



7

DANSK  
LOKOMOTIV  
TIDENDE



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. JULI 1976 – 76. ÅRGANG

7

### Indhold:

|                                   |    |
|-----------------------------------|----|
| Miljø og trivsel .....            | 2  |
| Kørende postmand .....            | 3  |
| Nyt fra DSB .....                 | 7  |
| Svend Suneson fylder 75 år .....  | 7  |
| Hvad er FIU? .....                | 8  |
| Dagens mening .....               | 10 |
| Pensionister – Forener Eder ..... | 14 |
| Personalia .....                  | 15 |

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.

Som bekendt besluttedes det i marts 1974 at nedsætte en arbejdsgruppe til behandling af lokomotivpersonalets arbejds- og miljømæssige forhold, og derefter fremsætte forslag til eventuelle forbedring af disse. Den har barslet med nogle rapporter.

Gruppen har haft stor spændvidde i sit arbejdsprogram, men har beskæftiget sig med konkrete emner som, lokomotivpersonalets overvågnings-, hvile- og opholdsrum, renholdelse af førerrum, indretning af førerrum, helbreds- og synkrav, lokomotivpersonalets tjenestegøring og aldersfordeling, samarbejde gennem SU, antagelse af nye medarbejdere og orientering af disse.

Arbejdsgruppen foreslår iøvrigt, at der afholdes et seminar til behandling af spørgsmålet om trivsel og miljø for lokomotivpersonalet. Gruppen har meget indgående behandlet de enkelte emner og vi finder det således helt rigtigt at følge forslaget om afholdelse af et seminar op. Dette er fastlagt til den 25. august 1976 med deltagelse fra ledelsen, d.v.s. personaletjeneren, maskinafdelingen, driftdepotområderne og driftdepoterne, fra D.L.F. og arbejdsgruppens medlemmer.

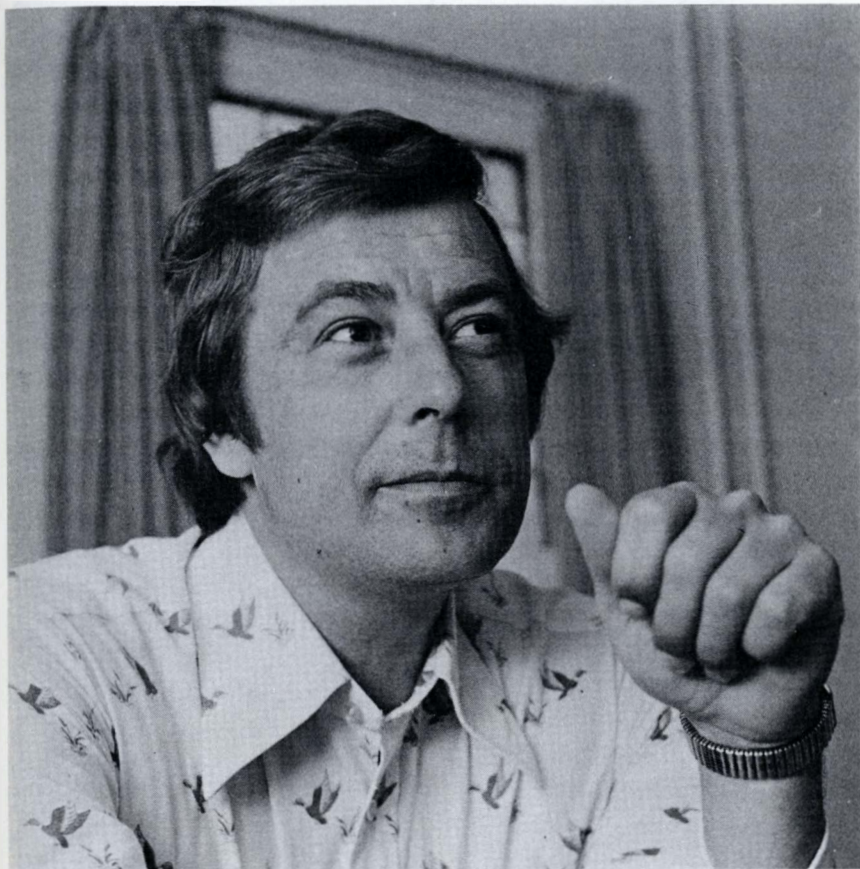
Nu er miljø og trivsel vidtfavnende områder, så det bliver nødvendigt at præcisere og derfor afgrænse emnerne i dette seminar, men det skulle alligevel være muligt i løbet af en hel dags gennemgang af problemerne, at få skabt en forståelse parterne imellem som kan føre til et godt miljø og den bedst mulige trivsel for lokomotivmanden, når han er i arbejde og under ophold på fremmed sted.

Vi skal ikke her tage hul på tingene som vi gerne ser drøftet under seminaret, men vi håber på og ønsker, at der ud af mødedebatten ikke blot vil være forståelse for, men også vilje til fra alle sider at gøre den fornødne indsats, og at arbejdsgruppen stadig får mulighed for at tage relevante emner op til grundig undersøgelse opfulgt af forslag til løsning.

Der skulle gerne nås dertil at lokomotivmandens arbejdssituation afstresses, så han kan forlade tjenesten med fornemmelsen af veludført arbejde, og at han i en afslappet form kan give sig i kast med fritiden indtil arbejdet genoptages.

Det er vor bestemte opfattelse, at dette også har stor betydning for mandens helbred – og for virksomhedens økonomi.

# Kørende postmand



Den kørende postmand, – hvad bestiller han egentlig? Spørgsmålet stilles ofte af publikum, som nok ved, at der findes *rullende postkontorer* på DSB's jernbanenet, – men hvad postfolkene inde i postvogne egentlig foretager sig, har de fleste ikke gjort sig klart. *Passer i på postsækkene?* lyder ofte et af de naive spørgeres nysgerrige fritten. –

*Bureauerne* kaldes de rullende postkontorer, (fra gammel tid) og dette fornemme fremmedord af fransk oprindelse hæfter sig stadig på disse postkontorer, hvor arbejdet mest foregår om natten.

Intensivt er en flok posttjenestemænd her i arbejde på en tid, hvor 99% af befolkningen sover deres blide og dybe søvn. Breve, aviser, værdiforsendelser, pakker og andre postforsendelser til ind- og

udland sorteres og behandles af de rutinerede og trænede bureaupostfolk.

Tiden, som sorteringen må tage, er nøje afgrænset til den tid, toget bruger til at tilbagelægge strækningen. Det er jo sådan, at postforsendelserne skal afleveres på ganske bestemte destinationer, således at de pågældende posthuse, eller andre banestrækninger, eller bil- og flyforbindelser kan få deres respektive post fra det rullende bureau til videreforsendelse *i rette tid*.

Sagt i al korthed repræsenterer bureauerne altså et kørende centralsorterings- og omkarteringskontor. Og tjenestemændene i bureauerne, de må rubbe sig! Der skal sandelig arbejdes hårdt, hvis sorteringen skal være færdig til tiden! Her er ikke tid til nogen form for

papirusseri!

Vi har haft en samtale med holdtillidsmand *Kurt O. Meyer*, der den 1/9-1969 begyndte at køre ved jernbanepostkontor I. Han fortæller om arbejdet i Bureauerne i de travle nattetimer og om »udstationeringstidens« forløb, ligesom han kommer ind på de opgaver, han har som holdtillidsmand. Kurt Meyer besvarer også de aktuelle spørgsmål omkring tjenestemandspensionen, og fastholder, at det er vigtigt at bibeholde tjenestemandsbegrebet.

Vi indleder samtalen med at spørge Kurt Meyer:

*Du har ikke følt dig generet af dit meget aften- og nattearbejde i bureauerne?*

Nej, egentlig ikke! Det er nu blevet en vane for mig at arbejde om natten.

*Du bliver vel også højere aflønnet på den baggrund?*

Ja, vi har jo særlige ydelser p.g. af forskudt arbejdstjeneste, nattjeneste, week-end-tjeneste, søn- og helligdagstjeneste m.v.

*Det kan nok give lidt ekstra i lønningsposen?*

Ja, det kan godt gå hen og blive et sted mellem 12- og 1500 kr. mere om måneden, udover den faste løn.

*Hvordan kom du ind i P & T?*

Det begyndte i 1958. Jeg gik ud af skolen med en mellemskoleeksamen. Så skulle jeg have et job. Jeg ville helst være elektriker, men der var ingen læreplads dengang, fordi de store årgange netop kom på markedet for at søge jobs.

*Og du blev ikke elektriker?*

Nej, en dag kom min morfar med et udklip fra en avis, hvori P & T søgte cykelbude. Jeg lurede lidt på den notits, lagde billet ind, – og blev antaget som cykelbud. Det var 1/7-1958.

*Man har hørt en del om, at der*

blev kommanderet og herset med disse cykelbude? Havde du det ondt?

Nej, det er overdrevet! Vi havde det godt! Ganske vist var det hårdt, når man af og til kom op på at køre 100 km på cykel om dagen i Københavns gader, men ærlig talt, jeg var glad for jobbet.

*Du faldt til i P & T?*

Ja, og da jeg et par år efter fik tilbud om en plads som lærling i elektrikerfaget, sagde jeg nej. Og i stedet blev jeg, – som 19-årig, reservepostbud.

*Er det postbud på prøve?*

Ja, sådan hedder det nu. --- Nå imidlertid ansattes jeg (et par år senere) som postbud, d.v.s. som tjenestemand, pr. 1/6-1964.

## Overpakmester

*Hvor gjorde du tjeneste?*

Som hidtil på Valby postkontor. I 1965 søgte jeg imidlertid Toldpostkontoret, hvor jeg arbejdede indtil 1967, da jeg søgte et videregående kursus. Det drejede sig om en forløber for det kursus, der kræves for at blive overpakmester, en stilling som jeg udnævntes til den 1/5-1968, efter forinden at have deltaget i videregående sorteringskursus og gjort tjeneste i omkarteringskontoret i København.

Efter kortere tjeneste dels på Postbanegården dels på Vesterbro-postkontor, sidstnævnte sted, som postbudformand, søgte jeg så Jernbanepostkontoret I, hvor jeg ansattes den 1/9-1969, og her har jeg så været siden.

## Hvorfor kørende?

*Hvorfor havde du fattet interesse for at blive kørende postmand?*

Jeg havde bl.a. hørt, at når man var »kørende«, havde man, når man endelig havde fri, meget samlet frihed. Og jeg syntes om en så-



dan rytme i en arbejdsuge og i arbejdsgangen.

*Men det interesserede dig vel også at komme ud at køre?*

Ja, for jeg vidste, at vi kun var en gruppe, en faguddannet gruppe. Og så ville jeg som nævnt også gerne ud at køre! Jeg mente alt i alt, at det var noget for mig. Og jeg har ikke fortrudt.

## Kammeratskab: Arbejdsform

*Og arbejdsform og kammeratskab betød også noget?*

Ja, vi har det godt på vort arbejde. Vi er lige! Vi har ingen over os! Vi er selvstændige! Og det er så

tiltalende. Vi har nok en vagtmester »over os« men han er kun blevet det p.gr. af ancienniteten. Vagtmester kan vi f.s.v. alle blive, hvis vi ellers opfører os ordentligt. Kort sagt: Vi er lige: Vi er ens! Er der småting at rette, klarer vi det indbyrdes.

*I mærker ikke meget til postmesteren på Jernbanepostkontoret?*

Nej, ikke hvis vi passer vort job.

## En arbejdsdag, – ved nattetid

*Kunne du kort berette om arbejdsdag og arbejdstempo?*

Som regel begynder jeg kl. 22.30. Jeg er kommet over på det hold, vi kalder landsholdet. Vi har overnat-

ningssteder på fem pladser: Helsingør, Kalundborg, Korsør, Nyborg og Fredericia. Vi kører 16 mand på det hold, jeg kører på.

*Hvis vi nu betragter din arbejdstur København – Fredericia?*

Ja, som sagt begynder jeg kl. 22.30. Jeg går som »indledning« op på kontoret og siger godaften til personale, vagtmesteren, der krydser en af, således at han kan se, at der ikke pludselig opstår et »tomrum«. Derefter kigger jeg i mit rum i meldingslokalet for at se, om der ligger nogle meddelelser, f.eks. skrivelser, der skal besvares. Nu er jeg jo tillidsmand, og der ligger ofte en mængde ting. Derefter går jeg ned i magasinet, hvor vi har vore mærkereoler. Herfra tager jeg vignetter fra til den tur, jeg skal køre. I dette tilfælde avisvignetter. Nu er der efterhånden gået ca. ¾ time, – hvorefter jeg så går over i postvognen i toget.

*Hvad tager du så fat på inde i postvognen?*

Jeg begynder at hænge postsække op, og når kl. bliver ca. 23.15 begynder så aviserne at dukke op, og så foregår udsorteringen af dem. Og når kl. er 0.50 kører toget mod Korsør, og det går hurtigt med det moderne DSB materiel, som vi har i dag.

*Det er udelukkende et posttog?*

Ja, der er ingen passager med. Vi er tre i B-vognen. I A-vognen er der seks mand. Vi nedlægger så henholdsvis den brev- og avispost, vi har fået ind i København. Vi skal bruge hænderne rapt! Vi skal rubbe os for at nå det, inden vi er i Korsør!

*Men det lader sig gøre?*

Ja, som regel, hvis vi ikke når det inden toget ruller ind på Korsør station, har vi jo Bæltet, som vi skal over, og så fortsætter arbejdet der.

*Får I brevpost ind i Korsør?*

Ja, den kommer med en bil fra

Næstved, som har tilslutning fra det sene nattog fra Lolland-Falster. Endvidere kommer der post ind fra de store postkontorer i Ringsted, Sorø, Slagelse, Korsør, og vi får også post ind fra Høng-Tølløse-banen. Så der er noget at se til!

*Får I tid til en kop kaffe på færgeren?*

Som regel kan det nås. Vi har en termokande med.

*Hvornår når I frem til Nyborg?*

I en sen natte-time, og der skal vi så aflevere den post vi kalder »Fyn-straks« o.s.v. til området Øst-Syddøstfyn med tilhørende øgrupper. Når dette er afleveret går turen mod Odense. Her afleverer vi Fyn-Vest-posten, dog med undtagelse af post til selve strækningen Odense-Middelfart, idet et tog i

Middelfart overtager denne postmængde og bringer den videre til stationerne mellem Odense og Middelfart.

*Og så er det ved at blive morgen?*

Ja, vi ankommer til Fredericia kl. 5.01. Og så går vi over og hænger vore »spejdere« (ravndugstasker) i magasinet, – og så har vi 20 minutters gang til vore opholdslokaler.

## Overnatning

*Og der står en seng og venter?*

Ja, og så er det på hovedet i seng!

*Er det et godt soveværelse I får tilbudt?*

Nej, det er faktisk under al kritik. Der er en seng – og en stol – og et bord. I det hele taget kunne jeg tænke mig en radikal ændring af vore opholdsværelser.



### Hvilken ændring?

Således at vore soveværelser var indrettet som på moderne kursuscentre, f.eks. Rørvigcentret, hvor der til hvert værelse er et lille forrum med garderobeskab og indgang til toilet og brusebad. Soveværelset skulle være indrettet med sovesofa, hvor man om dagen kunne rulle sengetøjet ind under ryghynden. Jeg syntes også, at der skulle være plads til en bänk til at stille sin taske på, og en lænestol, en læselampe og en skrivebordsstol. Derved ville den, der f.eks. ville enten fordybe sig i en bog, eller sidde og skrive kunne gøre det i sin fritid. I Sverige har man sådanne faciliteter for jernbanepersonalet, der skal overnatte i tjenestetiden (overligningsrum).

*Hvornår står I op den følgende dag?*

Jeg står op kl. ca. 13.30. Så får vi morgenmad. Den laver vi selv, – ofte mens vi ordner verdenssituationen. Og når det er overstået spiller vi gerne et slag kort, som regel Jyde-Whist med trumf og Es-makker. Ved 16.30 tiden begynder vi at tænke på middagsmad.

### Fællesspisning

*I laver vel fællesspisning?*

Ja, det er gerne en kollega, der påtager sig at lave mad til os alle. Vi har et udemærket køkken. Det er sjældent maden kritiseres. Det koster forøvrigt en omgang øl at kritisere den! Opgaverne med at skrælle kartofler, dække bord og rydde op fordeler vi iblandt os.

*Og efter middagsmaden?*

Så tager vi os en lille lur, – og derefter får vi en tår aftenkaffe, – og så er det ellers tid at møde til tjeneste igen kl. 22.45.

### Hjem med ruteposttoget

*I venter på ruteposttoget?*

Ja, det er udgået fra Frederikshavn og skal ankomme til Fredericia på den nævnte tid, og hvor vi så overtager bureauet. Og dermed begynder arbejdet igen med sortering, der en mængde post fra syd, og vest og nord!

På turen hjem har jeg udsorteringen af breve til brokontorerne i København. Der er rigeligt at se til hele vejen. Der kommer successivt post ind i Odense, i Nyborg, i Korsør, i Slagelse, ofte meget omfattende. Først når vi nærmer os Roskilde, kan vi trække vejret lidt, og vi kan lukke sækkene. Og endelig kl. 4.07 om morgenen når vi Københavns Hovedbanegård. Så skal vi tømme toget, og dermed er vor tjeneste endt og klokken er ca. et kvarter i fem. Så går turen hurtigt op i meltingslokalet for at se, om der er kommet noget nyt til os. – Så kan vi derpå gå hjem, ganske godt trætte! Vi har så fri på denne dag, men møder så anden-dagen efter om aftenen.

*I har 40-timers uge?*

Ja, men til gengæld den ordning, at hver gang vi har 40 timer mellem kl. 17 og kl. 6, får vi godskrevet to timer.

### Tillidsmand

*Du er holdtillidsmand?*

Ja, det vi snakker om på tillidsmandsmøderne er tilrettelægning og fordeling af arbejdsområderne i de forskellige bureauer, mellem holdene. Vi snakker om tingene. Og det fungerer godt. Der handles aldrig hen over hovedet på kollegerne.

*Der diskuteres meget blandt politikerne om fordelingen ved at være tjenestemand. Har du en kommentar hertil?*

Jeg kan godt se, at det i disse frygtelige arbejdsløshedstider, er

betryggende at være tjenestemand, både for mig selv og familien.

*Syntes du din løn er rimelig?*

Ja, det syntes jeg, jeg havde i fjord en årsindtægt på ca. 90.000 kr.

### Tjenestemandsbegrebet

*Der er planer om afskaffelse af tjenestemandspension for nyansatte efter 1/1-1979?*

Jeg er bange for, at en sådan ordning vil udhule tjenestemandsbegrebet. På den anden side kan jeg godt se, at når man når pensionsalderen, er der jo ikke forskel på ens behov enten man er tjenestemand eller f.eks. maskinarbejder. Måske er det derfor alligevel den vej vi skal henimod med ens pensioner for alle.

*Der har været enkelte strejker blandt tjenestemandsansatte i P & T?*

Det har undret mig. Det var en beklagelig ting. Jeg mener, at sådanne strejker er en serviceforringelse overfor kunderne. Konflikter bør kunne løses ad forhandlingens vej.

*Kontraktansættelse er også bragt på bane (evt. på åremål)?*

Jeg har ikke ganske tænkt dette igennem, men umiddelbart ville jeg ikke mene, at det var noget, der var attraktivt for vores gruppe.

*Ser du i tjenestemandsbegrebet noget meget vigtigt, som bør bibeholdes?*

Absolut, ja.

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

*Hvis hunden fortærer din nabos gås, eller hager sig fast i bybudets mås, så har du vel tegnet forsikring i:*

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

## DSB's driftsresultat forbedret Indtægterne øgedes mere end ud- gifterne

DSB's driftsresultat blev i 1975/76 forbedret med ca. 15 mio kr. i forhold til året før. Det fremgår af driftsregnskabet, som foreligger nu.

Driftsindtægterne er steget med godt 12 pct. Det svarer til 203,8 mio kr., således at indtægterne nu er ialt 1865,8 mio kr.

Indtægterne fordeles sig således:  
Passagerbefordring 745,4 mio kr.  
(en stigning på 12,8 pct.)

Motor køretøjer på  
overfarterne 297,5 mio kr.

(en stigning på 20,1 pct.)

Godsbefordring 517,5 mio kr.  
(en stigning på 8,5 pct.)

Andre indtægter 305,4 mio kr.  
(en stigning på 10,6 pct.)

De samlede driftsudgifter steg med 8,8 pct. eller 188,7 mio kr. til 2.340,5 mio kr. Heraf var 1.727,9 mio kr. personaleudgifter, hvilket er en stigning på 13,1 pct. 612,6 pct. gik til andre udgifter, svarende til en mindreudgift på 1,8 pct. i forhold til året før.

## Aktivitetsnedgang

Den fortsatte økonomiske afmatning har medført en aktivitetsnedgang, omfattende såvel den almindelige rejseaktivitet som godstransportområdet.

Denne nedgang modsvares imidlertid af besparelser i driftsudgifterne. Her har den fortsatte reduktion af personalestyrken spillet en væsentlig rolle.

Det danske samfunds tilskud til betaling for DSB's transportydelser udgjorde for finansåret 474,7 mio kr., mod 489,8 mio kr. i finansåret før. Afskrivning og forrentning af DSB's anlægskapital udgjorde i 1975/76 349,2 mio kr. mod 316,6 mio kr. 1974/75.

## Povl Hjelt: Atter fremgang

I en kommentar til regnskabsresultatet udtaler generaldirektør Povl Hjelt bl.a.:

– Det er naturligvis glædeligt, at vi trods de vanskelige tider har været i stand til at holde udgifterne nede samtidig med at vore indtægter er øget, således at vi i år kan komme med en lille forbedring af driftsresultatet.

Man bør imidlertid ikke betragte disse tal isoleret. Det væsentlige er, at DSB inden for rammerne af en rimelig og accepteret offentlig betaling kan udføre den samfundsmæssige serviceopgave, det er at opretholde og drive et landsdækkende, attraktivt kollektivt transportsystem.

Med hensyn til den fortsatte udvikling kan det oplyses, at Intercitystrækningerne fortsat klarer sig godt. Det vil sige, at fremgangen fastholdes. Det samme gælder den sjællandske regionaltrafik.

På godsområdet noteres nu også en vis fremgang såvel i stykgods som vognladningstrafikken. Det ser ud til at vareomsætningen og rejseaktiviteten i Danmark nu atter er på vej op, udtaler generaldirektør Povl Hjelt.

Hvor mange kilometer kører DSB's tog om året, og hvor mange passagerer befordres der i løbet af et år? Det er nogle af de spørgsmål, der besvares i den nye DSB publikation »Værd at vide om DSB«.

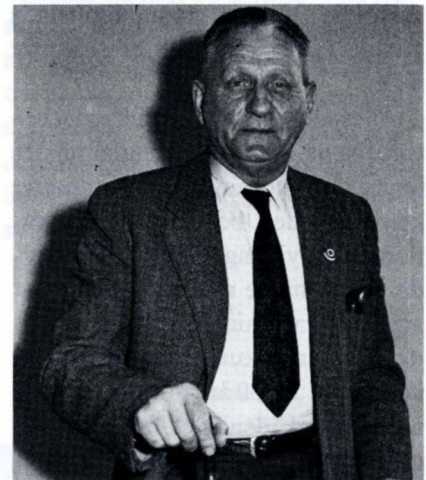
Publikationen giver et sammendrag af de vigtigste tal i årsberetningen vedrørende trafik, materiel, økonomi og personale. Endvidere fortælles om DSB's betydning for det danske samfund og om nogle af hovedpunkterne i Plan 1990, lige-

Den 26. i denne måned fylder foreningens tidligere næstformand Svend Suneson 75 år.

Tiden løber hastigt, men man forbavses alligevel over at det er næsten ni år siden Svend forlod de aktives rækker og gik hjem til et velfortjent otium.

Omend vi har haft stor afgang i de aktives rækker i disse år, og dermed tilgang af nye, vil mange endnu med glæde tænke tilbage på mange muntre timers samvær med Svend, men vi er også mange der har den alvorligt arbejdende tillidsmand i tankerne.

Med håbet om mange gode år fremover, ønsker vi hjertelig tillykke med dagen.



Svend Suneson som dirigent på formandsmødet januar 1965.

som der bringes en oversigt over vigtigere begivenheder indenfor DSB i de sidste 25 år. Af indholdet iøvrigt kan nævnes en omtale af rabatformer og en oversigt over de hurtigste rejsetider mellem 10 byer.

»Værd at vide om DSB« er beregnet på såvel passagerer som DSB's medarbejdere og vil bl.a. blive udleveret på stationer.

Med venlig hilsen  
DSB

## Hvad er FIU?

Det fortæller udvalgets formand om i det efterfølgende

På vor arbejdsplads er vi fortrolige med anvendelse af forkortelser, de indgår nu også i stigende grad i vor øvrige tilværelse, vi bliver daglig, i pressen, radio og TV., præsenteret for nye forkortelser. F.I.U., som jeg i det følgende vil beskæftige mig med, er een af de nye forkortelser, som vi forhåbentlig vil høre mere om i fremtiden, idet den står for »Fagbevægelsens Interne Uddannelse«, og er en organisation der har til formål, at tilrettelægge og formidle tillidsmandsuddannelsen for de fagforbund der er tilsluttet LO.

Allerede fra fag- og arbejderbevægelsens start i slutningen af det forrige århundrede, var pionerene klar over den betydning information og oplysningsvirksomhed havde, for at nå de mål man havde sat sig. Det var imidlertid bekosteligt, og blev derfor kun til spredte forsøg i de første 25-30 år. Først i 1913 tog en kreds af idealister fat på arbejdet, men der skulle dog gå yderligere 10 år før en organisationsdannelse fandt sted.

På Socialdemokratiets berømte Odensekongres i september 1923, hvor man vedtog at påtage sig regeringsansvaret, vedtog man også at oprette en organisation til styring af arbejderoplysningen.

Arbejdernes Oplysnings Forbund, vi idag kender som A.O.F., startede sin virksomhed den 1. januar 1924. Det satte gang i udviklingen, blandt andet med oprettelse af arbejderhøjskoler, studiekreds-virksomhed, konferencer og stævner, samt på det kulturelle område, med start af forlag og bogkreds.

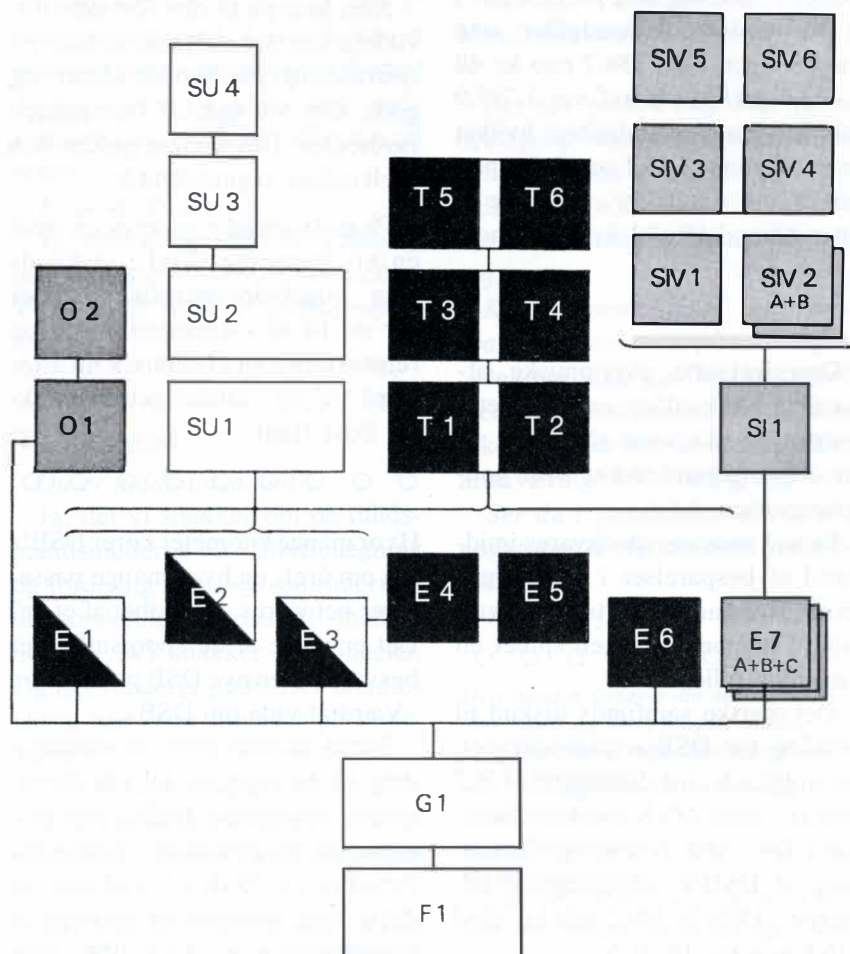
Arbejderbevægelsens øgede indflydelse på lovgivningen, samt LO's krav om medbestemmelse og merindflydelse, f.eks. Samarbejdsudvalgsaftalen, oprettelse af sikkerhedsudvalg, repræsentation i aktieselskabsbestyrelse o.s.v., stillede øgede krav til tillidsmanden, og selvom A.O.F. og mange fagforbund havde oprettet flerårige uddannelser af tillidsrepræsentanter, gik det i mange tilfælde dog efter de forhåndenværende søms princip. Det var derfor ønskeligt, om man kunne få en mere ensartet uddannelse. Da tillidsmandsinstitutionen

imidlertid efterhånden var blevet en betydelig faktor i mange virksomheders organisation, lykkedes det ved overenskomsthforhandlingerne i 1972, at få en aftale om at arbejdsgiverne skulle indbetale et ørebeløb, pr. arbejdstime til en uddannelsesfond, F.I.U. Fonden.

Der blev nu af LO. nedsat et udvalg, der i 1973 afgav en betænkning »Vor uddannelse 1974«, og som blev godkendt af LO's kompetente forsamling.

F.I.U. begyndte sin virksomhed den 1. januar 1974, og fik som besluttende organ en komite, bestå-

## SAMLET UDDANNELSESBILLEDE





ende af repræsentanter fra de tilsluttede organisationer, A.O.F. og de højskoler og uddannelsescentre der skulle være uddannelsessteder.

Der er opstillet en målsætning for F.I.U., hvori det siges, at målet er at tilvejebringe uddannelse af et sådan omfang og indhold, at der gives reelt tilbud om personlig udvikling og dygtiggørelse til alle interesserede medlemmer, ikke mindst dem, der varetager eller sigter på varetagelse af de opgaver, der er en følge af fagbevægelsens organisatoriske og samfundsmæssige virksomhed. Og uddannelsen skal give den enkelte forudsætningen for at udøve sine funktioner i overensstemmelse med fagbevægelsens målsætning, samt opøve de færdigheder der er hensigtsmæssige i forhold til opgaverne.

Der blev nu opstillet et uddannelsessystem, som tager hensyn til den enkeltes placering i sit forbundsorganisation, dog indeholdende visse obligatoriske fag for at opnå den tilsigtede ensartethed i uddannelsen.

Som før nævnt, var den tidligere uddannelse meget forskellig, fra forbund til forbund, det var derfor nødvendigt, at få deltagerne i det nye system på nogenlunde samme uddannelsesstade. Man vedtog derfor at 2 krav skulle opfyldes, før indslusning i den videre uddannelse. 1 krav var et forbundskursus (F 1), idet alle som ønskede at gennemgå en uddannelse, må kende til sit eget forbunds specielle forhold, love, opbygning, overenskomster, aflønningsregler o.s.v., samt den samlede fagbevægelses problematik, F.1-kurset skulle have 80 timers varighed. 2' krav var ligeledes et kursus på 80 timer, grundkursus (G.1), hvor deltagerne undervises i at kunne formulere sig skriftligt og mundtligt, gennemgår forhand-

lings- og mødeteknik, får bibliotekskundskab og opøves i håndbogsteknik, som kan sætte ham istand til gennemføre en videre uddannelse.

Når de 2 omtalte kurser er gennemgået, kan tillidsmanden komme ind i uddannelsessystemet, der er opbygget i emnemoduler på 40 og 80 timers varighed.

Den grundlæggende uddannelseslinie er E-linien, der opbygget af 7 moduler på hver 40 timer, og som skal gennemføres efter en obligatorisk rækkefølge, de skal dog ikke gennemføres alle for at kunne fortsætte i tilvalgsmodulerne (interesseretningen).

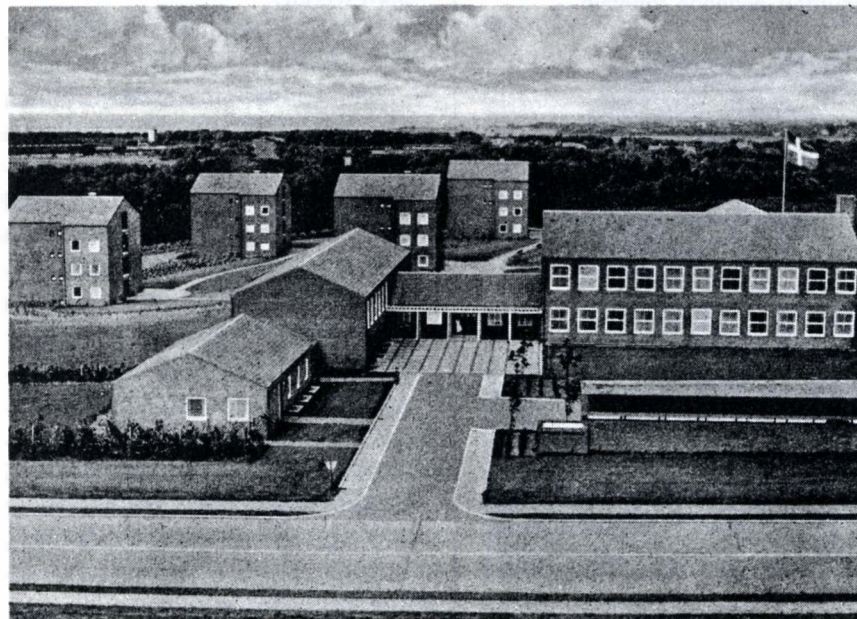
En SU- repræsentant skal f.eks. gennemgå 3 E-moduler obligatorisk for at kunne fortsætte i SU-linien der har 6 moduler af 40 timer. En sikkerhedsrepræsentant har obligatorisk kun 1 E-modul, men anbefales 3, inden sikkerhedslinien.

En tillidsrepræsentant skal have

6 E-moduler for at kunne komme i T-linien.

Der gives dog een mulighed for at gå udenom E-linien, i en linie der kaldes O-linien, og som er oprettet med henblik på organisationsledere. Det vil være for meget her, at komme ind på indholdet af samtlige 28 moduler, og da det er komiteens opgave at stimulere, og udvikle systemet ville det også være formålsløst. Det kan nævnes at man efter starten har taget andre tilvalgsemner end de nævnte op, f.eks. uddannelse af fastlønnede tillidsmænd, ligesom den nye bistsandslov har været emne. D.L.F.'s landsoplysningsudvalg har benyttet F.I.U., og indtil nu haft 20 deltagere på forskellige trin. Vi har imidlertid endnu nogle forhindringer at skulle overvinde med hensyn til grunduddannelsen. Men kan glæde os med den øvrige fagbevægelse over at tillidsmandsuddannelsen nu er sat i system. *jt.*

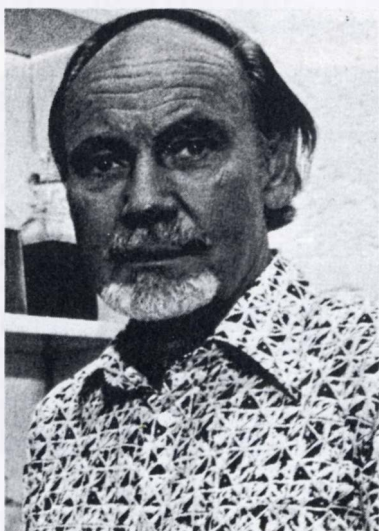
*Esbjerg Højskole.*



### HANS LYNGBY JEPSEN

Hans Lyngby Jepsen er en af de seje. En af de meget få danske forfattere som det er lykkedes ved flid og slid, og ved talent selvfølgelig, at kunne leve af »kun« at være forfatter. Dog først efter at han i nogle år var beregner ved Stadsingeniørens direktorat og i endnu flere år formand for Dansk Forfatterforening. Det er altså en fhv. organisationsmand, der denne gang gør sin entré i Arbejdsliv. En mand der fra sin barndom i Ålborg og fra sin familie kender fattigfolks vilkår.

Man kan ikke sige at Lyngby Jepsen i sin store række af romaner og noveller først og fremmest har skildret arbejdere. Men i modsætning til så mange andre af dansk litteraturs førende forfattere er arbejderen et levende og ægte oplevet menneske i Lyngby Jepsens forfatterskab. Også værtshusenes venner, bohæmen og drankeren, har Lyngby Jepsen et varmt blik for. Et mere kritisk end varmt blik har han for den organiserede konkurrence-sport, som han for et par år siden skrev en meget omtalt bog om. Lyngby Jepsen har næsten lige fra sin debut i 1945 haft ord for at være en tung forfatter. Det er ikke helt rigtigt. Han har også skrevet »lette« bøger. Og »Dagens mening« er trods sit solnedgangstema skrevet i en livsbekræftende ånd og i et muntert glidende tonefald.



Han havde set frem til den dag, ikke med glæde, heller ikke med frygt, men med en usikkerhed han ikke kunne forklare. Fra den dag ville alt blive anderledes, den var en af hans livs vigtigste. Han skubbede den på afstand i årevis, puffede den foran sig i kalenderen, dag for dag et lille nøk. Den dag den sorg, den glæde. Han ville ikke tænke på den.

Det hævnedes sig, pludselig var den der. Det var som med vilje at have overset en skude i horisonten, hvad den så var, en fiskekutter formodentlig, og så dukkede der en stor laster op foran stævnen, kollision var uundgåelig. Sådant havde han af og til drømt i usigtbart vejr, men det var længe siden. Det var mange år siden han havde sejlet, men han glemte aldrig følelsen af et duvende dæk under fødderne.

Så traf Halvdan sin Signe, og hun så ham helst på land. Landkrabbe, det var ikke hvad han havde tænkt sig, men måske var det bedst sådan. Ikke at Signe forlangte det, men var hun ikke værd at ofre en present på, også et frit liv? Skønt frihed, hvor var den? Han satte ikke selv kurs eller destination, og hvem betalte ham hyren?

Bundet er man som alle andre. Han følte sig mest bundet til Signe.

Men vanskeligt var det på anden vis. Det var i 30ernes depression med arbejdsløshed og nød, og havde hans bror ikke været en mand med indflydelse, var det nok blevet svært. Han stillede op med rødter-net svedeklud om halsen som en anden lempet, efter aftale, og blev trukket ud af køen af stadsgartneren selv, og siden passede han i elleve år kommunale anlæg og tog livet af de overflødige vildænder i Liselundsøen. De fleste fik Signe til stegning, de var mørke i kødet men smagte omtrent som tamænder, det tror pokker med det foder de åd.

Signalet med halskluden havde han aldrig været stolt af og ikke fortalt sine børn, men ellers fik han ikke noget at sige sig selv på, og herregud, som Signe sagde, når man tænker på hvad der ellers går i svang i verden, i landet og i kommunen. Og hun var på vej med den første. Dengang kendte vi hverken pessar eller piller eller anden ny videnskab, og det skete jo at naturen gik over optugtelsen, skønt den ikke burde. Vi havde ikke råd. Men så fik han arbejdet, det var fast, og siden gik det.

Er man født på landet og har givet en hånd med i husmandsbruget siden man var stor knægt, kan man lidt af hvert. Og 40'erne krævede sine folk, foruden afgang på grund af alder, og så søgte han stillingen som pedel ved Liselundskolen. Han havde passet skolehaven og inspektørens køkkenhave, og desuden, sagde han til Signe, så sker der ikke noget ved at søge, man risikerer ikke værre end et nej. En morgen fik han kommunalt brev i lang konvolut på at han havde fået stillingen og skulle begynde først-kommende første. Terkel ankom, så Torvald, så Trine, og så sagde de stop, tre er sådan et pænt tal, sagde han, når man lægger det ned har det to buler, eller rettere de kom og så fik de navne. De lignede allesammen Signe mere end ham, godt det samme, hun var rund om bryst og bag, skær i huden og blond som mælk og moden byg. De flyttede i embedsbolig, det lød af mere end det var, en lille trestuers, en til børnene, en som soveværelse for Signe og ham, den sidste fælles. Senere fik de ved inspektørens og kommunens velvilje indrettet to kamre til børnene på skoleloftet over fysik-lokalerne, og så blev der husrum foruden det hjerterum, Signe skabte om dem alle fem og deres venner

og kammerater og andre på visit.

Børnene kom efterhånden i skole og led vist aldrig under at han arbejdede med det grove samme sted som de pattede lærdom i sig. Sært var det, hvad og hvordan man lærte i dag, det var ikke som i hans tid i landsbyskolen med to lærere, hvoraf den ene kaldtes førstelærer og var stokdøv og mere end dobbelt så gammel som den anden. Sommetider faldt han i staver med en skolebog eller et hefte i hånden og tænkte på, om de blev lykkeligere af al den lærdom. Lykken kommer ikke af at vide meget, men af at forstå, og det kan være såre enkelt. Forstå sig selv, sit mål, sine nærmeste. Leve uden at fortryde, tvivle, tirres mod skæbnen. Det kunne Signe, det forstod hun. Han forstod det ikke altid.

Det er sin sag at have embedsbolig, en dag skal man forlade den, om ikke før så ved pensionsalderen. De forberedte sig i god tid, købte grund, dyrkede den med grønsager, kartofler, satte frugttræer og buske. Signe var en knag til at planlægge. Og knap var lille Trine, hans livs lys, kommet i første klasse før Terkel gik ud og kom i tømrerlære. Senere gik han på skole igen og blev konstruktør, og Torvald blev typograf, og Trine læste sprog på Århus Universitet. Han var stolt af dem. Signe planlagde at der måtte et typehus på grunden.

Der kom pæle i jorden og forskalling til støbningen, murene begyndte at rejse sig, og til rejsegildet spenderede de pølser og øl og snaps. Pengene havde Signe tjent ved at tage rengøring på skolen efter at børnene havde forladt dem. Deres kammerater skal ikke kunne sige at deres mor vasker gulv for dem. Nu er vi kun os to, sagde hun, vi behøver ikke så meget, vi kan sagtens lægge op til huset.

Hun havde ret, et par cerutter og nogle stop i piben, en pilsner til søndagsmaden, større var hans behov ikke, og han var tilbøjelig til at mene og sige, at hvis de blev større var det frådseri. De gik i biografen til en god dansk film en gang om måneden og havde ikke så sjældent familie eller venner til aftenkaffe med hjemmebagt brød. Den selskabelighed kostede ikke stort. De kom gennem byggeriet uden skrammer og ar på budgettet.

Så stod det der, huset, med døre og vinduer, oliefyr, varme i radiatorerne, varmt og koldt vand i hanerne. Dagen nærmede sig. Den nye mand kom, en grønskolling med kontorhænder og skuldre som en spegesild. Halfdan viste ham til rette, uden lyst, men det var en pligt. Det var som om den nye mavede sig ind på hans enemærker, ja på ham selv. Det gjaldt om at få det overstået. Men det var urimeligt at føle sig gået for nær, han vidste det, tog sig i det og bød på kaffe. Signe havde ovnlunt sigtebrød med stikkelsbærmarmelade. Grønskollingen spiste fire stykker og roste både brød og marmelade. Signe smilede. Selv om han ikke skulle have andre kvalifikationer til arbejdet, så havde han levemåde. Jeg plejer at starte klokken seks, sagde Halfdan. Efter reglementet begynder arbejdsdagen kl. 7 sagde han, og det har jeg tænkt mig at holde mig til.

Jaså. En cerut? Nej tak, ellers tak, han røg cigaretter. Ja det har vi ikke i huset, så vil vore gæster ryge den slags, så må de være selvforsynende. Men lad os tage et vend rundt. Jeg starter med at feje til garden, det er rart at få det overstået før der kommer for mange folk forbi, så kommer turen til gården. Er der kommet sne, må du rydde fortovet samt den halve kørebane,

hvis kommunens vogne ikke har været der, og bagefter hele gården. Dernæst kigger jeg til fyret. Normalt skulle det kunne passe sig selv, men hvis vinden pludselig slår om, for eksempel fra vest til syd, så kan det godt skabe sig. Man kan høre det, det brummer ikke regelmæssigt men futter og knalder ligesom nytårskinesere. Så skal man regulere på trækventilen. Det er sket at det er gået ud, og hvis du ikke kan få det igang må du ringe til installatør Larsen. Alle telefonnumre står på tavle. Inden skoletid, det vil sige før otte, skal du have været alle klasseværelserne igennem og set efter at rengøringen er som den skal være og at materialerne ligger hvor de skal. Se især gymnastiksalen og omklædningsrummene og baderummet efter, gymnastiklærerne er nogle krakilere og vræler op og skaber sig hvis der er pletter på fliserne eller tyggegummi under bænken. Se også efter at skabene i fysiklokalerne og i de naturvidenskabelige auditorier . . . ja sådan kalder de dem – at de er låsede. De kan let dirkes op, og det er der desværre nogen af ungerne der har fundet ud af. I skoletiden reparerer du pulte og bænke og andet grej i værkstedet. Før det lange frikvarter stiller du an til salg af mælk. Efter skoletid går du igen alle klasser og lokaler igennem og gangene og samler hvad der er glemt. Græsset på håndboldbanerne skal slås jævnlige og i tørre perioder vandes. Når der er tid, plejer jeg at ordne skoleinspektørens have, luge og pleje, så og skuffe og rive og beskære.

Er det efter reglementet?

Nej, men man står sig ved at have det godt med sin foresatte, som desuden er nabo. Vi bor i samme bygning, selv om der er forskel på lejlighedernes størrelse. Om afte-

nen skal der lukkes af og alle lys slukkes undtagen det ene over porten til gården, den vej kommer inspektørens hjem hvis de har været ude.

De gik en runde, og grønskollingen sagde at det såmænd var en helt pæn skole. Helt pæn ja, sagde Halfdan, den ender med at blive ligesom ens hjem. Jeg har ansvaret for den, derfor er den min skole. Det siger jeg altid. Men jeg ved selvfølgelig godt at det er den ikke. Den er kommunens. Man føler sådan alligevel, det kan man ikke gøre for.

Det varede to timer, og bagefter følte Halfdan sig mere udslidt end arbejdet nogensinde havde gjort ham. Alt hvad der er en selvfølge for en, det skal nu en anden sætte sig ind i, lære forfra. Han stod i stuen og så på Signe. Nu er han gået, sagde han.

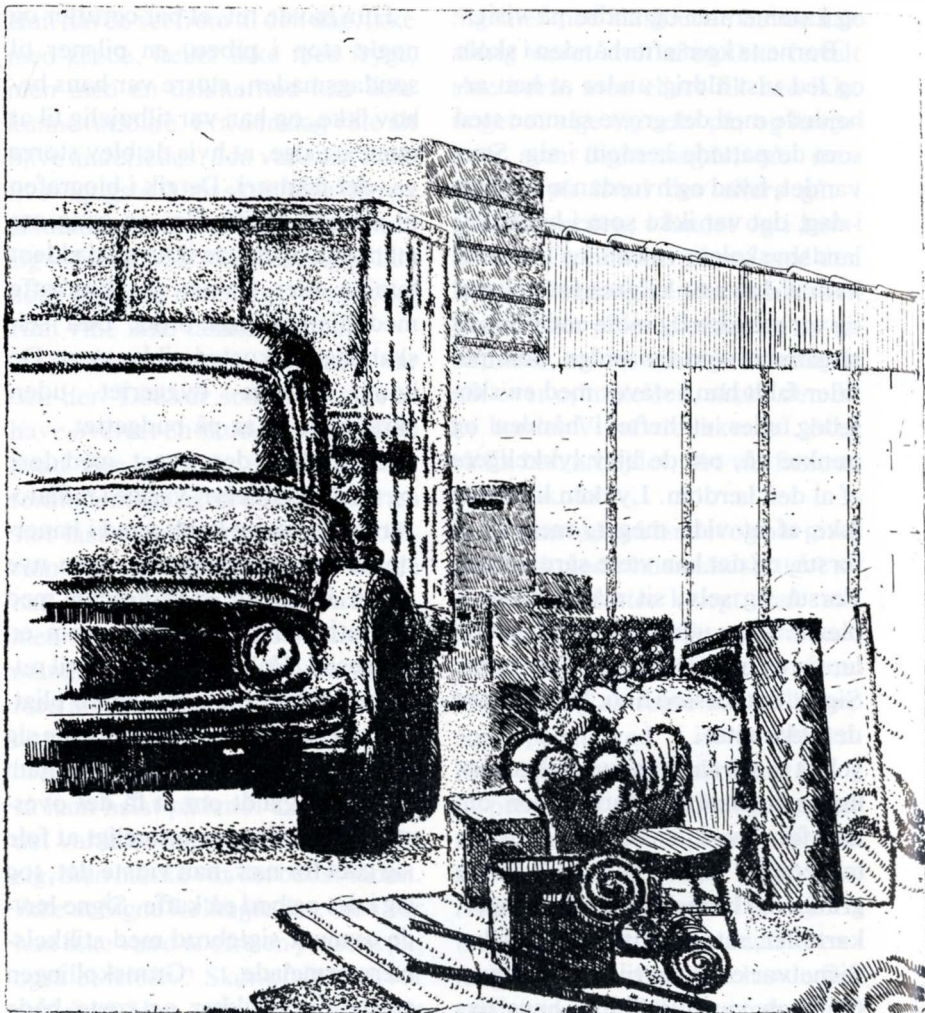
Han så da flink ud, sagde Signe.

Men han kommer jo igen.

Han skal nok klare det.

Og hvad så? sagde Halfdan.

Og pludselig var dagen der med solopgang og store hvide skyer på blå sommerhimmel. Gudskelov det ikke er regnvejr, sagde Signe. Det burde have pøset trøstesløst ned fra gråt skydække. Men sol var det. Flyttefolkene bar alt ud og stablede det op i gården og løftede det ind i den lukkede flyttevogn, inspektøren stod et øjeblik og så på, Signe gav flyttefolkene bajere, fordi det hørte sig til, og da flyttevognen var kørt, inviterede inspektøren på et glas afskedssherry og sagde tak for tiden og for godt og trofast samarbejde, og Signe og Halfdan sagde selv tak, tak i lige måde, og klinkede med inspektøren og fru inspektøren og sad i de dybe skindlænestole og spiste vanillekranse. Hvordan er tiden dog gået, hvor er alle de år blevet af? Og så kørte inspektøren dem i sin Volvo ud til



deres nye hus, hvor flyttefolkene allerede var i færd med at sætte møblerne af på græsplænen.

Om aftenen sad de trætte i rodet efter at have spist et par tørre klemmer og så sig omkring i stuen, og Halfdan sagde: Hvad man sådan kan få samlet sig af ting og sager i en levetid. Det går nok, sagde Signe, vi har god skabsplads. De gik tidligt i seng, og Halfdan tænkte før han sov: Det var for tidligt at bryde op, jeg er ikke gammel endnu, jeg har mange gode arbejdsår foran mig. Men der er en grænse, en dato. Dagen. Nu er dagen snart forbi, den dag jeg gruede for, hvad kommer nu? I morgen tidlig, hvad står jeg op

til, hvorfor? Signe havde ret, allerede næste formiddag fik de skik på det meste, alt kom på plads, og Signe lavede middagsmad på det nye elektriske komfur. Man skal lære det, sagde hun, det er længe om at varme rigtig op, til gengæld har det en lang eftervarme. Halfdan sad i stolen og røg en cerut. Det kan man nu gøre med god samvittighed.

Men det følte ikke sådan. Han kunne ikke komme ud af fodslaget. Han gjorde ikke noget som helst med god samvittighed. Han var urolig, følte sig rastløs. Du falder nok til ro, sagde Signe. Jeg har det skidt, sagde Halfdan. Hun lavede hans livretter og serverede hjem-

mebagt kage til eftermiddagskaffen hver dag. Til at begynde med hjalp det ikke. Men lidt efter lidt kom det. Med dagens gang blev det nye liv en ny vane. Men noget manglede, han vidste ikke hvad det var. Noget vigtigt. Signe havde sit at se til, rengøring, madlavning, hun nussede i køkkenhaven, mens han gjorde det grove. Men det var overstået på en timestid hver dag. Det er et lille hus, og den pjalt have! Hvad så? Du har avisen. Den har jeg læst. Gå dig en tur. Han gik en tur. Gå på biblioteket og lån nogle bøger. Han gik på biblioteket og lånte bøger og læste, åh jo, men det blev han træt af, hvad var det andet end surrogater? Kunstige varer som kaffeestatningen under krigen? Børnene kom på besøg, Terkels kone og deres to børn, Trine med fuldskægget forlovet. Det var godt og hyggeligt, men var det meningen med livet? At se børn og børnebørn vokse op og blive ældre? Han morede sig bedst med de yngste, børnebørnene, men de trættede ham også, og intet kunne forjage tomheden.

Det blev værre med gigten, den havde pint ham i mange år, i ryggen, i lårene, helt ned i læggene, nu gik den op over. Hvis jeg griber mig selv i nakken bliver jeg svimmel, så ondt gør det. Gå til lægen, sagde Signe. Han gik til lægen og fik en indsprøjtning og nogle piller. Han fik det bedre. Bortset fra gigten er der ikke noget i vejen med mig, sagde han, jeg er frisk som en fisk.

En dag tog han busen til byen og så på skolen, stod på afstand. Jo, den var der. Han kendte den. Men der var plantet nyt i bedene. Taks blandt andet. Den vokser som bare pokker, er ikke til at holde nede.

Men det kommer ikke mig ved. Det er ikke min skole mere, jeg kender den ikke. Ikke som dengang, ikke på samme måde. Han

besluttede at han ikke ville se den mere. Lidt pirrelig og tirrelig blev han, vrissede især i formiddagstimerne. Men over middag kunne han næsten forsone sig med tilværelsen. En morgen faldt han over en rive. Han gav Signe skylden. Den skal ikke stå der, den skal i hus! Senere kom han i tanker om, at han selv havde brugt riven sidst og glemt at sætte den ind. Han var noget forslået, men havde hverken brækket eller forstuvet noget, og holdt op med at ømme sig. Men sige undskyld kunne han ikke.

Jeg laver en tår kaffe, sagde Signe.

De sad udenfor i solen og nippede til den varme kaffe.

På søndag kommer Torvald, sagde Signe, og efter en lille pause: Og han har vist en pige med.

Nå endelig, det er på tide, han er spilleme snart fyrrer.

Syvogtredive, sagde Signe.

De sad tavse. Der var så lidt at sige. Solvarmen føltes gennem tøjet. Det skal vel være sådan, sagde han.

Ja. Det skal det vel. Hun tog hans kaffekop med ind i huset.

De bærer godt, træerne, buskene, tænkte han. Der er mere frugt end vi kan spise. Og så gav det et gib i ham, han kom i tanker om dagen. Flyttelæsset, flytterodet. I mange år havde han nærmet sig den, dag for dag for dag. Og nu fjernede han sig fra den. Hver dag som gik lagde større afstand til den, hver time, hvert minut.

Det gjorde ikke noget. Jo, men der var ikke noget at gøre ved det. Du må vænne dig. Det er godt sådan, sagde Signe. Jeg fjerner mig fra det som ikke kunne være anderledes. Jeg nærmer mig.

Han blundede lidt. Så hørte han hende sige sit navn. Bag hende stod solen skarp og hård så han ikke

kunne se hende, kun hendes omrids. Der var grønt om dem. Det var middag. Maden var parat. Det blev eftermiddag. Det blev aften. Det blev nat og morgen og ny dag. Til en dag, en tid. Det er godt sådan. Nej, men det kan ikke være anderledes.

Han virrede lidt med hovedet, så smilte han, til hende, til solen. Det varer så længe det varer. Jeg vænner mig.

Det var vist længe siden, han havde smilet, dage, uger. Det huskede de i samme øjeblik begge to. Vi skal spise, sagde Signe.

## Ferienyt fra Norge

Stortinget har bestemt at arbejdstagere som er fyldt 60 år inden 1. januar i ferieåret, har ret til 6 arbejdsdages ekstra ferie. Den som er ansat i en virksomhed efter 30. september i ferieåret har ikke ret til feriefritid, heller ikke ekstraferie. Ordningen gælder fra ferieåret som starter 1. maj 1976.

Statstjenestemandskartellet har overfor forbruger- og administrationsdepartementet taget spørgsmålet op om ekstraferien for arbejdstagere over 60 år skal afvikles i ferieåret. Man kom under dette frem til, at spørgsmålet bedst kunne afgøres ved aftale i de enkelte etater.

Det er forudsat at indføringen af ekstraferie ikke skal føre til at den enkelte arbejdstager får lavere indtægt end nu. Arbejdstagere i staten beholder som en følge af dette sin løn i den femte ferieuge, og får som tidligere beregnet sin feriegodtgørelse med 5.1% af bruttolønnen i april måned.

Man tager spørgsmålet op om at forhøje feriegodtgørelsen af ekstra godtgørelser fra 9.5% til 11.8% for de arbejdstagere som nyder godt af en ekstra ferieuge.

## Pensionister – Forener Eder

Næh – vælg du dig en god og sikker levevej mit barn. Søg ind til staten. Der får du det behageligt, og så har du pensionen, når du bliver gammel.

Dette råd er sikkert i tidernes løb givet af mange velmenende forældre til deres håbefulde poter, som måske i grunden kunne have tænkt sig noget helt andet, men som lod sig besnære af de gyldne udsigter, som ganske vist lå ude i en fjern fremtid.

Det med det behagelige var det nu også så som så med, idet det hurtigt gik op for de fleste, at staten er en lige så kontant arbejdsgiver som alle andre, og samtidig bevidst i sin lønpolitik spillede på pensionsgodet.

Nu skal vi ikke forsøge at benægte, at lønforholdene i staten har forbedret sig i takt med forholdene på det private arbejdsmarked, og det ville også være at stikke hovedet i busken, hvis man undlod at bemærke, at en tjenestemand, der i dag går af, er glad for, at der i hans løn- og ansættelsesvilkår er indbygget en pensionsordning.

Men de 40.000 statspensionister vil samtidig være klar til at skrive under på, at de selv har været med til at finansiere denne ordning, og at de forhold, der i dag hersker på det private arbejdsmarked, slet ikke berettiger til de uheldige angreb, der rettes mod denne specielle del af tjenestemændenes ansættelsesvilkår.

Tryk avler modtryk. Denne eviggyldne sandhed bliver atter bevist af de utallige statspensionistforeninger, der efterhånden er dannet inden for de forskellige statsstyrelser. Disse er igen samlet i Fællesforeningen for Statens Pensionistforeninger.

Nu må man ikke forledes til at tro, at det er kaffeklubber, der her er etableret. Nok dækker de et selskabeligt behov, og det er da også hyggeligt for ældre jævnaldrende kolleger at kunne mødes og snakkes »gamle dage«, men formålet er først og fremmest i samarbejde med centralorganisationerne at varetage statspensionisternes indkomstforhold samt at afværge eventuelle forsøg på forringelse af bestående vilkår og endvidere at kæmpe for at få åbenlyse urimeligheder afskaffet.

Centralorganisationerne er gennem Fællesforeningen for Statspensionister bekendt med, at man er utilfreds med, at samordningsfradraget på 74 pct. af fællespensionen, der fradrages i statspensionen, også videreføres på ægtefælens folkepension, hvilket man med stor ildhu fremfører i centralorganisationernes kompetente organer.

Forholdet er jo det, at fællesforeningen ikke er tillagt nogen selvstændig forhandlingsret. Den varetages af centralorganisationerne, men fællesforeningens repræsentanter har sæde i centralorganisationernes hovedbestyrelser, repræsentantskaber m.v. og kan her fremføre deres synspunkter.

På anden vis er det også vigtigt for pensionisterne at være repræsenteret dér, hvor beslutningerne træffes, idet de fleste af de lønforhandlinger m.v., som centralorganisationerne involveres i, har direkte afsmittende virkning på pensionistområdet.

For at varetage pensionisternes interesser og fremføre dem med tilstrækkelig vægt i centralorganisationerne kræves det som i enhver anden organisation, at gruppen bakker op om sin organisation.

Her knirker det – ikke så lidt endda!

Heldigvis er de fleste pensionister i dag en aktiv befolkningsgruppe, der lige så livligt som andre følger med i, hvad der rører sig i tiden, og da også mand og mand imellem er parat til at gøre vrøvl, når torde- nen ruller hen over hovedet på dem.

Men det kniber gevaldigt med aktiviteten, når det drejer sig om at tilslutte sig den organisation, som varetager deres interesser – sikkert ud fra den opfattelse, at organisationslivet er noget, der hører til i den aktive arbejdsperiode, og så kan det være nok med det, når man bliver pensioneret.

Centralorganisationerne har i hvert fald studset over, at af de ca. 40.000 statspensionister, der findes i dag, er kun ca. 8.000 medlemmer af Fællesforeningen for Statspensionister. Det er en organisationsprocent på 20, og vi ved af erfaring, hvor deprimerende det må være for en bestyrelse med så ringe tilslutning.

Statspensionisterne er i hård modvind i dag. Måske kunne denne vindretning ændres, såfremt fællesforeningen havde de fornødne økonomiske muligheder for at sætte oplysningskampagner m.v. i gang, når man kunne mærke, at vindstyrken tager til.

Centralorganisationerne vil med dette gerne slå et slag for, at pensionisterne melder sig ind i Fællesforeningen for Statspensionister. Vi gør det også med den egoistiske bagtanke, at vi selv ender som pensionister engang – forhåbentlig da.

Indmeldelser i Fællesforeningen for Statens Pensionistforeninger kan ske til kassereren:

P. Rosky-Andersen  
Dybendalsvej 31  
2720 Vanløse  
tlf. 71 81 08

De norske myndigheder vil sandsynligvis i den nærmeste fremtid få større muligheder for at påbyde overførsel af tunge ladninger over længere strækninger fra lastvogne til jernbane- og søtransport. Det ventes, at Stortinget vil vedtage et lovforslag, som giver staten større kontrol på dette område.

Baggrunden for denne officielle transportpolitik, som tager sigte på at forøge jernbanernes og rutebådernes andel af godstransporten, er ikke mindst miljømæssige hensyn. Selv om 59 pct. af landets varetransport i 1974 gik søvejen langs kysten, viser tal fra Statistisk Sentralbyrå, at kun 11 pct. af godsmængden blev transporteret med jernbane. De resterende 30 pct. af en samlet godsmængde på 14.500 ton/km blev transporteret ad landevejen. Foruden ulemper ved støj og forurening er tunge vejtransporter en stor belastning for det norske vejnet, hvis bygning og vedligeholdelse er gjort dyrere og vanskeligere af landets kuperede terræn og det hårde klima.

I stedet for den nuværende ordning med frit valg mellem de forskellige transportmuligheder vil man i fremtiden være tvunget til at anvende den transportmetode, som vælges af staten. Loven skal regulere hele den kommercielle transportsektor og skelner klart mellem rutegående og anden trafik med sigte på at styrke den førstnævnte transportform.

For at opnå bedre udnyttelse af kapaciteten vil virksomheder ifølge bestemmelserne i lovforslaget kunne forbydes at benytte egne traile-re, hvis kapaciteten overstiger virksomhedens eget behov. Samlastning og lignende ordninger vil også kun blive tilladt med rutegående transportmidler.

## PERSONALIA

### (18. lrm.) pr. 1-5-1976

K. K. Nielsen, ddt Kø i ddt Kø  
F. A. Knudsen, ddt Gb i ddt Gb

### Forfremmet til lokomotivfører

#### (17. lrm.) pr. 1-5-1976

Lokomotivfører (13. lrm.):

N. J. Andersen, ddt Ar i ddt Ar  
O. Jespersen, ddt Ar i ddt Ar  
H. Christensen, ddt Ar i ddt Ar  
H. C. Dam, ddt Ar i ddt Ar  
H. J. Wulff, ddt Ar i ddt Ar  
G. F. Dahl, ddt Fa i ddt Kø  
J. F. Jensen, ddt Kb i ddt Kb  
E. H. Sørensen, ddt Hg i ddt Hg  
E. C. L. Christiansen, (1-af) ddt Hgl i ddt Hgl  
H. E. Jensen (Fisker), ddt Ar i ddt Ar  
B. B. Andersen, ddt Kø i ddt Kø  
J. K. Pedersen, ddt Kø i ddt Kø  
F. Asring, ddt Fa i ddt Fa

### Forfremmet til lokomotivfører

#### (18. lrm.) pr. 1-6-1976

Lokomotivfører (17. lrm.):

H. E. Nielsen, ddt Kø i ddt Kø

### Forfremmet til lokomotivfører

#### (15. lrm.) pr. 1-5-1976

Lokomotivfører (13. lrm.):

E. H. Jakobsen, ddt Fa i ddt Fa  
E. Jensen, ddt Tdr i ddt Tdr  
A. M. V. Høftoft, ddt Ar i ddt Ar  
K. B. Rasmussen, ddt Ng i ddt Ng  
S. E. Petersen, ddt Fa i ddt Fa  
K. K. Bentsen, ddt Rd i ddt Rd

### Overgået til anden stilling

#### pr. 1-6-1976

Lkf. P. Frederiksen, 13. lrm. ddt Kø til lkm.p. 16. lrm., ddt Fa

### Ansæt som lokomotivassistent

#### 8. lrm. 1-6-1976

Lokomotivassistent p.:

W. Petersen, ddt Kh i ddt Kh  
B. Kildehøj, ddt Kh i ddt Kh  
F. R. Z. Larsen, ddt Kh i ddt Kh  
J. Ernstrand, ddt Kh i ddt Kh  
H. V. Christiansen, ddt Kh i ddt Kh  
J. Andersen, ddt Kh i ddt Kh  
S. A. Franken, ddt. Kh i ddt Kh  
S. E. Andersen, ddt Kh i ddt Kh  
G. Segato, ddt Kh i ddt Kh  
F. S. Petersen, ddt Kh i ddt Kh  
P. A. S. Hansen, ddt Kh i ddt Kh  
I. B. Nørrevang, ddt Kh i ddt Kh

### Forflyttelse pr. 1-5-1976

Lokomotivfører (17. lrm.):

A. B. Hansen, ddt Gb i ddt Hg  
V. V. E. Møller, ddt Rf i ddt Fa

### Udenfor nummer pr. 1-9-1976

#### til 28-2-1977

Lokomotivfører J. F. Langebeck 17. lrm. ddt Rf

### Afsked

#### Afskediget pr. 31-5-1976 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (15. lrm.):

R. H. Petersen, ddt Ar

#### Afskediget pr. 30-6-1976 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (15. lrm.):

A. Pedersen, ddt Ar  
S. P. Jensen, ddt Kø  
D. B. Andersen, ddt Gb

Lokomotivfører (17. lrm.):

E. P. R. Jensen, ddt Kø  
A. J. Jørgensen, ddt Pa

Lokomotivfører (18. lrm.):

A. Østergaard, ddt Ab  
T. R. Petersen, ddt Ar

### Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lokomotivfører A. S. Christensen, Es.

### Dødsfald

Pens. lokomotivfører Evald Henrik J. Møller, København V, død d. 6/6-1976.

Pens. lokomotivfører O. K. Junker, Indre Ringvej 68, Fredericia, død 3/6-1976.

Pens. lokomotivfører F. F. Jensen, Hobrovej 99, Randers, død d. 20/5-1976.

Pens. lokomotivfører P.C. Christensen, Remisevej 9, Korsør, død d. 28/3-76.

Pens. lokomotivfører H.P. Schmidt, Strynøvej 6, Svendborg, død d. 29/3-76.

Pens. lokomotivfører T.N. Bagsen, Horupvej 8, Tønder, død d. 24/4-76.

Pens. lokomotivfører N.A. Vest, Nørregade 32, Padborg, død d. 16/5-76.

Pens. lokomotivfører A. Bentzen, Grenågade 4, Kh, død d. 17/5-76.

Pens. lokomotivfører V. Vedel, Castbergvej 36, Valby, død d. 21/5-76.

Pens. lokomotivfører G.K. Løfgren, Randers, død d. 18/3-76.

### Hovedbestyrelsen

Telefonnummer ændret for lokomotivfører N. P. Junker, Fredericia til (05) 92 05 68.



## DEN FILOSOFISKE FITEGNER

*Hvis vi standset brugen af kemikalier i  
fødevarer og ikke indført A-kraft,  
det jo gik radioaktivt nedfald,  
så bliver Danmark et land,  
det kan producere helt sund  
mad -- lyder det for  
intelligent til at være  
muligt?*

