



6

DANSK  
LOKOMOTIV  
TIDENDE





## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. JUNI 1977 - 77. ÅRGANG

### 6

#### Indhold

Spar dig ihjel .....	2
Derfor er der prøve i sikkerhedstjeneste .....	3
Containertrafik .....	4
Shahen - danske jernbanebyggere og olien .....	6-7
Offentlige ansatte - hvem er det? .....	8
Nyt og gammelt om DSB .....	9
Selvforskyldt? .....	10
Samarbejde eller hva' .....	14
Legatuddeling .....	15
Fare for konfrontation mellem øst og vest i Beograd .....	16
Pensionister - forener eder .....	17
Det endte med forlig .....	19
Personalia .....	19
400.000 føler sig snydt .....	20

#### 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.

Det er ikke lykkedes DSB at få udvidet driftsrammen for indeværende finansår. Det drejede sig om ca. 50 millioner kr.

Herefter må virksomheden i gang med undersøgelse af muligheden for besparelser og rationalisering.

Opgaven er utaknemmelig, ikke mindst fordi den ser ud til at skulle gentages flere år ud i fremtiden. Et er imidlertid klart. DSB er faktisk så gennemrationaliseret, at ethvert skridt fra nu kun kan føre til aktivitetsbegrænsning med indtægtsnedgang til følge.

Vore politikere siger der skal spares så og så mange millioner kr. i den offentlige sektor og giver pokker i virkningerne for det enkelte område. Det pålægges dettes ledelse at finde besparelsesobjekterne frem. Spar en krone og tab derpå to i indtægt. Sandelig rette vej at betræde som nogle politikere gerne vil, for om ikke at afskaffe al offentlig virksomhed så dog beskære den kraftigt. For os er det fuldkomment urimeligt, at DSB med tvungen befordringspligt, en veludviklet køreplan, godt serviceniveau o.s.v. skal tvinges til at forringe sine tilbud om gods- og passagerbefordring.

End ikke gennem takstforhøjelse gives en hjælpende hånd til en ledelse, som efterhånden må blive ganske frustreret. Og i en tid med mange arbejdsløse føjes nye til fordi aktivitetsbegrænsning i hvert fald ikke giver flere arbejdspladser, men tværtimod indebærer risiko for afskedigelser.

Ganske vist er staten i almindelighed så human, at den i størst muligt omfang foretager personalereduktion med naturlig afgang, men tingene kan løbe så hurtigt så dette ikke er nok. Der kan også være tale om overflytning til andet arbejde. Den økonomiske spændetrøje giver nogle særdeles uheldige virkninger for personalet, som i bedste fald må se sine bestræbelser på at få bedre økonomiske og arbejdsmæssige forhold sat i stå og i værste fald må imødesee tilbagegang, omflytning eller afsked.

Der er næppe noget så frustrerende som at skulle kæmpe en stadig kamp for bevarelse af erhvervede rettigheder. Rent faktisk oparbejdes i vort indre en modstand, som en skønne dag udløses, fordi vi synes, at nu kan det være nok med alle de pillerier ved vore arbejdsforhold. Det gælder sikkert virksomhedens medarbejdere i bred almindelighed.

Det er nødvendigt, at der rebes kraftigt med den sejlads dansk økonomi er ude på, men der må i besparelsesønskerne anlægges en vurdering, der ikke skaber ringere muligheder for indtægtsskabende virksomheder.

Det er nødvendigt, at der rebes kraftigt med den sejlads dansk økonomi er ude på, men der må i besparelsesønskerne anlægges en vurdering, der ikke skaber ringere muligheder for indtægtsskabende virksomheder.

Det er nødvendigt, at der rebes kraftigt med den sejlads dansk økonomi er ude på, men der må i besparelsesønskerne anlægges en vurdering, der ikke skaber ringere muligheder for indtægtsskabende virksomheder.

# Derfor er der prøve i sikkerhedstjeneste

Baggrunden for den omfattende efteruddannelse, DSB nu iværksætter



Med den vægt, DSB lægger på sikkerheden, er det naturligt gennem efteruddannelse at sikre, at medarbejderne til stadighed er bekendt med bestemmelserne. Alligevel har det givet anledning til en del reaktioner, at DSB til efteråret starter en systematisk efteruddannelse i sikkerhedstjeneste. Navnlig har man fra flere sider hæftet sig ved, at der er knyttet prøver til efteruddannelseskurserne, og der er faldet udtalelser om, at »DSB nu har et middel til at skaffe sig af med personalekategorier, som ikke passer ind i systemet«, og at »DSB ikke kan have megen tillid til medarbejderne«.

Men hvad er egentlig baggrunden for efteruddannelsen og den form, man har valgt. Spørgsmålet rettes til overtrafikassistent Karsten Kristensen, DSB skolen, som har arbejdet med forberedelserne til den omfattende kursusvirksomhed.

– Vi skal helt tilbage til 1969, da der blev holdt efteruddannelseskurser i sikkerhedstjeneste, for at finde baggrunden. I det daværende uddannelsesudvalg var der enighed om ønskeligheden af en regelmæssig opfølgning. Spørgsmålet har gentagne gange været rejst fra personaleorganisationernes side på de

såkaldte skolemøder med en efterlysning af, hvad der kunne ventes. På den baggrund blev der foretaget undersøgelser i Norge og Sverige af, hvorledes man dér havde grebet sagen an. I 1976 fremkom et forslag fra DSB skolen og trafikplanlægningstjenesten på grundlag af det norske system, som omfatter prøver. Forslaget blev sendt til afdelingerne og personaleorganisationerne, og alle gik ind for dets gennemførelse.

## Ingen urimelige krav

– Men hvorfor prøver?

– Prøver er nu engang en effektiv måde, når man skal finde frem til kendskabet til bestemmelserne. For den enkelte betyder prøven, at han bliver klar over eventuelle svage punkter og kan genoprette dette.

Nogle af reaktionerne kan måske skyldes en frygt for, at det er meget svære prøver med spidsfindige spørgsmål. Det er ikke tilfældet, og jeg må også understrege, at der er tale om relevante spørgsmål for hver enkelt personalekategori, også selv om f.eks. stationsbestyrer uddannet personale og lokomotivpersonalet er på samme kursus.

Jeg synes også, det bør siges, at der ikke vil blive stillet urimelige krav. Medarbejdere med mindst 64 pct. rigtige svar har bestået, og medarbejdere mellem 64 og 50 pct. rigtige svar skal deltage i en ny prøve inden 14 dage. Opnås der ikke mindst 64 pct. rigtige svar ved den anden prøve eller mindst 50 pct. rigtige svar ved den første prøve, indkaldes den pågældende til en almen prøve i faget sikkerhedstjeneste på DSB skolen inden 14 dage. Beståes denne prøve ikke, tages den pågældende ud af sikkerhedstjenesten og sættes til andet arbejde, indtil der efter en rimelig forberedelsestid

indkaldes til en ny almen prøve i sikkerhedstjeneste.

## Gennemgang af det nye

– Reaktionerne på efteruddannelsen har også drejet sig om dette, at nogle af spørgsmålene ved prøven gælder emner, som ikke har været gennemgået på kurserne, og at det kan være nødvendigt at bruge fritiden til at læse på stoffet?

– Nu er det jo spørgsmål, der udelukkende går på bestemmelser, som den pågældende personalekategori i det daglige er pligtig til at være kendt med, så noget stort problem kan det næppe være. Det nye, som kommer frem omkring sikkerhedsbestemmelserne, vil blive gennemgået, og er der et eller andet, man ikke føler sig fuldstændigt hjemme i, vil det naturligt være klogt at repetere.

Om prøverne kan jeg også sige, at der er angivet indtil fire svarmuligheder på hvert af de 50 spørgsmål. Aflæsningen af de særlige svarkort sker maskinelt, men det er kun en sikkerhed for en rigtig gennemgang. Kortene bliver også kontrolleret manuelt med henblik på at vise, hvilke sider af sikkerhedstjenesten der eventuelt er for ringe kendskab til.

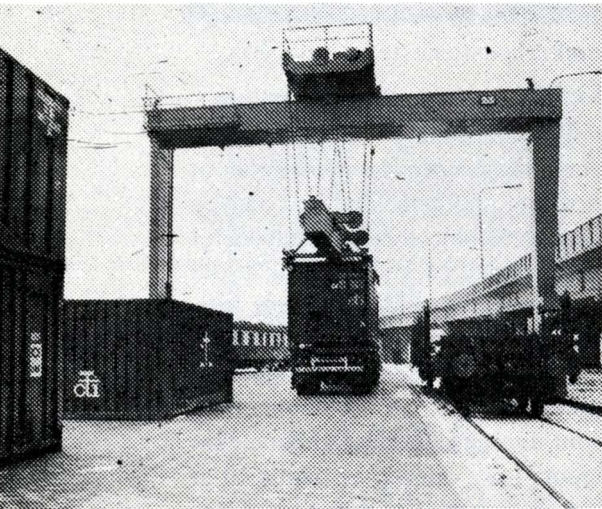
## Otte-årig periode

I alt 8.000 medarbejdere er omfattet af den kommende efteruddannelse, der vil strække sig over otte år. Kurserne henvender sig til stationsbestyreruddannet personale, lokomotivpersonale, banetjenestens og elektrotjenestens personale, togpersonale og portørpersonale. Sidstnævnte kategori skal ikke igennem nogen prøve. For de øvrige er der prøve to gange indenfor otte års perioden. Kurserne bliver afviklet rundt om i landet under medvirken af tre instruktører.

Ole Hansen



# Containertrafik



I den sidste halve snes år har vi i pressen med kortere og kortere mellemrum mødt ord som containerskib og containerflåde. De allerfleste, som er bare en smule interesseret i skibsfart, ved sikkert, hvad det drejer sig om, men kan nok alligevel undre sig ove den eksplosionsartede udvikling, der er sket i den allerseneste tid.

Ikke mindst efterårets investeringsannoncer har ofte peget direkte på enten containerskibe eller på containers i almindelighed.

Nuvel, selve begrebet »containerisation« er ikke nyt. De allerfleste danskere er bekendt med princippet og har kendt det fra deres barndom – eller i hvert fald så længe, som vore bryggerier har benyttet sig af ølvogne og – især – ølkasser. For nutidens containerskibe stabler og fragter containers på samme måde som ølvogne gør det med ølkasser. – Ensartede kasser stuvet tæt sammen og flere lag i højden.

For ikke så forfærdelig mange år siden, var det at stuve lasten i et fragtskib, en af styrmændenes vigtigste opgaver. Der var mange ting at tage hensyn til, således både lastens sammensætning, dens vægt, den destination, hensynet til dens bevægelser i skibet under fragten i

f.eks. dårligt vejr og høj søgang, dens forgængelighed og meget andet. Herunder selvfølgelig ting som varme og kulde og fugtighed.

At konstruere den perfekte lastrumsluge var en videnskab, som har udviklet sig enormt. Næsten til ingen verdens nytte, kunne man næsten sige i dag.

## Vigtigt skridt

For med containerens fremkomst, er taget et af de største skridt i godstransportens historie siden opfindelsen af hjulet.

Den moderne udvikling af containerprincippet tog vel sin begyndelse under anden verdenskrig, da de enorme mængder af krigsmateriel skulle fragtes fra USA til alle mulige kamppladser over hele jorden. Libertiskibene var således en del af ideen, idet ensartetheden fremmede lasteprocessen i havnene, men også verdens dengang populære køretøj Jeep'en er bygget efter containerprincippet, idet den kan staves tæt i flere lag, eftersom den i »sammenfoldet« tilstand næppe er mere end trekvart meter høj og i øvrigt ikke er overdænget med unødigt tingeltangel.

Efterkrigstidens vældige behov af transportfartøjer resulterede i en lang række specialicerede skibe – ikke mindst udviklingen af tankskibe er et godt eksempel her på – så containerprincippet gik ligesom i glemmebogen. Siden fulgte imidlertid udviklingen af gaffeltrucks og lastepaller og roll-on/roll-off-skibene begyndte at vise sig.

På landjorden derimod skete der en containerudvikling. Hvem husker ikke det efterhånden gamle DSB-slogan: Fra dør til dør. Hertil anvendes relativt små containere, som kunne lastes om fra tog til lastbil og således køres til modtagerens dør.

For lidt over en halv snes år siden kom der dog skred i containertrafikken til søs. Endnu var skibene nogle lidt mærkelige kompromis'er mellem traditionelle fragtbåde med lastekraner og lidt roll-on/roll-on muligheder, men nogen fandt da på at køre containere ombord og snart gik udviklingen af rene container-skibe meget stærkt.

## Standardisering

Samtidig øgedes behovet for en standardisering af containerne og efterhånden gik denne i retning af standardstørrelserne 20, 30 og 40 fod. Det er disse størrelser, der opereres med i dag, idet man dog for enkeltheds skyld næsten altid omregner i 20 fods enheder, når man taler om skibenes lasteevne.

Indenfor de forskellige størrelser er der selvfølgelig med tiden udviklet specialcontainers. Der er flat containers, som når de er tomme foldes sammen og staves fem i højden for hver lukket container. Der er tankcontainers, der er opentop containers og der er såmænd også containers med indbygget køleaggregat til fødevarertransporter.

Men den, der oftest er tale om i dagens investeringsannoncer er den lukkede standard 20 fods container. De første byggedes fortrinsvis med aluminiumsvægge og lofter omkring et stålskelet. Selvfølgelig af vægthensyn. Men idag benytter man oftest stål-vægge og lofter, idet containere kan lide overlast på mange måder. Vind og vejr og høj søgang og ikke mindst primitive laste- og losseforhold kan betyde småskader, som skal udbedres.

De mest primitive containere med finervægge kunne vel som oftest få skaderne udbedret på stedet, men finer viste sig at være uholdbart og hele vægge og døre måtte

som regel udskiftes. Værre var det med aluminium. At udbedre skaderne i dette materiale er et job for eksperter, og dem findes der ikke så forfærdelig mange af i de fjernere og mindre havne, som især i de senere år er blevet mål for containerskibe. Så måtte man udskifte hele sektioner af vægge eller lofter, men også her stødte man på vanskeligheder. Containervægge er opbygget af profilpresset aluminium og hver fabrikant synes at have sin egen foretrukne profil et specielt containerværksted i New York forsøgte engang at føre lager af de forskellige profilpresseværktøjer.

De opgav tanken da de nåede til ni. Det teoretisk rigtige antal ville være omkring fyrrer, men det viste sig umuligt i praksis at holde sig ajour. Samme forhold viste sig for stål væggene. Men man foretrak alligevel stål væggene. Mest fordi det er lettere at reparere, banke ud og svejse. De allerfleste steder kan selv små automobilværksteder udføre sådanne mindre reparationer – og er der et ligge skibsværft i nærheden, er det bare ingen sag overhovedet.

## Koordinering

I dag arbejder »Containerisatione International« på at få standardiseret og nedbragt antallet af anvendte profiler til et absolut minimum. På samme hammel trækker ISO, som er den internationale standards organisation, hvis minimumskrav til containers bliver overholdt af verdens containerfabrikanter. Organisationens styrke er således, at kun containers, som opfylder dens krav, idag akcepteres af de internationale leasingfirmaer, bl.a. fordi de foreskriver at containeren udstyres med certifikater,

der tilfredsstillende de specielle fordringer til TCT (Australien timber component treatment), UIC (European railroad certificate), TIR (Customs convention) etc. Altsammen nødvendigt, dersom en container skal kunne anvendes over hele jordkloden og under de mangeartede forhold, der kan være tale om.

Vi skal ikke gå dybere ind i detaljerne her, men det siger sig selv, at hver en detail i en containers konstruktion er underlagt ISO kontrol. Eksemplet med væggene er valgt, fordi det er typisk for den grundighed, hvormed der arbejdes.

Altsammen naturligvis for at en container skal kunne fragtes med mindst muligt besvær gennem en række lande og på en række forskellige transportmidler for at nå så hurtigt som muligt fra afsender til modtager. Kun gennem absolut standardisering vil det være muligt at arbejde videre med de mange forskellige lande, som endnu ikke er medlemmer af den internationale organisation og som måske endnu har altfor specielle told- og/eller transportbestemmelser.

## Hvad har containerne betydning?

Først og fremmest, at det nu er muligt at besejle mange nye havne – ikke mindst i udviklingslandene, hvor der er øget behov for import.

Hertil kommer, at et moderne containerskib i dag laster for eksempel 10.000 tons gods på bare 15 timer, hvor det i en konventionel fragtbåd tog op til 7 arbejdsdage. Dette er en effektivisering på henved 400 pct. Endvidere kan containers stables hushøjt på dækket af et skib, idet hver container er et selvstændigt lukket lastrum og så-

ledes upåvirkeligt af vejr og vind.

Dermed er skibenes lasteevne naturligvis i praksis tilsvarende forøget.

Da der stadig bygges nye og større containerskibe, er det en selvfølge, at behovet for containers også øges. Jo flere containers, der er plads til på et skib, desto bedre er skibets rentabilitet – og desto billigere bliver transporten alt taget i betragtning.

Derfor kan det ikke undre, at der i de næste ti år er behov for yderligere mindst to millioner containers foruden den halvanden million, der allerede er i omløb.

Heri ligger fremtiden for den fremsynede investor. At containertrafikken har trukket en hel ny sideløbende industri med sig kan næppe heller undre. Det gælder specielt havnefaciliteter, som containerkraner og deslige. Også her har standardiseringen sin store betydning.

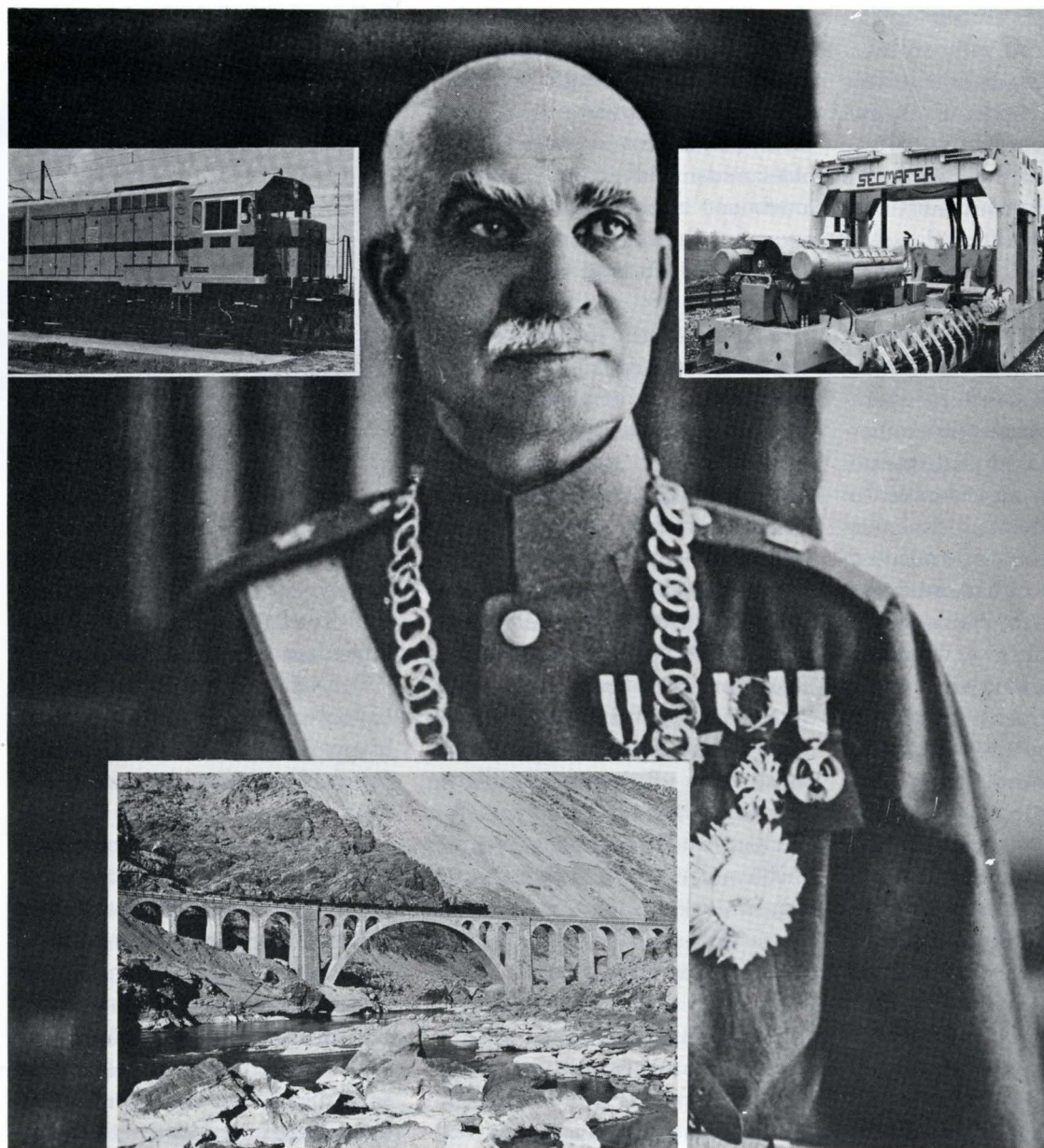
Specielt leasingselskaberne har endvidere behov for et fantastisk kommunikationsnet rapporteringsapparat. Når en container slutter en rejse, må den kun stå tom og ubenyttet hen et absolut minimum af tid. Er der sket skader på den, må de udbedres o.s.v. Alt må leasingselskabet kunne klare. Der må således findes værksteder til reparationer – og der skal også være en ny fragt. Et uhyre omfattende organisationsnet er nødvendigt og det kan ikke undre, at telex og EDB-anlæg er nogle af de vigtigste værktøjer i dag.

Samt en nøjagtig registrering af hver enkelt container. Både af hensyn til dens bevægelighed og til forsikringen. Det er værd at tænke på for den, der nu står overfor at skulle finde et egnet investeringsobjekt – og som måske er lidt usikker på de allerede kendte objekter.



# Shahen, danske jernbanebyggere – og olien

6



*Sah Reza* lod et dansk ingeniørfirma, *Kampsax*, bygge den første trans-iranske jernbane (broparti fra Ab-i-Diz på sydlinien ses her, nederst). Kongen flankeres af et af Irans statsjernbaners nye Hitachi lokomotiver (øverst, t.v.) og en Secmafer skinnelægningsmaskine (øverst, t.h.) under bygningen af ny vigtig dobbeltlinie, som *Kampsax* også står for.

**I**rans statsjernbaner er i en usædvanlig situation sammenlignet med statsbaner andre steder i verden. De har penge nok! Forklaringen er flydende »guld«.

Iran – officielt navn for *Persien* – grænser mod nord til *Det Kaspiske Hav* og *Sovjetunionen*, mod øst til *Afghanistan*, mod syd til *Den Persiske Golf*, mod vest til *Iraq* og *Tyrkiet*. Altså rigt, for-asiatisk olie-landsområde.

Der er nærmest tradition for gode investeringsvilkår. Da *Shah Reza*, fader til Irans nuværende regent, lod den første trans-iranske linie bygge i 1930'erne, var det for iransk kapital.

Banens godt 1000 km spor med mange broer og 250 tunneller – 80 km af linien gik i tunnel – er dansk arbejde. Firmaet *Kampsax* afleverede arbejdet otte måneder før den 6-års frist, som Reza havde stillet.

Det berettes som den jernbanein-

teresserede, altid alvorlige konge (*billedet*), at han faktisk smilede, da han begav sig ud på åbningskøreturen! Regningen betød intet! Banen havde dog kostet en bagatel svarende til 600 millioner købestærke 1930-kroner.

Heller ikke nu er der brug for at låne i udlandet. De foreliggende udvidelses- og moderniseringsplaners udførelse er solide beviser for det. Traditionen omfatter tilmed danskerne, der også i dag er bygmesterene.

Iran vil i de kommende to-tre år anlægge mange nye dobbeltspor, indføre elektrisk drift over alt samt udvide sporarealet betydeligt i hele det store – 1,6 mill. km<sup>2</sup> – smukke land. Størrelsesammenligning: Danmark – 43.000 km<sup>2</sup>.

Projekternes vigtigste dobbeltlinie er en 660 km elektrificeret strækning fra *Bafq* til havnebyen, *Bandar Abbas* ved Den Persiske Golf. Den bygges nu af Kampsax og skal være klar i løbet af næste år.

*Bedre service* er projekternes gennemgående formål. Derfor er også en automatiseret rangerbanegård ved *Aprin* under konstruktion. Dens samlede sporelængde bliver 160 km og kommer til at dække 28 mill. m<sup>2</sup> – altså mere end de fleste europæiske rangerbanegårde. *Aprin* skal lette trafikpresset på banegården i hovedstaden, *Teheran*.

En ny linie til Sovjetunionen skal også anlægges for at skabe hurtigere forbindelse med den trans-sibiriske jernbane. Russernes specielle sporvidde kræver udvidelse af en bogie-udskiftningsstation, som også er med i planerne.

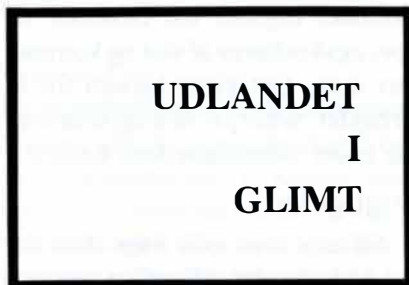
Et lignende sporproblem findes i forbindelserne til den anden nabo, *Pakistan*, der også har afvigende sporvidde. Men Iran vil hjælpe Pakistan med at planlægge og modernisere det pakistanske net for at

gavne samkvemmet imellem de to lande.

Omkring Teheran og andre større byer i Iran anlægges bybanetransitsystemer, som kan få byerne til at fungere efter enhver storbys idemæssige hensigt – at kunne næsten fordoble indbyggertallet i dagtimerne uden at skabe trafik»flaskenhalse«.

Prisen for udførelsen af igangværende projekter før 1980 bliver ca. 8.000 mill. kr., der allerede er sikret af regeringen. Tillægsbevillinger kan imødeses, hvis det bliver nødvendigt. Sådant er det altså bare at drive jernbaner i en oliestat!

Irans regering ser dog realistisk på fremtiden. Den *regner* med, at oliestrømmen ikke bliver ved med at flyde. I slutningen af 1980'erne allerede ventes Iran at være klar til helt at gå over til ikke-forurenende atomkraft – d.v.s. fusionsanlæg, der ser ud til at være den egentlige løsning på atomkraftproblematikken. Så det gælder om at udnytte olien mest muligt – nu! Deri ligger halvdelen af forklaringen på olieprisernes vækst, den anden halvdel er køberlandenes inflation, som Irans nuværende shah ofte har udtalt sin bekymring over.



● Penge har stadig svært ved at holde trit med verdens hurtigste jernbane, japanernes »*Shinkansen*«-projekt imellem *Tokyo* og *Det Japanske Hav*. Til dato har det kun været muligt at

købe ca. to trediedele af de nødvendige jordarealer til ruten. Så arbejdet på halvdelen af den ca. 1.000 km lange bane foregår i betydeligt langsommere tempo end selve ekspressens over de hidtil tre indviende – af i alt fem projekterede – strækninger.

● En lille bane imellem *Haifa* og *Zemah* i *Israel* er typisk eksempel på ordet »kommunikations« dobbeltbetydning. Da linien sygnede hen i slutningen af 1940'erne, var det på grund af fjendtligheder imellem *Israel* og nabostaten, *Jordan*. Nu er der tegn til bedre *diplomatisk* kommunikation imellem de to lande – så israelske jernbanefolk er ved at undersøge mulighederne for at genoptage *trafikal* kommunikation ad den 90 km lange, smalsporede bane fra sydsiden af *Det Galliæiske Hav* til *Haifa* ved *Middelhavet*.

● Modernisering af Nordeuropas hovedbanegårde begynder at ligne en modesag:

*Oslo* er både på og under jordoverfladen ved at samle de spredte øst- og vestgående linier i en ny centralstation.

*København* er i gang med pietetsfuld og praktisk ombygning af hovedhallens indre, hvor bedre pladsudnyttelse også er i centrum, bogstaveligt talt.

*London* – Europas største by – har planer klar til et banegårdskompleks, der skal afløse de to eksisterende city-stationer, *Liverpool Street* og *Broad Street*. Foruden hotel og butikker får den ny station 22 gennemgående perroner med behagelige skifteforhold til *London* Transports t-bane- og buslinier. Indvielse sker tidligst i 1985.



# Offentlige ansatte – hvem er det?



## Hvad er offentligt ansatte?

Offentligt ansatte er mennesker, der er beskæftiget i statens og kommunernes tjeneste i en meget lang række forskellige erhverv. De varetager alle et eller andet job, som er nødvendigt for hele samfundet og dermed os alle. De offentligt ansatte arbejder f.eks. ved jernbaner, postvæsen, skoler, sygehuse og plejehjem. De holder gader og veje rene, sørger for at vi får lys, gas og vand, passer lokaltrafikken. De står for administrationen af samfundets mange forskellige anliggender, både centralt, gennem de love, der vedtages i folketinget for hele landet, og lokalt i de 14 amtskommuner og i de 275 primærkommuner. Det er jo sådan, at det danske samfunds mange forskellige servicefunktioner dels udføres af staten, dels af amtskommuner og primærkommuner og i alle tre tilfælde er det de offentligt ansatte, der udfører de mangeartede arbejdsopgaver.

I Danmark er mere end 600.000 mennesker beskæftiget i offentlig tjeneste. Cirka 240.000 i statens tjeneste og ca. 375.000 i amtskommuner og primærkommuner. Dertil kommer ca. 70.000 ansatte i selvejende institutioner, som i meget stort omfang får offentlig støtte til deres virksomhed (plejehjem o.l.).

Det betyder, at ca. 27% af den samlede arbejdsstyrke i Danmark er beskæftiget i den offentlige sek-

tor. Tilsammenligning kan anføres, at ca. 60% af arbejdsstyrken er beskæftiget i den private sektor, og resten i forskellige andre arbejdsområder.

## Samspillet mellem de offentligt ansatte og samfundet

Der tales meget om den offentlige sektor i dag. Det koster skatteyderne mange penge at opretholde vort lands offentlige serviceapparat, og der er dem der mener, at de offentligt ansattes antal skal reduceres betydeligt, ja, endog at den offentlige sektor totalt afskaffes. Men kan det lade sig gøre? Man kunne naturligvis godt forestille sig, at offentlige arbejdsopgaver blev udført af private virksomheder, men ville det være hensigtsmæssigt? Det ville det næppe. Vi har i Danmark tradition for, at det offentlige arbejde, som befolkningen gennem sine valgte politiske organer har besluttet sig for, også udføres af stat og kommuner selv. Det giver garanti for at arbejdet udføres hensigtsmæssigt og under offentlighedens kontrol.

## Vigtigt led

Såfremt man ville følge dem der vil afskaffe den offentlige sektor i Danmark, ville man opleve et andet samfund end det, vi lever i i dag, og som gennem mange år er udbygget til et velfærdssamfund. Man hører ofte den offentlige sektor omtalt som noget isoleret i samfundet. Det er helt forkert. Den offentlige sek-

tor indgår som et vigtigt led i samfundslivet – og hermed også i erhvervslivet. Tænk på hele undervisningsområdet, fra folkeskolen til universiteter, faguddannelse osv. Tænk på den offentlige transport: jernbaner, busser og færges. Vor kraftforsyning, brandvæsen, renholdelse af gader og veje. Sygehuse, sundhedsvæsen og socialforsorgen, børneinstitutioner m.m. Hvis ikke disse offentlige servicefunktioner var til stede, kunne samfundet overhovedet ikke fungere.

## Højt udviklet

Danmark er et veludviklet samfund. Kendetegnet på et højt udviklet samfund er en stor offentlig sektor. Det har man også i andre udviklede lande, mens mere tilbagestående lande har en begrænset offentlig sektor. Ser man på verdenskortet og sammenligner de forskellige lande, vil man finde en højt udviklet offentlig sektor i de udviklede lande og det modsatte i tilbagestående lande.

## Gruppeegoisme. Kan man være sig selv nok?

Der findes – som nævnt – mennesker og politiske partier, der mener, at man skal reducere den offentlige sektor. Man siger, at hver borger skal have lov til at passe sig selv, og at staten (samfundet) ikke skal blande sig. Men er denne holdning rigtig? Det mener vi ikke – det er en form for egoisme.



I et samfund bør det være sådan, at man samler sig om løsninger af en række fælles opgaver, som borgerne på et eller andet tidspunkt af deres tilværelse får brug for, og man bør også sørge for at de svage stillede medborgere får den støtte, de har brug for, og indrette institutioner og bistandsforanstaltninger, der kan træde til, hvor sådanne behøves.

Og det er netop hvad den offentlige sektor i Danmark varetager på mange forskellige områder. Der må være solidaritet i et ordentligt samfund. Derfor er talen om at afskaffe og nedskære de offentlige serviceforanstaltninger egoisme, som ikke passer sig for et samfund som det danske, hvor man gennem en lang årrække har udviklet det velfærdssamfund, som – trods mangler og fejl – hører til et af verdens bedste, hvad offentlig service og samfunds-solidariske forhold angår.

## Velfærd

Vil du undvære det danske velfærdssamfund? Næppe. Ergo kan den offentlige sektor heller ikke undværes. Anlægger man strengt økonomiske betragtninger, så er det en kendsgerning, at det ikke bliver billigere for den enkelte borger, hvis den service og bistand, der i dag udføres i de offentlige institutioner, overføres til privat driftsform.

Den enkelte borger måtte i stedet for at betale over sin skat, betale direkte for undervisning, sygehusophold, transport osv. og i det sociale sikkerhedsnet ville maskerne blive så store, at mange ville falde igennem. Det gør de ikke i Danmark, takket være vort høje serviceniveau, hvor den offentlige arbejdsstyrkes virksomhed fortsat bør være til stede og i takt med vore økonomiske muligheder stadig bør udbygges.

Fanø-Esbjerg Færgeri overtages fra 1. maj af DSB efter at have været drevet af Post- og Telegrafvæsenet siden 1918. Dermed markeres en udvikling, som er præget af DSBs vækst indenfor rederivirksomhed, mens Post- og Telegrafvæsenet efterhånden har afviklet sine færgerier. Blandt disse var Fanø-Esbjerg det sidste.

Sejladsen mellem Esbjerg og Nordby fortsætter med de nuværende færger »Esbjerg« og »Nordby« samt motorbåden »Sønderho«. Fartplan og takster for overførsel af passagerer og biler vil foreløbig være uændrede, hvorimod der sker en omlægning af godstransporten, som kommer ind under DSB systemtransport. Mulighederne for på et senere tidspunkt at indføre pladsreservering for biler undersøges.

Hovedparten af de hidtidige medarbejdere ved overfarten fortsætter under DSB, og den daglige drift vil sortere under DSB driftsområde Esbjerg.

Overdragelsen fra Post- og Telegrafvæsenet til DSB markeredes ved et flagskifte på M/F »Esbjerg«. I arrangementet deltog bl.a. generaldirektør Povl Hjelt, DSB, og personaledirektør Arne Nielsen, P&T.

## Særudstilling i Odense

En særudstilling af DSB uniformer gennem tiderne er en af nyhederne på Jernbanemuseet i Odense, der netop har åbnet sin tredje sæson.

Udstillingen viser, hvordan jernbanemoden har udviklet sig fra forrige århundrede frem til vore dage, hvor fornyelse af DSB uniformer stadig er et kært diskussionsemne.

Udstillingen af uniformer er den første af sin art herhjemme, og den er etableret med tilskud fra Odense kommune.

## Bedre undervisningsanlæg

Museets undervisningsanlæg er blevet ombygget til den nye sæson. Bl.a. vil der nu – uafhængigt af hinanden – kunne køres med fire tog på anlægget. Ændringen er foretaget i samarbejde med en lokal modelbaneklub.

## Større færgedstilling

Den tidligere Storebæltsudstilling er ændret til en færgedstilling, som hedder DSB færger og skibe og omfatter nu alle overfarter.

## Kongevogn og dampvog

Nyskabelserne supplerer den lange række af lokomotiver, vogne, inventar, teknisk udstyr, modeller, malerier, fotografier og andre genstande med tilknytning til jernbanedrift, der er på museet.

Altsammen er det med til at give et kulturhistorisk billede af en vigtig side af transportsystemets udvikling i Danmark.

## Service for skoler

Uden for museet er der placeret en af de tidligere udflugtsvogne, der kan benyttes som spisested for de mange skoler, som besøger museet.

## Gammel ølvogn

En Albanivogn, som bryggeriet har restaureret, er også placeret uden for museet. Denne vogn blev overdraget til museets ledelse ved en sammenkomst tirsdag den 10. maj.

## Også museum i København

Jernbanemuseet i Odense har åbent hver dag indtil oktober.

Desuden har interesserede mulighed for at se en mindre samling på det lille jernbanemuseum i Sølvgade i København.

Nærmere oplysning kan fås ved henvendelse til museernes leder, Ingrid Jönsson, tlf. (01) 14 04 00, lokal 2036.



## Selvforskyldt?

Zinkografi af Henrik Flagstad

### LINDY JENSEN

Lindy Jensen er chauffør, tillidsmand, og nu også en af de forfattere af Arbejdsliv der er ikke kommer fra de professionelle skribenters række. Mange kender Lindy Jensen fra hans artikler i Aktuelt, Fagbladet og Chauffør Nyt. Men hvordan er han blevet novelleforfatter?

Lindy Jensen fortæller selv: »Jeg gik ud af skolen 14 år gammel. Startede min karriere som arbejdsdreng på en pakkefabrik, hvor jeg fik ondt i armene af at række brædder til en mand, der hele sit liv havde øvet sig i at samle dem til kasser. Fortsatte op ad den sociale rangstige som bud i en budcentral, hvor jeg fik lært færdselsreglerne på alle slags cykler.

Tog hyre som salondreng på et skib, der bragte mig over dammen og heldigvis tilbage igen.

Fik kørekort i 59 og tog job som lastbilchauffør, et »fag« som jeg siden har levet af. Har kørt i ind- og udland med alt lige fra rullepølser til klaverer og oplevet en del på godt og ondt. Er p. t. arbejdsløs, dog således at forstå, at jeg på grund af min bestyrelsespost i Chaufførernes Afdeling (SID) hjælper til på kontoret på Helgesvej.«

Lindy Jensen har opdaget at man kan bruge skønlitteraturen til at fortælle om de urimeligheder, en arbejder kan blive udsat for.

For arbejderbevægelsen er kunsten både et kampmiddel, et arbejdsredskab og en fritidsforøjelse.



Søren rakte manden bag det store skrivebord det hvide kort, som han havde fået udleveret på arbejdsformidlingen.

Den lille solbrændte mand med det smalle ansigt læste hurtigt hvad der stod på kortet og så over på Søren. »De kommer fra arbejdsformidlingen og hedder Søren Hansen. Er født d. 7/3 1931. Det vil sige at De er 45 år. Er det korrekt?«

»Helt korrekt«, svarede Søren.

»Hm – Vi skulle helst bruge en yngre mand. Hvad har De arbejdet med før hr. Hansen?«

»Med lidt af hvert. Sidst var jeg ansat hos en -muremester ude i Bagsværd. Der var jeg i 2 år.«

»Hvor længe er det siden?« spurgte manden videre.

Søren tænkte sig lidt om før han svarede. »Det er godt og vel et år siden. Jeg blev fyret fordi der ikke var mere at lave.«

»Skal jeg forstå det således, at De ikke har haft arbejde i et helt år?« Manden havde taget sine alt for store briller af og så forbavset på Søren.

»Ja, desværre er det rigtigt. Bortset fra et par ugers arbejde i sommer, hvor jeg var ferieafløser på et lager, har det været umuligt for mig at få noget arbejde.«

Manden skrev noget ned på et stykke papir og så igen over på Søren. »Har De svært ved at komme op om morgen hr. Hansen?«

Søren havde mest lyst til at rejse sig op og gå. Spørgsmålet om han kunne stå op om morgenen fandt han lige groft nok. Men han vidste at det kunne koste ham 5 ugers understøttelse, hvis han gik. Så han svarede: »Jeg har aldrig haft problemer med at komme op om morgenen«. Manden lænede sig hen over skrivebordet og en antydning af et smil viste sig i hans smalle ansigt. »Ser De ... Der har været 3

andre fra arbejdsformidlingen, men dem kunne vi slet ikke bruge. Det vi har brug for er en mand der kan hjælpe til ude på pladsen, samt hjælpe chaufførerne, hvis de har brug for hjælp, enten her i firmaet eller ude i byen. Tror De, hr. Hansen, at det er job for Dem?«

»Jeg kan da altid prøve«, svarede Søren.

»Godt! Jeg vil lige indskyde, at hvad lønnen angår e det sådan, at vi her i firmaet kun betaler tariffen. Hverken mere eller mindre. Er De indforstået med det?«

»Det er i orden.«

»Godt, så siger vi det. Arbejdstiden er fra klokken 7 til 15,30. Kan De begynde i morgen tidlig?«

»Ja.«

Manden rejste sig og rakte hånden frem over skrivebordet. »Så ses vi i morgen. Farvel hr. Hansen.«

Ude på gaden fandt Søren hurtigt det første og bedste værtshus, hvor han gik ind og bestilte en kold øl.

Dejligt med en kold bajer efter den omgang, tænkte han. Egentlig havde han mest lyst til at gå tilbage og sige til den idiot af en personalechef, at han kunne rende ham noget så skråt bagi med sit arbejde. Havde det været for et par år siden havde han bedt ham om at se efter på kortet, om der stod Klods Hans eller Søren Hansen. Der er sket en stor forandring, siden jeg fik arbejde hos muremesteren, tænkte Søren videre. Dengang var der alt det arbejde man ville have og mere til. Arbejdsgiverne nærmest hev en ind af porten. De bad kun om personnummer og skattekort. Ikke noget med: »Har De svært ved at komme op om morgenen hr. Hansen«. Den idiot kunne lige så godt have spurgt om jeg gad gå på arbejde, tænkte Søren arrigt. Den lange arbejdsløshed havde efterhånden kostet ham



dyrt. For et halvt år siden var han blevet skilt fra konen. Det at han gik hjemme hver dag, gik dem mere og mere på nerverne.

I den første tid efter skilsmissen opholdt han sig meget på værtshus. Hvis ikke han havde truffet Lis, havde han sikkert drukket sig ihjel. Lis havde han lært at kende for et par måneder siden, da han halvfuld og sulten var gået ind på det cafeteria, hvor hun arbejdede. Hun havde hjulpet ham til rette og talt venligt til ham. Dagen efter var han, i bedre fysisk stand, igen gået hen på cafeteriaet for at se hende. Hun havde smilet genkendende og var kommet hen til hans bord for at tale med ham.

Efterhånden som han lærte hende at kende, fik han at vide, at hun var alene med 2 børn efter at hendes mand var blevet dræbt ved en bilulykke. 14 dage efter deres første møde inviterede hun ham, som den naturligste ting i verden, hjem til en kop kaffe. Siden den dag var de kommet fast sammen.

Søren rejste sig fra sin plads og gik hen til telefonen. Smed et par mønter i og drejede et nummer. Et øjeblik efter lød en velkendt stemme i røret.

»Hos Lis Petersen«.

»Davs Lis. Det er Søren«.

»Davs med dig hvor er du hene?«

»I Sydhavnen. Jeg har fået arbejde og skal begynde i morgen«.

»Det var da godt«. Lis' stemme lød glad.

»Er det ikke dejligt at du endelig har fået noget at rive i?«

»Joh. Naturligvis er det rart igen at komme igang. Det er ikke sjovt at gå arbejdsløs«, svarede Søren. Efter en kort pause fortsatte han.

»Hvad med om vi tog ud og fejrede det i aften?«

»Du ved jo godt Søren, at jeg skal

på arbejde til klokken 11 i aften«.

»Det ved jeg godt Lis, men jeg har tænkt mig, at vi kunne tage hen på en eller anden natklub, hvor vi kan få et stykke mad samt en lille svingom. Jeg tager hjem nu, og i løbet af eftermiddagen sover jeg et par timer, så jeg er frisk når vi mødes. Er det i orden?«

»Ja, det er i orden, men det bliver ikke så længe, for ungerne er alene hjemme«.

Et par minutter over klokken 23 mødtes de foran cafeteriaet. Det støvregnede så de tog en taxi til restaurant Prater på Nørrebro, hvor Søren iforvejen havde bestilt et bord.

På vej til restauranten lagde Søren mærke til at Lis så træt og sløj ud. På hans spørgsmål om hun var dårlig svarede hun blot, at der havde været mange gæster i cafeteriaet så hun følte sig helt udkørt. Men det gik nok over når hun havde fået et stykke mad og en lille en. Selv om det var en hverdagsaften, var der mange mennesker i restauranten. Den megen støj og røg gjorde Lis mere og mere utilpas. Da de havde spist og danset en enkelt dans, ønskede hun at komme hjem. Den kølige natteluft virkede straks opkvikkende på Lis, da de kom udenfor på gaden. Det var holdt op med at regne og trafikstøjen var minimal.

»Pyh-ha, det var strengt at sidde i al den røg. Skal vi ikke spadsere lidt derudad?« spurgte Lis og så spørgende på Søren. »Joh, lad os det«. Han så smilende på hende og nikkede. »Det er snart nogle dage siden jeg sidst var her«.

De begyndte at gå ud mod Lis' bopæl på Frederiksberg.

Søren var stedkendt hvor de gik. Her havde han levet hele sin barndom og en stor del af sin ungdom, indtil han blev gift og flyttede til

Hvidovre. En lille mørk toværelses lejlighed havde været hans barndomshjem. En beskidt baggård hans legeplads. Her var han vokset op sammen med sine to brødre. 10 år gammel havde han sammen med dem været med til at skære det reb over som hans far havde hængt sig i. Søren glemte aldrig moderens forbandelse over det samfund der havde slået hendes mand ihjel.

Han stoppede op og tog Lis i hånden.

»Hvordan går det nu? Har du det bedre?« spurgte han.

»Jo tak, det hjalp at jeg kom ud i den friske luft«, sagde hun med et stort smil. »Du trænger til at komme hjem og få sovet ud«. Han råbte en taxi an, der kom kørende i den modsatte retning.

På et øjeblik fik chaufføren vendt vognen og stoppede op foran dem. Da de havde fået sat sig tilrette på bagsædet, slog chaufføren ruden til siden og spurgte hvor de skulle hen.

»Peter Bangsvej ved stationen«, svarede Søren og lænede sig tilbage i sædet.

Det er nu meget rart at komme hjem og få et par timers søvn inden man skal begynde et nyt arbejde, tænkte han og lukkede øjnene. Mødet med personalechefen havde ikke ligefrem været lovende, men derfor kunne det jo godt være en god arbejdsplads, især hvis kollegerne var gode kammerater. Gode kammerater betød meget.

Han blev afbrudt i sin tankegang af Lis, der bad ham om at få chaufføren til at stoppe. »Jeg skal kaste op«, sagde hun. Hun nåede ikke helt ud af vognen før det skete. På et par minutter var det overstået. Da hun var færdig, hjalp de hinanden med at fjerne den smule der var kommet i vognen.

»Det er ovre nu«, sagde hun og satte sig ind i vognen igen. Det var



godt jeg nåede at komme ud af vognen før det gik helt galt. Lad os komme hjem i en fart.«.

Chaufføren startede vognen og begyndte at køre.

»De er klar over hr., at De kommer til at betale mig for rengøring med mere«, sagde chaufføren og så i bakspejlet hen på Søren.

»Det finder vi nok ud af. Hvor meget skal du have?«

»Mindst 200 kr.« sagde chaufføren og så igen op i spejlet.

»Hvor meget siger du? Der er vist noget du helt har mistforstået, det er ikke A.P. Møller du har fået op at køre. Du kan få 50 kr., mere mener jeg ikke du har krav på«.

Chaufføren tog farten af vognen og kørte ind til siden. Vendte sig om mod Søren. »Det kan jeg ikke nøjes med. Med den lugt, som der er i vognen nu, kan jeg ikke være bekendt at køre med flere kunder i nat. Vognen skal luftes godt ud, det tager tid. Så kan De selv regne ud om 200 kr. er for meget«.

»Hør nu her chauffør. Der kom jo næsten ingenting i vognen. Det, der kom, er jo fjernet. Den luft du taler om, kan du fjerne med en gang spirt. Jeg har tilbudt dig 50 kr., det står jeg ved«.

Chaufføren svarede ikke, men vendte sig om og begyndte at køre igen. Pludselig drejede han skarpt til højre og satte farten op. 500 meter længere fremme bremsede han hårdt op og holdt stille foan en politistation. Han sprang ud af vognen, åbnede bagdøren og stillede sig truende op foran Søren. »Nu kan De selv afgøre om De vil betale mig det beløb, som jeg har bedt om, eller jeg skal bede politet om at tage affære?«

Lis skulle til at sige noget, men Søren stoppede hende. »Lad du bare mig klare den hertug alene«. Før chaufføren kunne nå at reagere,

skubbede Søren ham til side, så han røg et par meter hen af gaden og satte sig ned. I en fart var Søren ude af vognen og stillede sig op foran chaufføren. »Hvis du tvinger mig til at spille blót et minut til, så får du ikke så meget som en krone. Nu kan du selv afgøre hvad du vil«, sagde Søren arrigt.

Chaufføren nåede ikke at svare, før to betjente, der havde overværet episoden, kom hen og tog fat i Søren.

Efter et par minutters diskussion tog betjentene dem bege med ind på stationen. Lis fulgte med.

Inden for døren fik Lis og Søren anvist en plads på en bænk, mens chaufføren blev ført hen til skranken for at forklare hvad der var hændt.

Ti minutter senere blev Søren kaldt hen til skranken, hvor en tyk overbetjent spurgte: »Hvorfor vil De ikke betale vognmanden det beløb han har bedt om?«

»Fordi jeg mener det er for højt«.

»Hvor meget vil De så betale?«

»Det har jeg prøvet at forklare det nokkefår af en chauffør, eller vognmand, som De kalder ham. Iøvrigt mener jeg det er helt forrykt at blande politiet ind i den sag. I har nok med at stoppe knallerter og eskortere fornemme folk igennem byen«, svarede Søren.

Overbetjenten så skarpt på Søren. »Hvad politiet skal blande sig i skal vi nok selv afgøre. Deres uartigheder og sprogblomster kan De holde for Dem selv. Eller bruge dem i den omgangskreds, hvor De færdes. Forøvrigt er det ikke på grund af betalingen, De er blevet taget med på stationen. De har jo overfaldet vognmanden på gaden«.

»Har jeg det? Det må jeg nok sige«, Søren trak på smilebåndet.

»Hvad betragter De som et overfald, hr. betjent? Mig bekendt skub-

bede jeg blot klovnen til side, så jeg kunne komme ud. At han har svært ved at stå på benene er ikke min skyld«.

Betjenten stak hovedet helt hen til Søren. »Hvor meget har De drukket i aften hr«.

»For lidt kan jeg forstå på det hele«, svarede Søren og flyttede hovedet.

Overbetjenten tog en blyant og et stykke papir. »Hvad er Deres navn?«

»Søren Hansen«.

»Har De legitimationspapir på Dem? F.eks. et kørekort?«

Søren tog sin pung frem og rakte betjenten sit sygesikringsbevis.

»Bor De stadig væk på den adresse, som står her på sygesikringsbeviset, hr. Hansen?«

»Ja«.

Overbetjenten så stift på Søren. »Har De været i konflikt med loven før?«

»Hvad mener De med det?« spurgte Søren og slog næven i bordet.

»F.eks. om De har været straffet. Iøvrigt vil jeg bede Dem om at holde op med at slå i bordet. De skal kun svare på det jeg spørger om«.

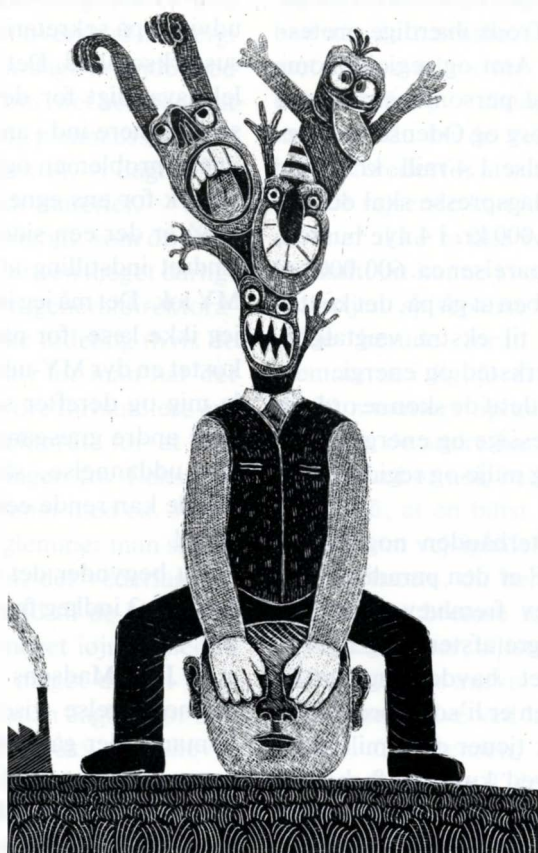
»Sig mig. Er det et trediegrads forhør? Det hele drejer sig om en bagatel – en lille bagatel, og så står De og krydsforhører mig som en anden storforbryder. Nej gu' har jeg ej været straffet«.

Overbetjenten afbrød ham. »Det finder vi hurtigt ud af«. Han gik hen til en telefon, i den anden ende af lokalet, og drejede et nummer. Et par minutter efter kom han tilbage.

»De er jo ikke helt ukendt for politiet hr. Hansen. Har der ikke engang været noget med et tyveri af en cykel?«

Søren slog en skraldende latter op. »Nu syntes jeg snart I er ved at være for sjove. Jeg var 17 år da jeg





»lånte« den cykel. Fører I stadig-væk kartotek over det?»

»Ja naturligvis, havde De regnet med andet?« Overbetjenten skrev noget ned på papiret.

»Hvor arbejder De?«

Søren skulle lige til at fortælle om sit nye arbejde, men lod være.

»Jeg er arbejdsløs. Det har jeg være i et års tid«.

»Ja så, hvad lever De af når De er arbejdsløs?«

Søren eksploderede. »Af min understøttelse. Hvad ellers? Tror du jeg lever af at stjele din idiot?«

Overbetjentens ansigt skiftede farve. Han råbte på et par betjente og stak hovedet helt hen til Søren mens han hvæsed: »Sagde jeg ikke til Dem før, at Deres sproglomster kan De holde for Dem selv.

»Jeg tror De trænger til at blive kølet lidt af min herre. Smid den flab ind i detentionen«, sagde han henvendt til de to betjente, han havde kaldt på.

Ved ni-tiden blev Søren lukket ud igen og ført hen til skranken. Her fik han udleveret sine personlige ejendele igen.

»Nu håber jeg for Dem, at De har lært at strø Deres sproglomster med bedre omhu en anden gang«, sagde overbetjenten. »Lis Petersen, eller Deres forlovede om man vil, har betalt vognmanden hvad han forlangte, så den sag er ude af verden. De må godt gå nu«.

Han tog en taxi ud til Lis' bopæl og ringede på. Hun åbnede straks døren og tog smilende imod ham. »Er du først sluppet ud nu? Det er

noget sent. Hvad med dit nye arbejde?«

Han så på sit ur. »Det er jo lidt sent at møde. Jeg bliver nok nødt til at ringe«. »Han fandt nummeret i telefonbogen og ringede op. Et øjeblik efter fik han forbindelse og bad om at tale med personalechefen. Han kendte straks stemmen.

»Det er Svendsen«.

»Goddag hr. Svendsen. De taler med Søren Hansen. Jeg er desværre blevet forhindret i at møde til tiden i dag, men jeg kan komme i løbet af en time«. Han ville til at sige noget mere, men blev afbrudt.

»Gør Dem ingen ulejlighed hr. Hansen. Vi har fået en ny mand. Vi kan ikke være tjent med en mand, der ikke kan komme til tiden om morgenen«.

Før Søren kunne nå at svare blev røret smidt på.

»Så røg det arbejde«, sagde han og satte sig ned ved siden af Lis.

»Det har i sandhed været et begivenhedsrigt døgn. Jeg får at vide, at jeg er en gammel forbryder, fordi jeg som 17-årig lånte en cykel, får at vide at jeg er doven og ikke gider stå op om morgenen. Nu mangler jeg bare arbejdsformidlerens ord på at jeg mister 5 ugers understøttelse«. »Hvem siger at du gør det?«

»Det kan du være sikker på jeg vil få at vide på arbejdsformidlingen. De vil henholde sig til, at jeg har mistet mit arbejde selvforskyldt«.

»Det skal du ikke være så sikker på, det er ikke dem der afgør det«.

Lis havde rejst sig op og stod med hænderne i siden foran Søren. »Hvis du opgiver på forhånd, så vil de skrankepaver behandle dig som det passer dem«.

»Det er let nok at sige Lis. Men de kender loven. Det gør jeg ikke«.

»Så henvend dig i din fagforening, det er bl.a. det du har den til«.



# Fra medlemskredsen Samarbejde eller hva'

14

Der er dem, der påstår, at DLT er et kedeligt blad, et blad med ganske få læseværdige ting, som derfor hurtigt er læst og straks bliver lagt ud i papirdyngen til genbrug.

Når ret skal være ret, er der vel også nok noget om snakken, men man skal jo nok også huske på, at vi ikke har de store midler til rådighed, og derfor ind imellem må nøjes med billige interview med en bestemt kategori af politikere el.lign.

DLT nr. 3 er – i mine øjne – ovenud godt, derfor lysten til følgende kommentarer.

I lederen kan man læse, at DLF har været repræsenteret ved EF-hovedkvarteret i Bruxelles og snakket social og transportpolitik, et område som lederskribenten tror, der er en virkelig mulighed for at få indflydelse på.

Angående socialpolitikken indrømmes blankt, at der har vi intet at hente, målsætningen svarer til de regler vi har, men det kan have betydning for de syd for grænsen boende jernbanemænd, for hvem vore regler vil betyde store landvindinger.

Det er fuldtud anerkendelsesværdigt at bruge lidt kræfter på det formål – også selvom mange siger, at vi har problemer nok.

Angående trafikpolitik ønskes en fuldstændig ændring, så man forbinder den nært til samfundsmæssige og energimæssige forhold samt til miljø og regionalpolitik, dette siger lederen, er i overensstemmelse med de forslag om fremtidig trafikpolitik, som Kultur-Niels har fremsat i folketinget.

Man er rørt til tårer, indtil man kommer i tanke om, at ham Niels da har stillet forslag i samme ting om besparelser på den kollektive trafikks område på 80 mill. kr. Man fremhæver de gode indentioner og glemmer de dårlige.

Nu skal Kjeld Olesen så fortsætte hans værk. Trods ihærdige protester fra Fyns Amt og regionalkommunerne skal persontogtrafikken mellem Nyborg og Odense nedlægges. Besparelse 1,4 mill. kr. Efter den fynske dagspresse skal der investeres 800.000 kr. i 4 nye busser, de reelle besparelser ca. 600.000 kr. får nok også ben at gå på, det koster jo også lidt til ekstra vægtafgift, chauffør, værksted og energi.

Hvor blev de af de skønne ord om samfundsmæssige og energimæssige forhold og miljø og regionalpolitik?

Er der efterhånden nogen, der tror på at EF er den paradises have, som blev fremhævet før den skæbnesvangre afstemning i 1972?

Landbruget havde engang en tyrkertro, den er li'som fordampet, for godt nok tjener de 3 milliarder ekstra ind ved kunstigt forhøjede priser, men der er jo ikke meget ved det, dersom det koster 3,5 milliarder i ekstra udgifter til foder, gødning m.m.

Er det ikke også lidt bittert at tænke på, at overskudsproduktionen i EF som befolkningerne betaler i dyre domme, sælges til Rusland for en slik. Med andre ord fylder vi dem for milliarder af kroner med smør, oksesteg og vin, og for milliarder af kroner køber vi kugler og krudt for at holde dem på afstand!!!

Det var lidt af et sidespring – tilbage til DLT nr. 3. På EF mødet blev vedtaget en resolution vi alle kan gå nogenlunde ind for, den fylder 2 sider, og er nok for lang til at nogen i Bruxelles gider læse den, så den glider nok ind et sted i papirbjerget.

En rundbordssamtale om sammenslutning af CO I og II fylder 3 sider. Man var enige om ikke at skræve mere end bukserne kunne

holde, men samarbejdet kunne evt. udvides på sekretariatsplan og kursusvirksomhed. Det er nok anbefalingsværdigt for dermed at sætte sig lidt mere ind i andre organisations problemer og samtidig give udtryk for ens egne.

Så er der een side omhandlende ændret indstilling af bremsetøj på MY lok. Det må jeg indrømme – gad jeg ikke læse, for når DSB har kostet en dyr MY-uddannelse på lille mig og derefter siger, at du må søge andre græsgange for at bruge den uddannelse, så tænker man, ork de kan rende een noget så grusomt!

Nu begynder det at blive spændende – 3 indlæg fra medlemskredsen.

S. Juul Madsens på 2 sider om normopgørelse viser en lokomotivmand, der går 100% ind for opgaven. Næsten 200% tænker man uvilkårligt, for den tænkning S.J.M. udviser er langt enklere og mere logisk end de snørklede vendinger administrationen bruger, vendinger der, så rigtigt for medlemmerne, lyder som det rene volapyk. Man må så håbe, at indlægget, der faktisk skærer det hele ud i pap, bundfælder sig der, hvor det er tiltrængt. Ingen tvivler vist på, at Juul Madsens normskema er i bund og grund rigtig.

J. Krabbe Nielsen, Struer, har et vægtigt indlæg om lokomotivmandens hverdag og berører kraftigt de tanker, der rører sig i medlemskredsen.

Der er jo planer om, at vi alle skal op til fornyet prøve i signal og sikkerhedsreglementer. Nu tilhører vi ikke til den privilegerede klasse, der kan sidde i arbejdstiden og læse alt det nye som vælter ind i vore skabe. Vi har vel nok den mest effektive tjeneste, der kan præsteres nogen steder, så skal der studeres, må det-



te gøres i fritiden, og det er nok meget få, der har overskud af energi til dette efter en dags arbejde med store bryderier om i det hele taget at få fremført sit tog planmæssigt med det elendige værktøj, vi dagligt får leveret af udslidt materiel.

Det må være rigtigt, som du skriver, at det må være en meget dårligt anbragt spøg fra generaldirektorens humanistiske afdeling (hvis de har noget sådant) for man har det indtryk, at når vore forhandlere er i det samme direktorat, for at forhandle oprykninger fra f.eks. 13 lrm. for medlemmer med ca. 30 års anciennitet, så glemmer man så rigtigt superlønnen, det vederlag der ydes, sat i forhold til de krav, der stilles. Det er meget iøjnefaldende og harmonerer meget dårligt med de iagttagelser, man dagligt gør ude i driften, når man f.eks. får udleveret sikkerhedsmæssigt forsvarlige vognlister og bremsesedler udfærdiget af folk i en meget højere lrm. Der er intet at sige til at een river sig i håret og tænderskærende siger – jo det er rigtigt, superlønnen følger ansvaret! Men man kunne jo også komme til at tænke på, at har man ikke superlønnen, har man heller ikke det store ansvar, så gør du nok for meget ud af det; du burde nok ikke påtage dig de bryderier med at komme rettidig over strækningen eller endda forsøge at vinde nogle minutter, du burde vel faktisk melde nedbrud i stedet for dagligt at ligge vandret for at få skiddet til at køre; du burde måske også køre ind på stationen, selv om der er stop på hovedsignalet, for løber du ned til telefonen, får du nok den besked: »det må du undskylde makker, vi har glemt dig, nu kommer signalet«. Du burde måske heller ikke fare så hurtigt til den anden ende af toget og køre ud af byen igen, når der kun er 2 minutter fra ankomst til

afgang, eller tage dig et tiltrængt bad når du har stået i maskinrummet og svedt over et sprængt brændstofrør, tilstoppet filter m.m.m., du burde vel også gå på lokum i stedet for at sidde og holde dig, de rejsende kan jo bare vente, de aner ikke hvilke bryderier, du har haft; du kunne jo også holde en velfortjent spisepause i stedet for at sidde herude foran og gnaske klemmerne i dig, fordi du har brugt de 20 minutters ophold til reparation, alle de andre har da en spisepause; du bør nok heller ikke lade dig gå på, at en bilist banker ind i dig, selvom vejsignalet virker, men bare fortsætte, du behøver måske slet ikke at bremse toget fordi et vejsignal svigter, bilisten er måske i 30 lrm, så hans ansvar er størst – ja man kunne blive ved længe endnu.

K.D. Christensen, Århus, skriver om Jernbane Tidendes leder i nr. 2, det kan vi vist også alle skrive under på – selv Børge Ånæs – men det er jo heller ikke sikkert, at det er ham, der har skrevet den. K.D. Christensen fremhæver CO's formålsparagraf, der lyder: CO's formål er at varetage medlemmernes økonomiske, sociale og faglige interesser. Denne paragraf kan Ånæs ikke overholde, med den dobbeltstilling han har, og K.D.C. mener at på vor næste kongres, må der være forslag om udmeldelse af CO I og LO.

Jeg vil nødig pille ved illusioner, men i mine halvblinde øjne er det rystende ligegyldigt, hvilken samarbejdsorganisation vi tilhører. Dansk fagbevægelse har efterhånden kun een kamporganisation – typograferne – og der kan vi nok ikke optages. Se på deres indædte kamp for at beholde deres arbejde for deres medlemmer og for at undgå løntrykkeri. Se deres altid indædte kamp for at sælge det eneste

en lønmodtager har at sælge – sin arbejdskraft – til den højeste pris.

For nogle år siden var vi også oppe på barrikaderne.

Er der ret mange, der kan huske, hvorfor vi var der?? og hvad vi krævede!!!

*Frede Hansen*

Redaktionen sender en hilsen til Frede Hansen med tak for en saglig kritik. Vi er ikke enig i alt, men den måde bladet er blevet analyseret på er vi glade for.

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

## Legatuddeling

Det sydfynske Jernbaneselskabs Jubilæumslegat.

I juli måned 1977 vil der blive uddelt følgende legatportioner:

*1 portion på 600 kr.* til hjælp til uddannelse i teknisk, videnskabelig eller kunstnerisk retning af en søn eller datter af en tjenestemand, der i mindst 10 år har været fast ansat ved de banestrækninger, der tidligere har været drevet af Det sydfynske Jernbaneselskab.

*3 portioner á 500 kr.* til studierejser i ind- eller udland til tjenestemænd, der opfylder ovennævnte ansættelsesbetingelser, og fortrinsvis til rejser med jernbanemæssige formål.

Ansøgning må indgives inden den 15. juli 1977 til DSB, velfærds-kontoret, Kalvebod Brygge 32.4, 1560 København V.

Ansøgning om studielegatet vedlægges fornøden dokumentation. Vkt







# Pensionister – forener eder

Ønsker du – og det håber vi – at blive medlem af din etatspensionistforening, så udfyld nedenstående indmeldelsesblanket og send den til din etatspensionistforening.

Her er adresserne på pensionistforeningernes formænd, og deres

telefon-numre samt det for tiden gældende årskontingent.

Foreningen af Pensionister ved DSB, E. Juul, Svendsgade 2, 7100 Vejle. Telefon nr. (05) 82 41 65. Kontingent 27 kr. + kontingent til den lokale afdeling.

*Slut op i vore rækker. Bliv medlem. Men gør det nu.*

Med venlig hilsen

*Helge Hansen*

formand for Fællesforeningen for Statens Pensionistforeninger, Skolegade 9, 5960 Marstal, Telefon nr. (09) 53 22 48.

17

Undertegnede ønsker at blive medlem

- Foreningen af Pensionister ved DSB
- Post- og Telegrafvæsenets Pensionistforening
- Dansk Politis Pensionistforening
- Toldetatens Pensionistforening
- Statspensionistforeningen af 1945 (De små etatsorganisationer)

Sæt x i   
ud for den forening, du ønsker at blive medlem af

Efternavn \_\_\_\_\_

SKRIV

Fornavn(e) \_\_\_\_\_

TYDELIGT

Tidligere stilling \_\_\_\_\_

OG HELST

Tidligere tjenestested \_\_\_\_\_

MED BLOK-

Adresse \_\_\_\_\_

BOGSTAVER

Post nr \_\_\_\_\_ By \_\_\_\_\_

Den / 1977.

\_\_\_\_\_  
(Under skrift)

Indmeldelsesblanketten sendes til den pågældende pensionistforenings formand, hvis adresse findes nævnt foran.



Løn 1. april 1977

Ska- la- trin	Grund- sats	Stedstillæg m v efter sats						S P tillæg						Taktreguleringstillæg efter sats						Dyrtids- tillæg						Løn ialt efter sats						Ska- la- trin
		VI	V	IV	III	II	I	0	VI	V	IV	III	II	I	0	VI	V	IV	III	II	I	0	VI	V	IV	III	II	I	0			
12	51.897,00	5.384,00	7.266,00	5.908,00	4.671,00	3.375,00	2.076,00	778,00	207,59	1.738,60	1.703,90	1.669,22	1.634,52	1.599,82	1.565,12	1.530,45	6.240,00	74.030,19	71.698,49	71.365,81	70.034,11	68.701,41	67.369,71	66.037,04	12							
	4.324,75	448,67	605,50	497,34	389,25	281,09	173,00	64,84	17,30	144,89	142,00	139,11	136,21	133,32	130,43	127,54	520,00	6.169,20	6.058,22	5.947,17	5.836,18	5.725,13	5.614,15	5.503,10								
13	53.324,00	5.384,00	7.465,00	6.132,00	4.799,00	3.466,00	2.133,00	800,00	213,30	1.783,02	1.747,38	1.711,73	1.676,10	1.640,43	1.604,79	1.569,16	6.240,00	75.742,32	74.373,68	73.005,03	71.636,40	70.267,73	68.899,09	67.530,46	13							
	4.443,67	448,67	733,17	622,09	511,00	399,92	288,84	177,75	66,67	17,78	148,59	145,62	142,65	139,68	136,71	133,74	520,00	6.311,88	6.197,83	6.083,77	5.969,72	5.855,67	5.741,61	5.627,56								
14	54.790,00	5.384,00	7.671,00	6.301,00	4.931,00	3.561,00	2.192,00	822,00	219,16	1.828,72	1.792,09	1.755,45	1.718,82	1.682,18	1.645,59	1.608,95	6.240,00	77.501,88	76.096,25	74.689,61	73.282,98	71.876,34	70.470,75	69.064,11	14							
	4.565,84	448,67	753,34	639,25	525,09	410,92	296,75	182,67	68,50	18,27	152,40	149,35	146,29	143,24	140,19	137,14	520,00	6.458,52	6.341,38	6.224,16	6.106,94	5.989,72	5.872,59	5.755,36								
15	56.297,00	5.384,00	7.882,00	6.474,00	5.067,00	3.659,00	2.252,00	844,00	225,19	1.875,62	1.838,01	1.800,37	1.762,72	1.725,09	1.687,48	1.649,82	6.240,00	79.310,81	77.866,20	76.420,56	74.975,91	73.530,28	72.085,67	70.640,01	15							
	4.691,42	448,67	774,09	656,84	539,50	422,25	304,92	187,67	70,34	18,77	156,31	153,17	150,04	146,90	143,76	140,63	520,00	6.609,26	6.488,87	6.368,40	6.248,01	6.127,54	6.007,16	5.886,69								
16	57.845,00	5.384,00	8.098,00	6.652,00	5.206,00	3.760,00	2.314,00	868,00	231,38	1.923,86	1.885,18	1.846,50	1.807,84	1.769,16	1.730,49	1.691,86	6.240,00	81.168,24	79.683,56	78.198,88	76.714,22	75.229,54	73.744,87	72.260,24	16							
	4.820,42	448,67	795,34	674,84	554,34	433,84	313,34	192,84	72,34	19,29	160,33	157,10	153,88	150,66	147,43	144,21	520,00	6.764,05	6.640,32	6.516,60	6.392,88	6.269,15	6.145,43	6.021,71								
17	59.436,00	5.384,00	8.321,00	6.835,00	5.349,00	3.863,00	2.377,00	892,00	237,74	1.973,42	1.933,70	1.893,96	1.854,22	1.814,49	1.774,78	1.735,02	6.240,00	83.078,16	81.552,44	80.026,70	78.501,97	76.977,25	75.449,52	73.924,76	17							
	4.953,00	448,67	817,25	693,42	569,59	445,75	321,92	198,09	74,34	19,82	164,46	161,15	157,83	154,52	151,21	147,90	520,00	6.923,20	6.796,06	6.668,91	6.541,76	6.414,62	6.287,48	6.160,42								
18	61.070,00	5.384,00	8.550,00	7.023,00	5.496,00	3.970,00	2.443,00	916,00	244,28	2.024,33	1.983,51	1.942,68	1.901,84	1.861,03	1.820,21	1.779,39	6.240,00	85.039,61	83.471,79	81.903,96	80.336,12	78.769,31	77.201,49	75.633,67	18							
	5.089,17	448,67	839,75	712,50	585,25	458,00	330,84	203,59	76,34	20,36	168,70	165,30	161,89	158,49	155,09	151,69	520,00	7.086,65	6.956,00	6.825,34	6.694,69	6.564,03	6.433,48	6.302,83								
19	62.750,00	5.384,00	8.383,00	6.894,00	5.387,00	3.891,00	2.394,00	897,00	239,71	2.064,06	2.023,98	1.983,88	1.943,87	1.903,83	1.863,81	1.823,80	6.240,00	86.560,77	85.020,69	83.481,59	81.944,58	80.408,54	78.871,52	77.334,51	19							
	5.229,17	448,67	823,59	698,59	573,67	448,92	324,25	199,50	74,75	19,98	172,01	168,67	165,33	161,99	158,66	155,32	520,00	7.213,42	7.083,26	6.953,10	6.822,93	6.692,76	6.562,60	6.432,44								
20	64.475,00	5.384,00	8.624,00	7.101,00	5.569,00	4.040,00	2.497,00	927,00	246,99	2.148,57	2.107,33	2.066,08	2.024,83	1.983,58	1.942,33	1.901,08	6.240,00	88.109,21	86.599,89	85.090,59	83.586,45	82.085,32	80.582,19	79.080,06	20							
	5.372,92	448,67	805,92	683,42	560,92	439,00	317,00	195,00	73,09	19,56	175,38	172,10	168,83	165,57	162,31	159,05	520,00	7.342,45	7.216,67	7.090,90	6.965,72	6.840,46	6.715,20	6.590,03								
21	66.249,00	5.384,00	8.803,00	7.287,00	5.738,00	4.197,00	2.582,00	955,00	252,22	2.145,77	2.103,33	2.060,88	2.018,43	1.975,98	1.933,53	1.891,08	6.240,00	89.687,99	88.212,55	86.736,09	85.270,93	83.804,74	82.338,58	80.873,39	21							
	5.520,75	448,67	786,67	666,92	547,09	426,17	309,17	190,17	71,25	19,11	178,82	175,62	172,41	169,20	166,00	162,80	520,00	7.474,02	7.351,07	7.228,03	7.105,93	6.983,75	6.861,57	6.739,47								
22	68.070,00	5.384,00	8.919,00	7.387,00	5.805,00	4.240,00	2.648,00	983,00	257,27	2.187,79	2.145,30	2.102,81	2.060,32	2.017,83	1.975,34	1.932,85	6.240,00	91.294,06	89.854,57	88.415,07	86.985,93	85.563,82	84.139,68	82.717,53	22							
	5.672,50	448,67	765,75	648,92	532,09	416,34	300,67	184,92	69,17	18,61	182,32	179,20	176,07	172,95	169,83	166,71	520,00	7.607,85	7.487,90	7.367,94	7.249,10	7.130,33	7.011,49	6.892,64								
23	69.942,00	5.384,00	9.118,00	7.554,00	6.190,00	4.633,00	3.097,00	1.011,00	261,82	2.270,56	2.228,07	2.185,58	2.143,09	2.100,60	2.058,11	2.015,62	6.240,00	92.931,38	91.530,91	90.130,44	88.747,45	87.365,43	85.983,44	84.600,44	23							
	5.838,50	448,67	743,17	629,50	515,84	403,59	291,42	179,25	67,00	18,07	185,88	182,85	179,81	176,81	173,81	170,81	520,00	7.744,29	7.627,59	7.510,89	7.395,64	7.280,47	7.165,30	7.050,05								
24	71.896,00	5.384,00	9.324,00	7.701,00	6.287,00	4.730,00	3.170,00	1.077,00	269,85	2.274,17	2.231,68	2.189,19	2.146,70	2.104,21	2.061,72	2.019,23	6.240,00	94.598,02	93.240,65	91.882,31	90.540,50	89.211,72	87.875,94	86.540,16	24							
	5.988,84	448,67	718,67	608,50	498,25	389,84	281,50	173,09	64,67	17,49	189,52	186,57	183,63	180,73	177,83	174,93	520,00	7.883,19	7.770,07	7.656,88	7.545,57	7.434,33	7.323,02	7.211,70								
25	73.842,00	5.384,00	9.530,00	7.857,00	6.383,00	4.816,00	3.260,00	1.133,00	276,22	2.318,53	2.276,04	2.233,55	2.191,06	2.148,57	2.106,08	2.063,59	6.240,00	96.294,86	94.982,70	93.670,54	92.368,07	91.066,61	89.765,14	88.463,68	25							
	6.153,50	448,67	692,25	585,84	479,34	375,09	270,75	166,42	62,17	16,87	193,22	190,37	187,52	184,73	181,94	179,16	520,00	8.024,51	7.915,25	7.805,90	7.698,86	7.591,73	7.484,62	7.377,58								
26	75.873,00	5.384,00	9.767,00	8.084,00	6.550,00	4.983,00	3.416,00	1.200,00	281,82	2.363,70	2.321,21	2.278,72	2.236,23	2.193,74	2.151,25	2.108,76	6.240,00	98.021,93	96.760,05	95.497,18	94.267,14	93.036,07	91.805,02	90.573,97	26							
	6.422,75	448,67	663,92	561,50	459,00	359,17	259,25	159,34	59,42	16,98	194,24	191,50	188,83	186,16	183,49	180,82	520,00	8.168,51	8.063,33	7.958,11	7.853,02	7.748,04	7.643,05	7.538,05								
27	77.959,00	5.384,00	9.991,00	8.258,00	6.664,00	5.049,00	3.434,00	1.267,00	288,54	2.409,72	2.367,23	2.324,74	2.282,25	2.239,76	2.197,27	2.154,78	6.240,00	99.779,26	98.570,80	97.362,33	96.189,79	95.016,26	93.843,71	92.671,18	27							
	6.496,59	448,67	631,42	535,34	437,25	342,09	246,84	151,67	50,81	18,98	198,19	195,57	193,03	190,48	187,94	185,39	520,00	8.314,96	8.214,26	8.113,55	8.012,85	7.912,15	7.811,45	7.710,75								
28	80.103,00	5.384,00	10.199,00	8.416,00	6.762,00	5.108,00	3.523,00	1.326,00	297,22	2.458,58	2.416,09	2.373,60	2.331,11	2.288,62	2.246,13	2.203,64	6.240,00	101.568,81	100.417,83	99.266,83	98.155,93	97.046,00	95.935,10	94.825,17	28							
	6.675,25	448,67	600,75	507,34	413,84	323,75	233,67	143,50	53,42	14,69	204,72	202,32	199,72	197,31	194,90	192,49	520,00	8.464,08	8.368,17	8.272,17	8.179,67	8.087,18	7.994,60	7.902,11								
29	82.306,00	5.384,00	10.404,00	8.571,00	6.857,00	5.143,00	3.588,00	1.381,00	306,26	2.508,30	2.465,81	2.423,32	2.380,83	2.338,34	2.295,85	2.253,36	6.240,00	103.390,56	102.300,16	101.209,77	100.166,58	99.123,39	98.079,21	97.036,05	29							
	6.858,84	448,67	565,84	477,34	388,92	304,17	219,50	134,75	50,09	13,86	174,36	171,96	169,56	167,16	164,76	162,36	520,00	8.615,91	8.525,54	8.434,25	8.342,74	8.260,30	8.177,29	8.086,36								
30	84.569,00	5.384,00	10.610,00	8.727,00	6.953,00	5.189,00	3.643,00	1.436,00	315,51	2.558,85	2.516,36	2.473,87	2.431,38	2.388,89	2.346,40	2.303,91	6.240,00	105.244,46	104.219,55	103.195,07	102.222,74	101.250,44	100.277,10	99.304,76	30							
	7.047,42	448,67	528,59	445,42	362,25	283,34	204,42	125,42	46,50	12,97	172,74	170,34	167,94	165,54	163,14	160,74																



# CO-information

## Det endte med forlig

Den 13. april 1977 mødtes Tjenestemændenes Fællesudvalg med finansminister Knud Heinesen og gav endelig tilslutning til det i marts måned indgåede foreløbige forlig om aftalefornyelser for perioden 1. april 1977 til 31. marts 1979.

Dette markerede afslutning på en kort men hektisk periode, hvor parterne vel mere end nogensinde har stået stejlt over for hinanden og havde vanskeligt ved at se, at det kunne ende i et forlig.

TFU lagde ud med krav over for finansministeren, som i hovedtrækkene koncentrerede sig om, at lønforhøjelserne skulle gives i form af en procentuel justering, endvidere at forhandlingsdelen af den stedfundne taktregulering på 1,8 pct. skulle gives uden for augustforligets fastsatte ramme på 2 pct., og endelig at den kommende taktregulering ligeledes skulle holdes uden for de 2 pct.

De forhandlinger, der derpå fulgte, har konstant været ført i augustforligets skygge. Det har ikke været muligt at fravriste finansministeren så meget som en 5 øre mere, end augustforliget tillader.

Trods TFU.s fuldkomne velmotiverede og skudsikre argumenter om, at det øvrige arbejdsmarked jo allerede havde fået de resterende 1,8 pct., idet vor taktregulering kun udmøntes med 50 pct. af den konstaterede lønagliding på det private arbejdsmarked, har finansministeren stået hårdt på det synspunkt, at vi kunne forhandle om fordeling af en pulje på 2 gange 2 pct.

Men det er for os meget væsentligt at få fastslået, at man bevarer princippet om, at tjenestemændene skal følge med i den almindelige lønudvikling på det øvrige arbejdsmarked. At mange så mener, at 50 pct. taktregulering ikke giver tilstrækkelig dækning, er en anden sag.

En positiv ting ved forliget er, at såvel forhøjelsen af skalalønnen som af lavtlønstillægget i aftaleperioden sker procentuelt. Centralorganisationerne har lagt vægt på at få dette krav gennemført, idet vi ikke kan acceptere, at den nivellering, som dyrtidsreguleringen er et særdeles kontant udtryk for også overføres til de generelle lønjusteringer.

Alt i alt er vi ikke ligefrem i feststemning oven på forliget, og man kan vel spørge, hvorfor centralorganisationerne sagde ja.

Dette må ses i lyset af, at det under hele forhandlingsseancen har været præciseret, at et forlig skulle holdes inden for augustforligets indkomstpolitiske ramme, og at det er blevet tilkendegivet, at såvel tjenestemændene som øvrige lønmodtagere må yde deres bidrag til en almindelig opbremsning i indkomsterne.

Derfor har centralorganisationernes hovedbestyrelser besluttet at acceptere det opnåede forhandlingsresultat.

Trods alt må vi dog som den mest positive ting konstatere en tilfredshed med, at parterne – trods de yderst vanskelige omstændigheder – endte med at finde hinanden, og at det lykkedes for de 4 centralorganisationer i fuld enighed at nå frem til en forligsskitse, som var politisk gennemførlig, selv om det var en bunden opgave, og selv om det indebærer større tilbageholdenhed for de højest lønnede tjenestemænd.

Centralorganisationerne mener, at nu har vi vist vejen til mådehold i indkomststigning.

Vi forventer derfor også, at regering og folketing drager omsorg for, at alle øvrige befolkningsgrupper – selvstændige og andre – kommer til at udvise en tilsvarende tilbageholdenhed.

---

## PERSONALIA

---

### **Forfremmet til lokomotivfører (15. lrm.) pr. 1/4-1977**

Lokomotivfører (13. lrm.)  
V. Laursen, ddt Es i ddt Es

### **Forfremmet til lokomotivfører (18. lrm.) pr. 1/4-1977**

Lokomotivfører (17. lrm.)  
H. Svendsen, ddt Ar i ddt Ar

### **Forfremmet til lokomotivfører (17. lrm.) pr. 1/4-1977**

Lokomotivfører (13. lrm.)  
K. I. J. Porskjær, ddt Es i ddt Es  
J. S. Jensen, ddt Næ i ddt Gb  
H. C. Nielsen, ddt Næ i ddt Kø  
M. B. Pedersen, ddt Ar i ddt Ar  
S. A. Frederiksen, ddt Næ i ddt Næ

### **Forfremmet til lokomotivfører (17. lrm.) pr. 1/4-1977**

Lokomotivfører (1-af) (13. lrm.)  
S. O. Sten, ddt Hgl i ddt Hgl

### **Overgået til anden stilling, lokomotivfører (1-af) (13. lrm.) pr. 1/4-1977**

Lokomotivfører (13. lrm.)  
K. L. Jensen, ddt Hgl i ddt Hgl

### **Forflyttelse pr. 1/4-1977**

Lokomotivfører (17. lrm.)  
J. F. Langebeck, ddt Gb i ddt Rf

### **Afskediget pr. 30/6-1977 efter ansøgning**

Lokomotivfører (17. lrm.)  
M. E. Andersen, ddt Fa  
Lokomotivfører (15. lrm.)  
P. K. Juhl, ddt Ar

### **Afskediget pr. 31/3-1977 efter ansøgning**

Lokomotivassistent (8. lrm.)  
J. E. Hansen, ddt Kh

### **Opmærksomhed frabedes**

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst, er bortrejst på dagen.

*Lkf. B. A. Ljungdahl, Gb.*

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

*Lkf. S. E. E. Nielsen, Ab.*



# 400.000 føler sig snydt

Fællesrådet for danske Tjenestemand- og Funktionærorganisationer (FTF), Tjenestemændenes Fællesudvalg (TFU), Dansk Kommunalarbejderforbund og Akademikernes Centralorganisation (AC) henvendte sig den 18. maj 1977 til folketingets arbejdsmarkedsudvalg for at protestere imod, at det fremsatte lovforslag om suspension af dyrtidsportioner og indbetaling til ATP var i modstrid med »Augustforliget«.

Samtidig skrev organisationerne til statsminister Anker Jørgensen og henstillede indtrængende, at også staten respekterer »Augustforliget«. Man gjorde statsministeren opmærksom på, at troværdigheden ved fremtidige indkomspolitiske drøftelser i modsat fald ville lide alvorlig og varig skade.

Denne henvendelse har statsministeren endnu ikke reageret på.

Betænkningen fra folketingets arbejdsmarkedsudvalg foreligger nu. Det fremgår heraf, at augustforligspartierne anbefaler lovforslaget til vedtagelse uden ændringer. Man har end ikke refereret organisationernes indvendinger og søgt at argumentere imod.

Forklaringen ligger snublende nær: Man har ingen argumenter, og indvendingerne skal derfor ties ihjel.

Af »Augustforliget« fremgår bl.a.:

»Såfremt prisudviklingen udløser mere end én portion pr. gang, vil *udgiften* til overskydende portioner blive båret af staten og ikke af virksomhederne. Statens bidrag indbetales til ATP-fonden . . .«. »Også disse dyrtidsportioner tilfalder således *ubeskåret* lønmodtagerne . . .«. »Arbejdsmarkedets organisationer forhandler sig frem til nye overenskomster på *dette* grundlag«.

Ifølge det foreliggende lovforslag indbetaler staten for en fuldtidsbeskæftiget lønmodtager 1248 kr. pr. år svarende til en dyrtidsregulering på 60 øre i timen til en lønmodtager med en normal 40-timers arbejdsuge.

I de nu gældende 2-årige overenskomster og aftaler er der imidlertid andet end grundlønningen, der dyrtidsreguleres. Det gælder en række ulempe tillæg, vagtbetaling, betaling for forskudt arbejde, pensionsbidrag og omkostningsdækkende ydelser (f.eks. natpenge, time- og dagpenge m.v.).

Ifølge lovforslaget vil denne del af dyrtidsreguleringen ikke komme til udbetaling til lønmodtagerne. Den vil heller ikke blive indbetalt til ATP-fonden.

Der er altså hverken tale om, at dyrtidsportionerne *ubeskåret* tilfalder lønmodtagerne, eller at *udgiften* vil blive båret af staten.

Forslaget er altså i strid med »Augustforliget« og forslaget er yderligere i strid med tilsagn givet under lønforhandlingerne.

Regeringen *har* over for organisationerne erkendt, at der er tale om en i forhold til »Augustforliget« utilsigtet besparelse, men alligevel fastholder man lovforslaget uændret.

Organisationerne kan på denne baggrund konstatere, at man har forhandlet sig frem til nye overenskomster og aftaler for 400.000 lønmodtagere på et *falsk* grundlag. Disse lønmodtagere vil blive snydt for betydelig beløb.

Hvis ikke regeringen og forligspartierne med andet end ord kan demonstrere på en acceptabel måde, at der er tale om en utilsigtet besparelse, vil denne sag komme til at kaste skygger langt ud i fremtiden.

