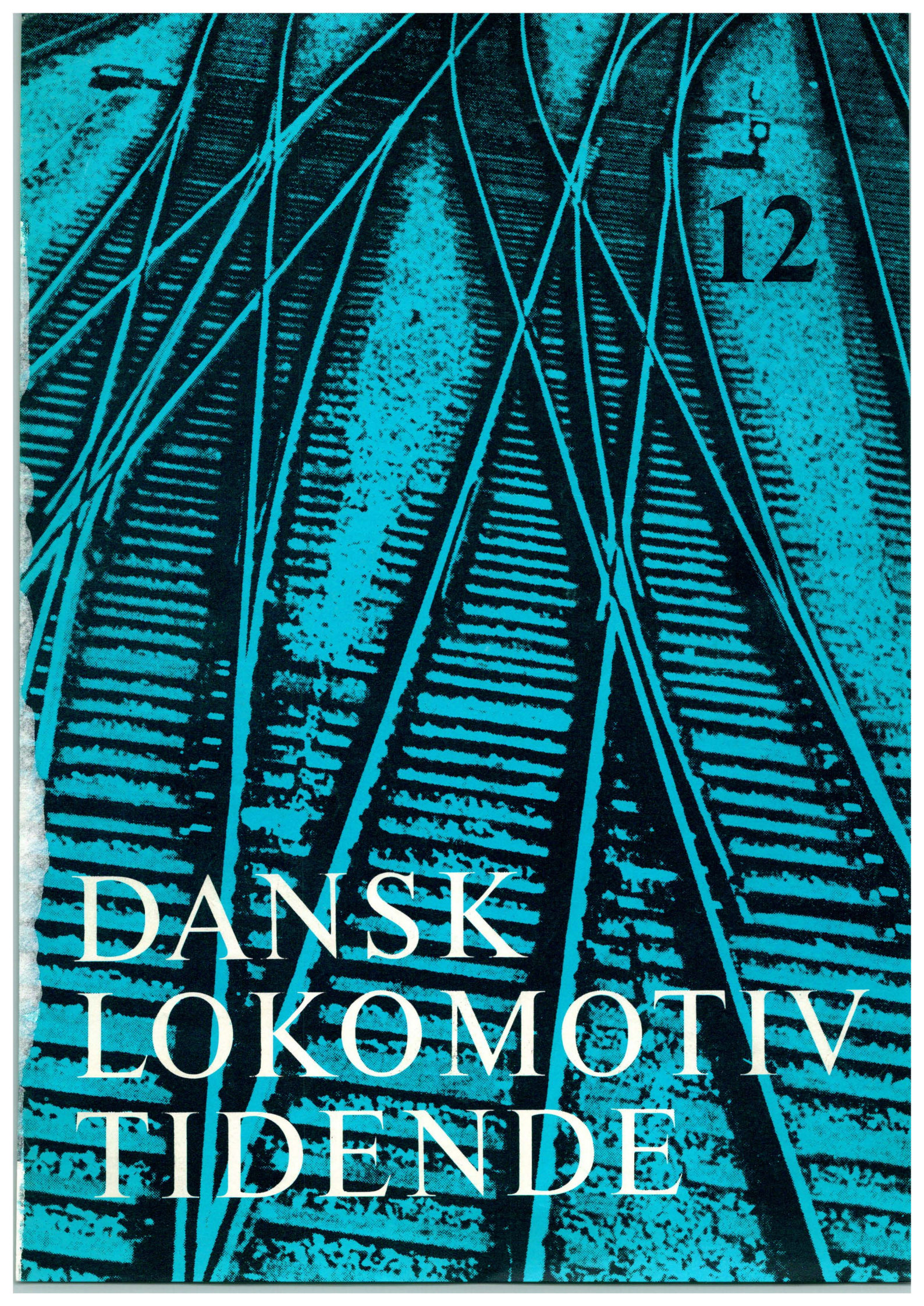




12

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. DECEMBER 1972 — 72. ÅRGANG

12

Indhold:

CO I repræsentantskabsmøde	2
Medejendomsret til erhvervslivet	4
Byggereguleringen	5
Studierejsen til Frankrig	6
Den lange finansiering	12
Fra medlemskredsen – Støj og vibrationer – Ikke senere LO for LO's penge	16
Personalialia	18

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

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

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

CO I repræsentantskabsmøde

Centralorganisation I har den 28. november 1972 afholdt ordinært repræsentantskabsmøde. På mødet, som fandt sted i København, kom formanden Børge Aanæs ind på en lang række vitale tjenstemandsproblemer med hovedvægten hvilende på økonomisk plan.

Overenskomstforhandlingerne i foråret 1971 havde været præget af regeringens bestræbelser på at holde statens omkostninger nede. Den automatiske dyrtidsregulering var i fare for at blive afskaffet. Dette protesteredes der kraftigt imod. Ordningen blev opretholdt, men pristallet blev omskrevet fra 145 til 100 og med udløsning af en dyrtidsportion ved 3 points stigning i pristallet. Formanden tilkendegav, at enhver generel forhøjelse af lønnen også fremover bør ske som et procentvis beløb til lønnens grundbeløb med opretholdt afstand mellem skalatrinnene.

Ligeledes skal dyrtidsreguleringen, udover dækning for prisstigninger, fastholde relationerne mellem lønrammerne som vedtaget med lønningsloven i 1969. Det resultat parterne på det private arbejdsmarked måtte forhandle sig til m.h.t. en lavtlønsgrænse vil vi sammenligne med de lavest lønnede tjenstemandsgrupper, og ligger nogen af disse lavere vil der blive stillet krav om regulering, f.eks. af det pensionsgivende tillæg.

Ved overenskomsten i foråret 1971 dækkedes et lønfefterslæb med 1½ pct. og ved mellemvejsforhandlingen i 1972 kom yderligere en forhøjelse til på knapt 2 pct. Sammen med omregning af pristallet fra april 1971 har det betydet, at lønnens grundskala ændredes fra 16.400 kr. til 24.600 kr. Grundpensionerne forhøjedes ligeledes med ca. 3,5 pct. Centralorganisationen vil fastholde sin lønpolitik og sammen med øvrige CO'er dæmme op for de stadige angreb på tjenstemændenes automatiske dyrtidsregulering, som i øvrigt fremgående af den vedtagne udtalelse fra repræsentantskabsmødet.

Til posterne som formand, næstformand og kasserer genvalgte Børge Aanæs, Dansk Jernbane Forbund, A. Dalsgaard, Dansk Politiforbund og E. Greve Petersen, Dansk Lokomotivmands Forening.

Udtalelse fra mødet

Repræsentantskabet for Statstjenstemændenes Centralorganisation I, der omfatter organisationer med tilsammen ca. 50.000 medlemmer, har i forbindelse med godkendelse af formandens beretning på det ordinære repræsentantskabsmøde i København den 28. november 1972 vedtaget følgende udtalelse:

Ved den kommende overenskomstfornyelse må den automatiske lønregulering efter pristal fastholdes, idet tjenestemændenes stive lønssystem ellers ikke giver mulighed for, at lønningerne kan holdes blot nogenlunde i balance i forhold til andre lønmodtagere. Repræsentantskabet må konstatere, at selv den nuværende automatiske reguleringsform, der fra mange sider er betegnet som værende for gunstig, ikke på noget tidspunkt har bevirket, at tjenestemændene er blevet lønførende, men gang på gang er der opstået et lønefterslæb. Også i den nuværende situation står tjenestemændene med et løntilgodehavende, som ved overenskomstfornyelsen må søges dækket gennem en forhøjelse af skalalønningerne, ligesom den igangværende lønudligning må stimuleres. Stedstillægsreformen, der blev gennemført i 1971, må ajourføres i forhold til foreliggende nyt talmateriale om lønninger m.v., og samtlige kommuner bør søges henført til den sats, hvor de hører hjemme i henhold til det beregnede stedstillægsindeks.

*

Repræsentantskabet tillægger det stor betydning, at der i forbindelse med overenskomstfornyelsen afsættes et beløb til omklassificeringer m.v. til fordeling efter nogenlunde samme retningslinier som i 1971, idet den hastige udvikling på næsten alle områder gør det påkrævet, at der mindst hvert 2. år er mulighed for ændringer i klassificeringen for en række tjenestemandstillinger.

*

Det erkendes, at der også inden for statens område til stadighed må gennemføres rationaliseringer med henblik på at opnå størst mulig effektivitet. De hidtil gennemførte foranstaltninger i den retning har bl.a. medført en række tvangsforflyttelser, som navnlig for de lavere lønnede tjenestemænd har været en meget alvorlig økonomisk belastning. Repræsentantskabet må derfor kræve, at der sikres personalet en rimelig andel i de opnåede besparelser, hvad enten de er øjeblikkelige eller først viser sig på lidt længere sigt.

*

For tjenestemænd er medindflydelse ved forfremmelse et vigtigt led i arbejdspladsdemokratiet. Repræsentantskabet kan derfor fuldt ud tilslutte sig det foreliggende forhandlingsresultat om oprettelse af forfremmelsesnævn med personalerepræsentation som

en prøveordning i nogle etater. Denne ordning må snarest yderligere udbygges og udvides til at omfatte samtlige tjenestemænd.

*

Repræsentantskabet kan tiltræde principperne i det af Socialdemokratiet og LO forelagte skitseforslag til Økonomisk Demokrati, der også omfatter alle offentligt ansatte, men må stille som betingelse, at statens styrelser og institutioner ligestilles med de private med hensyn til midlernes forbliven i virksomhederne.

Foreningens hovedbestyrelse og redaktion

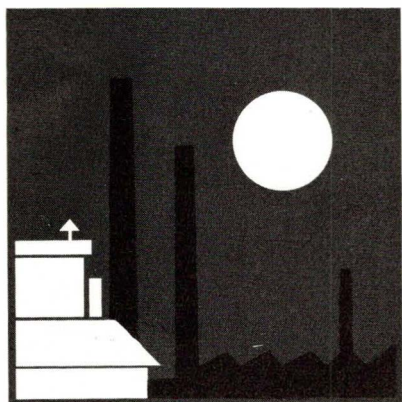
ønsker medlemmerne og bladets

øvrige læsere

glædelig jul og godt nytår



Medejendomsret til erhvervslivet— Medbestemmelse i virksomhederne



Økonomisk DEMOKRATI

Demokratiet skal videreføres fra det politiske – til det økonomiske område. Lønmodtagerne har ret til medbestemmelse på lige fod med kapitalen, skriver finansminister Henry Grünbaum i denne artikel om fagbevægelsens og regeringens forslag om økonomisk demokrati for arbejdere og funktionærer.

Indførelsen af økonomisk demokrati i erhvervslivet er krævet af både dansk fagbevægelse og Socialdemokratiet som et af arbejderbevægelsens vigtigste mål for 70'ernes politik. Det er derfor naturligt, at der både fagligt og politisk sættes alle kræfter ind på gennemførelsen heraf, selv om en sådan reform støder på modstand fra borgerligt hold, som det har været tilfældet så ofte før, når lønmodtager-reformer skulle gennemføres i det danske samfund.

Den ulige fordeling

På baggrund af den meget ulige fordeling af indkomster, formuer og indflydelse, der stadigvæk eksisterer i Danmark, besluttede LO's kongres

i 1971 at gå nye veje for at ændre de urimelige forhold. At 10 pct. af skatteansatte ejer ca. 60 pct. af al formue samtidig med, at over en trediedel intet ejer kan ikke længere accepteres. Det økonomiske demokrati indebærer derfor efter fagbevægelsens opfattelse lønmodtagernes *medejendomsret* til erhvervslivet og *medbestemmelse* i virksomhederne.

LO har i den vedtagne rapport fremlagt en række forslag om økonomisk demokrati, som indebærer dybtgående ændringer af vort samfund til gavn for lønmodtagerne.

Demokratiet skal efter forslaget videreføres fra det *politiske* område til også at omfatte hele det *økonomiske* område, først og fremmest erhvervslivet, og demokratiet skal vinde indpas på alle niveauer i den enkelte virksomheds beslutningsprocesses.

Lønmodtagerne har ret til medbestemmelse på lige fod med kapitalen. Den gammeldags opfattelse, at kun kapitalejerne skal lede virksomhederne er tiden løbet fra, det er medarbejderne – arbejdere og funktionærer – der nu skal have medindflydelse.

Kapitalkravet og økonomisk demokrati

En yderligere begrundelse for, at økonomisk demokrati må gennemføres nu, er, at det moderne samfund kræver en enorm kapitalindsats. Ikke mindst industriens investeringer må øges, hvis vi skal udnytte den store udfordring, der ligger i det store EF-marked.

Fagbevægelsen erkender, at der må skaffes flere midler til investeringer, men vi bestrider, at den nødvendige opsparing, som hovedsageligt fremskaffes af lønmodtagerne bl.a. over prisdannelsen, gennem gunstige afskrivningsregler og gennem den næstlaveste aktieselskabs-

skat i EF, skal tilfalde de nuværende ejere. Produktionskapitalen koncentrerer sig i vor tid på stadig færre hænder. Denne udvikling er uacceptabel for lønmodtagerne. LO's forslag om økonomisk demokrati omfatter *alle lønmodtagere* – offentligt som privat ansatte – og det kan derfor kun gennemføres ad lovgivningsvejen. Forslaget bygger endvidere på, at den enkelte skal have en *personlig ejendomsret*. Lønmodtagerne skal i følge forslaget sikres andel i kapitaltilvæksten i det danske samfund og som et naturligt led i arbejderbevægelsens solidaritetsprincipper skal hver have en *lige stor andel*.

Finansiering og personlige certifikater

Ordningen finansieres ved, at alle arbejdsgivere til lønmodtager-fonden skal indbetale 1 pct. af lønsummen det første år, stigende årligt med ½ pct. indtil 5 pct. efter 8 år. Den enkelte lønmodtager skal hvert år have et certifikat som bevis på sin andel af det indbetalte beløb. Certifikatet værdireguleres i overensstemmelse med de indtægter, fonden har. Certifikaterne er uomsættelige, men lønmodtageren kan efter en bindingsperiode på 5 år indløse certifikatet i fonden. Hver eneste danske lønmodtager vil, når ordningen er kørt ind, have fem certifikater til en samlet værdi af ca. 16.000–18.000 kr. i vore dages penge.

Kapitalens placering

Fondens kapital skal placeres således, at der opnås størst mulig *medbestemmelse*, maksimal *sikkerhed* og størst mulig forrentning og *værditilvækst*.

Dette opnås ved, at alle aktie- og andelsselskaber udsteder aktier og andele svarende til indbetalingen

Byggereguleringen en nødvendighed

samt ved, at de øvrige midler hovedsageligt anbringes aktivt. Sikkerheden opnås ved placering i et meget bredt udsnit af dansk erhvervsliv.

De aktier, som fonden ejer, danner basis for nærdemokratiet, ved at de ansatte vælger *repræsentanter til bestyrelsen*. Der skal efter forslaget med det samme udvælges 2 lønmodtagere i alle bestyrelser.

Gennemføres LO's forslag, betyder det, at lønmodtagerne udover deres løn vil få en stigende andel af det afkast, der i dag tilfalder kapitalejerne både som formue og indkomst, således at formue- og indkomstfordelingen bliver mere lige, og således at de ansatte får en betydelig og stadigt voksende medbestemmelse på deres arbejdsplads.

Fonds-debatten

– Må jeg sluttelig afvise, at det nu er nogle få topledere inden for arbejderbevægelsen, der skal sidde og forvalte midler på samtlige lønmodtageres vegne. Specielt de borgerlige modstandere af tankerne om lønmodtagerfunds har kørt på, at det er en ren LO-administreret fond, der skal skabes.

Dette bliver ikke tilfældet. Det, vi ønsker, er, at samtlige lønmodtagere skal være omfattet af fonden – altså ikke blot medlemmerne af LO. Det er altså en »Lønmodtagernes Fond« – ikke en særlig LO-fond, det er regeringens hensigt at skabe. Og det er *tillidsmændene* ude på arbejdspladserne – *ikke* fondens ledelse – der repræsenterer lønmodtagerkapitalerne i virksomhederne. Der er tale om en klar nær-demokratisk holdning.

Vi er tillige indstillet på, at denne fond skal være underkastet en afgørende offentlig indflydelse og indseende.

Henry Grünbaum.

– Den byggeregulering, vi gennemførte, har givet anledning til et betydeligt politisk røre og også en række mere eller mindre usaglige påstande. Jeg vil derfor gerne sige lidt om selve reguleringen og kommentere nogle af de synspunkter, der har været fremme, og som jeg mener trænger til en korrektion, sagde boligminister *Helge Nielsen* på Socialdemokratiets informationsmøde på Christiansborg.

Helge Nielsen fortsatte:

– Baggrunden for den regulering, der er iværksat, er ganske enkelt den, at byggevirksomheden er steget til et sådant omfang, at der visse steder har været vanskeligheder med at skaffe den fornødne arbejdskraft og også i visse tilfælde materialer til afvikling af det byggeri, der allerede er igang.

– I årets 3 første kvartaler er det påbegyndte byggeri – d.v.s. både boligbyggeri og andet byggeri – steget med 16 pct. fra godt 7,5 mill. m² i samme periode sidste år til knapt 8,9 mill. m² i år. Der er nu 14 mill. m² byggeri under opførelse. Det er den største byggevirksomhed, vi endnu har haft.

– Stigningen i påbegyndelsen skyldes alene en vækst i det private enfamiliehus-byggeri. Dette byggeri er steget med næsten 60 pct. fra godt 20.500 lejligheder i de 3 kvartaler i fjor til 32.500 lejligheder i de samme kvartaler i år.

Det støttede boligbyggeri og det private etagehusbyggeri er af samme størrelse i de 2 perioder.

Erhvervsbyggeriet og det offentlige byggeri er derimod gået ned, nemlig med henholdsvis 5 og 13 pct.

Det må erkendes, at væksten i det private parcelhusbyggeri er blevet forstærket af de påbegyndelser, der gik forud for ændringerne i momsreguleringen pr. 1. juli. Det var nok en fejl, at vi dengang satte så lang

en ikrafttrædelsesfrist for de foretagne ændringer. Fristen fremskyndede utvivlsomt en hel del byggeri.

Det må nok også erkendes, at den 2½ pct's afgift, som vi gennemførte i september med ikrafttrædelse pr. 1. oktober, gav mulighed for en fremskyndelse af en række påbegyndelser.

Om reguleringens virkning for erhvervsbyggeri sagde Helge Nielsen bl.a.:

– Vi står imidlertid i den situation, at vi må regne med en vækst i erhvervsbyggeriet, affødt af vor tilslutning til EF, og det er nødvendigt for os, at det erhvervsbyggeri, som skal sikre den fortsatte økonomiske vækst her i landet i forbindelse med konkurrencen i det større marked, må have muligheder for at udvikle sig. Hvis vi imidlertid skal sikre dette, var det nødvendigt at forhindre, at ressourcerne i stedet gik til nyt boligbyggeri, og herunder måtte parcelhusbyggeriet naturligt komme i forgrunden, eftersom det er dette, der har haft en ganske voldsom vækst.

– Det er blevet sagt, at reguleringen er gennemført for at sikre plads til et øget almennyttigt byggeri og for at få ledige lejligheder i dette byggeri udlejet. Denne påstand kan jeg helt afvise. Vi regner ikke med i år at udstede flere bevillinger til almennyttigt byggeri, end vi gjorde i fjor, d.v.s. mellem 10.000 og 11.000 lejligheder, uanset at den ramme, vi har for almennyttigt byggeri er 13.000 lejligheder. Uanset reguleringen vil der fortsat være et rekordbyggeri af parcelhuse.

– Det er heller ikke rigtigt, når det er sagt, at vi stopper parcelhusbyggeriet, fortsatte Helge Nielsen, ordningen er tilrettelagt sådan, at kommunerne uden for hovedstadsområdet kan give tilladelse også til nye parcel- og rækkehuse, som der

vor henvendelse til SNCF, udover ønsket om at se gasturbinetog, også bedt om et kig ind i de faciliteter, der stilles til rådighed for franske lokomotivmænd. Dette ønske fik vi opfyldt på Batignolles maskindepotet, en 5 etages ejendom på St. Lazare. Overnatningsværelsernes kvalitet kommer tæt på vore nye, dog har man endnu 2 mandsværelser, og kaldemanden er ikke erstattet med et vækkeur som hos os. Opholdsstuen var på grund af TV, som hos os en mindre biograf, dog helt uden udsmykning på væggene. Spisestuen var derimod noget særligt, idet hele den ene ende var køkkenen, hvor der blev kogt og stegt. Madpakker er ikke meget benyttet på de kanter. Omklædningsrummene var der intet sensationelt ved, men man bemær-



nødvendigt ske hurtigt og uden, at der bliver mulighed for at søge at unddrage sig reguleringen ved at igangsætte byggeri. Havde vi optaget forhandlinger til forskellig side, kunne vi have risikeret, at overvejelserne kunne have givet mulighed for yderligere fremskyndelse af igangsætninger på samme måde som ændringer i momsreglerne og 2½ pct.s afgiften. Noget sådant ville selvsagt have været yderst uheldigt.

Det er klart, at et indgreb som det, der her er tale om, – selv om det er lavet så smidigt, som det er – er et indgreb, som kan gribe forstyrrende ind i folks rimelige og velmotiverede planer, men heroverfor står, at vi ikke må komme i den situation, at vi ikke kan få udbygget erhvervslivet i den takt, som må forudses i den kommende tid, og hvor forhindringer kunne give os endnu større vanskeligheder, sluttede Helge Nielsen.

kede de mange opslagstavler for de faglige forbund, katolsk, kommunistisk o.s.v.

Til sidst besøgte vi lokomotivmesterkontoret, der havde skranke og billetluge, samt skrivestue, idet der på tableauer var vist, hvor der på de forskellige strækninger var midlertidige hastighedsnedsættelser. Dette system bruges dog ikke i alle distrikter i Frankrig. Nogle steder har man en ordning lignende vor La.

Hele formiddagen gik med disse besøg, og det var et træt hold, der nu skulle slappe af i kantinen, beliggende på 5. sal i banegårdsbygningen, hvor elevatoren var defekt; men den frokost, der her var tilberedt (5 retter + kaffe) fra et fransk køkken, fik hurtigt trætheden til at forsvinde.

Vi tog nu afsked med vore værter fra SNCF med hr. Garde i spidsen, efter et interessant besøg, og begav os til bussen, hvor vor guide Connie under en byrundtur fremviste de mest kendte steder i Paris. Rundturen sluttede ved et stormagasin, hvor indkøb blev foretaget.

Om aftenen var vi indbudt til gallamiddag i Acapulco, hvor André og Maxmilian Schimmermann fra Knorr var uforlignelige værter ved en fest, der satte punktum for en begivenhedsrig dag.

Den 1. november er helligdag i Frankrig (Allehelgensdag). Vi delte holdet i 3 grupper, der efter samrådedes om, hvad man ville se i Paris. Det var atter trætte deltagere, der vendte tilbage til hotellet, måske lidt ærgerlige over, at der ikke var endnu et par dage til lignende ture. 7 mand tog i det berømte Folies Bergère, medens resten spiste i Champigneulles et anbefalelsesværdigt sted.

Efter aftensmaden prøvede vi i mindre grupper Paris ved nat, og her havde vi også heldet med os, idet

man ikke i 72 år havde haft en så varm novembernat. Kl. 2,00 kunne man sidde på fortovscafé i 18 graders varme.

Den 2. november startede vi kl. 8,05 til Valenciennes, (det var svært at komme så tidligt op), hvor vi ved ankomsten blev hentet af repræsentanter fra firmaet *Anf-Frangepco* og kørt i bus til firmaets værk i Blanc-Misseron, efter en introduktion og endnu et bekendskab med det franske køkken, fik vi i mindre grupper forevist det meget store værk.

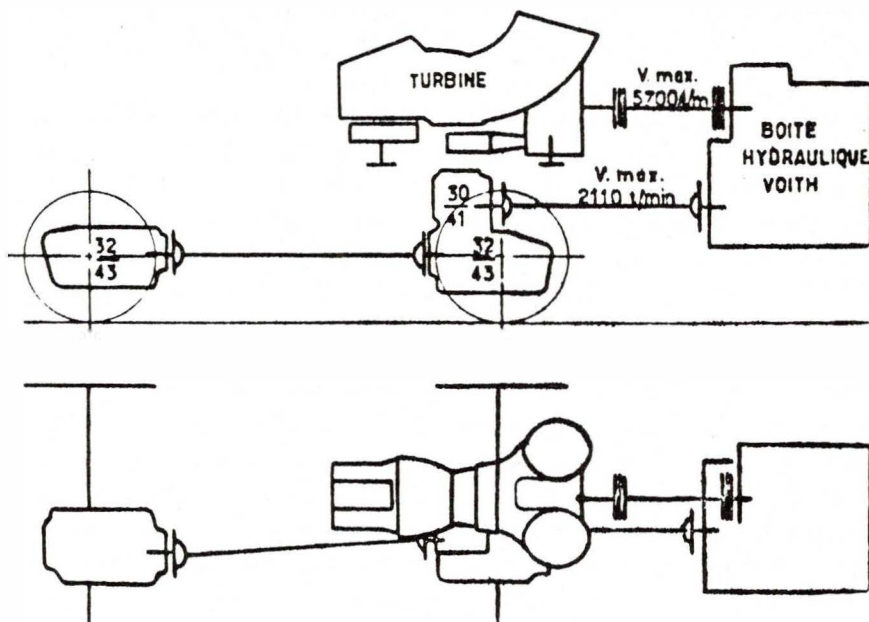
Efter besøget kørte bussen os til Maubeuge, hvorfra hjemrejsen begyndte. Inden vi gik til ro måtte vi endnu engang beundre personalet i spisevognen, at man under de snævre forhold, der er givet dem, er i stand til at sætte en så flot middag på benene, som vi hyggede os med medens toget satte næsen mod de hjemlige himmelstrøg.

Det er vort indtryk, at udvalget også denne gang kunne slutte en vellykket tur, som vi siger vore franske værter, maskinchefen, afd.ing. Bondesen, ekspeditionssekretær Kaj Jensen og deltagerne tak for.

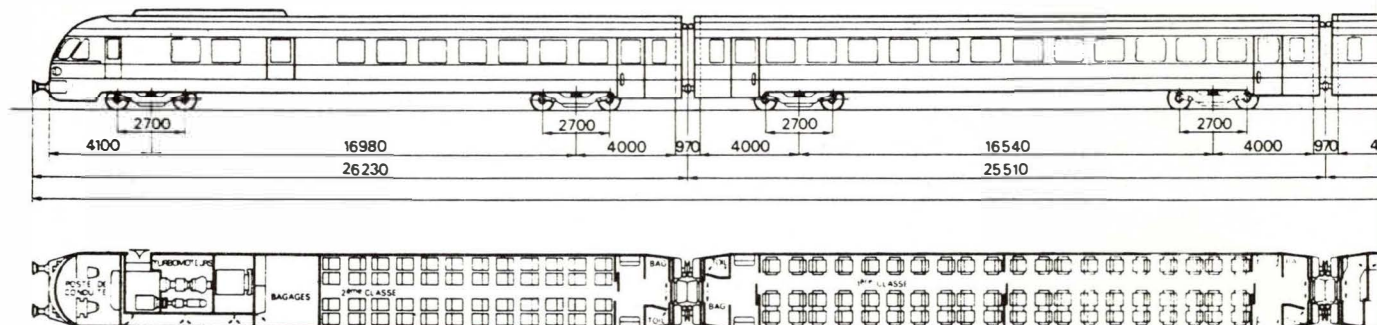
Volmer og Jørn.

TURBOTOG

Som bekendt findes der bjerge i Frankrig. Hvor der findes bjerge, findes der næsten altid også vandkraft og dermed strøm til rimelige priser. Derfor har SNCF igennem årene elektrificeret en meget væsentlig del af sit net. Lad os blot i forbifarten tænke på, at det snart er 20 år siden SNCF satte verdensrekord med 331 km/t med et elektrisk lokomotiv ved Morcenx på strækningen mellem Bordeaux og Dax, samt at det var SNCF, der indførte en billigere elektrificeringsmetode ved at gå over til anvendelse af industristrøm, 25.000 V, 50 perioder. Men selv med disse billiggørende faktorer findes der også i Frankrig en del strækninger, hvor trafikunderlaget alligevel ikke er stort nok til at det kan bære en elektrificering. På disse strækninger har SNCF for længst indført dieseldriften, men da det bl. a. også drejer sig om lange transversal-strækninger såsom Bordeaux-Lyon, Nantes-Lyon, Paris-St. Etienne osv. skulle passagererne på disse strækninger også gerne nyde godt af den forøgelse af hastighederne, der har gjort sig gældende med ind-



Capacité	1 ^{ère} classe	60	} 280
	2 ^{ème} classe	220	
	Grat bar	24	

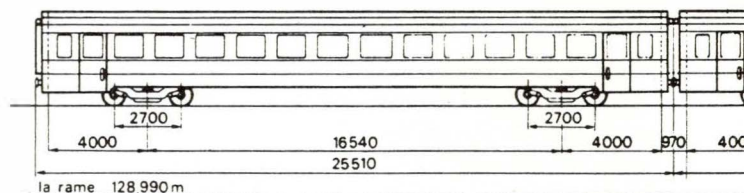


Masse totale de la rame en charge **248 t**

Vitesse maximale **200 km/h**

Puissance des moteurs

- Traction 2 turbomoteurs de **850 kW** (transmissions hydrauliques)
- Groupes auxiliaires 2 turbo alternateurs de **290 kW** (un seul fonctionne en service)



førelse af bl.a. 200 km/t på en del af strækningen mellem Paris og Toulouse og en væsentlig forøgelse af maksimalhastighederne og gennemsnitshastighederne på en del af de elektrificerede strækninger.

Løsenet på disse problemer var efter SNCF's mening: gasturbine-tog. Før vi går over til at se på den løsning, som SNCF fandt frem til, bør det nævnes, at der er to ting, der forhindrer os i at sætte hastigheden op efter frit ønske:

1. Kurverne på strækningerne er ikke indrettet til høje hastigheder – ved meget høje hastigheder skal kurveradierne op på ca. 4 km –. En vis overhøjde kan etableres i yderskinnen,

men af hensyn til passagerernes bekvemmelighed findes der at være meget snævre grænser herfor,

2. Bremsafstanden mellem det fremskudte signal og hovedsignalet er på grund af signalernes placering kun ca. 1100 m, hvilket er for lidt med de forhåndenværende bremsemidler til at standse et tog med høje hastigheder på rette sted.

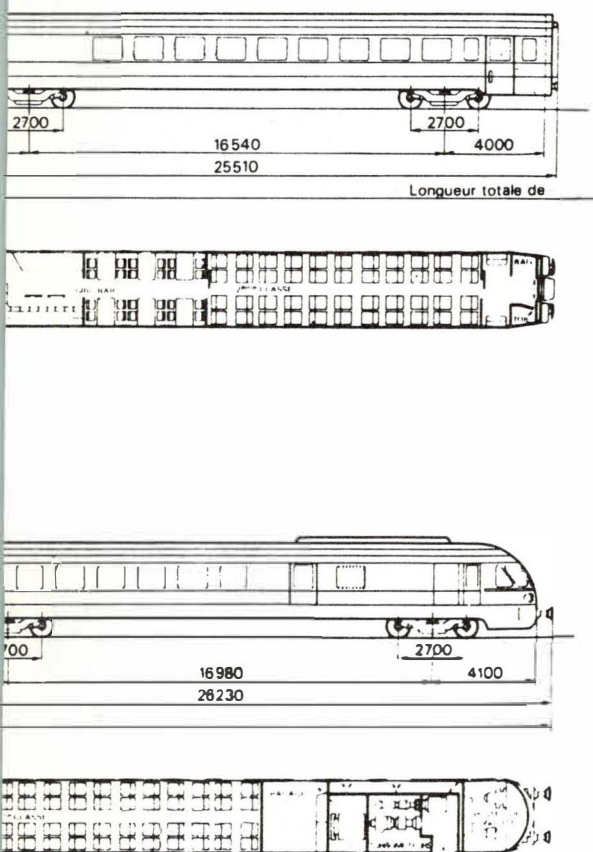
Allerede i 1967 startede SNCF sine forsøg med gasturbiner, der faldt så heldige ud, at man startede bygningen af de første turbotog hos firmaet Ateliers de Construction du Nord de la France med turbo aggregatet leveret af Turbomeca. Forsøgs-

stammen nåede i sine forsøgskørsler op på en hastighed af 248 km/t, men det er i den daglige drift mellem Paris og Caen/Cherbourg ikke meningen at togene skal køre mere end 160 km/t, da såvel spor som strækning ikke er indrettet til kørsel med højere hastigheder.

I de turbo-tog, der sættes i drift i 1969 bestod togstammen af en motorvogn med en dieselmotor på 330 kw + en motorvogn med en gasturbine på 820 kW. I den senere udvikling, der er den, som studiegruppen vil se under fabrikationen i Blanc Mison, er den ene motorvogn med dieselmotor udskiftet med en motorvogn ligeledes med gasturbine med en nominel effekt hver på

Voitures climatisées

La composition d'un turbo train varie de 4 ou 5 véhicules



850 kW. Denne effekt vil kunne forøges, efterhånden som man vinder flere og flere erfaringer på gasturbinernes områder, erfaringer der ikke mindst vindes gennem deres anvendelser i luftfartøjer, f.eks. helikoptere.

Der vedlægges en fotokopi af togstammen, som den ser ud i sin nuværende konstruktion, serie RTG, der har været i drift siden foråret 1972. Stammen består her som sagt af to motorvogne og tre mellemvogne, hvoraf de to kun har passagerap- tering, medens den midterste er indrettet med en »grillbar«. Det er rigtigt, at det synes mærkeligt i deres nuværende rute, hvor den længste rejse Paris–Cherbourg med 4 stop

undervejs højst tager 2 timer og 52 minutter, men det vil erindres, at der i indledningen nævntes, at det er meningen – og dette er allerede under udførelse – at indsætte dem på lange strækninger tværs igennem Frankrig.

Disse sidste tog, der kan benævnes 2. generation, har taget noget mere hensyn til aerodynamikken end 1. generation, således at det, som det vil konstateres, giver toget et lidt mere elegant udseende. Førerrummene i enderne er udført i en skalkonstruktion af polyester på et stålskelet, men der er tillige til førerens beskyttelse forneden indbygget en stålkasse. Der findes tre udsigtsvinduer, der har 12 mm tykt

sikkerhedsglas. Den midterste af ruderne har indlagt varme, ligesom der findes automatisk vinduesvisker og vinduesvasker.

Iøvrigt afviger indretningen af førerrummet ikke væsentligt fra det, der forefindes i SNCF's øvrige motorvogne med en hastighedsmåler, en omdrejningstæller for gasgeneratoren, et tableau, der indikerer fejl ved funktionerne – angives ved at kontrollamper tændes (ladning, batteri, slædekørsel, varmløben akselkasse, unormal temperatur m.v.), 2 bremsemanometre, hovedluftbeholder og hovedledning og et for bremsecylindre, endvidere en samling af trykknapper til igangsætning eller standsning af turbinerne, farebremse, kontrol og overvågningsknapper m.fl.

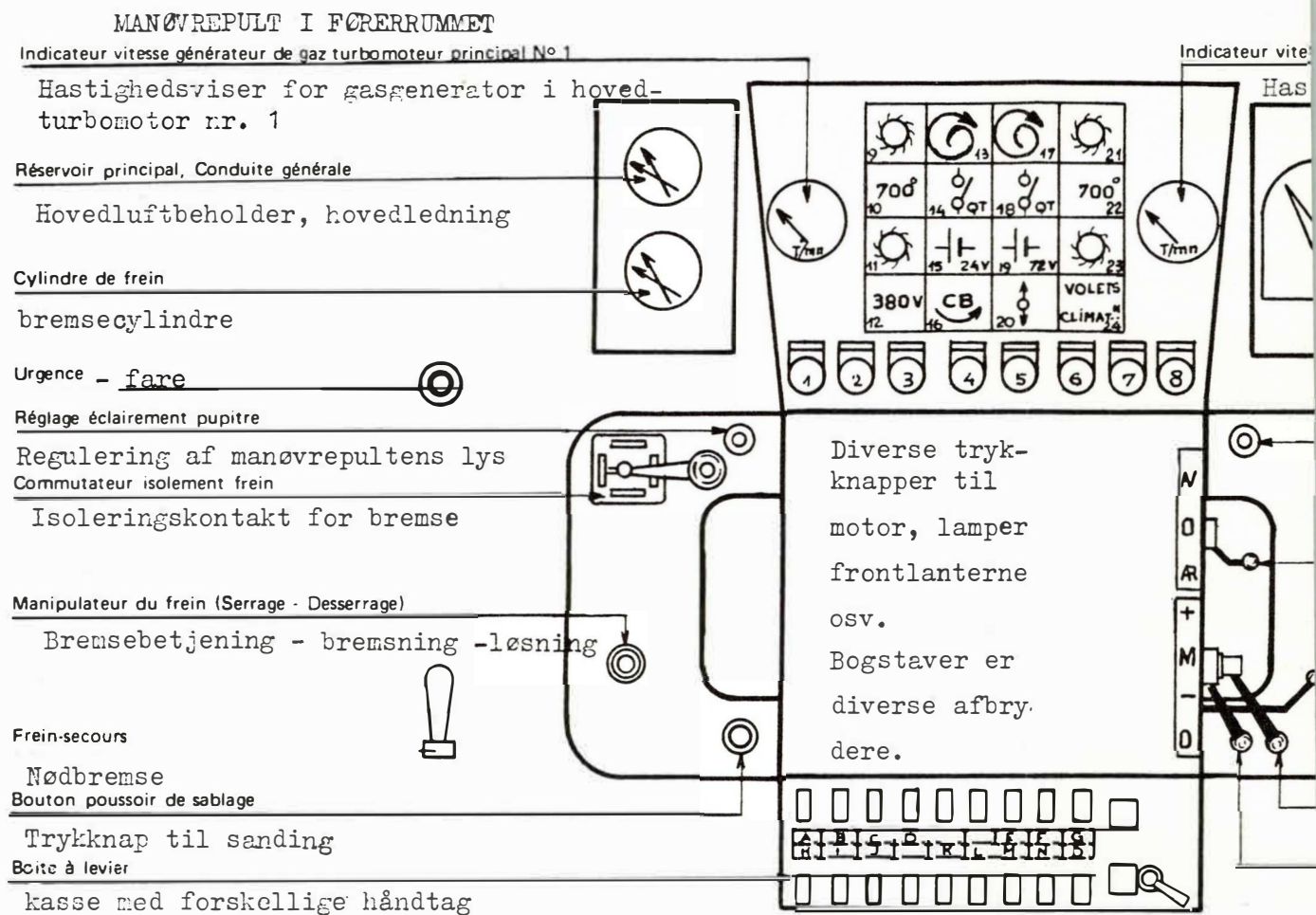
Til trækraft anvendes som tidligere sagt en Turbomeca gasturbine-motor 850 kW med 5700 omdr./min. Som brændstof anvendes ved igangsætning petroleum, rensat for parafin, medens der senere (automatisk) sker overgang til anvendelse af samme slags brændstof, som anvendes til dieselmotorer. En særlig indretning doserer de kvanta af brændstof, der skal indsprøjtes i forbrændingskammeret under hensyn til hastigheden for arbejdsturbinen.

Turbomotoren omfatter to dele:

- gasgeneratoren, der er energikilden,
- arbejdsturbinen, uafhængig af generatoren, der omdanner den kinetiske energi i gassen, leveret af generatoren, til mekanisk effekt.

Generatoren omfatter iøvrigt på samme akse:

- en aksial luftkompressor,
- en centrifugal luftkompressor,
- et forbrændingskammer, hvor brændstoffet, der indgår over generatorakslen fordeles af et injektionshjul og brænder i forbrændingszonen. I dette kammer



forefindes de to tændingsindretninger, der indfører i forbrændingskammeret petroleum uden parafin under tændingsperioden, - en turbine med to trin, der sørger for funktionen af luftkompressorerne.

Motordelen i egentlig forstand består af arbejdsturbinen i to trin, der modtager gasstrømmen, der udsendes af generatoren. Denne turbine, der er monteret på en aksel, der ikke står i forbindelse med generatorakslen virker på en hastighedsreduktor, der har turbomotorens udgangsbakke. Efter at have passeret arbejdsturbinen ledes gassen hen i udstødningsdæmperen.

Der findes intet ekstraudstyr til

afkøling, bortset fra smøringskredsløbet.

Igangsætning af turbomotoren sker ved hjælp af en startdynamo, der forsynes fra et akkumulatorbatteri på 24 V.

Tændingen sker ved hjælp af tændingsfakler, der brænder med petroleum uden parafin og af en tændingsspole, der leverer højspændt strøm.

Tændingsfaklerne og tændingsspolens funktion er automatisk begrænset til den tid, indtil generatoren har nået en hastighed, så den selv kan klare arbejdet.

Brændstofforbruget er så lavt som 402 gr/kWt (ved nominel effekt og hastighed). D.v.s. at man har reg-

net ud, at hvad angår brændstofforbruget har togets kørsel betalt sig over strækningen Paris-Caen, når der blot er en snes rejsende på 2. kl. Nu må det ikke forlede studiedeltagerne til at kræve omgående indførelse ved DSB af disse lok, da der derudover er så mange andre omkostninger, ikke mindst anskaffelsesomkostningernes forrentning og afskrivning, således at der vistnok endnu ikke er udført helt nøjagtige beregninger over driftens lønsomhed.

Turbomotorens masse er 360 kg og dens dimensioner 1996x693x716. Med jetflyene i erindring kan det jo nok være interessant at høre, om dette problem er løst. Svaret må bli-

générateur de gaz turbomoteur principal N° 2

ghedsviser for gasgenerator i hoved-

turbomotor nr. 2

Enregistreur de vitesse

Hastighedsmåler

Réglage éclairage pupitre

Regulering af pultlyset

Commande sens de Marche

Betjening af kørselsretning

Commande avertisseurs -Betjening af horn

Bouton poussoir vigilance

Kontroltrykknep

Commande accélération turbomoteur principal N° 1

Accelarationsbetjening for hovedmo-
Commande accélération turbomoteur principal N° 2 tor 1

Accelarationsbetj. f. hovedturbomotor

ve et ja. Naturligvis er der nogen støj udenfor (målinger har imidlertid vist, at det ikke er meget værre end ved en dieselmotor af en vis størrelse) og indeni mærkes motorstøjen ikke generende.

Transmissionen udgøres af et hydraulisk VOIGT gear med to trin.

Nederst på side 7 findes et skema over denne transmission, idet forfatteren af dette, der ikke er tekniker, går ud fra at det er lettere at se virkemåden af en sådan tegning, end hvis jeg fra den franske artikel, der ligger til grund herfor, vikler mig ind i en hel masse uforståelige funktioner ved hjælp af koblinger, retningsvendere, gear, hydrauliske kredsløb osv. osv.

Udover denne traktionsmotor må det tilføjes, at RTG stammen som forbedring tillige har fået luftkonditionering, grillbar, højttalerinstallation og andet udstyr, der kræver energi. Af den grund er der installeret et hjælpeaggregat med 290 kW og af en type, der med sin store nyttepræstation kun kræver ringe vedligeholdelse. Dette hjælpeaggregat leverer 220/380 V vekselstrøm til de nævnte særlige el-krævende funktioner. Stammen er forsynet med to motorbogie, den yderste på de to motorvogne og 8 bærende bogier. Bogierne er af en ny type, der konstrueredes til 1. generation med SKF lejer og iøvrigt affjedret med skruefjedre.

På grund af den store hastighed er toget foruden med bremses af traditionel type – elektromagnetiske bremses med to bremsesko pr. bogie – udstyret med hydro-dynamiske bremses, der virker på motorbogiens aksler. Det har vist sig, at det med den normale hastighed for disse tog 160 km/t er muligt at standse et tog på lidt over 900 m, d.v.s. indenfor den afstand, der måtte være til rådighed mellem det fremskudte signal og hovedsignalet.

I den 2. generationsudformning, der nu er i drift siden foråret 1972, består toget af ialt 5 vogne med en samlet længde på 129 m (det vil sige for langt til at være på vore Storebæltsfærger på ét spor). Den totale masse i tom tilstand, men køreklar er 225 tons. Antal pladser er ialt 280, der fordeles sig med 220 på 2. kl. + 60 på 1. klasse, hvortil 24 pladser i grill-baren.

Det skal til slut nævnes, at udviklingen jo ikke standses, selv om der lige er sat et 2. generationstog i drift. 3. generation er bygget og prøves for tiden i Sydfrankrig. Her har man i endnu større omfang lagt vægt på det aerodynamiske, således at det set udefra virkelig er blevet et »lækkert« stykke mekanik.

Hvad der derimod gælder såvel for 2. som for 3. generation er det mærkelige, at medens man ved SNCF kæler for mekanikken, lader man hånt om togenes indvendige udstyr. Hvis derved besøget i Blanc-Miseron skulle være et tog, der er så langt fremme, at man har fået den indvendige aptering anbragt, vil deltagerne med mig sikkert undres over, hvor lidt man i 1972 byder de rejsende i disse tog – men passage-erne, der rejser i Frankrig er måske ikke så forvante som danskerne, thi skulle DSB have sådanne tog, skulle hele indmaden omdannes efter dansk design. *Kaj Jensen.*

Den lange finansiering

NY REAL-KREDITLOV

Stor betydning
for en mængde
mennesker

KREDITGIVNINGEN I FAST EJENDOM ER NU OPPE PÅ 12 MILLIARDER ÅRLIGT

En af de største
reformer på
kapitalmarke-
det i dette
århundrede er
nu gennemført

Loven og cirkulæret

Højesteretssagfører Ib Thyregod udtaler om den nye realkreditlov, at meget store økonomiske interesser er knyttet til den, idet kreditgivningen i fast ejendom nu er oppe på 12 mia. kr. årligt.

Boligministeren har for ganske nylig færdigarbejdet et omfattende *cirkulære* med tilknytning til den nye lov, der omfatter kredit- og hypotekforeninger, og reallånefonds. Sammenholder man lov og cirkulære fremgår det klart, at regering og folketing med gennemførelsen af disse ting har ændret det danske realkreditsystem på væsentlige områder. For de mange tusinde mennesker, der har eget hus – eller som påtænker at bygge – har realkreditreformen interesse; men også for dem, der bor i etagelejlighed er det af betydning at få orientering om de nye tingenes tilstand på et så rigtigt område af kapitalmarkedet, som realkreditsektoren dækker.

Vi vil i det følgende give en redegørelse for de vigtigste sider af reformen, som i det store og hele er blevet vel modtaget både i finans-kredse og hos de borgere, der har haft brug for anvendelse af realkreditinstitutternes formidling af kapital.

Indledende bemærkninger

Den nye lov erstatter den tidligere række af love om kreditforeninger, hypotekforeninger, reallånefonds og kredittkasser. Alle disse, hidtil gældende, love og bestemmelser, der går helt tilbage til en kgl. resolution af 1. marts 1797, ophæves og erstattes af *een* lov, der samler hele den tidligere spredte lovgivning.

Dog omfattes »*Finansieringsinstituttet for Industri og Håndværk*« ikke af loven, fordi dette institut ik-

ke ganske kan betegnes som et realkreditorgan. Der gælder også undtagelser for *Dansk Landbrugs Realkreditfond*, der kun yder lån mod sekundær panteret i landejendomme. – Realkredit-Loven er en rammelov, således forstået at det i ret betydeligt omfang overlades til de enkelte institutter gennem vedtægter, der dog skal godkendes af *boligministeren*, at udfylde rammerne med detaljerede regler.

Baggrunden for det store lovkompleks og for boligministerens nærmere fastsættelse af reglerne for realkreditten er betænkninger fra to ekspert-kommissioner, nemlig henholdsvis *Realkreditkommissionen* (af 1966) og det såkaldte *Kurt Hansen udvalg*. Det sidstnævnte, der havde departementschef Kurt Hansen som formand, havde især arbejdet med problemerne vedrørende obligationsmarkedet. De to betænkninger blev færdigbehandlet i 1969.

Boligministeren om Den nye realkreditlov:

Den største samfundsmæssige udvikling i disse år skaber behov for tilpasning og strukturrationalisering på en række områder. Det gælder også på *kapitalmarkedet*, hvor der finder stadig flere fusioner sted, f. eks. inden for bank- og sparekasse-sektorerne.

Nu er udviklingen også nået frem til realkreditens område. Det danske realkreditsystem betegnes ofte som enestående i verden. Det er derfor af afgørende betydning, at også realkreditten til stadighed er i samklang med den almindelige økonomiske udvikling.

I folketinget kom boligministeren endvidere ind på en række af de problemer, der har nødvendiggjort den koncentration, som er baggrun-

den for og konsekvensen af den nye realkreditlov.

Forholdet var det, at den gældende realkreditlovgivning var spredt og usammenhængende.

Der var særlige love om kreditforeninger og hypothekforeninger – og om reallånefondene. – Den nye lov tager derfor sigte på at tilvejebringe en samlet lovgivning, hvorefter de rammer for realkreditens virksomhed, som fastsættes ved lov, bliver ens for de forskellige former for realkreditinstitutter, samtidig med at der tilstræbes en forenkling af systemet.

Det radikale Venstres synspunkt

Det radikale Venstres ordfører Niels Helveg Petersen gjorde opmærksom på, at den nye lov vil komme til at berøre en masse mennesker, idet han bl.a. udtalte:

Den lovgivning om realkredit, som der her er opnået bred enighed om, tiltrækker sig vel i øjeblikket ikke den store politiske eller folkelige interesse; men efterhånden som den viser sine virkninger i praksis, vil den komme til at *berøre et meget stort antal mennesker*. Alle, der søger lån til bolig eller erhverv, vil møde de forandringer, der sker ved denne lovgivning, i deres dagligdag.

Der er tale om at gennemføre en ganske omfattende reform. Det er for mit parti tilfredsstillende, at det er lykkedes at nå til enighed om enhedsprioritering. Fordelen ved enhedsprioritering er mange; og mange af dem er af såre praktisk art: Der bliver kun tale om een vurdering, eet betalingssted, eet opkrævningssted; og der bliver tale om reduceret tinglysningsbesvær.

Helveg Petersen var også tilfreds med, at der er blevet opnået enighed om, at en forøgelse af kommu-

nernes selvfinansiering bør tilstræbes. Dette er nødvendigt i betragtning af den vældige forøgelse af den kommunale låntagning, som vi har oplevet i de sidste år.

Helveg Petersen udtalte også sin tilfredshed med, at der i loven er indført regler om de ansattes medbestemmelse. Det er nemlig et eksempel på, at man inden for institutioner med stor samfundsmæssig betydning stadfæster det ansatte personales ret til at blive hørt og tale med om de beslutninger, der træffes, og som vedrører dem voldsomt, særlig i de kommende år, fordi der bliver tale om en stærk forenkling og rationalisering. – Medbestemmelsessynspunkter siver ligesom ind i lovgivningen; og det tror jeg er en lykkelig tendens, sagde Helveg Petersen.

Lovens indhold

Den nye realkreditlov kan opdeles i fire hovedafsnit:

- A. Realkreditinstitutterne og deres ledelse.
- B. Långivningen.
- C. Værdiansættelse af ejendomme.
- D. Tilsynet med kreditinstitutterne.

Ad A)

Fra den 1. januar 1972 skal formidling af realkredit her i landet ifølge loven varetages udelukkende af de institutter, der har fået godkendelse af boligministeren til at yde lån mod pant i fast ejendom på grundlag af udstedelse af obligationer. Godkendte institutter er i henhold til lovens § 2 eneberettigede til at anvende betegnelsen kreditforening, hypothekforening, realkreditfond, reallånefond eller betegnelser, der måtte sidestilles hermed.

Sådanne institutter er også eneberettiget til at udstede obligationer til offentlig udbydelse som led i formidling af lån mod pant i fast ejendom.

De omfattende fusioner

Forud for de meddelte godkendelser er der sket betydelige fusioner, således at antallet af godkendte realkreditinstitutter her i landet er nedbragt til følgende 6:

1. Kreditforeningen Danmark og
2. Byggeriets Realkreditfond.

Disse to er *landsdækkende* enhedsprioriteringsinstitutter. Enhedsprioritering vil sige, at der kan ydes lån såvel mod 1. prioritet (»almindelig realkredit») som mod sekundær prioritet (»særlig realkredit»).

3. Forenede Kreditforeninger (Øerne).
4. Jyllands Kreditforening (Jylland).

Disse to institutter er *landsdelsdækkende* for henholdsvis Øerne og Jylland.

5. Kreditforeningen for Industrielle Ejendomme, der yder lån i industri og håndværkerejendomme mod 1. prioritet (»almindelig realkredit»).
6. Industriens Hypothekfond, der yder lån mod sekundær prioritet (»særlig realkredit») i industri og håndværkerejendomme.

Ad A) Institutternes ledelse

Loven har foretaget en adskillelse mellem de styrelsmæssige (den overordnede ledelse) funktioner, der varetages af bestyrelsen og de administrative, der varetages af direktionen. Boligministeren har ad-

gang til at udpege et medlem af instituttets bestyrelse; $\frac{1}{4}$ af bestyrelsen vælges af obligationsejerne i de institutter, der er foreninger af lånetagere.

Medlemmerne af bestyrelsen kan ikke have andre hverv i instituttet, og deres vederlag fastsættes i vedtægterne efter boligministerens bestemmelse. Efter det fyldte 70. år kan de kun fungere, indtil regnskabet for det pågældende regnskabsår er godkendt.

Bestyrelsen ansætter direktionen, og denne sidste skal lede virksomheden på forsvarlig måde i overensstemmelse med bestyrelsens direktiver.

Samarbejdsudvalg

I vedtægterne skal optages bestemmelser om, at der skal oprettes samarbejdsudvalg, når enten et flertal af de ansatte fremsætter anmodning herom, eller når ledelsen ønsker det.

Endvidere får de ansatte ret til – gennem repræsentanter – at overvære og tage ordet på møder i instituttets øverste myndighed – samt adgang til at forelægge deres synspunkter om instituttets virksomhed for bestyrelsen.

Ad B) Långivningen

Belåningens formål er afgørende for adgangen til at yde lån. Det er et gennemgående træk, at lånemulighederne er gunstigere ved lån til opførelse af ejendomme end ved belåning af *eksisterende* ejendomme. Til *eksisterende* bebyggelse kan alene ydes lån inden for 1. prioritetsgrænsen på 40 pct. af ejendommens

værdi, medens der til *opførelse* af ejendomme normalt kan ydes lån *tillige* mod sekundær prioritet. Også amortisationstiden er langt større for lån til opførelse af ejendomme (op til 40 år) medens der for lån til eksisterende bebyggelse er 10 år.

Baggrunden for lovens sontring mellem lån til opførelse af ejendomme og lån til eksisterende bebyggelse er ønsket om i videst muligt omfang at forbeholde långivningen over obligationsmarkedet til sikring af nyinvesteringer af samfundsmæssig betydning.

Med hensyn til om- og tilbygning har man hidtil kunnet opnå lån, når ombygningen forøger bygningens værdi med mere end 100 pct. – og når der er tale om tilbygninger, der repræsenterer en selvstændig funktionsdygtig enhed. Hertil føjes nu yderligere, at det ikke kan udelukkes, at også andre omfattende om- og tilbygninger ud fra et konkret skøn, efter omstændighederne, bør sidestilles med nybyggeri i belåningsmæssig henseende.

Men det er alene selve *om- eller tilbygningen*, der i givet fald kan finansieres. Der kan *ikke* gives tillæg for værdien af den eksisterende bebyggelse. Denne kan dog belånes med et 10-årigt lån, men kun i det omfang, hvor der måtte være prioritetsmulighed inden for 40 pct. af den eksisterende bebyggelses værdiansættelse, *før om- og tilbygningen fandt sted*.

Ad C) Værdiansættelse. Skærpede bestemmelser

Det afgørende kriterium for værdiansættelsen er nærmere uddybet i en særlig bekendtgørelse, hvorefter værdiansættelsen (af pantets værdi) ikke må overstige, hvad der efter in-

stituttets bedste skøn er *ejendommens værdi i handel og vandel*.

Lånudmåling sker på grundlag af den foretagne værdiansættelse, (som endelig fastsættes af direktionen). Men ved nybyggede ejendomme fastslår loven, at værdiansættelsen skal ligge inden for en sådan rimelig anskaffelsessum, som en ejendom skønnes at kunne tilvejebringes for ved anvendelse af rationelle metoder. Det er endvidere forudsat, at værdiansættelsen ikke kommer til at overstige den faktiske af lånsøgeren oplyste anskaffelsessum. Hvor dette alligevel måtte være tilfældet, skal der ske indberetning til Realkreditrådet.

For *eksisterende* ejendomme kan værdiansættelsen ikke overstige den senest ansatte ejendomsværdi med et tillæg, der fastsættes af Realkreditrådet på grundlag af ligningsmyndighedernes salgsstatistik.

Ad D) Tilsyn med realkreditinstitutterne

I lovens § 8 er indeholdt bestemmelser om, at boligministeren drager omsorg for tilsynet med, at realkreditinstitutterne overholder bestemmelser i loven, samt regler udfærdiget i medfør af loven og institutternes vedtægter, herunder at institutternes lånegrænser overholdes, og at hensynet til obligationernes sikkerhed tilbørligt iagttages. Institutterne skal på forlangende meddele boligministeren enhver oplysning om deres forhold.

Den rent konkrete tilsynspligt, som boligministeren er pålagt, er meget nøje fastlagt. Dette gælder ikke mindst med hensyn til *revision*. Denne udbygges i langt højere grad, end hvad der måtte være følgen af de almindelige regler for revisio-

nen. Revisionen kommer til at indgå som led i det generelle tilsyn med institutternes overholdelse af bestemmelserne i loven, herunder 1) overholdelse af lånegrænser og 2) iagttagelse af hensynet til obligationernes sikkerhed.

Vigtige dispositioner skal godkendes

På en række andre områder gælder, at institutterne kun kan foretage dispositioner, såfremt disse er godkendt af boligministeren. Dette gælder således:

1. Udbetaling af vederlag til bestyrelsesmedlemmerne.
2. Forlængelse af personalets funktionstid udover det fyldte 70. år.
3. Fastsættelsen af pensionsregler.
4. Ydelse af andre lån end serie- eller annuitetlån.
5. Ydelse af lån, hvorved balancen mellem pantebrevets pålydende og det til pantebrevet svarende obligationsbeløb fraviges (kontantlån).
6. Endelig skal den pligtmæssige regnskabsaflæggelse ske i en af boligministeren godkendt form.

Boligministerens adgang til at udpege bestyrelsesmedlemmer

Som allerede bemærket giver loven boligministeren adgang til at udpege bestyrelsesmedlemmer.

Loven fastslår endvidere, at ned sættes der forretningsudvalg under bestyrelsen bør det af boligministeren udpegede bestyrelsesmedlem være medlem af dette, ligesom dette medlem har pligt til i særlig grad at varetage samfundsmæssige interesser.

Kravene til institutternes overholdelse af lånegrænsen skærpes

Ifølge lovens § 6 skal institutterne hvert kvartal udarbejde en oversigt over de i kvartalets løb anmeldte ejerskifter for ejendomme, der er belånt inden for de sidste 2 år med opgivelse af belåningsprocenten i forhold til *købessummen*. Oversigtens form skal godkendes af boligministeren. Instituttet skal selv indkredse de tilfælde, hvor belåningsprocent i forhold til købesum måtte overstige den maksimale legale lånegrænse-procent, og derefter indsende beretning herom både til instituttets statsautoriserede revisor og til Realkreditrådet.

Realkreditrådets tilsyn

Det *løbende* tilsyn med institutternes overholdelse af regler om vurderinger og låneudmåling er henlagt til Realkreditrådet, der er nedsat af samtlige realkreditinstitutter, men hvori boligministeren har udpeget tre repræsentanter fra henholdsvis Nationalbanken, finansministeriet og boligministeriet.

Rådet har fastlagt særlige retningslinier for de ovenfor omtalte oversigter vedr. vurdering og udlån, således at der herved *muliggøres en sammenligning* mellem institutternes vurderings- og udlånsniveauer.

Endvidere påhviler det Realkreditrådet at udarbejde en salgsstatistik for enfamiliehuse og endvidere at udarbejde retningslinier for fastlæggelse af udlejningsejendommernes forrentningsværdi.

Endvidere: Realkreditrådet kan til enhver tid foretage *stikprøvevis kontrol* med institutternes udlånsvirksomhed og har efter boligministerens anmodning pligt til dette.

Garantier for obligationernes sikkerhed

Der er også givet direktiver, der skal tilgodese obligationernes sikkerhed. I lovens § 8 fremhæves det som et særligt område, for hvilket ministeren navnlig skal drage omsorg for tilsynet med, at institutterne varetager det fornødne. Det vægtigste hensyn til obligationernes sikkerhed er institutternes overholdelse af de legale, maksimale lånegrænser og løbetider.

Endelig er der i lovens § 23 stillet særlige krav til reservernes mindste størrelse. Til konstatering af, om reservekravene er opfyldt, pålægges det institutterne i forbindelse med årsregnskabet at udarbejde en særskilt redegørelse for hver *enkelt serie* eller gruppe af serier, der har fælles solidarisk ansvar og reserver.

Sammenfattende bemærkninger om tilsynet

Som det fremgår af dette afsnit om tilsynet, er det boligministeren, (staten), der har den øverste tilsynsmyndighed. Det er betryggende, at det forholder sig således, når man betænker, hvor umådeligt store summer, der formidles via realkreditinstitutterne. Det væsentlige grundlag for dette skarpe statstilsyn er de årlige indberetninger, som Realkreditrådet ifølge § 10 skal fremsende til boligministeren om sin virksomhed i det forløbne år, og hvoraf især skal fremgå Rådets skøn over den af *hvert* institut udøvede praksis vedrørende *vurdering og låneudmåling*.

Boligministeren kan derefter pålægge et institut at ændre sin vurderings- og udlånspraksis (låneudmåling) såfremt det skønnes påkrævet på grundlag af de givne indberetninger, eller fra oplysninger fra ministerens repræsentant i Rådet.

Fra medlemskredsen

16

Til Dansk Lokomotiv Tidende med direkte adresse til DSB rambuk litra MH.

Følgende fra »Samvirke« ønskes bragt til eftertanke

Helbredet kan rystes umærkeligt i stykker

Vibrationer fra motordrevet værktøj, landbrugsmaskiner og biler er antagelig farligere, end man hidtil har troet, og de nyeste undersøgelser tyder på, at også vibrationer, som man ikke umiddelbart kan mærke eller høre, rummer en betydelig risiko for velbefindende og helbred. Erkendelsen heraf er imidlertid så ny, at der endnu næsten ikke eksisterer beskyttelsesregler mod denne miljø-fare.

Vibrationer fra bilmotorer, landbrugsmaskiner og diverse former for maskindrevet værktøj har vist sig at være betydelig farligere end almindelig antaget. Videnskaben er begyndt at indse, at vibrationer kan forårsage skader på den menneskelige organisme, der er mindst lige så alvorlige som dem, der fremkaldes af støj. Og mens der er en række sikkerhedsbestemmelser om, hvordan ansatte i virksomheder skal beskyttes mod støj, findes der så at sige ingen om, at de også skal beskyttes mod vibrationer. Kun ved benyttelsen af kædesave til skovhuggerarbejde o.l. er der angivet visse retningslinier.

– De fleste former for maskindrevet håndværktøj er betydelig værre end kædesave og overtræder de eneste eksisterende bestemmelser for, hvor meget værktøj må vibrere! Det hævdes i en opsigtsvækkende rapport fra en af Storbritanniens førende industrilæger, dr. P. L. Pelmear, der er ansat inden for jern- og stålindustrien.

De fleste, der har arbejdet med kraftige boremaskiner og andre former for vibrerende værktøj, fornemmer, at fingrene efter nogen tid bliver stive og lidt følelsesløse. Fornemmelsen forsvinder igen efter kort tids forløb – men ved årelangt, dagligt arbejde med maskindrevet håndværktøj kan følelsesløsheden og stivheden godt blive permanent. Det kan blive en alvorlig sag for mange arbejdere, der måske pludselig bliver uegnede til et job, de er specialuddannet til. »Stive fingre« er ganske vist anerkendt som erhvervssygdom i Danmark, men bestemmelsen er vist endnu aldrig anvendt.

Kører dårligere

Andre former for gener kan opstå, når hele kroppen udsættes for vibrationer fra bilmotorer, flyvemaskiner osv. Indenfor militærmedicinen har det f.eks. vist sig, at jetpiloters evne til at ramme et mål bliver nedsat på grund af vibrationerne fra maskinen. På samme måde kan vibrationer fra en bilmotor bevirke, at bilistens evne til at bedømme afstand og retning korrekt bliver forstyrret, og det er måske årsagen til mange tilsyneladende uforklarlige bilulykker. I de fleste tilfælde er det også vibrationer fra bilmotoren, der er årsag til utilpashed og svimmelhed, den såkaldte køresyge.

Laboratorieforsøg har vist, at legemet er mest følsomt for vibrationer omkring 5 hertz (5 svingninger pr. sekund). De fleste motorer i personbiler udsender på grund af den bløde ophængning vibrationer, der ligger noget lavere, men for lastvog-
nes vedkommende ligger svingningstallet meget tit omkring 5 hertz – især når de ikke er fuldt lastet.

I øjeblikket går diskussionens bølger højt om nogle bestemmelser

vedrørende vibrationer, der er foreslået af *The International Standards Organisation* (ISO), i Danmark repræsenteret af professor, dr. techn. Fritz Ingerslev, Danmarks Tekniske Højskole. ISO har på grundlag af en række laboratorieforsøg angivet en skala fra 1 til 90 hertz, hvori der optræder betegnelser som »komfortabelt«, »udmattende«, »nedsat færdighed« og »udsathed«.

Men der vil formentlig gå lang tid endnu, inden man kan finde frem til praktisk anvendelige retningslinier for, hvor meget motorer og arbejdsredskaber må vibrere. ISOs skala er for vagt formuleret til, at maskinkonstruktører kan drage nytte af den – og en række eksperter hævder desuden, at skalaen er baseret på en række selvmodsigende undersøgelser.

F.eks. har det vist sig, at én videnskabsmand betegner langsom acceleration ved vibrationer på 8 hertz som »uudholdelig« – mens en anden kalder dem »umærkelig«. Dertil kommer, at laboratorieforsøg ikke uden videre kan overføres til praksis – mange vibrationer kommer ikke fra motorerne direkte, men opstår ved, at omgivelserne sættes i svingninger.

Svimmel på prædikestolen – på grund af kirkens vibrationer

Vibrationer fra 1 til 10 hertz kan fornemmes som en mere eller mindre kraftig dirren – og det er udelukkende disse vibrationer, ISO og dr. Pelmear har interesseret sig for i forbindelse med erhvervssygdomme og ulykker. Meget tyder imidlertid på, at vibrationer med højere svingningstal – omkring 20 hertz – påvirker organismen i langt større grad. Disse vibrationer kan ikke høres eller fornemmes direkte – men

de påvirker det indre øre og dermed ligevægtsorganerne. I visse bygninger og store rum kan luften vibrere på en måde, så man bliver utilpas af det.

I Grundtvigskirken i København var der i mange år en præst, der var lidt til grin blandt sine kollegaer, fordi han blev svimmel og fik kvalme, hver gang han benyttede prædikestolen i tårnet . . .

– Det viste sig, at vindens pres på kirkemurene var med til at oparbejde lydløse svingninger, der virker særdeles forstyrrende på ligevægtsorganerne, fortæller professor, dr. med. *Poul Bonnevie*, Hygiejnisk Institut ved Københavns Universitet. – Mange oplever det samme, når de kommer op i en høj bygning, f.eks. et fyrtårn eller et højhus. »Svimmelhed« af den art betragtes af mange som et udslag af dårlige nerver og ængstelighed – mens det altså i virkeligheden er vibrationer – specielt de dybeste oktavtoner – der er årsagen. Fornemmelsen af svimmelhed forsvinder af samme grund, hvis man kommer ud i den fri luft, f.eks. på en altan, selv om man nu kan se, hvor højt over jorden, man befinder sig.

– Tyske eksperter har undersøgt vibrationspåvirkninger fra traktorer og andre landbrugsmaskiner, fortsætter professor Bonnevie. Det har vist sig, at såvel ligevægtsorganerne som andre dele af hjernen bliver påvirket. Man kan blive urolig og nervøs af at arbejde med disse maskiner, fordi der sker brud i den biologiske rytme på grund af vibrationerne. Det kan også gå ud over omgivelserne, for svingningerne kan forplante sig over temmelig store afstande.

Lang tids påvirkning af vibrationer med stort svingningstal må antages at virke beskadigende. Ganske som man kan blive døv ved længere

Ikke genere LO for LO's penge

Efter afskedigelsen af A-pressens direktør Arne Melchior skriver chefredaktør Børge Outze i en kommentar i Information, at Melchior sikkert har ønsket en avis, der kan konkurrere med Ekstra Bladet og BT:

Det er gamle planer, som Melchior synes at have pudset så meget op, at der er lavet prøvenumre, som man har ladet prøvekaniner mimre over. Det kan godt have givet anledning til gnidninger på bladet. Aktuells redaktion vil gerne fortsat tages alvorligt i politisk debat, ikke mindst nu, da Politiken sidder og venter på kommentarer fra eksstatsminister Krag, der åbenbart ikke har drømt om at støtte sit partis avis.

Der er ingen tvivl om, at et Aktuelt i andet format og i søndagsudstyr til hverdag ville kræve færre millioner i tilskud fra LO. Thomas Nielsen ved imidlertid, hvor uskyldig han end stiller sig an, en hel del om presseforhold. Han ved f.eks.

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

tids påvirkning af kraftig støj, sådan må vibrationerne efterhånden kunne ødelægge hårcellerne i det indre øres buegange, så ligevægtsorganet tager skade. Det kunne medføre, at hvis man snubler, vil man begynde at falde, uden at man opdager at man er kommet ud af ligevægt. Det er ikke vanskeligt at forestille sig, hvad det kunne betyde for bl.a. arbejdere i bygge- og anlægsbranchen, som arbejder på høje stilladser . . .

Taget som helhed er vibrationer et område, som videnskaben i høj grad mangler viden om. Men der er altså ved at opstå en erkendelse af, at vibrationer af enhver art påvirker os i langt større grad, end man hidtil har kunnet forestille sig.

godt, at en avis, der vil i konkurrence med Ekstra Bladet, må beskæftige sig med arbejdsmarkedsforhold på en anden måde end Aktuelt. Et sådant blad kan ikke holde fagforeningerne i hånden og afvise enhver klage med henvisning til den lokale fagforening. Et sådant blad kunne såre let komme til at genere LO for LO's egne penge!

Efter den nogenlunde pæne modtagelse mit indlæg i DLT nr. 9 fik af Red. er der i den seneste tid fremkommet mere røre om dagbladet Aktuelt, som mit indlæg også omhandlede. Da dette blads eksistens, udelukkende afhænger af tilskud fra dansk fagbevægelses tvangsbetalende medlemmer, kan det ikke være ligegyldigt, hvordan dette blad ledes.

Bl.a. dagbladet »Information har i ovenstående uddrag af en leder behandlet dette emne, og jeg synes det er værd at fremhæve dette blad, der efter svære vanskeligheder, med udsigt til bladdød, nu drives med en typograf som bestyrelsesformand og endda på årsbasis giver et overskud på en halv mill. kr.

Dansk Typograf Forbund har nedsat et udvalg, der løbende følger dagspressens udvikling og finder, at danske dagblades vanskeligheder i væsentlig grad er selvforskyldte bl.a. fordi bladledelserne har manglet indsigt på det tekniske område. Forbundet er imod at »enkelte bladkonger skaber sig et bladimperium« og finder at »dagspressen er demokratiets flåde og ikke enkelte mænds private lystsejlere«.

Disse betragtninger kan vel næsten alle tilslutte sig, men der findes unægtelig en del, der ikke kan leve op dertil.

Efter pressemeddelelser er endnu en mand blevet afskediget fra A-pressen, nemlig direktør Arne Melchior, med få timers varsel. Manden

Samordningsfradrag

Til brug ved fastsættelse af samordningsfradrag efter tjenestemandspensionslovens §§ 28-30 i tjenestemandspensioner, der kommer til udbetaling i tiden fra 1. januar 1973, skal man meddele, at samordningsfradrag efter tjenestemandspensionslovens § 29 ved udbetaling af tjenestemandspensioner i tiden fra 1. januar 1973 beregnes af følgende årlige beløb:

For ægtepar, når begge ægtefæller er berettigede til fuld folkepension

15.528 kr.

For enlige personer samt ægtepar, når kun den ene ægtefælle er berettiget til fuld folkepension 10.308 kr.

Erhvervsudygtighedsbeløb i henhold til invalidepensionslovens § 3, stk. 2, for enlige personer udgør fra 1. januar 1973 6.624 kr. årlig.

Det bemærkes, at samordningsfradraget fortsat beregnes efter ægtefællernes samlede sociale pension.

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○
ville tilsyneladende prøve at lave en læseværdig avis i et populært format, og mindre eenøjet, så de mennesker, der til dagligt holder en borgerlig avis, kunne vende tilbage og i den nye avis få den alsidige orientering, som de manglede i den gamle, og evt. dermed spare nogle millioner.

Så var det ud af vagten!

Efter Melchior's opfattelse var det netop hans bestræbelser på at ændre formatet, der var den »tekniske årsag« til afskedigelsen. Den egentlige årsag var hans kritik af produktet Aktuelt over for redaktionen.

Jeg er som bekendt af nogenlunde samme mening, men ved også, at det rager dem på pyramidens top og dem der udøver personalepolitik med bøddeløksen en papand. Forlanger derfor at mit tilskud til arbejderpressen overføres til »Miniavisen«.

Frede Hansen.



Lommebogen 1973

Alle som pr. 1. december 1972 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 1972 indbundet, kan bestilling herpå sendes til foreningens kontor, Hellerupvej 44, 2900 Hellerup. Bestillingen skal være fremme senest 15. januar 1973. Prisen for indbindingen er 30,00 kr.



*Husk at
melde flytning
til postvæsenet*

PERSONALIA

Ansæt som lokomotivmedhjælper (7. lrm.) pr. 1-11-1972

Lokomotivmedhjælperne på prøve (7. lrm.):

B. G. Hansen, ddt Gb i ddt Gb.
P. A. Rasmussen, ddt Gb i ddt Gb.
E. Wedderkopp, ddt Hg i ddt Hg.
B. R. A. Rasmussen, ddt Rf i ddt Rf.
O. D. Jensen, ddt Gb i ddt Gb.
K. E. Wigh, ddt Gb i ddt Gb.
E. W. Nielsen, ddt Gb i ddt Gb.
N. M. Pedersen, ddt Kø i ddt Kø.
F. T. Larsen, ddt Gb i ddt Gb.
S. Harry Hansen, ddt Gb i ddt Gb.
Kurt Andersen, ddt Gb i ddt Gb.
H. C. Rasmussen, ddt Rf i ddt Rf.
P. M. Madsen, ddt Kø i ddt Kø.
J. B. Thomsen, ddt Gb i ddt Gb.
P. Boegh, ddt Hg i ddt Hg.

Forfremmelse til lokomotivfører (17. lrm.) efter ansøgning pr. 1-11-1972

Lokomotivførerne (13. lrm.):
B. C. V. Kruse, ddt Ab i ddt Fa.
J. O. Mortensen, ddt Gb i ddt Gb.
S. A. Pedersen, ddt Ng i ddt Fa.

Forfremmelse til lokomotivassistent (10. lrm.) pr. 1-11-1972

Lokomotivmedhjælperne (7. lrm.):
O. F. Pedersen, ddt Kh i ddt Kh.
J. M. Jespersen, ddt Kh i ddt Kh.
K. Hasberg, ddt Gb i ddt Gb.
J. Rasmussen (Fyn), ddt Kh i ddt Kh.
O. S. Rasmussen, ddt Kh i ddt Kh.
N. A. Thomsen, ddt Kh i ddt Kh.
B. H. Sørensen, ddt Kh i ddt Kh.

Forflyttet efter ansøgning pr. 1-10-1972

Lkf. (13. lrm.) O. K. Taarup, ddt Hgl i ddt Gb.

Forflyttet efter ansøgning pr. 1-10-1972

Lokomotivassistenterne (10. lrm.):
K. E. L. Simonsen, ddt Gb i ddt Hgl.
N. T. B. Kristensen, ddt Gb i ddt Hgl.
L. Frederiksen, ddt Gb i ddt Hgl.

Forflyttet efter ansøgning pr. 1-11-1972

Lkf. (17. lrm.):

H. F. J. Thielberg, ddt Gb i ddt Hg.

Forflyttet efter ansøgning pr. 1-11-1972

Lokomotivassistentene (10. lrm.):

F. E. Andersen, ddt Kh i ddt Rf.

V. Haubye, ddt Kø i ddt Gb.

Forflyttet pr. 1-10-1972

Lkas K. J. P. Gotfredsen, ddt Gb i ddt Hg.

Afsked pr. 31-10-1972

Lokomotivførerne (17. lrm.):

E. Thomsen, ddt Ab gr. svagelighed m/ pension.

A. C. V. Fricke, ddt Kø gr. svagelighed m/ pension.

N. Martinsen, ddt Hgl gr. svagelighed m/ pension.

Afsked pr. 30-11-1972

Lkf. (17. lrm.) H. V. Jensen, ddt Pa gr. svagelighed m/ pension.

Lkf. (15. lrm.) P. Jørgensen, ddt Hgl, gr. svagelighed m/ pension.

Lkf. (15. lrm.) O. F. Filipen, ddt Rd, gr. svagelighed m/ pension.

Dødsfald

Lokomotivfører (17. lrm.) G. Løgstrup, ddt Århus, er afgået ved døden den 13-11-1972.

Lokomotivfører (13. lrm.) J. Lundum-Andersen, ddt Århus, er afgået ved døden den 22. november 1972.

Pens. lokomotivfører A. L. Gregersen, Fredericia, er afgået ved døden den 7-10-1972.

Pens. lokomotivfører I. M. Engedal, Nyborg, er afgået ved døden den 7-11-1972.

Pens. lokomotivfører E. L. J. E. Justesen, Randers, er afgået ved døden den 6-11-1972.

Pens. lokomotivfører A. V. A. Rundstrøm, Nyborg, er afgået ved døden i november måned 1972.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

P. E. Pedersen,
lokomotivfører, Korsør.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum den 1-1-1973 frabedes.

J. A. Johanson,
lokomotivfører, Nyborg.**Juletræsfest****Struer**

D.L.F. Struer afdeling afholder juletræsfest torsdag den 4. januar 1973 i restaurations Pavillon. Anlægget, Struer.

For børn fra kl. 16.00-19.00.

For voksne fra kl. 21.00-02.00.

Pensionister og enker efter disse indbydes venligst.

I øvrigt nærmere ved opslag på skrivestuen på driftsdepotet og evt. på telefon 85 18 16.

*Festudvalget.***Fredericia**

Fredericia afdeling afholder juletræsfest i Hotel »Landsoldaten« s selskabslokaler fredag den 29. december 1972 kl. 18.00

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

Indtegningslisten er fremlagt på opholdsstuen.

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

P. a. v.

*N. P. Junker.***Århus**

Århus afdeling afholder juletræsfest, søndag den 7-1-1973 kl. 18.00 i Håndværkerforeningen, Klostergade.

Pensionister og enker, indbydes venligst.

Indtegningslisten er fremlagt på opholdsstuen.

Indtegningen slutter den 27-12-1972.

*Festudvalget.***Jernbanekalenderen 1973**

En smuk kalender med 24 sider billeder og tekst om danske jernbaner før og nu. For hver måned er der et stort farvebillede af interessante nyheder eller nutidssituationer. Historien, som fører op til disse, fortælles i tekst og sort-hvide billeder. Det er spændende historier, som på denne måde fremdrages i et morsomt før og nu perspektiv.

År efter år vil jernbanekalenderen bringe nye optagelser og fortælle historien bag dem. Efterhånden vil det blive

en enestående bog om danske jernbaner før og nu.

Til biblioteker fremstilles et oplag af kalenderen i hæfteform indbundet i et kraftigt kartonomslag.

Jernbanekalenderen 1973 er i format A4 og trykt på meget svært glittet papir. Den almindelige udgave leveres med opheng og i forsendelseskuvret, samt med en gennemsigtig plastiklomme, som anviser den almindelige køber mulighed for at opbevare de enkelte kalenderblade i et ringbind. Man vil derved kunne opbygge bogen årgangsvis eller opdelt i emnegrupper. Der vil blive fremstillet en emneoversigt, og hvert kalenderblad vil i de følgende årgange blive påtrykt emnebetegnelse og evt. gruppenr. Ligeledes fremstilles et aktuelt kort over Danmarks jernbaner til hver af de følgende årgange.

Kalenderen fremstilles i et oplag på 5000 eksemplarer, et lille oplag, som vi tror bliver udsolgt, så denne 1. årgang vil blive en sjældenhed.

Jernbanekalenderen, som koster 27,75 kr., kan bestilles hos boghandlerne eller direkte fra forlaget. Gør venligst opmærksom på om der ønskes biblioteksudgaven eller den almindelige udgave.

Med venlig hilsen

Herluf Andersens forlag,
Kærparken 6, 2800 Lyngby.**»Folkedanser-spillemand«**

Hørte du Evald Thomsen i TV?

Har du selv lyst og evne til at være med i et spillemandslag, skal du vide at spillemandsgruppen »Æ Liegstow«, forud for deltagelsen i den internationale Folklorefestival for jernbanepersonale, som afholdes i Jugoslavien i juni 1973, vil optage nye medlemmer som f.eks. spiller violin, a-klarinet, sidefløjte, kontrabas, bratsch eller cello.

Tilrettelagt sammenspil, som regel hver 14. dag.

Nærmere oplysninger kan fås hos:

Hvk. Gunnar Aarslev, Risvangalle 49, 8200 Århus N. (06) 16 23 41.

Togf. Asger Christensen, Maria Kirkeplads 6. 4. sal, 1707 Kh. (01) 38 17 05. eller gruppens formand:

Tbtj. Jørgen O. Jørgensen, Kronborgvej 7, Tilst, 8381 Mundelstrup. (06) 24 04 93.

Indholdsfortegnelse

SVEND JØRGENSEN
BLICHERSVEJ 3-1 TH
269 HELSINGØR

20

	Nr.	Side		Nr.	Side
Ledende artikler					
Kan uansøgt forflyttelse undgås?	1	2	EF-debat før afstemningen den 2. oktober	5	5
Tid til arbejdet	2	2	Kildeskatten »op og stå«	5	7
Intern rekruttering	3	2	Nyt forslag til egnsudviklingslov	5	10
Samsø-linien	4	2	Tjeneste- og lejeboligudvalget	5	14
Formand i 25 år	5	2	De røde strømper i USA	5	16
DSB i 125 år	6	2	Flyt nogle af vejmillionerne til DSB	6	4
Miljøproblemer	7	2	Den faglige uddannelse ændres totalt	6	6
Det offentlige personaleforbrug	8	2	Nye samarbejdsformer – øget medbestemmelse	6	10
Det går anderledes end man tror	9	2	Ny design i DSB	6	13
Eksempel til efterfølgelse	10	2	Forureningsbekæmpelse – miljøbestyttelse	7	3
Informationsmødet	11	2	Manden bag krigen i Vietnam	7	8
CO I-repræsentantskabsmøde	12	2	Hot pants giver kolde fødder	7	9
Trafik og teknik					
Godt skuldret, Albert	1	9	Et klart ja til EF	7	12
LT	2-12, 7-6, 9-8, 11	10	Danmark må i EF støtte u-landene	7	14
Kineserne bygger bane i Afrika	4	7	Skyd ham mellem øjnene!	7	16
25 års debat - ?	4	8	Amerikanske separatister	7	17
Hamburg-München på to timer med tog	4	10	Lokomotivmandsudvalget af 1970. Uddrag af rapport fra udvalget	8	4
Nye vogntyper	5	13	Englands populæreste konge	8	14
Vi må begrænse brugen af bilerne	7	10	Amerikas præsidentvalg oppe at køre	8	15
Dansk trafikpolitik og de store	8	8	Lidt snak om vejret	8	16
En trojansk damphest	8	13	Økonomisk demokrati vil nu blive gennemført ved lov	9	3
Folk-flyttere	8	17	Krigen i Nordirland er af gammel dato	9	7
Danmark som olieproducent	9	12	Uddannelses-eksplosionen i dansk fagbevægelse	9	10
Ny tunnel gennem alperne	9	14	Jordlovene er en realitet	10	10
Jernbanen tager teknikere fra rumfartsindustrien	10	4	Løn 1. oktober 1972	10	14
Skelet af firkanttrør i nyt britisk tog	10	6	Pension 1. oktober 1972	10	16
Forskellige artikler					
Mange spørgsmål belyst	1	3	Arbejdsmarkedets Tillægspension	11	15
1972 bliver året, hvor udviklingen atter sættes igang	1	5	Førtidspensionering	11	4
Verdensomspændende aktionsplan	1	10	Ny fondsbørslov vedtaget	11	6
Et usædvanligt dansk eventyr i Japan	1	20	Torden dræbere	11	12
Indoktrineringen	2	4	De sorte septemberdrengene	11	13
International narkotikaskandale under opsejling	2	7	Portræt af en sparer	11	14
Der stjæles hvert år for to milliarder biler i New York	2	8	Medejendomsret til erhvervslivet	4	12
Vort privatliv er i fare	2	9	Den lange finansiering	12	12
Demokrati fra teori til praksis	2	10	Oplysningsarbejdet		
Benzinens velsignede hestekræfter	2	14	Studie- og kulturrejser	8	18
Nye ferieregler	3	3	Studierejsen til Frankrig	6	12
Medlemskab og fiduser i fællesmarkedet	3	5	Dødsfald, mærkedage m.v.		
Statens styrelser får mere demokrati på arbejdspladserne	3	6	G. A. Rasmussen, 50 år	2	3
Hvorfor krakker	3	10	Statsfunktionærernes Laaneforening fylder 65 år	10	8
Arbejderbeskyttelseskampagne	3	12	Forsikringsforeninger o.lign.		
Olympiade og penge	3	13	Jernbanemændenes plejehjem	1	13
Japanerne i Middelhavet	3	14	Forsikringsagenturföreningen	2	16
De nye boliglovsforslag	4	4	Fra medlemskredsen		
Kjolernes længde er et politisk barometer mod øst	4	12	Jeg en MH	1	17
Fiskerigrænsen er et brandfarligt spørgsmål	4	13	Forsildekomst	1	17
Europas frie radio	4	14	Sand i samarbejdsmaskineriet	4	15
Løn 1. april 1972	4	16	Bavianen	5	17
Udenrigspolitisk Afrika-safari	5	3	Sand i samarbejdsmaskineriet	5	17
			Spild i sparsommeligheden	9	16
			DLT-LO-EF	9	16
			Helbredet rystes	16	12
			Ikke genere LO	17	12