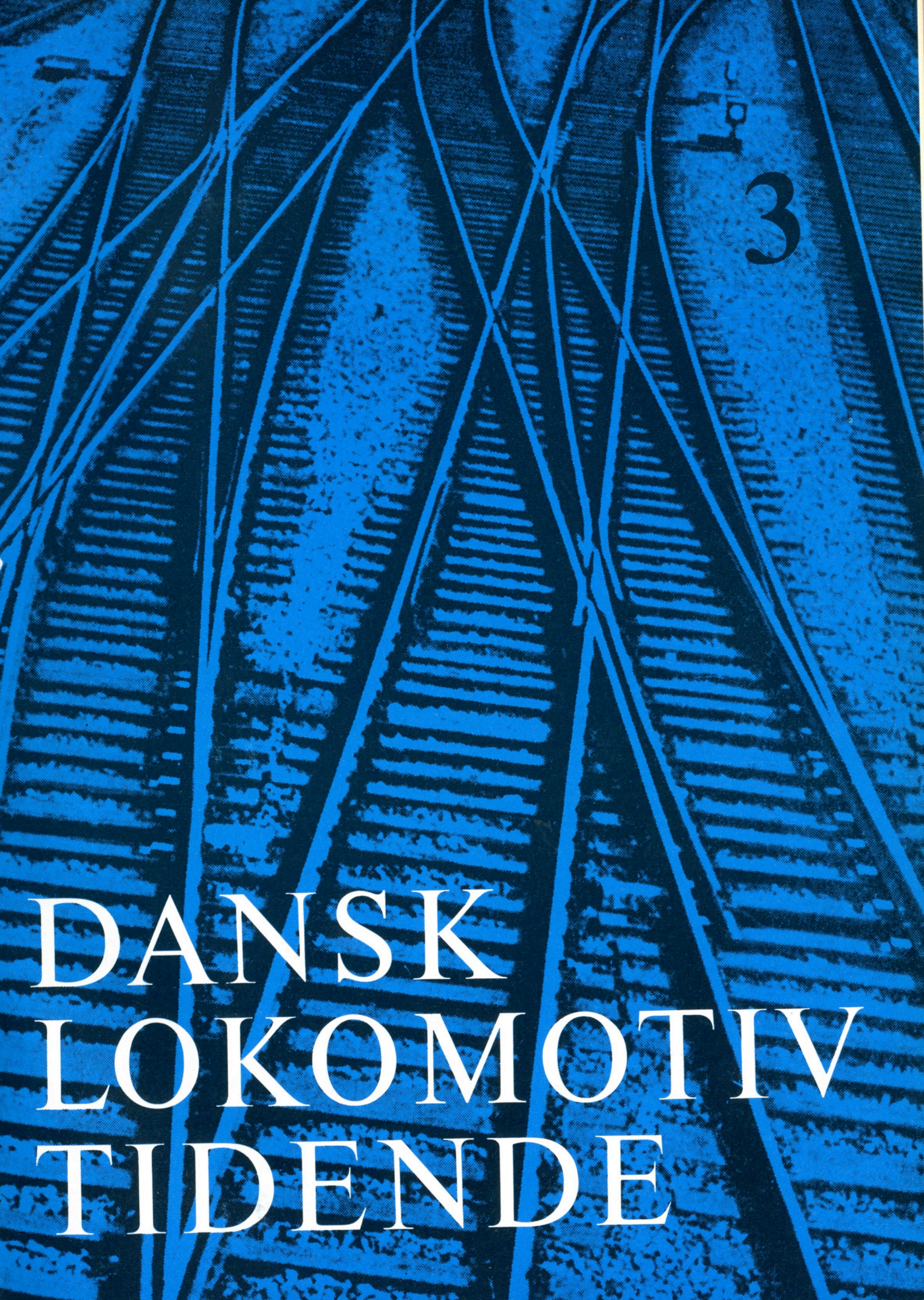


A high-contrast, blue-toned photograph of a railway track receding into the distance. The tracks are composed of parallel rails and cross-ties, creating a strong sense of perspective. In the upper right corner, a large, bold number '3' is superimposed. The overall image has a grainy, textured appearance.

3

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. MARTS 1975 – 75. ÅRGANG

3

Indhold:

Interne arbejdstidsbestemmelser	2
1920 indførtes automatisk dyrtidsregulering	3
Et sundt arbejdsmiljø	4
Udstødsos i førerrum 2 på MZ	7
Forhandlinger uden store arm- og ben-sving	8
Trafikpolitisk samtale med J. Bilgrav-Nielsen	10
A eller B menneske	13
En opgave i at bevare minder om jernbanemiljøet	14
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.

Blandt andet i konsekvens af arbejdstidsnedsættelsen fra 1. december 1974 har foreningen haft forhandlinger med styrelsen for DSB for at få ændret de interne arbejdstidsbestemmelser for lokomotivpersonale. For de fleste ændrings vedkommende er der tale om forhold, der ved flere kongresser har været fremsat som forslag fra afdelingerne. I en kort gennemgang skal der i det følgende gives en oversigt over de punkter, som har været forhandlet. Der skal laves en formulering, som imødekommer ønsker om hvilepause i »ubrudt« tjeneste i videst mulig omfang. Maksimumstjenesten den enkelte dag må ikke overstige 12 timer. Bestemmelsen er uændret. Uafbrudt tjeneste tjeneste ved togfremførsel begrænses til 9 timer. Falder 2 timer af tjenesten mellem kl. 23.30–7.00 må den uden passende afbrydelse ikke være længere end 8 timer. Det månedlige nattetimetotal bør ikke overstige 50 timer (beregnet i tidsrummet kl. 22–6). Rådighedstjeneste må ikke anordnes med mere end 8 timer. Anordnes rådighedstjeneste efter udført køretjeneste, må tjenesten sammenlagt ikke overstige 10 timer. Rt er undtaget fra reglen. Det skal ved tilrettelægning af tjenesten tilstræbes, at den ugentlige aftenfrihed udgør ca. 50%. Nedsættelse af hviletid mellem 2 døgn hovedarbejder til 8 timer ved omskiftning i tjenesten skal så vidt der er muligt ikke anvendes uden lokopersonalets samtykke, og dette ophæver ikke hidtidig praksis, hvorefter der skal være mindst 11 timers ophold på hjemstedet. Underretning om tjeneste skal tilstræbes givet 5 dage forud. Der gives i snit fridag hver 6. dag. Weekend-fridage lægges fra 1. juni på lørdag/søndag og søndag/mandag. Øvrige fridage bliver »korte« fridage efter 40 timers reglen. Foreningen har ønsket et minimumsantal weekend-fridage på 18 og alle placeret lørdag/søndag. I aftaleperioden køres efter foran nævnte regler, men i den samme periode skal en arbejdsgruppe prøve at finde ud af et system, der giver flest mulige lørdag/søndag fridage op til 18 årlige lange fridage. Modregning af skæve helligdage og ubekvem arbejdstid skal begrænse den ugentlige arbejdstid til ca. 38 timer. I aftalen om arbejdstidsnedsættelsen til 40 timer ugentligt er fastlagt, at der for hver 5 dages ferie skal søges en arbejdsfri dag med. Med det differencierede fridagssystem lokopersonalet nu får, har bestemmelsen måttet tilpasses. Sålange der i det normale turmønster udsættes et antal lange fridage (weekend-fridage), der er mindre end halvdelen af det samlede antal fridage, og der ikke gives et hertil svarende antal kørte fridage, afskrives der forlods kun 2 feriedage.

Automatisk dyrtidsregulering 1920

Det pristal, vi kender i dag, kom til verden som et ægtefødt barn af første verdenskrig. Sådan set havde vi haft pristalsberegning tilbage til 1876, men disse pristal gav ikke noget stabilt billede af forholdene, da de for det første var en gros pristal og for det andet hvilede på et grundlag af priser, der blev betalt af offentlige institutioner.

Første verdenskrig med dens voldsomme prisstigninger skulle få de fleste lande til at etablere et pristal som en målestok for den side af den økonomiske udvikling. Statsmagten måtte have eksakte tal at holde sig til, og i Danmark blev det første detaljpristal offentliggjort 19. december 1914.

Det blev Statistisk Departement, der skulle få til opgave at regne pristallene ud, og at netop denne opgave var noget ganske nyt for embedsmændene ses af udtalelser om, at man »nu måtte gå i gang med opgaver, man ikke havde tænkt sig«.

Det er synd at sige, at pristallet vakte opsigt, da det for første gang blev offentliggjort med en lille notits i bladene. Folk havde så meget andet at interessere sig for, og pressen ofrede betydelig mere plads på omtalen af rugpriserne. Rigtigt var det desuden, at for den jævne mad havde pristallet ikke nogen øjeblikkelig praktisk betydning, for der foretoges jo ingen lønregulering efter det. Grundlaget for det nye pristal var juli 1914. Her satte man pristallet til 100, og man kunne nu i december konstatere, at det var steget væsentligt, og at en arbejder med indtægt fra 1200 til 1600 årligt bare gennem den sidste måned havde en udgiftsforøgelse på ti pct.

Det siger sig selv, at en så voldsom prisudvikling, som der var sket gennem krigens første måneder, måtte skabe uro hos lønmodtager-

ne, der ikke fik nogen kompensation for prisstigningerne. Sagen var, at man havde løbende overenskomster til juli 1916, og at der derfor ikke forelå nogen mulighed for kompensation, selv om priserne i løbet af de to år steg med 30 til 50 pct.

Såvel fra arbejdernes som fra arbejdsgivernes side havde man en tendens til at anse krigen for noget kortvarigt og prisstigninger som noget ganske ekstraordinært, og da der i 1916 blev givet 20 pct. lønforhøjelse, blev det kraftigt pointeret, at situationen var ganske unormal.

Om situationen var unormal eller ej, kunne alle lønmodtagere i 1916 have grund til at føle sig utilfredse, da selv denne ekstraordinære lønforhøjelse ikke nær fulgte prisstigningen. Afgørende var det imidlertid, at man fra nu af ved forhandlinger på arbejdsmarkedet tog pristallet i betragtning.

Pristallet, som fra begyndelsen kun var tænkt som en orientering for statsmagten, fik nu praktisk betydning for den enkelte lønmodtager. Rigtig gavn af pristallet, mente man dog først at ville kunne få, når en ordening kunne blive truffet, så lønnen automatisk ville blive større eftersom priserne gik i vejret.

En sådan automatisk lønregulering blev den første oktober 1919 lovfæstet for tjenestemændenes vedkommende. Efter en meget lang og dybtgående strid enedes man endelig om, at man uanset grundlønnsens højde ville give en ensartet dyrtidsportion, og som halvårligt skulle reguleres efter pristal.

Den 29. marts 1920 indførtes på arbejdsmarkedet den automatiske dyrtidsregulering. Det var ikke gået stille af. Først trevne forhandlinger, der endelig førte til lock-outvarsler, men som senere på grund af de politiske begivenheder om-

kring Christian X'endes afskedigelse af ministeriet Zahle førte til generalstrejkebeslutning, der igen bevirkede politisk og fagligt forlig.

Politiske og rent faglige bestræbelser førte frem til et forlig, der gav en automatisk dyrtidsregulering med to øres tillæg for hver 3 points pristalsstigning. Pristallet havde endelig bevist sin berettigelse også på arbejdsmarkedet.

Pristalsreguleringen var dog kun lovgivet for tjenestemændene. De øvrige lønmodtagere måtte under givne forhold søge at håndhæve det princip, at lønnen måtte følge prisudviklingen, et spørgsmål, som endnu den dag i dag er aktuelt, og som økonomerne er uenige om med hensyn til virkningen på samfundet på længere sigt.

Prisudviklingen skulle i tyverne komme til at gøre lønreguleringen uaktuel. Fra 1926 gik pristallet ned fra 184 til det i 1932 nåede et lavpunkt med 154. Den automatiske dyrtidsregulering spillede ikke mere nogen rolle, og den blev først genindført i 1939 og kvartalsvis for hver 3 points udsving.

Under krigen offentliggjordes pristallet som sædvanlig, men den automatiske dyrtidsregulering blev kun af betydning for visse faggrupper. I 1946 genindførtes den atter, men den har i tidens løb undergået flere forandringer. Den jævnt stillede families forbrug, som man er gået ud fra er blevet set fra andre synspunkter. Til at begynde med beregnede man pristallet ud fra den jævne arbejders forbrug. Senere har man taget højere lønnede funktionærer og arbejdere med i beregningen. Ligeledes har man »skrællet« pristallet ved at befri det for skatter og afgifter.

Om pristallet har stået megen diskussion, som det har gjort det om
(afsluttes side 17)

Et sundt arbejdsmiljø er lige så afgørende som produktionens mål



Det står skidt til med arbejdsmiljøet på mange danske arbejdspladser. Det fremgik med meget stor tydelighed af den store arbejdspladsundersøgelse blandt 7.000 LO-medlemmer i fjor.

En meget energisk motivering og deraffølgende indsats for at forbedre miljøet på vore arbejdspladser skal derfor øjeblikkeligt sættes igang. Det skal gøres forståeligt for såvel politikere, samfundsplanlæggere, lønmodtagere – og ikke mindst virksomhedsledere og arbejdsgivere – at skabelsen af et sundt og godt arbejdsmiljø er nøjagtig lige så vigtig som opnåelse af virksomhedens produktionsmæssige målsætning – måske vigtigere.

Det synes at være en af grundideerne bag den 3. rapport fra Arbejdsmiljøgruppen, som præsenteredes for offentligheden den 27. februar.

Grundlaget

Den nye rapport fra gruppen af forskere, tillidsfolk o.a., som blev nedsat af arbejdsminister Erling Dinesen i 1971 for at gennemgå arbejdsmiljøets mange problemer og stille forslag til løsning, bygger direkte på det nye vurderingsgrundlag, som arbejdspladsundersøgelsen i gruppens rapport nr. 2 fremlagde.

Rapport nr. 3 tager nogle af de alvorligste og mest negative påvirkninger på arbejdspladsen op og gennemdrøfter muligheder for at løse de vanskeligheder, som skabes af disse. Det gælder støj på arbejdspladsen, de farlige stoffer og materialer og årsagerne til mange lønmodtageres rygsygdomme.

Indirekte

Men gruppen har ikke holdt sig udelukkende til disse påvirkninger,

men gennemdrøfter også de indirekte årsager. Det er først og fremmest arbejdstiden – herunder skifteholdsarbejdets betydning – og det er virkningerne af hurtigt tempoarbejde, akkordarbejde. Rapporten gennemdrøfter i sit sidste afsnit et forhold, som kaldes udstødning fra arbejdsmarkedet. D.v.s. nedslidningen af arbejderne og dermed den for tidlige afgang fra arbejdsmarkedet.

Støjgener

Støjgenerne var i arbejdspladsundersøgelsen en af de påvirkninger, der gav flest skader. 38 pct. svarede, at de var udsat for generende støj. Det svarer til ca. 340.000 LO-medlemmer.

Rapporten beskriver, på baggrund af disse uhyggelige tal, den ejendommelige dobbeltmoral, som vore nugældende love er udtryk for. Der må for øjeblikket på danske arbejdspladser ikke støjes over 90 db(A). (Angivelsen, decibel, er en måleenhed for støj, jo flere db(A), des kraftigere støj. 6 point på skalaen betyder en fordobling af støjen). Derimod må der i områder, hvor der er blandet bolig- og erhvervsbebyggelse kun støjes med 55 db(A) i arbejdstiden. Det er 7 gange så lidt, som arbejderne må udsættes for inde i virksomheden. Selv i rene erhvervsområder må naboen, altså en anden erhvervsvirksomhed, kun generes med 70 db(A).

Strammes nu

Gruppengennemdrøfter, hvilken støjgrænse, der er rimelig og som sikrer arbejderne mod høreskader på både kort og lang sigt. Man har fundet frem til en grænse på 70 db(A) som den ideelle. Men ud fra

realistiske betragtninger hedder det i Arbejdsmiljøgruppens rapport, at denne støjgrænse er »det endelige mål«. Indtil da skal der på meget kort sigt sikres overholdelse af den eksisterende støjgrænse på 90 db(A), men stramningerne skal startes allerede nu. Således må ingen nystartede erhvervsvirksomheder have et støjniveau, der ligger højere end 75 db(A) efter 1980, og de samme krav stilles over for eksisterende virksomheder i 1985.

Farlige stoffer

De kemiske påvirkninger er rapportens næste emne. Her gennemdrøftes mulighederne for at begrænse de mange risici og faremomenter, som i dag eksisterer på vore arbejdspladser på grund af de utallige farlige stoffer og materialer. De er særlig farlige for arbejderne, fordi deres sammensætning og hermed deres virkning på den menneskelige organisme på både kort og lang sigt ofte er total ukendt.

Det er dette forhold, der efter Arbejdsgruppens mening skal ændres på. Forslag til løsning hedder positiv-lister og åben deklaration på alle stoffer. Indførelse af dette betyder, at samtlige stoffer og materialer skal undersøges og godkendes, før de må benyttes i erhvervslivet. Hermed kan skadelige stoffer stoppes, før de når at ødelægge arbejderens helbred.

Modsat nu

Det er en meget drastisk ændring i forhold til nu, hvor næsten det omvendte gør sig gældende, at alt må benyttes, indtil det viser sig, at der faktisk er skadelige virkninger forbundet med brugen.

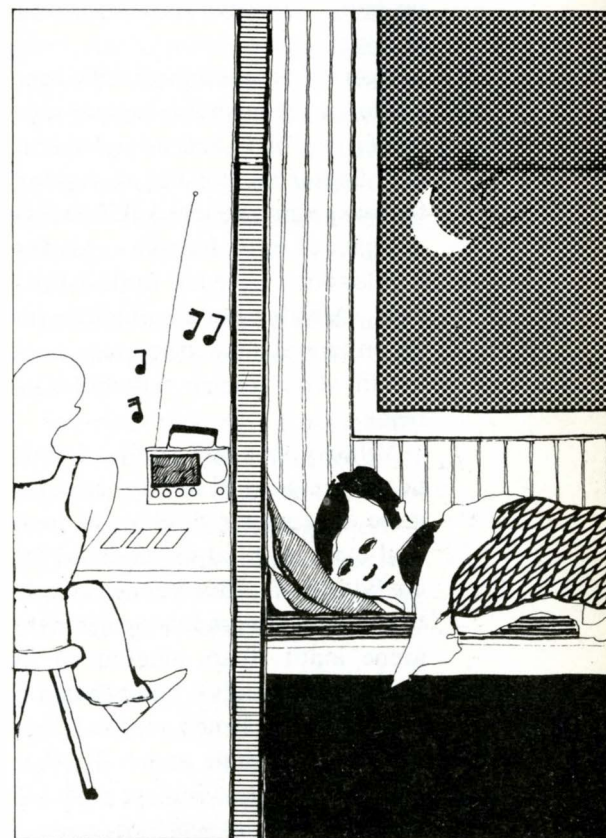
Positiv-lister har derfor i længere tid været et af de krav, som ofte er

blevet rejst i debatten om forbedring af arbejdsmiljøet. De har den indlysende fordel, at erhvervslivet tvinges til at tage stilling til arbejdsmiljøproblemer, når et nyt stof fremstilles. Det skal bevises, at det også i miljømæssig henseende er i orden.

»Hemmelighed«

Det er måske af denne grund, at erhvervslivet indtil nu har været modvillig. Modstanden er ofte blevet præsenteret i form af påståede vanskeligheder med de mange stoffer, hvis sammensætning i dag er »fabrikationshemmeligheder«.

Arbejdsmiljøgruppen ser ud til at være faldet for den samme argumentation, idet det foreslås at oprette et Storm P'sk system med en oplysningscentral, hvor firmaer kan deponere hemmelige opskrifter



på stoffet. Når en ulykke sker, kan arbejderne, bedriftslægen eller hospitalet via kodeoplysninger på stoffet hente de nødvendige oplysninger om virkning og behandling i oplysningscentralen.

Hele denne idé virker omstændig og unødvendig i dag, hvor den kemiske industri er så udviklet, at ethvert firma kan analysere sig til sammensætningen i konkurrenternes nye varer. Kun arbejderne og forbrugerne snydes ved de meget omtalte »fabrikationshemmeligheder«.

Ryglidelser

Den tredje direkte påvirkning, der omtales i rapporten, forårsager de mange ryglidelser som arbejdspladsundersøgelsen viste. Afsnittet afslører ingen store nyheder eller opsigtsvækkende forslag, men konstaterer blot, at der ikke mangler viden om sagen – der skal blot sættes gang i effektive forbedringer af arbejdet.

Blandt de mere indirekte årsager til dårligt arbejdsmiljø fæstner rapporten sig bl.a. ved arbejdstiden. Den lægger en stor del af skylden for mange miljøgener på skifteholdsarbejdet og foreslår derfor 4-holdsskift i stedet for 3-holdsskift. Desuden bør samfundet i sin indretning af sin service tage hensyn til, at der foregår skifteholdsarbejde.

Miljøgruppen går kraftigt ind for udvidet adgang til deltidsbeskæftigelse og foreslår direkte, at man skal have ret til at gå på deltid fra det fyldte 60 år. Man kunne nedsætte arbejdstiden gradvis op igennem årene indtil 70-års alderen og så samtidig give delvis kompensation for at lønnen går ned, ved at udbetale en tilsvarende andel af folkepensionen. Dette vil spare en del af presset på førtidspensioneringen.

Akkordarbejde

Akkordarbejde får et meget kraftigt »slag i ansigtet« af gruppen, som heri lægger årsagen til nedslidende og ødelæggende tempoarbejde og grunden til den manglende arbejdsglæde. Gruppen foreslår, at der fastsættes nogle grænser for, hvor højt man må gå op i arbejdstempo. Den foreslår endvidere, at den arbejdspsykologiske forskning koncentrerer sig om at skaffe et grundlag, så man kan fastsætte sådanne arbejdstempo-grænseværdier.

Udstødning

Et stærkt stigende antal personer kan ikke beholde deres arbejde og kan ikke få et nyt job på det åbne arbejdsmarked selv efter længere tids ledighed. Det er dem, det sidste og meget spændende afsnit i rapport nr. 3 handler om. Miljøgruppen kalder dem »de udstødte« fra arbejdsmarkedet. De, der har svært ved at blive i aktivt arbejde, er navnlig de ældre, de u-udannede – heriblandt kvinderne – og dem, der af andre grunde er svagt stillede. At problemet er meget stort dokumenteres med oplysningen, at kun 40 pct. af personerne i en årgang på 67 år ikke allerede har en eller anden form for pension – de 60 pct. er stødt ud eller skrækket af!

Rapporten gennemdrøfter, hvordan problemet kan løses – den onde udstødningscirkel brydes. – Dels kan man hjælpe personen og dels kan man gøre noget ved arbejdspladsen. Indtil nu har man mest gjort det første. Vi mener, at man i langt højere grad må satse på det sidste, konstaterer rapporten tør.

Det fastslås endvidere, hvor helt afgørende det er, at der føres en

økonomisk politik og beskæftigelsespolitik, som sikrer arbejde til alle. Årsagen er den enkle: at det i en arbejdsløshedssituation navnlig vil være de svagest stillede, det går udover, og arbejdsløsheden sætter yderligere fart i udstødningen og skaber store sociale problemer, også længere ud i fremtiden.

Blandt gruppens forslag til løsninger er udbygning af de erhvervsfaglige grunduddannelser, så det bliver lettere at skifte job, og gruppens tro på omflyttelighed går igen i ønsket om en mere aktiv arbejdsformidling og erhvervsvejledning, samt præmiering af mobilitet på arbejdsmarkedet. Endelig foreslås udvidet adgang til revalidering.

Varslingspligt

Mere konkret med hensyn til arbejdsmiljø foreslår gruppen, at nærdemokratiet styrkes via indførelse af jobændrings-grupper, og at arbejdspladserne i højere grad end nu tilpasses den enkeltes behov og muligheder. Rapporten går varmt ind for det direktiv fra EF, som kræver varsling af afskedigelser og virksomhedslukninger og anbefaler, at reglerne udvides til også at omfatte offentligt ansatte. Gruppens sidste forslag gælder en fælles ansættelseslov for alle, fordi man åbenbart er af den mening, at lovgivningsmagten kan skabe bedre ansættelsesvilkår for lønmodtagerne end de faglige organisationer er i stand til.

Denne korte og skematiske gennemgang af nogle af hovedpunkterne i rapport nr. 3 kan kun give et snævert indtryk af indholdet. Men måske netop så meget, at læseren får lyst til at deltage i den debat, som denne rapport, ligesom sine to forgængere, utvivlsomt vil fremkalde.

Udstødsos i førerrum 2 på MZ 1427-1446

Af afdelingsing. J. P. D. Johansen

I de senere år er vort samfund blevet mere miljøbevidst, og statsbanerne skal naturligvis også søge at skabe det bedst mulige miljø både for passagerer og personale samt for beboerne langs banerne og samfundet som helhed.

Man kan imidlertid – som det følgende viser – komme ud for, at bestræbelserne for at forbedre forholdene for en af disse parter giver ulemper for en anden part, samt en hel del problemer, før ulemperne er afhjulpet.

Efter at de første MZ lokomotiver af ovennævnte serie havde været i drift ca. et halvt år, kom der indberetninger om ubehagelig udstødsos i maskinrummet, og om at denne os trængte ind i førerrum 2, hvilket foranledigede berettigede klager fra lokomotivførerne og DLF.

En nærmere undersøgelse viste følgende sammenhæng:

Fra DSBs side havde man ønsket, at disse nye og stærkere MZ lokomotiver skulle være mere støjsvage end de foregående to serier MZ.

Dette førte til, at lokomotiverne blev forsynet med en mere effektiv udstødslyddæmper og til, at leverandøren, for at nedsætte maskinstøjen fra lokomotivet til omgivelserne, flyttede filterne i sidevæggene op i tagrundingen, samtidig med at sidevæggene i maskinrummet blev støjisoleret. Denne flytning af filterne bevirkede imidlertid, at udstødet, der under visse forhold stryger hen ad taget, blev suget gennem tagfiltrene ned i maskinrummet. Endvidere viste det sig, at den i forhold til MY og MX ændrede front på MZ (ingen »næse«) havde ændret strømningsforholdene udenfor lokomotivet, således at såfremt et sidevindue i førerrummet blev åbnet ved høj hastighed eller blev utæt, opstod der et under-

tryk i førerrummet i forhold til maskinrummet på op til 35 mm vand-søjle, og ved utætheder mellem førerrum og maskinrum blev luften i maskinrummet derfor suget ind i førerrummet.

Det viste sig også, at der i de først leverede lokomotiver fandtes utætheder i førerrummene ved de fire lemme, bag hvilke gummiophængene for førerrummene findes, hvorimod der ikke dengang fandtes utætheder ved førerrumsdørene. Lemmene blev derefter tættet på samtlige lokomotiver.

Den næste opgave var at fjerne osen fra maskinrummet.

Først forsøgte man at indskrænke udstødsarealet, således at udstødsgassen blev presset højere op over taget, samtidig med at der blev foretaget en tætning mellem udstødsrøret og tagpladen.

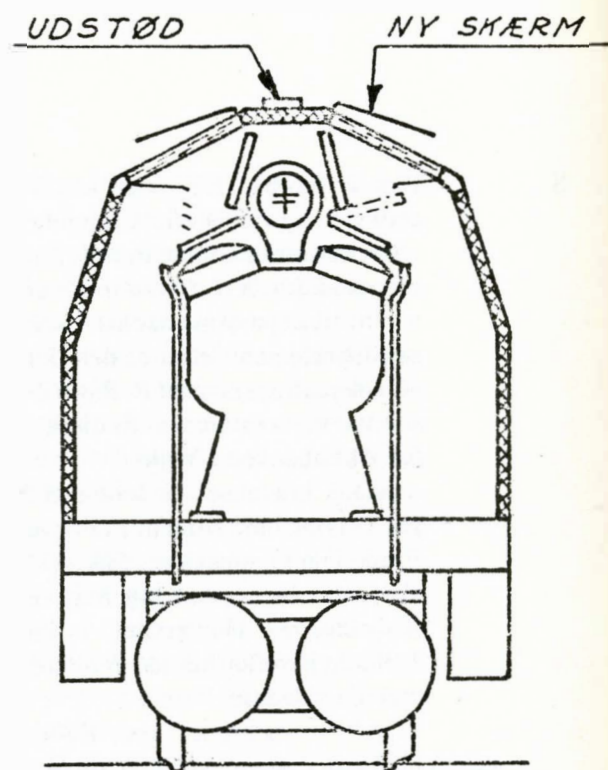
Disse foranstaltninger alene gav dog ikke det ønskede resultat.

Som næste skridt blev der, på MZ 1446 – inden dette lokomotiv blev leveret fra fabrikken – monteret halvskærme over alle indsugningsfiltrene i taget, (fig. 1) således at den udvendige luft til maskinrummet blev suget ind nærmere ved lokomotivets sidevægge. Herved opnåedes, at udstødsgassen ikke så let blev suget ned i maskinrummet.

Dette arrangement viste sig at give et så godt resultat, at vi i samarbejde med leverandøren gik videre ad denne vej.

Efter at der i særlig grad havde vist sig ulemper på MZ 1432, undersøgte vi dette lokomotiv og fandt, at de dobbelte gummitætningslister på dørene mellem maskinrummet og førerrum 2 var gået løse og således nu ikke virkede efter hensigten.

Tætningslisterne på alle MZ's døre blev som følge heraf eftergået og bragt i orden.



MZ nr. 1439 – som også havde givet anledning til klager – blev derefter forsynet med noget ændrede skærme over tagfiltrene ligesom åbningen mellem udstødsrøret og tagpladen blev gjort fuldstændig tæt. Ved prøvekørsel med dette loko – såvel før som efter ændringen – har kemiske målinger og en subjektiv bedømmelse af luften vist, at osen såvel i maskinrum som i førerrum praktisk talt er fjernet, hvorefter der er givet ordre til at montere skærme ved tagfiltrene og tætninger ved udstødet på alle MZ 1427-1446.

Indtil dette skrives er ændringen foretaget på MZ nr. 1429-32, 1435 og 1441.

Samtlige MZ-loko af omhandlede serie vil endvidere blive forsynet med sidevinduer af en ny konstruktion, som er mere tætte og lettere at betjene og vedligeholde. Disse nye vinduer er foreløbig monteret på MZ 1441 og i førersiden på MZ 1445 og 1446.

Når alle MZ 1427-1446 er forsynet med de nævnte tagskærme og tætninger samt nye sidevinduer, regner vi med, at ulemperne fra udstødsosen er helt elimineret.

Forhandlinger uden store arm- og bensving

Den 1. februar 1975 blev kontorchef i finansministeriets lønnings- og pensionsdepartementets 3. kontor, cand. jur. *K.J. Christensen* udnævnt til departementschef i samme departement, efter at den tidligere departementschef *P. Bjørn Olsen* var blevet udnævnt til direktør for Aktivbanken i Vejle.

K.J. Christensen er født den 2. juli 1925 og blev student i 1944 ved Fredericia Gymnasium. Sin juridiske embedseksamen tog han ved Københavns Universitet i juni 1950, og herefter har karrieren formet sig således:

1. 9.1950: Sekretær ved Københavns Kommunes Skattedirektorat.

1.10.1950: Finansministeriet – sekretær i pensionskontoret.

15.2.1952: Sekretær i det daværende lønningskontor.

1. 1.1954: Sekretær i det nyoprettede 2. lønningskontor.

1. 1.1959: Sekretær hos konsulentten i overenskomstsager.

1.10.1961: Fungerende konsulent i overenskomstsager (d.v.s. chef for 3. lønningskontor).

1. 4.1965: Udnævnt konsulent.

1. 4.1966: Stillingsbetegnelsen ændret til kontorchef.

CO-Information har besøgt den nye departementschef i kontoret i Torvegade 2 i København for at ønske til lykke med udnævnelsen og benyttede samtidig lejligheden til at stille K.J. Christensen nogle spørgsmål:

– *Hvorledes bedømmer De tjenestemændenes forhandlingsret i henhold til 1969-loven i forhold til den tidligere lov?*

– Noget egentlig brud med principperne i den hidtidige retsstilling for tjenestemænd mener jeg ikke 1969-loven var. Men der indførtes adskillige forbedringer af mere praktisk og teknisk betonet art.

Lønopbygningen blev moderniseret, og aftalesystemet blev indført. Hermed nærmede tjenestemændenes ordning sig til det, der kendes indenfor overenskomstområdet. Man fik gennemført en hovedaftale, som imidlertid på flere punkter minder mere om forhandlingsregler end om hovedaftaler på overenskomstområdet.

En væsentlig forbedring, jeg særligt vil fremhæve ved den nye lov, er, at hvor man tidligere ustandseligt skulle have lovændringer, hver gang der blev indgået nye aftaler om f.eks. lønninger, funktion, sygdom m.v., kan det i dag rummes indenfor hovedaftalens rammebælb, således at lovændringer nu er unødvendige.

– *Som noget nyt blev indført forskellige lønrammer inden for samme stillingsbetegnelse. Det var vel egentlig ikke nogen forenkling?*

– Det var nok heller ikke meningen, at der på dette punkt skulle være en forenkling. De helt store forenkling ville jo være, at samtlige tjenestemænd fik en og samme løn, uanset arbejdsområde, ansvar, alder, tjenestestedets placering o.s.v., men om noget sådant kan der vist ikke skabes enighed mellem organisationerne.

Efter min opfattelse var der dengang et behov for et større antal lønrammer end efter den gamle lov. Man kan udmærket opstille gode argumenter for en endnu større differentiering end den nuværende. Tænk i den forbindelse blot på de gentagne påstande om, at det offentlige er lønførende. Dette kan finde næring i den omstændighed, at statens lønssystem er for unuanceret.

– *Loven havde også det sigte at skabe en ligestilling mellem overenskomstansatte og tjenestemænd. Er intentionerne fulgt?*



– Den balance, der dengang blev etableret i forhold til de overenskomstansatte, mener jeg fortsat består. De to personalegrupper har siden 1969 stort set fået de samme lønstigninger.

– *Er 60-års grænsen som i dag eksisterer for advancement relevant – en 60-årig føler sig vel ikke opbrugt?*

– Enhver generel aldersgrænse kan i det enkelte tilfælde virke mindre rimelig. Det er heller ikke alle 70-årige, der føler sig »opbrugt«, men de tvinges af loven til at gå i denne alder. Der er vist en stor videnskabsmand, der har sagt, at folk over 40 år meget sjældent får geniale ideer. Nogle går åndeligt talt i stå i 30-års alderen, andre er friske til de er 90. Gennemsnitlig er 60-års grænsen vel ikke urimelig. Det er vel trods alt sådan, at de fleste, der kommer op i 60'erne, ikke selv ønsker de store forandringer.

– *Pensionisterne fører en konstant kamp imod samordningsfradraget. Tror De, at deres anstrengelser en dag vil lykkes?*

Man skal ikke give sig af med at spå, men hvis det engang kan påvi-

ses, at statspensionisternes samlede vilkår er ugunstigere end dem, der bydes andre pensionister, er det vel sandsynligt, at der kan rejses tilstrækkelig politisk interesse for, at man tager spørgsmålet op.

– *Vi gik over i tjenestetidsnedsættelsen pr. 1.12.1974. Her blandede man pludselig frokostpausen ind i billedet. Var det for at undgå, at tjenestetidsnedsættelsen blev effektiv?*

– Nej, det var ikke tilsigtet at gøre tjenestetidsnedsættelsen illusorisk. Der er ikke sket nogen ændring i reglerne om pauser. Det vil sige, at der på tjenestesteder, som man af tjenstlige hensyn ikke kan forlade i sin frokostpause, fortsat sker medregning af denne i tjenestetiden. Jeg vil dog godt tilføje, at det er arbejdsgiverens naturlige pligt at sørge for, at arbejdstiden udnyttes så effektivt som muligt.

– *I cirkulæret blev også nævnt, at det kan forhandles i samarbejdsudvalgene. Hvilken betydning tillægger De dem?*

– Jeg tillægger samarbejdsudvalgene stor betydning. I mange år førte de en noget tilbagetrukket tilværelse, hvis de overhovedet fandtes. Men det er mit indtryk, at det i stadig højere grad erkendes, at man her har fået et middel til på mere systematisk måde end hidtil at komme i kontakt med hinanden. Jeg tror, at man her kan forhindre, at en række problemer vokser sig store og uløselige. En arbejdsplads har en mulighed for gennem samarbejdsudvalget at blive en harmonisk helhed, bl.a. fordi alle persongrupper her har lejlighed til at tale med hinanden. Det er blevet noget vanskeligere for cheferne at leve i ophøjet majestæt, hvis de skulle have tilbøjelighed til noget sådant.

– *Nu skal vi snart føre lønforhandlinger. Kan vi få en upolitisk*

bedømmelse af dyrtidsreguleringens fremtid?

– Det spørgsmål er jo ren og skær politik. Det er kun 5–6 år siden, at man i rørende enighed vedtog den nuværende ordning, som vel ud fra et lønteknisk synspunkt må siges at have virket udmærket. Når man ser ordningen med andre samfundsgruppers øjne, kan jeg imidlertid godt se, at selve betegnelsen »dyrtidsregulering« måske ikke er så heldig. Hundretdusindvis af arbejdere i det private erhvervsliv har hidtil haft en ringere dyrtidsordning, men mange er tilbøjelige til at overse, at disse grupper har andre muligheder for lønstigninger, som tjenestemændene ikke har. Det er mit indtryk, at meget af diskussionen om dette emne i virkeligheden mere er en diskussion om ord end om realiteter.

– *De kommer til at føre mange forhandlinger med Tjenestemændenes Fællesudvalg (TFU). Bliver det med den knyttede næve eller den fremstrakte hånd?*

– Jeg glæder mig meget til forhandlingerne med TFU. Nu har jeg jo gennem mange år forhandlet med andre organisationer og ser frem til også at stifte bekendtskab med TFU's forhandlere.

Jeg har altid foretrukket at forhandle uden store arm- og ben-sving. Jeg har som observatør overværet en række forhandlinger med TFU, og det er mit indtryk, at TFU's forhandlingsform er ret kontant, uden at man pakker tingene alt for meget ind. Jeg foretrækker selv en sådan forhandlingsform, hvorved man kan undgå misforståelser, hvilket alt for meget komediespil let kan føre til. Der er altså tale om en fremstrakt hånd til kontante drøftelser i en saglig og venlig atmosfære – uden hermed er sagt noget om resultatet af forhandlingerne.

Efter regeringen Anker Jørgensen's tiltræden havde tjenestemændene den 27. februar en indledende forhandling med finansministeren om en ny lønftale.

På baggrund af den politisk-økonomiske stilling – og ikke mindst manglende kendskab til resultaterne af forhandlingerne på det private arbejdsmarked – kunne tjenestemændenes forhandlere ikke regne med altfor konkrete tilkendegivelser af rammen for en lønftale, men det er overvejende sandsynligt, at eventuelle lønforbedringer kun påregnes til tjenestemænd på de lave skalatrin.

Der sigtes mod ensartet dyrtidsregulering, som kan kombineres med en taktregulering. Det konkrete resultat af denne indledende forhandling blev, at nye forhandlinger ikke skulle optages, før man havde klarhed over, hvilke resultater man kom til på det private arbejdsmarked.

Det blev imidlertid tilkendegivet at de tre dyrtidsportioner, som januar pristallet udløste, skal udbetales til april efter de hidtil gældende regler. Opsparingsordningen for skalatrin 26 og derover uændret løber videre, indtil der er indgået en ny lønftale.

Forfremmelsesnævn

Bl.a. ved DSB blev der ved cirkulære af 13. november 1973 fra budgetministeriet fastsat retningslinier for en forsøgsordning med personalerepræsentation ved forfremmelses-sagssagers behandling.

Denne forsøgsordning skulle vurderes ved udgangen af 1974 og er siden forhandlet med centralorganisationerne, hvorefter disse har erklæret sig enige i, at forsøgsordningen løber videre indtil udgangen af 1975.

Trafikpolitisk samtale med Jens Bilgrav-Nielsen

10

I den samtale, som vi bringer med Det radikale Venstres trafikpolitiske ordfører, berører han især problemet omkring de store trafikprojekter på Saltholm. Han fastholder de tal og det talmateriale vedrørende udgifterne for projekterne, som han er kommet til.



Vi indleder samtalen med at spørge Bilgrav-Nielsen:

Der er stadig flertal i Folketingets trafikudvalg for Øresundsprojekterne?

Det tror jeg ikke, der er! – Eller rettere: Det tror jeg ikke, der var! Men nu har vi fået et nyt trafikudvalg – og et nyt folketing; og det er ret usikkert, hvordan det nu ligger. Vi ved, at 16 af modstandere af Saltholm-projektet er faldet ved folketingsvalget; men der er kommet mange nye ind, bl.a. 20 nye i Venstres folketingsgruppe, – og vi kender ikke deres holdning.

Men hvordan vurderer du det?

At der er tale om »fifty-fifty«!

Dog er jeg stadig af den opfattelse, at hvis partierne klart giver deres grupper fri afstemning, ret til at følge deres overbevisning, så vil der være et flertal imod aftalen, som den er nu.

Så er mulighederne for ratifikation heller ikke til stede?

Jeg mener ikke, at vi kan ratificere den aftale. Jeg mener heller ikke, at folketingets flertal vil gøre det. Men det betyder ikke, at man ikke er interesseret i at få gennemført enkelte projekter, der er i aftalen.

Det er jo sådan, at aftalen forudsætter, at Storebælts-forbindelsen gennemføres samtidig med, at H-H-tunnelen og Saltholm-lufthavn bygges – og samtidig med, at svenskerne bygger K.-M. forbin-

delsen – og at vi iøvrigt selv bekoster de landværtsanlæg, altså vejforbindelserne til K.M.-anlægget.

Og det vil koste?

Det vil i 1974-priser koste 10 mia. kr. Men det er de aktuelle priser. Vi kommer til at operere med et betydeligt højere beløb.

For at der ikke skal være tvivl, kan vi gøre opmærksom på, at Saltholm-projektet i lovforslaget var sat til 5 mia. kr. i 1974-priser. Damsgaard har senere, – et halvt år efter, meddelt, at det nu var nærmere de syv mia. kr. Det går hurtigt! Det er uoverskueligt for os at kunne bære alle disse opgaver på een gang!

Håber du, at dele af projekterne kan gennemføres?

Det er nødvendigt, at vi først siger nej til aftalen, – for derefter at få opgaverne »splittet« ud fra hinanden.

Er de radikale så parate til at gå igang?

Ja, og vi mener, at H.-H.-projektet skal prioriteres først, – sammen med Storebælt-forbindelsen.

Jens Kampmann hævder, at du har bidt dig fast i forkerte tal?

De opgørelser jeg har, stammer fra de samme papirer, som dem, Kampmann har. Men Kampmann er tilbøjelig til at holde sig til de oprindelige priser, – og jeg er tilbøjelig til at lægge den pengeforringelse, inflation, til, som samfundet er udsat for.

Og hvilke tal kommer du så til?

Jeg mener, at vi kommer til at erkende, at det er en halv mia. kr. for vor andel af H.H. – Og vi bliver nødt til at erkende, at det i øjeblikket er 7 mia. kr. til Saltholm. Så er det, jeg siger: Skal vi så først til at bygge i 1975 eller 1976, så er dette beløb i hvert fald ikke syv, men ti mia. kr. Det er for Saltholm. Og så er der Storebælt! Her er det rigtigt,





at hvis man vælger tunnelloøsningen, får man et anlæg, der ligger på et par mia. kr. Vælger man broløsning, kommer man op på 3-3½ mia. kr. Her siger jeg at det snarere er et beløb på 5 mia. kr., man skal regne med til det projekt. Så er vi ialt oppe på 15½ mia. kr.

Heri er vejarbejder ikke medregnet?

Nej. Vi skal til de 15½ mia. kr. lægge vejarbejder på Amager. Det er jo helt indlysende, at når vi bygger lufthavn på Saltholm, vil det øge trafikstrømmen i den motorvejslinie, som er den nordligste af motorvejslinierne på Amager. Denne linie kan kun holde et stykke tid, så skal der bygges et supplerende motorvejsanlæg til den rene Sveriges-forbindelse.

Hvad kommer det til at koste?

Det er i øjeblikket svært at sige noget om. Men de supplerende vej-anlæg på Amager har trafikministeriet sat til ca. 300 mill. kr. Lægger vi dem til 15,5 mia. kr., er vi oppe på 15,8 mia. kr. Og så må vi igen sige, at dette tal kun kan holde, når det er 1975-priser, vi måler i.

Spiller energikrisen ind i din bedømmelse af disse ting?

Ja, energikrisen har klart vist en stagnation i transportudviklingen i luften og på jorden. – Stærkest på biltrafikken; men også meget kraftigt på lufttrafikken.

Der er stadig tvivl om, hvorvidt det skal være bro eller tunnel over Storebælt?

Folketinget besluttede sig for bro – lavbro over Vesterrenden – og højbro over Østerrenden. Spørgsmålet er, om man skal have en tunnel under Østerrenden. Det undersøges af et ministerielt udvalg, som er lige ved at være færdig. Jeg er stemt for en broløsning, men er åben for en diskussion. Jeg vil blot nødig have, at hvis vi går igang på

Storebælt, at vi så går igang med et anlæg, som i løbet af få år er forældet og har en for lille kapacitet. Så hellere vente nogle flere år, inden vi går igang på Storebælt.

Du er lidt skeptisk med hensyn til transport af biler under Bæltet (på jernbanevogn)?

Skal vi transportere biler på jernbanevogne under Bæltet, er det jo kun en ny form for færgeri. Det er derfor et spørgsmål, om man skal gå igang med dette, hvis det kun bliver noget midlertidigt. – (Og vi senere skal gå over til, at bilerne selv kan køre over).

Konklusionen er, at du fraråder, at stor-projekterne realiseres nu?

Spørgsmålet er, om vi i den nuværende betrængte situation kan tillade os at lægge disse milliarder kroner ekstra på trafikinvesteringerne. Vi er jo travlt beskæftiget med at skære milliarder væk fra andre ministerier.

Der er dog også beskæftigelses-mæssige hensyn at tage?

Det er klart, at det spiller en rolle, ikke mindst for teknikerne. Men jeg vil fortælle om en hændelse til illustration af dette problem:

For otte dage siden skulle man for den nye Nationalbank sætte yderstenene op omkring bygningen. Dertil anvendte man en entreprenør med tyske murere. De kunne gøre det for 21,- kr. i timen; de danske skulle have 50 kr. Det siger lidt om, hvem der har chancen for at få de store, danske arbejder i trafiksektoren, når de skal udbydes i international licitation. Jeg tror ikke, at man uden videre skal regne med, at danske arbejdere og teknikere er dem, der bliver antaget på de danske trafik-anlæg. Men i øvrigt varer det længe, før der bliver virkelig beskæftigelse vedrørende disse projekter for arbejderne.

Ja, men for teknikerne?

Men projektet skal stadig kunne begrundes, – også, selvom man vil bruge det som beskæftigelsesmæssigt projekt.

Penge til de store trafikprojekter kan vel lånes i udlandet?

Jens Kampmann er den eneste danske, der siger, at disse penge uden videre kan lånes i udlandet. Jeg tror ikke på det! Jeg tror ikke, at vor samlede udenlandske lånemasse bliver større af den grund, at vi henviser til, at det drejer sig om store trafik-projekter. Og da slet ikke, hvis vi ikke kan påvise, at det er det allermest fornuftige, som vi kan investere i.

Og det mener du ikke, man kan med hensyn til Saltholm?

Nej, for der er ingen trafikal begrundelse for at gå i gang med at investere på Saltholm. Der er stagnation i lufttrafikken. Selskaberne har et år med vanskeligheder. Der er ikke et presserende behov for at gå i gang med en sådan investering. – Iøvrigt tror jeg heller ikke, at påstanden om rentabilitet for disse projekter er rigtig.

Har du en kommentar til de foretagne nedskæringer på driften indenfor statsområder bl.a. DSB?

Man må beklage dem. Men når jeg kan se, at DSB, f.eks. på Storebælt, er i stand til at skære sejladsen ned med 10–12% fra januar. Så må det betyde, at DSB (også med den nedsatte aktivitet på grund af mindre transport på grund af oliekrisen), har haft mulighed for at indvinde dette beløb (det nedskårne beløb). Men jeg indrømmer, at jeg gerne så, at man i stedet kunne have brugt pengene til øget rationalisering på anlæggene. Iøvrigt synes jeg, at der indenfor DSB på togdriften er en rationalisering i gang, som er særdeles værdifuld. Jeg tænker bl.a. på Intercity-togene. Det er et system, vi skal udvikle. Jeg håber selv, at vi

en dag får DSB's toget så godt udviklet, at vi kan aflaste den indenrigske flyvetrafik. Det betyder også, at vi skal have den faste forbindelse over Storebælt.

Hvad er du mest optaget af i øjeblikket indenfor DSB's regi?

Af S-banedriften. Jeg mener, at vi skal gå videre, end det er tilfældet med Damsgaards forslag. – F.eks. på Køgestrækningen. Jeg mener, at vi skal tage hele Køgestrækningen nu på een gang. Jeg så også gerne, at vi kom helt igennem til Roskilde med S-bane. Men jeg ved, at der er en diskussion igang, som måske betyder, at det er mere fordelagtigt at udvide sporantallet på hovednettet. Det må vi klare af.

Du mener, at det er rigtigst at udvikle Københavnsområdet mod Syd- Sydvest?

Ja. Vi er modstandere af, at der skal udvikles mere på Amager, – og derfor tror jeg, at den omhandlede S-togsudvikling vil fremme den rigtige udvikling (bymæssigt).

Hvad med S-tog ud over Ballerup?

Der er foreslået en udvidelse fra Ballerup til Måløv, og den går vi klart ind for. Men udviklingen den vej og videre ud er ikke så presserende som mod Køge-Roskilde.

Har du yderligere kommentarer til DSB's trafikpolitiske linie?

Jeg synes i høj grad, at DSB i de seneste år er begyndt at vise ansigt. DSB er ved at blive populær i befolkningen. Og vi har tydeligt set, efter at energikrisen er kommet til landet, hvordan DSB's persontal af rejsende øges. Jeg mener, at det betyder, at befolkningen er ved at acceptere DSB's transportservice. DSB er klar over, at man selv kan forny sig og stadig gøre det bedre!

Hvordan vurderer du H.T.?

H.T. er et meget positivt initiativ. Men hvis prisen på billetterne i

dette område ikke dækker omkostningerne, kan det ikke være statskassen, som skal dække dette underskud. Det må være de kommuner, som foretrækker at køre med et selskab, der ikke dækker omkostninger, som betaler. Man må jo huske på, at der er egne i landet, hvor baner er nedlagt; og skal man nu i disse egne være med til at betale til, at man holder et så lavt billetprisniveau, at staten skal betale, kan de pågældende egne befolkning kun sige: Hvorfor nu det?

Hovedstadsområdet bør dække omkostninger?

Ja. Hovedstadsområdet bør dække omkostningerne, når H.T. har en billetpris, der ikke dækker omkostningerne.

Bør der ske en samordning mellem den private og offentlige busdrift?

Ja, men vi skal være klar over, at der stadig skal være plads til den private busdrift. Der bør også lægges en norm for, hvilket serviceniveau, der skal være.

Om vejloven og om vejrefusionernes afskaffelse siger Bilgrav-Nielsen til slut:

Jeg mener, at det principielt var rigtigt, at refusionerne afskaffedes (til kommunerne).

Burde man undersøge vejadministrationen lidt?

Ja. Det er jo sådan, at amterne for statens regning udfører et stykke arbejde i planlægningsøjemed. Jeg kunne godt tænke mig, at det var amterne selv, der helt og holdent overtog dette planlægningsarbejde. Men det er jo et mindre spørgsmål, som vi helt frit kan diskutere. – Men rent vejpolitisk mener jeg, at det var en god vejlov, vi fik gennemført den 1. april 1972. Det, der er problemet, er at få midler nok til at gennemføre de investeringer, som er nødvendige, slutter Bilgrav-Nielsen.

A eller B menneske

Af Chris Parø.

Det lyder mærkeligt, men der findes faktisk mennesker, der hver morgen vågner friske og veloplagte. Disse irriterende samfundsborgere kalder vi morgenmænd eller med en mere videnskabelig betegnelse for A-mennesker.

Selv hører jeg til den anden gruppe, B-mennesket, og jeg må indrømme, at jeg hver morgen står op med en mine, som om jeg havde været til et større drikkegilde dagen i forvejen og helst vil undgå nærgående spørgsmål. Det er ikke rådeligt at tale til mig på den tid af dagen, da man i så fald er udsat for de mest infame giftigheder eller det, der er værre.

Det er ikke til at begribe, at der findes mennesker, der for alvor mener, at morgenstund har guld i mund. For mig er det den værste tid på hele dagen. Jeg vil jo helst sove på den tid, men samfundet, der mærkeligt nok kun tager hensyn til A-mennesket, skal nok sørge for, at alle skal begynde at arbejde tidligt om morgenen og ikke på en mere passende tid, som ved tre eller fire-tiden om eftermiddagen. Det er jo desværre ganske ugørligt, at vi alle kan få ideelle stillinger som natportier, natvægtere eller pølse-mænd på Rådhuspladsen.

Når jeg står op, har jeg det præcis som en gammel motor, der ikke rigtigt vil starte. Alt hvad jeg foretager mig sker rent mekanisk og der fore-

falder ofte små hysteriske scener, når jeg ikke kan finde den ene sok, de forlorte tænder eller tandbørsten. Skal jeg være helt ærligt, må jeg sige, at jeg først er mig selv ved middagstid og får da travlt med at uddele undskyldninger til dem, jeg har forulempet i formiddagens løb.

A-mennesket har det nøjagtigt modsat og er irriterende morgenfriskt. Det starter i reglen dagen med morgengymnastik, fløjt og sang og skaber sig i det hele taget, så det ikke er til at holde ud at høre på, men sådant noget hævner sig. Allerede tidligt på aftenen begynder de at miste gassen, og nu er det deres tur til at være sure og gnavne.

Ægteskaber mellem A og B-mennesker bliver altid vanskelige. Min onkel Mathisa er vist det mest udprægede B-menneske, der har levet og min tante Karen er et lige så renlivet A-menneske.

Mens min tante sad og halvsov tilbragte min onkel gerne aftenen med at slå hylder op, tapetsere stuer eller spille radio for fuld drøn. Først ved tre-tiden om morgenen trak han sig tilbage med en kriminalroman til at sove på, som han sagde. Min onkel solgte oprindelig morgenaviser på Rådhuspladsen. En ideel stilling for en inkarneret natteravn, men desværre blev hans sovetider selv for et B-menneske mærkeligere og mærkeligere, så han til sidst måtte opgive denne ønskeplads.

Han havde det nemlig sådan, at han stadig sov længere og længere, hvad der bevirkede, at det blev senere og senere, før han blev søvning og på den måde kom han stadig senere og senere i seng. Jeg husker for flere år siden min tantes bestyrelse, da han ikke evnede at stå op til middag. Efterhånden vænnede hun sig til det. Morgenkaffe havde han forøvrigt ikke drukket, så læn-

ge, hun kunne huske. Efterhånden blev det sværere og sværere at holde frokost sammen med ham, så hun vænnede sig til at spise den alene, men til gengæld gik han nu sent i seng nok til at kunne nuppe morgenkaffen forinden.

Så blev det til, at han sov hele dagen og lige akkurat nåede at stå op til middagen kl. seks, hvorefter han var morgengnaven hele aftenen, men da min tante var træt og aftengnaven, harmonerede de udmærket sammen på dette tidspunkt.

Min tante forsøgte forgæves at få en anden ordning på hans tossede sengetider, men det blev stadig værre og værre. Efterhånden blev det middag, inden han kom i seng, hvad der på trods af al snusfornuft blev en herlig tid for dem begge. Min onkel var nemlig i sit allerbedste aftenhumør, og min tante i sit fineste morgenhumør.

Som tiden rykkede sengetiden altså længere og længere frem og endelig oprandt den dag, min tante havde længtes efter, nemlig dagen, da min onkel gik i seng ved ti-tiden om aftenen, som de fleste andre. Det umulige var sket. Min onkel stod op om morgenen ved seks-tiden og min tante var henrykt på trods af hans morgengnavenhed. Han havde nok krænget sin tilværelse en hel omgang, men B-menneske var han jo stadig.

A A A A A A A

A A A A A A A

A A A A A A A

A A A A A A A

B B B B B B B

B B B B B B B

B B B B B B B

B B B B B B B

En opgave i at bevare minder om jernbanemiljøet

Af Ole Hansen.

14

– Et jernbanemuseum er mere end lokomotiver og vogne. Opgaven må være at bevare minder om hele jernbanemiljøet, som det har været, siger lederen af Jernbanemuseet, W. E. Dancker-Jensen, i forbindelse med åbningen den 17. april af det nye museum i Odense, hvor museets samling af lokomotiver og vogne nu kan udstilles. Dette er der jo ikke mulighed for i museet i Sølvgade 40 i København.

Museumsvirksomheden er langt mere omfattende, end de fleste forestiller sig, men afgørende i hele arbejdet er interesse og bistand fra kræfter såvel indenfor som udenfor

DSB. Heri ligger årsagen til, at samlingerne er blevet så omfattende, men også i fremtiden er man afhængig af en bred forståelse for museumstanken.

– Navnlig efterlyser vi ældre fotografier af stationer og tog, og et stort ønske er det også at komme i besiddelse af levnedsskildringer, som belyser livet ved jernbanerne. På disse områder er vi ikke tilstrækkelig forsynet, understreger Dancker-Jensen.

Men man må også være opmærksom på, at meget af det, vi i dag omgiver os med, en dag vil være historie. Derfor gælder det om i tide

at erhverve tingene i stedet for at vente til den dag, da de kun vanskeligt lader sig opstøve og måske ikke er intakte.

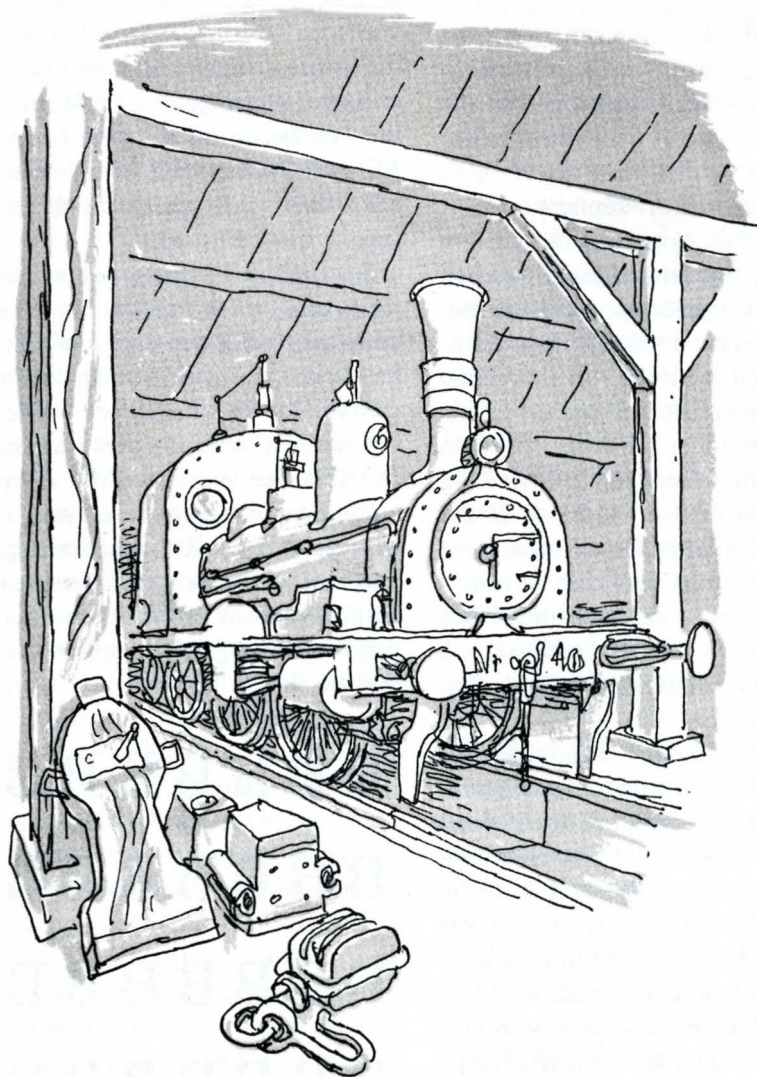
Pionererne

– Vi kan kun være taknemmelige for, at der allerede i begyndelsen af dette århundrede var mænd, som forstod værdien af et jernbanemuseum. I betragtning af jernbanernes betydning for hele det danske samfund kunne man vel have ventet, at organer udenfor DSB havde taget tanken op på samme måde som der opstod andre kulturhistoriske museer, men det var i starten jernbanefolk, som helt uofficielt gik i gang og sørgede for at redde det, som var ved at forsvinde.

På en måde kom man for sent i gang, selv om det nu er 70 år siden. F.eks. var de første lokomotiver fra København-Roskilde banen forlængst forsvundet, men i stedet for at ærgre sig over det må man hellere hæfte sig ved, at det trods alt lykkedes at bevare andre sjældenheder i kraft af den daværende indsats. Den betød, at man fik bevaret en fire-akslet postvogn fra 1850'erne, et skinnestykke fra 1847 og et eksemplar af de første kurvesignaler for blot at nævne et lille udsnit af grundstammen. Senere fik museet midler stillet til rådighed og helt uundværlig har naturligvis været den bevågenhed, som de forskellige afdelinger indenfor DSB har vist sagen.

Jernbaneentusiaster

I de senere år har museet også kunnet mærke den voksende skare af jernbaneentusiaster, som samles for at kunne dyrke deres interesse i både gammel og ny jernbanedrift. Det foregår et stort arbejde såvel indenfor som udenfor klubber med



Lokomotivet »Jacob« i den gl. Østerport-remise.

at bevare materiel, og adskillige steder i landet køres med veteran-tog.

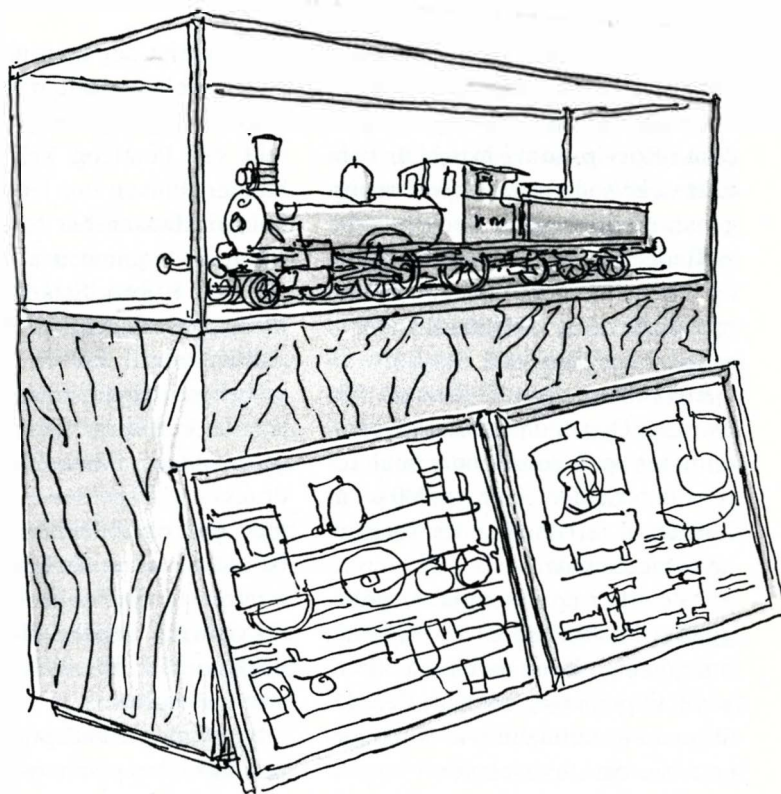
– Det er et prisværdigt arbejde, der er kommet i gang, og det betyder umådelig meget for jernbaneinteressen som helhed, siger Dancker-Jensen. Det kan selvfølgelig have den bivirkning, at visse genstande havner hos private, selv om de snarere hørte hjemme på museet, men generelt må vi sige, at der udvises stor imødekommenhed med hensyn til at give gaver. En af de seneste nyerhvervelser er et farveprøveapparat, som blev brugt til at kontrollere personalets evner til at skelne farver fra hinanden.

Bag kulisserne

Jernbanemuseets virke kan ikke kun bedømmes ud fra de offentligt tilgængelige lokaler i Sølvgade og nu snart i Odense. Bag kulisserne foregår en stor del af arbejdet. Museet ejer en omfattende samling af bøger, tidsskrifter, fotografier, avisudklip, betænkninger, plakater og andet materiale. Nævnes må også en ret stor samling af malerier, selv om jernbanemotiver ikke er de mest foretrukne indenfor billedkunsten. Til stadighed sker der nyerhvervelser, ikke mindst i kraft af en kontakt til mange kilder i både ind- og udland, og der skal holdes et vågent øje med antikvarier og auktioner, hvor gode fund kan gøres.

Forskningsopgaver

Det kunne være ønskeligt, at museets bibliotek fungerede som udlånsbibliotek, men det har man ikke ressourcer til. Derimod er der mulighed for, at besøgende kan gøre studier på stedet. Mange forskningsopgaver kan udføres på grundlag af museets materiale, også



Model og tegninger af Otto Busse til K-maskine

i tilfælde hvor emnet kun perifert berører jernbaner.

Derudover bistår man med oplysninger og billeder til bøger og artikler om jernbaner, ligesom fjernsyn og filmselskaber jævnlig har behov for hjælp. Det samme gælder skoler og biblioteker. Der leveres materiale til udstillinger, ofte i forbindelse med jernbanejubilæer, og også en vis foredragsvirksomhed påtager museet sig. I de seneste år er man endvidere kommet i gang med at sælge fotografier, gamle reglementer og tegninger over lokomotiver og vogne. I det hele taget føres en udadvendt linje, men det kan ikke undgås, at en væsentlig del af arbejdskraften beslaglægges af korrespondance. Forespørgsler om næsten alt muligt indløber daglig, også fra udenlandsk side, og de kontakter, der hermed opstår, kan museet selv få glæde af.

Fortid og nutid

Som andre museer skal Jernbanemuseet repræsentere fortiden, men det lader sig ikke gøre at trække en skarp skillelinje mellem fortid og nutid. Jernbanerne moderniseres, men en række gamle grundprincipper er fortsat gældende, og derfor er et jernbanemuseum et naturligt led i den moderne hverdag. Den fortsatte standardisering af banerne vil måske betyde, at der i fremtiden bliver knap så stor variation i museumseffekterne, men opgaver vil det alligevel ikke mangle på. Til spørgsmål om hvorvidt det også er en museumsopgave at køre med veteran-tog, siger Dancker-Jensen:

– Vi håber med tiden at kunne arrangere et eller andet i forbindelse med museet i Odense, men man skal ikke vente, at det bliver museumsmateriellet, der kommer ud at køre.

Postforbundet har indviet nyt ferie- og kursuscenter

16

Da tanken om ferie for menigmand opstod, dannede nogle postfolk en forening, der i 1913 købte en ejendom i Rørvig, som i mange år kom til at virke som feriemål for foreningens medlemmer. Ferievanerne skiftede imidlertid gennem årene, og omkostningerne steg, så man måtte klare sig ved blandt andet at sælge fra af den jord der hørte til ejendommen. Den 1. januar 1974 overtog Dansk Postforbund ejendommen og de ca. 4 tønder land, for prioritetsgælden og kr. 15.000 pr. år i 10 år til ferielegater for foreningens medlemmer.

Allerede i april samme år påbegyndte Postforbundet en tiltrængt ombygning af den gamle ejendom, samt tilbygninger så man den 11. februar i år kunne indvie et moderne ferie- og kursuscenter.

Byggeriet der kom til at koste 5 mill. kr. blev udført af lokale håndværkere, og med tidligere chefarkitekt ved Post- og Telegrafvæsent Sander Hansen som leder. Arkitekt Sander Hansen har forøvrigt også stået for bygningen af kursuscentret ved Kobæk Strand, samt Tjenestemændenes Hus i Bredgade.

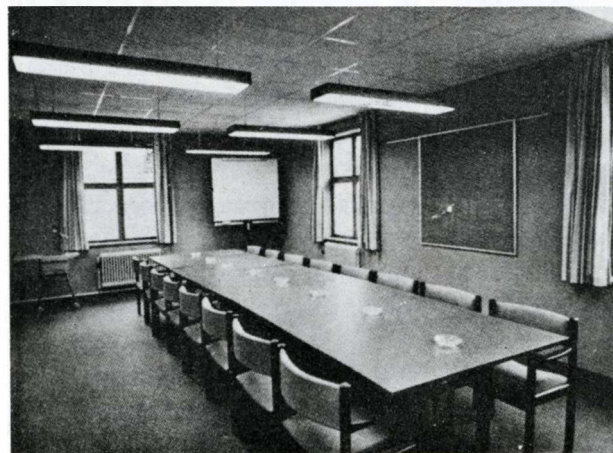
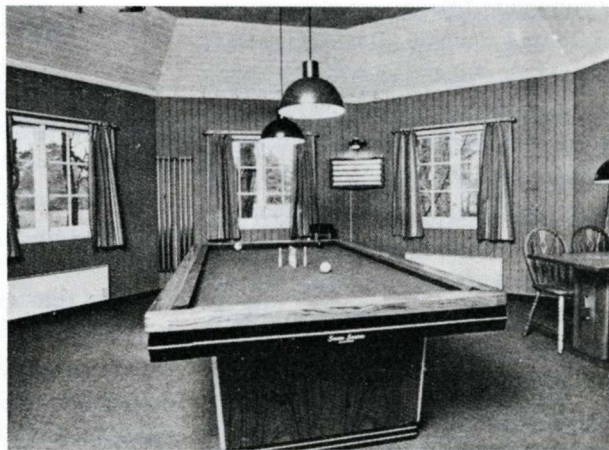
Resultatet i Rørvig er blevet et virkeligt tiltalende og moderne center, der i en længe til den oprindelige ejendom indeholder en foredragssal til 80 personer, 21 værelser med bad og toilet, 8 af disse kan benyttes som dobbelt værelser, kontor til kursusledelsen, samt rekvisitrum med alle moderne hjælpemidler til afvikling af kursusvirksomhed.

Igennem en reception kommer man ind i den gamle ejendom hvor

der er indrettet et moderne køkken, spiselokaler, kiosk samt 4 gruppe-lokaler. På arealet er bygget 7 dobbelthuse med hver 2 værelser opholdsstue og køkken, en bestyrerbolig samt en »slyngelstue« med drikkevareautomat. En tidligere pavillion er omdannet til billardlokal, og endelig kan nævnes at alle værelserne har radio med opkald fra receptionen.

Dansk Postforbund agter selv i 15 uger om året at benytte centret til sin tillidsmandsuddannelse, 10 uger er afsat til ferieophold for forbundets medlemmer, ligesom Postetatens agter at holde internatkurser for nyansatte postfolk i december og januar måneder. Her udover håber man naturligvis at andre organisationer vil finde vej til Rørvig.

Jørn Thillemann.



Fra landsoplysningsudvalget

I efteråret 1974 udsendte vi et spørgeskema til samtlige tillidsmænd i foreningen, for der igennem at få en styring på hvort stort behovet var for kursusaktiviteten i foreningen. Vi fik ca. 95% retur, og er derfor nu istand til at kunne reflektere på de tilbud der kan komme fra Fagbevægelsens Uddannelses Fond, og vi har allerede gjort det, så 11 af vore tillidsmænd har kunne deltage i et 14 dages grundkursus.

Vi tror på at hele denne styring af tillidsmandsuddannelsen vil kunne lykkes, og vi har derfor indgået et noget snævrere samarbejde med ligestillede organisationer, og med AOF som styrende organ.

For at noget sådan skal kunne fungerer effektivt må man dog til stadighed følge det op, vi har derfor bedt afdelingsformændene meddele os eventuelle ændringer i bestyrelsens sammensætning.

Landsoplysningsudvalget afholder i dagene fra den 20 til 25 april et tillidsmandskursus på LO-skolen ved Helsingør, og har udsendt indbydelser til alle tillidsmænd, udvælgelsen af deltagerne vil finde sted i medio marts. Vi vil bede DLT bringe et referat fra kurset, der kommer til at indeholde emner om vor organisation, arbejdspladsen og fagbevægelsen.

I slutningen af april nærmere betegnet den 28, tager vi på en interessant studierejse til Østrig, hvor vi i Wien vil tage på industribesøg samt besøge UIC's prøvearsenal og et maskindepot. Opslag om rejsen er allerede udsendt, og sidste indtægningsdag er den 25. marts.

På landsoplysningsudvalgets vegne.

Jørn Thillemann.

DSB's feriehjem på Knudshoved modtager i sommersæsonen 1975 gæster fra mandag den 5. maj til lørdag den 30. august.

Samtlige DSB-medarbejdere med familie (hustru og hjemmевærende børn) har adgang til 1,2 eller 3 ugers ophold på feriehjemmet. Endvidere vil der, i det omfang pladsforholdene tillader det og fortrinsvis udenfor skoleferien, blive givet adgang også for pensionister og enker.

Erfaringen har vist, at der altid indgår mange flere anmodninger om ophold i skoleferien, end det er muligt at efterkomme. Det henstilles derfor, at alle, der har mulighed derfor, søger at heglægge ferien til et tidsrum udenfor skoleferien. Endvidere henstilles, at opholdet – også for så vidt angår pensionister og enker – så vidt muligt tilrettelægges således, at ankomst og afrejse finder sted på lørdage (i åbningsugen dog først fra mandag den 5. maj).

Betalingen for opholdet udgør pr. dag og pr. person:

Voksne og børn, som er fyldt 12 år: 44,00 kr.

Børn i alderen 4–11 år (inkl): 22,00 kr.

Børn under 4 år: 11,00 kr.

Til brug ved anmodning om ophold på feriehjemmet er oplagt en særlig blanket, som vil kunne fås på stationer, og andre ekspeditionssteder. Blanketten sendes i udfyldt stand (alle 3 dele) direkte til drifts- og administrationsafdelingen (velefærds- og uddannelseskontoret).

Stationer og andre ekspeditionssteder bedes i nødvendigt omfang rekvirere blanketten (A 849) i indkøbs- og forsyningskontoret.

Belægningen foretages af drifts- og administrationsafdelingen (velefærds- og uddannelseskontoret) i den rækkefølge, hvori anmodningerne indgår, dog vil alle anmodninger, som er modtaget inden 1. april, blive betragtet som indgået samtidig.

For det tilfælde, at der skulle være optaget i det ønskede tidsrum, må det anbefales dem, der i så fald kunne ønske ophold i et andet tidsrum, også at angive dette tidsrum i ansøgningen.

Endvidere henledes opmærksomheden på, at dato for det ønskede tidsrum skal anføres på anmodningen. Svar på alle anmodninger, som er modtaget inden 1. april, vil kunne forventes udsendt fra drifts- og administrationsafdelingen (velefærds- og uddannelseskontoret) ca. 14. april d.å. Af hensyn til en så god udnyttelse af feriehjemmet som muligt må de gæster, der af en eller anden grund ikke kan benytte opholdstilladelsen fuldt ud, meddele dette til drifts- og administrationsafdelingen (velefærds- og uddannelseskontoret) så tidligt som muligt og senest en uge før ankomstdagen til feriehjemmet, da indtegningen i modsat fald må betragtes som bindende.

★

(fortsat fra side 3)

hele den automatiske lønregulering, men der er ingen tvivl om, at det er et gode at have et middel til at måle prisudviklingen med. Selve lønreguleringen er et politisk spørgsmål og et spørgsmål for arbejdsmarkedets parter, og synspunkterne vil være forskellige under hensyn til de herskende konjunkturer. Som begivenhederne har vist altid et såre ømfindtligt spørgsmål.

Chris Parø.

PERSONALIA

Forfremmelse til lokomotivfører (15. lrm.)
pr. 1-1-1975
Lokomotivførerne (13. lrm.):
H. D. Jensen (dfts), ddt Vg i ddt Vg
H. Lund, ddt Fh i ddt Fh
N. C. Rasmussen, ddt Ab i ddt Ab

Forfremmelse til lokomotivfører (18. lrm.)
pr. 1-1-1975
Lokomotivførerne (17. lrm.):
T. R. Petersen, ddt Ar i ddt Ar
O. E. Søltøft, ddt Næ i ddt Næ
F. S. Jensen, ddt Str i ddt Str
T. H. C. Olsen, ddt Næ i ddt Næ
P. H. L. Lenz, ddt Ar i ddt Ar

Forflyttet pr. 1-1-1975 efter ansøgning
Lokomotivassistent (10. lrm.)
K. J. P. Gotfredsen, ddt Hg i ddt Gb

Forflyttet pr. 1-1-1975 efter ansøgning
Lokomotivfører (17. lrm.)
P. Helleman, ddt Gb i ddt Ar

Forflyttet pr. 1-1-1975
Lokomotivfører (15. lrm.)
H. S. Hansen, Vkoø i Lkd

Forflyttet pr. 1-2-1975 efter ansøgning
Lokomotivførerne (17. lrm.)
Å. Jensen, ddt Kø i ddt Fa
J. B. Larsen, ddt Rf i ddt Gb
P. E. Hindsby, ddt Rf i ddt Gb
P. E. Hansen, ddt Fa i ddt Kø

Forflyttet pr. 1-3-1975 efter ansøgning
Lokomotivassistenterne (8. lrm.)
B. S. Bargisen, ddt Gb i ddt Fa
F. T. Larsen, ddt Gb i ddt Ab
A. Cleemann, ddt Hg i ddt Fh

Forflyttet pr. 1-3-1975 efter ansøgning
Lokomotivassistenterne (10. lrm.)
F. P. Christensen, ddt Hgl i ddt Fa
E. H. Pedersen, ddt Kh i ddt Ar
F. L. Ovesen, ddt Kh i ddt Ar
E. T. Andersen, ddt Kh i ddt Fa
F. Jørgensen, ddt Kh i ddt Ar

Forflyttet pr. 1-3-1975 efter ansøgning
Lokomotivfører (13. lrm.)
V. Jensen, ddt Hg i ddt Ab
V. Skeldrup, ddt Gb i ddt Fa
M. E. Andersen, ddt Kø i ddt Fa
S. A. Adolphsen, ddt Gb i ddt Fa

Overgået til anden stilling
Elfører (10. lrm.) C. E. Kristiansen, ddt Kh
er pr. 1-2-1975 overgået til stillingen som
togbetjent i Kh efter ansøgning.

Afsked pr. 31-12-1974 efter ansøgning
Lokomotivassistent p.p. (7. lrm.) T. Skjel-
mose, ddt Gb

Afsked pr. 28-2-1975
Lokomotivfører (15. lrm.)
S. P. J. Honore ddt Es gr. svagelighed

Afsked pr. 28-2-1975
Lokomotivførerne (18. lrm.):
L. Boldt, ddt Kø gr. svagelighed
N. J. I. Hansen, ddt Kø gr. svagelighed

Dødsfald
Pens. lokomotivfører A. Madsen, Frederi-
cia er afgået ved døden januar 1975.

Dødsfald
Pens. lokomotivfører Aage E. D. Wigant.
Viby J. er den 5/1-1975 afgået ved døden.

Århus
Som deltager i et grundkursus på Dansk Me-
talarbejderforbunds kursus ejendom Metal-
skolen i Jørnlunde, vil jeg gerne rette en tak til
landsoplysningsudvalget, jeg synes det er en
god form for tillidsmandsuddannelse I er
slået ind på.

Hvis der er nogen af vore medlemmer der
ikke ved hvad et grundkursus er, kan jeg
fortælle at det er et kursus indenfor den nye
form for tillidsmandsuddannelse, der hedder
fagbevægelsens interne uddannelse. Et
grundkursus omfatter emnerne: dirigent og
taleteknik, forhandlerteknik og mødeledelse,
regler for behandling af faglig strid, og
gruppepsykologi.

Metalskolen er en meget moderne, og
smukt beliggende kursus ejendom, med alle
moderne undervisningsfaciliteter, og meget
dygtige undervisere. Jeg kan kun anbefale
alle der er interesseret i fagligt arbejde at
søge et sådan kursus.

Erik Johansen,
Århus.

Nye eftersynstider
fra 1. juni 1975

En arbejdsgruppe har gennemgået
lokopersonalets forberedelses- og
afslutningstjeneste. I en rapport er
anført en række ændringer, som
ændrer væsentligt ved eftersynsar-
bejdet. Dette vil fremtidigt blive
opdelt i et teknisk og et sikkerhed-
seftersyn. Det første skal foretages
af håndværkere ved ddt, mens det
andet skal foretages af lokoperso-
nalet. En række af de hidtidige ef-
tersynsopgaver er herefter lagt
over på håndværkergruppen. Sik-
kerhedseftersynet omfatter tiltræ-
delses- og henstillingstjeneste
samt forskellige tillæg. Tiden til de
forskellige eftersyn er.

MV, MX, MY, MZ
Tiltrædelsestjeneste 35 min.
Henstillingstjeneste 35 min.

MO
Tiltrædelsestjeneste 20 min.
Henstillingstjeneste 20 min.
Tillæg for varmekedel . . . 15 min.
Tillæg for olie- og vand . . 10 min.
Tillæg for sandforsyning . . 5 min.
Tillæg iøvrigt som hidtil

MT
Tiltrædelsestjeneste 25 min.
Henstillingstjeneste 10 min.
Tillæg for olie, vand-
og sandforsyning 10 min.

MH
Tiltrædelsestjeneste 35 min.
Henstillingstjeneste 15 min.
Tillæg for olie- vand
og sandforsyning 10 min.

S-tog
Som hidtil.
Afslutning ændres til 10 min.

Ved rt bortfalder 15 min. forud.
Ved personaleskifte gives 15 min.
før og 10 min. efter. Ved rangerma-
skine 5 min.
Gb-tillæg 5 min.

Adressefortegnelse

Københavns Godsbangård: Lokomotivfører P. J. J. Busk, Bremensgade 64, st., 2300 København S. Tlf. 59 30 93.
Kasserer: Lokomotivfører P. K. Kristensen, Banefløj 8, 2, tv., 2700 Brønshøj. Tlf. 94 75 46.

Helgoland: Lokomotivfører E. C. L. Christiansen, Tværbommen 41, st. th. 2820 Gentofte. Tlf. GE 5659 v.
Kasserer: Lokomotivfører A. C. Quaae, Vigerslevvej 267 B, 1. th. 2500 Valby. Tlf. VA 2642.

Enghave: Elektrofører B. O. Christensen, Bastbjerg 13, 2690 Karlslunde. Tlf. (03) 15 20 62.
Kasserer: Lokomotivfører K. E. Kristensen, Tavlekærvej 42, 2560 Hvidovre. Tlf. 78 35 42

Roskilde: Lokomotivfører A. Hauschildt, Harevang 19, 4000 Roskilde. Tlf. (03) 35 12 42.
Kasserer: Lokomotivfører Aa. Preisler, Sv. Estridsensvej 11, 4000. Tlf. (03) 35 55 40.

Helsingør: Lokomotivfører M. B. Rasmussen, Margeritten 2 F, 2620 Albertslund. Tlf. (01) 64 67 33. Pr. 1/5: 02 område.
Kasserer: Lokomotivfører E. H. Sørensen, Blichersvej 93, 3000.

Næstved: Lokomotivfører B. I. Sørensen, Præstøvej 109 C, 1. th., 4700. Tlf. (03) 72 80 20.
Kasserer: Lokomotivfører J. Ourø Jensen, Præstøvej 177, 4700. Tlf. (03) 72 48 45.

Gedser: Lokomotivfører J. O. Jensen, Ø. Alle 7, 4874.
Kasserer: Lokomotivfører P. O. Fischer, Langgade 8 A, 4874.

Rødby Færge: Lokomotivfører S. G. Lund Pedersen, Svanevej 14, 4970. Rødby Havn. Tlf. (03) 90 54 60.
Kasserer: Lokomotivfører K. E. Jensen, Svanevej 33, 4970 Rødby Havn.

Kalundborg: Lokomotivfører E. J. V. Høtoft, Bredekildevej 77, 4400.
Kasserer: Lokomotivfører K. O. Jensen, Nyvangsvej 2, 4400. Tlf. (03) 51 17 16.

Korsør: Lokomotivfører S. Juul Madsen, Thiesens Allé 29, 1., 4220. Tlf. (03) 57 24 74.

Kasserer: Lokomotivfører B. R. Hansen, Æblehaven 9, 4220. Tlf. (03) 57 30 09.

Nyborg: Lokomotivfører A. K. Johansen, Egernvænget 118 Skovparken, 5800 Nyborg. Tlf. (09) 31 27 70.

Kasserer: Lokomotivfører K. B. Rasmussen, Majsvej 69, 5800 Nyborg. Tlf. (09) 31 22 53.

Odense: Lokomotivfører P. A. L. Jørgensen, Poul Møllersvej 13, 5000. Tlf. (09) 11 59 09.

Kasserer: Lokomotivfører N. E. K. Larsen, Prs. Benediktes Allé 4, 5250 Fruens Bøge. Tlf. (09) 13 63 28.

Svendborg: Lokomotivfører E. Larsen, Tvedvej 167 A, Tved pr. 5700 Svendborg.

Fredericia: Lokomotivfører N. P. Junker, Ørnevej 11, 1. th., 7000. Tlf. (05) 92 46 36.

Kasserer: Lokomotivfører A. Vilhelmsen, Sjællandsgade 49, 1., 7000. Tlf. (05) 92 46 37.

Padborg: Lokomotivfører T. Nielsen, Svankjærvej 3, 6340 Kruså. Tlf. (04) 67 32 17.

Kasserer: Lokomotivfører Chr. Kraushaar, Uffesvej 9, 6330 Padborg. Tlf. (04) 67 10 28.

Haderslev: Lokomotivfører A. C. Dinesen, Næsvej 42, Nr. Vilstrup 6100. Tlf. (04) 58 24 12.

Tønder: Lokomotivfører P. F. Behr, Horupsgade 41, 6270. Tlf. (04) 72 16 76.

Kasserer: Lokomotivfører E. Jensen, Frilandsvej 11, 6270. Tlf. (04) 72 16 05.

Esbjerg: Lokomotivfører V. Dorner, N. J. Poulsensvej 4, st., 6700. Tlf. (05) 12 49 56.

Kasserer: Lokomotivfører H. M. Barlo, Strandbygade 58, 3. th., 6700. Tlf. (05) 12 90 58.

Struer: Lokomotivfører B. S. Kristensen, Hjørnvej 58, 7600. Tlf. (07) 85 06 12.

Kasserer: Lokomotivfører K. R. Christensen, Nygade 2a, 7600.

Frederikshavn: S. A. Hansen, Lundevej 36, 9900.

Kasserer: Lokomotivfører H. Lund, Lindegårdsvej 53 st.th. 9900.

Ålborg: Lokomotivfører Finn C. Christensen, Købkesvej 14, 9000. Tlf. (08) 12 16 91.

Kasserer: Lokomotivfører P. G. Pedersen, Konvalvej 9, 9000. Tlf. (08) 13 32 65.

Randers: Lokomotivfører N. Larsen, Rindsvej 31, 8900. Tlf. (06) 43 47 28.

Kasserer: Lokomotivfører P. S. Henriksen, Rosenborg Allé 9, 8900. Tlf. (06) 42 56 67.

Århus: Lokomotivfører E. G. Appel, Åbyhøjgård 21², 8230 Åbyhøj. Tlf. (06) 15 48 87.

Kasserer: Lokomotivfører E. A. Lønquist, Rosenvangs Allé 20, 8260 Viby J. Tlf. (06) 14 09 99.

Viborg: Lokomotivfører Aage Thomsen, B. S. Jugemannsvej 20², 8800 Viborg. Tlf. (06) 62 47 86.

Kasserer: Lokomotivfører C. J. Nissen, Jernbanegade 7, 8800 Viborg. Tlf. (06) 62 10 68.

Herning: Lokomotivfører Aage Lauridsen, Silkeborgvej 47, 7400. Tlf. (07) 12 44 83.

Kasserer: Lokomotivfører O. Bruno, Haraldsgade 19, 7400. Tlf. (07) 12 20 05.

Flytning

Husk i god tid at melde flytning til postvæsenet. Hvis medlemsbladet udebliver, meld det da til postvæsenet. Hjælper dette ikke, skriv så til bladets ekspedition.

Artiklers indsendelse

Artikler eller notitser, som ønskes optaget i medlemsbladet, skal foreligge hos redaktionen senest 3 uger før, medlemsbladet udkommer den 10. i hver måned. Op til højtiderne må regnes med længere frist, for at optagelse kan være sikker.



DEN FILOSOFISKE
FETEGNER

Det virkelig smarte var selvfølgelig, at 1960'ernes
modelfabrikanter fik jer til at købe korte, snævre
ting - så tjente de også på stofbesparelserne!

© Mande © Mode © Shop

