledelsesfunktioner, afgørelser (beslutninger), graden af selvstændighed, særlige færdigheder, arbejdets karakter, ansvar for sikkerhed og værdier, kontakter med kolleger og andre samt nytænkning. Der er som nævnt kun tale om eksempler, idet de forskellige pointsystemer anvender et meget varierende antal faktorer.

Foruden de her nævnte systemtyper findes mange andre. En del udenlandske firmaer har specialiseret sig i at foretage stillingsvurderinger efter egne systemer inden for det offentlige eller i private virksomheder.

Stillingsvurdering i arbejde mange steder

Arbejdet med at udvikle sådanne systemer viser sig at være meget tidkrævende. I disse år er man i den offentlige sektor i lande som Holland, Irland, Storbritannien, Sverige, Vesttyskland og USA i gang med et omfattende udviklingsarbejde for at nå frem til nye eller ændrede systemer. Erfaringerne viser nemlig, at det er helt afgørende for et vurderingssystemes anvendelighed, at det er grundigt gennemtænkt og har den fornødne rygdækning.

Der er derfor lang vej fra beslutningen om at påbegynde arbejdet med stillingsvurdering og til foretagelsen af de første vurderinger.

Stillingsvurderingsrådets to første undersøgelser

Efter nedsættelsen af stillingsvurderingsrådet lagde det ud med to prøveundersøgelser, der havde til formål dels at træne medarbejderne i rådets sekretariat i arbejdet med at tilvejebringe de mest muligt dækkende stillingsbeskrivelser, dels at udvikle gode former for samarbejde med ledelse og personale på undersøgelsesstederne.

De to første prøveundersøgelser gennemførtes på Statsprøveanstalten og Matrikeldirektoratet. Begge steder orienteredes personalet ved møder om formålet med undersøgelsen, og hver enkelt ansat blev anmodet om at udarbejde en stillingsbeskrivelse. Til brug herfor var fremstillet et skema, som blev gennemgået og omarbejdet i en arbejdsgruppe, som nedsattes i hver af de to institutioner med repræsentation for ledelse og personale. Disse arbejdsgrupper fulgte i øvrigt undersøgelserne i alle detaljer. Medarbejdere fra rådets sekretariat gennemgik de enkelte stillingsbeskrivelser og interviewede hver enkelt stillingsindehaver. De indhøstede erfaringer samledes i to rapporter til forelæggelse for rådet. Rapporterne er ret detaljerede og indeholder eksempler på stillingsbeskrivelser samt for den ene rapport vedkommende tillige eksempler på interviewernes supplerende noter.

Det er mit indtryk, at de to prøveundersøgelser var vellykkede – ikke blot med hensyn til de erfaringer rådet og dets sekretariat gjorde, men også i forhold til personale og ledelse i de to institutioner. Rådet fandt erfaringerne så gode, at man kunne give sig i kast med en tredje prøveundersøgelse med henblik på udarbejdelsen af et eller flere systemer for stillingsvurdering.

Den nye prøveundersøgelse

Den tredje prøveundersøgelse har en helt anden karakter end de to første, og den bliver langt mere omfattende. Rådet har nemlig besluttet, at der inden for samtlige ministerier i styrelser og institutioner, der omfatter godt og vel halvdelen af det samlede personale i staten, skal indsamles ca. 6.000 detaljerede beskrivelser af typiske stillinger. Det er meget vigtigt for undersøgelsens tilfredsstillende gennemførelse, at de udvalgte stillinger er typiske for de stillingsgrupper, de tilhører. Ellers bliver det nemlig ikke muligt at sikre, at alle almindeligt forekommende arbejdskrav beskrives dækkende. Rådets sekretariat har derfor indledt et omfattende samarbejde med såvel ministerier og institutioner som med personaleorganisationerne for at få de repræsentative stillinger frem.

De 6.000 stillingsindehavere, der således udpeges, anmodes alle om at beskrive deres egne stillinger. Til hjælp ved denne beskrivelse er udarbejdet et ret omfattende skema med spørgsmål, der alle sigter på en fyldestgørende belysning af stillingskravene.

6.000 skemaer er det største antal rådet kan bearbejde inden for en rimelig tid. Det ville være ønskeligt, om samtlige 6.000 stillingsindehavere kunne interviewes for at sikre, at beskrivelserne fuldt ud dækker stillingerne. Det ville imidlertid være en helt uoverkommelig opgave, og antallet af interviews har måttet begrænses til ca. 800. Dette er endda kun muligt, fordi post- og telegrafvæsenet, rigspolitiet, statsbanerne og toldvæsenet har vist stor velvilje og stiller interviewermandskab til rådighed for den del af undersøgelsen, som foregår i de fire etater. Selve systemudviklingen vil herefter foregå på

grundlag af beskrivelserne af disse ca. 800 stillinger. De øvrige ca. 5.200 stillinger vil blive brugt til at afprøve systemets anvendelighed, efterhånden som arbejdet skrider frem.

Gangen i undersøgelsen

Om selve gangen i den tredje prøveundersøgelse kan nævnes, at når stillingskategorierne og antallet af stillinger i hver kategori inden for udsnittet er lagt fast, udarbejdes der – i de fleste tilfælde sikkert af institutionens kontaktmænd – forslag til, hvilke konkrete stillinger der bør indgå i undersøgelsen. Også udvælgelsen af de konkrete stillinger vil blive drøftet med organisationerne, således at der er fuldstændig enighed om, at de stillinger, der indgår i udsnittet, er repræsentative for deres kategori og niveauet.

De stillingsindehavere, der omfattes af udsnittet, vil få tilsendt et spørgeskema (med kopi til eget brug) samt vejledning i udfyldning af skemaet. Samtidig vil hver enkelts nærmeste foresatte blive orienteret med anmodning om – når stillingsindehaveren afleverer sit skema til ham – at gå det igennem og med sin underskrift bekræfte de faktiske oplysninger i spørgeskemaet. Af hensyn til beskrivelsens værdi som grundlag for forsøgsarbejdet forudsættes den yderligere påført institutionens underskrift, inden den returneres til stillingsvurderingsrådets sekretariat.

Nøglestillinger

De stillingsindehavere, hvis stillinger udvælges som nøglestillinger, og som derfor anmodes om at lade sig interviewe, vil blive orienteret via den stedlige kontaktmænd, ligesom den nærmeste foresatte gøres bekendt med, at interviewet vil finde sted. Sekretariatet vil sammen-

arbejde de oplysninger, der fremgår af det oprindelige spørgeskema, og de supplerende oplysninger, der fremkommer under interviewet. Dette vil i reglen gøre det ønskeligt, at sekretariatet udarbejder en ny stillingsbeskrivelse. Denne vil så blive udsendt til godkendelse af stillingsindehaveren selv og de overordnede, der deltog i bekræftelsen af det første skema. Endvidere vil personaleorganisationerne få lejlighed til at udtale sig om beskrivelserne af nøglestillinger inden for deres område.

Den her skitserede fremgangsmåde tjener udelukkende til at sikre, at de stillinger, der indgår i forsøgsarbejdet som nøglestillinger, bliver så fuldstændigt og korrekt beskrevet som overhovedet muligt. Der er imidlertid grund til at understrege, at prøveundersøgelsen kun tilsigter indsamling af et stillingsbeskrivelsesmateriale til brug ved systemforsøg og således ikke vil få nogen indflydelse på den nuværende lønmæssige placering af de stillinger, der berøres af den.

De første skemaer er allerede sendt ud, og de interviews, der gennemføres i første omgang, skulle gerne være afsluttet inden sommeren 1972. Arbejdet med systemudviklingen går derimod videre, og når resultatet ser ud til at være tilfredsstillende, er det tanken at afprøve det ved en enkelt større institution.

Grundig forberedelse betaler sig

Det tager således sin tid, inden vi tør håbe på, at rådet kan gå i gang med »rigtige« undersøgelse. Det siger sig selv, at alle foreliggende muligheder udnyttes bedst muligt for at fremskynde arbejdet, men rådet lægger vægt på, at man ikke skynder sig så meget, at egentlige undersøgelser gennemføres på et

grundlag, som måske hurtigt viser sig at være ganske utilstrækkeligt. Det kan påføre den i sig selv fornuftige tanke om stillingsvurdering ubodelig skade år frem i tiden.

Et nyt værktøj

Men hvad nu, når prøveundersøgelserne engang er afsluttede? Så foreligger der et værktøj, som gør det muligt for rådet at gennemføre stillingsvurderinger i hele institutioner, for enkelte tjenestesteder og for stillingsgrupper, som findes i flere styrelser. Sådanne vurderinger kan gennemføres enten af rådets sekretariat eller – for de store styrelser vedkommende – af sekretariatet i samarbejde med personale udpeget af disse styrelser. Undersøgelserne vil bygge på stillingsbeskrivelser og mest muligt på supplerende interviews.

Den eneste prøve, der kan opstilles for sådanne vurderinger, er, om de vinder almindelig accept. Og det kan de kun, hvis de er sagligt uangribelige og på en fornuftig måde dels afspejler de indbyrdes relationer, som findes rimelige, dels blot lægger eventuelle skævheder i den bestående ordning.

Materialet er neutralt

Materialet må fremtræde helt neutralt og uafhængigt af selve lønfastsættelsen. De lønmæssige følger af en stillingsvurderingsundersøgelse er nemlig ikke rådets sag. Vurderingerne må indgå som et led i de forhandlinger, som ministerier og organisationer til stadighed fører om klassificeringer og andre lønforhold. Men det siger sig selv, at jo mere sagligt velunderbygget en vurdering fremtræder, jo mere vægt vil den alt andet lige have under sådanne forhandlinger.

Svend Reiermann

De europæiske fællesskaber

Fortsættelse fra nr. 10.

*Det foreløbige resultat af forhandlingerne om
Danmarks medlemskab af De europæiske
Fællesskaber*

4. Danmarks bidrag til Fællesskabernes budget

I det danske forhandlingsoplæg fastslog man, at Danmarks bidrag i overgangsperioden burde fastsættes på baggrund af vore rettigheder i overgangsordningen for den fælles landbrugspolitik. Samtidig anførte vi, at Danmarks bidragsandele ikke burde fastsættes højere end de ville have været, såfremt Danmark havde været medlem af Fællesskaberne fra starten.

Den overgangsordning, der nu er enighed om med alle ansøgerlandene, betyder, at der med udgangspunkt i de nye medlemslandes procentvis andel af det udvidede fællesskabs samlede bruttonationalprodukt er fastsat bidragsandele på samme måde, som det er tilfældet for de nuværende medlemslande. Desuden gælder Fællesskabernes regler om beregning af bidragene nu i overensstemmelse med princippet om Fællesskabernes »egne midler« også for de nye medlemslande straks fra overgangsperiodens begyndelse. Det betyder, at de skal indbetale en stigende andel af toldindtægterne fra import fra lande uden for fællesmarkedet, hele indtægten fra afgifterne på import af landbrugsvarer fra lande uden for Fællesskabet og eventuelt et særligt »restbidrag« herudover. De nedenfor omtalte procenter gælder som maksimum for det enkelte lands bidrag. Det afgørende i overgangsordningen er imidlertid, at der for de nye medlemslande er fastsat særlige procentvis nedslag i det faktiske bidrag, når dette er udregnet efter de i finansieringsordningen gældende regler. I overgangsperiodens første år er dette nedslag på 55 % af bidraget. Derefter falder nedslaget for helt at bortfalde i 1978. Skalaen for det procentvis nedslag i bidraget er som følger:

1973:	55 %
1974:	44 %
1975:	32,5 %
1976:	11,5 %
1977:	8 %

Danmarks *maksimale* bidrag er fastsat til 2,42 %. Reelt vil bidraget ligge noget under maksimum, fordi den endelige bidragsprocent afhænger af fordelingen på toldindtægter, landbrugsafgifter og »restbidrag«. Med udgangspunkt heri vil Danmarks sandsynlige procentvis bidrag se ud som følger:

1973:	1,07 %
1974:	1,31 %
1975:	1,55 %
1976:	1,78 %
1977:	2,01 %

Danmarks bidrag målt i kroner vil naturligvis afhænge af, hvor stort Fællesskabernes budget vil være i de nævnte år, men på grundlag af skøn over Fællesskabernes sandsynlige budgetter i de pågældende år, kan det anslås, at Danmarks bidrag i 1973 vil være på omkring 250 mill. kr. stigende til omkring 700 mill. kr. i 1977.

Da vi under forhandlingerne anmodede om, at Danmark maksimalt i overgangsperioden skulle kunne komme til at betale et bidrag svarende til vor andel af det samlede Fællesskabs bruttonationalprodukt, og da denne andel skønnes at ville ligge på omkring 2,4 %, betyder den nu vedtagne finansieringsordning, at det danske bidrag bliver mindre end det fra dansk side anførte maksimum. Hovedgrunden hertil er, at den særlige beregningsmåde, som anvendes i Fællesskaberne, er til fordel for Danmark, idet Danmarks procentvis import fra tredielande og dermed den told, der opkræves, er under gennemsnittet af de øvrige landes import fra tredielande. Også efter overgangsperiodens udløb vil Danmarks bidrag komme til at ligge i underkanten af gennemsnittet i forhold til bruttonationalproduktandelen.

5. Det økonomiske og monetære samarbejde

Ved forhandlingernes åbning gav Danmark udtryk for sin interesse i at fremme samarbejdet om disse spørgsmål og i at deltage i udformningen deraf, såfremt der skulle træffes beslutninger derom i forhandlingsperioden. Endvidere henviste vi til Danmarks betydelige underskud på betalingsbalancen, som i høj grad skyldes de vanskelige afsætningsforhold for dansk landbrugseksport bl. a. som følge af Fællesskabernes landbrugspolitik, og det deraf opståede behov for ekspansion i industrien, som har øget behovet for import af råvarer, maskiner m. v.

Spørgsmålet om den økonomiske og monetære union var ikke genstand for egentlige forhandlinger, men vi har fra dansk side fremsat en række kommentarer til Fællesskabets vedtagelse om udbygning af det økonomiske og monetære samarbejde. Først og fremmest har man fra dansk side anført, at man ikke kan acceptere, at den harmonisering på beskatningsområdet, som er et led i planerne om den økonomiske og monetære union, skal kunne føre til en forringelse af Danmarks muligheder for at føre en skattepolitik, der harmoniserer med danske traditioner og interesser. Vi har i denne forbindelse fremhævet, at vi må bevare adgangen til f. eks. at beskatte indtægter fra af-

kast af obligationer og aktier lige så højt som eller højere end skatterne på lønindtægter.

Vi har samtidig fremhævet, at man fra dansk side er enig med Fællesskaberne i, at fordelingen af kompetence og ansvar mellem de fælles institutioner og medlemslandenes regeringer må afhænge af, hvad der er nødvendigt for at den økonomiske og monetære union kan fungere effektivt. Hvis der bliver tale om at styrke de fælles institutioner, ønsker vi, at der samtidig gennemføres en styrkelse af Det europæiske Parlament.

Endelig er det fra dansk side anført, at de videre beslutninger om det økonomiske og monetære samarbejde efter udgangen af samarbejdets første etape den 1. januar 1974 først bør træffes efter en udvidelse af Fællesskabet med de nye medlemslande, for at disse lande kan få lejlighed til at deltage på lige fod i beslutningernes udformning.

Betydningen af disse danske udtalelser ligger i, at vi – ligesom adskillige af de nuværende medlemslande – på forhånd har givet udtryk for visse danske synspunkter, som vi til sin tid vil kunne henvise til, når beslutninger skal træffes efter eventuelt dansk medlemskab. Under disse omstændigheder kan man ikke vente nogen konkret reaktion fra de nuværende medlemslande, der nærer delte meninger om, hvorledes det kommende samarbejde nærmere skal udformes. Fællesskaberne har derfor blot taget de danske udtalelser til efterretning.

6. *Overgangsordning for frigørelse af kapitalbevægelserne*

Danmark har under forhandlingerne anmodet om en overgangsperiode på 5 år for frigørelsen af visse kapitalbevægelser. I første række drejer det sig om køb af aktier og obligationer i udlandet og udlændinges køb af obligationer hér i landet. Det forventes, at disse danske ønsker kan opfyldes. Endelig bekræftelse herpå vil efter al sandsynlighed foreligge inden 1. august d. å.

Virkningerne af, at Danmark som følge af medlemskabet skal tillade udenlandsk kapitaltilførsel hér til landet, vil blive, at der i løbet af overgangsperioden må forventes en tilnærmelse af det danske renteniveau til renteniveauet i andre europæiske lande, d.v.s. et fald i den danske rente.

7. *Færøerne og Grønland*

Færøernes og Grønlands tiltrædelse af De europæiske Fællesskaber rejser problemer på tre områder: med

hensyn til fiskeripolitikken, med hensyn til etableringsreglerne og med hensyn til statsstøtten.

Begge områder er så stærkt afhængige af fiskeriet, at Danmark har anmodet om, at fiskeriterritoriet omkring Færøerne og Grønland, som for tiden er på 12 sømil, reserveres udelukkende for de fiskere, der er fast bosat henholdsvis på Færøerne og i Grønland. Fællesskaberne har ladet forstå, at de nærer fuld forståelse for dette danske ønske. Der er imidlertid fremsat ønsker om tilsvarende særordninger for fiskeriterritorier fra de tre andre ansøgerlandes side, og Fællesskaberne har ikke ønsket at tage stilling til disse ønsker enkeltvis. Hele spørgsmålet vil derfor blive drøftet i løbet af de kommende måneder. Der er dog al grund til at vente, at de danske ønsker på dette område vil kunne imødekommes.

Fra dansk side har vi anmodet om adgang til at fortsætte den statsstøtte, som ydes på Færøerne og i Grønland af hensyn til de to områders almindelige økonomiske udvikling.

På samme baggrund har vi anmodet om en særlig undtagelsesordning med hensyn til udlændinges etablering på Færøerne og i Grønland. De to spørgsmål har været foreløbigt drøftet med Kommissionen, som erkender, at der er behov for særordninger. Drøftelserne herom vil blive fortsat senere på året i sammenhæng med drøftelserne om fiskerigrænseproblemet. Fra færøsk side deltager repræsentanter for det færøske landsstyre i forhandlingerne vedrørende Færøernes særlige problemer.

8. *Institutionerne*

Ved forhandlingernes åbning forelå et forslag fra Kommissionen om indpasningen af de nye medlemslande i De europæiske Fællesskabers institutioner. Dette forslag er senere blevet fremlagt som et officielt forslag fra Fællesskaberne og godkendt af kandidatlandene. Forslaget betyder, at Danmark, som repræsenteres i Rådet på samme måde som de øvrige medlemslande, d.v.s. med en delegation under ledelse af en minister, vil få tildelt 3 stemmer i afgørelser, der ifølge Rom-traktaten træffes med kvalificeret flertal. Fællesskaberne har i realiteten ikke afholdt egentlige afstemninger, men derimod altid forhandlet sig frem til kompromiser, som alle medlemslande kunne acceptere. I 1966 fastslog Frankrig, at det ikke ville acceptere, at der i spørgsmål af væsentlig interesse for et medlemsland blev truffet beslutninger ved flertalsafgørelser. Frankrig opretholder dette synspunkt ikke alene for sit eget vedkommende, men for ethvert med-

lemsland. Under drøftelserne mellem den franske præsident og den britiske premierminister i maj 1971 var der enighed mellem de to statsmænd om, at dette princip burde opretholdes. Under disse omstændigheder vil Danmark i realiteten have samme vægt i Rådets afgørelser som ethvert andet medlemsland.

Danmark vil desuden få lejlighed til at udpege ét medlem af Kommissionen på samme måde som Norge og Irland. I øvrigt fremgår reglerne for medlemslandenes udpegning af kommissionsmedlemmer af nedenstående tabel. Det samme gælder reglerne for fordeling af medlemmer i Det europæiske Parlament, hvor Danmark, som det vil ses, vil få adgang til at udpege 10 medlemmer:

	Stemmevægt i rådet	Antal medlemmer af Det europæiske Parlament	Antal medlemmer af Det økonomiske sociale Udvalg	Antal med- lemmer af Kom- missionen
Tyskland	10	36	24	2
Frankrig	10	36	24	2
Italien	10	36	24	2
Storbritannien	10	36	24	2
Belgien	5	14	12	1
Holland	5	14	12	1
Luxembourg	2	6	6	1
Danmark	3	10	9	1
Irland	3	10	9	1
Norge	3	10	9	1
Total	61	208	153	14

Vi har fra dansk side under forhandlingerne gjort det klart, at vi ønsker at blive repræsenteret i samtlige institutioner i Fællesskaberne. I et enkelt tilfælde vil dette formentlig kun kunne ske gennem et rotationsprincip, hvorefter Danmark, Norge og Irland efter tur har en repræsentant i den pågældende institution. Det drejer sig om direktionen i Den europæiske Investeringsbank.

9. EURATOM og EKSF (Det europæiske Kul- og Stålfællesskab)

Forhandlingerne vedrørende EURATOM-traktaten er i realiteten afsluttede. Dog udestår spørgsmålet om forholdet mellem Danmarks medlemskab af EURATOM og vor kontroloverenskomst med Den internationale Atomenergikommission under traktaten om ikke-spredning af kernevåben. Der er udsigt til, at EURATOM vil indgå en sådan overenskomst med den internationale Atomenergikommission, og i

så fald vil der ikke opstå problemer for Danmark og de øvrige ansøgerlande i forbindelse med foreneligheden af de to traktaters forpligtelser på kontrolområdet.

Med hensyn til Kul- og Stålfællesskabet har Danmarks problemer været begrænset til spørgsmålet om tolden på jern og stål, som vi ønsker indført gradvis i løbet af den femårige overgangsperiode, idet den nuværende danske toldfrihed for disse produkter er af betydning for industriens omkostningsniveau. Desuden har vi med Fællesskaberne drøftet muligheden af at opretholde det danske eksportforbud for jern- og stålskrot. Disse forhandlinger er endnu ikke afsluttede, men det kan nævnes, at Fællesskaberne og Storbritannien er enige om, at Storbritannien skal afvikle sine eksportrestriktioner på disse varer efter en toårig periode.

B. De opklarende drøftelser

Danske eksperter har i de seneste 8-10 måneder gennemgået alle Fællesskabernes regler om beslutninger med henblik på at afklare tvivlsspørgsmål om den rette forståelse af bestemmelserne, og hvilke konsekvenser de vil få for dansk lovgivning og administrativ praksis. Et af de væsentligste spørgsmål, som har været drøftet i denne forbindelse, er spørgsmålet om ændring af den danske lovgivning vedrørende de sociale pensioner. På grundlag af disse drøftelser er de danske myndigheder gået i gang med at forberede de nødvendige danske lovændringer. I disse forberedelser lægges det til grund, at der ikke skal ske ændringer i de danske sociale ydelser, men at der alene skal tilvejebringes hjemmel til at kunne opfylde forpligtelsen til at ligestille udenlandske lønmodtagere, der arbejder i Danmark, med danske borgere med hensyn til sociale ydelser m. m. Ændringerne i den danske lovgivning vil derfor i første række tage sigte på at fastlægge de nærmere regler for, hvornår og hvordan en lønmodtager kvalificerer sig til danske pensionsydelser med henblik på, at der kan ske en sammenlægning af de herved opnåede danske rettigheder med de rettigheder, de pågældende lønmodtagere allerede måtte have erhvervet sig i andre fællesmarkedslande. Desuden skal der gennemføres regler, som gør det muligt, at der kan ske refusion til og fra Danmark af udbetalinger i forbindelse med sociale ydelser, som vedkommende lønmodtagere har erhvervet sig ret til henholdsvis uden for Danmark og i Danmark.

Et andet vigtigt spørgsmål, som nu er afklaret, er spørgsmålet om *det nordiske arbejdsmarked*. Drøftelser med Kommissionen har slået fast, at Danmark fortsat vil kunne deltage i det nordiske arbejdsmarked. Efter drøftelserne med Kommissionen refterer kun nogle tekniske spørgsmål vedrørende samarbejdet mellem arbejdsanvisningsmyndighederne, som Kommissionen dog er indstillet på at søge løst under de fortsatte drøftelser.

C. De nordiske lande og de øvrige EFTA-lande, der ikke søger medlemskab

Ved åbningsmødet i Luxembourg den 30. juni 1970 fremhævede man fra dansk side det naturlige og nødvendige i, at det europæiske samarbejde fik den størst mulige geografiske bredde. Man understregede, at dette synspunkt ikke mindst var gyldigt med hensyn til de nordiske lande. Det blev fremhævet, at man fra dansk side ønsker at fortsætte og udbygge det nordiske samarbejde, ligesom man lagde vægt på, at resultaterne af EFTA-samarbejdet bevares. Som bekendt er det vigtigste resultat for Danmark af deltagelsen i EFTA skabelsen af et toldfrit nordisk område for industrivarer.

I november 1970 indledte De europæiske Fællesskaber drøftelser med de øvrige EFTA-lande om deres fremtidige forhold til et udvidet fællesmarked. Under disse drøftelser erklærede Ministerrådets daværende formand, den tyske udenrigsminister Walter Scheel, at Fællesskabet var indstillet på at søge løsninger på de problemer, som udviklingen rejser for de europæiske lande, der ikke har anmodet om medlemskab. I denne forbindelse ville Fællesskabet lægge særlig vægt på, at der ikke opstår nye hindringer for den europæiske samhandel. Fællesskabet har taget forbehold om at bevare sin evne til at træffe beslutninger og sikre fortsættelsen af dets udvikling. De seks pågældende lande, nemlig Sverige, Finland, Island, Schweiz, Østrig og Portugal, har redegjort for, hvorledes de forestillede sig deres relationer til det udvidede fællesskab gennemført. Under drøftelser med Kommissionen i forårets løb har disse seks lande nærmere uddybet deres synspunkter. Alle ønsker at bevare den i EFTA etablerede toldfrihed for industrivarer. Endvidere ønsker Island og Portugal særlige ordninger for henholdsvis fiske- og landbrugseksporten, særlig Schweiz samt tildels Østrig ønsker en udbygning af samarbejdet til også at omfatte bl. a. tekniske handelshindringer, industripolitik, økonomisk og

monetært samarbejde samt en vis deltagelse i forarbejderne til Fællesskabets beslutninger. Sverige ønsker fortsat i princippet at deltage i hele Fællesskabets arbejde i det omfang, det er foreneligt med den svenske neutralitet.

Kommissionen har nu afgivet en rapport til EC's Ministerråd, hvori man foreslår, at den eksisterende EFTA-toldfrihed for industrivarer udstrækkes til at gælde mellem samtlige medlemslande af et udvidet fællesmarked og de øvrige EFTA-lande. Dette indebærer, at den eksisterende frihandel for industrivarer mellem Danmark og Sverige kan opretholdes også efter dansk medlemskab af De europæiske Fællesskaber, således at der ikke påny vil opstå en toldgrænse i Øresund. Herudover forudser Kommissionen kun et begrænset samarbejde på andre områder.

Som en alternativ løsning har Kommissionen foreslået, at den nuværende EFTA-toldfrihed bevares mellem de tre EFTA-lande, der ønsker medlemskab, og de øvrige EFTA-lande i en 2-årig periode. Inden udløbet af denne skulle mere varige løsninger aftales. Ministerrådet vil først drøfte Kommissionens rapport i slutningen af juli 1971, men det forventes, at medlemslandene ikke kan tilslutte sig det sidstnævnte forslag.

På ministermødet mellem Danmark og De europæiske Fællesskaber den 12. juli 1971 understregede man fra dansk side betydningen af, at allerede udviklede handelsskranker i Europa ikke bliver genopbygget. Man fremhævede i denne forbindelse de nære økonomiske og handelsmæssige bånd, som knytter Danmark til de nordiske lande, som ikke søger medlemskab af De europæiske Fællesskaber.

Den sandsynlige tidsplan for de øvrige nordiske landes forhandlinger er, at disse forhandlinger kan ventes indledt i oktober måned, efter at Ministerrådet har taget stilling til Kommissionens rapport. Det forudses, at forhandlingerne kan tilendebringes relativt hurtigt, således at der i alt fald skulle være udsigt til, at resultaterne af de svenske, finske og islandske forhandlinger skulle være kendt i løbet af foråret, og dermed inden Folketinget skal tage endelig stilling til spørgsmålet om Danmarks indtræden i De europæiske Fællesskaber.

Det samme vil efter alt at dømme være tilfældet for Norges vedkommende, idet alt tyder på, at fællesmarkedet regner med at kunne fuldføre forhandlingerne med alle fire ansøgerlande så betids, at deres tiltrædelsestraktater kan undertegnes samtidig omkring årsskriftet 1971/72.

Hastighedsrekord

»Vingehjulet«s interessante artikel: med udtalelser af franske jernbanechefer om 200 km/t med det gængse materiel har *vundet* genklang i dagspressen; således har »Jydske Tidende« bragt en rejsebeskrivelse af Børge Rudbech: »med Europas hurtigste tog«, som publicerer et udmærket billede af franske jernbaners avancerede rejsemønster, hvor der med fordel kan benyttes tog fremfor fly.

Den beretter om ejeren af et vinslot ved Bordeaux på forretningsrejse til Paris – 585 km. Afrejse Bordeaux kl. 7,15 og efter 6½ times ophold tilbage igen med TEE tog 1, Aquitaine, Paris Aust., afg. kl. 17,55 og Bordeaux st. J. ank. kl. 21,55. Den pågældende rejsende var ligesom artiklens forfatter overbevist om, at på de mellemlange strækninger er sådanne tog fremtidens befordringsmiddel.

Men – lad os kigge lidt tilbage i fortiden, fra 1. Aquitaines el. lok anno 1971 af serie CC 6500 (tophastighed 280 km/t) over CC 40100 (fra verdenstrafikudstillingen i München 1965) bestemt for TEE tog i international trafik (240 km/t) og til anno 1955, hvis berømte serie CC 7100 i 1968 bl.a. fremførte le Mistral (dengang verdens hurtigste tog) Paris–Lyon med en strækningsvis hastighed på 160 km/t.

1955 blev et rekordår for jernbanerne, idet to el.lok. fra SNCF (franske statsbaner) opnåede en hastighed af 331 km/t. (verdensrekord). Selv om det var forsøgs-kørsel, havde man dog ikke troet det inden for mulighedernes grænse at fremføre tog med en sådan fart. Det ene lok var litra CC 7100 nr. 7121 og det andet BB 9000 nr. 9004.

Allerede i 1954 havde 7121 opnået en højstehastighed på 243 km/t og 9004 den hidtidige verdensrekord 276 km/t.

Først på året 1955 forberedte man en ny rekord og med de samme lok., der for 7121's vedkommende da havde kørt over 450.000 km og 9004 ca. 158.000 km. Deres data var følgende:

7121	18,92 m	107 t	17,8 t	1,20 m	4750 hk
9004	16,20 m	83 t	21,75 t	1,25 m	4050 hk

Det blev bestemt, at de hver for sig skulle fremføre en togstamme formeret af 3 letmetal personvogne à 34,5 t og 23,34 m.

For at lette farten og af h.t. de avancerede tekniske krav blev således alle hju-

lene udvekslet med andre, der var støbt i et stykke. Sidste vogn havde afrundet bagende, samtlige ventilationslemme og indgangsdøre fjernedes, og åbningerne tæt tillukkede. I den første vogn indrettedes kontrolrum med telefonforbindelse til lokføreren og til »slutbremsen«.

Prøvekørslen fandt sted i Sydfrankrig over strækningen Bordeaux–Dax (148 km – dobbeltspor).

Denne strækning var særdeles velegnet til formålet – i udmærket stand og med 18 m 50 kg skinner; der fandtes kun en eneste kurve (gennem station Labouheyre 89 km fra Bordeaux) og køreledningerne solidt ophængt i et mastesystem af dobbeltbuer. På det 69 km lange stræknings-afsnit mellem stationerne Lamothe, 40 km og Morcenx, 109 km fra Bordeaux skulle togene komme op på deres højeste hastighed. I den anledning blev der på stationerne Lamothe, Lugos og Y/choux oprettet supplerende elektriske sikringsanlæg. Begivenheden var slået stort op i dagspressen. Kørselen skulle overvåges af flyvere, ambulance- og hjælpetog holdes i beredskab på strategisk vigtige stationer.

Premieren fandt sted d. 28. marts 1955, og tusinder af nysgerrige var mødt op langs banelinien.

Nr. 7107 startede om formiddagen mandag d. 28 og dagen efter først på eftermiddagen nr. 9004. Hver for sig accelererede togen efter 20 min. til over 300 km/t og nåede ad et knap 8 km langt stykke mere end 320 km/t, herunder top-hastigheden og verdensrekord 331 km/t. Kørslen med begge tog forløb uden uheld og tekniske skader på rullende materiel, banelegeme og sikringsanlæg.

En sagkyndig tilskuer udtalte senere, at det gyste i ham ved tanken om, hvad der var sket, såfremt toget løb af sporet under den svimlende fart, og han udtalte sin beundring og respekt for de pågældende lokførere, der blev udsat for et

artikel ligger dette et stykke ud i fremtiden. Derimod ser man, at franske baner stadig er førende med højhastigheder i Europa, og sporanlæg samt rullende materiel tilpasset farten. – Og disse akkomodationer synes en udmærket løsning af et multilateralt problem, med rimelige krav til økonomiske investeringer.

Det bør også erindres, at togene overvejende kører ad strækninger, hvis *underbygning* er konciperet og udført i forrige århundrede!

En ideassociation erindrer mig om en ekskursion fra jernbaneskolen først i tyverne med forevisning af den kgl. salonvogn litra S. nr. 8. Vi havde netop fået oplyst, at vogne i internationale løb skulle være forsynede med jerntucks, hvorfor det undrede os, at S. 8 havde truckrammer af træ, skønt den jævnligt kørte i udlandet.

Offentlighedens optimale syn på toghastighederne som noget strukturelt bekræftes af, at futurologer verden over er i overensstemmelse med hinanden ved at komme til det resultat, at jernbanerne også for samfundet af imorgen vil udføre uundværlige transporter, der ikke kan overtages til befordring af andre samfærdselsmidler.

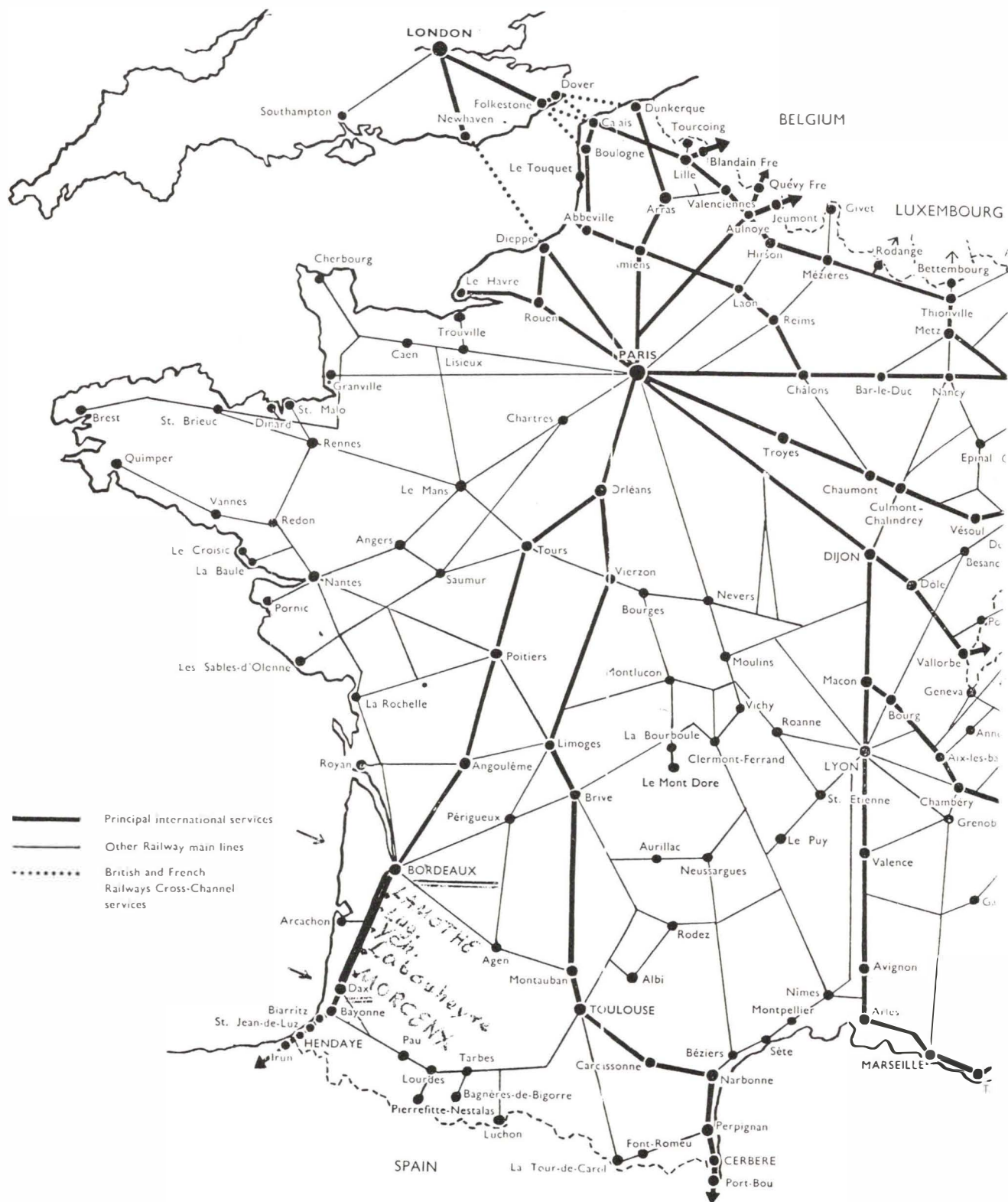
Sigfred Nielsen.

CC 40.100
3.670 kW
240 km/time



kolossalt nervepres under farten, og at deres indsats i sig selv også var en verdensrekord!

Siden da er der forløbet over 16 år, men rekorden er endnu ikke slået. Og ifølge maskinchef E. Risbjerg Thomsens



Studierejse til Vesttyskland

Mandag 25.10-1970

Det var en kølig morgen, der var tåget, men solen var ved at stå op, det tegnede til fint vejr. Kl. var 6,45, en flok lokomotivmænd samledes på Københavns hovedbanegård ved spor 6, ikke alle var helt vågne. Der blev vekslet håndtryk, og man kunne også denne gang glæde sig over at se vor maskinchef Risbjerg Thomsen som midtpunkt i forsamlingen. Fra gdt. deltog yderligere ing. Dybdahl Petersen. Årsagen til denne aktivitet var intet mindre end starten på:

DLFs studierejse til Braunschweig

Afg. kl. 7,00 med Hamburg-Express til Rf. på reserverede pladser, morgenkaffe samt diverse fordelagtige indkøb på færgen og derefter videre med Bundesbahn til Hamburg, hvortil vi ankom 12,35.

Her mødtes vi med deltagerne fra vest, samt en fornøjelig rejsefælle, dir. Ole Olesen, hvis firma (A/S Comercio) repræsenterer Linke-Hofmann-Busch i Danmark. – Fællesspisning på banegårdsrestauranten bestod af god tysk mad, suppe-steg-dessert, og derefter tid til et kort strejftog i de nærmeste gader før afg. kl. 14,10 mod Hannover.

En hurtig rejse gennem det lidt kedelige nordtyske landskab, togskifte i Hannover, og vi fik alle kufferterne med, selv om det voldte kvaler (Stoffers kom også med). Videre gennem de store industridistrikter, her passerede vi adskillige damploko i drift, og ankom halvtrætte til Braunschweig kl. 16,42. Med bus blev vi transporteret til vort hjem de næste fire dage, »Frülings hotel«, Bankplatz 7. Værelserne tildeltes, de var alle pæne og velholdte, enkelte med eget bad (for 50 år siden uden tvivl et af byens førende hoteller), derefter spisning i hotellets restaurant. Aftenen benyttedes af de fleste til et lille studium af den nærmeste omegn.

Tirsdag 26.-10. – Morgenkaffe og derefter kl. 9,00 afhentet af bus, kørt gennem Braunschweig til Salzgitter, hvor rejsens mål vognfabrikken Linke-Hofmann-Busch ligger. I en stor marmorhal i kontorhuset blev vi budt velkommen af firmaets direktører, derefter delt op i hold, og rundvisningen begyndte. Det første vi kom til, var et helt nyt museum med store lyse haller, hvor firmaets ældste produkter var samlet efter grundig istandsættelse. Her var opstillet

lokomotiver – sporvogne – lyntog – elektriske lokomotiver – en elegant kejservogn – godsvogn fra 1871 – en damphammer – dele til de første raketmotorer m. m. Der fandtes også en prøveopstilling af centerkoblingen – i det hele taget et elegant museum, det var en skøn tanke, om DSB havde noget i samme stil.

For at komme til de egentlige fabriksbygninger måtte vi trave gennem et stort areal med ungskov, under denne havde tidligere ligget krigsindustri, der nu var bortsprængt, resterne tildækket og beplantet. Rundvisningen strakte sig fra behandling af råvarerne til de færdige vogne kørte ud af fabrikken. Man havde til dels specialiseret sig i tankvogne og personvogne her, tankvognene lavede man på samlebånd. Beholderne svejsede man i en hal. Når disse var færdige, blev hele tanken udglødet i en stor ovn for at undgå spændinger i materialerne. I en anden hal lavede man undervogne og trucks og endnu længere fremme samlede man hele herligheden til en færdig tankvogn. Til sidst trykprøvede og malede man vognene. Hvis en vogn skulle ud af rækken tog en kran den og vognen svævede gennem hele hallen, et imponerende syn.

Personvognene lavede man også i serier, her imponerede opretningen af vognsider, idet arbejdet tilsyneladende var klasser bedre end det vi ser på danske personvogne, vi har noget at lære her. Udenfor stod lange rækker flotte røde personvogne med ganske små vinduer, vacuumbremser og 160 i sporvid-

de, de skulle leveres til Øst-Pakistan, men afskibningsvanskeligheder gjorde, at man ikke kunne komme af med dem. Man eksporterede også personvogne som samlesæt i store trækasser.

Fra Linke-Hofmann-Busch får DSB leveret trucks til personvogne og desuden leverer firmaet 20 transportvogne til det danske forsvar.

Under rundgangen gennem hallerne så vi også de nye S-tog til Münchens U-bane, men desværre kun udefra, de var under elektrisk afprøvning og adgang derfor forbudt. Tid sidst besøgte vi firmaets glasfiberafdeling, her fabrikerede man komplette toiletsektioner, endnu som forsøg, men foranlediget af Bundesbahn, der årligt har et tab på 18.000 porcelæns wc-kummer. En væsentlig del af produktionen her var klapsæder til sidegangsvognene, men uden tvivl en afdeling, der har en stor fremtid for sig. – Og så godt trætte i benene tilbage til administrationsbygningen og kantinen, hvor velkomstdrinks – cigarer og et dejligt måltid, bestående af suppe-dyreryg-is, ventede os. Under middagen diverse taler og derefter, som gave til hver deltager, en smuk bog om Salzgitter og de store virksomheder, der præger den. Ca. 15,30 retur til Braunschweig.

Et par timers tiltrængt frihed og så igen kl. 18,45 afhentet af Linke-Hofmann-Buschs public relation-mand »Marwin« og ført gennem gaderne til »Haus zur Hanza«, et hyggeligt gammelt værts-hus i en fornem bygning fra 1567. Her tilbragtes et par hyggelige timer med spis-



ning som firmaets gæster. Derefter aftenvandring gennem byen til hotellet.

Onsdag d. 27.-10. Desværre måtte vi nu tage afsked med maskinchefen, idet han måtte returnere til København for at møde i gdt. med den nye trafikminister. Med Marwin som »stum« fremmedfører kørte vi ud af Braunschweig gennem Bad Harzburg ind i Harzen, hvor træerne med deres prangende efterårsløv, stående på bjergsiderne, var et storslået skue. Ophold ved Torfhaus, 811 m, hvorfra vi med kikkert holdt øje med russerne på Brocken, 1142 m, på den anden side zonegrænsen. Lidt skår i glæden over denne skønne tur i herligt vejr, var det at se en herliggende rovfuglepark med de store flotte fugle lænket med ca. 1 m kæde til en cementklods eller en træstub. En form for dyrplageri, som vi ikke kan tolerere. I kan tænke jer til, hvad der skete hver gang en fugl forsøgte at flyve.

Videre gennem dalene, forbi vandfald, gennem den lille hyggelige by Braunlage, langs zonegrænsen til Hohegeiss, her var vi ganske nær ved grænsen, et lidt dystert syn. På vor side groede træer og buske, men på østsiden var alt mejet ned i et stort bredt bælte. Selve grænsen bestod af et flere meter højt pigtrådshegn, derefter over det brede stykke udspondte alarmtråde med forbindelse til de høje cementkontrollårne. I dette bælte var der også udlagt miner, og bag dette fandtes en bred cementgrav. Til hjælp havde vagterne i tårnene nogle altid halvsultne schæferhunde. I sandhed en grænse, der var svær at passere, hvilket en mindesten også fortalte om. En østtysker var ikke nået over.

Retur til Braunlage, hvor suppe-steg og dessert ventede os på hotel Brauner Hirsch.

Og så en overraskelse – med Wurmberg Seilbahn over Mittelstation til Bergstation, 965 m, i åben kabine, det var faneme koldt, men alligevel en oplevelse. Vi skulle bare have haft tid til en travetur på toppen. Turen fortsatte ad veje med hårnålesving, stadig i særdeles smukt bjerglandskab, gennem den gamle bjergværksby Altenau (500 m) langs Okersstrausee, en lang sø opdæmmet af Okertalsperre, som vi også passerede. Under søen ligger den gamle Schulenberg by, en ny blev bygget et par km borte, inden dæmningen blev taget i brug. Vi fortsatte gennem Okerdalen til Oker og derfra til Goslar.

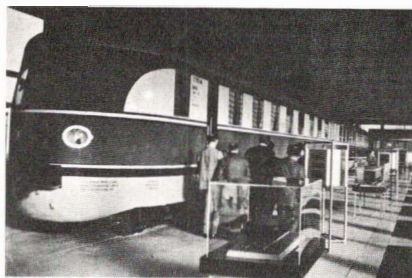
Et par timers ophold her var ikke meget til at studere byen i og desuden var det ved at blive mørkt, men vi fik dog indtrykket af at befinde os i en livlig, hyggelig gammel by med kejserpaladset dominerende på bakken over byen. Der kommer mange danske turister her, hvilket tydeligt kunne ses i varehusene, hvis vejvisere var skrevet på tysk og dansk. Der var heller ingen sprogvanskeligheder her, man kunne bare tale dansk, det forstod de udmærket.

Videre med bussen ud i Harzen mod Schulenberg til et stort etablissement i skoven, »Grauhof« hed det, et smukt beliggende udflugtssted, hvor man samtidig havde en produktion af mineralvand, meget velkendt i Tyskland under navnet »Gravhof«. Her var Linke-Hofmann-Busch værter for aftenen. Velkomstdrinks, derefter en dejlig middag – humøret steg – taler – drinks – fællesang til sent, en virkelig gemytlig aften og et flot punktum for firmaets gæstfrihed.

Tak til Linke-Hofmann-Busch – vi kommer igen en anden gang. Med bus og højt humør samt en sovende fremmedfører, »Marwin«, tilbage til hotellet.

Torsdag d. 28.-10 var fridag.

Endnu havde vi ikke haft meget tid til at lære Braunschweig nærmere at kende, det var der rig lejlighed til nu. Byen bærer præg af store skader fra krigen, idet der var store huller i de gamle husrækker, hvor nyt byggeri var sat i stedet, men lige som ikke rigtigt harmo-



nerede sammen. Af de flotte kirker bar flere også ar efter den overlast, de havde lidt. Byen har mange grønne arealer, f.eks. omkring banegården, der er helt ny og nu ligger et par km fra centrum, er der skudt en hel kontorby af højhuse op med plæner og beplantninger imellem. Den gamle banegård står velbevaret, nyrestaureret inde i byen og virker i dag som hovedsæde for en bank.

Byen har 240.000 indbyggere, gennem den går Mittelland-kanalen, det er altså også en havneby. Gennem byen løber også floden Oker, den deler sig, så der er en arm på hver side af centrum og løber derefter sammen igen nord for byen. Der findes også mange store varehuse her, i dem gjorde vi vore indkøb af parfume – creme – spiritus m. m., hvad vi hver især syntes var fordelagtigt.

Kl. 12.00 fælles middag på hotellet, derefter igen på opdagelse i byen og så sidste aften var arrangeret i et af byens ældste huse, »Gewandhaus«, ved torvet. Her havde i gamle dage været klædefabrik, men nu var der nede under hvælvingerne i kælderen indrettet en meget hyggelig restaurant, udstyret med masser af værdifulde antikviteter. Vi fik serveret et dejligt måltid og havde et par hyggelige timer her – en fin afslutning på besøget i Braunschweig.

Fredag 29.-10. Efter morgenkaffen afgang fra Braunschweig kl. 9.06, togskifte i Hannover – middag i Hamburg og farvel til jyderne og »Ole« fra »Comercio«. Med besvær, grundet forsinkelser »sydfra« og knuder i Gl. nåede vi endelig København, trætte og glade for at være hjemme igen.

Tak til landsoplysningsudvalget for en fornøjelig og lærerig tur. Vi ses igen næste gang.

K. J. R.

Konkurrence om »Den bedste rejsebeskrivelse«

Der blev d. 4/11-1971 afholdt et møde de tre københavnske afdelingsbestyrelser imellem. I virkeligheden noget særdeles positivt som må hilses med glæde, især i en tid som denne. Det gælder i statens tjeneste såvel som i det private erhvervs- liv, desværre, at den enkelte er sig selv nok, med det resultat, at menneskene bliver hinanden mere og mere fjerne. Det er derfor et påskønnelsesværdigt initiativ, der her er taget, og man må så håbe, at det bærer frugt.

Der kom adskillige betragtninger frem på dette fællesmøde, men i nogle af dem skinnede et lille skær af mistillid igen, man troede ikke rigtig på den gode vilje, men efterhånden som mødet skred frem, blev det klart, at i virkeligheden havde alle tre afdelinger omtrent samme problemer.

Man kunne så sige, når nu problemerne faktisk var de samme, hvorfor så ikke danne en enhedsafdeling, det ville da i hvert fald rent administrativt være et forenkle betydeligt, men her skinnede det klart igennem, at flertallet ikke mente tiden var moden endnu. Det blev ligeledes klart for alle, at interesserne afdelingerne imellem var forskellige. Nu er interesser og problemer i den forbindelse ikke de samme, kunne man på mødet ikke rigtig blive enige om interesserne, så blev man til gengæld enige om at forsøge at løse fællesproblemerne.

Det er vor opfattelse, at noget af arbejdsglæden for lokomotivmændene er gået væk med at begrebet lokomotivmand er ved at forsvinde ud i den blå luft. Det er ligesom vor håndværksmæssige baggrund, kurser i motorer, sikkerhed m. v., samt vor pligt til at holde kundskaberne vedlige, ikke vurderes særlig højt. Det er dog en all round-uddannelse, der lever op til en moderne virksomheds krav til en flexibel udnyttelse indenfor området.

Lokomotivmændenes arbejde er mere intensiv end tidligere, men den rationaliseringsgevinst udviklingen har skabt, er ikke i særlig høj grad kommet lokomotivmændene tilgode. Dette sammen med de daglige irritationsmomenter gør, at lokomotivmændene er ved at miste gnisten. F.eks. er den stramme personalsituation i området årsag til, at de respektive tjenestefordelere har vanskeligt ved at imødekomme lokopersonalets ønsker med hensyn til afviklingen af permissionsdage, erstatning for manglende S + H-dage samt UA-tid.

Konkurrencen står under protektion af »Den internationale jernbaneunion« (U.I.C.) med hovedsæde i Paris.

Forskrifter for deltagelse:

- 1) Der ønskes en beskrivelse om indtryk fra en foretaget rejse i udlandet – med egne iagttagelser og oplevelser som hovedtema.

- 2) Det skal ikke blot være en beskrivelse af landskaber og turistseværdigheder, men mere indtryk af mennesker – skikke og levevilkår.

Jernbanemæssige indtryk kan også medtages, dog ikke udelukkende tekniske. Baneanlæg og rullende materiel er i denne forbindelse mindre vigtige end de menneskelige forhold.

- 3) Det er ikke en konkurrence af litterær betydning – og vil ikke blive bedømt således – snarere efter skrivemåde og omtanke.

- 4) Konkurrencedeltagerne må afholde sig fra ideologisk stillingtagen og politiske ytringer.

- 5) Hver beskrivelse må være forsynet med en titel.

Den må højst være på fire maskin-
skrevne sider – 26 linier pr. side.

Man bedes helst benytte skrivema-
skine.

Beskrivelsen underskrives med navn og adresse.

- 6) Seneste frist for indsendelse er 29. februar 1972 til

Danske Jernbanemænds Turistorgani-
sation, Bernstorffsgade 18, 1577 Kø-
benhavn V.

- 7) DJT vil efter bedømmelse af de indsendte beretninger udvælge de 3 bedste og foretage oversættelse til et af de 3 officielle sprog – fransk – tysk eller engelsk, hvorefter de indsendes til bedømmelse i U.I.C.'s generalsekretariat i Paris. Den endelige uddeling af præmier for den bedste rejsebeskrivelse vil blive foretaget i sidste halvår af 1972 af U.I.C. og tilstillet den antonale turistorganisation (DJT) til udlevering til den endelige præmietaager.

- 8) Den internationale jury vil blive dannet således:

Præsidenten for FIATC,
Generalsekretæren for U.I.C.,
Generalsekretæren for FIATC

samt en repræsentant for hvert af de 6 i FIATC's eksekutivkomité indvalgte lande – Tyskland, Østrig, Danmark, Frankrig, Italien, Luxembourg. Præmien vil være en plakette fremstillet i Paris ved U.I.C.'s foranstaltning og overleveret præmietageren gennem den nationale turistorganisation.

[illegible]

Det er måske administrationens opfattelse, at det hele går meget godt, men dette er forkert. Et andet irritationsmoment er vanskeligheden ved at opnå resultater på rimelige ønsker på velfærdsområdet. F. eks. på Ddt. Kh har man i mange år forsøgt at få bedre forhold i opholdsbygningen. Men trods adskillige forhandlinger inclusive løfter er intet sket. Når man i 1971 må foretage omklædning i to skurvogne, så kan man vist sige at målet er nået. Det er som om, at man fra administrationen ikke interesserer sig for sagen, hvilket ikke er særligt heldigt i tider, hvor man taler meget om samarbejde. Det synes måske som et mindre problem, men sammen med den anstrengte personalesituation på stedet med deraf tidligere nævnte problemer og usikkerheden om fremtiden gør, at utilfredsheden dér vokser dag for dag.

Ordet kommunikation er ofte brugt, men desværre ikke ofte ført ud i livet, også organisationsmæssigt kunne den ønskes bedre. Man taler i tiden om an-

vendelse af ufaglært arbejdskraft, indskrænkninger, forflytninger, nedlæggelse af depoter og man udsteder forbud, man gør i det hele taget så meget, som det enkelte individ ikke orienteres om før det er en fuldblyndet kendsgerning, hvilket vel ikke gavner MOTIVATIONEN.

Altsammen er det vel noget der kan rettes, og det er ikke nok kun at bebrejde administrationen disse uheldige forhold, også organisationsmæssigt kan det gøres bedre. Vi har alle tre bestyrelser mærket kritikken på vore rygstykker og må erkende den er meget rimelig. Vi må arbejde med forannævnte skævheder og få dem løst på en tilfredsstillende måde for medlemmerne – og derved til gavn for den virksomhed, vi er ansat i.

P. J. Jørgensen,

Ddt. Kh

P. E. Svendsen,

Ddt. Hgl

R. Mortensen,

Ddt. Gb

Sekretærer.

Danske Jernbanemænds Turistorganisation kan i samarbejde med vore broderorganisationer i Norge og Sverige 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 6/2–27/3 og 3/4–30/4 1972.

NJT's feriehjem i Hu ved Ål station på Bergensbanen. Feriehjemmet ligger i udpræget højfjeldsterræn, dog beskyttet af granskove i de omkringsliggende 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 6/2–30/4 1972 (Påskeugen 27/3–3/4 er udsolgt). For en uges ophold fra søndag til søndag: 330 kr. (børn under 17 år halv pris). Billetpris Hbg–Ål og retur for påørende med rabatkort ca. 225 (+ evt. sovevognsbilletter 31 kr. pr. plads).

Anmeldelse senest 4 uger før de pågældende afrejsedage.

Dovrebanen – rejse nr. 106. – 5/3–12/3 1972.

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 en plads på Laurgårdsseter.

Udrejse: Lørdag 4/3 fra København H kl. 22,18, hjemkomst mandag 13/3 kl. 8,55.

Deltagere, som ønsker at ankomme til Høvringen lørdag 4/3, kan afrejse fra København fredag 3/3 kl. 22,18 og således få en dags ophold mere mod betaling af ca. 50 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 deltagerne under hensyntagen til kondition og øvelse. *For en uges ophold,* heri inkluderet busbefordring fra og til Otta station: pris 360 kr. (børn under 12 år halv pris).

Billetpris Hålsingborg-Otta og retur for påørende med rabatkort 240 kr. (+ evt. sovevognsbilletter 31 kr. pr. plads).

Anmeldelse senest 4 uger før den pågældende afrejsedag.

Rapham ved Otta station – rejse nr. 107. Ugevis i tiden 9/1–6/2 og 13/2–30/4 1972.

NSB's personale har åbnet et nyt feriehjem – 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), inkl. bustransport. Pris 475 kr. pr. person for en uges ophold med dobbeltværelse) til og fra Rapham.

Billetpris Hbg-Otta og retur for påørende med rabatkort 240 kr. (+ evt. sovevognsbilletter 31 kr. pr. plads).

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

Anmeldelse senest 4 uger før de pågældende afrejsedage.

Skiture i Sverige – Björkliden station – rejse nr. 108. Ugevis i tiden 12/2–13/5 1972.

En uges ophold i SJ's Semesterforenings feriehjem i Björkliden (ved Narvik).

Udrejse via Stockholm fredage København H af 7,33, lørdage Björkliden an 12,14. Hjemrejse via Eskilstuna–Hässelholm lørdage, Björkliden af 8,53, søndage København H an 15,20.

Helpension i dobbeltværelse pr. uge regnet fra lørdag til lørdag pr. person i tiden 12/2–25/3: ca. 560 kr.
i tiden 25/3– 3/4: ca. 720 kr.
i tiden 3/4–13/5: ca. 600 kr.

Billetpris Malmö/Hålsingborg-Björkliden og retur for påørende med rabatkort ca. 270 kr. (+ evt. sovevognsbilletter 31 kr. pr. plads).

Anmeldelse senest 4 uger før den pågældende afrejsedag.

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

Feriehjem- andelsbeviser

Som tidligere bekendtgjort er DLF's feriehjem solgt, og med dette års udgang overtages det af den nye ejer.

Salget betyder, at de feriehjemsandele, som er tegnet og ikke skænket feriehjemmet, skal udbetales.

I den anledning beder vi alle indehavere af sådanne feriehjemsandelsbeviser om snarest og senest 15. januar 1972 at sende andelsbeviserne til foreningens kontor, Hellerupvej 44, 2900 Hellerup.

Vi beder om, at indehaveren af andelsbeviset på dettes bagside skriver sit navn, stilling og postadresse. Husk postnummer.

Andelsbevisets pålydende vil derefter blive udbetalt i løbet af januar kvartal 1972. Pengene bliver anvist gennem postvæsenet. Der vil således ikke kunne ske indløsning af andelsbevis ved personlig henvendelse til foreningens kontor.

Såfremt et andelsbevis er bortkommet, skal dette skriftligt meddeles til foreningens kontor. Efter dokumentation udbetales beløbet.

Der udstedes ikke bevis på andele, som ikke er fuldt indbetalt. Udbetaling af disse finder sted uden videre. Der skal således ikke rettes henvendelse herom. Dette gælder indbetaling til både 120 kr. og 600 kr. andele.

Betaling af rentebeløb for 600 kr. andele finder sted samtidig med andelens indløsning. Det sker således ikke som hidtil i december måned.

PERSONALIA

Forfremmelse til lokomotivinstruktør (20. lrm.) efter ansøgning pr. 1-4-1971

Lokomotivinstruktørerne (17. lrm.):
C. A. Lundberg, ddo Ar i ddo Ar
P. E. H. Lisvad, ddo Fa i ddo Fa
N. O. A. Dinesen, ddo Kh i ddo Kh
B. E. Bigum, ddo Kh i ddo Kh.

Forfremmelse til lokomotivfører (17. lrm.) efter ansøgning pr. 1-11-1971

Lokomotivførerne (13. lrm.):
A. P. M. Buch-Jensen, ddt Ar i ddt Ar
O. Svensson, ddt Ar i ddt Ar
(L-afl) E. S. Hansen, ddt Hgl i Gb.

Forfremmelse til lokomotivassistent (10. lrm.) pr. 1-11-1971

Lokomotivmedhjælper (7. lrm.):
E. H. Pedersen, ddt Kh i ddt Kh
F. L. Ovesen, ddt Kh i ddt Kh
P. O. Hornbæk, ddt Hgl i ddt Hgl
F. Jørgensen, ddt Kh i ddt Kh.

Forflyttet efter ansøgning pr. 1-10-1971

Lkf. (13. lrm.):
H. E. Holst, ddt Kb i ddt Rf.

Forflyttet efter ansøgning pr. 1-10-1971

Lokomotivassistenterne (10. lrm.):
F. Brund, ddt Gb i ddt Kh
Kurt Niesen, ddt Gb i ddt Kh
K. A. Olsen, ddt Gb i ddt Kh.

Forflyttet efter ansøgning pr. 1-10-1971

Lokomotivmedhjælperne (7. lrm.):
O. Bengtsson, ddt Gb i ddt Kh
K. B. Bargholz, ddt Gb i ddt Kh
J. Hove, ddt Gb i ddt Kh
F. B. S. Jakobsen, ddt Gb i ddt Kh
O. F. Pedersen, ddt Gb i ddt Kh
J. M. Jespersen, ddt Gb i ddt Kh.

Forflyttet efter ansøgning pr. 1-11-1971

Lkf. (17. lrm.):
J. P. Christensen, ddt Gb i ddt Kø.

Overgået til anden stilling efter ansøgning pr. 1-10-1971

Elf. (13. lrm.):
C. E. Christiansen, ddt Kh, lkf. (13. lrm.) ddt Gb.

Afsked efter ansøgning pr. 31-10-1971

Lkas. (10. lrm.):
H. Strunk, ddt Hg.

Afsked pr. 31-12-1971

Lkf. (17. lrm.):
E. R. Pedersen, ddt Ab gr. svagelighed
m/pension.

Dødsfald

Pens. lokomotivfører O. Sørensen, Århus, er afgået ved døden den 18-9-1971.

Påskønnelse

Gdt har givet udtryk for sin bedste tak og påskønnelse over for lkf. E. C. L. Christiansen, ddt Hgl, i anledning af, at han ved god agtpågivenhed og resolut handle måde var stærkt medvirkende til at begrænse følgen af en faresituation opstået på Ringsted st. den 16-6-1971.

Gdt har givet udtryk for sin bedste tak og påskønnelse over for lkf. E. J. Hansen (Elm), ddt Str, i anledning af, at han har udvist god agtpågivenhed og resolut handle måde under fremførelse af tog 322 den 26-5-1971, hvorved følgerne af togets sammenstød med tog 319 mellem Viborg og Ravnstrup i væsentlig grad afbødedes. Der er tildelt ham en gave.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

H. Møllerstrøm,
lokomotivfører, Helgoland.

Sikkerheds-lomme-håndbogen

Den indeholder 125 sider specialstof om arbejdspladsens sikkerhed samt en udmærket lommebogskalender.

Bogen er redigeret af *fabrikinspektør H. Madsen*, Arbejdstilsynet og *inspektør W. Paaske*, Arbejdstilsynet.

»Sikkerheds-lomme-håndbogen« er en årlig tilbagevendende begivenhed. 1971-udgaven blev solgt i ca. 13.500 eksemplarer.

Bogen udgives af Arbejdernes Oplysningsforbund i samarbejde med Arbejderbeskyttelsesfondet – på AOF's Forlag.

Pris kr. 13,50 – incl. moms.
Bogen kan bestilles og købes hos

AOF,

Teglværksgade 27, 3.,
2100 København Ø.
Telf. (01) 29 60 66.

Lommebogen 1972

Alle som pr. 1. december 1971 er aktivt medlem af Dansk Lokomotivmands Forening, får lommebogen gratis udleveret gennem de lokale afdelinger.

Af restoplaget er der mulighed for andre at købe lommebogen ved henvendelse til foreningens kontor, Hellerupvej 44, 2900 Hellerup. Prisen for lommebogen er 12,00 kr.

Indbinding af DLT

Ønskes Dansk Lokomotiv Tidende årgang 1971 indbundet, kan bestilling herpå sendes til foreningens kontor, Hellerupvej 44, 2900 Hellerup. Bestillingen skal være fremme senest 15. januar 1972. Prisen for indbindingen er 30,00 kr.

*Husk at
melde flytning
til postvæsenet*

Fredericia

Fredericia afdeling afholder juletræsfest i Hotel »Landsoldaten« s selskabslokaler *onsdag den 29. december 1971 kl. 18.00.*

Lokomotivførere, assistenter, medhjælper og aspiranter med familie i Fredericia samt pensionister og enker indbydes venligst.

Indtegningslister er fremlagt på opholdsstuen.

Pensionister kan indtegne sig hos afdelingskasserer Aa. Vilhelmsen, telefon 92 46 37.

P. a. v.
N. P. Junker.

Århus

DLF. Århus afdeling, afholder juletræsfest d. 7. januar 1972, kl. 18.00, i Håndværkerforeningens lokaler, Klostergade.

Pensionister og enker efter disse indbydes venligst.

Indtegningslisten er fremlagt på opholdsstuen.

Indtegningen slutter den 26. 12. 71.

Festudvalget.

Indholdsfortegnelse

1

	Nr.	Side		Nr.	Side
Ledende artikler					
Betragtninger ved nytår	1	2	Min far	1-14,	2
Tjenestetidsregler	2	2	Selvangivelsen	1	18
Samarbejde her og der	3	2	Lønforhandlinger, Diskonto, Valuta	2	3
Lønoverenskomst	4	2	Samarbejdsudvalg, Økonomisk Demokrati, Forhandlingsregler	2	4
Nedskæring i antal driftsdepoter	5	2	Amnesty International	2	10
LO kongres	6	2	Hvad driver værket og hvorfor?	3	12
Forflyttelsesproblematik	7	2	Dyrtidstillæg 1. april 1971	3	16
Kooperation	8	2	Emolumenter	3	16
ITF kongres	9	2	Løn 1. april 1971 (inkl. dyrtidstillæg 45) 3-17,	4	14
Enmandsbetjente godstog	10	2	Samarbejdsudvalgsvirksomheden inden for staten	4	12
Alsiddig personaleanvendelse	11	2	Samfundet bør straffe skattesnyderi og smuglere	5	10
Stillingsvurdering	12	2	Emolumenter	5-19,	6
Trafik og teknik					
SSB - de sovjetiske statsbaner	1	8	Omkring DJIF's 25-år jubilæum	6	14
Hvad skal køre på fremtidens veje?	2	8	ATP	6	15
I luksustog tværs over Canada	2	6	Overarbejdsbetaling fra 1. april 1971	6	18
Samordning af godstransporten	5	4	Egenpension og ægtefællepension 1. april 1971	6	19
Jet-tog	5	9	Rationaliseres der nok i det offentlige?	7	4
LT hopper ud i 10-talsystemet	5	13	Europaproblemerne omkring EEC	7	5
DSB i de nærmeste år	6	4	Fagbevægelsen og udviklingen	7	6
Med bjergbane i Indien	6	11	Sørejsen til hovedstaden	7	14
London Transport	7	8	Ingen kender dagen	7	16
Vognfabrikkerne i Riga	7	10	Afstemning om feriehjemmet	7	18
Engelsk reklametog til Europa	7	12	Demokrati på arbejdspladsen	8	3
Italiensk 200 kilometer i timen			Den afdøde kanal	8	5
Todæks transportvogn til biler	7	13	Sammenhold er penge værd	8	11
Nye kystbanevogne til DSB	8	6	Den dårlige luft under jorden	8	12
De tyske Forbundsbaner	8	8	En »undermåler« bliver voksen	8	13
Med verdens hurtigste godstog tværs over Amerika	8	10	Fritidsundervisning - en vigtig opgave	8	14
Et svævekøretøj	9	12	Elektronisk pladsbestilling	8	15
Fart og teknik	10	10	Fagbevægelsen er et hestehoved foran	8	16
Dobbeltsporet jernbanetunnel med anlæg for biler på tog	11	4	Det europæiske økonomiske fællesskab ..9-6,	11	6
(A)lt for kunderne	11	15	Tjenestemandskonferencer	9	14
Nu kommer »hurtigere end lyden«-busserne ..	11	16	Løn 1. oktober 1971	9	18
Hastighedsrekord	12	12	Et bomærke	10	3
Udenrigspolitiske artikler					
Glimt udefra .. 1-12, 2-17, 5-15, 6-13, 8-18,	9	15	Tvungen opsparing	10	4
Forskellige artikler					
Livet i kupeen	1	9	Feriehjemmet	10-5,	12
Politisk økonomisk orientering .. 1-13, 3-18, 5-16, 6-12, 7-7,	8	17	De europæiske fællesskaber	10-6,	12
			Flyttegodtgørelse	10	12
			Der var grønt	11	3
			Aftale om tjenestetid, emolumenter m. v.	11	12
			Emolumenter, 1. oktober 1971	11	19
			Pensionsberegning incl. dyrtidsregulering pr. 1. oktober 1971	11	19
			Nyt værktøj til stillingsvurdering	12	3

Oplysningsarbejdet

Studierejse ved British Railways	1	4
Konference	2	9
Jernbaneorganisationernes konference ...3-3,	4	4
Studierejse til Braunschweig	5-19,	12 14
AOF strukturændring	10	17

SR og SIR

El-instruks	4	17
-------------------	---	----

Dødsfald, mærkedage m. v.

Generaldirektør P. Hjelt, 50 år	7	3
Afdelingschef E. Rolsted Jensen, 50 år	7	3
Svend Suneson, 70 år	7	7
Trafikkontrollør O. H. Jensen, 25 års jubilæum	8	4
E. Greve Petersen, 40 års jubilæum	9	3
A. O. Jaakonsalo, død	10	3

Forsikringsforeninger o. lign.

Sygekassevalg	1	19
Forsikringsagenturforeningen	2	12
Vejlekassen	2	14
Nyt fra Forsikringsagenturforeningen ..	2-18,	6 15
Statsbanepersonalets sygekasse	3-15,	10, 19
Tjenestemændenes sparekasse	10	18

Fra medlemskredsen

Godt arbejdsklima ønskes	1	17
Personaleproblem	7	15
Nu falmer	11	14
Fællesmøde i København	12	16

Damernes Dag

1-20, 2-20, 3-20, 4-20, 5-20, 6-20, 7-20,		
8-20, 9-20, 10-20,	11	20