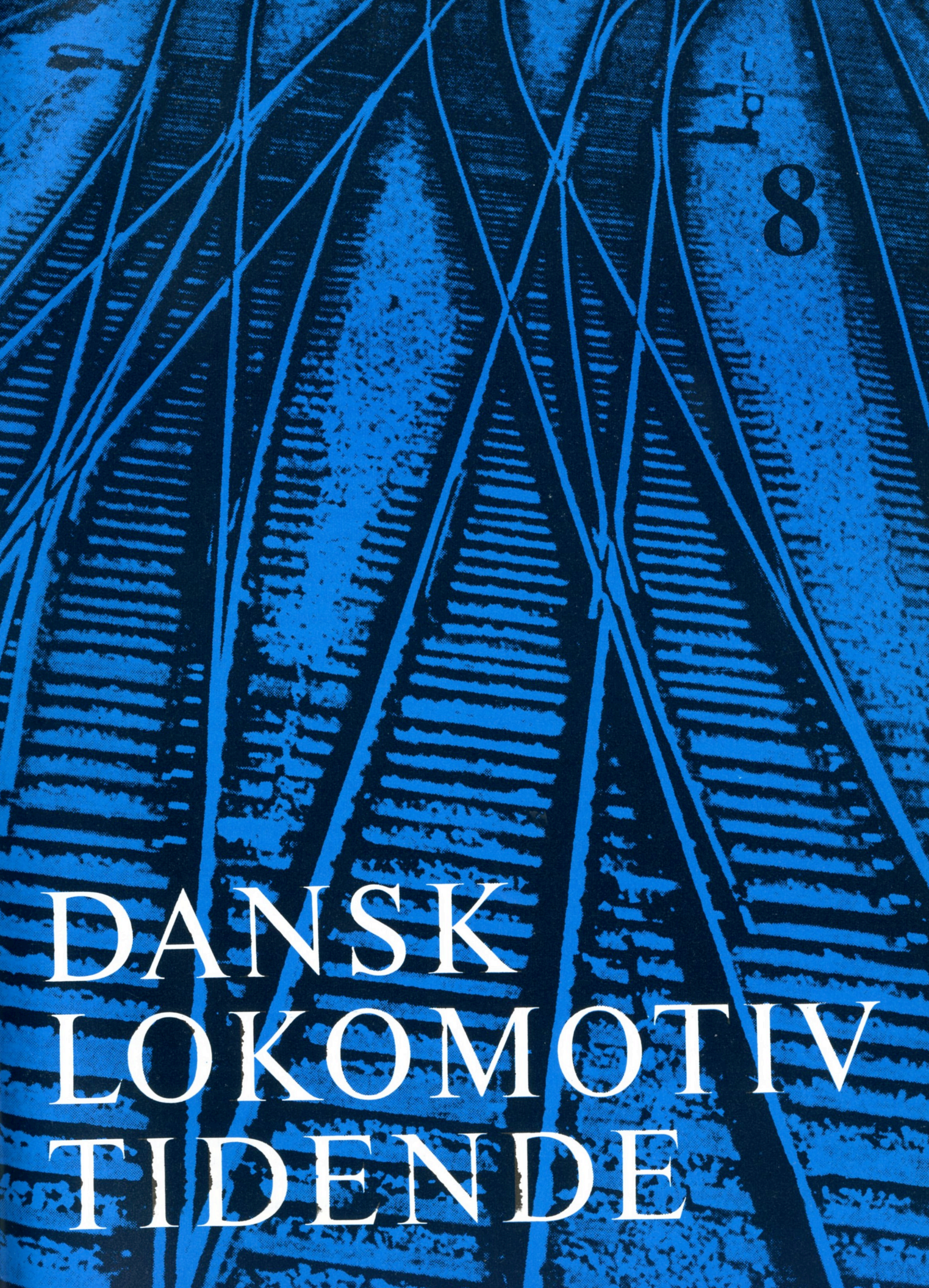




8

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. AUGUST 1975 – 75. ÅRGANG

8

Indhold:

Om arbejdstidsbestemmelser	2
Lønanciennitet	4
Esbjerg – Fanø – overfarten	6
ØD sikrer din arbejdsplads	8
Risikofaktorer ved rygning	10
Europas ældste veteranbane	12
De og jeg og Europa	14
Tunnel til friheden	16
Meget arbejde er for trivielt	19

Redaktører:

E. Greve Petersen
(ansvarshavende)
K. B. Knudsen

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

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Efter centralorganisationernes aftale om nedsættelse af den ugentlige arbejdstid til 40 timer fra 1/12-74 optog foreningen forhandling med generaldirektoratet for at få ændret ved lokomotivpersonalets interne arbejdstidsbestemmelser.

Hovedbestyrelsen havde efter en del møder udarbejdet en række forslag til ændring af de gældende regler, og i medlemskredsen var der forventning om, at der kunne finde en sådan tilpasning sted af turenes struktur, at den i højere grad opbyggedes i hensyntagen til den intensive tjeneste, lokomotivpersonalet har. Med nedsættelse af tjenestetiden til 40 timer ugentlig, var der to ting, hovedbestyrelsen i sine overvejelser særlig havde opmærksomheden rettet imod. Det var begrebet week-end fridage, og den bestemmelse som sagde, at man under visse forudsætninger kan nedsætte hviletiden mellem 2 døgnns hovedarbejder til 8 timer uden personalets samtykke. Det måtte jo stå klart, at konsekvent gennemførelse af disse week-end fridage ville føre til en sammentrængning og gennemsnitlig forlængelse af arbejdstiden på de mellemliggende arbejdsdage mellem 2 fridage.

Dette ville være stik mod lokomotivmandens almindelige opfattelse af, at hans specielle arbejde må betinge opstilling af regler, som sikrer, at han altid får adgang til tilstrækkelig hvile i ophold mellem tjenesterne. Og når man samtidig uden at ville spørge ham ville kunne nedsætte opholdet mellem 2 døgnns hovedarbejder på hjemstedet til 8 timer en gang om ugen, var der anledning til at prøve på at besvære dette angreb på hviletiden.

Det var hovedbestyrelsens opfattelse, at der i medlemskredsen ikke var noget almindeligt ønske om at få week-end ordningen gennemført konsekvent over hele året. Dels fordi man ventede sammentrængning af tjeneste og dels, fordi behovet for en week-end ordning, som jo ikke slavisk kunne følge 52 søndage for alt personale, mest havde interesse for tidsrummet lørdag/søndag, hvor der var størst mulighed for samkvem med familie, hvor hustruer var udearbejdende.

DSB kunne indgå på en ordning om week-end fridage kombineret med korte fridage, men ville have week-end ordningen til også at omfatte fredag/lørdag og søndag/mandag. Medens foreningen ikke ville gå med til at tage fredagen ind, havde den dog ikke noget imod, at mandagen benyttedes i et vist omfang under hensyn til, at der var relativ kort tid til for administrationen at få indarbejdet disse dage i kørselsfordelingerne, som skulle træde i kraft 1/6; men et udvalg skal søge gennemført flere end aftalte.

I det hele taget har hovedbestyrelsen med sine forslag sigtet på passende afbrydelser i tjenesten – ikke blot mellem 2 døgnns hovedarbejder – men også i de ubrudte tjenester dog gradueret efter det tidsrum, tjenesten er placeret i døgnet.

Det var ikke muligt at få DSB til at indgå på en fastlagt ramme for pausers placering og længde, men man kunne indgå på den lidt løsere formulering, hvor det tilstræbes, at hvilepause indlægges. Som allerede sagt, opfatter lokomotivpersonalet sin tjeneste som så speciel og intensiv, at den gennemsnitlige tjenestetid bør nedsættes. Da arbejdstiden i den henseende er en generel bestemmelse, som til enhver tid indgås i aftalestof centraladministration og centralorganisationerne imellem, var der naturligvis ikke noget grundlag for, at der mellem DSB og DLF kunne aftales en nedsættelse af den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid. Imidlertid fandt hovedbestyrelsen det påkrævet, at man på een eller anden måde fik sænket gennemsnittet, og i kompromisset med DSB indgik da, at ubekvem arbejdstid og skæve helligdage kunne modregnes, medens til gengæld arbejdstiden fastsattes til gennemsnitlig 38 timer ugentlig. Der er 2 sider i dette problem, som har betydning. Dels at sammentrængning af tjeneste modvirkes, og dels den margin, der nødvendigvis må være i den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid til imødegåelse af overtid ved tilfældig forlængelse af tjeneste. Til eksempel for det sidste kan man sige, at denne margin med 40 timers-ugen måtte gå fra 38 timer, medens den med 38 timers uge følgerig må gå fra 36 timer. Det forekommer – som bl.a. fremgående af indlæg i dette nummer af DLT – at der rejses kritik af et forhandlingsresultat. Et aktuelt tilfælde er kørselsfordelingerne som trådte i kraft 1. juni.

Ved nogle driftsdepoter er sket reduktion i antal personale i fast tur, ved andre er der udvidelser. Imidlertid er der i kritikken peget på, at ændringerne må ses i relation til udvalgsarbejdet i gruppen om driftsdepoternes og vognopsynenes fremtid, idet en undergruppe har undersøgt, hvordan kørslen mest hensigtsmæssigt og økonomisk kan placeres ved driftsdepoterne. Arbejdet er omsat i projektgruppen til et skøn over hvilken status de nuværende driftsdepoter skal have i fremtiden. Det kan føre til overtalligt personale nogle steder. Kritikken går på, at det skøn, som er anlagt, allerede er ført ud i praksis uden forudgående forhandling om foranstaltninger til afbødning af de personalemæssige problemer der opstår. Det er ingen urimelig antagelse, at nogle administrative instanser har taget forskud på »glæderne«. Tanken er nærliggende, når det anlagte

skøn i projektgruppen sammenholdes med kørselsfordelingens omfang i et vestligt område i dette land, et område som har sat sit særegne præg på mangt og meget uden at lokomotivpersonalet har følt sig særligt tilfredsstillet i den anledning – sagt mildt. For hovedbestyrelsen er sagen klar. Virkningerne af projektgruppens arbejde bør ikke få personalemæssige problemer uden forudgående forhandling. Vi er overbeviste om, at det også er DSB's opfattelse, til trods for tanken om, at nogen på eget ansvar kan have taget forskud på et udvalgsarbejde.

Resolution

Ved et medlemsmøde den 4-7-1975 ved ddt. Rødby Færge, hvori deltog 27 af afdelingens 48 medlemmer, vedtoges følgende resolution:

Vi udtrykker herved den skarpeste misbilligelse over Dansk Lokomotivmands Forening's formand, E. Greve Petersen, foranlediget af: Den seneste tids handlen hen over hovedet på medlemmerne, den fuldstændige mangel på kommunikation, den totale mangel af indsigt og forståelse for medlemmernes arbejdsvilkår og de dermed forbundne interesser.

Eksempelvis kan nævnes den optimale turfordeling, hvor DLF's formand efter vores skøn ikke har varetaget lokomotivmændenes interesser, inddragelse af weekend frihed efter at den er tilstået, tilsidesættelse af demokrati ved at læserindlæg nægtes optagelse i Dansk Lokomotiv Tidende.

Vi forlanger, at foreningens formand skal arbejde FOR medlemmerne, da vi ellers ikke kan påregne medlemmernes forbliven i DLF.

Vi går ud fra, at denne resolution giver anledning til et formandsmøde og drøftelse af en eventuel indkaldelse af en ekstraordinær kongress.

Genparten af denne skrivelse er sendt til alle afdelingsformænd og skrivelsen forlanges optaget i Dansk Lokomotiv Tidende's næste udgave.

Afdelingsformand
S. G. Lund Petersen

forsamlingens dirigent
E. H. Holst

medlemsrepræsentant
H. F. Sprenger

Lønanciennitet

Nye regler om lønanciennitet m.v. for tjenestemænd i staten

KAPITEL 1

Almindelige bestemmelser om lønanciennitet

§ 1. En tjenstemands lønanciennitet er den forløbne tid efter det tidspunkt, fra hvilket han er eller efter reglerne i dette cirkulære anses for at være indtrådt i den lønramme, hvortil hans stilling er henført. Lønancienniteten regnes fra den 1. i en måned.

§ 2. En tjenstemand optjener lønanciennitet svarende til det tidsrum, i hvilket han varetager sin stilling.

Stk. 2. Den tid, i hvilken en tjenstemand udfører tjeneste med mindst halvdelen af fuld tjenestetid eller gør midlertidig tjeneste i anden stilling i henhold til tjenstemandslovens § 11, indgår uafkortet i lønancienniteten. Det samme gælder fravær under ferie, sygdom, svangrskab og fødsel eller aftjening af værnepligt samt fravær under suspension eller under ekstraordinær tjenestefrihed, for hvilken det i medfør af tjenstemandslovens § 58, stk. 4, er bestemt, at tjenstemanden bevarer lønanciennitet.

Stk. 3. Den tid, i hvilken en tjenstemand udfører tjeneste med en tjenestetid, der er nedsat til mindre end halvdelen af fuld tjenestetid, indgår tilsvarende nedsat i lønancienniteten.

§ 3. Den lønmæssige placering inden for lønrammer, der består af mere end ét løntrin, fastsættes i forhold til den opnåede lønanciennitet, således at tjenstemanden efter hver opnået 2 års lønanciennitet henføres til aflønning på det nærmeste højere løntrin inden for lønrammen.

KAPITEL 2

Forhøjet lønanciennitet ved første ansættelse og genansættelse som tjenstemand

§ 4. I forbindelse med ansættelse som tjenstemand af personer, som under virksomhed uden for stats-tjenesten har erhvervet en særlig arbejdsmæssig erfaring eller særlige kvalifikationer af betydning for arbejdets udførelse, kan lønancienniteten regnes fra et tidspunkt før ansættelsestidspunktet.

§ 5. Forhøjet lønanciennitet kan tillægges personer, der genansættes som tjenstemand, under hensyntagen til tidspunktet for og varigheden af den forudgående ansættelse samt eventuelle uden for statstjenesten erhvervede særlige arbejdsmæssige erfaringer af betydning for arbejdets udførelse.

§ 6. Afgørelse om tillæggelse af forhøjet lønanciennitet efter §§ 4–5 træffes af den ansættende myndighed, efter at en udtalelse på grundlag af motiveret indstilling er indhentet fra finansministeriet.

§ 7. Personer, der er ansat i staten på tjenstemandslignende vilkår, på overenskomst eller på andre vilkår, får ved umiddelbar overgang til ansættelse som tjenstemand lønanciennitet på grundlag af den forudgående tjeneste. Ved overgang til ansættelse som tjenstemand gælder tillige bestemmelsen i § 13.

Stk. 2. Personer, der forud for overgang til tjenstemandsansættelse er ansat på tjenstemandslignende vilkår, stilles, som om det forudgående ansættelsesforhold var tilbagelagt som tjenstemand – eventuelt med forudsat aspiranttid – i en stilling, der er klassificeret i samme lønramme som den, hvorefter aflønning har fundet sted indtil tjenstemandsansættelsen. På grundlag heraf foretages lønmæssig placering i den lønramme, hvortil

tjenstemandsstillingen er henført, i overensstemmelse med reglerne i kapitel 3.

Stk. 3. Personer, der er ansat på overenskomst eller på andre vilkår end de i stk. 2 nævnte, indplaceres ved overgang til tjenstemandsansættelse i den lønramme, hvortil tjenstemandsstillingen er henført, på det løntrin, på hvilket årslønnen med eventuelt stedtillæg og almindeligt, ikke-pensionsgivende tillæg ligger nærmest over den senest oppebårne nettoløn*) incl. eventuelt stedtillæg. Indplacering kan dog ikke ske på et højere løntrin end det, der ville være opnået, såfremt det forudgående ansættelsesforhold var tilbagelagt som tjenstemand – eventuelt med forudsat aspiranttid.

KAPITEL 3

Lønanciennitet ved overgang til anden stilling m.v.

§ 8. En tjenstemand, der overgår til ansættelse i en anden tjenstemandsstilling, der er henført til samme lønramme som den hidtidige, får ved ansættelsen samme lønanciennitet, som er opnået under ansættelsen i den hidtidige stilling.

§ 9. En tjenstemand, der overgår til lønmæssig placering i en højere lønramme end den hidtidige, får en lønanciennitet, som svarer til, at han opnår den løn inden for den højere lønramme, der ligger nærmest over den senest opnåede løn i den lavere lønramme.

Stk. 2. Lønnen, der lægges til grund ved lønmæssig placering i henhold til stk. 1, omfatter årslønnen i lønrammerne med eventuelt generelt og særligt tillæg. Der bortses dog fra særlige tillæg, som har til

*) Det vil sige den hidtil gældende løn med fradrag af det for den hidtidige ansættelsesform eventuelt gældende pensionsbidrag.

forudsætning, at der gælder en særlig arbejdsmæssig forpligtelse, f.eks. i form af rådighedstjeneste eller opgaver ud over normal tjeneste. Lønmæssig placering kan dog ikke ske på et løntrin i den højere lønramme under det sidst opnåede løntrin i den lavere lønramme. Stedtillæg og almindeligt, ikke-pensionsgivende tillæg tages ikke i betragtning.

Stk. 3. Lønancienniteten fastsættes i øvrigt sådan, at tjenestemanden, såfremt han i sit hidtidige lønforløb ved alderstillæg ville have opnået en løn incl. særligt tillæg som nævnt i stk. 2, der svarer til eller er højere end den løn med eventuelt særligt tillæg, som han oppebærer efter placering i den højere lønramme, fra samme tidspunkt opnår alderstillæg inden for den højere lønramme.

§ 10. En tjenestemand, der overgår til en stilling, i hvilken oprykning fra en lønramme til en højere ifølge lov, aftale eller anden godkendt ordning finder sted efter anciennitet og under forudsætning af tilfredsstillende tjenstlige forhold, og som er klassificeret med en højere slutløn end den hidtidige stilling, placeres inden for den nye stillings samlede lønforløb i overensstemmelse med reglerne i § 9.

§ 11. En tjenestemand, der overgår til en stilling, som er henført til en lavere lønramme end den hidtidige, får samme lønanciennitet, som han ville have haft, såfremt han på det tidspunkt, da hans indtræden i den højere lønramme fandt sted, var overgået til en stilling i den lavere lønramme. Den dertil svarende lønanciennitet i den lavere lønramme forøges med den lønanciennitet, der er optjent under den tilbagelagte ansættelse i den højere lønramme.

Stk. 2. Ved overgang til en stilling

som nævnt i § 10, men som er klassificeret med en lavere slutløn end den hidtidige, foretages lønmæssig placering inden for den nye stillings samlede lønforløb i overensstemmelse med stk. 1.

KAPITEL 4

Personlige tillæg

§ 12. Såfremt en tjenestemand, der i medfør af tjenestemandsløvens §§ 12–13 sammenholdt med § 59, stk. 2, eller i øvrigt af anden ham utilregnelig årsag er overgået til ansættelse i en stilling i en lavere lønramme end den hidtidige, ville have opnået alderstillæg under fortsat ansættelse i den hidtidige stilling, indgår sådant alderstillæg i opgørelsen af lønforskel, der udlignes gennem ydelse af personligt tillæg i henhold til tjenestemandsløvens § 55.

§ 13. Såfremt en tjenestemand, der omfattes af § 7, ved lønmæssig indplacering i forbindelse med tjenestemandsansættelsen opnår en løn, der er lavere end den senest forud for tjenestemandsansættelsen oppebårne nettoløn, ydes der ham inden for slutlønnen i den lønramme, hvori ansættelsen sker, et personligt, ikke-pensionsgivende tillæg til udligning af forskellen.

§ 14. Personlige tillæg efter § 13 bortfalder helt eller delvis ved opnåelse af højere pensionsgivende lønningsindtægt, højere generelt eller særligt tillæg eller højere stedtillæg og almindeligt, ikke-pensionsgivende tillæg.

KAPITEL 5

Ikræfttrædele m.v.

§ 15. Cirkulæret har virkning fra den 1. januar 1975.

Stk. 2. Personer, der tjenestemandsansættes i lærerstilling i staten, er ikke omfattet af cirkulæret.

§ 16. Følgende bestemmelser ophæves med virkning for tjenestemænd i staten:

§ 3 i lov om tjenestemandslønninger m.m. og klassificering af tjenestemandstillinger i staten, folkeskolen og folkekirken.

§ 14, stk. 6, § 27, stk. 2–3 og 6–7, samt § 32, stk. 1, 2. pkt., i lov om lønninger og pensioner m.v. til statens tjenestemænd.

Ministeriet for statens lønnings- og pensionsvæsen cirkulære nr. 275 af 6. november 1970 om fastsættelse af lønanciennitet ved ansættelse som tjenestemand.

BEMÆRKNINGER

ad § 2

Ifølge stk. 2 indgår deltidsbeskæftigelse, der udgør halvdelen af fuld tjeneste eller derover, uafkortet i lønancienniteten. Deltidsbeskæftigelse, der udgør mindre end halvdelen af fuld tjeneste, indgår derimod ifølge stk. 3 kun i lønancienniteten med den til den nedsatte tjenestetid svarende brøkdel af fuld tjeneste. For sidstnævnte gruppe af deltidsbeskæftigede sker der således med virkning fra cirkulærets ikrafttræden en ændring i optjeningen af lønanciennitet.

Spørgsmål om, hvorvidt en tjenestemand under en tjenestefrihedsperiode efter tjenestemandsløvens § 58, stk. 4, kan bevare lønanciennitet, vil som hidtil være at forelægge for finansministeriet.

ad § 6

Ved denne bestemmelse er kompetencen til at træffe afgørelse om tillæggelse af forhøjet lønanciennitet ved første ansættelse som tjenestemand (de i § 4 nævnte tilfælde) og ved genansættelse som tjenestemand (de i § 5 nævnte tilfælde) overdraget til vedkommende ansættende myndighed. Forinden af-

Brobygning har betydet en nedgang i antallet af DSB-overfarter, og det kan derfor komme lidt overraskende, at en forøgelse indenfor færgevæsenet snart må ventes. DSB har fået tilbudt Esbjerg-Fanø overfarten, som er den sidste af de mange færgerier, Post- og Telegrafvæsenet har haft, og DSB er interesseret i en overtagelse.

– I Europa er det i dag den eneste rute, som drives af et postvæsen, fortæller postmester K. Garmer, der med hjemsted i Nordby virker som overfartsleder. Han lægger ikke skjul på, at arbejdet med færge-driften beslaglægger mere tid end de opgaver, som ellers påhviler en postmester. Det forventes da også at embedet vil blive nedlagt, hvis DSBs overtagelse bliver en realitet.

– På den baggrund er jeg person-

lig ikke alt for begejstret for ændringen, siger postmester Garmer, men ellers finder jeg det ganske naturligt, at Post- og Telegrafvæsenet afgiver færgeriet.

– *Hvorfor overtog man det i 1918?*

– Når Post- og Befordringsvæsenet, som det i sin tid hed, drev færgerier, var det naturligvis for at sikre postbefordringen. Man sørgede for overfart både på Storebælt og Lillebælt, før DSB kom ind i billedet med jernbanefærger, og navnlig drev man mange ruter i limfjordsområdet. For 100 år siden overtog amtsvejvæsenene de fleste af disse færgerier, men det viste sig efterhånden, at de havde vanskeligt ved at klare opgaven økonomisk, og omkring første verdenskrig begyndte postvæsenet igen at overta-

ge ruter. Den nærmere forklaring på postvæsenets fornyede interesse kender jeg ikke, men her for Esbjerg-Fanø overfartens vedkommende kan man i hvert fald nævne, at den hidtidige private drift havde været præget af ustabilitet og stigende utilfredshed.

De lange ventetider

Foruden færgeriet overtog postvæsenet Hotel Færgegården, som i dag udgør postkontoret og færgeekspeditionen. Hele overtagelsessummen beløb sig til 225.000 kr., men en betydelig modernisering forestod. I 1921 anskaffedes motorbåden »Nøne«, i 1926 blev færgelejer taget i brug i Nordby og Esbjerg, og bilfærgerne »Fanø« og »Nordby« indsattes henholdsvis i 1926 og 1932.



gørelsen træffes, skal der indhentes en udtalelse fra finansministeriet på grundlag af en motiveret indstilling fra den ansættende myndighed.

ad § 9

Paragraffen omhandler fastsættelsen af lønancienniteten i de tilfælde, hvor en tjenestemand overgår til lønmæssig placering i en højere lønramme.

Der er i stk. 2 sket en præcisering af de løndele, som kommer i betragtning ved sammenligningen af lønningerne i den lavere og den højere lønramme. Herefter medtages særligt tillæg, der er knyttet til stillingen i såvel den lavere som den højere lønramme, dog bortset fra særlige tillæg, som har til forudsætning, at der gælder en særlig arbejdsmæssig forpligtelse, f.eks. i form af rådighedstjeneste eller opgaver ud over normal tjeneste. På

grund af denne opgørelsesmåde af lønnen er det endvidere tilsikret, at oprykning til en højere lønramme ikke medfører en nedgang i den pensionsgivende løn.

ad § 11

Bestemmelsen omfatter alle tilfælde af overgang til en stilling, der er henført til en lavere lønramme end den hidtidige, hvad enten overgangen sker af en tjenstemanden tilregnelig årsag eller er begrundet i helbredsmæssige eller andre tjenstemanden utilregnelige forhold.

ad § 12

Såfremt overgang til en stilling i en lavere lønramme sker af helbredsmæssig eller anden tjenstemanden utilregnelig årsag, ydes der i henhold til tjenstemandslovens § 55, stk. 1, tjenstemanden et personligt tillæg til udligning af for-

skellen. Dette tillæg er pensionsgivende.

Det personlige tillæg bortfalder i henhold til § 55, stk. 2, i det omfang der opnås lønfremgang ved overgang til højere lønramme eller løntrin.

Det bemærkes, at der tillige foretages omregning af det personlige tillæg fra det tidspunkt, hvor tjenstemanden ved forbliven i den højere lønramme ville have opnået alderstillæg, idet alderstillægget indgår i opgørelsen af lønforskellen.

For så vidt angår tjenstemænd, der inden cirkulærets ikrafttræden er overgået til ansættelse i en stilling med lavere lønmæssig placering, og til hvem der er ydet et personligt tillæg i henhold til tjenstemandslovens § 55, stk. 1, vil bestemmelsen kunne finde anvendelse efter forelæggelse af de konkrete tilfælde for finansministeriet.

I 1930'erne blev spørgsmålet om en bro til Fanø stærkt diskuteret, og det samme var tilfældet i begyndelsen af 1950'erne. På den baggrund var postvæsenet ikke særlig interesseret i en udvidelse af færgekapa- citeten, men bro sagen trak i langdrag, og antallet af overførte bi- ler steg kraftigt i løbet af 1950'erne. Samtidig øgedes ventetiderne i fe- riesæsonen. I 1960 anskaffedes en ny motorbåd og i 1964 de to nuvæ- rende bilfærger »Esbjerg« og »Nordby« hver med plads til 30 personbiler og 500 passagerer.

– Men alligevel kniber det stærkt med kapaciteten i sommertiden, si- ger postmester Garmer, og anskaf- felsen af en tredje bilfærge har væ- ret overvejet, men hele vinteren igennem er der ikke brug for den, og den store forskel på sommer og vin- ter er netop årsag til, at færgeriet i dag drives med underskud. I 1974 overførtes 1.5 mill. passagerer og 178.000 biler, men alene juli tegne- de sig for 28 pct. af de overførte biler.

Ved feriens begyndelse og af- slutning kan der være op til 7–8 ti- mers ventetid, og vi bliver ofte spurgt om, hvorfor der ikke er mu- lighed for bilreservering. Hertil må vi svare, at der er for få opmarch- pladser. Dertil kommer problemerne med sejladsen som følge af de meget vekslende vandstandsfor- hold. Normalt er der en forskel på 1.30 meter mellem høj- og lavvan- de, og under disse forhold er vi i hvert fald sikret 10 cm under kølen, men ved østenstorm melder pro- blemerne sig. Sejladsen må aflyses, og i tilfælde af at vi havde bilrese- rvering ville det være vanskeligt at skabe en retfærdig afvikling af tra- fikken ved genoptagelsen af sejlad- sen. Endelig må man tænke på, at der navnlig i sommertiden ofte skal befordres et udrykningskøretøj, og

at en færge derfor må tages ud af normal drift.

Broen er opgivet

– Er det overhovedet nødvendigt at have bil med til Fanø?

– Det er den almindelige indstil- ling, at bilen skal med, også selv om der er ventetid, og selv om det må- ske ville være billigere at benytte en taxa fra Nordby. Derimod er opfat- telsen med hensyn til en bro vendt. Nu har den kun få tilhængere. De fleste ønsker ikke, at Fanø skal oversvømmes, og forholdene på Rømø viser jo, at en fast forbindel- se kan skabe problemer, også når det gælder om at komme til og fra øen på de store feriedage. Iøvrigt ville en bro til Fanø betyde noget af en omvej i forhold til Esbjergs cen- trum, altså en ulempe for de mange – vel omkring 400 – som bor på Fa- nø og har arbejde i Esbjerg.

Station uden spor

På samme måde som postmester- embedet i Nordby er noget helt specielt, har postkontoret særlige funktioner. Det virker som en slags jernbanestation uden spor. Der kan udstedes gennemgående billetter til jernbanestationer landet over, og billetten omfatter således både fær- geoverfart, bybuskørsel i Esbjerg og kørslen med tog. Nordby er også med i det nye system for rejsegods (indskrevet bagage), og det er navn- lig cykler, der befordres. Pakker, som sendes med færgen, får påklæ- bet postfærgefrimærker, en virkelig specialitet, som vækker interesse blandt samlere både i ind- og ud- land.

Til færgeriet er knyttet et halvt hundrede ansatte, men i sommerti- den benyttes en del ekstra persona- le. Blandt søfolkene er der ikke så få, som om vinteren sejler i lang- fart, men om sommeren på Es-

bjerg-Fanø overfarten, hvilket na- turligvis har familiemæssige forde- le. For personalet – bortset fra postmesteren og de tre overassi- stenter i Nordby – vil overgangen fra postvæsenet til DSB formentlig ikke betyde de store ændringer.

Passagererne blev båret i land

I sommerhalvåret sejles med to færger foruden motorbåden, det vil sige afgang hver halve time. Om vinteren sejles hver time, og i denne periode er færgerne skiftevis på værft. Det kan vanskeligt foregå i Esbjerg på grund af beddingens be- grænsede størrelse, og derfor sejles der gennem Kielerkanalen til et af landets andre værfter. Turen til og fra værft kan imidlertid volde pro- blemer, idet færgerne ikke er byg- get til sejlad i åbent farvand. Men som nævnt kan den korte tur mel- lem Nordby og Esbjerg også skabe vanskeligheder, dog sjældent som følge af is, idet den betydelige for- skel mellem høj- og lavvande be- virker, at isen let brækker.

Problemerne opstår først og fremmest, når der er for lidt vand ved lejet i Nordby. Med de tidligere færger var det muligt at gå så tæt ind til Fanø Batteri (nordspidsen af øen), at passagererne kunne bæres i land, men den trafik bruger man ik- ke længere. I visse tilfælde står vandet meget højt i Nordby med det resultat, at havnepladsen over- svømmes. Derfor har man altid op- stillet en vogn, som kan transporte- re de rejsende fra færgen op til de højereliggende dele af byen.

Det er således en færgerute med problemer, DSB kommer til at overtage, men det er også en inte- ressant arbejdsopgave, tilføjer postmester Garmer. Det bliver i hvert fald aldrig rutine at beskæfti- ge sig med denne overfart.

ØD sikrer din arbejdsplads

8

Aktuel baggrund for øget ØD-information i fagbevægelsen

Behovet for en bred information om ØD reformen har aldrig været så stor som nu, på grund af den beskæftigelses- og investeringsmæssige udvikling i erhvervslivet, samt den almindelige politiske udvikling.

Det særlige LO-støtteudvalg vedrørende information om ØD har lagt sidste hånd på en omfattende aktivitetsplan for hele 1975. Udvalget er i øvrigt blevet udvidet med repræsentanter for flere fagforbund, foruden de store forbund, der allerede har deltagere i udvalget.

God organisation

– Et effektivt oplysningsarbejde må være baseret på en god organisation, der er i stand til at tilrettelægge forskelligartede aktiviteter, formidler og skabe debat, distribuere informationsmateriale m.v., siger udvalgets nye formand, LO-sekretær Max Bæhring.

– Vi vil derfor de nærmeste måneder søge etableret ØD-udvalg i hver lokal fællesorganisation, til varetagelse af disse opgaver. Til yderligere at støtte dette lokale arbejde vil man på amtsplan søge oprettet koordinerende ØD-udvalg, hvori de lokale ØD-udvalg bliver repræsenteret sammen med bl.a. en AOF-repræsentation.

– Amtsudvalgene skal dels sikre kontakt med de enkelte fællesorganisationer og evt. koordinere ØD-oplysningsarbejdet, dels have kontakt med ØD-sekretariatet i LO om informationskampagnens videre forløb.

– Som det fremgår af denne organisationsplan, vil vi lægge stor vægt på at det bliver de lokale organisationer, der søger ØD-informationen udvidet fremover, understreger Max Bæhring.

Mange materialer

Udvalget har fastsat en række terminer for den kommende tids informationsvirksomhed om ØD. I tilknytning hertil skal der udarbejdes et omfattende sæt af skriftligt og audiovisuelt materiale til brug for de forskellige oplysningsaktiviteter.

Det gælder bl.a. plakater i forskellige formater, kortfattede foldere, særlige ØD-aviser som sært tryk af sider i LO-bladet, samt forskelligt studiemateriale som en ny grundbog om ØD, studiekredshæfter, samt kursus- og konferencemateriale, og endelig film og lysbilleder.

Kursusvirksomhed

Som tidligere år afholdes i 1975 en række ugekurser på arbejderhøjskolerne om økonomisk demokrati, ligesom ØD-orienteringen indgår i den almindelige tillidsmandsuddannelse. Der skal holdes igangsatte og organisatoriske konferencer om den lokale oplysningsvirksomhed vedrørende ØD, og i lighed med forsommeren i år vil der blive gennemført en række 1-dages konferencer i 1975 om enkeltheder i ØD-forslaget.

Det omfattende studiemateriale, der nu sættes i produktion, skal indgå i en forhåbentlig landsomfattende studiekreds-virksomhed i vinterhalvåret 1975-76, oplyser Max Bæhring.

Aktuel baggrund

– Hvorfor igangsættes denne store ØD-kampagne netop nu?

– ØD-tankerne som sådan er i høj grad aktuelle. Ikke så meget den lovmæssige udformning, men mere hele den baggrund, der nu er for disse tanker, svarer udvalgsformanden.

– Enhver kan se, hvordan det

forholder sig med beskæftigelsen og landets økonomi i øjeblikket, ligesom der ikke skal meget fantasi til at forestille sig, hvad arbejdsgiverne vil forsøge at få ud af denne situation.

– De »gode« liberaler lærenormer om udbud og efterspørgsel vil helt klart få betydning for vore medlemmers hverdag, og netop heri kan enhver se betydningen af medarbejdernes medejerskab i erhvervslivet og den enkelte virksomhed, som kan sikre en erhvervsudvikling uden de nuværende choktilstande. Når vi således har fået bekræftet nødvendigheden af en ØD-reforms gennemførelse, er det jo indlysende, at fagbevægelsen må formidle information og debat omkring spørgsmålet, og derfor er denne kampagne nu tilrettelagt.

ØD og beskæftigelsen

– Kunne ØD havde rådet bod på den nuværende beskæftigelseskrise?

– Selvfølgelig ville ØD have haft betydning for beskæftigelsen, vel at mærke såfremt reformen var igangsat fra 1. januar i år som oprindeligt foreslået, svarer Max Bæhring.

– Man må imidlertid erindre sig, at ØD-forslaget's positive virkning, i forhold til beskæftigelsen, er, at det bevirker en forøget kapitaldannelse i virksomhederne, der kan anvendes til investeringer og andre produktivitetsskabende aktiviteter, hvorfor det først er i anden »ombæring«, at ØD direkte påvirker beskæftigelsen.

– At det er reelle forhold af betydning, er understreget i PP II's redegørelse og andre økonomiske analyser, som påviser, at et af dansk økonomis største problemer er de manglende investeringer i produktionsapparatet, særlig hvis

vi sammenligner os med de øvrige nordiske lande.

– Man kan på en måde sige – måske lidt drastisk – at det private initiativ har spillet fallit på dette væsentlige område, understreger Max Bæhring.

Borgerne må eje

– Den nuværende omstilling i vort samfund fra en landbrugsnation til et industrisamfund må selvfølgelig fortsætte, men på en måde der sikrer, at det er den danske borger, der ejer og har beslutningsretten over, hvad der skal foregå her i landet. Er vi ikke i stand til at sikre de fornødne investeringer, vil udenlandske interesser vinde indpas, hvad ingen kan være tjent med på længere sigt.

Medlemsinteressen

– Hvor stor er egentlig interessen for ØD blandt fagbevægelsens medlemmer?

– Hvis du tænker på ØD-lovforlaget, er interessen meget stærkt stigende. Vi må nok erkende, at da Socialdemokratiet kom med sit udspil, var der ikke informeret nok om



det i medlemskredsen, og det er jo bl.a. det, vi prøver at råde bod på med vor ØD-information.

– Hvad endvidere angår de grundlæggende principper – altså spørgsmålet om medbestemmelse, medindflydelse, kravet om lighed, samt hvad der iøvrigt måtte indgå i

diskussionen om arbejdsmiljø – kan jeg helt klart sige, at der er – og har været – en meget stor interesse blandt vore medlemmer, understreger Max Bæhring.

– På baggrund heraf vil vi med denne nye informationskampagne være i stand til at nå langt videre ud i medlemskredsen med orientering om ØD.

Reformens gennemførelse

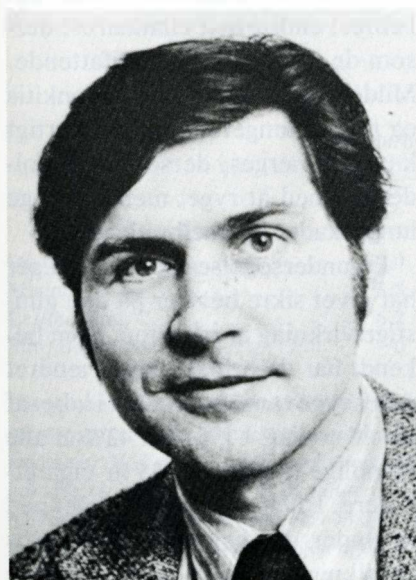
– Hvornår får vi ØD gennemført?

– Det, vi vil med økonomisk demokrati, er jo at løse en række forhold af betydning for medlemmernes arbejdssituation. Vi vil en udvikling af demokratiet – det enkelte menneske må i langt større grad end hidtil inddrages i beslutninger, planer og handlinger, d.v.s. at vi må operere på mange fronter. Derfor må vi uddanne og oplyse medlemmerne, presse arbejdsgiverne til bedre aftaler om samarbejde og lignende, samt presse folketinget til at gennemføre en bedre lovgivning vedrørende arbejdsforhold – vi må i det hele taget i alle forhold nedbryde forældede normer, som bygger på autoritetstro og lignende.

– Som man kan se heraf, er der altså tale om at tage fat på spørgsmålet på mange måder, og det er klart, at vi løbende vil opnå resultater, men det er også klart, at det virkelige skelsættende mål i denne sammenhæng er en sikring af lønmodtagernes medejerskab til virksomhederne.

– Så når der spørges om, hvornår den lovgivning, der må ligge til grund for at ændre disse forhold, bliver vedtaget i folketinget, må jeg svare, at det gør den, når befolkningen, gennem deres stemmeafgivning ved et folketingsvalg, klart markerer, at man ønsker denne udvikling, slutter Max Bæhring.

p.s.



Risiko og forbrugets størrelse

Talrige efterkontrollerede undersøgelser har vist, at risikoen for helbredsskader stiger med den voksende daglige dosis, d.v.s. antallet af cigaretter, der ryges daglig. Det er også værd at lægge mærke til, at der ikke er påvist nogen nedre grænse for et dagligt cigaretforbrug, som markerer et antal, der ikke giver øget risiko for de lidelser, vi her har omtalt.

Den mest udtalte stigning i risikoen finder man hos dem, som fra at være ikkerygere går over til at være rygere med det laveste daglige forbrug.

Som tidligere nævnt: med et dagligt cigaretforbrug på 1–9 cigaretter reduceres middellevetiden (det antal år man gennemsnitlig har tilbage at leve i) hos en ung mand med næsten 5 år. Ryges der fra 10–20 cigaretter om dagen, reduceres middellevetiden med lidt under 6 år. Over 40 cigaretter daglig fører til en reduktion på ca. 8 år. Man ser altså, at det største spring finder sted fra ikke-ryger til ryger med det laveste daglige forbrug.

Risiko og alder for optagelse af rygevaner

Rygerapporterne siger ligeledes, at de helbredsmæssige skadevirkninger er større, hvis man begynder at ryge i en ung alder, end hvis man begynder senere hen i livet. Mænd fra 45 til 54 år, som har røget hver dag fra før de var 15 år, har en totaldødelighed, som er tre gange større end ikke-rygernes. De, som begyndte som cigaretrygere i 20–25 års alderen, har en totaldødelighed, som »kun« er det dobbelte af ikke-rygernes.

Risiko og rygemåde

Man kan tage en del forholdsregler, som med rimelighed kan for-

ventes at ville gøre cigaretrygningen mindre farlig.

Man kan:

- reducere forbruget
- ryge mindst muligt af hver cigaret, tjærestofferne og nikotinen forbliver til en vis grad i den del af cigaretten, som er tilbage
- tage færre drag (»sug«) af hver cigaret
- undlade at inhalere
- tage cigaretten ud af munden mellem dragene
- vælge cigaretter med lave tjære- og nikotinmængder i røgen.

Selv om disse regler følges, vil den, der fortsætter med at ryge, alligevel udsætte sig for en større helbredsrisiko end ikke-rygeren. Dette kan man imidlertid »råde bod på« ved at slutte aftale med en ryger (se afsnit om passiv rygning).

Risikoen ved pibe- og cigarrygning

Når det gælder de helbredsmæssige konsekvenser af pibe- og cigarrygning, har det hidtil været vanskeligt at drage sikre konklusioner. Dette skyldes for en stor del, at man, selv ved undersøgelse af meget store befolkningrgrupper, kun kan finde relativt små grupper, som er rene pibe/cigarrygere, og som ikke tidligere har røget cigaretter. De indtil nu foreliggende resultater tyder på, at rene pibe- og cigarrygere har en sygelighed og en dødelighed af lungekræft og andre aktuelle sygdomme, som er højere end ikke-rygerens, men tydeligt lavere end den rene cigaretrygers. Risikoen for kræft i strube og mundhule er alligevel omtrent den samme for pibe/cigarrygerne som for cigaretrygerne, og altså betydelig højere end for ikke-rygeren. Piberygningen har i lang tid været kendt som årsag til læbekræft.

Vi har ingen sikre holdepunkter for, at cigaretrygere, som går over til at ryge pibe/cigar, får en sygdomsrisiko, som svarer til risikoen for den rene pibe/cigar-ryger. Der foreligger ingen befolkningsundersøgelser, som viser virkningen af en sådan ændring af rygemåden, og det er vel kun lidet sandsynligt, at en cigaretryger, der går over til at inhalere en tilsvarende mængde pibe- eller cigarrøg, opnår en væsentlig risiko-reduktion.

Risikoen for eks-rygere

Der er et stort lyspunkt i alle rygerapporterne: dersom cigaretrygeren holder op med at ryge, vil de sundhedsfarlige virkninger af rygningen aftage!

Det viser sig, at hos eks-rygeren er risikoen for at dø af lungekræft, hjerteinfarkt og andre sygdomme, der står i forbindelse med rygning, hurtigt aftagende i årene efter at han er holdt op med at ryge. Efter 10–15 år er mulighederne for at få disse sygdomme stærkt reducerede og har nærmet sig ikke-rygerens risikoniveau.

Når det drejer sig om kronisk bronkitis, vil skaderne kunne udbedres, endog helt elimineres, dersom de ikke er alt for omfattende. Milde angreb af kronisk bronkitis og nedsat lungefunktion vil hurtigt kunne afværges, dersom man holder op med at ryge, men alvorlige lungeskader er uhelbredelige.

En undersøgelse af britiske læger har givet sikre beviser på den gunstige virkning af rygestop. Som bekendt har de britiske læger ændret deres rygevaner betydeligt i løbet af de sidste tiår. I 1951 var 43% af alle mandlige læger over 35 år cigaretrygere. I 1966 var dette tal gået ned til under det halve, til 21%. Hos befolkningen som helhed kunne

man i samme tidsrum ikke finde væsentlige ændringer i rygevanerne. Blandt de britiske læger gik dødeligheden af lungekræft i samme tidsrum ned med 38%, hvorimod den hos befolkningen som helhed steg med 7%. Dette forhold gør sig ikke blot gældende for lungekræft, men også for andre sygdomme, som har forbindelse med rygning. Hvad angår sygdomme, som ikke har forbindelse med cigaretrygning, er der ingen forskel i dødelighedsudviklingen for læger og for befolkningen som helhed.

Disse tal giver perspektiver og forhåbninger og viser, hvad man måske kan opnå bare i løbet af få år,

dersom det lykkes at ændre rygevanerne over en bred front.

Passiv rygning

Ved passiv rygning forstår man, at personer, som ikke selv ryger, indånder luft, som indeholder tobaksrøg.

Grunden til, at man mener, at passiv rygning kan have skadelig virkning på helbredet, er, dels at der ikke er påvist nogen tærskel, som skal overskrides, for at de sundhedsfarlige virkninger af tobaksrygning kan opstå (jfr. afsnit om risiko og rygemåde), dels at der ved tobaksrygningen slipper tobaksrøg ud i den omgivende luft.

Den mængde røg, der fra cigaretten går ud i rummet, er mange gange større end den mængde røg, som rygeren selv indånder. Det kan specielt nævnes, at tjære- og nikotinindholdet i røgen, som spredes i luften fra forbrændingszonen i cigaretten, er flere gange større end i den røg, som rygeren suger ind.

Hidtil har der ikke været foretaget nogen befolkningsundersøgelse, som har haft til hensigt at belyse virkningen af den passive rygning. Ved enkelte andre undersøgelser har man imidlertid i røgfyldte, dårligt ventilerede rum fundet et indhold af kulilte, som ligger på niveau med – og af og til over – de grænseværdier, som anvendes ved bestemmelse af luftforurening. Langvarigt ophold i sådanne rum vil kunne føre til skader på helbredet, og dette gælder i særdeleshed for personer, som lider af hjerte- og luftvejssygdomme.

Under alle omstændigheder er der mange mennesker, som føler betydeligt ubehag ved at opholde sig i røgfyldte lokaler. Dette skyldes i høj grad, at tobaksrøgen indeholder betændende, som virker irriterende på slimhinderne i øjnene og de øvre luftveje. Overfølsomme, også kaldet allergiske, personer føler særligt ubehag. Det er også påvist, at tobaksrøgen kan udløse allergi-symptomer af forskellig art. Det bør erindres at 1–2% af den almindelige befolkning er overfølsomme. Blandt skolebørn har man fundet, at 2 ud af 3 ikke-rygere generes af andres røg.

Der er derfor al mulig grund til at søge at finde frem til ordninger, hvorved man kan undgå disse ulemper. Slagordet »AT man ryger er en privat sag, HVOR man ryger er en social sag« giver udtryk for denne målsætning.

Cigaretforbrug og dødsrisiko. Mænd mellem 35 og 84 år
Diagnose

Antal cigaretter pr. dag	Lungekræft	Hjerteinfarkt Hjertekrampe	Bronkitis og Emfysem	Alle årsager
Aldrig røget	1,0	1,0	1,0	1,0
1–9	5,5	1,4	4,6	1,5
10–19	9,9	1,8	10,0	1,8
20–39	17,4	1,8	11,8	2,1
Over 40	23,9	2,0	18,2	2,3

Tabellen her er baseret på en prospektiv undersøgelse af ca. 300.000 amerikanske mænd, hvis helbredstilstand blev fulgt over 8½ år. Ikke-rygernes dødsrisiko er sat til 1,0 og rygernes risiko i forhold hertil. F.eks.: blandt dem, der ved begyndelsen af undersøgelsen røg 10–19 cigaretter, var der 9,9 gange så mange dødsfald af lungekræft som blandt ikke-rygerne. Forøvrigt viser tabellen, at risikoen stiger med forbruget. Dette gælder både for de enkelte sygdomme og for alle dødsårsager samlet.

Cigaretforbrug og emfysem
Procent af

Grad af emfysem	Ikke-rygere	Pibe/Cigaretrygere	Cigaretrygere Antal cigaretter daglig 1–19	20 og derover
Ingen	90,0	46,5	13,1	0,3
Minimal	3,8	33,0	16,4	5,2
Let/moderat	6,2	19,3	58,8	75,3
Stor/meget stor	0	1,2	11,7	19,2

Her ses resultatet af obduktioner af 1.158 mænd, som i perioden 1963–70 døde under ophold på et sygehus i USA. Obduktionerne blev foretaget specielt med henblik på undersøgelse for emfysem. Ved denne lungesygdom ødelægges væggene i de små lungeblærer, som så udvides og mister evnen til at fungere. Tabellen viser, at der blandt cigaretrygerne var mellem 10 og 20%, som i høj eller meget høj grad havde lidt af emfysem, medens der ikke fandtes udtalt emfysem hos nogen af ikke-rygerne. Ved beregningen er der taget hensyn til alder, så procenttallene for de fire grupper er egnede til sammenligning.

Europas ældste veteranbane ligger på øen Man

12

Veteranbaner er blevet vældig populære. Der findes i dag dårligt et land uden veteran-anlæg. Uden tvivl er et af de morsomste og mest originale veteranbanen på øen Man, en bane, der vil fryde enhver, der er interesseret i damplokomotiver og gamle person- og godsvogne.

Når jeg kalder veteranjernbanen på Man for Europas ældste, skyldes det først og fremmest den kendsgerning, at materiellet stort set har været i funktion, siden banen blev anlagt i årene 1870-74 fra hovedstaden, Douglas til Port Erin.

Fiskeriet, der den gang var øen Mans næststørste erhverv efter et indbringende smugleri, trængte til en jernbane, der også kunne transportere fisk med eksport for øje. Banen var ikke helt let at anlægge i det uvejsomme terræn, og da det meste af Mans mænd altid var på fiskeri, blev det irere og walisere, der tog de hårde tørn under bygning af den smalsporede jernbane.

Jernbanen blev gennem de første mange år en succes. At købe nye og stærkere lokomotiver var ikke

nødvendigt på en ø af Mans størrelse, foruden ruten til Port Erin havde man også dampogsforbindelse med Ramsey mod nord og Peel mod vest. De sidste ruter er lukkede i dag.

Omkring første verdenskrig, da det gamle materiel vel nok forekom at være noget antikt, opdagede Isle af Man Railway Company, at de mange sommergæster fandt jernbanen morsom at rejse med. Nu havde Man Electric Railway etableret sig, så konkurrencen var stor. Det gamle materiel fortsatte men blev holdt i fineste stand.

I dag fungerer Man Railway Company stadig som den eneste betydelige forbindelse mellem Douglas og Port Erin. Manboerne benytter banen, som de altid har gjort det. Det er derfor en levende og aktiv jernbane, turisterne kører med. I virkeligheden er det jo ikke nogen veteranjernbane, men en bane, der har bibeholdt det gamle og meget smukke materiel. Lokomotiverne er alle bygget i Manchester hos Beyer Peacock Works, og far-

verne på såvel maskiner som på personvogne kan få enhver jernbaneentusiast til at juble.

Det siger sig selv, at en tur med Man Railway Company må være en enestående oplevelse, og det er det da også lige fra det øjeblik vi sætter os i toget på Douglas gamle bane-gård. Vi får det hele, de mange døre smækkes i udefra, for det er jo ikke gennemgangsvogne, dampfløjten hvisler lystigt, og stationsforstanderen står der med sit grønne flag, og så kommer vi alligevel ikke af sted. På øen Man tager man det roligt, og venligheden mennesker imellem er fremherskende, så de, der kommer løbende i sidste øjeblik, får en chance, og har vi sat i gang, og der kommer flere sene passagerer, standser vi, så de løbende og syedende mennesker kan komme med. Sådan fortsætter det en tid til vi endelig starter for alvor.

Vort lille tog damper lystigt af sted. Vi er i vognen lige efter det oplagte lokomotiv, og lokomotivføreren vil gerne sludre lidt og låner os tændstikker til vore cigaretter. Det er meget hyggeligt det hele.

De små stationer er meget forskellige. Klimaet er næsten subtropisk. På en station er palmerne dominerende og på en anden de yppige blomsterplanter som kæmpe-mæssige fuchiaer, der flammer op ad stationsmure og i haver.

Men ellers går det lystigt frem langs bjerge og ad ganske smalle stenbroer over floder. Ind imellem kommer konduktøren og billetterer udefra på trinbrættet. Ind imellem kører vi gennem områder med træer, hvis grene truer med at standse toget. Grenene slår kraftigt mod ruderne, men vi når igennem, og vi synes, vi er en stor oplevelse rigere, da vi lidt fortumlede står af i fiske- og badebyen Port Erin.

Chris Parø.



Der er ofte diskussion om placeringen af vore »skæve helligdage« er rigtig, men vi har efterhånden vænnet os til, at vi har så og så mange fridage i påsken og så og så mange i juletiden, men ud over verden er de »skæve helligdage« placeret helt anderledes i mange lande.

Det kan være morsomt at sammenligne »skæve helligdage« i forskellige lande, og det kan på rejser være praktisk at kende dem, så der er ingen tvivl om, at Hempels Marine Paints har imødekommet et stort behov ved at udsende en yderst interessant folder, indeholdende en slags helligdagskalender med 39 landes nationale fridage og helligdage.

Af Nordens lande har Sverige de fleste helligdage, nemlig hele 14. Finland har 13, mens Danmark og Norge har 11. Island må nøjes med 10.

Elleve fridage, hvoraf de to kun er halve fridage, ligger en smule under gennemsnittet. Spanien fører med hele 22 helligdage. Grækenland er nummer to med nitten årlige ekstra fridage. Australien følger med 18 og Hong Kong med 17.

Østlandene er i første række lande uden ret mange helligdage eller nationale fridage. Rumænien har seks. Bulgarien nøjes med syv. DDR har seks. Polen syv, og Sovjetunionen otte nationale fridage. Besynderligt nok ligger også Storbritanien også helt i bund med kun seks dage om året.

Når de østlige kommunistiske lande har så få nationale festdage, hænger det en del sammen med, at de fleste af disse lande har afskaffet alle religiøse festligheder, så der ingen rigtige helligdage er mere. Der er dog undtagelser, idet man i DDR holder fri første juledag, og det gør man også i Polen.

Men også i de vestlige lande varierer de klassiske helligdage i antal. I Grækenland har man en fem-dages påske som i Danmark, Norge og Island, men det er klogt at huske, at den i den græsk-katolske kirke ligger en uge senere end vor påske, om man befinder sig i Grækenland ved de tider.

Skærtorsdag holdes hellig i Danmark, Norge og Island. I Europa er det ellers kun Spanien, der bemærker dagen, og det kun med en halv fridag. Derimod holdes fri skærtorsdag på Philipinerne, og i Brasilien holdes halvt fri.

Der er ellers ikke meget tilfælles i de 39 landes feriekalender, men juledag holdes som fridag af de fleste. Kun syv af disse lande holder ikke juledagen fri. De fire af disse lande er kommunistiske: Sovjetunionen, Bulgarien, Rumænien og Jugoslavien. Heller ikke Iran og Japan holder af forståelige grunde denne dag hellig. Men forbavsende er det, at første juledag er officiel helligdag i Indien, Indonesien, Hong Kong, Libanon, Kuwait, Singapore og Sydkorea.

Nytår er næsten alle lande enige om at fejre. Kun enkelte lande, der har en anden tidsregning, holder ikke fri første januar, der heller ikke

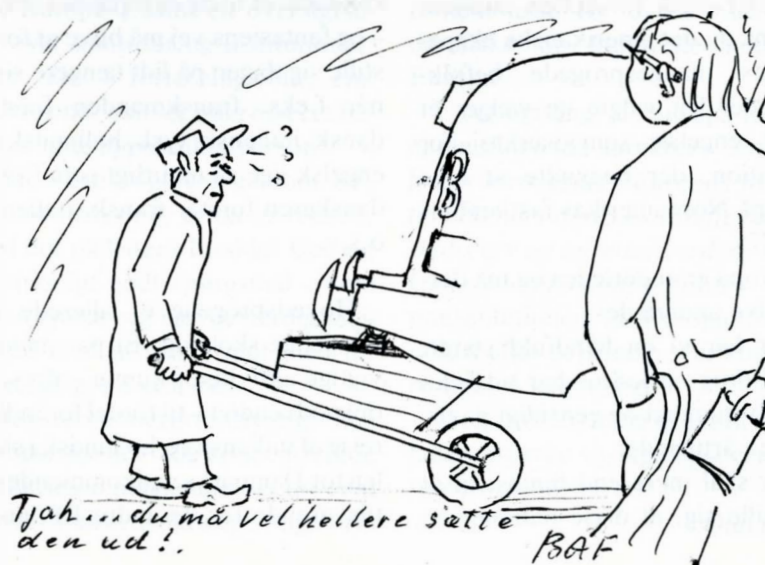
er fridag i Storbritanien, men derimod i Australien og i Sydafrika.

Af de mindre helligdage er Danmark ene om Store Bededag, som tidligere jo også Norge har holdt hellig. Derimod er der mange lande, der holder fri Kristi Himmelfartsdag. Det gør Belgien, Frankrig, Tyskland, Holland, Island, Norge, Sverige, Schweiz, Spanien og overraskende nok DDR, for at nævne nogle europæiske lande.

At give pinsen en ekstra fridag ved at helligholde anden pinsedag er ikke almindeligt. Af de nordiske lande holder Finland ikke anden pinsedag. Spanien holder kun halvt fri, og ellers er det kun Tyskland, Holland, Belgien, Frankrig og Schweiz, der holder »stor pinse«.

Set med international målestok er det bedst at rejse i efteråret, om man gerne vil undgå alt for mange helligdage. De fleste helligdage er sædvanligvis i april, og det skyldes påsken, der forekommer dog næsten ligeså mange i januar og i december. September, juli og februar er måneder med meget få helligdage, og man skal være meget uheldig, om man i disse måneder skulle opleve, at dørene er lukkede for næsen af en.

Chris Parø



Folkeafstemningen i England om briternes holdning til det europæiske samfund af stater giver grund til at rejse spørgsmålet: Har Europa-ideen overhovedet fænget europæeren?

Usikkerhed synes at være det mest markante træk i Deres og min opfattelse af det europæiske fællesmarked – EF – der somme tider somme steder omtales som at være mere end bare et handels(fælles)skab.

Ingen har bare gjort noget for *at begeistre* os for selve tanken om at udvide og styrke dette fællesskab – vor europæiske arv – ved først og fremmest at gøre os arven mere bevidst, dernæst ved at pege på værdien af at kunne værne om den.

En italiener har sagt, at det, Europa trænger til mere end noget andet netop nu, er en »samlende personlighed« – en Albert Schweitzer-type, som vesteuropæere uanset politisk og kulturel holdning kunne slutte op om som fællesskabets »gudfaderfigur«.

En sådan personlighed findes måske ikke – men udtalelsen siger noget om behovet.

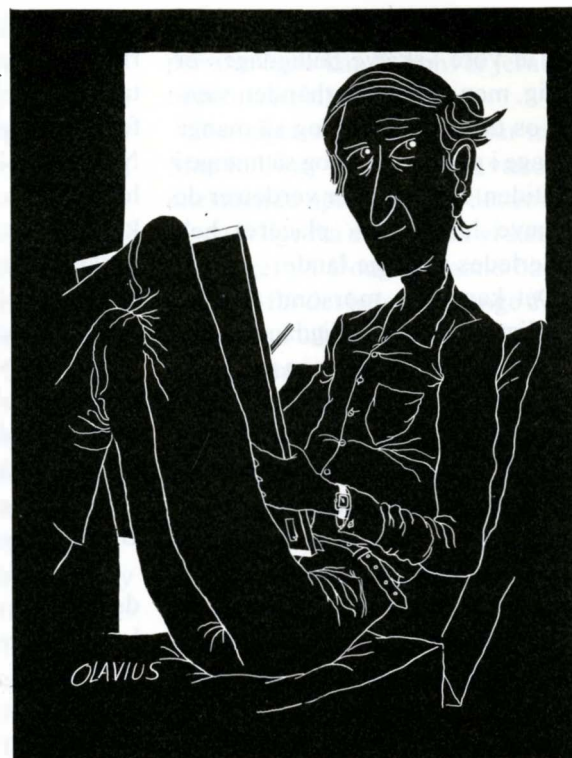
»Modellen«, der foresvæver de fleste, er selvfølgelig Amerikas forenede stater – men samtidig indser de fleste også forskellen imellem Europa og det amerikanske eksperimentets mangesprogede befolkning, der frit valgte og vælger ét sprog – engelsk – som »værktøj« for en nation, der begyndte at tage form på Nordamerikas fastland efter 1775.

Europa er anderledes og må derfor blive anderledes:

Her har vi en håndfuld stater, hvor sprog og kultur har udviklet sig selvstændigt og gensidigt påvirkende i årtusinder.

Der skal mere end fantasi til at forestille sig, at disse nationer en

Intet i Europa-oplysningsarbejdet hidtil bidrager til et portræt af en begeistret europæer – som det ses på mit selvportræt.



nærmere bestemt dag ville gå ind for ét fællessprog som »arbejdssprog og dermed henvise deres individuelle tunger – modersmålene – til brug stort set kun inden for hjemmets private vægge. *Det* er i praksis den amerikanske måde.

Europas måde må blive at udvide kendskabet til de europæiske sprog – og fantasiens vej må blive at forestille sig dagen på lidt længere sigt, når f.eks. franskmænden forstår dansk, italiensk, tysk, hollandsk og engelsk lige så naturligt som f.eks. danskeren forstår fransk, italiensk o.s.v..

Hovedsprogene er allerede almindelige skolefag. Et par mindre vigtige aktiviteter kunne »ofres« – om nødvendigt – til fordel for indførelse af italiensk og hollandsk i skolen for Danmarks vedkommende og tilsvarende for de andre EF-lande

samt i det hele taget højere prioritet for sprogundervisning.

Ad den vej kunne Europa-tankens nå *skolebørn*.

Det sproglige særkende for indfødte fra f.eks. den engelsktalende verden er, at de som regel kun forstår engelsk.

Særkendet for europæere bør være, at de taler europæernes sprog.

Sprog er i virkeligheden hoved»nøglen« til Europa-ideen – og til dens fuldbyrdelse.

Ingen, der allerede har haft bare lidt at gøre med polyglotten Bruxelles/Luxembourg er i tvivl om, at dens stab af oversættere og tolke kan tolkes som symptomatisk for usikkerheden i almindelighed.

Der er flere konkrete eksempler på, hvorledes inter-europæisk beslutningsarbejde direkte hæmmes/forsinkes af sprog»muren« imellem de udvirkende/besluttende

personer – fordi disse er afhængige af oversætter/tolke.

Præsentationen – markedsføringen – af Europa-ideen burde derfor have lagt meget stor vægt på betydningen af (at fremme) sprogkendskabet medlemslandene imellem.

I første omgang er det politikerne, der må lære! Måske burde nu en turnus til for enhver EF-politiker i de enkelte stater – svarende til den vel-orienterede forretningsmands studieophold i udlandet – for at skole politikeren i de forskellige EF-landes sprog og i deres få væsentlige afvigende leveformer?

A propos: Der er kun én sprogskole i verden, som magter at lære sine elever fremmede sprog til fuldkommenhed og holder det lærte levende – skolen hedder ægteskabet! Det ville være absurd – og uvenligt! – at foreslå, at EF-politikere skulle stile efter at gifte sig og helst stifte familie med indfødte fra medlemslandene og lade sig skille fra magerne efter tur på EF's »alter« – absurditeten nævnes alene for at illustrere *indlevelsesheden* i andre Euro-landes sprog og levevis, der er ønskelig (for ikke at sige nødvendig) for den enkelte EF-politiker. En sådan indlevelseshed er *idealet* at stile efter.

Den anden »nøgle« til Europa-ideen har noget at gøre med erkendelse af, at den europæiske arv er værd *at værne* om.

Som udtryk for Europa-tanken ville én uniform til Europa-landenes militære styrker rent visuelt understrege fællesskabet. Dens design skulle medtage det enkelte lands nationale flag som miniature-element (på bryst eller overarm) i de respektive tilfælde. Det er en selvfølge, at Europas forsvarsmæssige styrke er uforanderligt et NATO-anliggende. Europa-uniformen ville vise den øvrige verden såvel

som Euro-staterne indbyrdes, at Europa er en rigt facetteret enhed, der forstår betydningen af at kunne stå skulder ved skulder (som det hed før robotforsvaret blev udviklet!) til forsvar for sin rigdom om nødvendigt.

Ad den vej kunne Europa-tanken nå *ungdom*.

Ad sådanne – den udvidende oplysnings – veje burde Europa-ideen fremføres, så ville almindelig usikkerhed vige for sikkerhed og realistisk interesse.

Men hvad har vi fået – d.v.s. givet os selv af EF-oplysning – til dato? Intet, der bidrager til et portræt af en begejstret europæer!

Det mest iøjnefaldende eksempel på oplysning har – faktisk – briterne leveret uden at resultatet står mål med det ønskelige at gøre europæerne (her specielt briterne) deres europæiske arv mere bevidst. Måske endda tværtimod! Det skal nævnes netop fordi det viser den blindgyde i oplysningsmæssig henseende, hvori EF-ideen har bevæget sig til dato.

Briterne udsendte før deres optagelse i EF en brochuresamling (10 småbøger i alt) – tilnærmelsesvis efterlignet i Danmark – om England og Europa (»Factsheets on Britain and Europe«) samt en oversigtsliste over kontorer og institutioner, hvor alle – forretningsfolk, embedsmænd, enhver interesseret befolkningsgruppe/enkeltperson – kunne »øse« oplysninger om EF. »Er du sikker på, at du er rede?«, stod der på listens forside! Det var et virkeligt godt spørgsmål – som ingen gjorde sig nævneværdig ulejlighed med at skabe mulighed for virkeligt gode svar på!

Teksterne berørte flygtigt den europæiske arv – de koncentrerede sig derimod indgående om det rent handelsmarkedsmæssige lige fra

den oprindelige inspirator – U.S.A.'s Marshall-hjælp til det krigsruinerede Europa, som derved lærte noget vitalt om at samarbejde – via den europæiske kul/stål-union til Rom-traktaten... samt kontororganisationens mangfoldighed og opbygning i Bruxelles/Luxembourg.

Kort sagt: Meget om geografisk og handelsmæssig sammenhæng trykt i brochureudstyr på niveau med en pæn brugsanvisning for elektriske grydepander!

Europa-ideens egentlige modstandere bør selvfølgelig også nævnes her – for modstandere har også briterne en portion af!

Tilmed er modstanderne artikulerede, når de slår på Commonwealth-»strengene« og erindrer om Commonwealth-landenes »enorme uudnyttede ressourcer« og skuer bagud til »3,000 millioner dollars-gaven fra Canada til England under Verdenskrig II samt anden hjælp fra Australien og New Zealand« – de tre såkaldte »hvide« Commonwealth-områder. »*Commonwealth before Common Market*« er EF-modstandernes slagord, der blev forfattet allerede før Englands optagelse i EF og ikke ligefrem egner sig til at styrke briternes fornemmelse for deres både geografiske og kulturelle andel i Europa!

I betragtning af Europa-ideens epokeskabende karakter – 250 millioner mennesker i Europas fri stater erkender deres kulturelle fællesskabs arv og opretter verdens mest kompakte økonomi-område – blev præsentationen af Europa-tanken udført efter et princip, der kun kan betegnes: lemfældigt.

Men i modsætning til spildt mælk lader opgaven sig tage op – venner, romere, landsmænd!

Olavius

HENNING IPSSEN

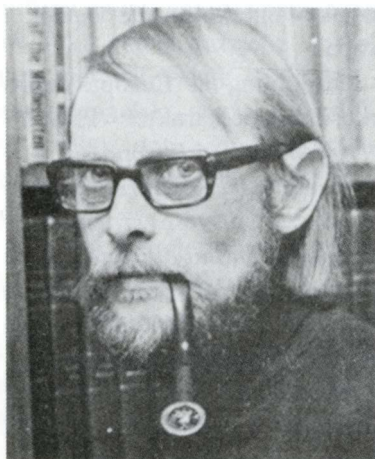
Henning Ipsen voksede op blandt arbejdere på Bornholm. Han blev student i Rønne og derefter læreruddannet på Skårup seminarium ved Svendborg. Der er meget af en pædagog i ham også som forfatter. Han har evnen til at være tydelig uden at den kunstneriske kraft går af ham. Det ses i hans sidste novelle, »Tunnel til friheden«, hvor ønsket om flere penge og dermed bedre livsforhold får arbejderen til at sætte helbredet på spil.

Det mangler ikke på advarsler i Ipsens forfatterskab mod at undertrykke medmenneskeligheden. Titelnovellen i novellesamlingen »Kikkerne« handler således om hvordan en familie, hvor faderen tæver sine børn, får fornøjelse ud af en eftermiddag ved at stå og glo på en cyklist der er blevet kørt ned af en bil.

Henning Ipsen er en forfatter der både kan skrive forstående og kritisk om arbejdere. Han kender miljøet indefra. Kendt i den store offentlighed blev han, da hans serie »Regnvejrs og ingen penge« gik over tv-skærmen. Men da havde han allerede seks bøger bag sig. Han debuterede med novellesamlingen »De tavse huse« i 1956 og har siden skrevet tyve bøger.

Henning Ipsen har ind imellem eksperimenteret med sin skrivemåde. Men tyngden af hans forfatterskab ligger i en sprogligt sikker beskrivelse af miljøer og problemer. Han er en af de få forfattere herhjemme der kan leve af at skrive. Men det kræver stor flid. Foruden at skrive sine bøger, tv-spil og radiospil arbejder Ipsen som en meget dygtig oversætter. Og han skriver bog anmeldelser, tv-anmeldelser og avis-artikler.

Henning Ipsen bruger sin litterære professionalisme til noget væsentligt, til at udbrede humanisme og indsigt i mennesker.



Tunnel til friheden

Af Henning Ipsen

Afgang fra hjemmet betød altid de samme spørgsmål og svar.

– To du nøglerne, Jesper? spurgte mor.

– Det troede jeg du gjorde! svarede far og begyndte at rode i samtlige lommer, indtil det viste sig, at han alligevel havde nøglerne. Som altid.

Nå, til gengæld var der heller aldrig blevet stjålet noget hos dem, som han plejede at sige.

– Hvem skulle også hugge noget her? spurgte Mette.

– Årh, mormors chatol er værdifuldt, svarede mor med ejerstolthed.

– Hvordan skulle en tyveknægt få det ud ad den smalle dør, sagde Mette som gik i skole og lærte skepsis på mer end et sprog, som far ikke forstod. Og når selv Jesper ikke forstod noget, var det videnskab, fastslog mor.

– Jeg fatter bare ikke hvordan I fik det ind uden at skuret her brasede sammen, fortsatte Mette.

Det var dumt at sige sådan, for huset var fars ømmeste punkt. Det ene øjeblik larmede han over de lejkaserner som var blevet smækket op næsten uden mørtel dengang fabrikkanterne pludselig fik brug for arbejdskraft fra landet, og det næste fablede han om at flytte derfra så snart de fik råd til det. Når han vandt i tips eller lotteriet – hvad ellers? Havde jævne folk anden chance for at skaffe penge af den størrelse?

– Nej, det er sandt, sagde mor med ømhed i stemmen, du slider hårdt, og du hverken ryger eller drikker, men alligevel kan vi ikke skrabe pengene sammen.

– Nå nå, svarede far, det skal nok lykkes mig. En dag.

Det sikreste tegn på at kvarteret var i et forfald som begyndte den dag det blev klasket op, var at den

ene butik efter den anden lukkede. Ostejensens rude var forlængst tørlagt efter i årevis at have leget Niagara, den halte skomager havde pakket sin læst, hestslagterens butik var en overgang slagteriudsalg og derefter en sort rude som dække for pornohandelen, selv slikmutter var draget af med sine glas, og når slikbutikken lukker er kvarteret ret økonomisk afskrevet.

Mange af Mettes kammerater var flyttet ud i forstæderne hvor far drømte om at brede sig i værelser med lys gulvflak i stedet for den mørke stragola, i en bolig med have eller en altankasse med sol til at varme spirerne. Men de var blevet på skansen.

De nye naboer var tilflyttere fra landet (akkurat som i halvfemserne) der ikke kunne klare terminerne, det var unge studenter som uden at rødme påstod at kvarteret havde miljø, og det var fremmedarbejdere som havde fået koner og børn herop. Det lå i luften at mor ikke var vild efter at Mette skulle omgås dem for meget.

– Det kan være nok med én, som mor plejede at sige uden at uddybe sin bekymring for at det skulle gå ligesom med Mettes storesøster Nanna der var flyttet til England med sin Ahmad. Selv om han var mejeriingeniør, var og blev han noget mor ikke forstod. Flink nok, god mod Nanna, men alt det karry han spiste! Og hvis de flyttede endnu længere væk . . . nej, det var ikke til at tænke på.

Far løste ofte kryds og tværs. Ganske vist kunne selv en førstepræmie ikke bringe dem ud af en lejlighed, hvor tapetet sprang med store knald så snart det blev tørt i vejret og sank sammen i poser når fugten atter meldte sig, men det var godt at holde hovedet i sving når man kom træt hjem fra arbejde.



– Ligesom de smidighedsøvelser vi laver i skolen, sagde Mette.

– Puv! I skulle bare ud og bestille noget, ligesom vi andre i sin tid.

– Jamen Jesper, sagde mor.

– Ja, arbejde, sagde jeg! Få hæn-
derne op af lommen.

– Og du bestemmer hvad der er arbejde, ikke? sagde Mette. Hvad med frøken Lyng – hun slider med at farve garn og spinde og væve de billedtæpper . . .

– Som om det skulle være arbejde. Det er jo fornøjelse.

– Så er det mor laver herhjemme måske heller ikke arbejde? råbte Mette.

– Hva? Nåh jo, det . . . det er det

vel. Men det er da også noget helt andet. Hun gør rent og sådan . . .

Mor gjorde også rent på skolen. Arbejdet ude hjalp til at de uden bekymringer kunne »holde Mette til bogen« som far sagde ved højtidelige lejligheder, så hun kunne få en bedre start end sine forældre. Men den store gevinst lod vente på sig.

– Næ, nu skal I høre! sagde far en dag hvor han kom hjem før fyraften og mor allerede var nervøs for at han måske var blevet fyret.

– Fristillet kalder de det i vore dage, sagde far, som om det er bedre. Nej, jeg er ikke blevet fyret. Det er meget bedre. Prøv og gæt!

Mor var ikke god til at gætte; før hun fandt på noget, fyrede Mette altid løs: valgt til statsminister« forfremmet til chef for Nationalbanken? fået Nobelprisen?

Far så misbilligende på hende, pludselig værdig.

– Ingeniøren spurgte mig om jeg ville med på holdet i tunnelovnen ude på teglværket i aften. Den skal reparerer i nat så de kan arbejde videre i morgen. Han valgte tre af svendene og så mig! Vi får 200 procent.

– Åh Jesper, det var vel nok . . .

Mor smilede og smilede, men for usikkert til at det blev stor glæde.

– Så må det være skidefarligt, sagde Mette.

– Farligt, hvad mener du med det? Varmt selvfølgelig.

– Er den ikke slukket?

– Joh, de slukker den nu, og så går vi ind i aften. Vi får udleveret asbesthandsker og sådan.

– Hvordan har de fået dig til at hoppe på den? sagde Mette stridbart.

Mor prøvede at tysse på hende, halvhjertet.

– De tog mig fordi de ved de kan stole på mig!

– Sagde ingeniøren det?

– Ja. Det er sgu første gang han ligefrem har rost mig.

Eftersom hans ansigt lignede en sol, fik Mette ikke lov til at kommentere yderligere. Hendes mor skred straks ind og foreslog at de skulle have noget bedre at spise end den plukfisk hun havde tænkt sig, og derefter blev alt vild aktivitet – for de to – mens far på kanten af en avis regnede ud hvor meget det kunne blive for en nats arbejde.

Han dukkede op i køkkendøren med sine nedkradsede tal.

– Ved du hvor meget den tunnelovn giver? spurgte han uden at vente gætterier. Med det vi har lagt

til side, er jeg lige ved at tro vi er over halvvejen til en udbetaling.

– Næ, tror du? sagde hun.

– Tunnel til friheden, hva? sagde Mette og prøvede at lyde så glad at det ikke forstyrrede hans glæde igen.

– Ja! svarede far. Noget lærer du alligevel derhenne, hva?

Middagen blev ikke den lovede fest fordi far hele tiden sad på spring for at nå rettidigt ud til teglværket sammen med de andre. De ville ganske vist komme og hente ham i firmaets rugbrød, men han skulle ikke sinke nogen.

– Sådan noget skulle man bare have lidt mere af, sagde far, så var den snart hjemme.

– Ja, svarede mor og så forknytt ud.

– En halv million og alting frit, som bedstefar sagde, så skulle jeg ikke klage.

En time efter midnat ringede det på døren. Mor hørte ingenting, men Mette havde ligget og læst for længe og gik straks ud til fordøren.

Der stod hendes far, støttet af en mand i kedeldragt. Far gylpede, og den anden spurgte hurtigt efter deres wc. Mette sprang til side og åbnede døren til det rum som far selv havde indrettet.

Chaufføren hjalp Jesper ind og holdt om ham mens han kastede op i kummen.

Mette gik ind for at vække sin mor, hvilket ikke var let. Hun havde aldrig vidst at hendes mor sov så tungt, og mens hun var mindre var mor altid vågnet så snart der skete noget uregelmæssigt.

Mor satte sig endelig op i sengen, med halvt lukkede øjne. Hun sad og hang mens Mette ruskede i hende.

– Kan du ikke høre? sagde Mette. Det er far!

– Hva? – Mor, vågn nu op, hvad er der i vejen?

– Åh jeg . . . tog en pille . . . jeg var så . . . mumlede hendes mor og prøvede at komme ned at ligge igen.

Mette gav ikke op, hun hev sin mor uden for dynen, helt ned på gulvet.

Derefter løb hun ud i gangen igen. Far så op på hende med matte øjne, han prøvede at smile, men der var en sur lugt af opkast fra hans mund.

– Hjælp mig lige, sagde kedeldragten til Mette.

I fællesskab ville de styre mod soveværelset, men far rystede på hovedet og strittede imod.

– Ikke derind, behøver ikke forstyrre Karen.

– Jamen hvor så?

– Stuen, mumlede han med sammenknebne læber.

– Skal du igen? spurgte chaufføren.

Far nikkede og Mette for ud efter en gulfspand. I mellemtiden havde chaufføren fået far ind i stuen og bokset ham ned på sofaen.

Mette stak spanden ind under fars hoved, men han hviskede Nej.

Så kom mor, i en døs som Mette aldrig havde set hende i.

– Du må hellere se lidt efter ham, sagde chaufføren stille til Mette.

– Hvad er der i vejen?

– Gasforgiftning. Fandens til svineri. Asbesthandsker – jo godmorgen, men de lader dem gå ind før gassen er ude. Og de kan ikke arbejde med masker på i den varme.

– Jeg sagde det også til ham, begyndte Mette.

Far afbrød hende med tynd stemme fra sofaen. Han lød så forlagt og uden håb om bare at komme på benene igen.

– Ellers står alle folkene uden arbejde i morgen.

Chaufføren gik, og Mette lavede kaffe. Da hun kom ind i stuen igen, var far faldet i søvn under det ter-

nede uldtæppe, og mor sad lysvågen ved siden af med spanden på rat.

Næste morgen var far gul i hovedet, men han stod op som han plejede. Mor var der ikke, hun var endnu ikke kommet hjem fra sit ugentlige rengøringsjob hos sagføreren.

Far havde lavet morgenmad til dem.

– Du skulle aldrig have taget det arbejde, sagde Mette, jeg sagde jo at de røvrender jer . . .

Han virrede bare med hovedet, stillede marmelade frem, slog ud med hånden som han plejede.

– Jeg får mine penge alligevel, sagde han.

– Du skulle have erstatning!

– Årh, sådan et skvat er man vel heller ikke.

– Det er på den måde det kan blive ved, sagde Mette vredt. Fordi I skal være sådan nogle forbandede mandfolk!

Han sagde ikke engang noget om rødstrømpe, som han plejede. Han sagde noget andet.

– Og så sendte de en ung knægt derind . . . en der aldrig har været murerarbejdsmand!

Mette stirrede undrende på ham. Han var bitter.

Senere da mor var kommet hjem, oplevede Mette at moderen ikke ville lade ham gå alene til arbejde. Hun insisterede på at følge med for at være sikker på at han ikke var sløj endnu.

– Vi kan da bare lade som om vi er ude at handle, sagde hun.

Da de var kommet ned på gaden, spurgte mor ikke om han havde taget nøglerne. Hun tog ham under armen og gik. De så pludselig mindre ud end de plejede da de langsomt gik ad fortovet.

Og den ny lejlighed var lige så fjern som den altid havde været.

David Bunnage, Nils Mortensen og Anders Rosdahl har på grundlag af en af Socialforskningsinstituttets undersøgelser udgivet første bind af *Tenikken og Arbejderen*, der omhandler hvorledes teknikken har påvirket arbejdssituationen.

Hvorledes har teknikken indvirket på arbejderens hverdag? Det kan slås fast straks, at automatiseringen ikke har afskaffet trivielt idiotarbejde, således man forestillede sig for år tilbage, da en fabrik skulle kunne passes af hvidkitlede arbejdere med hvid flip og slips.

Selv her i automatiseringens tidsalder er der stadig masser af surt slid, monotomt og trivielt arbejde. Maskinerne ordner stadig ikke det hele, som mange i vild ønsketænkning har forestillet sig. Det ser ud til, at man ved tekniske ændringer først og fremmest har tænkt i økonomiske baner og ikke i de enkelte arbejders trivsel. Det er i mange tilfælde muligt at byde på meningsfyldt, kreativt udviklende arbejde, om det bare sættes rigtigt i system.

Stærke økonomiske kræfter spiller ind, men undersøgelsen viser, at automatiseringen kan have sine fordele for arbejderen. Akkordarbejde indskrænkes således de fleste steder, men på den anden side øges omfanget af skifteholdsarbejde. Stigende arbejdstempo var at spore ved serieproduktioner og ikke så meget ved kontinuerlige produktioner og i vedligeholdelsesafdelingerne.

Undersøgelsen synes at ramme en pæl gennem den opfattelse, at det håndværksprægede arbejde er ved at forsvinde. Det medgives, at nogle former er forsvundet, men samtidig har udviklingen gjort, at nye former for håndværksarbejde er opstået, navnlig indenfor sekto-

rer med reparations- og vedligeholdelsesarbejder.

Resultaterne af undersøgelsen synes at vise, at vi her i Danmark er noget bagefter på uddannelsesområdet. Ikke på den måde, at vore arbejdere ikke kan nok. Tværtimod er det således, at de i mange tilfælde er overkvalificerede, og det er på mange måder galt, for det er spild af uddannelse, der kunne have været mindre, men mere hensigtsmæssig, som man kan se det i nogle af vore nabolande.

Problemet er, at man faglærte kun har brug for ganske lidt af det, de har lært i læretiden. Deres job ville ofte kunne bestrides af ikke faglærte. Undersøgelsen konkluderer, at meget af den faglærtes kunnen, som han nu har brug for i et bestemt job, er kommet til senere.

Man vil af dette naturligvis ikke kunne udlede, at en læretid er spildt, for så enkelt er det ikke. Det kunne derimod nok se ud til, at vort uddannelsessystem er lidt forældet og ikke rigtig har holdt trit med den tekniske udvikling. Uden tvivl er vort faglige system lidt for stift og ofte betinget af fagpolitiske forhold.

Viser undersøgelsen, at overkvalificering er hyppig, så viser den også, at det var meget sjældent en arbejder manglede kvalifikation til at udføre lige netop det arbejde, han var sat til. Alligevel ønskede, en af hver otte af adspurgte arbejdere, en bedre uddannelse.

Næsten ingen af de kvindelige arbejdere havde noget ønske om bedre uddannelse, hvilket jo nok hænger sammen med, at kvinder traditionelt er blevet sat til lettere, rutinepræget arbejde, hvortil større uddannelse ikke har været særlig nødvendig.

Behovet blandt mandlige arbejdere var størst blandt dem, der i

forvejen havde uddannelse og som var under 50 år. Af denne kategori var de 30-50 årige mere ivrige efter at få mere uddannelse end deres arbejdsledere mente det nødvendigt.

De 30-50 årige med ringe uddannelse syntes i det store og hele ikke at have et personligt behov for større uddannelse. Med hensyn til denne kategori var arbejdslederne de ivrigste, når det gjaldt at skaffe uddannelse. Det samme var tilfældet med de meget højt kvalificerede, der i det store og hele ikke mente, at de havde ekstra uddannelse nodig.

Som et resultat af undersøgelsen i forbindelse med, hvad man kan vente sig af fremtiden, gør forfatterne opmærksom på, at arbejderne, også som en følge af økonomi på arbejdspladsen, vil blive stillet overfor store krav med hensyn til forståelse for virksomhedens funktioner og arbejdsgang. Det kan blive nødvendig med en udviklet formuleringsevne, og kendskab til organisation, arbejdstilrettelæggelse og økonomi kan få stor betydning for den enkelte arbejder i en ikke så fjern fremtid.

Chris Parø

PERSONALIA

Dødsfald

Pens. lokomotivfører N. H. Blume er afgang ved døden d. 17. juni 1975.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

S. A. Pedersen,
lokomotivfører, Fa.



DEN FILOSOFISKE TEGNER

Se, Gaa-dér gik en af
poptimistlitteraturlærens etklærede
kritikeryndlinge - i én periode
producerede han 3 skuespil, 9 romaner,
46 noveller, 4 kronikker og tekst på
5 supermarkedbareposer
hver
måned

