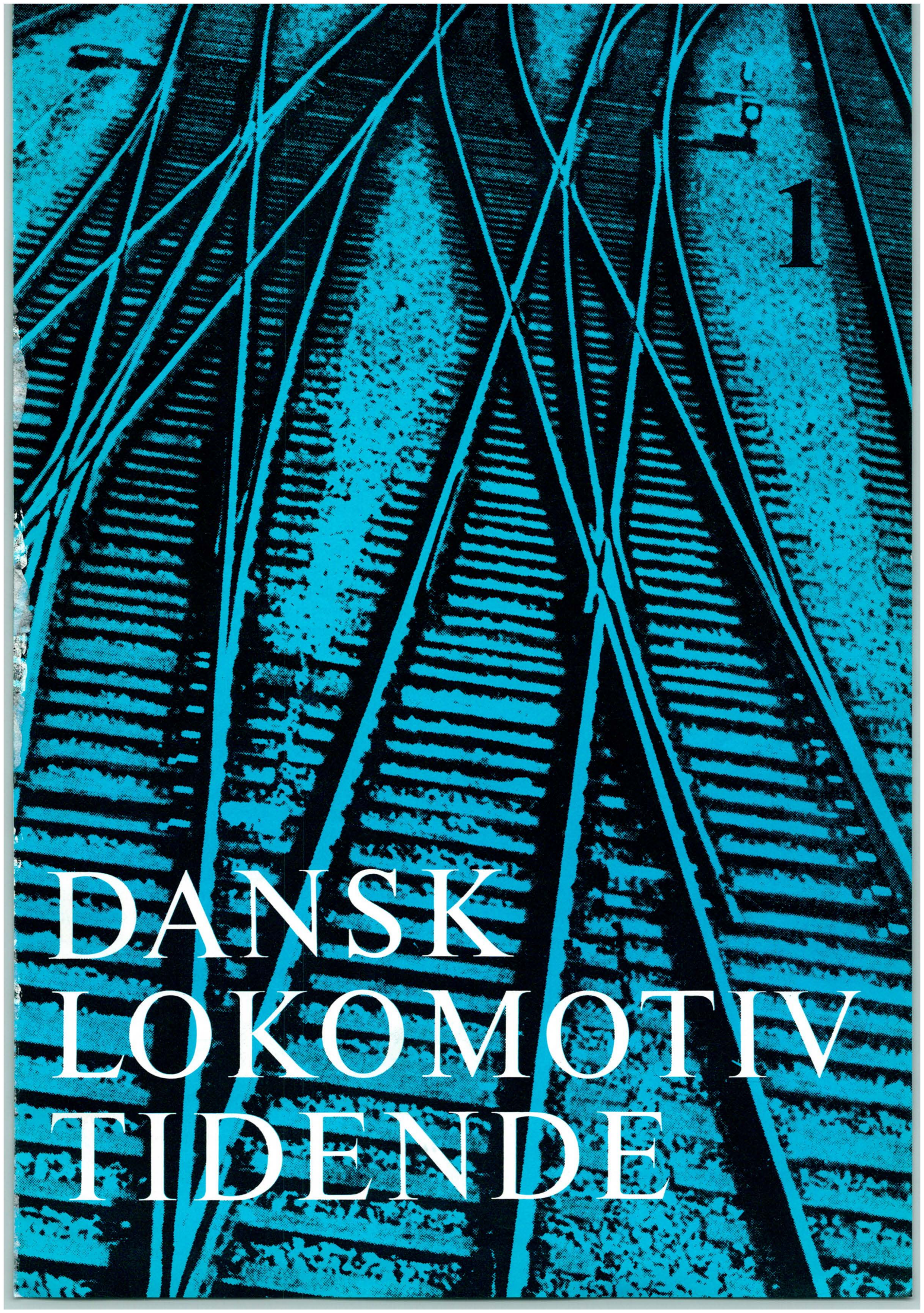




1

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. JANUAR 1974 – 74. ÅRGANG

1

DLF 75 år	2
Overordnet trafikplanlægning	4
Stenkul og brunkul kan laves til olie ..	8
Sådan får man lønmodtagerne med i A/S-bestyrelserne	12
Egil Halvorsen 60 år	13
Fagbevægelsen præger EF-udviklingen	14
Kongres 1974	15
Selvangivelsen	16
Fra medlemskredsen	18
Personalia	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.

DLF 75 år

Markeres først ved kongressen i maj

Den 1. januar 1974 var det 75 år siden vor forening oprettedes. Det var Gentofte-ulykken i 1897, som gav stødet til, at nogle lokomotivmænd tog tanken om stiftelse af en fagorganisation op, og den 29. september 1898 indkaldtes til et møde i Fredericia, hvor man ensstemmigt vedtog at danne en organisation. På den tid organiserede man sig imidlertid ikke uden videre, og mange af mødets deltagere krævede da også, for at give sin tilslutning, at statsbanerne skulle give tilladelse til, at en fagorganisation for lokomotivmænd dannedes. Et andragende blev afleveret til generaldirektoratet, som meddelte, at man ikke havde noget imod, at lokomotivmændene dannede en fagorganisation under navnet Dansk Lokomotivfører- og Fyrbøderforening. Arbejdet i foreningen begyndte den 1. januar 1899, og foreningens medlemmer omfattede fra starten 80% af stats- og privatbanernes lokomotivmænd.

En af de væsentligste opgaver i starten var at skabe større tilgang af medlemmer, idet der, ikke mindst fra privatbanerne, blev lagt hindringer i vejen for lokomotivpersonalets tilslutning til foreningen, men derudover tog man straks fat på løsning af lønspørgsmål.

Der er siden starten foregået en udvikling på alle områder, som objektivt bedømt er udtryk for fremgang, men når vi alligevel føler os økonomisk presset i dag, skyldes dette mere det forhold, at vi har en udviklet økonomisk baggrund for at erhverve os flere materielle goder og til i samfundet at betale for større tryghed under sygdom og alderdom. Men problemerne vi i hovedsagen beskæftiger os med er uforanderlige, og ser vi tilbage til f.eks. tiden omkring foreningens 25 års jubilæum, beskæftigede man sig da med forhold, der er meget lidt forskellige fra de, vi står midt i idag. Dengang sad en regering med samme politiske observans, som den vi har i dag, og det er interessant at følge, hvad man bl.a. skrev dengang, idet vi skal tillade os at citere Lokomotiv Tidende for januar 1924.

»Der blev i årets løb fra forskellige sider rettet skarpe angreb på tjenestemændene, deres lønninger var for store, og den eneste vej til at få statens budget til at balancere var at nedskære lønningerne for disse, hvorefter de gyldne tider igen vil oprinde for landet. Der blev fra anden side protesteret mod sådan tale, bl.a. var trafikminister Slebsager fremme med en bemærkelsesværdig udtalelse: »At tjenestemændenes lønninger ikke var for store, –

men der var for mange af dem –«. Denne regering af stærke og store mænd har hele tiden sin opmærksomhed henvendt på tjenestemændene som det eneste sted, der kan spares«.

Ved et valg i april måned samme år blev denne regering imidlertid væltet, fordi vælgerne ikke længere ønskede den arbejder- og tjenestemandsfjendtlige politik, som førtes. Valget betegnede et vendepunkt i Danmarks politiske historie, fordi Stauning udpegedes til at danne regering. Med et spand af 50 år imellem er vi således rendt ind i samme problematiske situation, om hvilken det er vanskeligt at spå udgangen på. Egentlig kan man blive lidt beklemt ved et historisk tilbageblik, som viser uforanderligheden i det, vi kæmper for. Det har stort set ikke været anderledes op til vor tid, hvor man uheldigvis først de senere år får øjnene op for, at der er andet og mere end arbejdstid og løn at kæmpe for. Det er nemlig ikke spørgsmålet om på kortest mulig tid at få tjent flest mulige penge. Det er meget vigtigt, at der er et klima på arbejdspladsen, som tilfredsstiller os, når vi arbejder. Det er også vigtigt at vi ligesom kommer hinanden mere ved, er mere solidariske, ikke blot i forholdet til kollegaen, men også til den organisation, der har ansvaret for at sikre medlemmernes økonomiske og sociale tryghed. Fordybelse i fortiden er ingen selvfølge for visioner om fremtiden. Det historiske tilbageblik viser som sagt, at forholdene omkring løn- og arbejdstid er uforanderlige, når man ser bort fra værdi i kroner og øre. Disse områder skal hele tiden ajourføres og udvikles, men oven i må vi sætte bestræbelserne ind på at skabe de forhold, som får os til at komme hinanden ved. Det vil også sige, at vi må have en samarbejdsånd, der i relationer mellem medarbejder og ledelse, fører til, at denne i mindre og mindre grad alene lader virksomhedens økonomi afgøre, om man iøvrigt kan imødekomme saglige ønsker, som det for arbejdsklimaets og den enkeltes tilfredshed vedkommende er nødvendigt at gennemføre. Den dialog, man i samarbejdes navn skal have i forholdet medarbejder-ledelse, må udmøntes i resultater og ikke i ord, som blot tages til efterretning.

Mange udtrykker den opfattelse, at vi selv skal bestemme, ihvertfald lige så meget som ledelsen, for derved skulle man opnå større mål af goder, men der kan nok sættes spørgsmålstejn ved en så stærk

forenkling af den proces, som er i gang, og har været det i flere år end vor organisations virke spænder over. Kampen, der hele tiden føres mellem ejerne eller lederne af virksomheden, og medarbejderne, vil, om medarbejderne halvt om halvt eller helt har fået lod og del i medbestemmelse om, hvem, der skal gøre tingene, og hvordan de deles, næppe gøres lettere. Det er blot andre personer, man skal trækkes med, og der ligger ingen garanti i, at det er ens egne, og at vi dermed får paradisiske tilstande. Det kan vist godt siges, at der endnu er lang vej til virkelig medbestemmelse. I foreningens 75-årige historie har den haft sin begrænsning, og man kan fristes til at fremsætte den påstand, at det for medlemskredsen måske var bedre, om man havde magt at sætte bag rimelige og saglige krav, i stedet for at være indpasset i et samarbejdsforhold med ledelsen, hvor man i dette samarbejdes navn kan nødsages til at glide af på kravene.

Som lokomotivmand vil det føles mærkeligt, om der ikke, når der bortses fra olierestriktionernes virkninger, skulle kunne skabes snarlige forbedringer i tjenstmæssige forhold, fordi vi i al for lang en periode er blevet presset, så opfyldelse af tilgodehavende frihed ville kunne befyrgtes afviklet med kontante godtgørelser, noget lokomotivmanden generelt tager afstand fra, fordi jobbet betinger, at der hele tiden skal være en passende frihed.

Med de hidtidige sparebestræbelser, der kan forstærkes i den nuværende økonomiske situation, skal de forannævnte bemærkninger tages som påmindelse om, at der ikke gøres indgreb i lokomotivpersonalets forhold, som yderligere presser dette personale. Den rekruttering til styrken, som er i gang, vil kun opretholde staus quo. Det er nødvendigt, at man i god tid træffer beslutning om yderligere rekruttering. Hvor paradoksalt det lyder, kan den øjeblikkelige energikrise tjene til afvikling af tilgodehavende frihed, men det må ikke føre til, at samme energikrise bruges som undskyldning for tilbageholdenhed i at have en lokomotivpersonalestyrke, over for hvilken man kan opfylde alle indgåede aftaler af f.eks. arbejdsmæssig karakter. DSB's ledelse kan tage anledning til i DLF's 75-års jubilæumsår at opfylde dette krav, i stedet for at ødelægge arbejdsklimaet for et personale på en meget intensiv arbejdsplads.

Overordnet trafikplanlægning

4

En samtale med præsidenten for Akademiet for de tekniske Videnskaber, professor, dr. tech. Niels J. Meyer om overordnet trafikplanlægning

Vi indleder samtalen med at spørge professor Meyer:

I.

Akademiet for de tekniske Videnskaber har realiseret tanken om oprettelse af en trafikprojektgruppe. – Hvordan blev initiativet egentlig til?

Det blev til på den baggrund, at der for ca. 1½ års tid siden gennemførtes en diskussion – om hele vækstproblematikken – i akademiforsamlingen, hvor man gjorde opmærksom på, at der er bekymring over, om der er ressourcer nok, (og andre materialer nok). Man mente, at det måtte være en opgave for Akademiet at medvirke til – at udvælge nogle områder og gennemarbejde dem for at se, hvor galt det egentlig var – og for ligesom at få indarbejdet metodikken og metoderne, der skulle anvendes.

Man tog en hel række emner op i et udvalg, der kaldtes *Vækst-ressource-udvalget*; man kikkede bl.a. på anvendelsen af affald – og man kikkede på hele fødevarer-situationen; og under denne diskussion kom man også ind på transportsektoren, som jo er en ressourcekrævende sektor. Det endte med, at man blev enige om, at det i øjeblikket var et meget vigtigt område, der kunne belyse metodikken og samtidig give resultater, som umiddelbart var af interesse for politikerne. I det nævnte udvalg sad bl.a. professor *Thorkil Kristensen*, – og han støttede dette projekt kraftigt.

II. Hvordan Akademiet kom ind i billedet

Er det sådan, at det var en enkelt mand, der særlig var initiativtager til oprettelsen af projektgruppen?

Det var vel nok mig selv som oprindeligt foreslog, at Akademiet burde satse på at analysere vækst- og ressourceområdet; jeg nævnte det ved en akademiforsamling – og det vandt stor tilslutning. Det gav så stødet til, at VR-udvalget blev nedsat og det gav igen stødet til, at dette udvalg koncentrerede sig om trafikforskning. Det var naturligvis lidt af en tilfældighed – man kunne have valgt andre områder; men det var altså det, man var mest interesseret i.

Hvem sidder i projektgruppen?

Efter at man havde godkendt projektet i Akademirådet, lavede man et system, hvor man har en *styrekomite* og det, man kalder et *støtteudvalg*. Styrekomiteen er et ret stort udvalg – 25 mennesker, – hvor man har prøvet på at få alle de styrelser og organisationer og enkeltpersoner, som kunne tænke sig at interessere sig for projektet, med. Der er bl.a. repræsentanter for Ministeriet for offentlige Arbejder – fra Forskningsrådene, som støtter det økonomisk –, fra Kommunernes Landsforening og de højere læreanstalter – og enkeltpersoner fra Akademiet.

Derudover har man så *det faglige støtteudvalg*; det er lidt yngre mennesker, som er interesseret i fagligt at være med i arbejdet – og som igen kommer fra styrelser og forskningslaboratorier, som forventes at bistå den projektgruppe i Akademiet, som skal udføre selve projektarbejdet. Man forestiller sig en 5–6 videnskabsmænd og forskere, der vil være kærnegruppen i selve projektets gennemførelse.

Hvem har udvalgt den lille projektgruppe?

Det har jeg selv i samråd med VR-udvalget og Akademirådet.

III. Hvem sidder i projektgruppen

Og hvem sidder i gruppen?

Lederen er *Mogens Munk Ras-mussen*, som kommer fra DSB's planlægningsafdeling – og derudover et antal økonomer og ingeniører. Lederen er iøvrigt først ansat den 1/11 – og er nu ved at bygge projektgruppen op. Vi håber også på at få en mand fra miljøstyrelsen, som har vist sig interesseret; og vi håber at få udbygget gruppen med trafikøkonomisk ekspertise. Vi ville også meget gerne have tilknyttet sociologisk ekspertise. Men det er muligt, at vi der må nøjes med at trække på andre forskningsgrupper. Vi forestiller os, at en række andre forskningsgrupper vil være med i større eller mindre omfang, f.eks. ved DtH, Handelshøjskolerne osv.

Der er altså tale om, at den samlede trafiksektor tages op til vurdering?

Ja, i høj grad, og i virkeligheden tages mere end transportsektoren i traditionel forstand op til vurdering. idet f.eks. byplanlægning, miljøbeskyttelse og energiforbrug – som jo ikke er blevet mindre aktuelt på det sidste, – vil indgå i projektet.

IV. Hvad forstås ved overordnet planlægning

Den overordnede planlægning indgår i projektet. – Hvad forstås nærmere herved?

Der tænkes her på, at medens man hidtil har planlagt ved – (i høj grad) – at kikke på jernbane (tog) for sig, veje for sig, fly for sig osv., og prøvet på at optimere det, at gøre



Professor Niels J. Meyer

Er der udenlandske eksperter knyttet til gruppen?

Det er meningen, at der skal være det. Vi har foreslået – og det er også ved at gå i orden nu – et samarbejde med Trafikøkonomisk Institut i Norge; og vi har fået løfte om støtte fra det amerikanske trafikministerium. Der var på et vist tidspunkt tale om, at der skulle knyttes en mand fra det amerikanske trafikministerium direkte til projektgruppen; men det har vist sig, at det ikke af praktiske grunde har kunnet lade sig gøre. Men vi har stadig mulighed for at trække på de dataprogrammer m.v., som de har derovre.

VII. Konkretisering

Kan der siges noget rent konkret om, hvad og hvordan projektgruppen vil analysere i en given sag?

Det er nok for tidligt at sige det i detaljer. I det første halve år skal man konkretisere, hvor detaljeret, man vil gøre det. Særligt interessant vil det nok blive at analysere de meget store projekter f.eks. en bro over Storebælt, en ny lufthavn, – og disse store projekters indflydelse på hele (samfunds)systemet. Under alle omstændigheder vil man i forbindelse med trafikstrøm, trafikens omfang – trafikens fordeling på de forskellige typer af transportmidler, analysere – medtage i modellen – ting som f.eks. ulykkesfrekvens, miljø, energiforbrug – søge at få det hele med. – Men jeg vil gerne fremhæve at projektet er ikke i øjeblikket færdigstruktureret i detaljer.

Det er hensigten, at man inden det halve år er gået, skal afholde et trafikseminar, som vi håber at kunne holde i april 1974. På dette seminar vil man samle – foruden alle dem, som er involveret i for-

det så godt som muligt indenfor hver enkelt af de nævnte sektorer – har man ikke i særlig grad inddraget *samspillet*, f.eks. på, hvordan samfundets totale økonomi påvirkes – eller: Hvordan ville det se ud, hvis man tog hensyn til, at sikkerhed (ulykkesstatistikken) er vidt forskellig for de forskellige trafikmidler.

V. Nytænkning på vej

Betyder det initiativ, der er taget, at en nytænkning er på vej på trafikplanlægningens område?

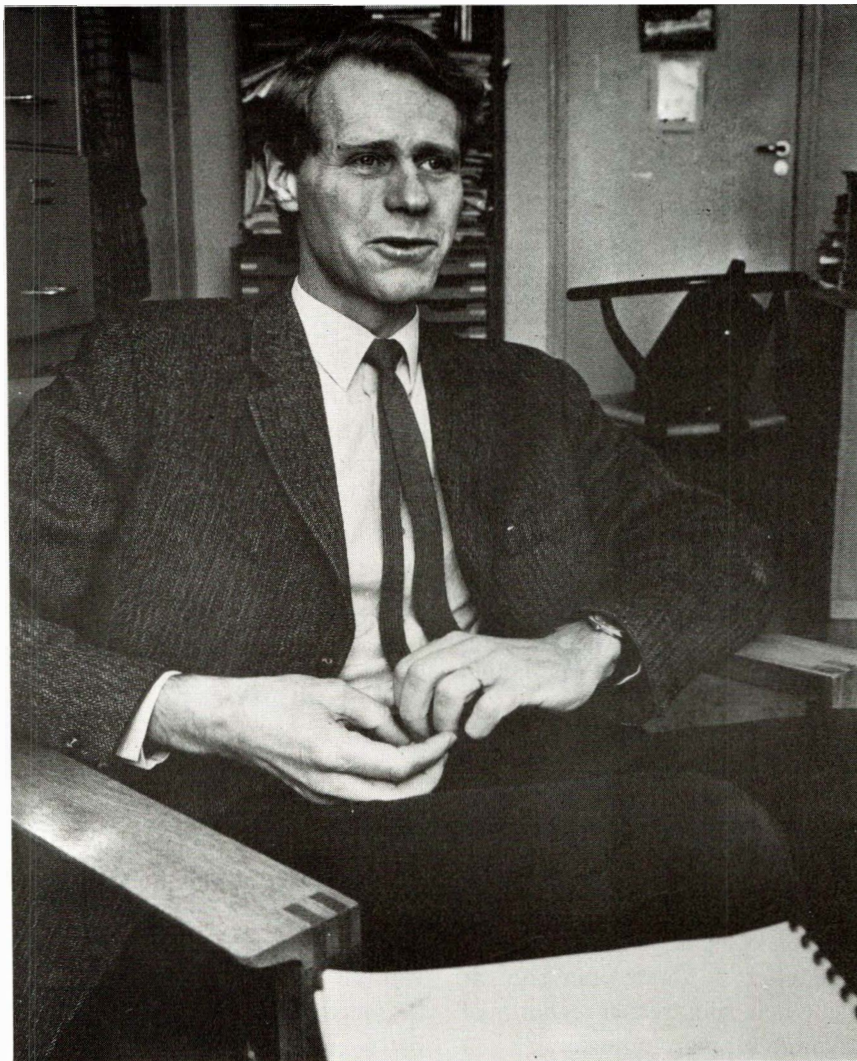
Vi mener jo selv, at dette arbejde kan få betydning for både politikere og for styrelserne. – Man har nok enkelte steder gjort tilløb til at arbejde med disse ting; og Ministeriet for offentlige Arbejder er ved at opbygge en planlægningsafdeling, som vel i ret stort omfang skal prøve på at tage den slags opgaver op. Men der mener vi, at vi kan være en støtte for Ministeriet for offentlig Arbejder – der måske direkte vil kunne overtage vore resul-

tater, – og måske også overtage nogle af de mennesker, der er uddannet her. Der er jo i virkeligheden et betydeligt indslag af forsknings og udviklingsaktivitet i vores projekt, og det er ikke så let for ministeriet i første omgang at magte hele spektret; vi regner med at kunne supplere ministeriet og få et godt samarbejde.

VI. Danmark pionerland

Er Danmark det første land, der forsøger noget sådant?

Det er nok muligt, at vi er det. Vi har i hvert fald fået at vide ude omkring, at det er et meget ambitiøst projekt, – men samtidig et meget relevant og vigtigt projekt. Selv USA, hvor man har været meget langt fremme med planlægningsprojekter i det amerikanske trafikministerium, er man meget interesseret i projektet. Man mener, at det er noget nyt, – og første gang, man prøver noget sådant for et helt land.



bindelse med Støtte- og styrelsesudvalgene – også andre: Det skal være et åbent seminar, hvor man kritiserer og diskuterer det oplæg, som projektgruppen da vil forelægge.

VIII. Styrekomiteens beføjelser

De talte før om styregruppen. Hvilken beføjelser får den?

Den skal dels have ansvaret for det økonomiske vedrørende projektet, dels være rådgivende for de store linier i projektet, – og afgøre hvor man skal satse. Det daglige

ansvar får selvfølgelig projektgruppen selv. Men når man skal træffe beslutning om, hvor detaljeret man skal gå frem, og hvor man skal lægge hovedindsatsen, dér får styregruppen en væsentlig indflydelse.

Hvordan sammensættes så denne styrekomité?

Der bliver tale om repræsentanter fra styrelser og organisationer, således som jeg berørte det i indledningen af vor samtale: Trafikeksperter fra alle dele af samfundet også fra trafiksikkerhedssiden vil indgå.

Kan der nævnes navne?

Ja, f.eks. generaldirektør Hjelt, sporvejsdirektør K.N. Andersen, fhv. trafikminister Sv. Horn.

Er der andre politikere med end Sv. Horn?

Vi har ikke villet trække politikere direkte ind på den måde; men vi er indstillet på vekselvirkning med folketingets trafikudvalg på et tidligt tidspunkt for ligesom at lade dem give deres besyv med – deres råd. Det er vigtigt med denne vekselvirkning; for det har jo ikke megen interesse at lave et stort projekt, hvis politikerne så siger: Ja, det er meget godt – men det var bare ikke det, som vi var interesseret i.

Hvornår regnes projektet færdigt?

Der skal som nævnt afholdes et seminar til april, og derefter håber man på at gennemføre projektet på 2½ år efter seminaret.

IX. Projektets indhold

Og hvad skal projektet indeholde?

Det skal i hvert fald ende med – håber vi – nogle modeller, som man kan køre på datamaskiner, og som under givne forudsætninger om investeringer, trafikmængde osv. kan besvare en række spørgsmål af interesse for politikere og styrelser.

Det kan f.eks. være spørgsmål om økonomi, energiforbrug, luftforurening eller ulykkesfrekvens. Derefter kan man så lave om på parametrene, spille et nyt spil igen. Det er den ene ting, vi håber at kunne komme frem med. – Der vil også komme en betænkning frem, der i ord beskriver de forskellige muligheder, – og måske giver eksempler på, hvordan nærtrafikken kan udvikle sig under forskellige politiske forudsætninger. Men det

vigtigste for os er, at vi ikke vil lægge en bestemt løsning frem. Vi vil give *grundlaget* for at se, hvordan det vil gå under forskellige politiske forudsætninger. Det er det, politikerne har brug for.

Vi håber på undervejs allerede om et års tid at kunne lægge delresultater frem. – Det er iøvrigt meningen løbende at lægge delresultater frem, så vi kan få reaktioner herpå, f.eks. fra Folketingets trafikudvalg.

X. Et trafikøkonomisk forskningsinstitut

Stiler man mod oprettelsen af et trafikøkonomisk forskningsinstitut?

Det stiler man ikke nødvendigvis imod, fordi det kunne jo tænkes, at Ministeriet for offentlige Arbejder eller andre institutioner udbygger deres planlægningsafdeling, og at der derved etableres tilstrækkeligt planlægningsgrundlag. Men vi vil ikke udelukke det. – For det kan være, at der vil blive behov for både Ministeriets planlægningsafdeling og et støtteinstitut udenfor. Det kunne man godt tænke sig, – som man har det i Norge.

Hvad skulle et sådant trafikinstituts opgaver omhandle?

Det måtte jo kunne modtage bestillingsopgaver fra styrelser og ministerier. Analysere, samle data m.v. – som i Norge, hvor instituttet påtager sig at løse opgaver for den norske regering og andre.

Kunne et sådant instituts arbejder anvendes som grundlag for politikerne før de tog beslutning om trafikøkonomiske projekter?

Det var i høj grad tanken, at de metoder, som vi er med til at udvikle, skulle gøre det muligt for politikerne og embedsmanden i ministerierne at få bedre overblik over de projekter, de arbejder med.

Mangler politikerne grundlag for deres trafikøkonomiske beslutninger?

Jeg tror i virkeligheden, at politikerne selv erkender, at de ikke har tilstrækkeligt grundlag for at overse konsekvenserne. Det er jo aldrig prøvet systematisk at gennemføre den overordnede betragtningsmåde.

Man har også luftfartens problemer med inde i billedet!

Lufttrafikken er også med, – alle former for trafik er taget med i projektet.

Har projektgruppen relationer til EF-kommisionen og dens aktionsprogram for trafikken?

Man følger, hvad der foregår i EF, og så godt som man kan. Og der foregår både noget på nordisk basis, og noget på fællesmarkedsbasis, og der foregår seperatprojekter i England, Japan og Tyskland. Vi prøver allerede i den indledende runde at få et overblik så godt som muligt gennem vore ambassader og på anden måde. Det er ting, man må blive ved at følge og eventuelt drage nytte af; men ofte er det svært, fordi målet kan være et andet i andre lande. Jeg tror, at man i nogen grad skal bestræbe sig på at gennemføre sit eget projekt for at få erfaring med det selv, – og ikke basere sig for meget på andres resultater.

XI. Energikrisen

Hvordan ser De på energikrisens indflydelse på trafikprojekterne?

Jeg vil umiddelbart sige, at det var ganske fornuftigt ikke at kaste sig ud i de store projekter, før man havde gennemført en analyse af den type, som vi er ved at lave. En sådan analyse har man jo ikke.

Og med hensyn til energiproblemet kunne det jo godt være, at man slet ikke burde have en bilbro over

Storebælt – men i stedet koncentrere sig om en togbro, som man har været inde på; det er jo meget billigere energimæssigt at transportere folk med tog, end det er at gøre det med biler. Jeg vil se med sympati på, at man tøvede med at kaste sig ud i de store projekter, indtil man havde et bedre beslutningsgrundlag.

Vil en fred i Mellemøsten atter få olien til at flyde normalt?

Det har man jo lov at håbe på. Men man har jo vidst længe, at der er begrænset med olie; og man kunne godt sige, at Danmark har ført en ret letsindig politik, når vi ikke har sikret os noget mere. Når vi ved, at 90% af vor energiforbrug er baseret på olie, der stort set kommer fra ét område, Mellemøsten, er det letsindigt ikke at have forsøgt at sprede sig mere med hensyn til energiformen – eller have større beredskabslagre!

Det er der folk, der har sagt de sidste 10 år. Men politikerne har ikke villet tage aktivt fat på problematikken; og jeg synes derfor nok, at de må tage en del af ansvaret på deres skuldre for den situation, vi er i nu.

I lys af oliekrisen ser det alvorligt ud for trafiksektoren?

Ja, det synes jeg i høj grad, det gør. Derfor vil det blive endnu vigtigere med modeller, der kan vise, hvordan det vil gå, hvis vi fremover skal leve under en reduceret olieforbrug, – måske de næste 20 år. Hvordan skal vor trafiksektor så bedst planlægges?

Til slut siger professor Meyer:

Tanken om samspil mellem ministerier og styrelser og forskning er en meget vigtig ting, en udvikling, som vi også har været langsomme med at få i gang i Danmark. Jeg håber, at dette kan give skubbet til en mere avanceret planlægning.

Stenkul og brunkul kan laves til olie

8

Solen har i milliarder af år tilstrålet jordkloden energi, hvoraf en lille del er blevet absorberet af planter; deraf er en forsvindende lille del bevaret i stærkt omdannet form, som brændbare stoffer, især kul og brunkul, desuden en – langt mindre – del som olie og gas.

Olien er for nylig blevet så betydningsfuld for de moderne samfunds trivsel, at øjeblikkets største problem er blevet »forureningen«, der hovedsagelig skyldes olien, direkte eller indirekte.

Nu er der ganske pludselig opstået en energikrise, fordi nogle arabiske sheikstater og partisanstater har reduceret oliesalget, ikke for at hjælpe transportsystemet i det hungrende Ethiopien, vel næppe heller for, som officielt angivet, at reducere de af Israel »røvede« arabiske landområder ved olieleveringspression mod pro-israelske stater, men snarere for at forøge oliepriserne og produktionsafgifterne eller for at nationalisere en større del af anlæggene, samt for at dirigere politikerne, erhvervslederne og den øvrige befolknings modus vivendi i storstaterne, ja i alle de teknisk førende lande.

Sikkert er det i hvert fald, at man i de olieproducerende arabiske lande har opdaget, at dette kan gøres over al forventning effektivt.

Også i de oliekonsumerende lande har man opdaget det. Man er blevet højst ubehageligt overrasket over, at en så liden tue har kunnet få så stort et læs til at hælde faretruende.

Olieproblemerne, ja alle energiproblemernes mange aspekter, er her blevet det vigtigste samtaleemne. En sådan energikrise havde folk flest aldrig drømt om at skulle eller blot kunne komme ud for.

Verden er mærkelig, mere end nogensinde.

Ingen olietilførsel under sidste storkrig

For en menneskealder siden førte Tyskland krig til alle sider, og det uden at få olie til krigsførelsen, endsige til den civile aktivitet – hverken fra araberne eller andre.

Tyskerne kontrollerede da størstedelen af Europa. Men det hjalp ikke Tyskland ret meget energimæssigt set. Der var ingen synderlig olieproduktion i dette område, end ikke i Rumænien, hvor der dog tidligere blev produceret ret store mængder olie.

De besatte lande havde endnu mindre olie til rådighed end Tyskland.

Også Japan førte storkrig uden at beherske noget af de vigtigere olieproduktionsområder.

I Tyskland klarede man det ved at bruge kul og brunkul.

Selv de flydende brændstoffer, der var uomgængeligt nødvendige, bl.a. til flyvemaskinerne, blev i vid udstrækning produceret på basis af de faste brændstoffer.

De flydende brændstoffer, forskellige til de forskellige formål, fremstilledes på mangfoldige måder.

Disse kan i det store og hele grupperes i:

1) Klassiske metoder ved ophedning af brunkul og kul for at uddrive de flygtige, d.v.s. luftformige og væskeformige bestanddele, samt delvis forgasning af de resterende kulbestanddele ved oxydering og reaktion med vand, hvorved der produceredes kulilte og brint.

2) Reaktion af brunkul og kul i pulveriseret form med brint ved meget høje temperaturer og tryk, hvorved der dannes luftformige og flydende kulbrinter m.m. Det var Bergius-metoden.

3) Reaktion af kulilte med brint, hvorved der dannes kulbrinter og

mange andre produkter såsom alkoholer og syrer. Det var Fischer-Tropsch metoden.

Herved produceredes både luftformige og flydende kulbrinter, mest lette molekyler.

Disse brændstoffer var imidlertid ikke rigtig velegnede til brug i motorer, især ikke flyvemaskinemotorer, fordi deres oktantal var meget lavt.

Bl.a. derfor blev der aldrig produceret nær så store mængder flydende brændstoffer ved den metode som ved den foregående metode.

I begyndelsen af krigsperioden var årsproduktionen af olie i Tyskland, excl. de besatte områder 6.930.000 t, deraf 1.770.000 t hjemlig mineralolie, 380.000 t benzol, 945.000 t udvundet af brunkul og 3.250.000 t ved hydrering af faste brændstoffer ved Bergius-metoden samt 585.000 t ved syntese på grundlag af CO + H₂ ved Fischer-Tropsch metoden, ligeledes på basis af faste brændstoffer.

Heraf var 1.900.000 t flyvebenzin (ret høj oktan) fremstillet ved Bergius-metoden. Til biler produceredes 350.000 t ved Bergius-metoden og 270.000 t ved Fischer-Tropsch-metoden og 525.000 t ved andre metoder.

Fischer-Tropsch metoden er imidlertid den mest lovende på længere sigt. Udgangsmaterialet kan principielt være enhver art kul, gerne med meget stort askeindhold, eller brunkul, alt i pulveriseret tilstand, eller olie eller naturgas.

Ved at variere metoderne, udgangsstoffernes blandingsforhold, temperaturer, tryk, samt katalysatorerne, kan man få produkter med meget forskellig sammensætning. Fabrikkerne kunne altså optimeres for fremstilling af f.eks. benzin eller alkohol, alt efter behovet og priser.

Under krigen var hovedproduktet motorbrændstoffer.

Men alle anlæg blev bombet, og hvad der ikke var ødelagt, blev demonteret.

I årene efter krigen lavedes nye anlæg, der fremstillede mange produkter, nu i andre mængdeforhold.

Men de kunne ikke konkurrere prismæssigt med de store oliefirmaer, der mange steder fik råolie til meget lave priser.

Det mest moderne anlæg til omdannelse af kul til benzin

I Sydafrikas indland, hvor priserne på olieprodukter var høje, og hvor der fandtes kul i vældige mængder, og hvor arbejds lønningerne var lave, så kulprisen omkring 1950 kun var ca. 6 sh pr. t, opførte et af de tyske firmaer, som havde udviklet Fischer-Tropsch metoden, et anlæg for produktion af benzin på kulbasis med betydelig kapacitet.

Produktionen kom i gang i 1955. Hele anlægget blev færdigt i 1956.

Anlægget ligger ved Waal-floden, 70 km ret syd for Johannesburg.

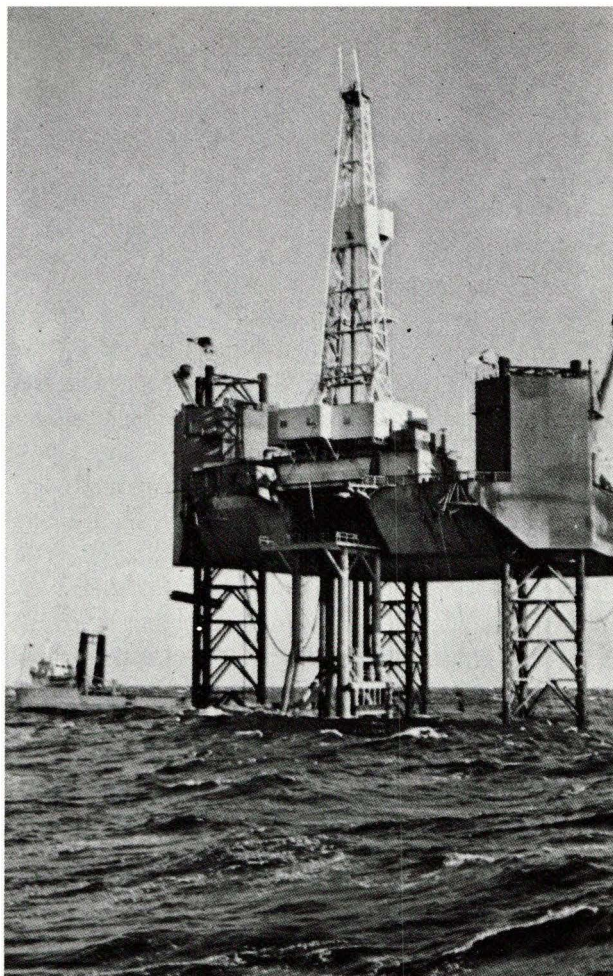
Det er et statsforetagende, hvis officielle navn er Suid-Afrikaanse Steenkool-Olie en Gaskorparasie Beperk.

Forbogsstaverne hertil har givet anledning til byens navn Sasolburg, eller måske allerførst navnet på benzinen, Sasol.

Produktionen andrager nu 230 mill. liter benzin pr. år. Det er højoktanbenzin, der kan bruges til moderne biler med høj kompression.

Denne benzin sælges i egnen omkring Johannesburg for samme pris som anden benzin med samme oktantal, ca. 85 øre pr. liter.

Boreplatform i Vesterhavet. Er her olie til at imødegå vor energikrise?



Produktionsprisen er lidt højere end prisen for naturbenzin, leveret i indlandet.

Derfor er der ikke blevet bygget nye anlæg i de 18 år, der er forløbet siden det blev taget i brug.

Sasol-produktionen dækker kun en lille del af Sydafrikas benzinforbrug, som er meget betydeligt, fordi der nu findes ikke mindre end 3 millioner biler i dette rige land.

Efter at oliekrisen er sat ind, er Sasol-anlægget kommet i brændpunktet for landets nationale interesser.

Selskabet har lige meddelt, at det vil investere 40 mill. rand, d.v.s. 35 mill. kr., til en forøgelse af kapaciteten med 40 % hurtigst muligt. Og det er hensigten at sætte produktionen op til det dobbelte i nær fremtid.

Desuden er Sydafrikas regering ved at tage stilling til en plan om at opføre et helt nyt anlæg til fremstilling af benzin på basis af kul. Man vil da udnytte de erfaringer, man

har gjort med det allerede eksisterende anlæg; og man venter, at det kan producere benzin lidt billigere.

Man er indstillet på, at det eventuelt bliver nødvendigt at omstille en stor del af landets benzinforsyning til syntetisk benzin. Men det kan klares, om fornødent. Så man ser ret fortrøstningsfuldt på fremtiden, skønt forholdet mellem Sydafrika og Araberlandene ikke er alt for godt.

Anlægsudgifterne i forhold til produktionskapaciteten er imidlertid store. Det vil derfor vare lang tid at bygge anlæg, der kan producere mange millioner t hvert år.

I Tyskland, hvor man har udviklet metoden og behersker teknikken fuldt ud, er man naturligvis også opmærksom på, at det kan blive nødvendigt at producere syntetisk benzin i store mængder. I løbet af en længere årrække kan der opnås meget, omend det nødvendiggør store investeringer. Men oliekrisen kan ikke klares på få år ved den metode.

Selv om syntesebenzin ikke er helt konkurrencedygtig med hensyn til pris nu, endsige under den hidtidige situation, kan den meget vel blive det, hvis den importerede olie og benzin stiger stærkt i pris.

Sagen drejer sig imidlertid ikke alene om prisen, men også om forsyningen, kvantitativt, samt om at blive delvis eller helt uafhængig af de arabiske produktionslande.

Imidlertid vil araberne, der er forretningsmæssigt minded, sikkert vide at begrænse olieprisstigningerne, hvis der bygges oliesynteseanlæg i forbrugslandene, fordi de er interesseret i, at der ikke bygges mange synteseanlæg. De vil jo nok søge at holde på markederne?

Interessen for Fischer-Tropsch metoden er også stor i andre lande. I årene lige efter krigen var amerikanerne meget interesserede. Da de besatte Tyskland, var deres store interesse netop at studere de tyske kul-til-olie fabrikker, særlig dem der arbejdede efter Fischer-Tropsch metoden.

Produktionsforskning i USA

Derefter satte de selv eksperimenter og produktionsforsøg i gang.

I 1950'erne opførtes et anlæg i Brownsville i Texas med stor produktionskapacitet, nogle hundred tusind t pr. år.

Dette var ikke baseret på kul, men på naturgas. Det fremstillede benzin med højt oktantal og tillige mange værdifulde biprodukter.

Men det kunne ikke konkurrere prismæssigt i det olierige Texas. Eksperimentet med produktionen af syntetisk benzin blev opgivet efter at have kostet 50 mill. \$. Anlægget blev ombygget til optimering af synteseproduktion af alkohol, voks m.m.

Den allerseneste tids prisstigninger og utilstrækkelige leverancer vil utvivlsomt føre til, at der mange steder ved USA's vældige kullejer laves nye benzinsynteseanlæg med virkelig stor kapacitet.

Idag er hele verdens opmærksomhed rettet mod mulighederne for at konvertere kul til kulbrinter, især benzin. Kulforekomsterne beherskes nemlig ikke af araberne, som sidder på en meget væsentlig del af olieforekomsterne og olieudvindingsanlæggene.

Kul findes i mange lande, og vel at mærke spredt over hele kloden. Og kul er der nok af.

Derimod er det småt med olien.

Verdens olieproduktion andrager nu knap 3000 mill. t årlig.

De kendte olieforekomster svarer til ca. 40 års forbrug ved den nuværende produktion.

Der findes dog stadig nye olieelejer. I de sidste år er der således fundet olie i meget store mængder ved nordkysten af Alaska og under Nordsøen.

Men de samlede ressourcer aftager jo stadig. Så i det lange løb må man imødesee, at olieproduktionen reduceres.

Produktionen er nu godt 2 milliarder t pr. år (excl. brunkul, ca. 0,7 milliarder t pr. år).

De for øjeblikket kendte kulressourcer andrager 4000 milliarder t. Det svarer til 2000 års forbrug ved det nuværende omfang.

Den nævnte kulmængde omfatter kun den del af kullene, der er gode, og som findes i tykke lag og i ringe dybde og er let tilgængelige, lette at bryde, samt i de egne af Jorden, hvor brydningen kan udføres nogenlunde let.

Derimod er der ikke taget hensyn til transportbesværlighederne. Men de seneste års udvikling af stortankskibe til olietransport kan også

komme transporterne af kullene til gode, så kulpriserne i fremtiden ikke som tidligere vil stige til det flerdobbelte, selv om kullene skal transporteres over meget lange strækninger over havene.

Såfremt disse vældige reserver af faste brændstoffer udnyttes til syntese af flydende brændstoffer af forskellig art, vil forsyningerne kunne klares gennem uoverskuelige, lange tidsrum.

Men ikke til de nuværende priser.

Hvad produktionspriserne vil blive i fremtiden, kan ikke forudsiges. Men med øget erfaring og under udnyttelse af større anlæg må den kunne reduceres i nogen grad.

Øjeblikkets benzinpriser skyldes mest skatter og iøvrigt for en stor del transport- og distributionsomkostninger, samt afgifter til regeringerne i de lande, hvori olieboringerne, lagrene, transportledninger og udskibningshavnene findes.



Produktionsplatform i Vesterhavets danske område for olie- og gasudvinding.



Selv om produktionspriserne for de syntetiske brændstoffer bliver væsentlig større end for de naturlige flydende brændstoffer, ja måske dobbelt så høje, vil forbrugerne ikke blive tynget af en tilsvarende procentisk stigning – medmindre benzinskatterne forhøjes endnu mere.

Råstofferne til benzinsyntesen kan fås ved forenklet minedrift, blot underjordisk forbrænding

Omdannelsen af kul til olie ved Fischer-Tropsch metoden baseres som sagt på råmaterialerne kulilte og brint.

Derfor kan man til dette formål udnytte dårlige kul og brunkul af forskellig art.

Man kan forgasse kullene i jorden. Det kan gøres ved partiel forbrænding under tilførsel af ren ilt og i visse tilfælde vand, hvis der ikke er vand i forvejen.

Herved dannes der kulilte og brint: altså netop hvad der behøves for at producere kulbrinter, deriblandt benzin.

Når man ikke skal bringe kullene til overfladen, kan man udnytte kul med stort askeindhold eller overvejende bestående af andre bjergarter i tynde lag, små forekomster, aflejringer i stor dybde, hvor man ikke

kan lave skakter og minegange i stort omfang, for små udgifter.

Herved åbnes der helt nye perspektiver for kulressourcerne. Enkelte steder kan der sikkert også opnås prismæssige fordele.

Der er derfor god grund til at tro, at energikrisen kan klares på kulbasis på længere sigt.

Men rigtignok ikke på kort sigt.

Man kan ikke med et trylleslag etablere en produktion af syntetisk olie i et omfang, der svarer til de oliemængder, der nu pumpes op af jorden.

Så arabernes herredømme må vi nok finde os i nogle år endnu.

C. E. Andersen

Sådan får man lønmodtagerne med i A/S-bestyrelserne

12

Efter lang tids venten kom handelsministeriets bekendtgørelse om arbejdstagernes valg af medlemmer til bestyrelsen i aktieselskaber og anpartselskaber, som skulle nærmere redegøre for valgeregler m.v. i forbindelse med den nye aktieselskabslovs ikrafttræden fra 1. januar 1974.

Forud var foregået et grundigt udvalgsarbejde, hvori bl.a. LO deltog. I december var samtlige LO-forbund indbudt til orienteringsmøde om den nye lov og bekendtgørelse, ligesom der ved tre møder for de lokale Arbejdernes Fællesorganisationer blev redegjort herfor. Disse møder fandt sted i Ålborg, Odense og Roskilde.

Denne informationsindsats vil yderligere blive fulgt op af LO og forbundene den kommende tid, ligesom der i samarbejde med AOF forberedes en omfattende kursusrække, omfattende 28 ugekursus, for de kommende, nyvalgte løn-

modtagerrepræsentanter i A/S-bestyrelserne.

Medarbejderberegningen

Handelsministeriets »bekendtgørelse om arbejdstagers valg af medlemmer til bestyrelsen i aktieselskaber og anpartselskaber« er opdelt i otte kapitler og omhandler her:

Beregning af det gennemsnitlige antal medarbejdere, arbejdstagernes beslutning om at ville vælge bestyrelsesmedlemmer, Om valgudvalg og fremgangsmåden ved arbejdstagernes valg af bestyrelsesmedlemmer, Orientering af arbejdstagerne om selskabets forhold, Om arbejdstagernes ret til indseende med aktiebogen, Særlige bestemmelser, Strafbestemmelser og sluttelig Ikrafttrædelsesbestemmelser.

Ved beregningen af det gennemsnitlige antal medarbejdere gås der frem efter hvor meget der er indbetalt til ATP-fonden. Indbetalingerne skal svare til mindst 150 gange 48 hele ugebidrag, bortset fra de der sidder i direktionen. Det forudsættes, at 50 er beskæftiget i firmaet før der kan rejses krav om repræsentation – men ledelsen i firmaer med mindre end 50 ansatte kan »åbne« mulighed for medarbejderrepræsentation.

Krav om afstemning

I bekendtgørelsens andet kapitel behandles arbejdstagernes beslutning om at ville vælge bestyrelsesmedlemmer, og dette skal ske ved afstemning, men forinden skal der rejses krav om afstemning – dette gøres ved

- 1) et flertal blandt arbejdstagerne i selskabets samarbejdsudvalg, eller
- 2) Faglige organisationer på virk-

somheden, som f.eks. klubber og personaleforeninger, der repræsenterer mindst 1/10 af selskabets arbejdstagere, eller

3) 1/10 af selskabets arbejdstagere.

Kravet om afstemning skal forinden fremsættes over for selskabets bestyrelse, der på sit første møde herefter, dog senest 4 uger senere, skal nedsætte et valgudvalg, hvoraf flertallet skal vælges blandt medarbejdere i samarbejdsudvalget – dog skal mindst et medlem være fra bestyrelse eller direktion.

Findes der ikke samarbejdsudvalg, er situationen næsten den samme. Tillidsmænd, hvis de findes, skal repræsentere flertallet i valgudvalget og mindst en fra bestyrelsen eller direktionen skal være repræsenteret.

Afstemningen, om der skal vælges repræsentanter til bestyrelsen, skal ske hemmeligt og skriftligt ved ja eller nej, og simpelt flertal er afgørende.

I bekendtgørelsens kapitel behandles også ordningens ophør, og her kræves, at et flertal skriftligt kræver medarbejderrepræsentanterne trukket tilbage og at en afstemning bekræfter kravet.

Falder afstemningen og afholdelse af valg sådan ud, at det besluttes, at ingen skal repræsentere medarbejderne i bestyrelsen, kan der først holdes afstemning igen seks måneder senere.

To lister

Om selve valget til A/S-bestyrelsen skrives der i betænkningen, at valget skal foregå på to lister. En for medlemmer og en for disses suppleanter. Forslag til emner skal indgives senest 21 dage før valgdatoen, hvorefter valgudvalget skal undersøge valgbarheden og



I godt 2.000 aktieselskaber landet over, får medarbejderne nu bestyrelsesrepræsentation.

senest syv dage før valget offentliggøre kandidatnavnene.

Er arbejdspladsen blandt en af de større med flere afdelinger og arbejdspladser, kan der nedsættes valgkomiteer til at forestå valget rundt omkring i virksomheden.

Om valgbarhed siger handelsministeriets bekendtgørelse, at arbejdstageren skal være myndig og have været ansat mindst 12 måneder i virksomheden.

Er der stemmelighed mellem to kandidater, skal afgørelsen træffes ved lodtrækning.

Valg til A/S-bestyrelsen skal finde sted hvert andet år. Et nyvalgt medlem indtræder en måned efter, valget har fundet sted – dette gælder dog ikke ved genvalg.

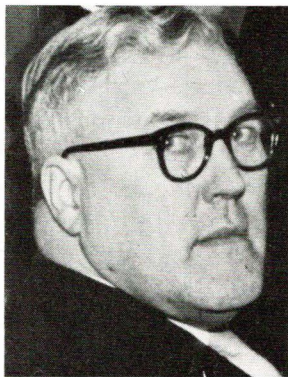
God information

– I selskaber, hvor arbejdstagerne har udnyttet deres ret til efter loven at vælge bestyrelsesmedlemmer, påhviler det bestyrelsen at drage omsorg for, at der tilvejebringes gode og effektivt virkende informationskanaler til selskabets arbejdstagere, skrives der i bekendtgørelsens kapitel fire.

Nærmere siges, at bestyrelsen træffer bestemmelser om, hvilke kanaler der efter selskabets forhold og efter orienteringens natur er mest hensigtsmæssige. I den forbindelse peges der kraftigt på samarbejdsudvalget.

Ønsker medarbejderne ikke at blive repræsenteret i aktieselskabet, bliver de sikret underretning alligevel, idet de får ret til at lade en repræsentant se aktiebogen.

Medarbejderrepræsentanterne i aktieselskabsbestyrelserne fastslås at have samme rettigheder, pligter og ansvar som bestyrelsens øvrige medlemmer.



Den 12. januar fylder formanden for Norsk Jernbaneforbund, Egil Halvorsen, 60 år. Halvorsen er stor og hærdebred, rigtig norsk fjeld, men det er ikke blot staturmæssigt, man ikke kommer uden om ham, i fagbevægelsen kommer man heller ikke uden om ham. Det er en mængde tillidshverv, han har påtaget sig, og hvervene bliver røgtet på bedste vis. Halvorsen er i ordets bedste forstand en dygtig og handlekraftig tillidsmand, og hans arbejde sætter sig spor på de områder, han giver sig i kast med. Han er ikke bare respekteret for sit arbejde inden for Norges grænser, men også udadtil markerer han sig stærkt i både ideoplæg og meningsudveksling.

Halvorsen begyndte ved NSB i 1935, og som tillidsmand i Norsk Jernbaneforbund i 1936. I besættelsesårene var han forbundets kontaktmand for det illegale styre til LO's frie faglige udvalg, men blev arresteret i juni 1944 og sad i fangeleje til 8. maj 1945. At opremse alle tillidshverv er sådan set unødigt, men vi vil fremhæve, at de spænder over lands- og kommunalpolitiske hverv til erhvervs- og fagpolitiske.

Som et fødselsdagsønske vil vi udtrykke forhåbningen om, at han endnu i en række år må have kraft til at føre arbejdet videre i de mange hverv.

Til lykke med fødselsdagen.

AOF i 50-året

Det faglige oplysningsarbejde har – og har altid haft – en overordentlig central placering i AOF's arbejde. Tillidsmandsuddannelse, produktivitetsfremmende uddannelsesvirksomhedskonferencer om samarbejde – og meget andet fagligt oplysnings- og uddannelsesarbejde gennemføres af AOF. Vi har en række veluddannede faglige konsulenter til rådighed.

AOF i 50-året

Den indflydelse, AOF har – og har haft – på udviklingen af det folkeoplysende arbejde kan ikke aflæses noget steds. Men det er klart, at AOF, som både er Danmarks ældste og største oplysningsforbund, har stor indflydelse på lovgivningen, når det drejer sig om fritidsundervisning.

AOF gennemførte i sæson 1972/73 14.000 aktiviteter med ca. 444.000 deltagere – det er dog en post!

AOF i 50-året

AOF har i mange år haft eget bogforlag, hvorfra er udsendt tusindvis af sprogboøger, debatboøger, grundboøger, håndboøger etc. AOF var blandt de første med særligt udarbejdede sprogboøger for voksne – og er i dag foran med udarbejdelse af håndboøger og undervisningsboøger til den faglige og politiske tillidsmandsuddannelse. Kender du »Sikkerheds-Lomme-Håndbogen 1974«? Den blev i år trykt i 40.000 eksemplarer – og er udsolgt!

Fagbevægelsen præger EF-udviklingen

14

Det danske medlem af EF-kommissionen, Finn Gundelach, er en central skikkelse i debatten om Danmarks fordele og ulemper ved EF-medlemskabet. På en klar og aligevel medrivende måde har han gang på gang forklaret den danske offentlighed om de reelle muligheder i dansk medlemskab, og det skete således ved LO's forretningsudvalgs besøg i Bruxelles i november.

Efter de indgående drøftelser mellem fagbevægelsens ledere og den danske kommissær, der fandt sted på Gundelachs kontor på 13. etage i Berlaymont-bygningen i Bruxelles, besvarede kommissæren en række spørgsmål i et interview med medlemsbladet.

– Danmark har nu været EF-medlem i ét år. Kan det allerede nu siges, hvor vi har haft de største fordele af medlemskabet?

– Foruden de umiddelbare erhvervsmæssige fordele, som både landbrug og industri har haft af

medlemskabet, tror jeg at kunne sige, at Danmarks største fordel af EF-medlemskabet indtil nu har været valutasamarbejdet, svarede Finn Gundelach.

– Det er helt givet, at hvis der på grund af den internationale valutakrise ikke var blevet etableret et nært samarbejde mellem EF-landene i form af en fælles valutafond og ved et tættere samarbejde mellem landenes centralbanker, havde den danske krone næppe været til at redde, med deraf følgende devaluering.

– Der må foretages en yderligere gradvis udbygning af dette samarbejde, hvor målsætningen må være en fælles, europæisk centralbank med fælles valutareserver. Foruden de umiddelbare økonomiske fordele, som de enkelte EF-lande har af dette valutasamarbejde, betyder det også en stærkere forhandlingsposition for EF bl.a. over for USA, oplyser Gundelach.

– Er fællesmarkedet udelukkende økonomi?

– Naturligvis ikke, men det må påny understreges, at det økonomiske samarbejde mellem de ni lande er en klar forudsætning for, at der kan opnås fremskridt på en række andre områder, bl.a. inden for den sociale sektor.

Vi kan dog ikke uden videre samordne ni forskellige landes økonomier – det vi må tilstræbe er, at søge den økonomiske udvikling i Fællesmarkedet tilpasset, så de enkelte EF-lande ikke vælter byrderne over på hinanden, understreger Finn Gundelach.

Fagbevægelsen og EF

– Hvordan er fagbevægelsens placering i EF-samarbejdet?

– Både på nationalt og europæisk plan er fagbevægelsen i høj grad med til at præge Fællesmarkedets udvikling.



Faglige repræsentanter deltager i høringer og udvalgsarbejde om alle væsentlige spørgsmål, bl.a. i den permanente beskæftigelseskomité og i det økonomiske og sociale udvalg.

– I min samtale med LO's forretningsudvalg har jeg yderligere understreget det vigtige i, at fagbevægelsens synspunkter fremkommer på et så tidligt stadium som muligt, under sagernes behandling. Når først kommissionens direktivforslag er udarbejdet, er det nemlig svært at ændre det væsentligt. Og jeg har naturligvis gentaget behovet fra min side for en nær kontakt med dansk fagbevægelse, så jeg kan gøre min indflydelse gældende i de pågældende tilfælde.

– Samtalen med LO-ledelsen drejede sig i høj grad om det sociale handlingsprogram.

Blev »Århus-sagen« drøftet?

– Det er vel naturligt, at netop dette handlingsprogram, der i høj grad berører lønmodtagerne og deres organisationer, blev et af mødets største emner. Den pågældende »Århus-sag« om aflønningsreglerne for medarbejdere hos et tysk entreprenørfirma, der blev overdraget et arbejde i Århus, blev også drøftet:

– Jeg kunne meddele, at vi har et direktiv-forslag under udarbejdelse, der skal stoppe sådanne huller i systemet. Det er jo ikke hensigten, at gældende, lokale lønninger skal undermineres, og direktiv-forslaget vil direkte som målsætning have, at sådanne lønmodtagere fra andre EF-lande, skal være omfattet af alle de på stedet gældende regler. Jeg lovede yderligere at lade min juridiske afdeling undersøge de forskellige fortolkningsmuligheder i direktivforslagets bestemmelser.

– Når denne undersøgelse er afsluttet, vil jeg hurtigst muligt frem-

sende resultaterne heraf til LO for at gøre det muligt for LO at argumentere for og præcisere sine synspunkter over for den danske regering og EF-kommissionen med hensyn til de EF-regler, der på dette område er behov for.

– Lad mig sluttelig udtrykke min tilfredshed over den grundige måde, som dansk fagbevægelse behandler EF-problemerne på. Det er i høj grad nødvendigt, ligesom en fortløbende EF-orientering blandt jeres medlemmer må søges gennemført, udtaler Finn Gundelach.

Ny medarbejder

Til sidstnævnte kan tilføjes, at LO's forretningsudvalg ved et ekstraordinært møde under det 3-dages besøg i Bruxelles vedtog at ansætte den nuværende arbejds- og socialattaché ved den danske repræsentation i Bruxelles, cand. oec. Preben Nielsen, i LO's afdeling vedrørende EF-aktiviteter, fra årsskiftet. Han skal bl.a. koordinere EF-indsatsen i fagforbundene og LO samt aflaste Poul Nyrup Rasmussen, der de forløbne måneder har været udsat for et hårdt pres rent arbejdsmæssigt, som ene mand i den pågældende afdeling.

Forbunds-orientering

Fagbevægelsen og EF blev yderligere drøftet ved en tredages-konference, som LO afholdt for forbundsrepræsentanter midt i december, på LO-skolen i Helsingør.

Blandt indlejerne var vicegeneralsekretær i Euro-LO, Kaare Sandegren, arbejds- og socialattaché Preben Nielsen, informationschef N.J. Thögersen, medlem af Finn Gundelachs kabinet, Steen Lilholt samt LO-formanden, Thomas Nielsen, og Poul Nyrup Rasmussen, LO's afdeling for EF-aktiviteter.

Det meddeles hermed, at Dansk Lokomotivmands Forening afholder ordinær kongres i dagene 14., 15. og 16. maj 1974 i »Folkets hus«, Enghavevej 40. København.

Forslag til kongressen

Opmærksomheden henledes på, at forslag, der ønskes behandlet på kongressen i maj 1974, skal være foreningens formand i hænde senest den 15. februar 1974, jf. § 10, i foreningens love.

Valg af repræsentanter

Driftsdepotområde Kh

Afdeling	Medlemstal 1-1-1974	Antal repræsentanter
Godsbanegården	277	7
Helgoland	93	3
Enghave	186	5
Helsingør	63	2
Roskilde	24	1
Næstved	38	1
Gedser	9	1
Rødby Færge . . .	49	2
Kalundborg	32	1
Korsør	92	3

Driftsdepotområde Fa

Afdeling	Medlemstal 1-1-1974	Antal repræsentanter
Nyborg	47	2
Odense	25	1
Fredericia	190	5
Padborg	51	2
Tønder	4	1
Esbjerg	72	2

Driftsdepotområde Ar

Afdeling	Medlemstal 1-1-1974	Antal repræsentanter
Struer	74	2
Frederikshavn . .	4	1
Ålborg	53	2
Randers	12	1
Århus	247	7
Viborg	5	1
Herning	10	1

Som i de tidligere kildeskatteår udsendes to selvangivelser.

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

Selvangivelse I benyttes af alle andre skattepligtige personer.

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

Specielt om gifte kvinders selvangivelse II.

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

Fradragsret på selvangivelse II har de gifte kvinder for de nedenfor nævnte personlige omkostninger ved indtægtserhvervelsen (rejse- og befordingsgodtgørelse og almindelige lønmodtagerfradrag).

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

Under selvangivelsernes punkt 1, nederst, kan lønmodtagere fuldt uafhængigt af det faste lønmodtagerfradrag fradrage godtgørelser fra arbejdsgiverne efter følgende regler:

Der kan anføres rejse- og befordingsgodtgørelser, der er beregnet med f.eks. et beløb pr. rejsedag eller pr. kilometer. Derimod kan faste periodiske tilskud – uafhængigt

af antal rejsedage eller kilometre – ikke fradrages under punkt 1.

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

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

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

Ved »rejse« forstås i denne sammenhæng rejser udover den kommune, hvori det sædvanlige arbejdssted ligger, – dog mindst 4 km fra dette. Rejse anses dog altid at foreligge, når den pågældende må tage ophold mere end 15 km fra sit normale arbejdssted, eller han som led i sit arbejde har tilbagelagt mindst 30 km i løbet af den pågældende dag. De nævnte ophold behøver ikke at være forbundet med overnatning.

Specielle regler om fuldt fradragsberettiget rejse- og befordingsgodtgørelse.

A. Udepenge.

Udepenge, som udbetales for udeophold, der medfører overnatning uden for hjemmet, skal medregnes ved indkomstopgørelsen, men et dertil svarende beløb kan fradrages, for så vidt det kan anses medgået til dækning af merudgifter ved udeopholdet.

D. Ydelser der holdes udenfor indkomstopgørelsen.

Ved offentlige hverv og dermed ligestillede – d.v.s. ansatte i telefonselskaberne – medregnes dagpenge og diæter samt køre-, time-

og sejlpenge, tære- og udepenge som hovedregel *ikke* i indkomstopgørelsen (jfr. statsskattelovens § 5d).

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

Det faste lønmodtagerfradrag udgør 20 pct. af lønnen m.v., dog højst 2.000 kr.

Såfremt lønmodtageren ønsker at fradrage de faktiske udgifter til befordring, udgifter til arbejdstøj, værktøjspenge m.v., samt udgifter til fagforeningskontingent og arbejdsløshedskasse *i stedet for* det faste lønmodtagerfradrag, fordi det samlede beløb hertil overstiger 2.000 kr., kan dette gøres efter følgende regler, *punkterne A-F*:

A. Befordringsudgift mellem hjem og arbejdsplads.

Udgifter, der er nødvendige for, at den skattepligtige eller personer, der sambeskattes med ham, kan blive *befordret mellem deres sædvanlige bopæl og arbejdspladsen*, kan fratrækkes på selvangivelsen, selvom befordringen ikke sker daglig, efter følgende regler:

- a) Kun den del af de samlede udgifter i et indkomstår, der overstiger 700 kr., kan fradrages. Da fradrag kun kan foretages, hvis fradragsbeløbet udgør 100 kr. eller derover, vil det sige, at befordringsudgifter på indtil 799 kr. ikke giver adgang til fradrag, medens befordringsudgifter på 800 kr. giver adgang til fradrag af 100 kr.
- b) Ved opgørelsen af de samlede udgifter for et indkomstår kan højest medregnes et udgiftsbeløb på 3.500 kr., således at det maksimale fradrag bliver på 3.500 kr. – 700 kr. = 2.800 kr. Udgiften ved brug af eget befor-

dringsmiddel opgøres efter nedenstående kilometertakster. Hvor offentlig befordring kan anvendes, kan udgiftsbeløb, som overstiger, hvad det ville koste at bruge billigste offentlige befordring, ikke medregnes.

Kilometertakster:

Automobiler og motorcykel med sidevogn: 30 øre pr. km.

Kabinescooter og solomotorcykel: 30 øre pr. km.

Knallerter: 20 øre pr. km.

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

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

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

C. Fagforeningskontingenter.

Fagforeningskontingenter og udgifter og udgifter til arbejdsløshedsforsikring kan fuldtud fradrages på selvangivelsen. Det fradragsberettigede beløb for medlemmer af forbundet udgør for 1973 kr. 507.

D. Fortæringsudgifter.

1. Dobbelte husførelse.

Der kan indrømmes skatteydere,

som på grund af erhverv midlertidigt opretholder dobbelt husførelse, et fradrag for merudgifter til kost og bolig. Hvor skatteyderen bor ved arbejdsstedet under pensionsforhold eller ved privat indkvartering eller tilsvarende indrømmes fradraget uden dokumentation med 150 kr. ugentlig.

3. Natpenge.

Natpenge til tjenestemænd og andre offentligt ansatte medregnes ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst. Da natpengene imidlertid fastsættes af Ministeriet for statens lønnings- og pensionsvæsen, således at halvdelen gennemsnitligt kan anses at medgå til dækning af ekstraudgifter som følge af natarbejde, kan et hertil svarende beløb fradrages. Har den pågældende alene fast stationssted, kan fradraget dog ikke overstige 1.250 kr. årligt. Toldfunktionærer, der forretter tjeneste ombord i toldvæsenets søgående patruljefartøjer, anses i denne forbindelse ikke at have fast stationssted. Begrænsningen i fradraget til 1.250 kr. gælder altså ikke for disse.

F. Uniform og andre krav om særlig arbejdsdragt.

For statstjenestemænd og dermed ligestillede skal som skattepligtig indkomst opføres årligt 250 kr. som værdien af eventuel fri uniform.

III. Fradrag for forsikringer, opsparingsordninger m.v. på selvangivelse I. («Mandens»)

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

Denne regel gælder også de løbende ATP-bidrag.

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

Man skal desuden være opmærksom på, at *deresterende fradrag for forsikringer og opsparingsordninger for begge ægtefæller skal foretages på mandens skema* (selvangivelse I).

A. Ubegrænset fradrag på selvangivelse I.

1. egne indbetalinger til sygedagpengefonden (kun 1. kv. 1973)
2. eget og eventuel hustrus sygekassekontingent (kun 1. kv. 1973)
3. eget og eventuel hustrus privat tegnede syge- og ulykkesforsikringer samt rentesikringer med ubegrænset fradragsret (livrente, pensionsforsikring, rateforsikring i pensionsøjemed)
4. indbetalinger på indekskontrakter (adgangen til nytegning er ophævet).

B. Fradrag på selvangivelse I indenfor 3.000 kr.

Der kan fradrages egne og evt. hustrus indbetalinger indenfor ialt 3.000 kr. til følgende ordninger:

1. præmier til livsforsikringer med kapitaludbetaling.
2. præmier til renteforsikring og pensionskasse med begrænset fradragsret. Selv om ordninger af denne art er led i et ansættelsesforhold, og arbejdsgiveren betaler bidrag hertil, så betragtes den samlede indbetaling dog som lønindtægt for den pågældende lønmodtager.
3. indskud på børneopsparings- og selvpensioneringskonti i 1973.

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

For sikkerhedens skyld ønsker undertegnede at gøre den nye ledelse for sikkerhedstjenesten opmærksom på, den yderst uheldige adviseringsform for »Stop« – rødt lys – der blev indført under »moderniseringen« i halvtredserne.

Vistnok som det eneste land i Europa blev der på dobbeltsporede hovedbaner og S-baner, i stedet for det gule lys, indført at advisere et rødt lys »Stop« med et fast grønt lys.

Det kræver ikke megen indsigt i lyssignalisering at kunne indse det meget uhensigtsmæssige og farlige i denne ændring.

På enkeltsporede hovedstrækninger bibeholdt man det særdeles effektive »Stop«-adviseringssignal – det gule blinklys.

Følgen deraf er, at der nu på en hovedstrækning som Kh.–Rødby F. adviseres »Stop« med det faste grønne lys fra Kh.–Vo., og på den sidste enkeltsporede strækning Vo.–Rf. med det særdeles effektive gule blinklys. En yderst uheldig sammenblanding.

I »Vingehjulet« nr. 2, årgang 1961, skrev overing. Wessel Hansen at nu var kørsel med større hastighed blevet lettere og mere sikkert.

Da jeg ikke var enig med oing. i dette, svarede jeg i D.L.T. nr. 24, årg. 1962, og stillede her flere spørgsmål til oing. Men – modsat alle andre – fik jeg aldrig noget svar.

Under overskriften »Signalerne og togenes bremsning« i samme nr. af D.L.T. (nr. 24, årg. 1962) beklager oing. Wessel Hansen sig over »manglende forståelse og overholdelse af de i SIR og SR givne anvisninger«. Oing. skriver videre om »huller i personalets benyttelse af reglerne i praksis«. Det skulle vel ikke være den »nye« adviseringsform der var og er årsag til »hullerne«.

E. Kirk. lokomotivfører, Helgoland.

PERSONALIA

Ansæt på prøve pr. 15-11-1973

Lokomotivassistenterne (7. lrm.):

B. H. A. Henriksen, ddt Gb
A. P. V. Madsen, ddt Gb
M. I. Revald, ddt Gb
J. H. Larsen, ddt Gb
C. Trauboth, ddt Gb
J. E. H. Madsen, ddt Gb
E. Wandahl, ddt Gb

Forfremmelse til lokomotivfører

(kørelærer) (19. lrm.) pr. 1-10-1973

Lokomotivførerne (17. lrm.):

K. B. Harder, ddt Gb i ddt Gb
E. Hougaard, ddt Gb i ddt Gb
K. E. Friis, ddt Ar i ddt Ar
P. Noltensmejer, ddt Gb i ddt Gb
H. P. Jørgensen (Falster), ddt Gb i ddt Gb
T. E. Raff, ddt Gb i ddt Gb
H. K. Schrøder, ddt Ar i ddt Ar
G. R. Nielsen, ddt Gb i ddt Gb
Holger Nielsen, ddt Fa i ddt Fa
T. Junget, ddt Fa i ddt Fa
M. Kristensen, ddt Fa i ddt Fa
N. S. Røgild, ddt Ar i ddt Ar
K. M. Nørgaard, ddt Ar i ddt Ar
S. Christensen, ddt Ar i ddt Ar
A. Søndergaard, ddt Ar i ddt Ar
E. Magnussen, ddt Fa i ddt Fa
J. W. Deleuran, ddt Fa i ddt Fa

Erfaringerne fra de ca. 20 år med det omtalte signalsystem viser, at der er almindelig tilfredshed med den gennemførte ændring. Som bekendt har den sit udgangspunkt i den samtidige afskaffelse af det fremskudte signal, der ganske rigtigt ved brandgult lys underrettede om, at det efterfølgende hovedsignal var i stop stilling. Tilsvarende viser et grønt lys i det nuværende system, men i begge tilfælde, kan stop have ændret sig til kor eller kor igennem, på det tidspunkt hvor lokomotivføreren observerer det efterfølgende signal. Det væsentlige i denne forbindelse er imidlertid, at afstanden mellem det adviserende signal og det efterfølgende er forøget tillige med bremselængden i forhold til tidligere.

Spørgsmålet om ensartethed på enkeltsporet bane har været fremført fra anden side. Det er dog min opfattelse, at denne forskel bør bevares. Køreteknikken på de to strækningssystemer er så forskellig, at lokomotivføreren må kræve en advisering ved overgang fra dobbelt- til enkeltsporet.

E. Greve Petersen.

B. N. Kristensen, ddt Gb i ddt Gb
H. P. Buch, ddt Fa i ddt Fa

Forfremmelse til lokomotivfører

(kørelærer) (19. lrm.) efter ansøgning pr. 1-10-1973

Lkf. (L-af)(13. lrm.) E. J. Sørensen, ddt Hgl i ddt Hgl

Forfremmelse til lokomotivfører

(kørelærer) (19. lrm.) pr. 1-10-1973

Lkf. (17. lrm.) E. G. Petersen, ddt Gb i ddt Gb

Forfremmelse til lokomotivfører (17. lrm.)

efter ansøgning pr. 1-11-1973

Lokomotivførerne (13. lrm.):

(L-af) H. E. W. Thorsen, ddt Ar i ddt Ar
P. Hellemann, ddt Ar i ddt Gb
J. Jespersen, ddt Ar i ddt Gb

Forfremmelse til lokomotivfører (17. lrm.)

efter ansøgning pr. 1-12-1973

Lokomotivførerne (13. lrm.):

(L-af) G. S. Hansen, ddt Ar i ddt Ar
E. H. Jensen, ddt Fa i ddt Fa
B. Leth, ddt Ar i ddt Fa

Forfremmelse til lokomotivfører (13. lrm.)

pr. 1-11-1973

Lkas. (10. lrm.) H. Christiansen, ddt Fa i ddt Fa

Forflyttet efter ansøgning pr. 1-11-1973

Lkmh. på pr. (7. lrm.) J. E. Petersen, ddt Gb i ddt Hg

Overgået til anden stilling efter ansøgning pr. 1-10-1973

Lkm. på pr. (16. lrm.) R. L. Jørgensen, ddt Gb lkas. (8. lrm.) ddt Gb

Afsked efter ansøgning pr. 31-12-1973

Lkf. (15. lrm.) H. B. E. Hansen, ddt Od, gr. alder.

Afsked efter ansøgning pr. 7-10-1973

Lkas. (10. lrm.) H. B. Röhl, ddt Kh

Afsked efter ansøgning pr. 5-10-1973

Lkas. på pr. (7. lrm.) B. Niebuhr, ddt Gb

Afsked pr. 30-11-1973

Lokomotivførerne (17. lrm.):

J. S. Hansen, ddt Str, gr. svagelighed.
K. A. Nielsen, ddt Kb, gr. svagelighed.
N. P. L. Røgilds, ddt Ab, gr. svagelighed.

Afsked pr. 31-1-1974

Lokomotivførerne (17. lrm.):

J. P. Kjærsgaard, ddt Pa, gr. svagelighed.
P. J. Andersen, ddt Ab, gr. svagelighed.

Påskønnelse

Gdt har givet udtryk for sin bedste tak og påskønnelse over for lkf. H. A. Thomassen, ddt Fa, i anledning af, at han ved god agtpågivenhed og resolut handlemåde forhindrede, at et uheld ved 35's afgang fra Kolding station den 17-1-1973 fik alvorlige følger. Der er tildelt ham en gave.

Gdt har givet udtryk for sin bedste tak og påskønnelse over for lkf. B. E. Poulsen, ddt Fa, i anledning af, at han ved god agtpågivenhed og konduite har været stærkt medvirkende til at afværge en faresituation den 28-7-1973, da der opstod ild i en godsvogn i tog 2018.

Gdt har givet udtryk for sin bedste tak og påskønnelse over for lkf. H. Pedersen (Bro), ddt Fa og lkf. C. S. E. Petersen, ddt Fa, i anledning af, at de pågældende ved god konduite og resolut handlemåde har været stærkt medvirkende til at afværge en faresituation den 28-7-1973, da der opstod ild i en godsvogn i tog 2018.

Dødsfald

Lokomotivfører E. P. Schjødt (17. lrm.), ddt Århus, er afgået ved døden den 29-11-1973.

Pens. lokomotivfører O. T. J. C. V. E. Hanson, Fredericia, er afgået ved døden den 27-11-1973.

Pens. lokomotivfører K. B. Sprogø, Struer, er afgået ved døden den 6-12-1973.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

P. S. Hansen

lokomotivfører, Godsbanegården.

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

G. F. Petersen

Lokomotivfører Kalundborg

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

K. E. B. Jørgensen

Lokomotivfører Kalundborg

Struer

Struer afdeling afholder ordinær generalforsamling på restaurant Møllegården, Vester-gade, onsdag den 30. januar 1974 kl. 15.00 pr.

Efter generalforsamlingen kl. ca. 19.00 afholdes spisning og kammeratligt samvær med de i 1973 afgåede kolleger. Der serveres det helt store kolde bord med flere lune retter, ostepanretning m.m., en øl, en snaps og kaffe.

Hver deltager i spisningen skal betale 30,00 kr.

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

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

Pensionister kan tilmelde sig spisningen på tlf. 85 06 12 og senest 28. januar 1974.

Afdelingsbestyrelsen.

Helsingør

Helsingør afd. afholder ordinær generalforsamling tirsdag den 29. januar 1974 kl. 14.30 i Folkets-Hus, Stengade 37 Helsingør.

Efter generalforsamlingen, afholdes kl. 18.30 spisning med damer.

Der serveres det store kolde bord med diverse lune retter, ostepanretning. Hertil serveres 2 snapse, 1 øl derefter kaffe.

Efter kaffen er der dans. Prisen pr. deltager er kun 40 kroner.

Tilmelding på ophængte lister på driftsdepotet eller på telefon (03) 21 30 96 senest den 20. januar 1974. Afdelingen ser gerne fremmøde af pensionister. Samtidig ønskes her kollegaer, medlemmer af afd. og pensionister – Et godt Nytår.

Afdelingsbestyrelsen

Nyborg

DLF Nyborg afdeling afholder ordinær generalforsamling torsdag den 24/1 1974 kl. 15.00 i restaurant »Østervemb's« selskabs lokale.

Dagsorden ifølge lovene.

Efter generalforsamlingen, ca. kl. 19.00 er der spisning og kammeratlig samvær. Der serveres gule ærter 1 øl + 1 snaps for 18 kr.

Pensionister indbydes venligst, og tilmelding kan ske på telf. 31 27 70 og 31 22 53 eller opslag på stuen.

P. A. V.

A. K. Johansen

Odense

Odense afdeling afholder ordinær generalforsamling i det nye mødelokale ved driftsdepotet i Dannebrogsgade søndag den 27. januar kl. 9.00.

Pensionister indbydes. de bedes venligst tilmelde sig på telf. 11 59 09 eller på opslaget ved driftsdepotet senest den 25. januar.

Afdelingsbestyrelsen

Fredericia

Fredericia afdeling afholder ordinær generalforsamling på Hotel »Landsoldaten« mandag den 28/1 1974 kl. 14.30.

Efter generalforsamlingen afholdes spisning, kammeratlig samvær med de i 1973 afgåede kammerater.

Spisningen bekendtgøres ved opslag på opholdsstuen.

Afdelingen ser gerne et stort fremmøde af afdelingens pensionister.

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

Afdelingsbestyrelsen.

Vinterferie – 1974

– skiferie

DJT – Danske jernbanemænds turistorganisation – tilbyder alle kolleger med eller den familie vinterophold i det bedste højfjeldsterræn og til rimelige priser.

Norge.

Høvringen i Gudbrandsdalen – rejse nr. 101.

Denne rejse er en grupperejse, hvor der medfølger rejseleder.

Afrejse: Fredag 22.2.74 med tog København afg. 22.19.

Hjemkost: Mandag 4.3.74 med tog København ank. 8.55.

Pris pr. person: 540 kr. for helpension for en voksen. 270 kr. for helpension for et barn under 12 år.

Billetpriser: Helsingborg-Otta-Helsingborg (rabatkort) ca. 262 kr. Oslo Ø-Otta-Oslo Ø (rabatkort ca. 85 kr. Sovevogn (hver vej) 33 kr.

Tilmelding senest 18. januar 1974.

Program tilsendes på forlangende.

Jernbanekalenderen 1974

Denne årgang fortæller om:

Storebæltsoverfarten. – Den Edmonsonske billet. – Lollandsbanen (100 år). – Storstadstrafik, København. – Styrevogne. – Fjernstyring. – Faxe Jernbane. – Vingehjulets historie. – DSB uniformer. – Skagensbanen. – Veteranjernbaner I: Bandholm og Mariager-Handest. – Englandsforbindelsen over Esbjerg.

Danske Jernbaner for og nu. 2. årgang, fremtræder i hæfteform og i kalenderform til ophængning. Prisen er kr. 29,75 i begge versioner. Forhandlingen sker gennem boghandler, jernbanekiosker og Dansk Jernbane-Klub.

”...Deres gage snakker vi om -
vi har tænkt os kr. 175000,- pr. år...”

(fra stillings-annonce i 1970'ernes Danmark)

