



11

DANSK  
LOKOMOTIV  
TIDENDE



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. NOVEMBER 1976 - 76. ÅRGANG

### 11

#### Indhold:

Betjening af rangertrækraften . . . . .	2
Luftkaptajn . . . . .	3
Gruppelivsforsikring . . . . .	7
Udtalelse fra repræsentantskabs- møde i LO . . . . .	10
Nyt fra socialforskningsinstituttet . . . . .	11
Statsministeren om kriseplanens mål . . . . .	12
Fra Folketinget . . . . .	13
Personaleudviklingscenter ved DSB . . . . .	14
Transportintegration . . . . .	16
Fra landet . . . . .	17
Nyt fra turistorganisationen . . . . .	17
Frk. Petersen er død . . . . .	19
Personalia . . . . .	19

Redaktører:  
K. B. Knudsen  
(ansvarshavende)  
G. A. Rasmussen

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

Frederiksberg Bogtrykkeri  
Howitzvej 49.

Nu planlægges en beskæring af lokomotivpersonalets arbejdsområde, idet DSB har orienteret foreningen om, at der i generaldirektoratet foretages undersøgelse af, på hvilken måde stationspersonalet kan indgå i betjeningen af rangerlokomotiverne.

Det er overfor foreningen motiveret med bestræbelserne på at begrænse omkostninger i ethvert område. DSB hævder, at der ikke så meget sigtes mod lønbesparelse, som mod en mere fleksibel anvendelse af personale. Foreningen er ikke gjort bekendt med de endelige planer, der har kun været tale om en orientering, men vi har til gengæld indtrykket af, at der under planlægningsarbejdet har været kontakt til den side som repræsenterer den gruppe medarbejdere, der påtænkes at sættes ind på området - vort arbejdsområde siden jernbanernes fremkomst.

Der er jo stadig nogle som hævder arbejdsgiverens ret til at lede og fordele arbejdet, men vi lever i en tid, hvor den regel bør have mindre og mindre gyldighed; thi skal den megen tale om samarbejde have reel betydning, er det afgørende, at medarbejderne har medindflydelse i virksomhedens beslutninger, og især de forhold der direkte angår deres beskæftigelse. For det rigtige resultats skyld, er der brug for åbenhed, parterne imellem, og det gælder ledelse, den organisation vi repræsenterer, og øvrige, der omfattes af den aktuelle sag.

De, der står bag tankerne om denne ændring på rangerområdet, og de, der prøver at omsætte dem til virkelighed, må imidlertid tage i betragtning, at der i den mulige ændring for lokomotivmændene mindre vil ligge uvilje mod den ikke-faglærtes indtrængen på vort arbejdsområde, men derimod skepsis, som forbindes med risikoen for uansøgte forflytninger, og følgende økonomiske og familiemæssige gener, mangel på retrætepladser for lokomotivmænd, som p.g.a. svagelighed ikke må udføre uindskrænket tjeneste, mangel på et led i uddannelsen, et led som på afgørende vis er med til modning af den unge lokomotivmand, før han slippes ud til strækningskørsel med de store diesellokomotiver.

Der ligger i hensyntagen til disse forhold, forlods så stærke bindinger, at den økonomiske fordel for os ikke ser indlysende stor ud, men det er måske blot et postulat, at der ikke ligger ønsket om lønbesparelse i ændringen. Der er måske nogen som syntes lokomotivpersonalet er for dyr en arbejdskraft på rangermaskinen? Kan det diskuteres, kan det også diskuteres, om der ikke på en række andre områder ved DSB beskæftiges for dyr arbejdskraft.

# Luftkaptajn

O. S. Norland, ansat i SAS, fortæller om sit job

Vi har haft en samtale med flyvechef i S.A.S., O. S. Norland, og vi indleder interviewet med at stille et spørgsmål om uddannelseskravene for at opnå ansættelse som pilot i S.A.S.

## Uddannelse

Hvorfra rekrutterer S.A.S. sine piloter?

S.A.S. rekrutterer mere end 90% af sine piloter fra flyvevåbene i Danmark, Norge og Sverige.

Vil det sige, at når S.A.S. får disse folk, er de fuldt uddannede militærpiloter?

Ja, og så starter vi en uddannelse igen fra bunden. Men de pågældende har altså i forvejen været mindst otte år i flyvevåbnet.

Denne forudgående militærflyveuddannelse værdsættes i S.A.S.?

Ja, i høj grad, fordi piloterne dels har en meget solid uddannelse bag sig som flyvere, og dels har de jo dermed det elementært flyvemæssige i orden.

Skal de ansøgende være studenter?

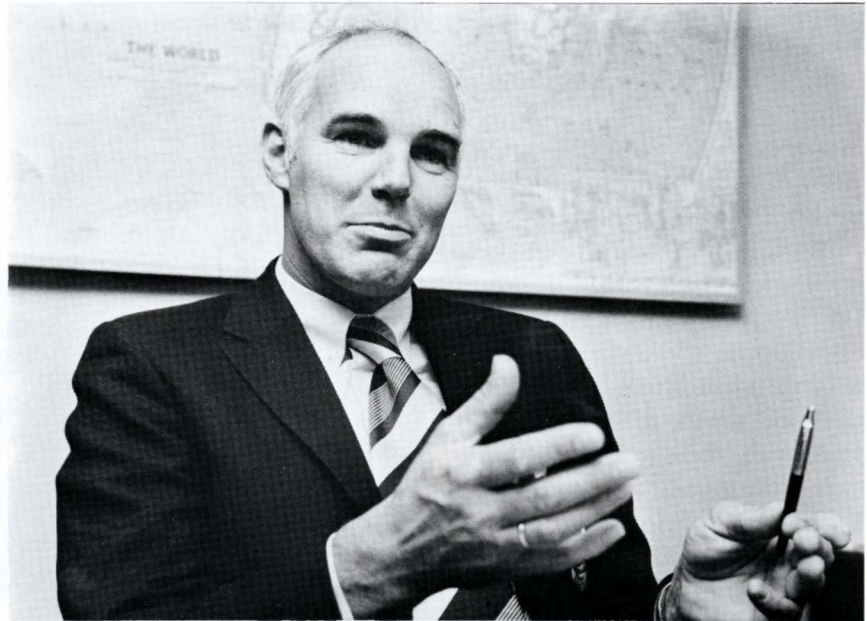
Ja, i realiteten er der krav om, at man skal have studentereksamen, bl.a. fordi der er ret høje krav i matematik og engelsk.

Hvordan er så selve uddannelsen af piloterne, før de bliver fast ansatte i S.A.S.?

Først bliver de testet psykomotorisk, psykoteknisk og psykologisk, og skal endvidere igennem en række kundskabsprøver. Derefter kommer de på et kursus, hvor de gennemgår et teoretisk pensum af et omfang svarende til, hvad de siden skal have, når de skal være kaptajner. Dette kursus varer ½ år.

Og efter afslutningen af dette kursus?

Ja, så bliver de tildelt tredie-pilot-jobbet i de store flyvemaskiner, eller som 2. styrmand i DC 9.



Hvad er filosofien bag ved dette?

Filosofien bag det er, at 3. styrmanden i de store fly »overvåger« de to andre piloter. Og man ønsker, at dette skal foretages netop af en pilot, fordi han skal have sin interesse mere rettet mod det flyvemæssige end mod det tekniske.

Hvornår er piloten kvalificeret til kaptajnstillingen?

Efter 4 år kan de blive det. Men som normen er idag, må de være styrmand i op til 12 år, før de bliver kaptajner.

Hvordan er graderne op til kaptajnstillingen?

Først 3. og 2. styrmand, så 1. styrmand, derpå overstyrmand (efter 10 år) og derpå kaptajn.

Hvornår indtræder afgang som kaptajn?

Man skal gå af, når man er 60 år, og kan gå af, når man er fyldt 55 år i

de særlige tilfælde når man er 50 år, dog så med reduceret pension.

## Arbejdstidsregler

Gælder der samme arbejdstidsregler for alle piloterne?

Der gælder de samme regler for hele besætningen.

Du flyver i øjeblikket DC 9. Hvordan er reglerne der (sagt mere konkret)?

Myndighederne siger, at jeg ikke må gøre aktiv tjeneste i pilotstolen udover otte timer, indenfor en 24 timers periode.

Men der jo også noget der hedder tjenestegøringstid?

Ja, og den er 10½ time, og det indbefatter alt det, som jeg foretager mig i lufthavnen, inden flyvningen, hvorimod de otte timer i pilotstolen er den regulære rene flyvning. Men de 10½ time er ikke pr.

døgn, det gælder indenfor det der hedder tjenestegøringsperiode.

Hvor lang er tjenestegøringsstiden pr. uge?

40 timer.

Vil du orientere lidt om »rytmen« mellem fritid og arbejdstid?

På DC 9-eren kører vi i øjeblikket en speciel prøveperiode. Den virker på den måde, at man deler al tid op i moduler af 9 døgn, og der må man så indenfor fem døgn arbejde efter en ganske bestemt fastlagt plan, som går op til nogle minimumskrav, som myndighederne har bestemt, og som beregnes pointmæssigt. Det er ret så kompliceret, så vi har ladet vore datacomputer foretage beregningerne.

Men pilotforeningen er vel med i forhandlingerne om alt dette?

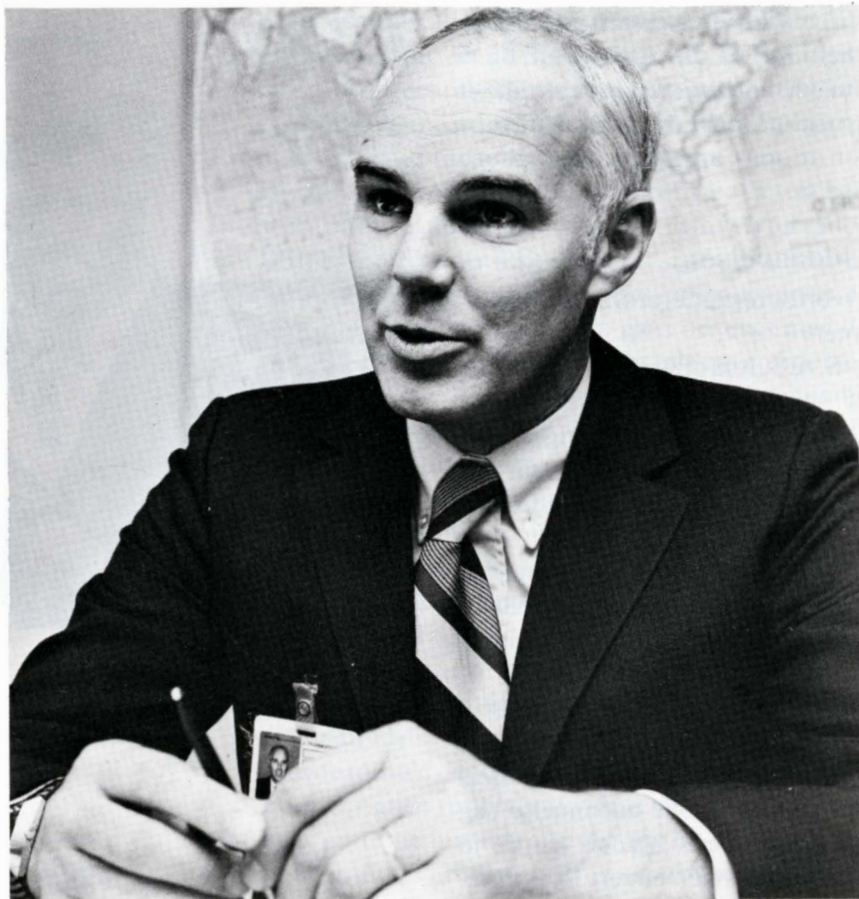
Ja, det foregår i forhandling med vor organisation (pilotforeningen). Og der har man fastlagt ganske bestemte »blokke« (som man kalder det) á fem døgn tjenestegøring. Disse fem døgn tjenestegøring efterfølges altid af fire døgn samlet fritid. Efter disse fire døgn går man så igen ind i fem døgn tjenestegøring.

Altså fem døgn koncentreret arbejde – og fire koncentreret fridøgn?

Ja, sådan er 9 dages modulet.

Nattjeneste er inkluderet i denne ordning?

Ja, i de nævnte fem døgn gælder den regel, at piloten skal have den minimumssengehivetid, som myndighederne kræver, og den samme minimumshivetid, som en aftale mellem S.A.S. og pilotforeningerne kræver. Må jeg lige tilføje, at det også er bestemt, at piloten kun må have fem landinger indenfor en tjenestegøringsperiode. Dette gælder dog kun for DC 9-erens besætninger.



Og ferie, hvordan fastlægges den?

Vi har de normale lovpligtige feriedage. Og de fordeles med en sommerferieperiode over tre uger, og resten fordeles over ferieåret, efter den ansattes eget ønske.

Hvor mange piloter er ansat i S.A.S.?

Ca. 1.500, hvoraf noget under halvdelen er kaptajner. I København er der placeret ca. 400 piloter.

### Organisationsforhold

Vil du sige lidt om piloternes organisationsforhold?

Vi har i København, Dansk Pilotforening. Og der er alle danske piloter tilsluttet. De svenske er tilsluttet Svensk Pilotforening i Stockholm. Norge har tilsvarende organisationsforhold. Men i Sverige og Norge er også Charterselskabernes

piloter tilsluttet Pilotforeningerne.

Hvilke opgaver har Pilotforeningerne?

Der forhandles alle vore lønforhold, og andre problemer f.eks. vedr. ferie, dagpenge, uniformsbestemmelser, regler om tjenestegøring på stationer i udlandet, hotelophold, dagpenge, pensionforhold m.v.

Hvem forhandles der med?

Direkte med hovedkontoret i Stockholm. De respektive Pilotforeninger forhandler gennem et fællesråd. Der forhandles løn en gang om året.

Hvor længe »kører« pensionsaftalen?

I fem år, hvorefter den ajourføres. Og det samme gælder vore stationeringsbestemmelser, for de piloter, der ikke befinder sig på hjemmebasen, men f.eks. er stati-

oneret i Østen eller Sydamerika, eller hvor det måtte være.

Hvem vælger Pilotforeningens bestyrelse?

Den vælges af samtlige medlemmer ved skriftlig afstemning. Bestyrelsen sidder i en to-års periode, således at halvdelen går af hvert år. Bestyrelsen vælger af sin midte en formand, som almindeligvis er luftkaptajn.

Har Pilotforeningen indseende med den daglige tjeneste?

Ja, den har indseende med, hvilke ruter der flyves, hvordan de bemannes, hvordan tjenestegøringstiden bliver oplagt. En hel afdeling i S.A.S., som har med planlægning af tjeneste at gøre forhandler hver måned med foreningen om oplægget, og om hvordan det kan afvikles på den rigtige måde, og hvordan besætningerne skal benyttes.

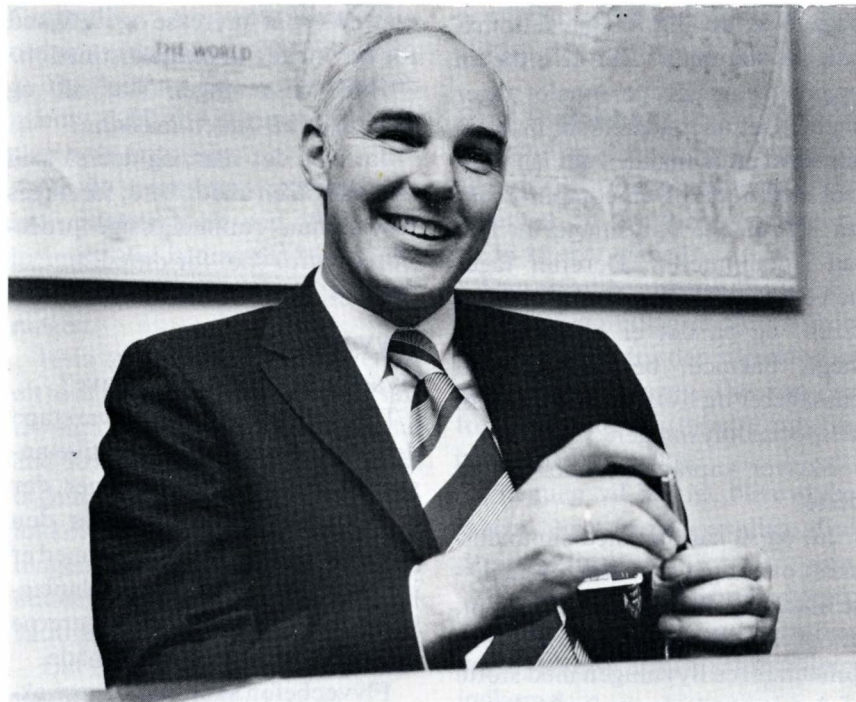
Pilotforeningen har naturligvis et forretningsudvalg?

Ja, det holder ugentlige møder, og her er der også en forretningsfører for Foreningen.

### Luftkaptajnens arbejdsdag

Hvordan forløber din arbejdsdag som luftkaptajn på en DC 9?

45 minutter før afgang stiller jeg i lufthavnen og melder mig på tilmeldingskontoret. Her modtager jeg underretning om der er særlige ting at iagttage: syge, der skal transporteres, deporterede m.v. Når det er overstået, går jeg ind på »vejtjenesten« sammen med styrmanden. Og ud fra vejsituationen bliver vi enige om en alternativ lufthavn, såfremt vi ikke skulle kunne komme ned på det sted, vi egentlig havde beregnet. Derpå går styrmanden over i flyveplanrummet, og der planlægger han flyvningen. Beregner brændstof, tid, m.v. I mellemtiden er jeg ovre på flyvekontrollen



og har sat mig ind i, hvilke restriktioner der måtte være, f.eks. på grund af, at navigationshjælpemidler ikke virker, som de skulle, og endvidere orienterer jeg mig om der er omlægning af ruten p.g.a. f.eks. militærøvelser. Endelig sætter jeg mig ind i hvilke ruter, som det vejmæssigt ikke er hensigtsmæssigt at beflyve. Disse og en række andre ting finder jeg ud af på det tidspunkt. Derpå sætter jeg mig ind i, hvilke ændringer, der evt. måtte være vedrørende special-procedure på en bestemt lufthavn på ruten.

Og så kan man endelig bevæge sig ud i flyet?

Ja, og det sker ca. 20 minutter før afgang. Og der begynder styrmanden at læse Chequelisten over alle de forskellige funktioner i flyet, og kaptajnen læser den fejlrapport, som altid findes og altid følger flyet,

og hvor han lang tid tilbage kan se, hvilke fejl, der har været i flyet, og hvordan de er blevet repareret, og hvad der er blevet gjort ved dem. Er det en fejl, der kommer op igen? Er hele komponenten byttet ud? Når kaptajnen er færdig med denne gennemgang, får han rapport fra teknikerne om flyets stand, hvor meget der er tanket med, hvor meget olie og vand der er påfyldt flyet. Og derefter deltager kaptajnen i chequelistegennemgangen sammen med styrmanden.

Og den øvrige besætning?

Purser, steward og stewardesser har i samme tidsrum chequet hele køkkengrejet af, og efterset om måltider i tilstrækkelig grad er laset, om rengøring er i orden og om bæreudstyr og tæpper er til stede og i orden. Først så går passagererne ombord og bliver talt. Vejning af al

bagage og tælling foregår automatisk på stationen. Det er altså en opgave, som jordpersonalet tager sig af. Det allersidste som man tager sig af er, at manden der har kontrol med dette på en computer sikrer sig, at alle oplysninger er ført ind i computeren. Derefter tager han et såkaldt lasteark ud af computeren, og på det er anført flyets vægt, balance, besætning, antal passagerer og hvad der måtte være af specialoplysninger.

Skriver kaptajnen under på alt dette?

Ja, og så har han med sin underskrift overtaget ansvaret for, at disse mange funktioner, vi har talt om, er opfyldt. Så lukkes dørene. Og så gennemføres flyvningen med støtte af den kontrol, der er fra jordstationernes side.

Hvad er jordkontrollens opgave?

Den er at sørge for, at trafikken afvikling kan gøres så gnidningsløst som muligt. Det sker ved at tildele flyet forskellige højde og forskellige ruter, som forhåbentlig ligger meget nær op til det der er planlagt i forvejen.

Og indflyvningen på destinationshavnen?

Når man når frem til destinationens lufthavn gennemføres indflyvningen på de navigationshjælpemidler, der er til rådighed. Efter landingen parkerer man flyet. Hvad der derpå måtte være af evt. tekniske fejl el.a. man har iagttaget, skriver kaptajnen op i den tekniske bog. Og den tekniker der overtager flyet, sørger så for at de nævnte ting bliver bragt i orden igen, og for tankning til næste destination.

Hvis besætningen fortsætter med flyet?

Ja, så går besætningen ind på stationen og chequer vejr-situationen for den kommende flyvning, og orienterer sig om, hvad der iøvrigt

måtte være af interesse og vigtighed for flyvningen til næste destination.

Hvis besætningen står af, og overtager en anden maskine?

Ja, hvis det sker, og den så skal tiltræde på en anden rute, foretages den samme rutinemæssige procedurekontrol som før omtalt.

## Flyvechefen

Hvad er flyvechefens opgave?

Det er kort og godt at varetage det administrative og operative ansvar for, at alle de besætninger, der er tilknyttet København har den standard de skal have, og dermed er i stand til at gennemføre de planlagte flyvninger på en for passagererne og selskabet betryggende måde.

Flyvechefen skal stadig være aktiv kaptajn?

Ja, jeg skal flyve så meget, at jeg til stadighed vil være i stand til at bestå de halvårslige prøver, som alle piloter i dag skal op til, både flyvemæssigt og fysisk.

## Aflønning

Hvordan aflønnes piloterne?

Med alle tillæg er lønnen for de

ældste kaptajner ca. 21.300 kr. pr. måned. Begyndelseslønnen for piloterne er 9.600 kr. pr. måned med alle tillæg. Hertil kommer godtgørelse for stationeringer. Dette beregnes fra sted til sted.

## Afsluttende bemærkninger

Til slut beder vi flyvechefen uddybe ancinnitets- og avancementforholdene en smule.

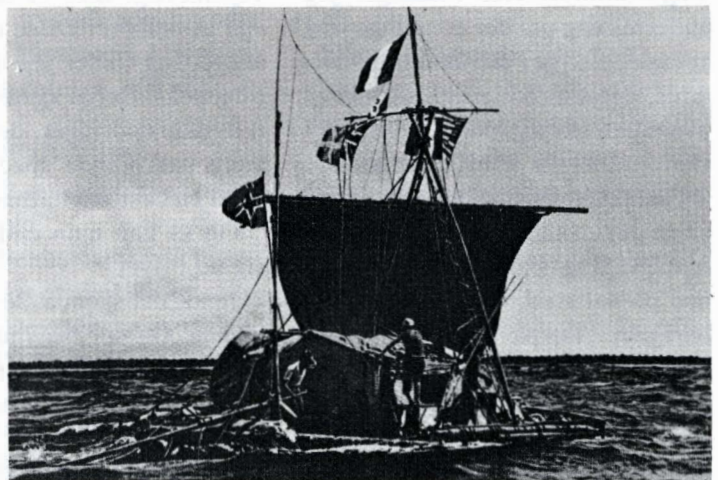
O. S. Norland siger herom:

Som jeg allerede har sagt i begyndelsen af vor samtale, bliver en pilot efter at have afsluttet sit prøveår, og derefter har fløjet i en 4-årigperiode l. styrmand. Dermed har han ret til at forrette tjeneste på et fly, hvor kaptajnen kan forlade pilotstolen. Efter 10 års tjeneste som l. styrmand opnår han en ancinnitetsmæssig udnævnelse til overstyrmand, der indebærer, at han pensionsmæssigt placeres i kaptajnernes gruppe.

Kan alle piloter almindeligvis forvente at blive kaptajner?

Ja, det kan de, naturligvis under forudsætning af, at de opfylder kvalifikationskravene.

DC 9 i sigte



Spørgsmålet om etablering af gruppelevsfor- sikring for Dansk lokomotivmands Forenings medlemmer har tidligere været fremme, men blev ikke gennemført.

## Hvorfor gruppelivsforsikring?

Siden 1969 har et stort antal organisationer – herunder også tjenestemandorganisationer – etableret gruppelevsordninger for deres medlemmer.

Det må derfor være naturligt, at jernbaneorganisationerne tilbyder deres medlemmer de samme fordele, som andre organisationer.

Årsagen til, at så mange tjenestemandorganisationer – på trods af de gældende pensionsbestemmelser – har etableret gruppelevsordninger, har fra starten været ønsket om at dække den formindskede ægtefællepension, som pensionsbestemmelserne efter tjenestemandloven af 1969 yder, sammenlignet med enkepension efter loven fra 1958.

Erfaringerne fra andre organisationer viser endvidere helt klart, at det – ved et dødsfald – for de efterladte er til særdeles stor hjælp, at den hurtige udbetaling af en gruppelevsfor- sikring kan klare de umiddelbart påtrængende økonomiske problemer.

## Hvad er gruppelivsforsikring?

En gruppelevsfor- sikring er en livsfor- sikring uden opsparing for en nærmere defineret gruppe mennesker – i dette tilfælde medlemmer af de 4 jernbaneorganisationer.

Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg er enige om, at der kun kan blive tale om at etablere en frivillig gruppelevsordning, idet man naturligvis ikke vil tvinge nogen ind i en forsikringsordning.

En forudsætning for at kunne indgå aftale med firmaet »Forenede

Gruppeliv« om en gruppelevs- ordning er, at mindst 30% af samtlige medlemmer for en gruppe på mindst 5000 medlemmer skal tilslutte sig ordningen.

Da de 4 jernbaneorganisationer ialt omfatter mere end 5000 medlemmer, skal ialt mindst 30% af alle JFU medlemmer tilslutte sig ordningen.

Hvis medlemmerne i en eventuelt to af organisationerne kun tilsutter sig i et væsentligt mindre antal end 30%, kan det medføre, at disse organisationers medlemmer udelukkes fra at kunne deltage i ordningen, der herefter kun vil blive etableret for de resterende organisationers medlemmer.

Det er derfor vigtigt, at flest mulige tilmelder sig fra starten.

En frivillig ordning kræver en helbredserklæring fra hver enkelt, der ønsker at tilslutte sig forsikringen. Helbredserklæringen afgives af det enkelte medlem og underskrives på tro og love. Den omfatter ialt 4 spørgsmål, og utilfredsstillende svar på et enkelt af disse kan bevirke, at den pågældende ikke kan blive tilsluttet ordningen.

Der kræves altså ikke lægeattest for at blive tilsluttet ordningen.

## Hvad er forsikringssummen?

Den foreslåede gruppelevsordning forudser følgende forsikringssum.

Ideen med denne forsikringsdækning er, at der indtil en alder på 50 år sikres en dækning, der i gennemsnit svarer til et års nettoløn (bruttoløn med fradrag af skat). Dækningen er samtidig størst i den periode, hvor ægtefællepensionen

er mindst, og behovet for forsikring størst.

## Hvad er præmien?

På grundlag af aldersfordelingen for alle, der kan blive medlem, er der beregnet en foreløbig præmie på 16,35 kr. pr. måned.

Den endelige præmie vil blive beregnet på grundlag af aldersfordelingen blandt de, der tilmelder sig gruppelevsordningen. Der kan derfor blive tale om mindre udsving både opad og nedad.

Præmien vil iøvrigt blive nyberegnet hvert år på grundlag af aldersfordelingen.

Præmien er som andre livsforsikringspræmier fradragsberettiget ved opgivelse af den skattepligtige indkomst.

Præmien vil blive fradraget ved lønudbetalingen.

Hvem tilfalder forsikringssummen?

Aftalen vil indeholde bestemmelse om, at afdødes nærmest pårørende indsættes som begunstigede ved den forsikredes død.

Nærmeste pårørende er i loven bestemt som følgende i den angivne rækkefølge:

1. Afdødes ægtefælle, dog ikke hvis separation foreligger ved dødsfaldet. Ved skilsmisse er ægteskabet opløst, og den fraskilte er følgelig ikke afdødes ægtefælle.
2. Afdødes børn. Skulle et barn være død før den forsikrede, træder barnets børn i barnets sted.
3. Arvinger ifølge et testamente.
4. Arvinger ifølge loven, d.v.s.

Levealder	Forsikringssum
Fyldt alder under 50 år .....	50.000 kr.
fyldt alder 50 år–54 år incl. ....	37.500 kr.
fyldt alder 55 år–59 år incl. ....	25.000 kr.
fyldt alder 60 år–66 år incl. ....	12.500 kr.
fyldt alder 67 år .....	Ingen dækning

- a) Afdødes forældre eller disses efterkommere (søskende og søskendebørn)
- b) Afdødes bedsteforældre eller disses børn (afdødes onkler og tanter, men ikke fætre og kusiner)

#### 5. Staten.

Ønsker den gruppelivsforsikrede, at summen skal tilfalde andre – f.eks. en samlever, en velgørende forening eller et barn i stedet for ægtefællen – vil der blive åbnet adgang i aftalen til at indsætte særlig begunstigede, hvilket sker ved skriftlig henvendelse til Forenede Gruppeliv. Erklæringen må være éntydig, give oplysning om den begunstigedes navn, fødselsår (cpr. nr.) og eventuel adresse. Ønskes flere begunstiget, må delingsforholdet anføres, ligesom man bør træffe bestemmelse om, hvordan der skal handles, hvis den begunstigede skulle dø før den forsikrede. Forenede Gruppeliv besvarer gerne telefoniske henvendelser fra forsikrede, der er i tvivl om begunstighelsesforhold.

#### Hvad skal der betales i arveafgift?

Når en sum er udbetalt til den berettigede, opstår spørgsmålet om arveafgift. Besvarelsen gives særskilt for efterladte ægtefæller og for andre, idet ægtefællen på flere måder er gunstigere stillet.

#### a. Ægtefællen

Tilfalder en sum den efterladte ægtefælle, vil denne ofte slippe for at betale arveafgift. Sidder ægtefællen i uskiftet bo – hvilket forudsætter fælleseje i ægteskabet og normalt fællesbørn – udskydes arveafgiftsspørgsmålet, indtil den pågældende dør eller skifter f.eks. på grund af nyt ægteskabs indgåelse. Er penge brugt i mellemtiden betales ingen afgift. Kan eller vil den efter-

ladte ægtefælle ikke hensidde i uskiftet bo, må arveafgiften betales straks. Har der været fælleseje i ægteskabet, beregnes afgiften kun af den halve forsikringssum. Endelig er de første 100 000 kr. af ægtefælens arv fritaget for afgift, og arv mellem 100 000 kr. og 1 000 000 kr. belagt med en relativ lav afgift.

#### b. Andre

Her er udbetalinger arveafgiftspligtige, dog er børns arv ikke overstigende 8 000 kr. fri for afgift.

Afgiften beregnes i øvrigt efter stigende satser afhængig af nærheden af slægtskabet til afdøde og arvens størrelse. Forsikringssummer er altså arv og sammenlægges med, hvad modtageren ellers måtte have modtaget i anledning af dødsfaldet.

Det kan nævnes, at livsforsikringssummer efter særlige bestemmelser i lovgivningen går direkte til den begunstigede, som får penge, selvom afdøde måtte have efterladt sig gæld.

#### Hvordan sker udbetalingen?

Et dødsfald blandt de forsikrede anmeldes til Forenede Gruppeliv enten direkte af de efterladte eller gennem den pågældendes organisation.

Når Forenede Gruppeliv har modtaget fornøden dokumentation, udbetales beløbet straks til den (de) berettigede.

#### Hvordan ydes bonus?

Ligesom de fleste personlige livsforsikringer yder bonus, ydes der også bonus ved en gruppelivsforsikring.

Bonus beregnes for hver ordning for sig pr. år, og et eventuelt bonusbeløb kan enten benyttes til at nedsætte præmien eller forhøje forsikringssummen.

Anmeldelsen sendes til foreningens kontor den 1. december. Ønsker du ikke at klippe i bladet kan blanket fås ved henvendelse til foreningens kontor.

Det er organisationerne selv der afgør, hvorledes bonusbeløbet skal anvendes.

#### Hvem kan tilsluttes gruppelivsordningen?

Alle, der er medlem af en af de jernbaneorganisationer under Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg, der er tilsluttet gruppelivsordningen kan – under forudsætning af, at de ikke er fyldt 67 år – tilmelde sig gruppelivsordningen.

Man kan udmelde sig med 3 måneders varsel. Medlemsskabet af gruppelivsordningen ophører ved udtræden af den pågældende organisation og under alle omstændigheder ved alderen 67 år.

#### Hvad er »Forenede Gruppeliv«?

Forenede Gruppeliv er en sammenslutning af flere store forsikringsselskaber oprettet med det formål under én administration at administrere gruppelivsforsikringer.

#### Hvad er da fordelene ved gruppelivsforsikring?

Den helt kontante fordel ved en gruppelivsforsikring sammenlignet med en individuel livsforsikring er præmien.

En tilsvarende individuel forsikring for en mand ville i månedlig præmie indtil det 62. år koste:

Indtrædelsesalder	præmie
30 år	26.19
40 år	33.07
50 år	37.94

Hvornår kan gruppelivsordningen træde i kraft?

Det er hensigten at etablere gruppelivsordningen hurtigst muligt, men af praktiske årsager vil det sikkert ikke være muligt at iværksætte gruppelivsordningen før den 1. april 1977.



# Anmeldelse til Gruppelivsforsikring



Undertegnede

Personnr. 	Stilling	Navn	
c/o-navn	Privatadresse	Postnr. 	By
Tjenestested		Fællesorg. DSB – arbejdsnr.:	

medlem af (sæt x)

Dansk Jernbaneforbund	011	Jernbaneforeningen	012
Dansk Lokomotivmands Forening	013	Fællesorg. DSB	014

bekræfter herved, at jeg ønsker medlemskab af den mellem Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg og Forenede Gruppeliv indgåede gruppelivsordning, og erklærer mig indforstået med, at præmien fradrages ved lønanvisningen.

\_\_\_\_\_ den

1976.

\_\_\_\_\_ underskrift

Blanket til Forenede Gruppeliv (indsendes til organisationen)

Efternavn og fornavn	Født	/	19
Adresse			
Har De indenfor de sidste 3 år lidt af nogen alvorlig sygdom? Nej <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/>	Hvilken? Hvornår? Hvor længe?		
Har De indenfor de sidste 3 år ligget på hospital, sanatorium eller anden helbredelsesanstalt? Nej <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/>	Hvor? For hvad? Hvornår? Hvor længe?		
Har De nogensinde været syg eller sygemeldt i længere tid end en 1 måned? Nej <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/>	Hvilken lidelse? Hvornår? Hvor længe?		
Er De for tiden fuldstændig rask og arbejdsdygtig? Ja <input type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/>	Anfør i benægtende fald sygdommen		

Ovennævnte ønsker herved optagelse i gruppelivsforsikringen på de betingelser, der er aftalt imellem Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg og Administrationsaktieselskabet FOR-NEDE GRUPPELIV

Jeg er klar over, at forsikringen kan nedsættes eller ophæves, såfremt svarene ikke er fuldt sandfærdige, eller fortielse har fundet sted, og samtykker i, at F.G. kan søge oplysninger hos de læger, lægelige institutioner for forsikringselskaber som har eller vil få kendskab til min helbredstilstand, og at F.G. kan gøre disse bekendt med det til F.G. oplyste.

....., den / 19 .....

Underskrift

Dansk fagbevægelse er nu, før nye overenskomster skal aftales, stillet over for udfordringer, som er de stærkeste, vi har set i efterkrigstiden. Vi er på én gang stillet overfor en situation med over 100.000 arbejdsløse, alvorlige økonomiske problemer med et stort underskud på betalingsbalancen og samtidig et reaktionært borgerligt flertal i Folketinget, der forsøger at svække fagbevægelsens frie forhandlingsret.

Vi har set de samme borgerlige kræfters angreb på fagbevægelsens opnåede faglige og politiske rettigheder. Man har bl.a. forsøgt at gennemføre forbud mod eksklusivaftaler og stillet forslag om stramning af straffelovens bestemmelser i relation til faglige blokader.

De borgerlige partier har imod regeringens indstilling og fagbevægelsens protest fjernet godtgørelsen under De Erhvervsfaglige Grunduddannelser.

Samtidig må fagbevægelsen med dyb bekymring konstatere, at Folketinget ikke effektivt har evnet at sætte ind for bekæmpelse af arbejdsløsheden.

Det kriseforlig, der er indgået mellem regeringen og de fire forligspartier, vil efter fagbevægelsens opfattelse ikke i de nærmeste år medvirke til en mærkbar bedring af beskæftigelsen – og en effektiv stabilisering af landets økonomi.

Repræsentantskabet beklager, at august-forliget ikke indeholder indførelse af økonomisk demokrati, der kan sikre lønmodtagerne deres retmæssige andel i den samfunds-skabte kapitaltilvækst, der vil opstå i erhvervslivet i de kommende år.

Repræsentantskabet må stærkt fordømme, at der fortrinsvis er tale om en begrænsning af løndannelsen, gennem en meget snæver lønramme og indgreb i den automati-

ske dyrtidsregulering, medens arbejdsfrie kapitalgevinster går fri.

Erfaringerne fra dette forlig understreger, at det er nødvendigt at styrke solidariteten og sammenholdet i såvel fagbevægelsen som i hele arbejderbevægelsen. Dette kræver en stærk opbakning af Socialdemokratiet, således at partiet får parlamentarisk styrke til at skabe politiske løsninger, der er i overensstemmelse med de mål, der er arbejderbevægelsens.

En ændring af Folketingets sammensætning er nødvendig for, at hetzen mod de offentligt ansatte kan standses, og angrebene på vort velfærdssamfund kan afløses af vilje og evne til at genoptage den udbygning af vor sociale standard, som efter repræsentantskabets opfattelse er forudsætningen for en menneskeværdig tilværelse.

I den foreliggende situation er det repræsentantskabets opfattelse, at det er absolut påkrævet at fortsætte den solidariske lønpolitik og i størst

mulig udstrækning tilgodese de lavestlønnede samt andre særligt udsatte grupper, herunder skifteholdsarbejdere.

Endvidere bør uddannelsesfonden forbedres, og der må stilles krav på områder, der ikke belaster lønrammen særlig stærkt; f.eks. tryghed i ansættelsen, forbedringer af arbejdsmiljøet, begrænsning af overarbejde og afspadsering af alt overarbejde.

Repræsentantskabet fremhæver betydningen af en overenskomst-mæssig tilpasning til den faktiske udvikling inden for de enkelte overenskomstområder og opfordrer til reelle drøftelser underorganisationerne imellem med henblik på løsning af de specielle spørgsmål.

Repræsentantskabet understreger, at det, uanset den meget vanskelige situation, er en forpligtelse for fagbevægelsen ved en kommende overenskomstfornyelse at sætte alle kræfter ind på at opnå et acceptabelt resultat.



Socialforskningsinstituttet har netop udsendt to publikationer, der sådan set behandler det samme spørgsmål. Den ene af P.H. Kühl og Jens Kristian Munk er om Døgnrytme og tidsanvendelse. Den anden af P.H. Kühl og Inger Koeh-Nielsen er om Fritiden. Begge bøger belyser vores gøren og laden i det hele taget.

På en måde kan bogen om døgnrytme, der hviler på grundige undersøgelser, virke en smule deprimerende. Vi står op ved 7 til 8 tiden og arbejder til klokken 16. Klokken 18 spiser vi, en halv time senere hører vi radioavis. 19.30 ser vi fjernsyn, og vi går til ro omkring klokken 23.

Man kan i ånden se hele befolkningen sætte sig foran tv-apparatet lidt før halvotte eller se os alle sætte os til middagsbordet præcis klokken 18. Sådan er det da heldigvis da heller ikke helt. Det ville være at overdrive. Der er store udsving, geografisk som socialt, og det er naturligvis disse, det er interessant at se på.

Det er naturligvis ikke overraskende at få at vide, at vi sover otte timer i døgnnet, og at pensionister sover noget mere end erhvervsaktive. Når arbejdstiden tillige regnes fra døgnets timer, skulle vi have seks fritimer, der fordeler sig en smule forskelligt, så selvstændige kun har fire timer, mens lønmodtagere har fem og pensionister otte timer.

Mens vi i byerne arbejder til klokken 16, må man ved landbruget blive ved til klokken 18. Landbruget er ganske tydeligt forfordelt med hensyn til frihed, men da de selvstændige også er det, kan man nok have en følelse af, at den store interesse for egen virksomhed kompenserer, fordi arbejdet i høj grad bliver hobby-betonet. Det er

nok her den virkelige kløft ligger i samfundet. Kløften mellem mennesker, der har »morsomt« arbejde og de, der nødvendigvis må hente oplevelse i fritiden.

To trediedele af os er på arbejde om dagen, mens en trediedel selv om formiddagen befinder sig i hjemmet, da kun et par procent har anden arbejdsrytme med nat- eller aftenarbejde, må de fleste »hjemmegående« være husmødre, pensionister, syge og arbejdsløse.

Med hensyn til spisetider er der forskel på, hvorledes man gør på landet og hvorledes man gør i hovedstaden og i de lidt større byer. På landet og i de lidt mindre byer holdes stadig middagspause ved 12 tiden. Sædvanligvis spises middagsmad, og der slappes lidt af. En ypperlig ting, som det har været umuligt at fastholde i de større byer med de lange afstande. Her spiser man overalt klokken 18.

Døgnrytmen er lidt forskellig i afvigende sociale grupper. Arbejdere har noget kortere arbejdstid end de selvstændige, og de begynder og slutter noget før funktionærerne. Kvinder med deltidsarbejde arbejder fortrinsvis om formiddagen.

Men hvad laver man i fritiden?

Visse aktiviteter synes næsten alle at være fælles om. Det gælder således med hensyn til lytning af radioavisen. Kun ti procent af befolkningen hører den ikke. Derimod er det kun 60 pct. af os, der hører tv-avis, hvad der jo nok hører sammen med, at alle endnu ikke har tv hjemme.

Det kan virke en smule deprimerende at læse, at kun fire af ti danskere er i gang med at læse en bog. Det på trods af de mange biblioteker, der ganske vist har slækket meget på servicen men som dog stadig er frit tilgængelige.

Lige så trist og opsigtsvækkende virker det, at 20 pct. af befolkningen aldrig har været i teatret. Ikke en gang nysgerrigheden har kunnet drive dem af sted for at se, hvad det er for noget. Det ser ud til, at alle har været i biografen, men at det i dag mest er de unge, der besøger filmsteatrene, mens de lidt ældre bliver hjemme ved fjernsynet.

Kirkegængere er en lille gruppe, men de fleste findes i højere sociale lag. Helt svarer de få kirkegængere jo ikke til de mange medlemmer i Folkekirken, men da man automatisk bliver indmeldt ved fødselen, undersøgte man, hvor mange, der ville melde sig ind, hvis det blev nødvendigt for at stå som medlem. Halvdelen af befolkningen vil foretage en sådan indmeldelse.

Danmark er foreningernes land. Alligevel er det forbavsende, at en ud af otte beklæder et tillidshverv i en eller anden sammenslutning. Knap så mærkværdigt virker det, at totrediedele af befolkningen er medlem af en eller anden form for forening.

TV er den mest populære form for adspredelse i fritiden. Spillefilmene er den mest sete form for tv. Dernæst sport og filmsorientering. Kulturelle udsendelser er mindre populære. Ballet og opera har ringe interesse. Mærkeligt nok synes interessen for kulturelle udsendelser at stige med alderen. Her må det tages i betragtning, at ældre mennesker i det hele taget ser mere fjernsyn end yngre.

Det er ikke så meget personlig aktivitet, der præger fritiden i dag. Det er kun et fåtal, der går til kurser eller lignende. Lidt flere, navnlig de yngre dyrker sport. Ud over det besøger vi hinanden, heldigvis da. Man kunne godt ønske sig mere individuel aktivitet som før i tiden, da massemedierne ikke stjål så megen tid.

– Ethvert samfund møder med visse mellemrum så alvorlige økonomiske vanskeligheder, at det er en pligt enten at løse dem eller at give op. En sådan situation befinder vi os i for øjeblikket. Vi har valgt ikke at give op, men i stedet for prøve at løse problemerne, selv om de er nok så vanskelige. Når en socialdemokratisk mindretalsregering, dens vanskelige parlamentariske arbejdsforhold til trods, ikke benyttede den letteste udvej, at opløse Folketinget og udskrive valg, var det alene, fordi vi vidste, at i tilfælde af løsninger, som var lagt til rette af Folketingets borgerlige flertal, ville lønmodtagerne komme til at bære langt større byrder end dem, der bliver tale om i forbindelse med det indgåede forlig mellem Socialdemokratiet, de radikale, Kristeligt Folkeparti og Centrum-Demokraterne.

Det er statsminister *Anker Jørgensen*, som siger sådan til vort blad i anledning af den seneste udvikling i den politiske situation. Anker Jørgensen fortsætter:

– Vi har fra Socialdemokratiets side hele sommeren udfoldet et energisk arbejde for at fremme forståelsen i fagbevægelsen og i tilidsmandsgrupperne omkring de overordentligt svære økonomiske problemer, som vi står over for. Her er tale om forhold, som øver meget, meget stor indflydelse på beskæftigelsesmulighederne.

– Kan vi ikke skabe en sådan stabilisering af dansk økonomi, at betalingsbalanceunderskuddet bringes væsentligt ned, vil det i virkeligheden sige, at arbejdsløsheden kommer til at stige. Nu er det ellers lykkedes gennem et målbevidst politisk arbejde ikke alene at få klippet toppen af de høje arbejdsløshedsprocenter, vi kendte for et år siden. Ja, i bygningsfagene kan vi en-

dog glæde os over et væsentligt fald i ledigheden.

## Forliget skal bringe os videre

– I septemberforliget, som skabte omsvinget i beskæftigelsessituationen, var der en hensigtserklæring om, at partierne i fællesskab ville sikre, at afdæmpningen i priser, omkostninger og pengeindkomster, som indledtes i foråret 1975, skulle videreføres i de kommende år netop af hensyn til fremme af investeringerne for at få endnu flere i arbejde – et mål, som den socialdemokratiske mindretalsregering aldrig vil slippe af syne.

– Indkomspolitikken skulle også tjene dette mål?

– I høj grad. Vi har derfor helt fra foråret søgt igennem forhandlinger med de fem partier, parterne på arbejdsmarkedet og dansk erhvervsliv at finde frem til enighed om en sådan indkomspolitik. At Venstre sagde fra, var egentlig beklageligt – men tilbage var heldigvis partier, som besad både mod og vilje til at følge septemberforliget op. Det nye forlig, som nu er blevet bekræftet af Folketinget, skal bringe os videre frem mod en sikker økonomisk stabilitet, hvorpå nye fremskridt til sin tid kan bygges op. I første række gælder det om at få yderligere stigning i vor eksport. Og gennem de nye afgifter, som aldrig er behagelige, hverken for producenten, forbrugeren og de handlende, må vi prøve på at få et sådant hold på forbruget, at underskuddet på betalingsbalancen bringes så meget ned, at der bliver varig ro omkring kronkursen. Forliget skulle også sikre os et stabilt renteniveau til gavn for byggeriet. Målet er stadig her 40.000 boliger om året. I den forbindelse er det vigtigt at erindre

sig, at det var under Venstres regering, at bremserne for byggeriet blev slået sådan i, at vi fik en hastigt stigende ledighed. *Med forliget har vi sikret os mod en sådan gentagelse.*

## Dyrtidsordningen bevares

– Venstre ønskede den automatiske dyrtidsordning fjernet. Nu rører forliget også ved denne overenskomstvundne rettighed. Er det ikke en farlig vej at slå ind på?

– Der er forskel som mellem dag og nat på det, Venstre ville, og det, vi har gennemført nu. Havde Venstre fået deres plan igennem, var dyrtidsreguleringen blevet helt fjernet og erstattet med en skattnedsættelse. En sådan nedsættelse kan aldrig erstatte den egentlige pengeløn, som bliver udbetalt i henhold til dyrtidsordningen, fordi vilkårene skattemæssigt er yderst uens for samtlige lønmodtagere. Den nu gennemførte ordning bevarer den automatiske dyrtidsregulering som princip, ligesom den opsamling, der sker med en dyrtidsportion i ATP-fonden må siges at være en socialt forsvarlig ordning. Af de unge på arbejdsmarkedet skal der ventes på udbetalingen – men for de ældre vil det betyde en forhøjelse af den samlede ATP-pension.

Rent principielt er det naturligvis allerbedst, hvis det er muligt at undgå indgreb – men når de økonomiske forhold tvang til det, mener jeg, at vi har klaret det på forsvarlig måde. Borgerlige blade skriver, at det er bevidst, at den socialdemokratiske regering har peget på denne ATP-ordning for at få skabt en ØD-fond, som langt vil overgå, hvad der var tænkt i henhold til Socialdemokratiet og LO's forslag. Noget sådant har ikke været i vore tanker. Den borgerlige reaktion er dog nok værd at have

med i tankerne, når ordningen skal vurderes.

### Om lønrammen

– Hvorfor blev procenten for lønrammen sat ned fra 7 til 6 procent?

– Det var et offer fra vor side for i det hele taget at nå frem til et forlig.

– Var det prisen værd?

– Det mener jeg, at det var. Husk – havde vi ikke opnået et forlig, er der ikke tvivl om, at den danske økonomi var blevet yderligere belastet. Meget tydede på, at udskrivningen af et folketingsvalg havde styrket den internationale uro omkring den danske krone. Blot nogle dages hårdt træk på Nationalbankens valutabeholdning ville omgående fremkalde en diskontoforhøjelse. Ja, hvad så, vil måske en og anden sige. En diskontoforhøjelse ville betyde en stor stigning i renteniveauet. Byggeriet ville stagnere. Ledigheden nå til højder, som vi måske ikke rigtigt har fantasi til at forestille os, selv om vi desværre har set ret høje – ja, alt for høje ledighedstal. Vore forhandlingspartnere havde ønsket procenten endnu lavere. Det afviste vi. Og jeg kan godt sige, at netop fastsættelsen af lønrammen kostede lange og meget besværlige forhandlinger.

### Et flertal skulle skabes

– Forliget hviler på aftalen mellem S, R, KrF og CD. Venstre ville ikke være med. Havde det ikke været muligt at inddrage andre?

– Det er vigtigt ved dette spørgsmåls besvarelse at erindre sig Folketingets sammensætning. Hvis den socialdemokratiske regering skulle gøre sig håb om at skabe et flertal omkring en økonomisk politik, som kunne rette op på både betalingsbalancen og beskæftigelsen, var det nødvendigt at forhandle og

slutte aftale med partier, som vi ellers ikke er ideologiske perlevenner med. Det var ikke muligt at klare alt dette i et samarbejde med SF, VS og kommunisterne. Enten må man vælge at løse problemerne med de partier, der kan bygge et flertal op, eller også må man give op. Vi gav ikke op, fordi vi vidste, at blev de meget vanskelige økonomiske problemer ikke løst efter den plan, Socialdemokratiet lagde frem og forhandlede til et forlig, var ikke mindst alle landets lønmodtagere kommet til at trække det korteste strå.

– Forliget vil efter min bedste overbevisning sikre den økonomiske stabilitet og derved skaffe arbejdspladser forøgede beskæftigelsesmuligheder.

## Fra Folketinget

Folketinget udtaler følgende:

Både af hensyn til beskæftigelsen og af hensyn til nødvendigheden af at nedbringe underskuddet på betalingsbalancen er det af afgørende betydning, at den afdæmpning i pris- og omkostningsudvikling, der er sket siden begyndelsen af 1975, videreføres og forstærkes i 1977 og 1978. Det vil derfor være nødvendigt, at der sker en opbremsning i indkomstudviklingen, således at pengeindkomsternes stigning begrænses for alle befolkningsgrupper, både for lønmodtagere, selvstændige og andre, til maksimalt 6 pct. i hvert af årene 1977–78 og 1978–79. Der bør tages et særligt hensyn til befolkningsgrupper med lavere indkomster.

Folketinget henstiller til arbejdsmarkedets organisationer og

den offentlige sektors parter at forhandle sig frem til nye overenskomster for overenskomstårene 1977–78 og 1978–79, som indebærer, at den gennemsnitlige løn højst må stige med 2 pct. i hvert af årene ud over dyrtidsreguleringen.

Såfremt prisudviklingen udløser mere end én dyrtidsportion ved hver halvårsregulering, bør udgiften til overskydende portioner bæres af staten og ikke af virksomhederne.

Folketinget opfordrer regeringen til at fremsætte forslag om en ordning, hvorefter statens bidrag i så fald indbetales til ATP-fonden, hvor det godskrives hver enkelt lønmodtagers indestående i fonden.

Ordningen forudsættes tilrettelagt således, at udbetalingerne til lønmodtagerne vil foregå sammen med den øvrige ATP-pension. Ved ordningen sikres herved, at også disse dyrtidsportioner ubeskåret tilfalder lønmodtagerne sammen med de renteindtægter, ATP-fonden vil opnå ved køb af obligationer m.v. for statens indbetaling.



Den gensidige Forsikringsforening for Tjenestemænd  
(Tryg Forsikring)  
Parallelvej – 2800 Lyngby  
Telefon (02) 87 88 11 eller (02) 87 11 88  
Bed om: Tjenestemandsafdelingen, der gerne anviser nærmeste tillidsmand

Som omtalt i DTL nr. 10 sluttede seminariet i Vejle med redegørelse for, hvor personaleudviklingscenter er. For denne del stod kontorchef G. Kragballe, der gav en kort redegørelse for meningen med dagens emne, og trafikinspektør C. L. Nielsen der mere detaljeret fortalte om forskellen på før og nu.

De fleste kender, fra en duplikeret lap papir, indstillingsproceduren med spørgsmålene:

arbejdsevne  
sikkerhed i arbejdets udførelse  
kundskaber  
optræden overfor publikum  
evne som arbejdsleder  
egnethed for den ansøgte stilling,  
og også bedømmelsesgraderne:

særlig velegnet  
velegnet  
egnet  
mulig egnet  
mindre egnet  
uegnet

Med alle de muligheder ovennævnte system indebærer for at bejle til menneskelige skrøbeligheder, i henseende til ensidige bedømmelser, må det erkendes, at en virksomhed der drives efter moderne principper, ikke kan være tilfreds med dette bedømmelsessystem.

C. L. Nielsen's meget interessante indlæg indeholdt følgende:

Personaleudviklingscenter  
Hvad er nu det. . . .

## Historisk baggrund

Enhver virksomhed – også DSB – kender vanskelighederne ved at finde de rigtige medarbejdere til de forskellige stillinger i virksomheden. I det hele taget er der vanskeligheder af den ene eller anden art forbundet med situationer, hvor udvælgelse af medarbejdere skal foretages.

I personaletjenestens planer bl.a. om gennemførelse af DSB's leder- og chefudviklingsprogram indgår anvendelse af en ny udvælgelsesmetode – personaleudviklingscenter-metoden (PUC-metoden).

Metoden forventes iøvrigt at skulle supplere og/eller erstatte nuværende praksis med hensyn til udtagelsesprøver.

Spørgsmålet om DSB's anvendelse af PUC-metoden har været drøftet med personaleorganisationerne, og det er besluttet, at DSB i første omgang anvender PUC-metoden i forbindelse med 2 forsøgsprojekter eller pilotprojekter, det ene vedrørende udvælgelse til specialuddannelse for kontorassistenter, det andet vedrørende udvælgelse til pladslederuddannelse. Derefter vil der blive taget stilling til metodens anvendelse i DSB.

## Kort beskrivelse af PUC-metoden

Den røde tråd i PUC-metoden er en række praktiske øvelser, i hvilke deltagerne bedømmes for at sætte virksomheden i stand til at tage beslutninger f.eks. i udvælgelses-spørgsmål. Hver deltager observeres og bedømmes efter deres adfærd i øvelserne i forhold til nogle på forhånd opstillede kvalifikationskrav, som f.eks. lederevne, samarbejdsevne og forhandlings-evne. Et antal bedømmere deltager i fastsættelse af disse kvalifikationskrav og foretager under centret en gennemgribende vurdering af hver deltagers forudsætninger for at kunne opfylde kravene. PUC kan anvendes til flere forskellige formål, idet metoden kan tilpasses forskellige krav i større udstrækning end mange af de hidtil anvendte metoder.

PUC indeholder i sine enkelte dele egentlig intet nyt. Det – der er nyt

– er den specielle kombination af praktiske øvelser, bedømmere og anvendelsesmuligheder m.v.

## Øvelser, prøver m.v.

For at specielle typer af adfærd kan blive observeret og bedømt, indgår der i PUC praktiske øvelser for enkeltpersoner eller grupper, interviews, undertiden også psykologiske prøver. Disse øvelser m.v. er udformet med henblik på at måle de kvalifikationskrav, som tidligere er blevet udvalgt som relevante. I denne sammenhæng understreges nødvendigheden af at disse krav bliver valgt og defineret i meget nær tilslutning til det formål, til hvilket PUC skal anvendes. At PUC »skræddersyes« i hvert enkelt tilfælde betegnes som dets styrke. På den anden side indebærer det, at sammenligninger mellem forskellige PUC og opfølgninger gøres vanskeligere.

Kvalifikationskravenes indhold kan naturligvis variere med tiden, f.eks. i overensstemmelse med ændringer i virksomheden.

## Bedømmere

I et PUC indgår der sædvanligvis 3–6 trænede bedømmere. Disse behøver ikke at kende hinanden eller de deltagere, som de skal observere. Det anses for en fordel, at de ikke gør det.

Man tilstræber så vidt muligt at vælge bedømmere to eller tre niveauer over deltagernes niveau

Den bedømmertræning, der gives, varierer fra en enkelt til flere dage. Psykologer bør assistere ved bedømmertræning.

## Deltagere i PUC

Deltagerantallet i et PUC er normalt 6 eller 12, idet de fleste gruppeøvelser er konstrueret for 6 deltagere. Dette muliggør systematisk nøjagtig observation og bedømmelse af hver deltager af flere bedømmere.

Alle observationer i et PUC sker i adfærdsbegreber. Vurderinger og fortolkninger, der foretages bagefter, skal være begrundet i konkret, åbenlyst observeret og registreret adfærd. Dette strukturerer bedømmelsesarbejdet og letter bedømmertræningen. Bedømmernes arbejde slutter med en fælles diskussion, der resulterer i en fælles bedømmelse af hver deltager i hvert af kvalifikationskravene samt en mere generel vurdering. Alt dette sammenfattes i en slutrapport for hver enkelt deltager.

PUC afholdes sædvanligvis udenfor arbejdsområdet, men kan gennemføres indenfor den pågældende virksomhed. Den normale varighed er fra en til tre dage.

## Center-aktiviteter

Der findes forskellige formål og anvendelsesmuligheder for PUC, f.eks. udvælgelse af ansøgere, identificering af chefemner, beslutninger vedrørende forfremmelser, forflytninger, omplaceringer o.lign., udviklings- og uddannelsesplanlægning og kortlægning af virksomhedens samlede ressourcer.

PUC-aktiviteterne forløber normalt i følgende faser:

- kontraktfasen
- analysefasen
- forberedende fase
- bedømmertræning
- Pu-centret (observation og bedømmelse)
- eftersamtalefasen

## Konklusion

PUC-metoden er ingen ny revolutionerende metode, men erfaringer andre steder fra tyder på, at der er væsentlige fordele ved anvendelsen af denne metode.

PUC er i sig selv en metode, der indebærer at samtlige medvirkende lærer noget, hvilket bl.a. skulle føre til, at kompetencen på det personaleadministrative område øges.

Til forskel fra almindeligt anvendte metoder for personaleudvælgelse og personalebedømmelse foreligger ved anvendelse af PUC store muligheder for at indbygge deltagelse og indsigt i processen fra forskellige personalegrupper.

Der kræves rent tidsmæssigt store indsatser for at gennemføre et PUC, men den tid der anvendes, er produktiv og konstruktiv i personalemæssig henseende.

Personaleadministrative beslutninger f.eks. vedrørende udvælgelse til uddannelse truffet efter PUC, har større forudsætninger for at blive accepteret, såvel af medarbejdere der tilbydes uddannelse, som af

de medarbejdere, der af en eller anden grund ikke kommer i betragtning. Dette hænger sammen med, at metoden giver den enkelte øget selverkendelse og øget indsigt i sine »kollegers« forudsætninger.

En ulempe (risiko) er, at PUC-metoden på grund af, at den kræver omfattende og temmelig tidkrævende ressourcer, såvel vedrørende forberedelse, gennemførelse som efterbehandling, kan blive et »eksklusivt« instrument, der kun bliver anvendt til visse »nøglegategorier« inden for virksomheden.

Det er imidlertid meget sandsynligt, at PUC efter nødvendige tilpasninger i overensstemmelse med ovenstående kan blive et overordentligt anvendeligt stykke værktøj i fremtidens personaleadministration også ved DSB

Efter en længere spørgetid sluttede dagens emne og seminarier i øvrigt med nogle betragtninger af foreningens formand om nye tanker i det fremtidige arbejde DSB og DLF imellem.

*G. A. Rasmussen*



## Afskeds- og velkomstfest

Godsbanegårdens afdeling indbyder sine medlemmer og pensionister til den årlige afskeds- og velkomstfest.

Den afholdes i Centralværkstedets Marketenderi, onsdag d. 1. december 1976 kl. 12.00 under de sædvanlige, kammeratlige former.

Servering: Sild, smørrebrød, ost og kaffe samt diverse drikkevarer. Deltagerpris: kr. 35,00.

Bestyrelsen opfordrer så mange

medlemmer og pensionister som muligt til at deltage, så dagen kan få den festlige ramme, den fortjener.

Tilmelding sker på de fremlagte tegningslister på opholdsstuen på ddt. Gb eller på telefon: (01) 70 47 49 eller (02) 94 59 34. Sidste frist er mandag d. 29. november 1976 kl. 12.00.

P. b. v.

*Regnar Mortensen*

... eller  
Hvem skal nu betale

De var der allesammen: Hr. Müller fra Bonn, hr. Maier fra Bern, hr. Baldoni fra Rom, Monsieur Dubois fra Paris, hr. Janssen fra Brüssel og hr. Pietersen fra Haag. De var der allesammen. I Paris. Det var varmt i Paris, et vejr, hvor spejlæg lod sig lave på asfalten, men det kunne ikke afholde dem fra at være der allesammen for at løse deres opgave.

Det drejede sig om Europas økonomiske integration i almindelighed og om den europæiske transportintegration i særdeleshed. De sad der allesammen i Paris som transportsagkyndige for OEEC (Organisation for europæisk økonomisk samarbejde). De talte om ensartede jernbanetariffer, om forenkling af grænseformaliteter, om forholdet mellem jernbaner og veje, om frihed for transittrafik og om indenrigsskibsfartens regler. De talte længe og alvorligt derom. Monsieur Dubois talte om SNCF's vanskeligheder, og hr. Müller lagde ansigtet i betænkelige folder, da han talte om de tyske forbundsbaner.

Man fastlagde i en beslutning, hvad man skulle prøve at gøre, men hr. Pietersen var imod. Derfor besluttedes det at ændre teksten, men Mr. Smith fra England, som var til stede som observatør, sagde, at han for sit lands vedkommende måtte gøre et forbehold. Hr. Janssen havde også nogle betænkeligheder til sidst, hvorfor man blev enige om at lade være med at træffe en beslutning og i stedet udfærdige en anbefaling. Tilfredsstillende vendte man derefter tilbage til de forskellige hjemsteder.

Men dog ikke for lang tid, for de havde meget at lave. Hr. Müller havde lige tid til et referat. Monsieur Dubois kunne lige nå at gøre bekendtskab med sin nye minister, hvorefter alle måtte ud at rejse igen.

Der var meget livligt i Geneve. Der var hr. Müller fra Bonn, hr. Maier fra Bern, hr. Baldoni fra Rom, Monsieur Dubois fra Paris, hr. Janssen fra Brüssel og hr. Pietersen fra Haag. Mr. Smith fra London var selskrevet som observatør. De sad der allesammen som transportsagkyndige for ECE (Den europæiske økonomikommission). De talte om jernbanetariffer, om forenkling af grænseformaliteter, om forholdet mellem jernbaner og veje, om frihed for transittrafikken og om indenrigsskibsfartens regler.

Det var meget vigtige forhandlinger. Både liberaliseringen og SNCF og de tyske forbundsbaners deficit kom på dagsordenen. Da det sidste spørgsmål blev berørt lagde hr. Müller ansigtet i betænkelige folder. Man var indstillet på at angribe spørgsmålet på en bestemt måde, men da man ville klarlægge resultatet af forhandlingen, viste det sig, at hr. Pietersen fra Haag havde en hel anden opfattelse. Derfor blev spørgsmålet henvist til en arbejdsgruppe, og man nøjedes med at udfærdige en anbefaling af dette. Herover for måtte Mr. Smith fra London dog tage et vist forbehold.

På det afsluttende møde takkede hr. Baldoni, som havde været formand, alle for deres konstruktive arbejdsbidrag, hvorefter alle vendte tilfredsstillende hjem.

Tre dage senere var der meget livligt i Luxemburg. Der var hr. Müller fra Bonn, hr. Maier fra Bern, hr. Baldoni fra Rom, Monsieur Dubois fra Paris, hr. Janssen fra Brüssel og hr. Pietersen fra Haag. Også Mr. Smith fra London,

dog kun som observatør. Nu var de der som transportsagkyndige for Montanunionen. Man talte energisk og udførligt om den europæiske transportintegration, man talte om jernbanetariffer, om forenkling af grænseformaliteter, om forholdet mellem jernbaner og veje, om frihed for transittrafikken og om indenrigsskibsfartens regler. Det var vanskelige forhandlinger, som bl.a. handlede om SNCF og tyske forbundsbaners deficit. Hr. Pietersen fra Haag ville lige komme med en indvending og Mr. Smith fra London med et forbehold. Men det var ikke mere nødvendigt, for det meddeltes med beklagelse, at de ikke kunne blive længere, fordi de øjeblikkelig måtte til Paris.

Der skulle nemlig finde en forhandling sted med trafikministrenes stedfortrædere. Hr. Müller fra Bonn var der og hr. Maier fra Bern, hr. Baldoni fra Rom, Monsieur Dubois fra Paris, hr. Janssen fra Brüssel og hr. Pietersen fra Haag. Desuden Mr. Smith fra London atter som observatør.

De talte om SNCF og tyske forbundsbaners deficit. Men det var dog ikke det værste. Hr. Baldoni fortalte en vittighed og Mr. Smith mente ikke, han havde hørt den. Selvfølgelig med forbehold. Hr. Pietersen fik herefter de største betænkeligheder. Det var jo trist, man ikke kunne nå at drøfte sagen til ende, fordi de allesammen nødvendigvis skulle til Strassburg. Som transportsagkyndige for Europarådet. Der skulle man nemlig begynde at tale om transportintegration.



Det var en streng spadseretur ud til remisen.

Stormen og den iskolde regn, gjorde at turen føltes dobbelt så lang som normalt.

Det var, som om det halve af Øresund blev pisket ind over mig – færgerner var da også holdt op med at sejle.

Hvor er alting dog trist og vådt sådan en sen aften.

Det skal blive rart at komme i seng og få lidt varme og hvile, og få tørret tøj ind i hjemturen.

Hvile – – – – søvn – – – –

Jeg har aldrig syntes om at overnatte her, men nu – det rusker og piber – gardinerne bevæger sig, som når vinduet står åbent en sommeraften. Det giver et spjæt i mig – det var en dør der smækkede i med et brag. Jeg vender mig om på siden – mon stormen og regnen er holdt op om fire timer, når jeg skal op.

Jeg må være døset hen, sikke et brag, mon det er stormens skyld, at de ramler sådan med vognene – det må være et forbandet vejr at range- re i.

Hvad mon det er for en der kører ind nu. Vækkeuret, det ligesom griner til mig, at jeg skal op om små tre timer.

Mon det hjælper med en »smøg«?

Jeg står op, og tænder en cigaret – mon det er mig der er blevet sart, eller går de med dykkerstøvler på dernede – og sikke en kæft de bruger om vejret, som om at alle der er vågne ikke har opdaget at det stormer og regner.

Jeg lægger mig igen – der snød jeg døren der igen smækker med et brag – jeg var vågen.

Det er som om alle rangermaskiner og vogne absolut skal køre forbi remisen. Tankerne går pludselig tilbage til villa »Augusta«, der var

nu mere roligt, men en farlig gammel kasse hvis der skulle opstå brand. Det gyser i mig ved tanken: hvordan mon det ville gå her.

Jeg vender mig om, og prøver at tænke på noget andet, mon »mutter« blev gennemblødt da hun skulle hjem fra ungerne i aftes, nå, de har nok kørt hende hjem, det er de ikke så bange for.

Vækkeuret kimer dovent, det har næsten ringet ud, da jeg lukker for det. Tanken strejfer mig, om jeg skulle trække dynen over hovedet, og sove videre. Kors, hvor er jeg tung i hovedet, det er som øjenlåg- gene er af bly, men, nej.

Mit tøj er vådt og klamt endnu, det er ligefrem ækelt at få på – det er som stormen har lagt sig, men det regner stadig, godt jeg ikke skal »vade« op til stationen igen.

Det kniber med at få skoene på, så våde er de, men det går.

Afløserne til rangermaskinerne er kommet, og de hilser med den vanlige galgenhumor.

– »Nå, har du haft hjemve, du ser sgu noget klatøjet ud«.

Så er det afgang, og vi ruller der indad.

Det strejfer mig at H. P – vores gamle sektioningeniør – sagde »Den lille skiderik kan I sku sagtens køre hjem med, selv om det er et lille ophold«.

Ja, men tiderne har sandelig ændret sig. Det virker befriende at nå hovedbanegården, og, ja, jeg kan godt lide Larsen som fast afløser mig, men til morgen syntes jeg han er særlig velkommen.

Det er nu rart at ligge i sin egen seng, men det var som »lillemor« kigge forundret på mig, da jeg ville ind og ha' en time på øjet. Hvad mon hun tror jeg har lavet i nat. Et lille smil, og jeg gled ind i de retfærdige søvn.

Tjavs

DJT – Danske jernbanemænds turistorganisation – tilbyder alle kolleger med eller uden familie vinterophold i det bedste højfjeldsterræn for skiferie og til kendte sydlige solferiemål – OG TIL RIMELIG PRISER

## SKIFERIE

*Norge*

*Høvringen i Gudbrandsdalen*

Denne rejse er en grupperejse, som går til Laurgårdseter i Høvringen.

Afrejse: Fredag 4.3.77 med tog fra København afg. 22.19.

Hjemkomst: Mandag 14.3.77 med tog København ank. 8.53.

Prisen – som for en voksen udgør 760,00 kr. – omfatter ophold i dobbeltværelse med helpension (samt aftenkaffe) fra aftensmad den 5.3. til og med morgenmad den 13.3., bus- og skibstransport Otta-Høvringen-Otta, siddepladsreserveringer, diverse Bingo-spil o.lign. samt stor afslutningsfest. Rimelige børnepriser.

*På denne rejse findes kun begrænset plads.*

Billetpris med FIP-rabatkort 2. kl. Helsingborg-Otta-Helsingborg kr. ca. 350,00. 2. klasse sovevogn København-Oslo-København kr. ca. 106,00.

*Norge*

*Rapham i Gudbrandsdalen*

Denne rejse sælges til individuelle rejsende og kun på bestilling. Opholdet finder sted på Norske jernbanemænds feriehjem, som har en høj standard med bl.a. swimminpool, badstue og motionsrum. Alle værelser har douche og WC. Godt skiterræn. Ski og skistøvler må medbringes hjemmefra.

Et ugeophold går fra søndag til søndag i månederne februar, marts og april (påskens dag undtaget).

Det kan være svært at få plads på Rapham, men vi forsøger naturligvis alligevel at få plads på feriehjemmet.

Afrejse: Lørdage med tog fra København afg. 22.19.

Hjemkomst: Mandage med tog København ank. 8.53.

Ugepris pr. person i dobbeltværelse med helpension: Voksen 826 n kr. Tillæg for enkeltværelse 56 n kr. Børn mellem 2-15 år, som deler værelse med forældre 350 n kr. Ved omregning til danske kroner anvendes den af DSB benyttede omregningskurs.

Ovennævnte hotelpriser er gældende pr. 1.9.76.

Billetpris med FIP-rabatkort 2. kl. Helsingborg-Otta-Helsingborg kr. ca. 350,00. 2. klasse sovevogn København-Oslo-København kr. ca. 106,00. Hotelbil Otta-Rapham eller omvendt kr. ca. 10,00.

#### Norge

##### Holu i Hallingdalen

Denne rejse sælges til individuelle rejsende og kun på bestilling. Opholdet finder sted på Norske jernbanemenns feriehjem, som har en god og jævn standard. Godt skiterræn – hovedsageligt i skovområderne.

Et ugeophold går fra søndag til søndag i månederne, februar, marts og april (påskens dag undtaget).

Afrejse: Lørdage med tog fra København afg. 22.19.

Hjemkomst: Mandage med tog København ank. 8.53.

Ugepris pr. person i dobbeltværelse med helpension: Voksen 560,00 n. kr. Desværre en pæn prisforhøjelse. Børn mellem 5 og 15 år, som deler værelse med forældre 245,00 n. kr. Ved omregning til danske kroner anvendes den af

DSB benyttede omregningskurs.

Billetpris med FIP-rabatkort 2. kl. Helsingborg-Ål-Helsingborg kr. ca. 320,00. 2. klasse sovevogn København-Oslo-København kr. ca. 106,00. Bus Ål station-Holu eller omvendt kr. ca. 100,00.

#### Sverige

##### Björkliden turiststation

Björkliden turiststation omfatter hotel Fjället, hotel Gammelgården, Låktatjåkko rastehytte og en forholdsvis nybygget hytteby med ca. 50 velindrettede hytter.

Hytterne ligger på en pragtfuld fjeldskråning med udsigt over Torne Träsk og Lappporten.

På stationen findes en levnedsmiddelbutik for selvhusholdere.

De store vidders land og et paradis for friluftsmennesker både sommer og vinter. Der findes ingen skønnere fjeldverden og ingen renere luft. Ingen bilveje når frem hertil. På hotellerne er der mulighed for ophold med hel- og halvpension. Hytterne er indrettet for selvhusholdning, men mulighed for hel- og halvpension er til stede. Måltiderne indtages da på hotel Fjället.

Der ydes danske jernbanemænd med eller uden familie en god rabat i opholdspriserne i Björkliden.

Der kører direkte tog fra Malmø til Björkliden og retur.

*Har Björkliden interesse – forlang da specielprogram.*

Billetpris med FIP-rabatkort 2. kl. Malmø-Björkliden-Malmø kr. ca. 370,00. Sovevogn Malmø-Björkliden-Malmø kr. ca. 90,00.

#### SOLFERIE

Til alle rejsemål i de af STJERNEREJSER udgivne programmer for vinteren 1976/77, ydes der medlemmer af DJT – det vil sige alle

danske jernbanemænd med eventuel familie – 15 % rabat i de programmerede priser og tillæg.

Hvordan bærer jeg mig ad for at opnå rabatten?

Få fat i et Stjernerejser-program (f.eks. i et DSB rejsebureau) og bestil den udfundne rejse på vor nedenstående adresse. Så let er det – og det betaler sig.

Stjernerejser er kvalitetsrejser til den rigtige pris.

#### NB NB NB NB NB

Til underretning for tidligt planlæggende kolleger, kan det allerede nu oplyses, at rabatten på 15 % på Stjernerejser også vil komme til at gælde i sommeren 1977.

Lad dette indgå i jeres kommende ferieplaner.

Iøvrigt arrangerer DJT en grupperejse med dansk rejseleder således:

22. august 1977 afrejse til Paris med tilsluttende ophold og arrangementer.

28. august 1977 vidererejse til Luxemburg med ophold og tilsluttende arrangementer.

30. august 1977 Hjemrejse til København.

31. august 1977 Hjemkomst kl. 8.59.

Nærmere herom vil følge i vor sommerannoncering, og har dette arrangement interesse, så lad også dette indgå i jeres ferieplaner.

*Med venlig hilsen*

Danske jernbanemænds turistorganisation (DJT)

DSB passagersalgskontoret  
Sølvgade 40, 1349 København K.  
Tlf. (01) 14 04 00 – 3426 eller 8-1-3426 (Olson).

(01) 14 04 00 – 3259

eller 8-1-3259 (Patrunck).

## Frøken Petersen er død



Tirsdag den 12. oktober afgik frøken Petersen ved døden, 89 år gammel. I 28 år var hun økonoma på feriehjemmet på Røsnæs, og indtil 1962, da hun holdt op, i en alder af 75 år, var der ikke en lokomotivmand som ikke vidste hvem frøken Petersen var. Hun var, med sit milde væsen og store opofrelse, blevet eet med lokomotivmændenes fristed.

Men særlig ugen, hvor foreningen havde de svagføre som gæster, var frøken Petersen i aktivitet, fra tidlig morgen til sen aften, og hvor venskabsbånd blev knyttet, der varede til hendes død.

Sporløst gik årene ikke forbi frøken Petersen.

Synet blev svagere, og de sidste tre år var hun blind.

Mange lokomotivmænd vil med vemod tænke tilbage til årene på Røsnæs.

I vor errindring vil vi bevare frøken Petersen, som det elskelige menneske hun var.

## PERSONALIA

### Forfremmet til lokomotivassistent (10. lrm.) pr. 1-9-1976

Lokomotivassistent (8. lrm.)  
K. B. Borre, ddt Gb i ddt Gb

### Forfremmet til lokomotivfører (13. lrm.) pr. 1-9-1976

Lokomotivassistenterne (10. lrm.)  
E. T. Andersen, ddt Fa i ddt Fa  
K. L. Hansen, ddt Hg i ddt Hg  
S. Höyer, ddt Gb i ddt Gb  
P. C. Quvang, ddt Hg i ddt Hg  
E. Rasmussen (Knud), ddt Hg i ddt Hg  
E. A. Jørgensen, ddt Gb i ddt Gb  
F. G. Nielsen, ddt Gb i ddt Gb  
K. Nissen, ddt Gb i ddt Gb  
J. P. Andersen, ddt Gb i ddt Gb  
H. Storm, ddt Gb i ddt Gb  
G. M. Brenøe, ddt Gb i ddt Gb  
J. Rasmussen (Falster), ddt Gb i ddt Rf

### Forfremmet til lokomotivfører (15. lrm.) pr. 1-9-1976

Lokomotivfører (13. lrm.)  
N. J. Christensen, ddt Es i ddt Es  
H. P. Kjær Hansen, ddt Ge i ddt Ge

### Overgået til anden stilling pr. 1-9-1976

Lokomotivfører (17. lrm.)  
J. C. R. Petersen, ddt Hg til lokomotivfører (13. lrm.) i ddt Hg

### Genansat som lokomotivfører (17. lrm.) pr. 1-10-1976

Pens. lokomotivfører H. E. Bidstrup, ddt Hg i ddt Hg

### Forflyttelse pr. 1-10-1976

Lokomotivassistenterne (8. lrm.)  
O. Gertsen, ddt Gb i ddt Ar  
P. H. Jensen, ddt Gb i ddt Kø  
Tommy Møller, ddt Kh i ddt Kø  
G. L. Koch, ddt Kh i ddt Kø  
B. Kildehøj, ddt Kh i ddt Ar  
K. C. A. Jensen, ddt Kh i ddt Ar

### Forflyttelse pr. 1-10-1976

Lokomotivassistenterne (10. lrm.)  
K. H. Nielsen, ddt Gb i ddt Ar  
E. B. T. Petersen, ddt Gb i ddt Ar  
J. E. Jørgensen, ddt Hg i ddt Kø

### Afskediget pr. 31-10-1976 p.g.a. svagelighed

Lokomotivinstruktør (21. lrm.)  
E. E. Sørensen, ddo Kh

### Afskediget pr. 31-10-1976 p.g.a. svagelighed

Lokomotivførerne (15. lrm.)  
K. C. W. Tingnæs, ddt Od  
V. S. A. Jensen, ddt Ar

### Afskediget pr. 31-10-1976 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (17. lrm.)  
P. K. Christiansen, ddt Gb

### Afskediget pr. 30-11-1976 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (17. lrm.)  
Orla P. Jensen, ddt Ar

### Afskediget pr. 30-11-1976 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (18. lrm.)  
S. A. Christensen, ddt Gb

### Dødsfald

Pens. lkf. Kristian Georg Madsen, Viby J. er død den 28-9-1976.

### Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst

*E. G. Villumsen, Hgl.*

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

*K. E. D. Kofoed, Gb.*

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

*F. S. Jensen, Str.*

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

*B. G. T. Hansen, Ng.*

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

*H. A. Christensen, Lokomotivfører, Gb*

### Helgoland

Afskedsfest den 18-11-1976. Prisen er 125 kr. Pensionister og medlemmer der er interesserede bedes skrive sig på listen, der bliver ophængt på stuen, eller ringe til kassereren (01) 17 26 42.

*Bestyrelsen*

### Generalforsamling

Helgoland afdeling afholder generalforsamling tirsdag den 18-11-1977. Pensionister og medlemmer der er interesserede i kammeratlig samvær efter generalforsamlingen bedes skrive sig på listen, der bliver ophængt på stuen eller ringe til kassereren (01) 17 26 42. Prisen ca. 30 kr.

*Bestyrelsen*



# DEN FILOSOFISKE TEGNER

Howdan kan du  
også finde på at spørge  
den, hvor meget  
postvæsenet  
kunne spare, hvis  
de afskaffede  
**ALLE**  
ombaringer?

