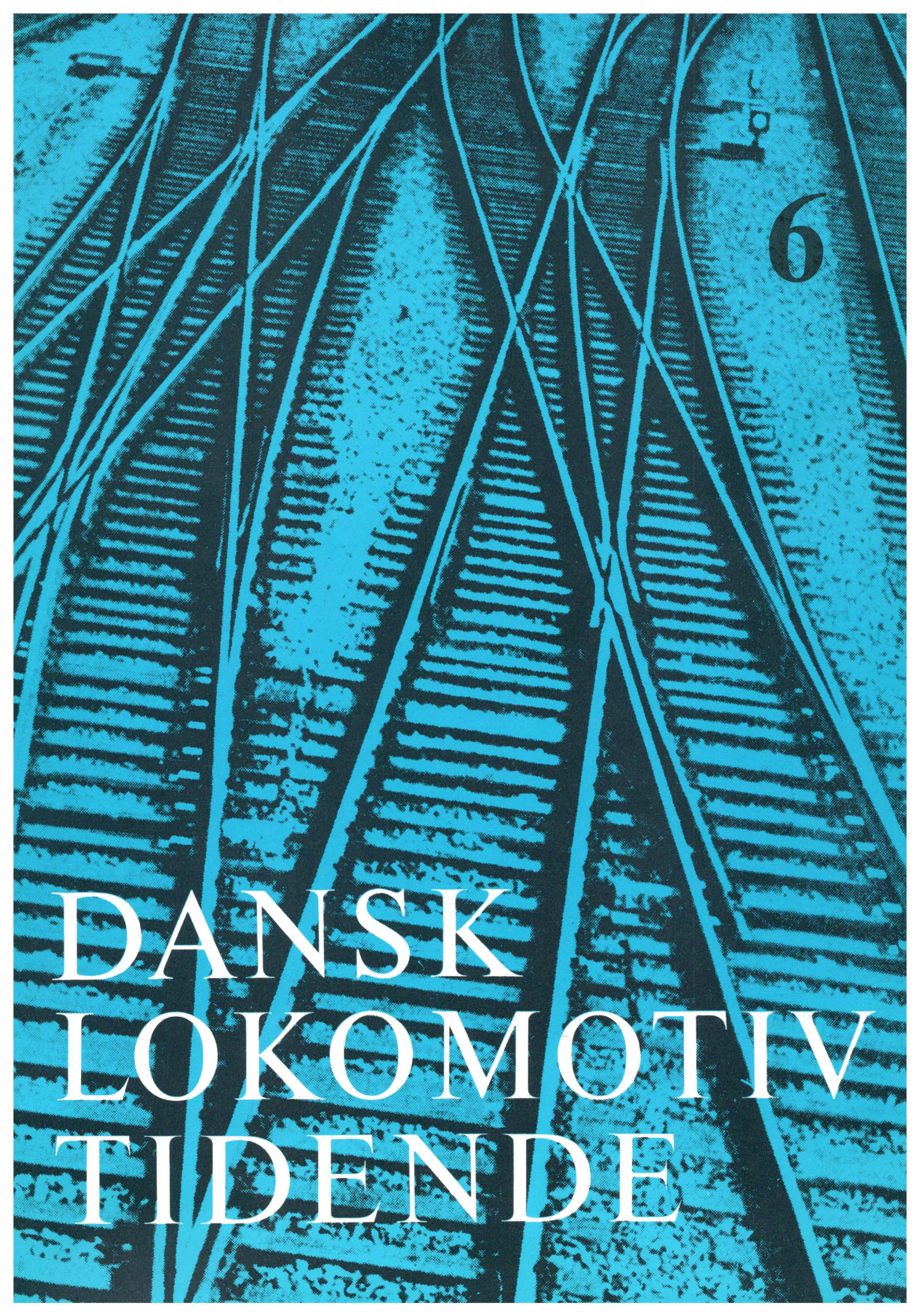




6

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. JUNI 1971 — 71. ÅRGANG

6

Indhold:

LO kongres	2
DSB i de nærmeste år	4
Med bjergbane i Indien	11
Politisk økonomisk orientering	12
Udenrigsnyt	13
Omkring D.J.I.F.'s 25-års jubilæum	14
ATP	15
Personalia	17
Overarbejdsbetaling fra 1. april 1971	18
Egenpension	19
Damernes Dag	20

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.

Mere end 1.000 repræsentanter var LO's kongres sammensat af i dagene 17.-19. maj d.å. Et stort foretagende ved det talmæssigt store fremmøde og i omfanget af betydende spørgsmål for fagbevægelsen.

Ud af disse bør fremhæves kongressens stillingtagen til en rapport om økonomisk demokrati og forslag om en strukturændring med sigte på dannelse af industriforbund mellem de til LO tilsluttede fagforbund. Ved forelæggelsen af rapporten om økonomisk demokrati sagde formanden for udvalget, som har udarbejdet rapporten, Henry Grünbaum, at man uden forbehold anfægter arbejdsgivernes ejendomsret til produktionsmidlerne. Arbejdernes indflydelse og medbestemmelse i virksomhederne skal sikres. Arbejderne skal have andel i kapitaltilvæksten. Det skal blive interessant at følge udviklingen. Eet er konkretisering eller formulering af forslag, noget andet er dets omsættelighed i den praktiske hverdag. Arbejdsgiverne har allerede taget afstand, hvad man kunne vente. Realitetsbetonede anser det næppe sandsynligt, at de uden sværdslag afgiver nogen del endsige hele ejendomsretten over virksomhederne. Modforslag er fremme i bestræbelse på at begrænse kravene. Man skal derfor ikke nære forhåbning om enighed parterne imellem i en overskuelig fremtid. Kun gennem politiske beslutninger vil være mulighed for en hurtigere løsning af spørgsmålet, men det kan ikke ske med det nuværende politiske flertal. Vi må derfor med tålmod tilvejebringe et grundlag, så en kommende valgdag kan give den rigtige politiske baggrund. Svært vil det også blive, fordi økonomisk demokrati for langt den overvejende del af fagbevægelsens medlemmer er noget virkelighedsfjernt, og man er tilbageholdende i betænkelighed over konsekvenserne af ansvar, der er forbunden med begrebet, ligesom det vil mangle på tolerance fra kollegaer til de faglige repræsentanter, som pålægges opgaver gennem økonomisk demokrati omsat til praktisk virkelighed.

Udvalgets rapport indeholder også forslag til ændring af ATP-ordningen, oprettelse af arbejderbevægelsens analyseinstitut, udvidet uddannelse af tillidsmænd, ændring af aktieselskabsloven, ansattes medvirken i virksomhedernes øverste ledelse, videreudbygning af Kooperationen og offentlig undersøgelse af koncentrationen i dansk erhvervsliv. Kan man således være noget skeptisk overfor gennemførelse af økonomisk demokrati i en nærmere



Forrest i billedet et udsnit af Dansk Lokomotivmands Forenings repræsentanter ved LO-kongressen.

fremtid, er det mere sandsynligt, at initiativer kan føre til snarlig dannelse af industriforbund – rimeligvis over en fase med karteldannelser for nogle områders vedkommende. Det har været vanskeligt at finde genklang for tanken i dansk fagbevægelse. De enkelte forbund har været sig selv nok. Stærke afgrænsninger hævdedes fra fag til fag, men udviklingen har langsomt, men sikkert, understreget nødvendigheden i, at organiseringen måtte sammenfatte større og større områder, dels af hensyn til fælles krav om lønmæssige og sociale forbedringer, dels til en mere effektiv forhandlingsindsats ved omlægning af denne i organer, som dækker et industrielt område med dets mange grupper af beskæftigede fremfor det snævre forbundsfællesskab. En komite har beskæftiget sig med problematiken og angiver, hvordan man kunne opdele de tilsluttede fagforbund i 9 industriforbund. I dag er der 59 fagforbund.

Organisationskomiteen, som har fremsat forslaget, mener imidlertid ikke tiden er moden nu til at tage den fulde konsekvens og skitserer derfor et noget

løsere system, hvori sammenslutning mellem nogle forbund umiddelbart skulle kunne finde sted.

En række lovændringer blev vedtaget, bl.a. forhøjedes det årlige kontingent med 9,50 kr. til 40,- kr. Formanden, Thomas Nielsen, og alle øvrige faste tillidsmænd genvalgtes. Til det 16 mand store forretningsudvalg valgtes Børge Aanæs som repræsentant for tjenestemændene.

DSB i de nærmeste år

Generaldirektør Povl Hjelt fremlægger statsbaneledelsens planer til aktivitetsudvidelser og omkostningsbegrænsninger

Danmark er vel nok et af de sværeste lande i Europa at drive jernbaner i, men det er da heldigvis ikke håbløst, udtalte generaldirektør Povl Hjelt på Jernbaneorganisationernes konference 1971 i Kobæk Strand. Vi må erkende, at DSB har vanskelige kår og store problemer at løse.

Der vil fremover blive stillet meget store krav til os alle, udtalte Povl Hjelt, og det kan ikke undgås, at det vil gå ud over nogle i virksomheden.

Dystre tal, der opfordrer til aktivitet

Statsbanernes relative stilling på transportmarkedet er faldet ganske væsentligt igennem de sidste 15 år. I 1955 udførte statsbanerne 16 pct. af passagertransportarbejdet, i 1967 var procenten 7. I samme tidsrum er passagertransporten steget med i alt 135 pct.

For godstransporten regner man med en stigning på ca. 150 pct., hvoraf statsbanerne i 1968-69 udførte ca. 11 pct. I 1955 udførte statsbanerne 24 pct. af gods-transportarbejdet.

Af disse tal kan man udlede, at statsbanernes andel i det samlede transportmarked i dag er under halvdelen af, hvad den var i 1955, og at vi ikke har fået del i den stigning, der har fundet sted i transportarbejdet, selv om man må erkende, at en del af stigningen ligger på transporter, der absolut er jernbaneegnede.

Delprodukternes fordeling

Hvis man forsøger at dele jernbanens produktion op i delprodukter, har vi for passagertransportområdets vedkommende nærtrafikken og fjerntrafikken. Forholdet mellem disse to delprodukter er nogenlunde konstant, idet der ikke er registreret væsentlige forskydninger imellem områderne. På den udenlandske sektor er vor trafik totalt set faldet. Transportarbejdet på rutebilområdet har de sidste 5 år været nogenlunde konstant – dog med en svagt vigende tendens.

Om det indenlandske godstransportarbejde kan det i al almindelighed siges, at det er faldet i de sidste 10 år, et fald, der er særlig markant for stykgodsets vedkommende, mens det internationale godstransportarbejde er steget. Stigningen er i særlig grad registreret på transittrafikområdet.

Det seneste område, hvor vi kan konstatere en kraftig stigning i de senere år, er overførsel af biler på statsbanernes færgeoverfarter.

Det samlede billede viser således, at statsbanernes markedsandel er faldet ganske betydeligt, når man vurderer det ud fra den relative andel, og vort totale arbejde viser en så beskeden stigning, at man nærmest kan tale om stagnation.

Statsbanernes økonomiske udvikling viser også et ret nedslående resultat, når man ser bort fra en kort bedring, der skyldtes takstforhøjelse i 1969, strejker på private færgeoverfarter og gunstige konjunkturer. Samtidig var udgiftsstigningerne reducerede som følge af indefrosne lønstigninger i forbindelse med tjenestemandreformens gennemførelse. Vi må regne med, at driftsunderskuddet for indeværende regnskabsår vil blive på ca. 180 mill. kr., således at statsbanernes totalunderskud vil andrage ca. 410 mill. kr. For det kommende regnskabsår må man forvente en yderligere stigning i driftsunderskuddet, medmindre vi får en takstforhøjelse, hvad de øvrige transportmidler iøvrigt også forlængst har indført.

Vi må derfor regne med, at den nærmeste fremtid økonomisk set vil blive hård for statsbanerne.

Lønomkostningerne er en svær belastning

Hvis man betragter statsbanernes indtægter, må vi konstatere, at indtægtsandelene for passagertransport og godstransport er faldende. Baggrunden herfor er stigningen i overførsel af biler på overfarterne, men også stigning i de såkaldte »andre indtægter«, ikke mindst indtægter fra kiosker og forretninger.

I 1955-56 udgjorde personaleudgifterne 64,3 pct. af statsbanernes samlede udgifter. Gennemsnitslønnen var 11.000 kr. På det sidst afsluttede regnskab var personaleudgifterne 73,9 pct. af de samlede udgifter, og personalelønnen i gennemsnit pr. ansat var nået op på godt 35.000 kr. På trods af et fald i personaleantallet på mere end 5.000 over en 15-årig periode er personaleudgiftens andel altså steget fra 64,3 pct. til 73,9 pct. af de totale udgifter.

Lønudgifterne kan også sættes i forhold til statsbanernes totale indtægter. I 1955-56 blev 67,2 pct. af driftsindtægterne anvendt til lønninger, men i regnskabsåret 1968-69 var procenttallet 90. Disse tal viser, at statsbanerne selv med en ganske betydelig personale-reduktion ikke kan holde lønudgifterne stangen.

Et andet personaleforhold, der også er værd at notere sig, er, at de fastansatte procentuelt er steget sammenlignet med løst ansatte. Man kan i den forbindelse rejse spørgsmålet, om ikke en virksomhed, der personalemæssigt stagnerer eller skal gå tilbage, har brug for en større fleksibilitet, end disse tal frembyder.

Et samlet billede af de udførte præstationer viser, at præstationerne pr. ansat er steget, bortset fra stykgodsområdet, der desværre er et meget personaleforbrugende område.

Nordisk komite for transport-økonomisk forskning har beregnet, at der fra 1967 til 1980 kan forventes en vækst for jernbanerne. For passagertransportarbejdet er væksten beregnet til 12 pct., mens den for gods-transportarbejdet er helt oppe på 150 pct. I disse beregninger indgår nye S-baner, en fast forbindelse i H-H-linjen og andre lignende faktorer. Hertil må vi lægge den teknologiske udvikling, og på dette område har jernbanerne sikkert mulighed for at nå længere end konkurrerende transportforetagender. Også den samfundsmæssige udvikling må påregnes at blive gunstigere, når man tænker på den øjeblikkelige debat om forureningen. Der er en stigende forståelse for, at kollektiv transport og ikke mindst jernbanetransport er et hensigtsmæssigt transportmiddel, hvis man vil undgå støj, røg, ulykker, trængsel og rovdrift på ressourcer og ophobninger ved flaskehalse.

Stærke og svage sider

Statsbanerne som transportvirksomhed har både svage og stærke sider. En af vore stærke sider er den enorme kapacitet, som må søges udnyttet. Bloktog er en stærk side i konkurrencen, og kan vi lave bloktog, har vi et godt våben. En anden af statsbanernes stærke sider er et godt og loyalt personale, der vil komme til at betyde meget for virksomheden i fremtiden. Endelig vil faste forbindelser betyde uhyre meget for statsbanerne, fordi de faste forbindelser vil samle vort transportmæssigt sønderdelte land.

På vor svage side tæller uligheden i konkurrencen, sagde Povl Hjelt og nævnte i samme forbindelse de sociale forpligtelser, der er pålagt statsbanerne. Lønandelen i en inflationsperiode er også en økonomisk belastning og blev betegnet som firmaets økonomiske hovedproblem, hvorunder også hører fleksibilitets-spørgsmålet.

På kundesiden er det måske navnlig den omstændighed, at vi ikke altid har den kvalitet, vi burde have; f.eks. er vor service og komfort ikke altid op til den standard, man kan forlange i dag, og på godstransportområdet må vi ændre sidesporpolitikken og stykgodssystemet. Vor salgsindsats lader også en del tilbage at ønske.

Spørgsmålet må herefter være, hvad virksomheden kan gøre for på afgørende måde at ændre disse til-

stande og vendt den hidtidige udvikling, hvor vi har fået mindre og mindre af markedet. Det kan man gøre ved at udnytte de stærke sider og søge at fjerne flest mulige af de svage sider.

Den transportpolitiske side af sagen

Først og fremmest må vi fra en mere passiv holdning indtage en mere aktiv holdning i spørgsmålet om vor rolle i samfundet, vor stilling i det transportpolitiske billede. Virksomheden må derfor danne sig en mening om dens virke, og denne mening må vi argumentere for. Aktiviteten må i første række gå ud på at søge en løsning på problemerne om lighed i konkurrencen og dernæst statsbanernes socialt betonedede opgaver.

I denne forbindelse sagde Povl Hjelt, at han fandt det naivt at forestille sig, at landevejssektoren – navnlig den tunge godstransport – vil blive belagt med de fulde omkostninger, som vi mener den skal belægges med. Dels er en sådan tanke sikkert politisk umulig, idet der ville blive tale om meget store beløb, men selv om der blev indført ret væsentlige forhøjelser, må man ikke tro, at dette vil være eneafgørende i konkurrencen.

Man må finde ud af, hvilket økonomisk niveau en virksomhed som statsbanerne skal leve op til. Skal vi som i dag både afskrive og forrente, eller skal vi kun stille mod balance på driftsregnskabet, eller kan vi få hele banenettet, sikringssystemet m.v. stillet til rådighed såvel i henseende til anlægsudgifter og driftsudgifter mod en beskeden brugerafgift, ligesom last- og rutebiler i dag har vejnettet til rådighed mod en beskeden afgift. Et sådant økonomisk niveau kan etableres rent regnskabsteknisk, og det koster ikke noget. Alle virksomhedens aktiviteter må da måles mod det niveau, som vil være normgivende for vore priser og i vort salg. Alle de aktiviteter, som ikke kan klare dette niveau, men som vi alligevel skal udføre, må da kunne debiteres over for det offentlige. Også dette kan ordnes rent regnskabsteknisk. En statsejet virksomhed hverken kan eller skal afvise at påtage sig opgaver inden for transportsektoren, når der er konstateret et samfundsmæssigt behov herfor, selv om opgaven ikke kan ske på et almindeligt forretningsmæssigt grundlag. Der kan som eksempel herpå også nævnes opretholdelse af strækninger, f.eks. den vestjydske længdebane, sejladsskibe på Samsø, nærtrafik i København, elevatorer for gangbesværede, ekstra personvognsreserve til spidsbelastning, omlæggelse af parkeringspladser ved jernbanestationer, ekstra komfort i personvognene, hvis man for samfundets skyld ønsker at lokke bilisterne

væk fra vejene, eller hvis man har ønsker om at spare på vejsektoren.

Virksomhedspolitiske overvejelser

Af de af ministeren udstedte bestemmelser fremgår, at generaldirektøren for statsbanerne over for ministeren er ansvarlig for, at statsbanerne opfylder de krav, der må stilles til en forretningsmæssigt og økonomisk veldrevet transportvirksomhed. På dette grundlag må den overordnede målsætning eller virksomhedens idegrundlag fastlægges. Virksomhedsledelsen er i gang med at formulere en sådan målsætning og skal herefter fastsætte målsætninger for de enkelte fagområder. En sådan målsætning er nødvendig som grundlag for den langtidspanlægning, som virksomheden også skal i gang med.

Vi mener, sagde Povl Hjelt – og jeg tror, personalet er enige – at virksomheden ikke har nogen ordentlig fremtid, hvis den ikke kan opnå ekspansion. Det vil med andre ord sige, at vi skal sætte meget afgørende ind på at sælge mere, vi skal forbedre de produkter, vi vil sælge, vi må fjerne de problemer, vi har i vor produktion, og vi må indrette vore takster og vore priser på en sådan måde, at de passer til opgaverne.

Som et led i denne ekspansion tages problemet omkring virksomhedens image op til behandling. Virksomheden DSB er en ganske moderne virksomhed, men vi skal også udad til virke som en moderne virksomhed. Derfor må vi begynde at løfte vort designproblem, og i ledelsen tror man på, at et integreret designprogram vil medvirke til at genskabe bevidstheden om, at DSB – trods sine nu snart 125 år – er en moderne og fremadrettet virksomhed. Designprogrammet skal bl.a. omfatte bomærke, firmanavn, typografi, farvevalg, uniformer og tryksager.

Skal vi bringe virksomheden fremad, kan vi ikke enten satse på ekspansion eller på en reduktion af omkostningerne, men vi er simpelthen nødt til at sætte alle kræfter ind på begge punkter. D.v.s., at der skal sættes stærkt ind på en øget rationalisering og effektivisering, og alle må derfor vænne sig til at leve med forandringer.

Områdedrift giver betydelige omvæltninger

Som allerede nævnt udgør lønudgifterne ca. 74 pct. af statsbanernes samlede udgifter. Denne voldsomme udgift nødvendiggør en nedtrapning af personalestyrken, og en sådan nedtrapning er lige så fundamental

vigtig for virksomheden som en optrapning af aktiviteterne i form af salg af vor produktion. Derfor må personalepolitikken indtage en væsentlig plads. Spørgsmålet om en optimal anvendelse af personalet må indtage en central position. Vi må bl.a. ved anvendelse af tankerne om motivation arbejde hen imod en målbevidst nyttiggørelse af alle medarbejdernes evner og anlæg, og selv om Povl Hjelt absolut anerkendte det arbejde, der har været gjort med støvsugningen, troede han ikke på, at virksomhedens problemer er eller vil blive løst ad denne vej. Fremtidig skal rekrutteringen ske med yderste varsomhed, og man må overveje en løsere tilknytning for en del af det personale, der skal nyrekrutteres.

Statsbanernes uddannelse og udvælgelse af ledere må tages op til nyvurdering. Det at lede er i dag noget helt andet, end det var tidligere, og det er derfor af afgørende vigtighed, at virksomhedens ledere udvælges med største omhu. Vi må derfor i stillingsoplag og i udvælgelse tilnærme os metoder, som i øvrigt kendes på det private arbejdsmarked, sagde Povl Hjelt.

Efter en kort omtale af faggrænsernes fordyrende og besværliggørende virkning kom generaldirektør Hjelt ind på spørgsmålet om fleksibilitet – især med henblik på personalets omflyttelighed i forbindelse med tanker om storstationsdrift og andre strukturændringer. Strukturuomlægningen pr. 1. april 1970 må vel betegnes som en centralisering og må kun betragtes som den første del i en samlet strukturuomlægning. Herved forsøger man at undgå besværende og fordyrende mellemlid af administrativ karakter. Tilbage står, at virksomheden har et behov for decentralisering af en hel række funktioner, som ikke nødvendigvis bør ligge på et centralt plan. Denne decentralisering og delegering har hidtil været benævnt »storstationsdrift«, men man er for tiden ved at døbe den om til »områdedrift«. Ved etablering af områdedrift skal en række opgaver lægges ud til lokale områder, og der er i første omgang tænkt på en række personaleadministrative opgaver, trafikafviklingsopgaver, en del af salgsarbejdet, budget og regnskab og flere andre ting.

Der er ingen tvivl om, at områdedriftens indførelse vil betyde dybtgående ændringer, hvis den skal føre til de ønskede forbedringer.

I forbindelse med områdedrift skal hovedadministrationen gås efter i sømmene. Virksomhedens organisation må løbende tilpasses udviklingen, og organisationen må gøres dynamisk, således at virksomheden til stadighed kan leve op til de krav, som må stilles til en moderne og effektiv virksomhed.

Det nuværende regnskabsystem kan betegnes som mangelfuldt, idet det i for ringe grad giver oplysninger om indtægter og omkostninger for vore delprodukter og for dele af vort produktionsapparat. Det må ændres således, at det tilgodeser virksomhedens styringsbehov. Også registreringssystemet må forbedres, og der må ske en hurtigere fremskaffelse af vigtige informationer.

Endelig må man ikke glemme den generelle virksomhedspolitiske planlægning. De dispositioner, som en virksomhed af DSB's karakter foretager, er af langsigtet art, hvad enten det drejer sig om bygning af en station, køb af en vogn, anættelse af en person o.s.v. Det er afgørende nødvendigt, at der lægges stor vægt på at udbygge og styrke planlægningsfunktionerne, og man har da også taget skridt til at etablere en integreret langtidspanlægning for hele virksomheden.

Planer af mere specifik art

Efter de foran anførte mere generelle betragtninger kom generaldirektør Hjelt i sit foredrag ind på virksomhedens planer af specifik karakter. Disse planer er opdelt i produkter og funktioner, som udgør generaldirektoratets egentlige planlægningsopdeling. Bag planerne ligger generaldirektørens ønske om ekspansion, problemet omkring virksomhedens omkostninger og en eliminering af de problemer, der er knyttet til selve produktionen.

For passagertransportens vedkommende må den fortrinsvis koncentreres omkring trafik imellem bysamfund og lokal trafik i relation til større bysamfund. Selv om Storkøbenhavns trafik ikke forretningsmæssigt kan svare sig, må vi erkende, at vi har denne opgave pålagt, og vi bør altså også fuldt ud tilgodese den. Regnskabsmæssigt er det nødvendigt at udskille den storkøbenhavnske nærtrafik pr. jernbane for at påvise underskuddet og opnå den fornødne underskudsdekning.

I fjerntrafikken har vi en hård konkurrence fra fly på grund af den større hastighed og fra biler med den større fleksibilitet. Vi bør nok satse på gennemgående tog, der kun standser ved bysamfund, hvor trafikunderlaget er tilstrækkeligt til dækning. Dernæst bør vi tilstræbe bekvemmelighed, hurtighed og sikkerhed.

Bekvemmelighedskravet må søges opfyldt på kort sigt for at genvinde en del af de passagerer, der har været tiltrukket af bil- eller flyalternativet, og vi må derfor koncentrere os om en mere kundevenlig udformning af vort produktionsapparat. Det kan ske igennem mere tiltalende udseende af stationsbygning-

erne og de hermed forbundne passagerfaciliteter. Vi skal også være i stand til at tilbyde passagererne fornøden rejsevejledning og forplejning, bedre håndteringsmuligheder for passagerernes bagage, et rejse-godssystem, der så vidt muligt sikrer, at bagagen følger passagererne. Vi må sørge for en bekvem og tiltalende udformning af driftsmateriellet og skaffe muligheder for servering i togene og sovemuligheder i nattogene. Rejsetiden må fortsat nedskæres, og vi må tilstræbe en præcis afvikling af trafikken. På længere sigt må vi gøre noget afgørende ved hastighedskravet, og her spiller de faste forbindelser naturligvis stærkt ind, men også materielsiden med forøgede fremføringshastigheder og større accelerationsevne kan få stor betydning.

Alle disse krav af almindelig art skal søges gennemført i det omfang, som vor økonomi muliggør det. Det kan ske igennem en rationel tilrettelægning og dimensionering af vore driftplaner, optimal udnyttelse af vort personale og vort materiel samt en rationel vedligeholdelse af materiel og anlæg.

For Københavns nærtrafiks vedkommende oplyste generaldirektøren, at man ud over det igangværende arbejde med Køgebugtbanen og Hareskovbanen arbejder med nyt revisionsværksted i Tåstrup, nye sikringsanlæg, et HKT-anlæg, teleinstallationer, fjernstyringsanlæg, parkeringspladser ved S-stationerne, nyt S-togsmateriel, nyt materiel til Kystbanen og en regnskabsmæssig udskillelse af nærtrafikområdet. Herudover har man planlagt at kigge Lundtofte-banens rentabilitetsberegninger efter i sømmene, en udbygning af S-banenettet til Roskilde, Køge og Frederikssund; og endelig må vi, sagde generaldirektør Hjelt, nøje overveje og undersøge mulighederne for enmandsbetjening af S-tog.

For fjerntrafikkens vedkommende er man allerede langt fremme med faciliteter for bagagetransport, bagagevogne og transportbånd, ligesom spørgsmålet om perronhøjde og bedre ind- og udstigningsforhold i vognmateriellet er på arbejdsprogrammet. Af de mange aktiviteter kan her opremses bygnings- og strækningforsønelser, ansigtsløftning på Københavns Hovedbanegård og andre bystationer, bedre adgangsforhold til stationerne, parkeringspladser, mekaniske vognvaskeanlæg, så vi kan få bedre renholdt materiel, nye værksteder, automatisk togstop og hastighedskontrol og sidst men ikke mindst mere kundevenlig indretning af personvognene.

Der arbejdes også med tanker om indførelse af en stikprøvevis billetkontrol i langt større omfang, end

den man kender i dag for nærtrafikkens vedkommende.

På længere sigt må man tage problemerne om kurvestyret materiel, gasturbinetog og automatkobling op.

Modernisering af godstrafikken

Virksomheden har en betydelig interesse i salg af godstransporter. Med dette mål for øje søger man inden for rammerne af sund økonomi at tilbyde den bedst mulige transportstandard. Heri ligger spørgsmål som hurtigere vognomløb, kortere terminaltider, bedre udnyttelse af rullende materiel og alle former for godshåndteringsudstyr. Endvidere beror det på en løsning af problemerne omkring vore flaskehalse f.eks. Storebælt, H-H-linjen, rangerbanegårde o.s.v.

Statsbanerne må i stigende grad koncentrere sig om transport fra dør til dør. Dette kan ske helt og holdent pr. jernbane ved udbygning af sidesporstanken, eller det kan ske ved at anvende lastbiler til terminaltransport i tilslutning til jernbanetransport. Hvis det anses for rigtigt at erstatte jernbanetransport med lastbiltransport i stykgodssektoren, så må vi skaffe denne lastbilkapacitet, sagde generaldirektør Hjelt. Vi vil tilstræbe at opnå dette ved oprettelse af kontrakter med lokale lastbilejere, således at statsbanernes egen lastbilkapacitet ikke øges nævneværdigt – og måske endda mindskes i de kommende år. Vi må i samme forbindelse dyrke problemet omkring intern og ekstern transport og søge at gå ind i virksomhedernes transportproblemer og løse dem. Markedsføringen er i denne forbindelse af kolossal vigtighed, fordi vi herigennem kan søge udnyttet den ledige kapacitet i eksisterende godsvognsløb og samtidig sætte ind på salg af transportere, der giver den højeste omkostningsdækning – og det er nok indtil videre vognladningsgodset.

Indsatsen på godssalgsarbejdet må i øvrigt fortrinsvis helliges salg af transportere over lange afstande på dansk grund og herunder især i relationer, hvor en skæv retningsbalance gør sig gældende. I almindelighed gælder, at transittrafik for vognladningsgods skal nyde mest mulig fremme.

For at holde personaleomkostningerne nede må vi også overveje mulighederne for at nøjes med lokomotivføreren i godstoget. Vi må reducere omfanget af rangerarbejde, og vi må arbejde videre med tankerne om etablering af containerbloktog.

Der arbejdes for tiden intenst i stykgodsudvalget, og tankerne om etablering af knudepunktstrafik er besluttet gennemført. Sammenlægningen af ilstygods og fragtstygods til een forsendelsesart er forlængst be-

sluttet (lovforslaget vedtaget af folketinget den 12. marts 1971. Red.), og der arbejdes med planer om en organiseret afhentning og udbringning af stykgods. I samme forbindelse skal forskellige pakhuse moderniseres, men man søger at nå frem til billige løsninger, »for vi har ikke råd til paladserne«.

»Andre indtægter«

Statsbanerne lever jo af andet end transport. Vore arealer, bygninger og øvrige faciliteter skal primært anvendes til at støtte vor hovedopgave, som er transport. Sekundært skal de udnyttes på den måde, som giver størst mulige indtægter for virksomheden, samtidig med at de om muligt hjælper til opfyldelse af det primære formål: at få flest mulige mennesker til at benytte jernbane.

Vi må i øvrigt tilstræbe at få de størst mulige indtægter ved sådanne aktiviteter, der sigter på at drage fordel af, at mange mennesker færdes på vore områder.

Under gruppen, der omfatter andre produkter end transport, bør nævnes statsbanernes rejsebureauvirksomhed. Der vil i årene fremover blive opretholdt og videre udviklet en landsdækkende kæde af moderne rejsebureauer med det hovedformål at yde en god rejsebureauservice til alle, som har interesse i at rejse, uanset hvilket rejsebehov den enkelte i en given situation måtte have. Denne rejsebureauvirksomhed må drives i et sådant omfang og på en sådan måde, at den kan give et rimeligt økonomisk bidrag til den totale virksomhed. Vil vi opfylde disse hovedopgaver, må vi ikke stirre os blinde på vort eget produkt alene, men et effektivt arbejdende rejsebureau må have så mange produkter, som kunderne måtte ønske, for i modsat fald søger kunderne andre steder hen, og hermed mister vi tillige muligheden for at kunne påvirke dem til køb af vort hovedprodukt. Det gør ikke noget, at jernbanesalgets procentuelle andel af totalomsætningen i et rejsebureau falder, blot jernbanesalgets reelle omfang stiger. Derfor må vi også i stigende omfang markedsføre billige flyrejser, og vi må optage den gren, der i rejsebureausproget hedder »incoming business«.

Integreret virksomhedsledelse er målet

Statsbanerne må tilstræbe et effektivt administrationsapparat, der sikrer en rationel og kvalitativ god og koordineret behandling af alle administrative opgaver. Organisationsstrukturen må derfor til enhver tid afpasses efter behovet, og virksomhedens personale og kapitalressourcer må udnyttes optimalt. Personaleanvendelsen må effektiviseres gennem spørgsmål om

multianvendelse og personaleflytbarhed, ligesom der skal arbejdes seriøst med personaleudvælgelsesspørgsmål og ikke mindst lederudvælgelsen. Der skal arbejdes med personaleprognoser, og statsbaneledelsen må nok også på et tidspunkt tage op til nøjere overvejelse, om virksomheden ikke bør nedsætte aldersgrænsen for at få større tilgang af nyt blod.

I generaldirektoratet er man i gang med afslutning af strukturuomlægningen og skal til at arbejde med decentralisering af visse driftsfunktioner, omkostningsanalyser og opstilling af budget- og ansvarsnormer (områdedrift).

Planlægningsfunktionerne skal styrkes, hvilket bl.a. er sket ved oprettelse af generaldirektørens sekretariat, trafikplanlægningstjenesten og baneafdelingens planlægningskontor.

En afsluttende appel til organisationerne

Ved at starte med at opridse statsbanernes svækkede stilling gennem de sidste 15 år ved manende og dystre tal for derefter at give udtryk for tanker og planer om ekspansion med det formål at øge indtægterne måtte en naturlig afslutning på generaldirektør Povl Hjelts foredrag blive en appel til organisationslederne om medvirken til de forestående personale-reduktioner. En sådan appel udeblev da heller ikke.

Generaldirektør Hjelt sluttede med at sige, at personalelønningerne er det udgiftsområde, der må påkalde størst opmærksomhed, og at man som et led i omkostningsreduktionerne må have nedtrappet personalestyrken. Danmark er vel nok et af de sværeste lande i Europa at drive jernbaner i, men det er da heldigvis ikke håbløst, sagde Povl Hjelt, og efter at have mindet om Kurt Nicolins virke ved SAS, konsul John Meyers gyldne kur for Grenaa Dampvæveri og Bomuldsspinderierne og Sten Danøes stærkt omtalte aktivitet for Thrige-Titan mindede han om, at statsbanerne kunne komme i samme situation, dersom man ikke prøvede at ændre stillingen. Der må derfor stilles store krav til alle i virksomheden og store krav til organisationernes ledere om styrke og fremsynethed. »Jeg ved, det ikke kan undgås, at det vil gå ud over nogle ved virksomheden, for man kan ikke lave store ændringer, uden at det går ud over nogen, men jeg håber, at organisationernes ledere vil forstå, at det kan ikke være det helt centrale, hvis det gavner den store flerhed, for det, der på kort sigt kan gøre ondt, kan på længere sigt komme til at gøre godt. Jeg håber, at man vil være med til at bringe virksomheden frem«, sluttede Povl Hjelt sit foredrag.

Der er skabt usikkerhed og uro på arbejdspladserne

Børge Aanæs, Dansk Jernbane Forbund, indledte debatten efter generaldirektør Povl Hjelts foredrag med at sige, at den umiddelbare opfattelse – dog stærkt forenklet – måtte være, at virksomheden var parat til at træde i likvidation, men at man gerne søgte en genoplivning.

Børge Aanæs hæftede sig herefter ved, at posterne forrentning og afskrivning efterhånden havde indtaget en dominerende plads på statsbanernes samlede underskud, og den aktivitetsforøgelse, generaldirektør Hjelt havde lagt op i et foredrag, må nødvendigvis betyde en forøgelse af investeringer i statsbanernes anlæg og materiel i de kommende år. Det vil med andre ord sige, at vi kan forvente, at afskrivning og forrentning kommer til at figurere med endnu større beløb på statsbanernes regnskab, og hermed vil det egentlige driftsunderskud blive en mindre og mindre del af statsbanernes samlede underskud.

For organisationerne er personalespørgsmålene de alt overskyggende, og det kunne da egentlig være rart at vide, hvor mange af os der kan regne med fortsat beskæftigelse ved statsbanerne. Vi har kun hørt, at det nu er forbi med den passive holdning, og at der skal ske en nedtrapning af personalestyrken, men der er kun tale om tanker og ikke om en endelig afklaring af disse forhold. For personalet er det altafgørende, at disse tanker afklares i den nærmeste fremtid, således at der kan skabes en lille smule lyst til at fortsætte i virksomheden.

For ikke længe siden kørte statsbanerne en reklamekampagne under mottoet »En fremtid ved DSB«. Denne opfattelse kan man nok forsøge at give folk, der står udenfor, men det kniber somme tider en smule for dem, vi har hos os.

Generaldirektøren gjorde det også klart, at personalet må lære at leve med forandringer, og at virksomheden målbevidst vil søge at nyttiggøre personalet gennem angreb på eksisterende faggrænser og udnyttelse af en større omflyttelighed, men der er ingen tvivl om, at en sådan fremgangsmåde vil skabe usikkerhed og uro, som det kan være svært for statsbaneledelsen at leve med. Det blev også sagt, at generaldirektøren forventede, at organisationslederne kunne gå ind i et samarbejde om alle disse forhold, men Børge Aanæs gav udtryk for den opfattelse, at organisationsledere, der blankt accepterede en sådan målsætning, kun ville få en ganske kort levetid, hvis de ikke ville være i stand til at skaffe lidt mere sikkerhed for personalet. Som et eksempel på denne usikkerhed nævnte Børge

0 Aanæs et netop udsendt cirkulære, hvori statsbanerne bekendtgør, »at det er besluttet, at «. Han ville foretrække et cirkulære med ordlyden: »Efter aftale med jernbaneorganisationerne er det besluttet, at «. I de nævnte tilfælde var man på forhånd enige om gennem forhandlinger at nedsætte en arbejdsgruppe, der skulle finde frem til en løsning af konstaterede problemer. Arbejdsgruppen er endnu ikke nedsat og har som følge heraf heller været i arbejde, men alligevel har generaldirektoratet truffet en beslutning i denne sag. Fra organisationernes side må man derfor kræve, at statsbanernes ledelse ikke blot taler om samarbejde med organisationerne og organisationslederne, men virkelig forsøger at leve op til et sådant samarbejde. Dette kan ikke ske igennem en ensidig beslutning fra statsbaneledelsens side.

Der er grus i maskineriet

Når man taler med personalet ved statsbanerne, kan man ikke undgå at føle, at man er ved et firma, der er i hurtig »nedtælling«, og der er intet, der virker mere deprimerende, sagde O. H. Jensen, Jernbaneforeningen. Derfor var han også enig med generaldirektørens udtalelser om, at statsbanerne skal satse på en ekspansion.

Der er ingen tvivl om, at alle ved statsbanerne virkelig holder af virksomheden, men man må også fra ledelsens side være klar over, at der må være en pris for de forandringer, der skal finde sted. Personalet er ikke blot brikker i et spil, men levende mennesker, og det bliver både generaldirektøren og organisationslederne nødt til at tage med ind i billedet, når der skal træffes dispositioner. Det kan måske nok lykkes at fjerne et par formænd, og måske kommer flere med »på vognen«, men man kan ikke dermed fjerne den frygt, der er ude blandt personalet.

Organisationerne har i allerhøjeste grad bevist, at de inden for rimelige grænser er parat til at leve med forandringer, og det turde være godtgjort gennem den strukturændring, der fandt sted pr. 1. april 1970. Personalet har også været med til at skabe en vis fleksibilitet, og man må vel nok påstå, at det er fantastisk, at statsbanerne hidtil har undgået stærke reaktioner som følge af allerede gennemførte omlægninger – det kunne ikke ske i andre virksomheder, heller ikke inden for andre styrelser.

O. H. Jensen hæftede sig også ved generaldirektørens udtalelse om, at statsbanerne vil tilnærme sig metoder, der gælder på det private arbejdsmarked, når der er tale om opslag af stillinger. Hans kommentar

var, at han – på linie med Børge Aanæs – såmænd ville erklære sig tilfreds, blot opslagene om ledige stillinger kommer.

O. H. Jensen bekræftede sin vedgåelse af planerne til strukturændring pr. 1. april 1970, men måtte påstå, at der for tiden er en del grus i maskineriet. Dette er sagt i den allerbedste mening, og fordi O. H. Jensen fandt, at måske ikke alle ansatte ville gå direkte til generaldirektøren og gøre opmærksom herpå. Når man har vedtaget at ændre strukturen, så må man også føre disse planer ud i livet. Der er stadigvæk alt for mange ting, der ikke er bragt i orden, og dette medfører en usikkerhed blandt personalet og en usikkerhed blandt arbejdsledere på forskellige pladser. Derfor opfordrede O. H. Jensen stærkt til, at statsbaneledelsen nu gjorde en ihærdig indsats for at få en afslutning af det, man var begyndt på, inden man kaster sig ud i en hel del andre aktiviteter.

Generaldirektørens bemærkninger om en nedsættelse af aldersgrænsen ved afgang kan opfattes som et løfte eller en trussel alt efter temperament. Man siger, at nye koste fejer bedst, men det kan også være, de blot fejer anderledes, sagde O. H. Jensen og fandt, at en lovændring, der pålagde en statstjenestemand en tidligere afgangsalder, ville være en »køn« tak til det personale, der gennem en lang årrække har stridt ved statsbanerne. Desværre må man jo nok konstatere, at mange af de, der går af ved pligtig afgangsalder, forlader statsbanerne med en vis lettelse.

Fra organisationernes side vil vi gerne være med i et positivt arbejde til at ændre statsbanerne til en levende virksomhed, der respekteres i det øvrige samfund, men organisationernes pris for deltagelse i dette arbejde må være en respekt for det enkelte menneske, der går ude omkring på arbejdspladserne. Derfor må organisationerne også have en væsentlig indflydelse på, hvordan omlægninger skal finde sted. Det drejer sig ikke alene om at få organisationsformændene og organisationernes respektive hovedbestyrelser med på tanken, for hvis ikke medlemmerne er med og står bag deres tillidsmænd i et sådant arbejde, må det betragtes som uigennemførligt.

Med bjergbane i Indien

»Jeg tror, det går, jeg tror, det går,« synes det lille-bitte damplokomotiv at stønne, mens det baner sig vej op over Himalaya-bjergenes skråninger.

Mens passagererne slapper af i de små personvogne og nyder den maleriske rejse, kæmper den lille »jernpony« fra det 19. århundrede for at slæbe dem til feriestedet Darjeeling højt oppe i bjergene.

Det drejer sig om en stigning på godt 2.000 meter, hvoraf meget tilbagelægges i skarpe hårnålesving. Undertiden kan man have en fornemmelse af, at den lille damper ikke kan klare det. Men efter 83 km og seks timer kører toget ind i Darjeeling.

Til trods for, at de lokale beboere har givet toget øgenavnet »legetøjstoget«, er der tale om en virkeligt arbejdende jernbane. Hver dag ved dagry kører toget ud fra Siliguri knap 500 km nord for Calcutta, med gods og alle pladser i personvognene optaget.

Turister, indiske og udenlandske, betaler 12 kr. for en 1. klasses billet med ret til at strække hals ud af vinduerne for at iagttage de maleriske bjergegne. Indbyggere fra de nærliggende landsbyer bidrager til underholdningen ved som gratister at springe på og af toget, mens det farer afsted med en top-hastighed på 20 km/tm.

Selv folk, der har betalt for deres billet, kan blive trætte af at sidde stille på deres pladser. Så hopper de af og lunter et stykke vej ved siden af toget, hvorefter de springer på igen.

Togrejsen begynder fredeligt, gennem rismarker og gamle landsbyer med lerklinede huse og græssende kvæg. Snart går turen gennem tæt tropeskov, der lidt efter lidt giver plads for kæmpemæssige pinier, bruisende vandfald og terrasser beplantet med teplanter med den verdensberømte Darjeeling te.

Efter hver drejning af sporet åbenbares en ny stor-slået udsigt til de lavere liggende terræner, man allerede har passeret. Midtvejs på rejsen hænger passagererne ud af vinduerne for at få et glimt af Kan-chenjunga, verdens trediehøjeste bjerg.

Ved landsbyen Sonada, kendt som »bjørnenes tilholdssted«, kører toget inde under træhuse, der er bygget ud på kunstige klippefremspring bygget af mennesker.

I hovedgaden i Kurseon, en by kendt for orkideen, der har navn efter den, kører toget så tæt på te-restauranterne og butikkerne, at turisterne kan følge med i, hvad der bliver serveret eller solgt, og de lokale blinde passagerer kan råbe en hilsen til deres venner.



De kæmpemæssige Himalay-bjerge danner en malerisk baggrund for lilleput-toget under dets vej mod højderne.

Videre fortsætter toget gennem Sukna, hvor tigre og vilde elefanter ved århundredskiftet ofte spærrede sporet i timevis.

Skolebørn kaster buketter af gule og lyserøde vilde blomster til tog-passagererne, mens ældre bjergboere ser til i stille fornøjelse. Spædbørn på mødres arme vinker, og de voksne kaster deres breve i de røde postkasser på siden af godsvognen. Selv aber og hjortevildt synes at følge toget med interesse, mens det slæber sig op ad bjergsiden.

I Darjeeling bliver toget modtaget af kvindelige kulier, der let bærer 70–75 kg bagage. Høflige passagerer fra den vestlige verden insisterer undertiden på selv at bære deres bagage til stor moro for de indfødte Darjeelingere, der griner og råber »Sahib er kuli, Sahib er kuli«.

Siden sin første tur i 1881 er toget af jernbane-eksperter og -elskere blevet anset for et miniature-mesterværk. Men i dag kører det med underskud og bliver efter al sandsynlighed et offer for den moderne tid. Utålmodige turister farer nu op ad bjerget til Darjeeling i taxi på tre timer, og lastbiler transporterer det meste af godset mellem Siliguri og Darjeeling. Lokalbefolkningen er fremdeles trofast over for toget, men ingen af den kunne drømme om at betale billet . . .

VIP

Politisk økonomisk orientering

2

Den stramme penge- og finanspolitik fortsætter

De økonomiske forhold er stadig af en sådan karakter, at den stramme penge- og finanspolitik må fortsætte. Nationalbankdirektøren udtalte dette for nylig. Nationalbankdirektøren fremhævede på Provinsbankernes årsmøde, at det har vakt både skuffelse og undren, at den stramme økonomiske politik ikke allerede har givet sig udslag i en bedre betalingsbalance. Han nævnte som grund hertil, at vort bytteforhold over for udlandet har udviklet sig i ugunstig retning, men navnlig fremhævede han, at det centrale i vanskelighederne er det forhold, at pengeindkomsterne er steget så hastigt, at de har neutraliseret den stramme penge- og finanspolitikens bestræbelser. Spørgsmålet er derfor, om det vil lykkes på en eller anden måde at få bremsset indkomststigning og lønglidningen. Det synes at være meget vanskeligt – og det er her ligegyldigt, hvem der har regeringsmagten. Baggrunden for lønglidning er naturligvis især mangel på arbejdskraft inden for industrien. Og hvor der er mangel, vil lønningerne blive presset op. *Det gælder både funktionær-, direktør- og arbejderlønninger.*

Men et andet spørgsmål, der også trykker vor økonomiske situation, er landbrugets vanskeligheder med at få afsat dets varer i Fællesmarkedslandene. Der er »låst af« i kraft af høje restriktioner. Havde landbruget kunne afsætte sine produkter i Vesttyskland som tilfældet var i frihandelsperioden i 1920'erne, ville Danmarks eksportindtægter være ganske anderledes gunstige, og dermed også betalingsbalancen. Men hertil kommer, at England nok køber store kvanta smør og bacon fra Danmark; men smørret er blevet betalt med en pris på 6–7 kr. kg (i Fællesmarkedet er prisen 14 kr.), d.v.s. en pris, der knap nok dækker produktionsprisen, og en pris, der skæpper alt for lidt i valutakassen. Også de engelske priser på dansk bacon er trykket på grund af store engelske subsidier til de engelske farmere og baconfabrikanter.

Der er derfor næppe tvivl om, at hvis ikke der indtræffer en *varig* forbedring af vore landbrugsprodukters pris- og afsætningsforhold, vil vor betalings- og valutabalancen påvirkes stærkt heraf, fordi det betyder, at industrien alene skal klare eksportfremgangen fremover. Noget tyder derfor på, at Danmark i lang tid endnu skal slås med sin betalingsbalance, og at

tanker om lettelse i skatter og afgifter må opgives en rum tid endnu.

Endvidere ser det ud til, at der af borgerne stadig kræves større ydelser af det offentlige i form af større beløb til uddannelse af de unge, flere hospitaler, plejehjem m.v. Perspektivplanen regner med, at hvis denne udvikling fortsætter, vil opfyldelsen af disse ønsker betyde, at stat og kommune vil beslaglægge 55 pct.–60 pct. af alt, hvad borgerne tjener. Set i dette lys, er tanken om nedsættelse af skatterne næppe realistisk.

Danmark og valutauroen

Ophobningen af store dollarbeløb i Vesttyskland førte som bekendt til ændringer i hele valutasystemet, særlig med hensyn til D-marken, der blev gjort flydende, hvilket i praksis vil sige, at den forbedrede sin position i forhold til dollars. Men det fremgik af den tyske økonomiminister Schillers vurderinger, at denne tingenes tilstand ikke skulle vare længere end få måneder, og at D-marken derefter atter ville finde sit gamle leje.

Baggrunden for uroen og milliardopkøbene af D-mark er amerikanske spekulations- og investeringspenge, der strømmer ind i Tyskland, dels fordi man dér venter bedre forrentning, men navnlig, fordi man forventede en opskrivning af D-marken, eller måske en devaluering af dollaren, der er truet af det enorme betalingsunderskud i USA, bl.a. som følge af Vietnamkrigen.

Uroen om D-marken faldt sammen med, at Danmark mistede 800 mill. kr. i valutakassen; og mange faldt straks for den antagelse, at det var danske spekulanter, der var med til at udtynke valutakassen. Det er imidlertid ganske urigtigt. Undersøgelser viser, at de 800 mill. kr. var blevet brugt til ordinære varebetalinger, og at der i april måned var ekstra store betalinger til u-landshjælp og skibskreditter.

Iøvrigt er det ikke tiladt danske banker at deltage i spekulationer omkring valutaerne. Heller ikke private kan på lovlig vis gå ind i spekulation af denne art.

Det var altså tilfældigheder, at D-mark-krisen og den danske valutabeholdnings

svingning nedad faldt sammen. Vi så det samme for et par år siden. Men det er vigtigt nu igen at fastholde, at der *ikke* har været tale om danske valutahajer i denne forbindelse. Vi må konstatere, at valutasvindet har forbindelse med skævheden i vor økonomi, bl.a. det, at vi stadig bruger mere, end vi producerer, hvilket øger importen.

Danmark og Fællesmarkedet

De gunstige forhandlinger mellem den britiske Europa- og handelsminister *Geoffrey Rippon* og De Seks, har naturligvis påvirket Danmarks situation, selv om mange centrale spørgsmål mellem briterne og fællesmarkedslandene er tilbage endnu som uafklarede.

Men alligevel tør og kan ingen tvivle om, at forhandlingerne, også for Danmarks vedkommende, muligvis står foran afgørelse i denne sommer. Forhandlingerne vil fra dansk side blive ført af økonomi- og handelsminister *Nyboe Andersen*. Herhjemme er der stillet et nyt krav for endelig tilslutning til Fællesmarkedet, idet Socialdemokratiet har krævet folkeafstemning – også selv om $\frac{5}{8}$ af folketingets medlemmer stemmer ja. Ifølge grundloven er en folkeafstemning ikke nødvendig; og statsretseksperterne er uenige om, hvorvidt den i det hele taget er lovlig i henhold til grundloven.

Professor, dr. jur. Alf Ross erklærer, at en bindende folkeafstemning under de givne forhold er grundlovsstridig, medens en anden retslærd professor, *dr. jur. Max Sørensen* erklærer den lovlig.

Regeringen støtter sig til den sidstnævnte; og det vil altså sige, at Danmark kan vente at skulle til folkeafstemning om dansk indtræden i Fællesmarkedet; enten i år eller til næste år vil afstemningen finde sted.

Officielt går både Socialdemokratiet og de tre regeringspartier ind for dansk tilslutning til Fællesmarkedet; men man må givetvis erkende, at kun partiet Venstre går ind med 100 pct. begejstring. De andre partier står på én gang positivt og dog tøvende og tvivlende. Dette er dog nok hovedessensen i indstillingen hos disse partier det som *Per Hækkerup* udtrykte således: *Hvis England går ind i Fællesmarkedet, er Danmark både af indenrigsøkonomiske og udenrigsgrunde nødt til at følge med ind.*

England ved skillevejen

Trods en betydelig skepsis i den engelske befolkning med hensyn til britisk medlemskab af Fællesmarkedet, synes det, som om de ledende politikere vil føre sagen igennem i Parlamentet, så snart man har opnået rimelige optagelsesbetingelser.

Ved de nylig afsluttede forhandlinger i Bruxelles lykkedes det den engelske forhandler *Geoffrey Rippon* at opnå ganske betragtelige fordele for Storbritannien. Bl.a. fik han gennemført betingelser for det engelske landbrugs indslusning i Fællesmarkedets landbrugspolitik, hvorved der sker tilnærmelser for priserne i en femårsperiode, således at de sidste pristilnærmelser finder sted den 31. december 1977.

Man enedes også om principper og om basis for de britiske finansielle bidrag til Fællesmarkedets kasse, uden at man dog nåede frem til konkrete tal. Rippon fik yderligere triumfer igennem, at De Seks akcepterede en overgangsperiode, kaldet »korrektiv periode« efter 1977, hvis Englands økonomi til den tid er svagere end forudset.

I forhandlingsprotokollen blev endvidere indskrevet andre vigtige ting bl.a., at atomenergisamarbejdet mellem England og De Seks er i orden. Den engelske forhandler fik også aftaler i stand om afsætningsforhold for det caribiske sukker – med en mulig associationsordning som resultat. Geoffrey Rippon erklærede sig endvidere indforstået med, at Sterlings rolle inddrages i de kommende forhandlinger. Det vil berøre Sterling som »verdens-valuta«.

Tilbage står imidlertid endnu en række spørgsmål. Det gælder ikke mindst New Zealands smør- og osteeksport. Sagen er den, at New Zealand leverer 40 pct. af britisk smørimport og ikke mindre end 56 pct. af osteimporten.

Problemet bliver, hvad der skal ske med new zealandsk smør og oste, når overgangsårene udløber i 1978. De Seks er nemlig foreløbig villig til at tilbyde garantier for priserne indtil 1978.

New Zealand presser på for at få så store fordele som muligt. Det er ganske oplagt, at England umuligt kan lade New Zealands farmere og mejerister i stikken; men hvem skal aftage smørret, når der i Europa produceres mere end rigeligt, og hvor der for blot 1½ år siden fandtes bjerge af smør i kølehusene i Vesttyskland.

Den engelske premierminister *Heath* ventes til konference med den franske præsident *Pompidou* i nærmeste fremtid, og meget tyder på, at Frankrig vil vise stor imødenkommenhed over for Storbritanniens ønsker, således at Heath kan rejse hjem med resultater, der afgørende kan ændre den engelske befolknings skepsis over for Fællesmarkedet. Heath ønsker forhandlingerne sluttet inden 1. august, således at Parlamentet i realiteten vedtager tilslutningen til Fællesmarkedet, inden partikongresserne til efteråret, hvor de yderliggående – både i Labour og i det konservative parti – vil køre det store skyts op mod Heaths fællesmarkeds politik.

Karl Schiller økonomisk topmand i Vesttyskland

Den vesttyske finansminister *Alex Möller* er trådt tilbage, tilsyneladende uden at have underrettet den tyske kansler på forhånd, hvilke kunne tyde på et mindre godt klima de to politikere imellem.

Officielt kunne den 68-årige finansminister henvise til alder og helbred; men han synes at have lagt vægt på at fremhæve, at han ikke ville tage ansvaret for statsfinansernes sanering, som vil blive nødvendig som følge af hele den internationale valutasituation omkring D-marken, og fordi dette vil betyde drastiske finanspolitiske indgreb og store besparelser på budgetterne, som han skulle lægge navn til.

Forbunds-kansler Willy Brandt udnævnte ingen ny finansminister. Han indstillede til forbundspræsidenten, at økonomiminister *Karl Schiller* overtog finansministeriet. Dermed får Schiller ledelsen af både penge- og finanspolitikken, budgetlægning og nedskæringer på de offentlige budgetter, ligesom naturligvis hele den alvorlige valutariske politik lægges direkte ind under ham.

Karl Schiller er oprindelig professor i økonomi, og længe har han i realiteten været den ledende kraft i den økonomiske politik.

Økonomiminister Schiller får særlig store beføjelser nu, idet han skal godkende alle statsudgifter, både de budgetterede og de uforudsete, der endnu ikke er placeret på budgettet.

Økonomiminister Schiller fik for nylig sine krav om den flydende markkurs triumferet igennem, imod Frankrigs og

Italiens ønsker; og det viser, hvor stærk Vesttyskland nu er økonomisk og erhvervsmæssigt, men også hvor sikkert Schiller har erkendt dette og handlet resolut derefter.

Med sin fasthed har han indledt en ny epoke i den tyske D-marks og i tysk valutapolitik historie. Med det mægtige opsving i vesttysk økonomi, i beskæftigelse, i produktion og eksport, er D-marken ved at blive ikke alene Europas, men hele verdens stærkeste valuta; og inden længe er det sandsynligt, at den vil optræde på linie med Sterling og Dollars som den førende på det internationale valuta- og kapitalmarked. Medens Dollars og Sterlings svaghed bliver mere og mere åbenbar, synes D-marken år for år at styrkes i værdi. Det skal nu vise sig, hvilken vej Karl Schiller vil slå ind på i sine valutariske bestræbelser. Meget tyder på, at han vil tage de største hensyn til, at de løbende forhandlinger mellem De Seks og Storbritannien, Danmark, Norge og Irland ikke tager skade af konflikter mellem vesttysk og fransk-italiensk pengepolitik. Han vil derfor uden tvivl sætte alle kræfter ind på, at D-marken ikke opskrives permanent, idet dette vil kunne skabe de største vanskeligheder for etablering af en monetær union mellem medlemslandene i Fællesmarkedet.

Ny uro i Mellemøsten

Den ægyptiske præsident Sadat har været ude for et fejlsagent kupforsøg, der har fået ham til at slå hårdt til mod sine fjender, der tilsyneladende har været blandt hans allernærmeste medarbejdere.

Det er vanskeligt at blive klar over, hvad der er den egentlige grund til kupforsøget, men en del kunne tyde på, at man er utilfreds med Anwar Sadats fredspolitiske bestræbelser over for Israel.

Men også andre grunde kan have spillet ind. Afgørende er nok, hvordan Sovjet ser på udviklingen.

Det er ikke udelukket, at begivenhederne kan udvikle sig kritisk; thi ingen bør tvivle på, at Sovjet ikke vil finde sig i, at Suez og Ægypten, med Asuandæmningen, som er bygget for Sovjetpenge og af Sovjet teknikere, falder i hænderne på et provestligt styre. De sovjetrussiske interesser omkring Suez er nu så store, at Ægypten ikke mere er herre i sit eget land; og Sadat gør nok klogt i at lægge en forsigtig politik an over for herskerne i Kreml.

Omkring DJIF's 25-års jubilæum

I efteråret 1945 fik undertegnede af maskiningeniør Hartig, som under krigen havde opholdt sig i Sverige, ved S.J.'s hovedstyre i Stockholm, overrakt et brev fra sekretær i S.J.I. (Svenska Järnvägmännans Idrottsförbund), daværende koncellisekretär C. E. Härzell.

S.J.I., der var stiftet i 1942, spurgte om lignende sammenslutning af jernbaneidrætsforeninger fandtes her, eller om der var betingelser for at starte en sådan i Danmark med henblik på samarbejde med svenske og evt. norske og finske jernbanekolleger.

4

Jeg begyndte derfor at undersøge, hvilke andre jernbaneidrætsforeninger der fandtes, foreløbig i København, foruden min egen, og kom på denne måde i forbindelse med formanden for *Jernbanens Idrætsforening*, daværende opt. Henry Klein, Gb., som straks viste sig stærkt interesseret.

Ved fælles hjælp fandt vi ud af, at der på dette tidspunkt var ca. en halv snes jernbaneidrætsforeninger fordelt over hele landet, nogle af de ældste startet allerede i tyverne, og de viste sig alle at være interesseret i en sammenslutning, dels på grund af ønsket om at drive deres idræt i konkurrencer med kolleger og dels ved udsigten til evt. udvekslingsrejser og sportslige konkurrencer med nordiske kolleger.

Vi besluttede derfor at indkalde repræsentanter fra alle danske jernbaneidrætsforeninger til et møde med det formål at stifte et *Danske Jernbaners Idrætsforbund*. Mødet fandt sted den 27. januar 1946 i Rømersgade, København, og D.J.I. blev stiftet, omfattende ca. 10 foreninger, et medlemstal på ca. 800 og med Henry Klein, København, som første forbundsformand.

En indbydelse til at overvære S.J.I.s kongres (repræsentantskabsmøde) i april 1946 i Stockholm gav os et indblik i det svenske forbunds organisation og forretningsgang, og det havde vi god brug for på dette tidspunkt.

Kort forinden var D.F.I.F. (*Dansk Firma Idrætsforbund*) stiftet, og det blev naturligt, at D.J.I. indmeldte sig her, for det første fordi D.F.I.F.s bærende ide var analog med vor, og fordi vi fik vor første beskedne økonomiske støtte gennem D.F.I.F.s andel i tipsmidlerne. Det var nemlig på dette tidspunkt umuligt at finde forståelse for vort arbejde hverken hos jernbanestyrelsen eller hos de faglige organisationer.

Det viste sig dog, at vor grundtanke var rigtig nok, D.J.I. voksede både m.h.t. forenings- og medlemstal, og det interskandinaviske samarbejde blev udbygget med nordiske jernbanemesterskaber i atletik, fodbold, skydning, svømning o.s.v., og i september 1947 blev *Nordiske Jernbaneidrætsmænds Samarbejdskomite* stiftet i Hälsingborg, med Henry Klein, Danmark, som første præsident.

Forbundet voksede stadig støt med flere nordiske jernbanemesterskaber og forenings-udvekslings-rejser på gensidig basis, og det skal her bemærkes, at det var de faglige organisationer, der først viste forståelse og støttede arbejdet med økonomiske tilskud, som måske nok synes beskedne (vore medlemmer var jo også medlemmer i de faglige organisationer), men disse til-

skud var meget kærkomne og nødvendige og er da også vokset pænt i takt med forbundets vækst.

Derimod var det stadig vanskeligt hos jernbanestyrelsen at finde forståelse for vort motto: »*At en god idrætsmand, skytte etc. (med dertil hørende koncentrationsevne) meget sjældent er en dårlig jernbanemand*«.

I denne forbindelse skal dog nævnes, at afd. generaldirektør Terkelsen to gange skaffede os hhv. 3000 og 2000 kr. som tilskud til afholdelse af meget »nødvendige« nordiske mesterskaber, ligesom vi også i hans tid opnåede visse fordele m.h.t. lempelser i rejse- og frihedsbetingelserne.

Ca. 10 år efter D.J.I.s stiftelse blev det i 1956 naturligt, i takt med udviklingen i vort samfund iøvrigt, at inddrage fritids- og hobbyaktiviteterne under forbundets virke, og navnet ændredes til D.J.I.F. (*Danske Jernbaners Idræts- og Fritidsforbund*), og aktiviteterne øgedes med bl.a. bridge, esperanto, filateli, folkedans, foto og smalfilm, musik og radioamatører.

Samtidig med at forbundet trivedes på indenlandsk og nordisk plan, er også opstået samarbejde på europæisk plan ved forbundets (på grund af økonomien noget platoniske) tilknytning til U.S.I.C. (*Union Sportive Internationale de Cheminots*) og organisationen for kulturelle aktiviteter F.I.S.A.I.C. (*Fédération Internationale des Sociétés Artistiques et Intellectuelles de Cheminots*). Dette samarbejde resulterer i beskedne deltagelser i europæiske jernbanemesterskaber og festivaler i enkelte sports- og hobbyaktiviteter.

Da der i den sidste del af fhv. generaldirektør Skovs »regeringstid« har vist sig en voksende forståelse og interesse for personalets fritidsbeskæftigelse, og denne støtte er blevet formidlet forstående og virkningsfuldt af personalechef Rolsted Jensen gennem Velfærds-kontoret, synes D.J.I.F. med sine 52 foreninger og 2000 aktive + ca. 5000 passive medlemmer at kunne begynde de næste 25 år med færre bekymringer end tidligere.

Jeg ønsker D.J.I.F.s dygtige og idealistiske ledere held og lykke til fremtidig at fortsætte deres arbejde til gavn for deres kammerater og medlemmer og for vor etat. Og jeg ved, at forbundet glæder sig til at vise interesserede og venner eksempler på så mange som muligt af foreningernes aktiviteter ved jubilæumsarrangementet i Fredericia den 5. og 6. juni, et arrangement som det ikke havde været muligt at gennemføre uden den entusiastiske medvirken af ledere og medlemmer fra hele landet.

N. Glargaard.

Med virkning fra 1. oktober 1971 vil der herefter blive ydet en *bonus* på indtil videre $\frac{1}{3}$ til de tillægspensioner, som udbetales på grundlag af de nugældende regler. Bonus, der afrundes efter samme regler, som gælder for tillægspension, udbetales månedlig sammen med tillægspensionen, første gang i slutningen af september 1971.

Tabellen nedenfor viser for de første otte årgange tillægspensionister størrelsen af bonus for de medlemmer, som indtrådte i ordningens første år, d.v.s. senest 31. marts 1965, og som der er indbetalt fuldt bidrag for indtil deres fyldte 67. år.

Ancien. v. d. 67. år (år)	Tillægspension (kr.)	Bonus, afrundet (kr.)	Samlet ydelse (kr.)
1	600	204	804
2	624	204	828
3	648	216	864
4	672	228	900
5	696	228	924
6	720	240	960
7	780	264	1.044
7½	816	276	1.092
8	840	276	1.116

Bidraget til ATP bliver pr. 1. oktober 1972 forhøjet med $\frac{2}{3}$ for arbejdsgivere og lønmodtagere og udgør fra denne dato følgende beløb:

	ATP-bidrag pr. 1. oktober 1972.	
	Ugebidrag (kr.)	Månedsbidrag (kr.)
Lønmodtagere	3,00	12,00
Arbejdsgivere	6,00	24,00
Tilsammen	9,00	36,00

Ligeledes fra 1. oktober 1972 forhøjes de kommende *slutpensioner* med $\frac{2}{3}$, d.v.s. fra 2.400 kr. til 4.000 kr. (i praksis 4.008 kr.) årligt. De øvrige kommende pensioner forhøjes i forhold til den forsikringsmæssige dækning, som det opskrevne bidrag skaber. For de ældste aktive medlemsårgange suppleres pensionsopkrivningen med et bonusbeløb, således at den samlede ydelse (pension plus bonus) i alle tilfælde forhøjes med ca. $\frac{1}{3}$ i forhold til de nugældende regler.

For medlemmer indtrådt i tillægspensionsordningen senest 31. marts 1965 kan den nye pensionsskala med tillæg af bonus belyses med følgende uddrag, opgjort efter femårs-aldersintervaller:

Født april	Opskreven pension (kr.)	Bonus (kr.)	Samlet ydelse (kr.)	Stign. i f.t. nugæld. regler (kr.)
1936	4.008	—	4.008	1.608
1931	3.912	—	3.912	1.512
1926	3.432	—	3.432	1.032
1921	2.772	—	2.772	732
1916	2.052	—	2.052	552
1911	1.512	84	1.596	396
1906	972	228	1.200	300

For medlemmer indtrådt i tillægspensionsordningen den 1. april 1965 og senere gælder den regel, at de for hvert anciennitetsår opnået efter 1. oktober 1972 får ret til 100 kr. — mod hidtil 60 kr. — i årlig tillægspension.

De ændringer i ATP's forsikringsplan, som følger af den besluttede opkrivning, vil blive forelagt forsikringsrådet til aktuarmæssig godkendelse.

Nyt fra forsikringsagenturföreningen

Udvidet og forbedret indbo/ansvarsforsikring

Med virkning fra 15. maj 1971 har *Forsikringsagenturföreningen* åbnet adgang til tegning af en udvidet og forbedret indbo/ansvarsforsikring.

Vore tillidsmænd vil i den kommende tid søge kontakt med alle vore medlemmer, med henblik på omtegning af den løbende forsikring. Da det imidlertid er uundgåeligt, at det vil være en del tid inden alle kan blive besøgt, er der mulighed for selv at tage initiativ til ændring af forsikringen, enten ved henvendelse til den lokale tillidsmand (se fortegnelsen

her i bladet) eller direkte til kontoret. Og der er god grund til at gøre det, hvis man f.eks. skal på rejse, hvis man har varer i køle- eller fryseanlæg, hvis man ønsker at sikre sig nyværdierstatning, eller at gardere sig mod underforsikring, eller hvis man iøvrigt vil have en fuldt moderne forsikringsform.

Den nye forsikringsform dækker naturligvis først og fremmest det som også hidtil har været dækket, nemlig:

brand, lynnedslag og eksplosionsskader
tilsodningsskader
beskadigelse ved nedstyrtning af luftfartøj

vandskade m.m.

skybruds- og tårbrudsskader

stormskader (efter konstateret bygningsbeskadigelse)

indbrudstyveri samt hærværk i forbindelse hermed

simpelt tyveri

ran og røveri

overfalds- og færdselsskader samt

privat ansvarsforsikring incl. retshjælp,

men herudover kan man nu få dækning for:

A. Varer i køle- eller fryseanlæg

Forsikringen dækker beskadigelse af va-

rer i køle- og fryseanlæg, sket ved en uforudset hændelse, der ikke har manglende vedligeholdelse af anlægget til grund.

B. Rejseforsikring

Dækningen udvides med en rejsegodsforsikring, som dækker over hele verden, med indtil kr. 12.000 pr. rejse, og med de bedst mulige betingelser, herunder dækning af rede penge, billetter, checks etc. ved indbrud med indtil kr. 6.000.

C. Nyværdi

Erstatningsberegningen vil for den nye forsikringsform ske efter nyværdi, dog med fradrag for mode, nedsat anvendelighed eller andre omstændigheder. For beklædningsgenstande, cykler, radio, TV o.lign. ydes dog kun erstatning på basis af nyværdi, såfremt genstandene er indkøbt som nye indenfor de sidste 2 år.

D. Simpelt tyveri af rede penge

Rede penge, værdipapirer, pengerepræsentativer, sparekasse- og bankbøger er dækket mod simpelt tyveri for et beløb af højst 500 kr., når blot værdierne beror på forsikringsstedet i aflåst gemme.

E. Ansvarsforsikringens

maksimalerstatningssum forhøjes til 1.000.000 kr. ved personskader og 120.000 kr. ved tingskader.

F. Den hidtil gældende selvrisiko på 50 kr.

ved færdsels- og overfaldsskader ophæves.

G. En hel række maksimalerstatningsbeløb

som hjemles forskellige steder i de hidtidige betingelser er forhøjet væsentlig, f.eks. er erstatning for mønt- og frimærkesamlinger forhøjet fra 5.000 kr. til 10.000 kr.

Hele dette store kompleks af sikkerhed kan man nu få i *Forsikringsagenturforeningen* for en præmie, der for de fleste medlemmers vedkommende, vil betyde en månedlig udgift på mindre end hvad en pakke cigaretter koster.

Vi tilstræber stadig den bedst mulige dækning, for den lavest mulige præmie.

Da vi – ligesåvel som andre forsikringselskaber – må konstatere en stigende udgift til erstatninger, indfører vi samtidig en mulighed for indeksregulering af

præmien (og den tilsvarende forsikringssum), hvis udviklingen skulle nødvendig-gøre det. En sådan eventuel regulering kan dog tidligst ske i 1973.

Tal med den nærmeste tillidsmand om enkelthederne. Han er parat til at hjælpe, også med alle andre forsikringsproblemer, som i alle tilfælde løses bedst gennem *Forsikringsagenturforeningen*.

Tillidsmænd for FORSIKRINGSAGENTURFORENINGEN pr. 1./6. 1971

Esbjerg: togfører G. Brandsborg, Spangsbjerg-Kirkevej 52, 2., (05) 12 80 69.

Fredericia: lokomotivfører Jørgen Christensen, Martinsvej 24, (05) 92 30 81, lokomotivfører Svend Hansen, Indre Ringvej 53, 2., (05) 92 42 86.

Frederikshavn: rangerformd. S. Å. Mad-sen, Høgstedvej 12, (08) 42 46 49.

Grenå: pakhusformd. Frank H. B. Han-sen, Arhusvej 4.

Helsingør: portør S. A. Falck Christen-sen, Hestens Bakke 10, 1. (03) 21 60 72

Herning: togfører V. H. Løvdal, Mark-vænget 8, (07) 12 30 56.

Hjørring: banebetjent J. A. Sørensen, Søndermarksvej 53, (08) 91 34 64.

Holbæk: rangermester S. E. Olsen, Heg-net 9A, (03) 43 03 59.

Holstebro: pakhusmester A. J. S. C. Jen-sen, Hunsballevej 3, (07) 42 37 76.

Horsens: pakhusformand P. E. Pedersen, Skovtoften 13, Stensballe, (05) 62 84 24

Kalundborg: portør P. E. Gundersen, Hus 33, Stationsvej, Svebølle, Viskinge nr. 221.

Korsør: overmatros Frede Jensen, Frejas-vej 3, (03) 57 15 07.

Kolding: overportør S. M. Viby Jensen, Birkeallé 11, (05) 52 59 46.

København: pakhusmester K. Zacharias-sen, Toftagervej 23. Brh., Bella 4781u, togfører H. O. Franch, Stakledet 12, 2., Valby, Valby 8107, stationsleder Mo-gens Kristiansen, Ny Strandvej 17,

Espergærde, værkstedsarbejder N. B. Jensen, Ludvig Holsteins allé 133, Bal-lerup, (01) 97 85 10, trafikassistent Eb-be Christensen, Fiskens Kvarter 8B, Albertslund, stationsbetj. L. T. Kongs-vang, Hammelstrupvej 40, SV., kontor-assistent H. Frederiksen, Muldager 16, Brh., Ægir 1 13 78.

Køge: overportør N. P. Sørensen, Tang-mosevej 67, (03) 65 01 56.

Nyborg: brobetjent A. Kyndbøl, Solvæn-get 10, (09) 31 28 52, håndværker Bru-no Pedersen, Pilevej 29, (09) 31 18 21.

Nykøbing F.: vognopsysmand Helge Niel-sen, Parkvej 50, st., (03) 85 35 64.

Odense: rangerformd. S. B. H. Svendsen, Munkebjergvej 167, 1., (09) 13 49 62, rangerformd. K. V. Norup, Nyborg-vej 333, 2. th., (09) 12 12 01.

Padborg: lokomotivfører Åge Rundquist, Runesvinget 7, (046) 7 16 43.

Randers: overportør Viggo Jensen, Gur-revej 8, Vorup, (06) 42 29 64.

Ringsted: rangermester E. B. Hansen, Jernbanevej 22.

Roskilde: overportør H. Hyrlov, Ring-parken 8., 1., (03) 35 78 47.

Rødby: rangerform. Otto Fischer, Øster-vang 18, (03) 90 52 47.

Rønne: chauffør Knud A. Larsen, Linde-allé 5, Nyker.

Silkeborg: togbetjent S. A. Jensen, Ege-allé 142, (06) 82 30 59.

Skive: portør J. P. Thomsen, Dolbyvej 127, Vinde pr. Skive, (07) 51 13 51.

Skjern: overportør R. B. Hansen, Fasan-vej 10, (07) 35 11 70.

Struer: togbetjent Egon Zefting, Kløver-vej 16, (07) 85 19 72.

Svendborg: signalformand H. Ellehuus, Søholmsvej 3A, (09) 21 48 00.

Sønderborg: togfører M. P. Virring, Rug-toften 1, (044) 2 49 31.

Thisted: overportør Jens Madsen, Vinkel allé 19, (07) 91 28 21.

Tønder: togfører Peter Jensen, Horups-gade 4, (047) 2 11 26.

Tåstrup: portør G. Lorentzen, Magle-gårdsvej 68, 2., Brøndby Strand, (01) 73 28 43.

Vejle: overportør G. Fjeldsted, Skovvejen 21, (05) 82 58 65.

Viborg: rangerformand H. J. Pedersen, Elmevej 1B, (06) 62 61 62.

Åbenrå: rutebilchauffør Poul Pelle Ribe-vej 11, (046) 2 37 06.

Ålborg: togfører Søren Gregersen, Anne-bergvej 105, (08) 13 15 24, trafikkon-trollør A. Skorstengård, Forchham-mersvej 8, (08) 12 18 26.

Århus: togfører P. M. V. Laursen, Øster-gade 79, Hadsten, (06) 98 12 34, loko-motivfører S. A. Andersen, Brorsons-vej 16, Viby J., (06) 14 12 09, overtra-fikassistent Gunner Larsen, Falsters-gade 9, st., (06) 12 47 12, håndværker Jens Eriksen, Skolevangs allé 55, Ris-skov, (06) 17 81 65, håndværker Villy Andersen, Runegårdsvej 16, Højbjerg, (06) 14 86 01, håndværker Åge Peter-sen, Løvenholms allé 10, Viby J., (06) 14 67 23, håndværker Helge V. Søren-sen, Vestre Ringgade 236, 2.

PERSONALIA

Forflyttet efter ansøgning pr. 1.-4.-1971

Lokomotivførerne (17. lrm.):
E. Kleis, ddt Rf i ddt Kø.
B. E. Sørensen, ddt Rf i ddt Kø.
L. E. Ohlsen, ddt Fa i ddt Ar.
E. A. Kristiansen, ddt Gb i ddt Kø.
B. Jensen (Helnæs), ddt Gb i ddt Ar.

Forfremmelse til lokomotivassistent pr. 1.-5.-1971

Lokomotivmedhjælperne:
M. Hansen, ddt Kh i ddt Kh.
P. Frederiksen, ddt Gb i ddt Gb.
F. S. Svendsen, ddt Kh i ddt Kh.
B. K. Nielsen, ddt Kh i ddt Kh.
B. Kratbak, ddt Kh i ddt Kh.
W. K. Ohlsen, ddt Kh i ddt Kh.
B. W. Hansen, ddt Kh i ddt Kh.
M. H. Andersen, ddt Kh i ddt Kh.
F. P. Christensen, ddt Hgl i ddt Hgl.
K. L. Larsen, ddt Kh i ddt Kh.
L. G. Aberg, ddt Kh i ddt Kh.

Forfremmelse til lokomotivfører (17.lrm.) efter ansøgning pr. 1.-4.-1971

Lokomotivførerne (13. lrm.):
T. E. Tudborg, ddt Str i ddt Str.
H. H. Andersen, ddt Str i ddt Str.
K. O. Jacobsen, ddt Ab i ddt Ab.
K. K. Brandt, ddt Ab i ddt Ab.
J. Hansen (Børsholm), ddt Rf i ddt Rf.
G. B. Østergaard, ddt Rf i ddt Rf.
P. E. H. Nielsen, ddt Rf i ddt Rf.
A. V. Nielsen, ddt Fa i dt Fa.
H. P. Møller, ddt Fa i ddt Fa.
H. Pedersen (Bro), ddt Fa i ddt Fa.
E. I. L. Nielsen, ddt Fa i ddt Fa.
P. E. Havshøj-Nielsen, ddt Fa i ddt Fa.
V. B. Hansen, ddt Es i ddt Fa.
K. Halse, ddt Ng i ddt Fa.
E. H. Pedersen, ddt Ng i ddt Fa.
F. L. Pedersen, ddt Ar i ddt Fa.
F. B. Jensen, ddt Ar i ddt Fa.
A. J. Knudsen, ddt Ar i ddt Fa.
K. Voigt Jensen, ddt Ar i ddt Fa.
A. Jakobsen, ddt Ar i ddt Fa.
P. Brühl, ddt Ar i ddt Ar.
H. A. H. Thomsen, ddt Ar i ddt Ar.
A. Lindberg, ddt Ar i ddt Ar.
E. J. Nielsen, ddt Ar i ddt Ar.

Forfremmelse til lokomotivfører (17. lrm.) efter ansøgning pr. 1.-5.-1971

Lokomotivførerne (13. lrm.):
J. F. Langebeck, ddt Rf i ddt Rf.
H. K. Madsen, ddt Str i ddt Str.
H. J. Sørensen, ddt Fa i ddt Fa.

Forfremmelse til lokomotivinstruktør (20. lrm.) efter ansøgning pr. 1.-4.-1970
Lki. (17. lrm.) P. E. Poulsen. Lkd Ar i Lkd Ar.

Overgået til anden stilling efter ansøgning pr. 1.-4.-1971

Lkf. (kørelærer) (17. lrm.) J. W. Deleuran, ddt Fa, lkf. (17. lrm.) ddt Fa.

Overgået til anden stilling efter ansøgning pr. 1.-5.-1971

Lkf. (17. lrm.) F. J. Jørgensen, ddt Gb, lkf. (13. lrm.) ddt Gb.

Tjenestefrihed uden løn efter ansøgning fra 1.-3.-1971 til 28.-2.-1973

Lkf. (13. lrm.) K. A. Nielsen (Åbyhøj), ddt Gb.

Afsked efter ansøgning pr. 31.-3.-1971

Lkas. B. Skott, ddt Hgl.

Afsked pr. 31.-5.-1971

Lkf. (13. lrm.) E. P. Andreasen, ddt Fa, gr. svagelighed m/pension.

Afsked pr. 30.-6.-1971

Lokomotivførerne (17. lrm.):
V. F. Ø. Falkenskov, ddt Hg, gr. svagelighed m/pension.
P. Geisler, ddt Pa, gr. svagelighed m/pension.

Opmærksomhed frabedes

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

P. K. Christiansen,
lokomotivfører, Godsbanegården.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst. Er bortrejst.

H. E. Olsen,
lokomotivfører, Helsingør.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

R. L. Olesen,
lokomotivfører, Struer.

Dødsfald

Pens. lokomotivfører K. J. R. Jensen. Struer, er afgået ved døden den 7. april 1971.

Pens. lokomotivfører M. C. Mikkelsen, Århus, er afgået ved døden den 25. april 1971.

Pens. lokomotivfører F. T. L. Toft, København, er afgået ved døden i maj måned 1971.

Pens. lokomotivfører J. H. Gyllun, Assens, er afgået ved døden i maj måned 1971.

DLF, Nyborg afdeling

Hjertelig tak for de smukke blomster til min mands bære. Tak for de smukke og medfølelse ord, som pens. lkf. Birkbo udtalte ved båret på Nyborg afdeling og egne vegne.

Venlig hilsen
Thea Gyllun.

DANSKE JERNBANEMÆNDSS TURISTORGANISATION

I samarbejde med vore italienske kolleger kan vi tilbyde *individuelle ferieophold i 1971*.

Italienske Jernbaners turistorganisation »Dopolavora« tilbyder ferieophold i Rimini ved Adriaterhavet.

Alle værelser med dush og toilet og fuld pension, kun ugevis fra søndag til søndag.

I højsæsonen 4/7-22/8 1971

Kategori A
enkeltværelse – 285 kr. pr. person pr. uge
dobbeltværelse – 265 kr. pr. person pr. uge.

Kategori B
enkeltværelse – 260 kr. pr. person pr. uge
dobbeltværelse – 250 kr. pr. person pr. uge.

I forsæson 6/6-4/7 1971 og i eftersæson 22/8-12/9 1971

Kategori A
enkeltværelse – 215 kr. pr. person pr. uge
dobbeltværelse – 195 kr. pr. person pr. uge.

Kategori B
enkeltværelse – 190 kr. pr. person pr. uge
dobbeltværelse – 180 kr. pr. person pr. uge.

Anmodning om program og eventuel anmeldelse til rejserne bedes sendt til:

Danske Jernbanemænds
Turistorganisation,
Bernstorffsgade 18,
1577 København V.

Overarbejdsbetaling fra 1. april 1971

18

De nyt satser anvendes første gang for de godtgørelser, der udbetales i april måned.

Løn- mæssig placering Skalatrin	VI Øre	V Øre	IV Øre	III Øre	II Øre	I Øre	Gl.E Øre
6	2131	2085	2038	1992	1946	1899	1871
7	2190	2142	2095	2047	1999	1951	1922
8	2250	2201	2152	2103	2054	2005	1974
9	2312	2262	2211	2161	2111	2061	2028
10	2375	2324	2272	2221	2168	2118	2084
11	2441	2388	2335	2281	2228	2175	2140
12	2508	2453	2399	2344	2290	2235	2198
13	2567	2513	2458	2404	2350	2295	2259
14	2629	2575	2520	2466	2411	2357	2320
15	2693	2638	2584	2529	2475	2425	2384
16	2757	2703	2649	2594	2540	2485	2449
17	2825	2770	2716	2661	2607	2552	2516
18	2893	2838	2784	2730	2675	2620	2584
19	2964	2909	2855	2800	2745	2691	2655
20	3036	2982	2927	2873	2818	2764	2727
21	3111	3056	3002	2947	2893	2838	2802
22	3187	3133	3078	3024	2969	2915	2878
23	3257	3204	3151	3098	3045	2992	2957
24	3329	3277	3226	3174	3122	3071	3037
25	3402	3352	3302	3252	3203	3153	3121
26	3476	3428	3380	3332	3284	3236	3206
27	3552	3506	3460	3414	3368	3322	3293
28	3630	3586	3542	3498	3454	3410	3384
29	3709	3667	3625	3574	3542	3500	3477
30	3789	3750	3711	3673	3632	3593	3572
31	3872	3841	3798	3761	3725	3688	3669

Emolumenter

Ydelsens art		Lokomotivpersonale				
		20. lrm.	17. lrm.	13. lrm.	10. lrm.	7. lrm.
Time- og dagp.	Timepenge	1.93	1.93	1.81	1.81	1.81
	Fulde dagpenge	36.25	36.25	34.25	34.25	34.25
	Hertil nattillæg	51.05	51.05	44.85	44.85	44.85
	Tillæg for 1.-4. dag	16.30	16.30	12.60	12.60	12.60
	Nedsatte dagpenge	44.75	44.75	40.95	40.95	40.95
	Heraf nattillæg	19.25	19.25	16.45	16.45	16.45
Kørepenge		1.69	1.69	1.41	1.41	1.41
Rangergodtgørelse		—	0.85	0.71	0.71	0.71
Natpenge	Kl. 17-22	1.80	1.80	1.80	1.80	1.80
	Kl. 22-6	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50
For tjeneste på grundlovsdag fra kl. 12, juleaftensdag kl. 14 og lørdag fra kl. 14 til søndag kl. 24 samt skæve helligdage 0-24		5.00	5.00	5.00	5.00	5.00
For mere end 3-delt tjeneste ..		2.82	2.82	2.82	2.82	2.82
For delt tjeneste udov. 12. time		1.34	1.34	1.34	1.34	1.34

Rettelsesblad
til lommebogen
side 14

Egenpension og ægtefællepension 1. april 1971 (incl. dyrtidstillæg 0 %)

Skalatrín	Pensions-givende lønnings-indtægt (grundsats)	Egenpension						Ægtefællepension				
		Beregning af grundpension for 1 års pensionsalder (excl. dyrtidstillæg)				Udbetalt pension pr. 1. april 1971 (incl. dyrtidstillæg 0 %)		Beregning af grundpension for 1 års pensionsalder (excl. dyrtidstillæg)			Udbetalt pension pr. 1. april 1971 (incl. dyrtidstillæg 0 %)	
		1,5% af indtil 48.300 kr.	af resten 1,2 %	Basisbeløb	Grundpension (3) + (4) + (5)	For 1 års pensionsalder	Højeste pension 37 × (7)	2/3 af (6)	Basisbeløb	Grund-pension (9) + (10)	For 1 års pensionsalder	Højeste pension 37 × (12)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)
1	24.150	362,250	–	144,90	507,150	507,150	18.764,55	338,100	87,54	425,64	425,64	15.748,68
2	24.814	372,210	–	144,90	517,110	517,110	19.133,07	344,740	87,54	432,28	432,28	15.994,36
3	25.497	382,455	–	144,90	527,355	527,355	19.512,14	351,570	87,54	439,11	439,11	16.247,07
4	26.198	392,970	–	144,90	537,870	537,870	19.901,19	358,580	87,54	446,12	446,12	16.506,44
5	26.918	403,770	–	144,90	548,670	548,670	20.300,79	365,780	87,54	453,32	453,32	16.772,84
6	27.658	414,870	–	144,90	559,770	559,770	20.711,49	373,180	87,54	460,72	460,72	17.046,64
7	28.419	426,285	–	144,90	571,185	571,185	21.133,85	380,790	87,54	468,33	468,33	17.328,21
8	29.200	438,000	–	144,90	582,900	582,900	21.567,30	388,600	87,54	476,14	476,14	17.617,18
9	30.003	450,045	–	144,90	594,945	594,945	22.012,97	396,630	87,54	484,17	484,17	17.914,29
10	30.829	462,435	–	144,90	607,335	607,335	22.471,40	405,090	87,54	492,63	492,63	18.227,31
11	31.676	475,140	–	144,90	620,040	620,040	22.941,48	413,360	87,54	500,90	500,90	18.533,30
12	32.547	488,205	–	144,90	633,105	633,105	23.424,89	422,070	87,54	509,61	509,61	18.855,57
13	33.443	501,645	–	144,90	646,545	646,545	23.922,17	431,030	87,54	518,57	518,57	19.187,09
14	34.362	515,430	–	144,90	660,330	660,330	24.432,21	440,220	87,54	527,76	527,76	19.527,12
15	35.307	529,605	–	144,90	674,505	674,505	24.956,69	449,670	87,54	537,21	537,21	19.876,77
16	36.278	544,170	–	144,90	689,070	689,070	25.495,59	459,380	87,54	546,92	546,92	20.236,04
17	37.276	559,140	–	144,90	704,010	704,010	26.049,48	469,360	87,54	556,90	556,90	20.605,30
18	38.301	574,515	–	144,90	719,415	719,415	26.618,36	479,610	87,54	567,15	567,15	20.984,55
19	39.354	590,310	–	144,90	735,210	735,210	27.202,77	490,140	87,54	577,68	577,68	21.374,16
20	40.436	606,540	–	144,90	751,440	751,440	27.803,28	500,960	87,54	588,50	588,50	21.774,50
21	41.548	623,220	–	144,90	768,120	768,120	28.420,44	512,080	87,54	599,62	599,62	22.185,94
22	42.691	640,365	–	144,90	785,265	785,265	29.054,81	523,510	87,54	611,05	611,05	22.608,85
23	43.865	657,975	–	144,90	802,875	802,875	29.706,38	535,250	87,54	622,79	622,79	23.043,23
24	45.071	676,065	–	144,90	820,965	820,965	30.375,71	547,310	87,54	634,85	634,85	23.489,45
25	46.311	694,665	–	144,90	839,565	839,565	31.063,91	559,710	87,54	647,25	647,25	23.948,25
26	47.584	713,760	–	144,90	858,660	858,660	31.770,42	572,440	87,54	659,98	659,98	24.419,26
27	48.893	724,500	7,116	144,90	876,516	876,516	32.431,09	584,344	87,54	671,884	671,884	24.859,71
28	50.237	724,500	23,244	144,90	892,644	892,644	33.027,83	595,096	87,54	682,636	682,636	25.257,53
29	51.619	724,500	39,828	144,90	909,228	909,228	33.641,44	606,152	87,54	693,692	693,692	25.666,60
30	53.038	724,500	56,856	144,90	926,256	926,256	34.271,47	617,504	87,54	705,044	705,044	26.086,63
31	54.497	724,500	74,364	144,90	943,764	943,764	34.919,27	629,176	87,54	716,716	716,716	26.518,49
32	55.996	724,500	92,352	144,90	961,752	961,752	35.584,82	641,168	87,54	728,708	728,708	26.962,20
33	57.535	724,500	110,820	144,90	980,220	980,220	36.268,14	653,480	87,54	741,020	741,020	27.417,74
34	59.118	724,500	129,816	144,90	999,216	999,216	36.970,99	666,144	87,54	753,684	753,684	27.886,31
35	60.743	724,500	149,316	144,90	1018,716	1018,716	37.692,49	679,144	87,54	766,684	766,684	28.367,31
36	62.414	724,500	169,368	144,90	1038,768	1038,768	38.434,42	692,512	87,54	780,052	780,052	28.861,92
37	64.130	724,500	189,960	144,90	1059,360	1059,360	39.196,32	706,240	87,54	793,780	793,780	29.369,86
38	65.894	724,500	211,128	144,90	1080,528	1080,528	39.979,54	720,352	87,54	807,892	807,892	29.892,00
39	67.706	724,500	232,872	144,90	1102,272	1102,272	40.784,06	734,848	87,54	822,388	822,388	30.428,36
40	69.568	724,500	255,216	144,90	1124,616	1124,616	41.610,79	749,744	87,54	837,284	837,284	30.979,51
41	71.481	724,500	278,172	144,90	1147,572	1147,572	42.460,16	765,048	87,54	852,588	852,588	31.545,76
42	73.447	724,500	301,764	144,90	1171,164	1171,164	43.333,07	780,776	87,54	868,316	868,316	32.127,69
43	75.466	724,500	325,992	144,90	1195,392	1195,392	44.229,50	796,930	87,54	884,470	884,470	32.725,39
44	77.542	724,500	350,904	144,90	1220,304	1220,304	45.151,25	813,536	87,54	901,076	901,076	33.339,81
45	79.674	724,500	376,488	144,90	1245,888	1245,888	46.097,86	830,591	87,54	918,131	918,131	33.970,85
46	81.865	724,500	402,780	144,90	1272,180	1272,180	47.070,66	848,120	87,54	935,660	935,660	34.619,42
47	86.430	724,500	457,560	144,90	1326,960	1326,960	49.097,52	884,640	87,54	972,180	972,180	35.970,66
48	91.249	724,500	515,388	144,90	1384,788	1384,788	51.237,16	923,192	87,54	1010,732	1010,732	37.397,08
49	98.986	724,500	608,232	144,90	1477,632	1477,632	54.672,38	985,088	87,54	1072,628	1072,628	39.687,24
50	110.332	724,500	744,384	144,90	1613,784	1613,784	59.710,01	1075,856	87,54	1163,396	1163,396	43.045,65
51	122.978	724,500	896,136	144,90	1765,536	1765,536	65.324,83	1177,024	87,54	1264,564	1264,564	46.788,87
52	133.405	724,500	1021,260	144,90	1890,660	1890,660	69.954,42	1260,440	87,54	1347,980	1347,980	49.875,26
53	137.360	724,500	1068,720	144,90	1938,120	1938,120	71.710,44	1292,080	87,54	1379,620	1379,620	51.045,94

DAMERNE'S DAG

20

— som på et persisk marked

I sine sidste salgsdage solgte stormagasinet Crome & Goldschmidt ud med mindst 50 pct. nedsættelse over hele linien. Det var noget, der gav søgning. Af hensyn til personalet måtte forretningen lukkes i frokostpausen og allerede en halv time før genåbningen stod folk i kø ned ad Strøget for at komme ind til de billige tilbud.

Efterhånden som varerne forsvandt fra de forskellige etager, blev restlageret flyttet ned i stueetagen, som til sidst blev så blandet og broget at den lignede en østens bazar:

Ved indgangen var der en bod, hvor soft ice blev skruet ned i slanke vaffer, så kom en disk med gode varme strømper, dernæst en med cardigansæt — men det er svært at lade sig lokke, når temperaturen går mod de tredive grader! Kosmetikafdelingen var stort set reduceret til en hylde med hårklemmer og skotøjsafdelingen havde et pænt udvalg af sorte fruesko med snøre samt let tilspidsede pumps. De langskaftede støvler, i hvilket man som bekendt har målt op til 45 grader med ejerindens ben i futteralerne... var

til gengæld forlængst solgt. Heldigvis var der trøst at hente i pladeafdelingen, hvor sommerens melodi — »der er noget galt i Dannevang« — stadig lå på pladetaljerne. Kender De ikke pladen? Så må De endelig lytte med næste lørdag, når »Dansktoppen« er på programmet!

Store løg giver færre tårer

Et nyt løg er kommet af jorden og sendt ud i forretningerne: kegleløget, der selvfølgelig har facon som en kegle og er omend ikke ligeså stort så dog af en anseelig størrelse.

Mere end et par stykker behøver man ikke at pille til et pund bøffer. Endvidere lover man, at det er hurtigt at gennemstege og let at brune.

Et sommer-råd

Husk at skrue op for køleskabet, så temperaturen holdes nede. Lad ikke mælk stå ude under et helt måltid, men hæld

en portion op i en kande og sæt resten ind igen. Brug samme fremgangsmåde overfor pålæg — ikke mindst leverpostej. Den kan som bekendt få det på samme måde som mælken og blive grusomt sur....

Det rigtige nummer

Det er ikke nok at kende nummeret på det sidste par sko, man købte. For falder man for et par sko, fremstillet i et andet land kan størrelsen variere fra et halvt til et helt nummer. Desuden har mange forbrugere ikke vænnet sig til de nummerbetegnelser i talrækken 3-4-5, men foretrækker at spørge efter 36-37-38 osv.

Den internationale standardiseringsorganisation har besluttet at gøre noget ved sagen og stiller forslag om, at man for fremtiden skal ensrette målene for fodtøj og gøre dem logiske tillige ved, at størrelsen svarer til det antal millimeter, foden måler fra tå til hæl. Bredden, målt omkring forfodens, skal have bogstavsbetegnelse. Det lyder som en god idé....



Motion er godt året rundt og om sommeren vil den daglige påklædning sjældent være undskyldning for ikke at træne lidt i et hjørne af haven eller på stranden. Et gymnastikprogram behøver ikke at strække sig over hverken halve eller hele timer. Et par minutter eller fem gør også gavn...

