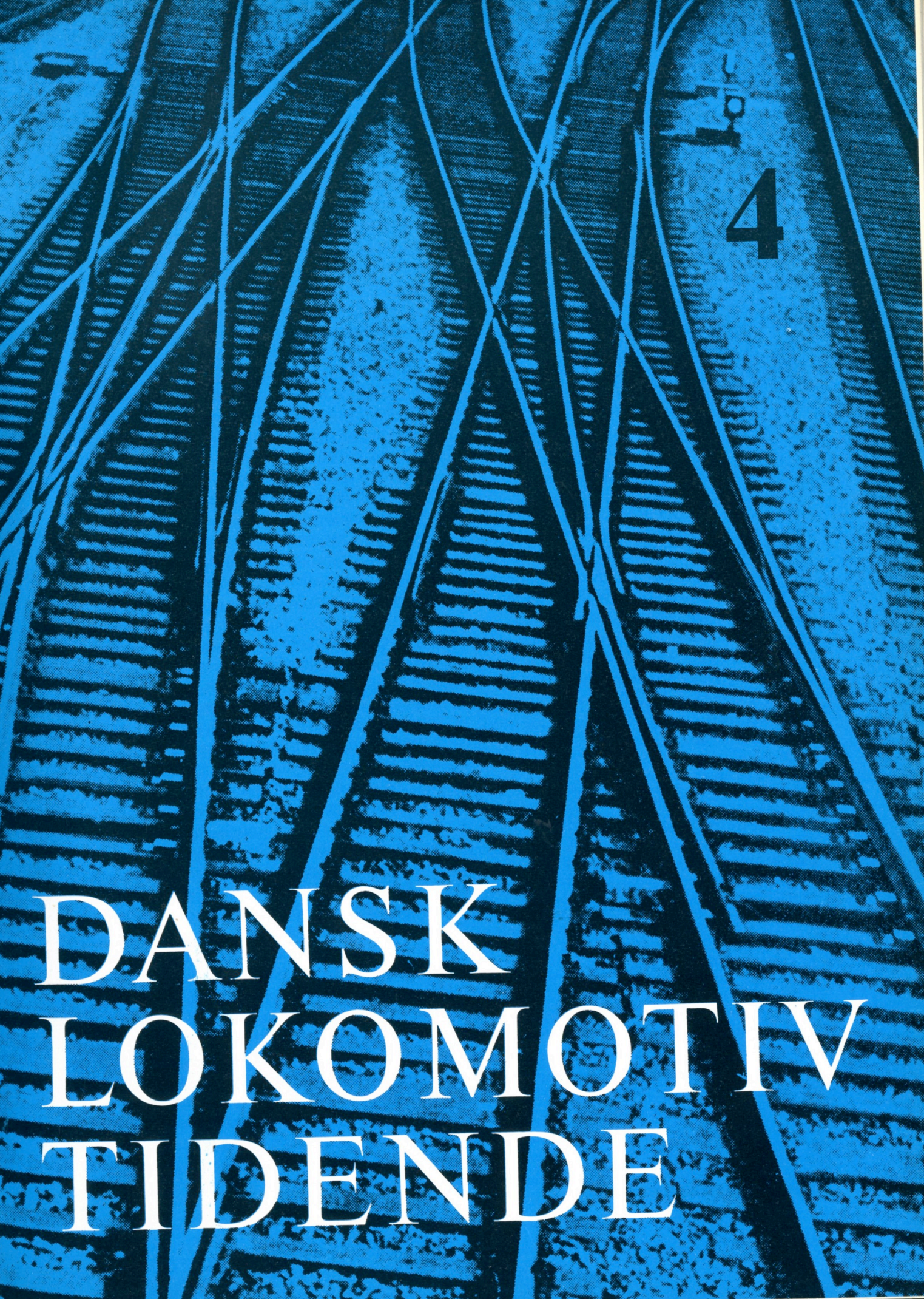




4

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. APRIL 1975 - 75. ÅRGANG

4

Indhold:

Stationering af lokomotivpersonale	2
Lovindgrebet taget til efterretning	3
Regeringens løsning hindrede	
økonomisk katastrofe	4
Stress eller ej	5
Fra medlemskredsen - På given	
foranledning	5
Løn 1. april 1975	6
Også følger for DSB og SJ hvis	
Saltholm-planen væltes	8
Politiske betragtninger	10
Skolen og arbejderne	14
Sikkerhedskampagnen 1975	16
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.

Stationering af lokomotivpersonale

Hele vor økonomiske udvikling berøres af en række forhold, og virkningerne udstrækker sig til hvert hjul i samfundsmaskineriet, hvoraf offentlig virksomhed som et af disse altid er i søgelyset, og hvorfor også DSB har denne udvikling stærkt inde på livet. Ved siden af har DSB også konkurrencen fra anden transportvirksomhed. Man må effektivisere virksomheden, hvilket fører til, at medarbejderne på forskellig vis mærker stramning, der kan have forringende virkning i gældende aftaler. Det er givet, at DSB's ledelse analyserer hele virksomheden, og et led heri, umiddelbart berørende lokomotivmændene, er den projektgruppe, som arbejder med strukturændring inden for driftsdepoter og vognopsyn. Denne gruppe har barslet med en rapport, hvori bl.a. behandles ændring af den nuværende stationering af lokomotivpersonalet, idet man ud fra en ideel turfordeling har fundet frem til et forslag. Grundlaget for en ideel turfordeling har imidlertid været de hidtil gældende arbejdstidsregler, hvorfor det med rimelighed må forventes, at de nye arbejdstidsregler får indflydelse på de tal, rapporten udtrykker, selvom der sandsynligvis kun bliver tale om mindre udsving. Vi vil ikke bringe detaljer fra rapporten, som for øvrigt er afdelingsformændene bekendt nu. Den gøres til genstand for behandling ved et møde i midten af april måned, hvortil DSB har indbudt foreningens hovedbestyrelse og afdelingsformænd. Ved dette møde kan der udveksles synspunkter, men det må siges, at det, rapporten udtrykker om disse forhold, ikke umiddelbart omsættes til et praktisk handlingsforløb, før en drøftelse har fundet sted mellem foreningen og DSB, idet foreningen selvsagt ikke bare tager rapportens oplæg til efterretning. Det ligger foreningen klart på sinde, at den, i det omfang DSB gør rapportens tanker til virkelighed, må fremme hensynet til de menneskelige faktorer, ændringerne vil påvirke, f.eks. familiemæssigt og økonomisk. Vi er en fagforening, og som sådan værner om etablerede forhold. Imidlertid kan vi ikke lade DSB alene skøtte om, hvordan tingene skal gøres. Vi må selv ved aktiv indsats øve medindflydelse på at skabe det mest effektive grundlag for transportvirksomhed. Det kan føre til, at vi er med til at »skære« nogle steder, så det gør ondt. Forebyggelse er imidlertid en nødvendighed, om virksomheden skal overleve.

Lovindgrebet taget til efterretning

3

Aftaleforhandlinger har – de forskellige krav der iøvrigt fra gang til gang bliver stillet – et fællestræk: De får alle på et eller andet tidspunkt over i en fase, hvor det hele bliver afsluttet i et hæsblæsende tempo.

Det synes at være en naturlov for den art afforhandlinger, for uanset i hvor god tid i forvejen forberedelserne er sket, og hvor lang tid forhandlingerne har stået på, er afslutningen som regel altid af stor dramatisk effekt.

Vore aftaleforhandlinger har heller ikke på dette punkt denne gang adskilt sig fra de øvrige, omend det måske er lidt flot at kalde det, der er foregået, for forhandlinger, i så fald skal man anvende en meget venlig fortolkning af dette ords betydning. Måske ville det være mere passende at benævne dem som møder med regeringen af orienterende art. Tjenestemændene er imidlertid meget lovlydige, og vi er os folketingets ret til at lovgive også på dette område helt bevidst og må derfor som den øvrige del af befolkningen nøjes med at tage tingene til efterretning. Det er kun, når vi sidder helt for os selv i vort lønkammer og mediterer, at der kan opstå tvivl om, hvorvidt forhandlingsproceduren er fulgt. Selve resultatet kan ikke overraske os synderligt, idet det har været os umuligt under de nuværende forhold at nære nogen større optimisme.

Det er derfor ikke kommet bag på os, at vore aftaler videreføres uændret bortset fra, at vi haler ind på vort lønefterslæb med udbetaling af de 3 dyrtidsportioner pr. 1/4 75 efter de hidtidige regler, og bortset herfra bliver der ikke i denne omgang ændringer på lønningssedlerne, men dyrtidsreguleringen i dens nuværende form er altså afskaffet.

Vi tænker på det flammende had, der som følge af en konstant hetz har brændt imod dyrtidsreguleringen. Således husker vi, at VKR-regeringen i 1971 foreslog at afskaffe den. Det lykkedes dog at fastholde stillingen ved, at vi accepterede indførsel af den såkaldte »jordskælvsklausul« referende til vort bytteforhold til udlandet.

Senere blev ordningen angrebet af socialdemokratiet i 1973, hvilket resulterede i nedsættelse af dyrtidskommissionen, som afgav sin betænkning i 1974.

Dyrtidsreguleringen overlevede på trods af, at venstre regeringen i 1974 to gange rettede voldsomme flankeangreb imod den.

Vi forlader nu den procentuelle dyrtidsregulering og går over til en ordning med et fast ørebeløb, som andrager 60 øre i timen for samtlige tjenestemandskategorier. Det vil glæde nogen, medens andre nok vil have lidt svært ved at deltage i glædesrusen, men hermed skulle vel diskussionen om departementschefens og postbudets rugbrød være bragt til ende, og begge kan uden hæmninger hengive sig til nydelsen af den gode spise.

Som nævnt har vi været udsat for næsten sekteriske angreb på dyrtidsreguleringen, hvor vi til gengæld har påpeget, at dyrtidsportionerne kun er kommet til udbetaling, fordi priserne er steget. Derfor kan det kun virke tillidsvækkende på os, at regeringen samtidig har gennemført en lov om avancestop, og vi håber på, at man vil sætte noget ind på at kontrollere, at den efterleves. Det virkede derimod knap så tillidsvækkende på os, at de argeste modstandere af dyrtidsreguleringen var imod avancestoppet. For os lyder det som om man på dette område har en dobbeltmoral.

Vi står ved, at vi tager regeringens lovindgreb til efterretning. Men tro nu ikke, at vi er blevet fatalister og blot gør det med et opgivende skuldertræk.

Det der gør, at vi imødeser fremtiden med nogenlunde optimisme, er lovens bestemmelse om, at der i overenskomstperioden kan aftales taktregulering for offentligt ansatte, der hidtil har haft procentuel dyrtidsregulering.

Det har i den forbindelse glædet os, at finansminister Knud Heinesen har fastslået, at ordene »kan aftales« skal opfattes som »skal aftales«.

Hvordan en taktregulering bliver etableret, er der ingen, der på nuværende tidspunkt kan sige noget om, men vi stiller de forventninger til den, at den bliver vor fremtidige sikring af, at så længe tjenestemandsløven af 1969 er gældende, skal den efterleves, og endvidere at vi holder os ajour med lønudviklingen på det private arbejdsmarked.

Særlige ydelser

Satserne for natpenge, godtgørelse for tjeneste på lørdage, søn- og helligdage, mandage, grundlovsdag og juleaftensdag samt godtgørelse for delt tjeneste er fra 1. april 1975 følgende:

Natpenge for tjeneste i tiden kl. 17–22 pr. time 4,55 kr.
Natpenge for tjeneste i tiden kl. 22–6 pr. time 7,25 kr.
Godtgørelse for tjeneste på lørdage, søn- og helligdage, mandage, grundlovsdag og juleaftensdag, jfr. aftalens § 2 pr. time 9,45 kr.
..... pr. time 2,15 kr.
Godtgørelse for tredelt tjeneste pr. time 4,45 kr.

Regeringens løsning hindrede økonomisk katastrofe

Af Per Hækkerup

Den alvorlige økonomiske baggrund for regeringens indgreb på arbejdsmarkedet er først og fremmest at finde i oliekrisen og det internationale konjunkturtilbage-slag, der udviklede sig i løbet af 1974. Danmark blev ramt hårdere end de fleste industrilande, fordi vi har en stor udenrigshandel, og fordi vi er fuldstændig afhængig af importeret energi. To yderst ubehagelige virkninger af disse udefra kommende begivenheder har kunnet mærkes af alle borgere.

Den første og vigtigste har været nedgangen i produktion og beskæftigelse, som har bidraget til, at 150.000 lønmodtagere i dag står uden arbejde, samtidig med, at utallige andre – både lønmodtagere og selvstændige – føler en stærk usikkerhed overfor deres beskæftigelses- og indtjeningsmuligheder. Den anden er den stærke opgang i priserne og pengeindkomsterne, som forringer levevilkårene for mange og kun er til gavn for dem, der indhøster de urimeligt store kapitalgevinster, som disse prisstigninger fører med sig.

En tredje vigtig virkning er forringelsen af betalingsbalancen. Den mærkes ikke umiddelbart på samme måde af den enkelte, men er betydningsfuld, fordi den påvirker beskæftigelsesmulighederne.

Danmark har i en årrække stået over for vanskelige valutaproblemer. Efter EF-tilslutningen tegnedes der sig store muligheder for at overvinde disse vanskeligheder uden skadevirkninger for produktion og beskæftigelse. Som udviklingen i 1974 har formet sig, har EF-fordelene gjort det muligt at undgå en uholdbar udvikling på betalingsbalancen, men forringelsen af de ydre økonomiske vilkår er dog af en sådan karakter, at de valutari-ske hensyn fortsat må være et af de

centrale punkter ved tilrettelæggelsen af den økonomiske politik.

Vi kan i dag konstatere, at der på to af disse områder er sket en forbedring af stillingen i det sidste halve år. Prisstigningstakten er blevet dæmpet, og betalingsbalanceunderskuddet er blevet reduceret, således at vi for 1975 skulle kunne se frem til et underskud, der ikke er mere end halvt så stort som i 1974. Betalingen herfor har været, at beskæftigelsessituationen har antaget en stadigt mere truende karakter. Det er uden videre klart, at den store arbejdsløshed er det største problem i det danske samfund i dag, men det er lige så klart, at vi må finde løsninger, der er holdbare, således at vi ikke bare skubber vanskelighederne lidt ud i fremtiden. Der er en nøje sammenhæng mellem de forskellige problemer, og hvis vi ikke når frem til løsninger, der kan bremse prisstigningerne og fastholde forbedringen af betalingsbalancen, vil de skridt, man må foretage for at sætte produktion og beskæftigelse i vejret, ikke føre til en varig forbedring.

Usikkerheden i erhvervslivet vil le blive forlænget og forstærket af en konflikt. Samtidig måtte vi se i øjnene, at den standsning af eksportproduktionen, som ville blive følgen i den nuværende usikre konjunktursituation, kunne have skadevirkninger, der rakte langt ud over den umiddelbare nedgang i eksporten. Dette er en risiko, som vi ikke kan bære, fordi den ville være ensbetydende med en forværring af især lønmodtagernes situation.

Indgrebet på arbejdsmarkedet indebærer, at der etableres et fast grundlag for en økonomisk udvikling, der vil gavne produktion og beskæftigelse. Det første er, at en ødelæggende arbejdskonflikt undgås, og at der ved handling nu gøres

en ende på usikkerheden, idet erhvervslivet hermed for de kommende to år får et fast grundlag at disponere på.

Det næste er, at dette faste grundlag er af en sådan karakter, at det giver den fornødne tillid til fremtiden. Indgrebet betyder nemlig, at vi i de kommende to år skulle kunne opnå væsentlig langsommere stigning i priser og omkostninger end hidtil. I en situation, hvor de lande, vi konkurrerer med, trods en svag konjunktur oplever stærke omkostningsstigninger, er dette ensbetydende med, at eksporterhvervene og de virksomheder, der konkurrerer med importen, får væsentlig bedre muligheder for at hævde sig. Dette vil givet betyde en lettelse af betalingsbalancestillingen, og samtidig vil udlandets erkendelse af den faste og ansvarlige kurs, der er lagt i den danske økonomiske politik, betyde, at finansieringen af det formindskede betalingsbalanceunderskud lettes.

Med indgrebet er der tilvejebragt grundlag for, at vi på andre felter har større mulighed for at føre en politik til gavn for produktion og beskæftigelse. Dette betyder i første række, at vi vil have et for-svarligt grundlag for en finanspolitik, der indebærer en bedre social balance i de besparelser, der skal gennemføres, og som kan bidrage til at rette den indenlandske efterspørgsel op. Der er ikke tale om, at regeringens indgreb tilsidesætter de mål, som arbejdsmarkedets for-handlere har søgt at arbejde sig hen-imod. Tværtimod betyder den løs-ning, der her forelægges, et fast grundlag for at realisere disse mål – en styrkelse af muligheden for påny at øge produktion og beskæftigelse, og fastholdelse af en rimelig social og økonomisk balance mellem de forskellige befolkningsgrupper.

Løn 1. april 1975

Incl. dyrtidstillæg 45 pct.

6

Skala- trin	Grund- sats	A. P. till.	VI		V		IV		III		II		I		0	
			Sted- tillæg m. v.	Ialt	Sted- tillæg m. v.	Ialt	Sted- tillæg m. v.	Ialt	Sted- tillæg m. v.	Ialt	Sted- tillæg m. v.	Ialt	Sted- tillæg m. v.	Ialt	Sted- tillæg m. v.	Ialt
1	37.845,00 3.153,75	3720 310	6.245,15 520,43	47.810,15 3.984,18	5.298,30 441,53	46.863,30 3.905,28	4.352,90 362,75	45.917,90 3.826,50	3.406,05 283,84	44.971,05 3.747,59	2.460,65 205,06	44.025,65 3.668,81	1.513,80 126,15	43.078,80 3.589,90	568,40 47,37	42.133,40 3.511,12
2	38.886,10 3.240,51	3720 310	6.416,25 534,69	49.022,35 4.085,20	5.444,75 453,73	48.050,85 4.004,24	4.471,80 372,65	47.077,90 3.923,16	3.500,30 291,69	46.106,40 3.842,20	2.527,35 210,62	45.133,45 3.761,13	1.555,85 129,66	44.161,95 3.680,17	582,90 48,58	43.189,00 3.599,09
3	39.954,75 3.329,57	3720 310	6.593,15 549,43	50.267,90 4.189,00	5.594,10 466,17	49.268,85 4.105,74	4.595,05 382,92	48.269,80 4.022,49	3.596,00 299,66	47.270,75 3.939,23	2.596,95 216,41	46.271,70 3.855,98	1.597,90 133,16	45.272,65 3.772,73	598,85 49,90	44.273,60 3.689,47
4	41.053,85 3.421,16	3720 310	6.774,40 564,53	51.548,25 4.295,69	5.747,80 478,98	50.521,65 4.210,14	4.721,20 393,43	49.495,05 4.124,59	3.694,60 307,88	48.468,45 4.039,04	2.668,00 222,33	47.441,85 3.953,49	1.642,85 136,90	46.416,70 3.868,06	616,25 51,35	45.390,10 3.782,51
5	42.183,40 3.515,29	3720 310	6.960,00 580,00	52.863,40 4.405,29	5.905,85 492,15	51.809,25 4.317,44	4.851,70 404,31	50.755,10 4.229,60	3.796,10 316,34	49.699,50 4.141,63	2.741,95 228,49	48.645,35 4.053,78	1.687,80 140,65	47.591,20 3.965,94	632,20 52,68	46.535,60 3.877,97
6	43.343,40 3.611,95	3720 310	7.151,40 595,95	54.214,80 4.517,90	6.068,25 505,69	53.131,65 4.427,64	4.985,10 415,43	52.048,50 4.337,38	3.900,50 325,05	50.963,90 4.247,00	2.817,35 234,78	49.880,75 4.156,73	1.734,20 144,52	48.797,60 4.066,47	649,60 54,14	47.713,00 3.976,09
7	44.535,30 3.711,28	3720 310	7.348,60 612,38	55.603,90 4.633,66	6.235,00 519,58	54.490,30 4.540,86	5.121,40 426,78	53.376,70 4.448,06	4.007,80 333,98	52.263,10 4.355,26	2.894,20 241,18	51.149,50 4.262,46	1.782,05 148,50	50.037,35 4.169,78	668,45 55,70	48.923,75 4.076,98
8	45.759,10 3.813,26	3720 310	7.550,15 629,18	57.029,25 4.752,44	6.406,10 533,84	55.885,20 4.657,10	5.262,05 438,51	54.741,15 4.561,77	4.118,00 343,17	53.597,10 4.466,43	2.973,95 247,83	52.453,05 4.371,09	1.829,90 152,49	51.309,00 4.275,75	685,85 57,16	50.164,95 4.180,42
9	47.017,70 3.918,15	3720 310	7.757,50 646,45	58.495,20 4.874,60	6.583,00 548,58	57.320,70 4.776,73	5.407,05 450,58	56.144,75 4.678,73	4.231,10 352,59	54.968,80 4.580,74	3.056,60 254,71	53.794,30 4.482,86	1.880,65 156,72	52.618,35 4.384,87	704,70 58,72	51.442,40 4.286,87
10	48.311,10 4.025,93	3720 310	7.970,65 664,22	60.001,75 5.000,15	6.764,25 563,69	58.795,35 4.899,62	5.556,40 463,03	57.587,50 4.798,96	4.348,55 362,38	56.379,65 4.698,31	3.140,70 261,72	55.171,80 4.597,65	1.932,85 161,07	53.963,95 4.497,00	725,00 60,42	52.756,10 4.396,35
11	49.639,30 4.136,61	3720 310	8.191,05 682,59	61.550,35 5.129,20	6.949,85 579,16	60.309,15 5.025,77	5.708,65 475,72	59.067,95 4.922,33	4.467,45 372,29	57.826,75 4.818,90	3.226,25 268,86	56.585,55 4.715,47	1.985,05 165,42	55.344,35 4.612,03	745,30 62,11	54.104,60 4.508,72
12	51.005,20 4.250,44	3720 310	8.415,80 701,31	63.141,00 5.261,75	7.141,25 595,10	61.866,45 5.155,54	5.865,25 488,77	60.590,45 5.049,21	4.590,70 382,56	59.315,90 4.943,00	3.314,70 276,22	58.039,90 4.836,66	2.040,15 170,01	56.765,35 4.730,45	765,60 63,80	55.490,80 4.624,24
13	52.407,35 4.367,28	3720 310	8.647,80 720,65	64.775,15 5.397,93	7.337,00 611,42	63.464,35 5.288,70	6.026,20 502,19	62.153,55 5.179,47	4.716,85 393,07	60.844,20 5.070,35	3.406,05 283,84	59.533,40 4.961,12	2.096,70 174,73	58.224,05 4.852,01	785,90 65,50	56.913,25 4.742,78
14	53.848,65 4.487,39	3720 310	8.885,60 740,47	66.454,25 5.537,86	7.538,55 628,21	65.107,20 5.425,60	6.192,95 516,08	63.761,60 5.313,47	4.845,90 403,83	62.414,55 5.201,22	3.500,30 291,69	61.068,95 5.089,08	2.153,25 179,44	59.721,90 4.976,83	807,65 67,31	58.376,30 4.864,70
15	55.329,10 4.610,76	3720 310	9.129,20 760,77	68.178,30 5.681,53	7.745,90 645,49	66.795,00 5.566,25	6.362,60 530,22	65.411,70 5.450,98	4.979,30 414,94	64.028,40 5.335,70	3.596,00 299,67	62.645,10 5.220,43	2.212,70 184,39	61.261,80 5.105,15	829,40 69,12	59.878,50 4.989,88
16	56.850,15 4.737,52	3720 310	9.380,05 781,67	69.950,20 5.829,19	7.959,05 663,25	68.529,20 5.710,77	6.538,05 544,83	67.108,20 5.592,35	5.117,05 426,42	65.687,20 5.473,94	3.694,60 307,88	64.264,75 5.355,40	2.273,60 189,46	62.843,75 5.236,98	852,60 71,05	61.422,75 5.118,57
17	58.414,70 4.867,90	3720 310	9.638,15 803,18	71.772,85 5.981,08	8.178,00 681,50	70.312,70 5.859,40	6.717,85 559,82	68.852,55 5.737,72	5.257,70 438,14	67.392,40 5.616,04	3.797,55 316,46	65.932,25 5.494,36	2.335,95 194,66	64.470,65 5.372,56	875,80 72,98	63.010,50 5.250,88
18	60.019,85 5.001,66	3720 310	9.903,50 825,29	73.643,35 6.136,95	8.402,75 700,23	72.142,60 6.011,89	6.902,00 575,17	70.641,85 5.886,83	5.401,25 450,10	69.141,10 5.761,76	3.901,95 325,16	67.641,80 5.636,82	2.401,20 200,10	66.141,05 5.511,76	900,45 75,04	64.640,30 5.386,70
19	61.671,40 5.139,29	3720 310	9.713,55 809,46	75.104,95 6.258,75	8.238,90 686,57	73.630,30 6.135,86	6.765,70 563,81	72.157,10 6.013,10	5.293,95 441,16	70.685,35 5.890,45	3.823,65 318,64	69.215,05 5.767,93	2.353,35 196,11	67.744,75 5.645,40	881,60 73,46	66.273,00 5.522,75
20	63.366,45 5.280,54	3720 310	9.504,75 792,06	76.591,20 6.382,60	8.060,55 671,71	75.147,00 6.262,25	6.614,90 551,24	73.701,35 6.141,78	5.176,50 431,38	72.262,95 6.021,92	3.738,10 311,51	70.824,55 5.902,05	2.299,70 191,64	69.386,15 5.782,18	861,30 71,78	67.947,75 5.662,32
21	65.109,35 5.425,78	3720 310	9.278,55 773,22	78.107,90 6.509,00	7.864,80 655,40	76.694,15 6.391,18	6.452,50 537,71	75.281,85 6.273,49	5.048,90 420,75	73.878,25 6.156,53	3.646,75 303,90	72.476,10 6.039,68	2.243,15 186,93	71.072,50 5.922,71	839,55 69,97	69.668,90 5.805,75
22	66.900,10 5.575,01	3720 310	9.032,05 752,67	79.652,15 6.637,68	7.653,10 637,76	78.273,20 6.522,77	6.275,60 522,97	76.895,70 6.407,98	4.911,15 409,27	75.531,25 6.294,28	3.545,25 295,44	74.165,35 6.180,45	2.180,80 181,74	72.800,90 6.066,75	816,35 68,03	71.436,45 5.953,04
23	68.740,15 5.728,35	3720 310	8.763,80 730,32	81.223,95 6.768,67	7.424,00 618,67	79.884,15 6.657,02	6.084,20 507,02	78.544,35 6.545,37	4.760,35 396,70	77.220,50 6.435,05	3.436,50 286,38	75.896,65 6.324,73	2.114,10 176,18	74.574,25 6.214,53	790,25 65,85	73.250,40 6.104,20
24	70.630,95 5.885,92	3720 310	8.475,25 706,27	82.826,20 6.902,19	7.176,05 598,00	81.527,00 6.793,92	5.876,85 489,73	80.227,80 6.685,65	4.597,95 383,16	78.948,90 6.579,08	3.319,05 276,58	77.670,00 6.472,50	2.041,60 170,13	76.392,55 6.366,05	762,70 63,56	75.113,65 6.259,48
25	72.572,50 6.047,71	3720 310	8.164,95 680,42	84.457,45 7.038,13	6.909,25 575,77	83.201,75 6.933,48	5.653,55 471,13	81.946,05 6.828,84	4.423,95 368,67	80.716,45 6.726,38	3.192,90 266,08	79.485,40 6.623,79	1.963,30 163,61	78.255,80 6.521,32	733,70 61,14	77.026,20 6.418,85
26	74.567,70 6.213,98	3720 310	7.830,00 652,50	86.117,70 7.176,48	6.622,15 549,05	84.909,85 7.075,83	5.414,30 451,19	83.702,00 6.975,17	4.235,45 352,95	82.523,15 6.876,93	3.056,60 254,72	81.344,30 6.778,70	1.879,20 156,60	80.166,90 6.680,58	700,35 58,36	78.988,05 6.582,34
27	76.619,45 6.384,96	3720 310	7.470,40 622,53	87.809,85 7.317,49	6.313,30 526,11	86.652,75 7.221,07	5.156,20 429,68	85.495,65 7.124,64	4.033,90 336,16	84.373,35 7.031,12	2.911,60 242,63	83.251,05 6.937,59	1.789,30 149,11	82.128,75 6.844,07	667,00 55,58	81.006,45 6.750,54
28	78.726,30 6.560,53	3720 310	7.084,70 590,39	89.531,00 7.460,92	5.982,70 498,56	88.429,00 7.369,09	4.880,70 406,72	87.327,00 7.277,25	3.817,85 318,15	86.						

Som følge af stigningen i reguleringspristallet for januar 1975 til 147,0 fastsættes dyrtidstillægget i medfør af § 12 i aftalen af 2. maj 1973 mellem økonomi- og budgetministeren og tjenestemændenes centralorganisationer om justering af tjenestemandslønninger m.v. med virkning fra 1. april 1975 til 45 procent af de i aftalens § 1 fastsatte lønninger samt de i § 4 fastsatte stedtillæg og almindeligt, ikke-pensionsgivende tillæg.

Dyrtidstillægget til generelle og særlige tillæg forhøjes i medfør af samme aftales § 13 – ligeledes med virkning fra 1. april 1975 – med 31,5 procent. Det samlede dyrtidstillæg til nævnte tillæg udgør herefter 407,9 procent.

Dyrtidstillægget til finanslovhonorarer forhøjes med 31,5 procent fra nævnte dato. Dyrtidstillægget til honorarer udgør herefter ligeledes 407,9 procent.

Dyrtidstillægget til pensioner og ventepenge udgør fra 1. april 1975 i henhold til § 27, stk. 1, i lov nr. 292 af 18. juni 1969 om tjenestemandspension – sammenholdt med § 3 i lov nr. 81 af 12. marts 1970 om pensioner efter tidligere tjenestemandsløve m.v. – 45 procent.

Endvidere ydes der dyrtidstillæg med 45 procent til supplementsunderstøttelser, pensionslignende understøttelser samt understøttelser efter satserne i økonomi- og budgetministeriets cirkulære af 26. januar 1972.

Det er aftalt med tjenestemændenes centralorganisationer, at bestemmelserne i § 15 i den foran nævnte aftale om tilbageholdelse af en trediedel af visse dyrtidstillæg

som opsparing opretholdes indtil videre uanset bestemmelsen i aftalens § 15, stk. 2.

Der foretages således fra 1. april 1975 og indtil videre ved udbetaling af 3 dyrtidstillæg, der er udløst i

tidsrummet 1. april 1973 – 31. marts 1974, fortsat tilbageholdelse som opsparing af en trediedel af dyrtidstillægget til lønninger på skalatrin 26 og derover samt til de i aftalens § 7 omhandlede generelle tillæg.

Skalatrin	»Tvungen opsparing«	
	Årlig	Månedlig
26	1.542,78	128,57
27	1.585,23	132,10
28	1.628,82	135,74
29	1.673,61	139,47
30	1.719,63	143,30
31	1.766,91	147,24
32	1.815,51	151,29
33	1.865,43	155,45
34	1.916,73	159,73
35	1.969,44	164,12
36	2.023,62	168,64
37	2.079,24	173,27
38	2.136,42	178,04
39	2.195,19	182,93
40	2.255,55	187,96
41	2.317,59	193,13
42	2.381,31	198,44
43	2.446,80	203,90
44	2.514,09	209,51
45	2.583,24	215,27
46	2.654,25	221,19
47	2.802,27	233,52
48	3.029,91	252,49
49	3.280,74	273,40
50	3.684,30	307,03
51	4.183,59	348,63
52	4.610,91	384,24
53	5.195,94	433,00

Også følger for DSB og SJ hvis Saltholm-planen væltes

8

Hvis en udbredt forvirring omkring de faste Øresundsforbindelser gør sig gældende, kan det ikke undre. Når hele sagen har fået et indviklet forløb, skyldes det, at både tunnelen ved Helsingør-Helsingborg og broen København-Malmø i den indgåede overenskomst med Sverige er kædet sammen med Saltholm-lufthavnen. Mens der tidligere i det danske folketing var et flertal for lufthavnsprojektet, synes der nu at være en øget modstand på tværs af partiskel, men afklaringen kommer dog først, når folketinget i løbet af foråret skal have aftalerne med Sverige til godkendelse. Det sker med nogen forsinkelse, idet behandlingen skulle være foretaget inden nytår, men svenskerne har accepteret udsættelsen, hvis årsag er udskrivelsen af folketingsvalget.

Problematikken omkring Øresundsprojekterne bærer også præg af, at de svenske jernbaner er knap så begejstret for HH-tunnelen. SJs generaldirektør, Lars Peterson, har givet udtryk for betænkeligheder ved flere lejligheder. Til Nordisk Järnbane Tidsskrift (juni 1974) siger han, at man ud fra en almindelig investeringskalkyle må fastslå, at der indtil videre må satses på øget færgkapacitet. Først på lidt længere sigt har man det trafikunderlag, der kan motivere en fast forbindelse. Til International Railway Journal (juli 1974) udtaler han det samme og tilføjer, at når DSB's kalkulationer er anderledes, skyldes det, at man her har meget større investeringer i havne, hvis færgefarten skal udvides.

En vis frygt indenfor SJ for, at tunnelen skal belaste investeringsrammerne og driftsbudgetterne gør sig formentlig gældende, idet Lars Peterson til IRJ samtidig siger, at hvis den svenske regering som del af en samlet aftale med den danske

regering ønsker en tunnel på et tidligt tidspunkt, har SJ ingen indvendinger, men man må nødvendigvis have kompensation for forskellen i driftsomkostninger mellem færgedrift og tunnel.

Den forskellige vurdering i spørgsmålet om, hvornår en tunnel kan forrente sig, skyldes i nogen grad et afvigende syn på, hvorledes trafikken vil udvikle sig. Det spiller dog også ind, at der i de svenske beregninger kun indgår omkring 10 pct. af investeringerne, idet Helsingborg by forudsættes at bære den resterende del. I de danske beregninger er de fulde investeringsomkostninger på dansk side medtaget. Dertil kommer, at SJ ikke har regnet med en udvikling af København-Malmø overfarten. Derimod forudser DSB, at der her vil ske en stigning i godsvognsoverførslerne af hensyn til ønsket om at aflaste Helsingør-Helsingborg overfarten, indtil den faste forbindelse kommer. Den øgede trafik på KM-overfarten kan klares med flytning af en Storebæltsfærge.

Hvis aftalen falder

DSB's holdning i hele sagen kan der ikke være tvivl om. Både samfundsøkonomisk og driftsmæssigt taler alt for en snarlig tunnel. Store investeringer i udvidet færgedrift kan undgås, og desuden må det tages i betragtning, at færgedrift under alle omstændigheder er stærkt præget af stigende lønomkostninger og inflationen iøvrigt, mens en tunnel, når den først er bygget, vil fremvise faste og uændrede omkostninger til afskrivning og forrentning og være uden påvirkning af pris- og lønstigninger.

I overenskomsten med Sverige nævnes som retningslinje for planlægningen, at tunnelen bør færdig-

gøres omkring 1985. Ifølge banechef K. Gulstad (Frederiksborg Amts Avis 7. februar) er DSB imidlertid så langt fremme, at detailprojekteringen kan indledes i løbet af ganske kort tid. Det vil sige, at tunnelen, hvis den politiske vilje er til stede, kan være færdig nogle år før 1985.

Men hvis modstanden mod Saltholm-projektet betyder, at der ikke er flertal for en ratificering af aftalerne, må såvel HH-tunnelen som KM-broen til ny behandling, eftersom det er en pakkelsønst. Måske vil en anden udgiftsfordeling komme på tale, og spørgsmålet er også, om den nogenlunde samtidige færdiggørelse af tunnel og bro vil blive fastholdt. Ifølge aftalerne skal Sverige finansiere broen, mens de to lande deler udgifterne til tunnelen. Herved er der taget hensyn til, at Danmark bærer de store investeringer ved en Saltholm-lufthavn. Men i de overvejelser, som må følge, hvis de hidtidige forudsætninger ændres, må også indgå tidsplanen for den faste forbindelse over Storebælt. Den svenske regering regner med, at der bliver tale om en bro i stedet for tunnel, selv om det ikke er en del af aftalen om Øresundsprojekterne, men et omsving hos danske politikere til fordel for en tunnel kan ikke udelukkes.

Et eller to spor

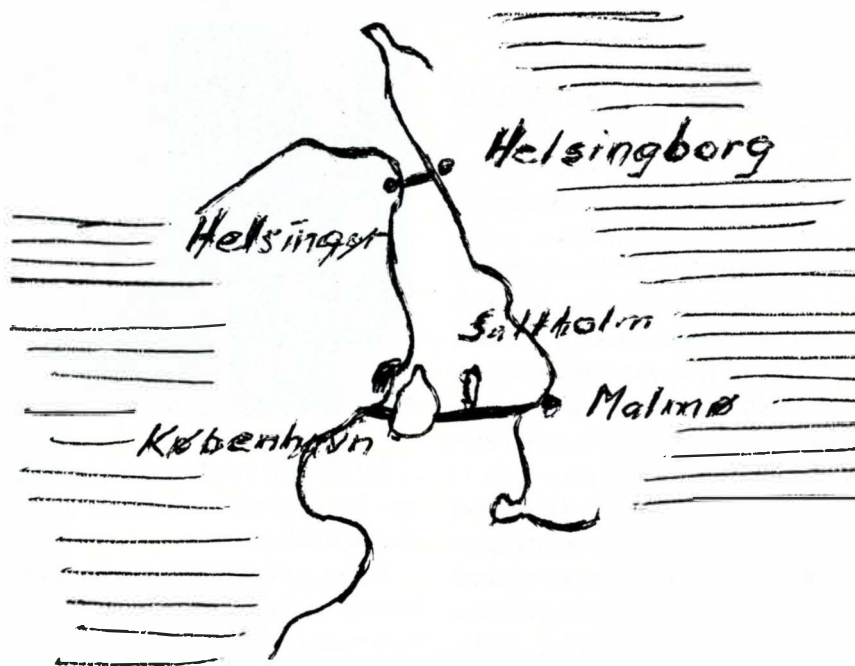
Tæt knyttet sammen med tunnelen ved Helsingør-Helsingborg er naturligvis de investeringer i færgedriften, som er nødvendige, indtil den faste forbindelse kommer. Selv de bedste prognoser kan væltes, og i hvert fald vil udviklingen i godsvognsoverførslerne være stærkt påvirket af, om den nuværende krise i dansk erhvervsliv kan overvindes i løbet af få år.

København-Malmø overfarten har været nævnt, men også andre færgeruter påvirker HH-trafikken, først og fremmest Trelleborg-Sassnitz, som SJ har en naturlig interesse i at fremme. Samtidig er spørgsmålet om jernbanefærger mellem Gøteborg og Frederikshavn blevet rejst, men den helt store aflastning skal man ikke regne med her, og en afgørelse om dette projekt vil ikke komme, før Øresundsproblematikken er endelig afklaret.

I de hidtidige beregninger over HH-forbindelsen er der både fra dansk og svensk side regnet med indsættelse af to-sporede færger indenfor et kort åremål, og deraf følger, at der må investeres i nye færgelejer. I Helsingør peges på muligheden for en ny sydhavn, og i Helsingborg regnes der med en ny færgehavn ved Centralstationen. SJ ser nødig, at tunnelprojektet hindrer dette projekt, da det vil løse en række problemer for både Helsingborg by og jernbanerne.

Indtil nu har det været betragtet som givet, at HH-tunnelen skulle være enkeltsporet, og at der ikke overførtes biler på jernbanevogne. Hermed er der taget hensyn til, at broforbindelsen København-Malmø realiseres nogenlunde samtidig, ligesom man går ud fra, at der fortsat bliver færgedrift ved Helsingør-Helsingborg for overførsel af biler, idet forholdene dog vil være præget af, om der kræves afgift for brug af KM-broen. Hvis der er politisk stemning på begge sider af sundet for at følge tidens sparetanker, kan resultatet imidlertid blive en tunnel med to spor og biloverførsel på jernbanevogne. Til gengæld udskydes broforbindelsen København-Malmø. DSB var netop for nogle år siden inde på det ønskelige i at udskille HH-problematikken fra de øvrige Øresundsspørgsmål, men

Helt ny situation fordi de faste Øresundsforbindelser indgår i en pakkeløsning



den svenske kommunikationsminister Bengt Norling har konsekvent fastholdt pakkeløsningen.

Elektrificeringen

Igangsættelsen af tunnelbyggeriet kan ikke undgå at få indvirkning på DSB's planer om elektrificering af hovedbanerne. Tanken var som bekendt fremme, da dampdriften skulle afvikles, men valget faldt på dieseldrift. Nu er spørgsmålet blevet aktuelt, også foranlediget af energisituationen, i første omgang for Helsingør-København strækningen. Af hensyn til samtrafikken med Sverige ville det være naturligt at vælge samme strømsystem, altså 15 kV 16 2/3 hertz, men der er almindelig enighed om, at det i dag er mere økonomisk med 25 kV 50

hertz, som også andre lande foretrækker ved elektrificering af nye linjer. Dette vil formentlig veje tungere end hensynet til SJ, og der kan samtidig henvises til, at man andre steder i Europa har lokomotiver, som er indrettet til at køre under flere strømsystemer.

Som det fremgår, er den helt aktuelle situation omkring Øresundsforbindelserne præget af usikkerhed, men formentlig kommer afklaringen i løbet af få måneder. Hvis man i trafikpolitikken lægger vægt på det miljøvenlige og altså vil undgå, at Danmark bliver et gennemfartsland for tung vejtrafik, er sagen imidlertid helt klar. Så er det tunnelen, der må have førsteprioritet.

Ole Hansen

Politiske betragtninger

Samtale med fhv. minister Kjeld Olesen

10

Kjeld Olesen berører i denne samtale med »Dansk Lokomotiv Tiden« en række af dansk politiks centrale spørgsmål, – herunder de opgaver og vanskeligheder, som møder en socialdemokratisk mindretsregering.

EF – England – Danmark

Vi indleder med at spørge Kjeld Olesen:

EF-resultatet i Dublin har vel glædet, – også det danske Socialdemokrati?

På flere måder – ja! For det første har vel ikke ret mange hverken modstandere eller tilhængere været interesseret i, at vi skulle gennem en ny folkeafstemningskampagne.

Vi ved ikke helt endnu, om England forbliver i EF?

Nej, det er rigtigt. England skal jo gennem en folkeafstemning i nær fremtid. Men efter al sandsynlighed bliver resultatet, at England bliver i EF. – For det andet tror jeg, at det ville blive en ulykke for samarbejdet i Europa – og videre ud i verden, hvis vi fik denne splittelse ned gennem Kanalen.

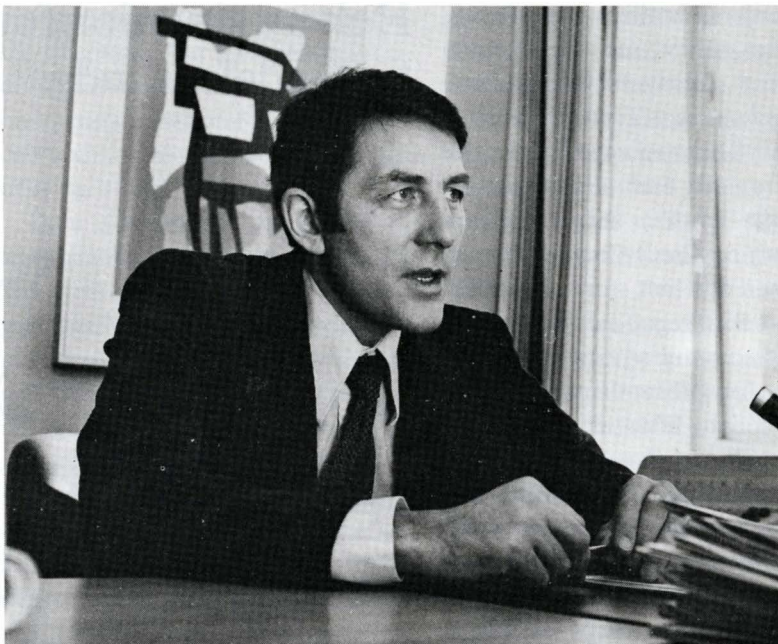
Vil Wilson-regeringen gå meget engageret ind for et ja?

Ja, det mener jeg; ikke mindst fordi regeringen kan være mere end tilfreds med det forhandlingsresultat, som briterne har opnået i Dublin.

Det danske Socialdemokratis ja til EF står stadig urokket?

Der er ikke ændret noget på dette område! Beslutningen i sin tid om tilslutningen til EF var for Socialdemokratiets vedkommende baseret på britisk medlemskab. Og når dette fastholdes, sker der ingen ændringer i den socialdemokratiske holdning i denne sag.

Var britisk tilslutning til EF en så absolut forudsætning i sin tid for socialdemokratisk tilslutning?



Ja! Det var en af forudsætningerne for Socialdemokratiets ja til dansk medlemskab.

Vil et britisk nej ved den kommende folkeafstemning umiddelbart udløse ny dansk folkeafstemning?

Det mener jeg ikke, at der kan være tvivl om.

Vil Socialdemokratiet så på ny anbefale et ja?

Man skal nok ikke nu vurdere sig frem til en eller anden holdning herom. Det, alt peger på, er, at England bliver i EF. Den Gallup-undersøgelse, der sidst er offentliggjort, viser, at 45% siger ja; 33% nej; og det var en Gallup-analyse, inden man kendte Dublin-resultatet! Og da Dublin-resultatet betyder en yderligere fordel for britisk medlemskab, er jeg ikke i et øjeblik i tvivl om britisk ja til EF.

Anker Jørgensen har antydnet, at en evt. ny dansk folkeafstemning skulle vente, til vi kendte Englands nye handelsaftale med EF?

Ja. Vi må vide, hvad betingelserne bliver, hvis England skulle være udenfor, – og vi skulle være inde.

Først når det er klargjort, kan man begynde at snakke om, hvad dansk holdning skal være.

Men en yderligere europæisk integration på det økonomiske område kan vel næppe undgås?

Det kan det ikke! Og det skal vi såmænd heller ikke være kede af, når det bare sker under bestemte forudsætninger. Det ligger jo i Rom-traktaten, at der skal være fri bevægelighed for kapitalen; og dernæst har vi jo allerede set et meget snævert samarbejde f.eks. om valutaerne. Og det er noget, som et lille

land som Danmark skal være særdeles tilfreds med. Vi er jo et af de lande, der har den største udenrigshandel pr. indbygger. Og det vil sige, at vi er meget ømfindtlige over for rystelser ude i verden. Det, vi kan være interesseret i, er derfor, at man finder frem til store aftaler, det betyder, at vi undgår de store sving i valutakurserne. Det er glædeligt, at også lande uden for EF, f.eks. Sverige, er gået ind i den del af det økonomiske samarbejde.

Dansk landbrug, men i høj grad

NATO

NATO er stadig grundlaget for dansk sikkerhedspolitik?

Ja, men prøv at lægge mærke til debatten, som den er foregået det sidste par år: NATO spiller faktisk ingen rolle sammenlignet med de følelser, der var lagt i spørgsmålet for flere år siden. Og det har en naturlig forklaring: Det er den, at der er sket fremskridt med hensyn til afspændingen, – og at parterne, d.v.s. Øst og Vest igennem det sidste år har været stærkt optaget af

forhandlinger om en sikkerhedsordning, forhandlinger, der er foregået først i Helsingfors og senere i Geneve, og nu skal de tilbage til Helsingfors igen.

Et stort flertal i folkettingen står bag ved disse bestræbelser?

Ingen tvivl om det!

Arbejdsmarkedet

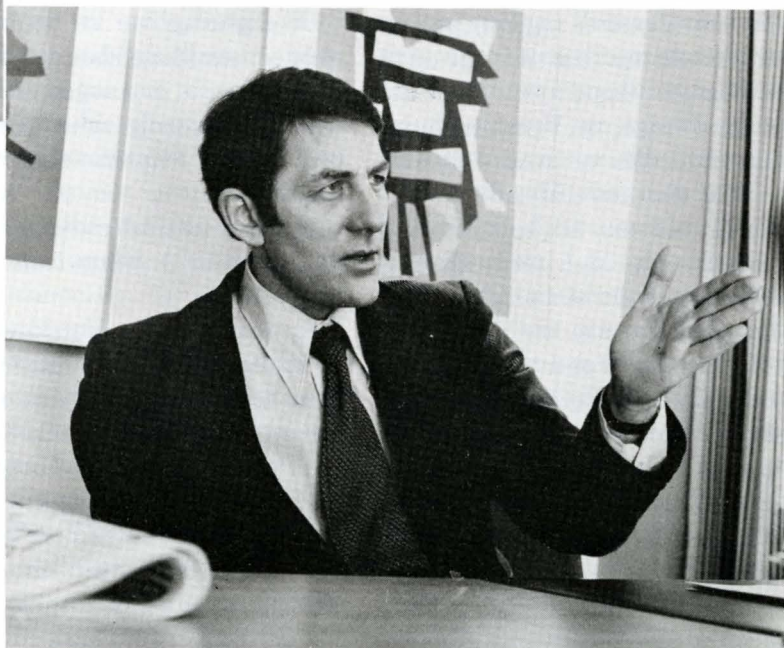
Nu er overenskomsterne på arbejdsmarkedet bragt til afslutning. – Men er der ikke gennem det skete lovindgreb røkket lidt ved »dogmet« den fri forhandlingsret?

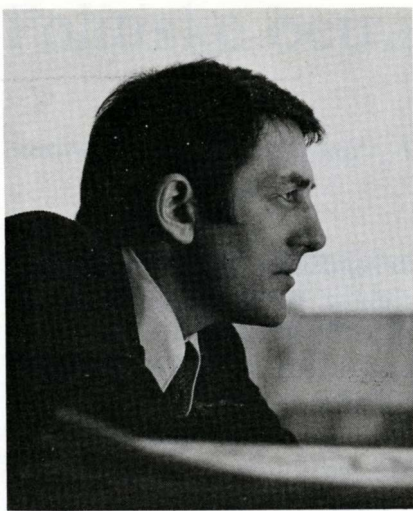
Vi har jo under debatten i folkettingen understreget, at når Socialdemokratiet har måttet gribe ind, som vi har gjort det, skyldtes det, at vi stod i en hel speciel situation. Det, som kan ligge i udviklingen, er erkendelse af nødvendigheden af en større sammenhæng end tidligere mellem forskellige områder, ikke mindst inden for det økonomiske. Der kan man ikke lade tingene ligge skarpt adskilte. Dér er det nødven-



også industrien, har nydt godt af EF-medlemsskabet?

Ja, industrien har betydelige fordele, – det er rigtigt. Man kan endvidere se, at lande uden for EF har fået så gode aftaler på industriområdet, at der ikke er den store forskel. Men alt lagt sammen er der ingen tvivl om, at Danmark har haft fordel af medlemsskabet. – Og det interessante er, at hvis man ser til Sverige, er forholdet det, at så ønsker dette land med tiden at komme med ind i dette samarbejde på forskellige måder.





digt mere eller mindre at koordinere bestræbelserne.

Men jeg mener, at dette godt kan lade sig gøre i forbindelse med, at man fastholder den frie forhandlingsret på arbejdsmarkedet. Og når jeg mener det, er det, fordi vi har oparbejdet en tradition, der med al tydelighed har vist, at parterne har den ansvarsfølelse, der skal til, når det drejer sig om at placere arbejdsmarkedet i den større sammenhæng. Og jeg vil gerne tilføje, at det betyder – ikke mindst psykologisk – noget for roen på arbejdsmarkedet, at lovgivningen ikke i tide og utide blander sig.

Underbudgettering

Underbudgettering af statsbudgettet er stærkt oppe i debatten?

Som bekendt er der en forskel på det, som Venstres regering og den nuværende regering vil lægge op til med hensyn til underskud. Men der er det at sige, at Venstre-regeringens underskud var urealistisk. Der er ikke den store afstand fra 3,7 mia. kr. til 8 mia. kr., som påstås at være til stede. Men det er klart, at der er noget, der skiller. Det drejer sig om et par mia. kr. Vi har hele tiden sagt, at vi er modstandere af en række nedskæringer foretaget bl.a. på børnetilskud m.v. Men det ligger jo for, at hvis vi skal frem til et resultat inden udgangen af marts måned, må parterne bøje af mod hinanden.

Men Socialdemokratiet mener, at det er forsvarligt med det om-

handlede underskud på finansloven?

Ja, – og det hænger sammen med beskæftigelsen. Med en så omfattende arbejdsløshed, ligger der en tilskyndelse til, at man slækker på finanspolitikken, d.v.s. prøver at tilskynde til et højere forbrug.

Hvis regeringen kommer i mindretal, kan vi så vente valg?

Det kommer an på, på hvilket tidspunkt det sker, og på hvilken sag, det drejer sig om. Hvis det sker inden for en meget overskuelig fremtid, vil jeg ikke mene, at Anker Jørgensen vil udskrive valg: Det er for tæt på det sidste, og ville skabe megen uro.

Betalingsbalancen

Betalingsbalancen tegner sig gunstigere, end man skønnede for et år siden?

Ja, og det skyldes, at vi har de mange arbejdsløse! Det betyder nemlig mindre forbrug; – og det virker ind på import og også på handels- og betalingsbalancen.

Det er – set ud fra rent økonomiske motiver en gunstig udvikling?

Det er klart; og det var jo det, der i virkeligheden var en del af den økonomiske filosofi hos den tidligere regering, at den accepterede, at det var nødvendigt med en vis arbejdsløshed, hvis man skulle klare tingene.

Er det en vanskelig »balanceakt« at klare både betalingsbalance og ledighed?

Ja, det er det. Men det, vi har sagt og stadig fastholder, er, at vi prioriterer beskæftigelsen højest, og derfor sætter ind med en række forslag vil vidende, at det kan betyde et eller andet for betalingsbalancen. Men det må betragtes mere langsigtet, således at der igen kan strammes på penge og finanspolitikken, når der igen er fuld beskæftigelse.

Taktregulering

Nu indføres der taktregulering?

Meningen med taktreguleringen for tjenestemændene er at få skabt en parallel til udviklingen på det private arbejdsmarked. Det, som må være det spændende og det centrale, er det Nævn, der skal nedsættes, og som skal finde frem til grundlaget for taktreguleringen.

Boligforliget

Boligforliget kom i havn? Kan de 40.000 boliger ventes bygget?

Diskussionen går på, om bygningen af 40.000 boliger årligt er en målsætning, man skal forsøge at nå frem til, – eller om det er en eksakt målsætning, en *bunden opgave*, som man skal nå frem til!

Vi opfatter det sådan, at vi skal nå frem til de 40.000 boliger. Men det er klart, at det kan vi ikke garantere forlods. Vi kan sætte en lang række ting ind, som vi også har gjort. Det der først og fremmest er stillet forslag om, er, at staten (for igangsættelser i 1975) skal yde et lån på 300 kr. pr. m².

Hvordan vurderer du i øvrigt muligheden for at komme rigtigt i gang med byggeriet igen?

Der er ikke tvivl om, at flere og flere kommuner stiller sig ind på den nye situation. (kommunerne skal jo ind med grundfinansiering af de 5%). Jeg tror, at udviklingen vil vende! Hvad angår igangsættelser er man vistnok godt på vej op mod det nævnte tal. Der er jo også sket en gunstig udvikling på obligationsmarkedet; kurserne er stimuleret; og det betyder fald i renten.

De sociale selskaber har stadig udlejningsproblemer?

Ja; en del af de større lejligheder står tomme. Man må nok kikke lidt på dette problem, – og hjælpe i form af driftslån til nedbringelse af begyndelseslejen.

Det bliver altså nødvendigt med støtte til de sociale selskaber for at bringe dem ud af den akutte krise?

Jeg tror det.

Beskæftigelsen

Der er stillet omfattende forslag til stimulering af beskæftigelsen?

Ja; vi har foreslået flere ting. Jeg nævnte før byggelån for at lokke igangsætninger frem. Vi har yderligere stillet forslag om en statslig bi-standsfond, hvis opgave skal være at yde en håndsækning til virksomheder, der i øvrigt er sunde og veldrevne, men som har øjeblikkelige vanskeligheder. Støtten skal ydes i form af garantilån, eller i form af opkøb af aktier i det pågældende foretagende. Der foreligger også forslag om forhøjelse af egnsudviklingslovens midler, – endvidere om lån til isoleringsarbejder, – og en stimulering af eksporten med gunstige kreditbetingelser m.v. – De kommunale lånerammer foreslås ophævet midlertidigt, bl.a. fordi kommunerne ligger inde med projekter der er klar. Også forslag om afskrivningsregler er forelagt.

Fra borgerlig side hævdes, at alt dette er lapperier, der ikke vil bedre beskæftigelsen væsentligt?

Det er klart, at sådanne forslag ikke vil kunne klare det vældige problem at sætte 140.000 i arbejde. Men vi regner med, at disse ting vil kunne skabe beskæftigelse for ca. 30-40.000 arbejdere, ikke mindst indenfor byggefagene.

RUC

Er problemet med Roskilde Universitet ved at blive løst?

Ja, det tror jeg. Ved omstrukturering af ledelsen, og ved ændring vedrørende eksamen får man mere hold i tingene – samtidig med at det væsentlige i eksperimentet – RUC



får lov til at fortsætte. Det gode princip i basisuddannelsen bør ikke ødelægges.

Hvordan med uddannelsesstøtten til de unge studerende?

Vi har haft et debatoplæg ude til diskussion i vore vælgerforeninger – det drejer sig om et forslag om ændret støtte til uddannelse gående ud på, at man for de første uddannelser fastholder at støtten ydes som stipendier. Det gør vi for at få unge frem til uddannelsen ikke mindst fra arbejderhjem. – Men over en vis grænse, siger vi, at så skal støtten ydes som lån af staten. Lånene skal betales tilbage, når man er kommet igennem sin uddannelse, men i forhold til den indkomst man opnår. (Det er jo ikke alle uddannelser, der giver vældig store indtægter, men de kan godt være meget lange og kostbare). I en vis udstrækning skal systemet hvile i sig selv: Efter en række år vender pengene jo tilbage igen!

Sociale forbedringer

Der kan vel ikke i disse sparetider ventes nye fremskud i den sociale sektor?

Beskæftigelsen prioriteres først. Det sagde vi også i vort valgoplæg! Men vi har dog et par reformer med indenfor det sociale område. Bl.a. dette, at fripladsgrænsen i børneinstitutionerne skal hæves; – og for pensionisterne har vi lovet at stille forslag om, at man fra 1.1. 1976 skal starte en afvikling af det nugældende system – og nå frem til, at de egentlige sociale pensioner og de transbestemte sociale ydelser skal være skattefrie. Vi har også et forslag, vi vil komme frem med om, at der skal kunne tjenes mere uden at det går ud over pensionstillægget.

Skattelettelse er ikke i vente?

Vi vil slet ikke begynde at konkurrere på dette område! Fremskridtspartiets forslag herom er urealistiske og vil betyde, at vi fuldstændig afvikler det samfund, vi så møjsommeligt har bygget op. Men vi kan love for, at hver eneste krone, der betales i skat vil blive anvendt på den mest hensigtsmæssige måde. Men vi kan ikke både have social tryghed og et velfærdssamfund – og det uddannelsessystem, vi har, – og så samtidig tro, at vi kan betale færre penge i skat.

Skolen og arbejderne

Et arbejdsudvalg skal forsøge at gøre arbejdernes indflydelse på skolens forhold bedre endnu.

Debatten om folkeskolen har i de sidste år været ført på indholdet, d.v.s. hvad skal børnene lære? hvad skal lærerne uddannes til? hvad skal skolebøgerne indeholde? o.s.v.

Hvem husker ikke den debat, som DASF, nu SID's undersøgelse af skolebøgerne førte med sig. Der var masser af undskyldninger og forklaringer om, hvorfor man beskrev arbejderne så nedværdigende som det skete og hvorfor man – bevidst eller ubevidst – beskrev arbejderklassens store arbejde gennem generationer, så lidt og ofte så tendentiøst dårligt.

Denne debat – og den senere opståede indoktrineringsdebat – har været med til at skabe fornyet interesse for skolens indhold og virksomhed.

Og godt for det. Vi kan faktisk ikke interessere os for meget for skolen. Den er så stor en del af børnenes og familiens liv, at det ikke kan være ligegyldigt, hvorfor tingene gøres, som de gør dér – og hvad det er der sker i skolen.

Der er jo mange interesser, der skal tilgodeses i skolen. Udover børnenes, som vi nok syntes burde være det primære, er det lærernes, inspektørernes, forældrenes, samfundets, erhvervslivets, de helliges, arbejderklassens o.s.v. – ja og så lige gentagelse: børnenes.

Gennem forældrevalgte skole-nævn, gennem progressive forældre og lærere, gennem større aktivitet fra samfundets side, herunder også bl.a. arbejderbevægelsen, vil det være muligt at gøre skolen bedre og mere indholdsrig. Også uden at forherlige det gamle, og uden at

glemme fremtiden og de krav vi stiller til den.

»– da jeg gik i skole!«

Set med arbejderbevægelsens øjne må vi erkende, at udviklingen går lidt vel langsomt på skoleområdet. Forældrene er, næsten pr. definition, lidt gammeldags. Hvem nikker ikke genkendende til holdningen om, at »da jeg gik i skole, da . . .« – og af den årsag bør mine børn også læse lektier, køres i lidt stramme tøjler og hvad; en lille én på siden af hovedet skader vel ikke! »Skolebøgerne, jamen de var da gode nok til mig . . . så de er nok ikke så slemme . . .« o.s.v.

Den går bare ikke. Der *må* ske ændringer og vi må sikre, at arbejderbevægelsens synspunkter får den placering i skolebilledet som rimeligt er – og som slet ikke er tilfældet i dag. Hverken i historie, samfundsfag eller andre emner.

Der er gjort flere gode og hæderlige forsøg på at ændre forholdene. Tillidsmænd fra bl.a. SID har under kursusvirksomhed på Langsøhus – som en arbejdsopgave – været sendt ud til undervisning på skolerne – og haft held til at fortælle eleverne (og ofte lærerne!) noget om fagbevægelsen og tillidsmandens arbejde, som man ikke vidste dér i forvejen. AOF og fællesorganisationerne er i flere byer gået sammen om aktiviteter som besøg, udstillinger m.v. på skolerne.

Nogle småskrifter fra fagforbund, LO, Socialdemokratiet, DsU og AOF har fundet vej ud til skolerne, men det store og velorganiserede har der ikke været tale om.

Arbejderbevægelsens Skolekontaktudvalg dannet

Det arbejde, der skal gøres i forbindelse med kontakt til skolerne,

ser det nu ud til skal komme godt i gang – og blive koordineret bedre end hidtil. AOF, Socialdemokratiet, LO, Det kooperative Fællesforbund, DsU, DUI-Leg og Virke har for et års tid siden nedsat et udvalg til at tage sig af arbejdet: *Arbejderbevægelsens Skolekontaktudvalg*.

Udvalget har brugt det første år til at finde ud af, hvad der skal gøres og hvordan. Og fornylig præsenterede udvalget offentligheden for den første arbejdsplan, dækkende året 1975. Som udvalgets formand, redaktør *Preben Sørensen*, LO, sagde: »Dette er en begyndelse, der skal vise, at det kan lade sig gøre for arbejderbevægelsen selv at tage fat, dér hvor de private forlag og det offentlige ikke har løst opgaven tilfredsstillende – bl.a. altså på skoleområdet«.

I korthed omfatter arbejdsplanen for skolekontaktudvalgets virksomhed i 1975 følgende:

Materialeoversigt

En oversigt over de materialer, som arbejderbevægelsens organisationer har udarbejdet de seneste år – og som uden større besvær kan anvendes i undervisningen, vil blive udsendt til samtlige skoler i foråret. Oversigten omfatter ca. 100 bøger, en række film, blade og tidskrifter – alt sammen med angivelse af indhold, omfang og pris m.v.

Konference

I foråret vil blive afholdt en konference for tillidsmænd, AOF-medarbejdere m.v. som har høstet erfaringer ved samarbejde med skoler om undervisning m.v. Målet er at beskrive de fremtidige samarbejdsformer med skolen – og til dette formål indbydes der repræsentan-

ter fra lærerkredse og forældre-
kredse landet over.

FOCUS –
et informationsblad

5 gange i 1975 – første gang 1. maj – vil der blive udsendt til samtlige skoler og biblioteker en orientering om et aktuelt emne fra arbejdsmarkedet eller det politiske liv. Det første nummer vil omfatte en beskrivelse af LO og den øvrige fagbevægelse – i forventning om, at LO's kongres i maj måned 1975 vil føre så meget presseomtale med sig, at det vil føles naturligt for lærerne og eleverne i skolen at diskutere dette emne.

Næste nr. af FOCUS er planlagt til september og vil formentlig omhandle begrebet Økonomisk Demokrati.

Stoffet skal populariseres til de unges brug – og vil blive bearbejdet af pædagoger, så det får de rette anvendelsesmuligheder.

Pjece om arbejderbevægelsen

Under redaktion af sekretær i AOF, *Erik Stubtoft*, vil der blive udgivet en 80-sidet, vel illustreret pjece om arbejderbevægelsen – tiltænkt til undervisningsbrug. Den vil blive tilrettelagt således, at den kan tilføre folkeskolens, ungdoms- og højskolernes, de tekniske skoler samt seminariernes undervisning i samfundsspørgsmål informationer om og synspunkter på arbejderbevægelsen.

Foruden kort og klar tekst og mange billeder vil materialet omfatte spændende arbejdsopgaver, f.eks. med forslag om besøg i de lokale fællesorganisationer, fagforeninger, partiforeninger etc.

Udover disse 1975-aktiviteter har udvalget igangsat arbejdet med

Også indenfor DSB kan vi spare på varmen uden at fryse

Rumtemperatur

18-20 grader er tilstrækkelig i kontorer, tjenestelokaler, boliger og værkstedsrum med stillesiddende arbejde, i andre værkstedslokaler er der mulighed for at gå længere ned.

Når rummene ikke benyttes, kan temperaturen nedsættes ved hjælp af radiatorventiler og automatik eller ved regulering af kedeltemperaturen.

I sjældent benyttede rum kan radiatorer nedreguleres, men pas på frostfaren.

Døre og vinduer

Brug dobbelte vinduer og sørg for, at både døre og vinduer er tætte. Undgå at døre til opvarmede rum står åbne.

Olie og fjernvarmeforbrug

Kontroller løbende olie- og fjernvarmeforbruget. Vigtigt er en effektiv renholdelse af kedler, røgkanaler og elektroder på oliefyr samt justering til god forbrænding. Det

at udarbejde en lysbilledserie om arbejderbevægelsen og dens relationer i samfundet, ligesom man søger at koordinere det arbejde, som forskellige faglige og politiske organisationer enten har i gang eller har planlagt at sætte i gang.

»Arbejderbevægelsens Skolekontaktudvalg har nemlig ikke til

samme gælder justering af fjernvarmeautomatik.

Varmtvandstemperaturen

Lad ikke brugsvandstemperaturen overstige 50 grader.

Ventilation

Udluftning af lokaler bør ske kraftigt i korte perioder. Ventilationsanlæg kan køre på den lavest mulige ydeevne og eventuelt helt standses, når rummene ikke benyttes.

Køleskabe

I mindre køleskabe (kontorkøleskabe) bør temperaturen ikke være lavere end 5 grader. Afrimning finder sted, når rimlaget i frostboksen er 2–3 mm.

Trykluftanlæg

Trykluftanlæg standses udenfor normale benyttelsestider.

Belysning

Belysning bør slukkes i den udstrækning, det er kundemæssigt, trafikalt og sikkerhedsmæssigt forsvareligt.

Ved brug af elektricitet til rumopvarmning, vandopvarmning og lignende bør der ligeledes udvises sparsommelighed.

Alle kan være med

Ved at følge disse retningslinjer kan alle medarbejdere i DSB bidrage til nedsættelser i både penge- og energiforbruget.

opgave at indskrænke de samlede aktiviteter. Tværtimod. Jo flere der øver indflydelse på og er aktive i forhold til skolen, jo bedre. Vi skal bare sikre, at arbejdsopgaverne ikke overlapper hinanden. Det vil det ikke gøre i fremtiden», siger udvalgets formand, Preben Sørensen.

Erik Stubtoft

De gamle kendte også til Sikkerhedsudrustning



i dag kan
mindre
gøre det

**MED SIKKERHEDS - hjelm
- handsker
- vest
og -sko**



er du velset, og kan arbejde - i fred og ro

Arbejdsmiljø er det moderne udtryk for sikkerhed, sundhed og trivsel på arbejdspladsen. Vi udsættes alle i vort daglige arbejde for påvirkninger, som kan medføre ulykker, erhvervssygdomme eller dårlig trivsel. Derfor har vi en fælles interesse i, at disse ulykker og påvirkninger nedbringes. Det kan alle bidrage til.

I lighed med den i 1972 gennemførte internationale ulykkes- og fo-

rebyggelseskampagne, hvori deltog ca. 6.000 DSB-medarbejdere, vil der i perioden 7.-18. april 1975 blive afholdt en sikkerhedskampagne under mottoet:

»Vær også fælles om sikkerhed«

Kampagnen i 1972 blev planlagt af en arbejdsgruppe bestående af repræsentanter fra de berørte fagafdelinger og personaleorganisationerne. Siden da er der etableret

en sikkerhedsorganisation bestående af 50 sikkerhedsudvalg og ca. 450 sikkerhedsgrupper.

Afviklingen af kampagnen i 1975 er derfor overladt til de lokale sikkerhedsudvalg, hvorved lokale sikkerhedsspørgsmål kan få en central placering.

Der er planlagt afholdt 94 møder.

Møderne påregnes afholdt i dagtimerne. Der er ikke mødepligt, men kampagnen er et tilbud til med-

arbejderne – en mulighed for at være med til at forebygge arbejdsulykker.

På møderne vil følgende emner blive behandlet:

Anvendelse af sikkerhedsudstyr:
Sikkerhedsveste, arbejdstøj med beskyttelsesrefleks.

Beskyttelseshjelme.

Øjenværn.

Beskyttelseshandsker.

Sikkerhedsfodtøj

Sikkerhedsbælter, -reb.

Overholdelse af sikkerhedsbestemmelser.

Andre emner efter de enkelte sikkerhedsudvalgs skøn, fx. orden og renlighed på arbejdspladsen, de forskellige tjenestegrenes sikkerhedssamarbejde o.l.

Programmet for møderne kan kort skitseres således:

Kort foredrag om nævnte emner samt omtale og analyse af den lokale ulykkesstatistik.

Diasserie fra europæiske jernbaner: »Fri bane for sikkerheden«.

Herefter en kaffepause. Af hensyn til serveringen er tilmelding forud nødvendig.

Efter pausen, der gerne skulle fungere som et summemøde om sikkerhedsproblemer, regner vi med en livlig debat, da det er vigtigt, at den enkelte oplever sikkerhedsproblemet som noget, der angår ham selv, og hvor han selv er aktiv.

Som afslutning på mødet vil der blive vist en meget instruktiv film om sikkerhedsproblemer: »Regn med en risiko«.

Til mødedeltagerne udleveres en mappe med diverse sikkerhedsbrochurer m.v.

Det er henstillet til tjenestestederne, at også det tjenstgørende personale i så stor udstrækning som muligt får lejlighed til at deltage i møderne.

Mødelederne er anmodet om efter kampagnens afslutning at udarbejde en rapport med bl.a. oplysning om eventuelle af mødedeltagerne fremsatte udtalelser af generel interesse samt forslag, der

– kan løses lokalt (og vil blive det)

– ikke kan løses på lokalt plan.

Risikoen for tilskadekomst har altid været tilstede og ikke mindst ved DSB.

Der er da også mange steder i vore reglementer og ordreserier bestemmelser, der tager sigte på at beskytte medarbejderne mod farer. Også ved materiellets konstruktion tages der særlige hensyn hertil, fx. til rangerpersonalets sikkerhed ved rigtig placering af rangerbøjler, håndtag og betjeningsgreb samt ved udformningen af trin.

Sikkerhedskampagnen skal være en påmindelse om og anledning til at understrege, at anvendelse af personlige beskyttelsesmidler har til formål at sikre medarbejderen mod risikoen for tilskadekomst.

Hvor for sker der ulykker?

Vi synes vel alle, det er naturligt, at man søger at fjerne alle kendte farekilder.

Når en ulykke alligevel sker, skulle det af denne grund alene være

– fordi man ikke har været klar over en eksisterende fare.

Det er dog ikke den fulde sandhed. Vi må desværre indrømme, at en række ulykker sker

– fordi man ikke har gjort noget ved en erkendt fare.

Stadigvæk gælder dog, at sikkerhed under arbejdet, jo også i trafikken og ved de hjemlige sysler, først og fremmest er baseret på den personlige omtanke, derfor

– tænk før du handler, det er til gavn for både dig selv, din familie og virksomheden.

Verdens første offentlige »passagerjernbanedamptog« kørte fra Shildon til Stockton via Darlington den 27. september 1825, trukket af Georg Stephensons verdensberømte »Locomotion«. I 1975 kan man altså fejre 150 året for denne historiske begivenhed. Der vil da også i England – og især i området omkring ovennævnte byer – blive arrangeret mange festligheder, udstillinger, damptogskørsel m.m. i sommerens løb.

Lollandsbanens rejsebureau påtænker at arrangere en grupperejse til disse festligheder, og der har meldt sig så mange interesserede, at turen kan gennemføres, hvis ikke for mange springer fra. På den anden side, kan flere deltage, så kan du lide duften af kulrøg og varm damp, så send dit navn og adresse til ovennævnte rejsebureau, og du vil få tilsendt mere om arrangementet.

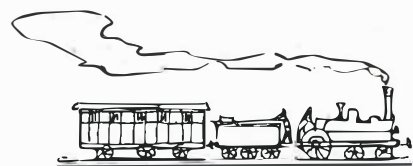
Her er et par facts.

Afrejse fra Esbjerg torsdag den 18. sept. kl. 18,00 til Newcastle.

Hjemkomst til Esbjerg mandag den 29. sept. kl. 9,00.

Programmet for dagene i England ligger endnu ikke fast, da man venter på oplysninger og køreplaner for nogle af Englands mange veteranbaner, men besøg på følgende er planlagt: Keighley & Worth Valley Railway, North York Moors Railway, endvidere Middleton Railway. Endelig ikke at forglemme, deltagelse i festlighederne i Stockton og Darlington.

Prisen, – ja, den afhænger dels af svaret fra England, dels af deltagerrantal, men man anslår omkring 1400 kr.



PERSONALIA

Forfremmelse til lokomotivfører (17. lrm.) pr. 1-2-1975

Lokomotivførerne (13. lrm.):
G. Bjørn-Andersen, ddt Kb i ddt Kb
J. W. Søndergaard, ddt Es i ddt Es
K. W. Thomsen, ddt Ng i ddt Ng

Forfremmelse til lokomotivfører (17. lrm.) pr. 1-2-1975

Lokomotivfører (15. lrm.):
B. R. Rasmussen, ddt Ng i ddt Ng

Forfremmelse til lokomotivinstruktør (21. lrm.) pr. 1-2-1975

Lokomotivfører (kørelærer) (19. lrm.):
E. Hougaard, ddt Gb i ddo Kh

Forfremmelse til lokomotivfører (13. lrm.) pr. 1-2-1975

Lokomotivassistent (10. lrm.):
G. H. N. Jensen, ddt Gb i ddt Gb

Forflyttet pr. 1-2-1975

Lokomotivassistenterne (10. lrm.):
P. M. Pedersen, ddt Kh i ddt Gb
K. A. Olsen, »
P. B. Olsen, »
K. S. Larsen, »
M. Hansen, »
B. K. Nielsen, »
B. Kratbak, »
F. S. Ohmeyer, »
W. K. Ohlsen, »
L. G. Åberg, »
K. L. Larsen, »
B. W. Hansen, »
M. H. Andersen, »
L. T. Larsen, »
E. J. Straarup, »
J. Pedersen, »
T. T. M. Michaelsen, »
H. Storm, »
V. E. Nielsen, »
S. Höyer, »
G. M. Brenøe, »
J. Rasmussen (Falster), »
F. G. Nielsen, »
K. Nissen, »
A. vigerust, »
E. A. Jørgensen, »
F. B. Christensen, »
E. H. Bekker, »
K. K. Christiansen, »
J. P. Andersen, »

Forflyttet pr. 1-2-1975

Lokomotivassistenterne p.p. (7. lrm.):
R. Nielsen, ddt Gb i ddt Kh
E. Christiansen, »
J. A. Sørensen, »
K. N. Petersen, »
T. B. Rasmussen, »
K. J. A. Frederiksen, »
K. Hermansen, »
C. J. L. Christensen, »
J. Andersen, »
S. A. Franken, »
M. H. Røhl, »
T. J. Pedersen, »
E. Odgaard, »
W. Petersen, »
F. R. Z. Larsen, »
G. Segato, »
H. V. Christiansen, »
T. H. Vraa, »
K. Skytte Hansen, »
H. B. Andersen, »
R. T. Mandrup, »
T. Larsen, »
P. A. Olesen, »
N. J. L. Nielsen, »
F. S. Petersen, »
I. B. Nørrevang, »
P. A. Mortensen, »
J. L. Hansen, »
P. Kolstrup, »
K. C. A. Jensen, »
S. A. Borum, »
B. Kildehøj, »
S. E. Andersen, »
P. A. S. Hansen, »
J. Ernstrand, »
A. V. Kamph, »

Afsked pr. 28-2-1975

Lokomotivfører (15. lrm.) S. A. B. Jensen,
ddt Fh gr. svagelighed.

Afsked pr. 31-3-1975

Lokomotivfører (18. lrm.) H. C. Hansen,
ddt Ar efter ans. og alder.

Afsked pr. 31-3-1975

Lokomotivfører (L. Ma) (17. lrm.) E. Boje-
sen, ddt Ar gr. svagelighed.

Afsked pr. 28-2-1975

Elektrofører (13. lrm.) A. C. E. Philipsen,
ddt Kh gr. svagelighed.

Navneændring

Lkas (10. lrm.) A. V. Christiansen, ddt Kh,
hedder fremtidigt A. Vigerust.

Påskønnelse

DSB ledelsen har givet udtryk for sin tak og påskønnelse over for lkas. V. E. Nielsen, ddt Kh, i anledning af udvist god agtpågenhed og hurtig reaktion i forbindelse med uregelmæssig ekspedition af tog 51226 på Hellerup st. d. 8-11-1974. Der er tildelt ham en dusør.

Dødsfald

Følgende pens. lokomotivførere er afgang ved døden:

M. J. K. E. Nielsen, Frihedsalle 31, Sdb., d. 27-9-1974.

A. A. Olsen, Stenvangen 10, Kø, d. 4-1-1975.

A. Madsen, Calvinsvej 68, Fa, d. 25-1-1975.

O. E. Henriksen, Suhrsvej 17, Kø, d. 29-1-1975.

Pens. lokomotivfører A. C. V. Fricke, Taarnborgvej 73, Korsør, er afgang ved døden d. 10-12-1974.

Pens. lokomotivfører Knud Hansen, Lemkesvej 49, 1. tv., Haderslev, er afgang ved døden d. 9-1-1975.

Pens. lokomotivfører K. M. Petersen, Humlevænget 15, Nyborg, er afgang ved døden d. 24-12-1974.

Pens. lokomotivfører P. H. Würtz, Stendysevej 12 st., Hellerup, er afgang ved døden d. 25-2-1975.

Pens. lokomotivfører C. F. Honoré, Anlægsvej 6, 7600 Struer, er afgang ved døden d. 31-12-1974.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i forbindelse med mit jubilæum frabedes venligst.

K. O. H. Rasmussen,
lki, ddo Kh.

Århus

D.L.F. Århus afd. afholder forårs- og afskedsfest onsdag den 7. maj kl. 19³⁰ på Skæring strandkro.

Der serveres 4 slags sild, 4 varme retter, samt ost og frugtsalat. Prisen pr. par er 80 kr. hvoraf afdelingen yder et tilskud på 40 kr. pr. medlem.

Der afgår gratis bus fra »Agnete og Havmanden« kl. 18⁰⁰.

Pensionister og enker indbydes venligst, men disse skal, for at kunne deltage, venligst tilmelde sig på tlf. (06) 14 09 99. Tegningen slutter den 29. april kl. 12⁰⁰.

Festudvalget.

Adressefortegnelse

Københavns Godsbanegård: Lokomotivfører P. J. J. Busk, Bremensgade 64, st., 2300 København S. Tlf. 59 30 93.
Kasserer: Lokomotivfører P. K. Kristensen, Banefløjen 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: V. F. Jensen, Lindevangshuse-
ne 24, 2, 2630 Tåstrup. Tlf. (01) 99 82 77.

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: Lokomotivassistent M. B. Rasmusen, 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. Høftø, 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, Hjermevej 58, 7600. Tlf. (07) 85 06 12.
Kasserer: Lokomotivfører K. R. Christensen, Nygade 2a, 7600.

Frederikshavn: S. A. 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. Ingemannsvej 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 notiser, som ønskes optaget i medlemsbladet, skal foreligge hos redaktionen senest 3 uger før, medlemsbladet udkommer den 10. i hver måned. Op til højtidene må regnes med længere frist, for at optagelse kan være sikker.



DEN FILOSOFISKE TEGNER

Efter at jeg har bygget det om til
akvarium, argter det mig kun én gang
om året -- når det kommer licensopkrævning
fra Fiskeri-
ministe-
riet

