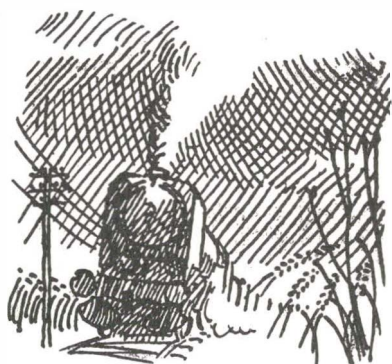




12

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE

Repræsentantskabsmøde i CO I



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. DECEMBER 1970 — 70. ÅRGANG

12

Indhold:

Repræsentantskabsmøde i CO I	2
Regeringens indkomstplæg	7
På tur med Tokaido-ekspressen	9
Overarbejde og særlige ydelser	14
Egon Rasmussen død	15
Personalia	16
Damernes Dag	18
Indholdsfortegnelse	20

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.

CO I afholdte ordinært repræsentantskabsmøde i København den 18. november d.å.

Efter den organisationsmæssige ændring af centralorganisationen valgtes ny hovedbestyrelse. Til formand valgtes Børge Aanæs, Dansk Jernbane Forbund under meget stort bifald.

Til næstformand foresloges Aage Andersen, Dansk Postforbund, Anton Dalsgaard, Dansk Politiforbund, og E. Greve Petersen, Dansk Lokomotivmands Forening. Ved den skriftlige afstemning fik Anton Dalsgaard 90 stemmer, Aage Andersen 19 stemmer og E. Greve Petersen 14 stemmer.

Ved hovedbestyrelsens konstituering valgtes E. Greve Petersen til centralorganisationens kasserer.

I sin beretning om virksomheden i den forløbne 2-årige periode kom formanden, Børge Aanæs, ind på en lang række vitale tjenestemandsproblemer.

Vi plukker af beretningen nogle af de centrale problemer.

To store arbejdsopgaver pålagt af repræsentantskabet

Skal vi tage vort udgangspunkt i drøftelserne på sidste repræsentantskabsmøde, så er der to meget væsentlige beslutninger, som pålagde forretningsudvalget arbejdsopgaver, der strækker sig langt ud over en 2-årig periode, men hvis gennemførelse har været forelagt på ekstraordinære repræsentantskabsmøder til godkendelse.

Jeg tænker her først og fremmest på den vedtagne udtalelse, hvori man sagde, at repræsentantskabet ser med forventning mod en snarlig afslutning af tjenestemandskommissionens arbejde og udtalte, at hele reformlovgivningen måtte færdigbehandles som en helhed, idet man samtidig pegede på, at der også under et fremtidigt lønsystem måtte være adgang til hyppige forhandlinger vedr. tjenestemændenes lønforhold, således at lønnen kan ajourholdes med den for øvrige indkomstgrupper konstaterede lønudvikling, og man fastholdt, at tjenestemandslønningerne også *fremover må være undergivet en automatisk dyrtidsregulering.*

Dyrtidsregulering

– det sidste har fået fornyet aktualitet i de sidste dage, men det spørgsmål skal jeg vende tilbage til senere.

Det andet punkt var vedtagelsen, der pålagde FU at udarbejde forslag til ændet struktur for centralorganisationen.

Ekstraordinære repræsentantskabsmøder

For begge punkters vedkommende blev beslutningerne som sagt fulgt op af ekstraordinære repræsentantskabsmøder, der grundigt behandlede de foreliggende forslag.

For tjenestemandreformens vedkommende skete det den 30. marts 1969, hvor materialet fra tjenestemandskommissionen blev gennemgået og diskuteret, og resultatet blev, at et flertal kunne gå ind for reformens gennemførelse.

På denne baggrund finder jeg det ikke rigtigt i dag at komme ind på denne reforms principper eller at indlede en diskussion om tjenestemandreformen, jeg skal derfor i det følgende kun beskæftige mig med det, der fulgte efter at reformen fra og med 1. juli 1969 blev tjenestemandsløvslov.

For så vidt angår centralorganisationens strukturforslag, så blev disse behandlet på et ekstraordinært repræsentantskabsmøde den 10. marts d.å.

Også på dette møde diskuteredes problemerne på demokratisk vis, men selvom der helt naturligt heller ikke om dette spørgsmål kunne være enighed på alle punkter, så lykkedes det i fuld enstem-

mighed at gennemføre nye vedtægter for centralorganisationen, og det er på grundlag af disse vedtægter, vi i dag skal afvikle vort møde.

For så vidt angår sekretariatet skal jeg i slutningen af beretningen referere de planer, som forretningsudvalget arbejder efter.

Tjenestemandsløvslovens omfang

Som det var tilsigtet blev tjenestemandsløvsloven stærkt forenklet ved reformens gennemførelse, idet den nu omfatter 8 sider lovtæst i lov nr. 291 af 18. juni 1969 »Lov om tjenestemænd i staten, folkeskolen og folkekirken« samt 6 sider i lov nr. 292 af samme dato »Lov om tjenestemandspension«.

Disse 2 love må betragtes som grundlæggende for tjenestemandssystemet, og forudsat at der fremtidig kan opnås enighed om løn- og klassificeringsbestemmelser, bliver det også de eneste lovbestemmelser for statens tjenestemænd.

Men ved gennemførelse af reformen blev en tredje del om »tjenestemandslønninger m.m. og klassificering af tjenestemandstillinger i staten, folkeskolen og folkekirken« også gennemført i lovform,

men formelt som midlertidige bestemmelser, idet § 1 siger, at reglerne i denne lov er gældende til ny aftale måtte blive truffet, og vi har allerede to gange truffet aftaler, der ændrer lønskalaen jfr. § 2, men herom senere.

Aftale om bibeholdelse af tidligere bestemmelser

Men forenklingen forudsatte, at en del af de tidligere lovbestemmelser overførtes til aftaleområdet, og det var ikke noget, man kunne klare på få dage. Det blev derfor med de fire forhandlingsberettigede tjenestemandorganisationer aftalt hvilke lovbestemmelser fra lønnings- og klassificeringsloven af 1958 samt hvilke ministerielle cirkulærer, der skulle oprettholdes, indtil ny aftale måtte blive truffet.

Det blev en liste, der kom til at omfatte ca. halvdelen af de hidtil kendte paragraffer

Aftaleretten og grænseaftale

Det nye aftalesystem forudsatte, at der blev indgået en hovedaftale mellem lønningministeriet og de centralorganisationer, der ønskede at være part i aftalen, og som en forudsætning for at blive part

Det sidste forretningsudvalg i CO 1 inden strukturændringen. Fra venstre mod højre: Sven Gerdrup, Carl Andersen, S. Laustsen, B. Anæs, E. Greve Petersen, Bjørn Smith, Verner Hansen, K. B. Knudsen, H. V. Johansen, Poul Pedersen, J. Lindekilde Hansen, Anton Dalsgaard, Hans Christensen, Svend Kristensen, Aage Andersen, H. Stidsen, Øjvind Larsen, Helge Hansen og Poul Frederiksen. Hans Jensen var fraværende.



i hovedaftalen var det en betingelse, at der var indgået en grænseaftale mellem de pågældende CO'er.

Det var ikke problemfrit at lave en sådan grænseaftale, men det lykkedes måske mere på grundlag af traditioner end efter en logisk linie. Af samme grund måtte vi afvise et par henvendelser om omflytning mellem centralorganisationerne, ligesom vi med hård hånd måtte placere de nye grupper efter det traditionelle mønster.

Forhåbentlig kan denne uklare grænse-udredning en dag være medvirkende til en større sammenslutning – i hvert fald mellem CO I og CO II.

Men der blev ikke draget nye centralorganisationer ind i grænseaftalen, og det blev derfor fastslået, at hovedaftalen måtte omfatte og indgås af de fire centralorganisationer, der i forvejen har gennemført et organiseret samarbejde i SLF (Statstjenestemændenes og Lærernes Fællesudvalg).

Forhandlingsdelegation

For at systemet kunne fungere stod herefter kun tilbage at aftale regler for delegation af forhandlingsretten til de enkelte organisationer.

Fra vor side har det hele tiden ligget klart, at der ikke var tiltænkt nogen begrænsning i den enkelte forenings forhandlingsret. Vi har derfor som udgangspunkt overfor ministeriet brugt følgende grundregel:

Tilsluttede foreninger har *forhandlingsret* med nærmeste foresatte, styrelse, departement og resortministerium i alle spørgsmål, der kun vedrører egen forening, og *aftaleret* for så vidt angår ikke-generelle løn- og ansættelsesvilkår.

Der har været nogle problemer på arbejdsgiverside bl.a. om hvilke spørgsmål, der alene kan afgøres af lønningsministeriet, men disse synes nu at være afklaret, og der er godkendt og udsendt et cirkulære herom.

På grundlag heraf har forretningsudvalget allerede i flere tilfælde efter forudgående forhandling delegeret aftaleret til tilsluttede foreninger, hvor tilsvarende delegering er foretaget fra lønningsministeriet til en styrelse eller ministerium.

Indgåede aftaler

Som led i reformens gennemførelse var det forudsat, at lønningsrådet skulle gennemgå og sanere honorarerne, hvilket stort set var ensbetydende med afskaffelse

af alle honorarer og pålæggelse af de arbejder, der betales honorar for, som tjenestepligt.

Man stødte her på en vanskelighed med de såkaldte »rådighedshonorarer«, der betales for ydelser udenfor normal arbejdstid eller som kompensation for overarbejde og lignende.

Man blev hurtigt klar over, at generel afskaffelse af disse honorarer ville medføre store vanskeligheder for staten og blive en bekostelig affære. Lønningsrådet henstillede derfor, at der blev indgået en aftale mellem lønningsministeriet og centralorganisationerne om, at disse honorarer indtil videre kunne bibeholdes som særlige tillæg for det særlige arbejde.

Aftalen blev indgået, men det er forudsat, at en gennemgang skal finde sted. Principielt må vi holde for, at tillæggene bør bortfalde og erstattes med de ydelser, der gælder jfr. tjenestetidsbestemmelserne, men vi må erkende, at sagen har to sider, og man må nok søge at forhandle sig tilrette i hvert enkelt tilfælde.

Af andre indgåede aftaler kan nævnes: *Betaling for naturalydelser*, det vil sige de ydelser, som tjenestemænd skal betale, når ophold, forplejning o.l. indgår i arbejdet.

I disse satser indgår kun 3 stedtillæg, hvilket betyder, at betalingen i hovedstadsområdet ligger ca. 15 pct. over betalingen i det øvrige land.

Den færøske bestillingstillægsordning: Midlertidig aftale om forlængelse – en slags stedtillægsordning for Færøerne.

Funktionsvederlag beregnes som ved forfremmelse på hjemstedet.

Time- og dagpengesatser henført til nye lønrammebetegnelser og *time- og dagpengesatser* beregning efter hidtidig kommunestruktur.

Forhøjelse af satserne er foreslået, men vi kan forvente et udvalgsarbejde om revision og ændring af reglerne.

Ansættelse på åremål og kongelig udnævnelse.

Tjenestetidsudvalget af 1965 har været i funktion og har afgivet to betænkninger, hvis resultater er overført til aftaler, hvorefter udvalget er ophævet.

Særlige ydelser

For så vidt angår særlige ydelser afviste formanden for tjenestetidsudvalget, at der var mulighed for forhøjelse ud-

over, hvad der i samme periode var opnået af forhøjelser på det private arbejdsmarked (20 og 30 øre), og at en revision af satserne her ud over evt. måtte afvente og indgå i puljefordelingen pr. 1. april 1971.

I forbindelse med lønforhandlingerne om anden del af mæglingforslaget (forhøjelse af timelønnen på det private arbejdsmarked med 15 øre i timen fra 1. lønningssuge i marts måned 1970) lykkedes det imidlertid at få en aftale, som muliggjorde det videre arbejde i tjenestetidsudvalget.

I tilslutning hertil opnåedes enighed om fortsat behandling i tjenestetidsudvalget af spørgsmål omkring den i 1969 aftalte nedsættelse af tjenestetiden i takt med arbejdstidsnedsættelsen på det private arbejdsmarked i efteråret 1970, herunder den nødvendige tilnærmelse af godtgørelsen for arbejde på ubekvemme tidspunkter til det private arbejdsmarkeds regler herom.

Ministerien satte som sin betingelse herfor, at vi ikke måtte aftale satser, der kunne rejse modkrav fra det private arbejdsmarked.

Man foretog herefter sammenligning, dels med ydelserne efter LO og DA's aftale om holddriftstillæg og dels med jernindustriens satser for forskudt arbejde.

Efter de videre drøftelser i tjenestetidsudvalget opnåedes et resultat til et skitseforslag, som CO I's forretningsudvalg fik forelagt den 2. juni i år.

Arbejdstiden følger det private arbejdsmarked og nedsættes med $\frac{3}{4}$ time pr. uge, der under visse forhold kan sammenspares til hele fridage, ialt 5 pr. år.

Uafklaret ikrafttræden 1/9, 8/9 eller 1/10.

Opsparingsreglen for nattjeneste i tiden 17–6 opretholdes, således at der opsparer 2 timer til hele *fridage* (hidtil arbejdsfri dage) for hver 44 timer.

Denne erstatningsregel indgår i betingelsen for natpenge, idet det private arbejdsmarked kun har $\frac{1}{2}$ time kortere arbejdstid for 2. og 3. skift.

Natpengebetalingen forhøjes

Det tilbudte beskedne beløb 1,40/2,80 er ikke et ultimatum, men til gengæld var det krævet fra arbejdsgiverside, at dyrtidsreguleringen af særlige ydelser skulle bortfalde.

Mulighed for forhøjelse af lørdag/søndags-betalingen med ca. 40 pct. for lørdage og ca. 70 pct. for søndage.

Udvidelse til weekend-betaling fra fredag kl. 17 afvises.

Helligdagsfriheder udvides fra 22 til 30 med erstatningsregler som nu.

Søndagsbetaling for Grundlovsdag og juleaftensdag, men ikke nytårsaften.

Afskaffelse af firedelt tjeneste.

Et stort flertal i forretningsudvalget kunne tilslutte sig at udnytte den mulighed, der lå i dette skitseforslag, men postforbundets hovedbestyrelse havde på et møde dagen i forvejen bundet sig til et forslag, hvis krav ikke fuldtud blev imødekommet i skitsen, hvorfor man stemte imod.

Det stillede CO I's næstformand, Aage Nielsen, i en vanskelig situation, idet han som CO I's medlem af tjenestetidsudvalget naturligvis måtte følge de beslutninger, som forretningsudvalget tog, men han følte sig samtidig bundet af sit eget forbunds krav om ikke at godtage en ordning, som ikke opfyldte de af Dansk Postforbund stillede krav.

Uden at vi i dag skal beskæftige os med disse interne stridigheder, vil jeg gerne her beklage de konsekvenser, dette fik for Aage Niensens tillidsmandsvirksomhed.

Tjenestetidsudvalget fortsatte arbejdet og færdiggjorde betænkningen. De uafklarede spørgsmål løstes efter de retningslinier, som vi havde godtaget i CO I's forretningsudvalg. Natpengesatserne beregnet pr. 1. oktober blev forhøjet fra 1,25/2,50 til 1,50/3,00 og helligdagsbetalingen fastsættes med en ensartet sats for lørdag/søndag forhøjet fra 2,36 til 4,00 kr. Dyrtidsreguleringen fastholdtes fremover og ikrafttrædelsesdatoen blev rykket til 1. september.

Endelig godkendelse skete på forretningsudvalgsmøde den 1. juli, kun Dansk Postforbunds repræsentanter i forretningsudvalget stemte imod.

Konsekvenser af et afstemningsresultat

Man kan måske mene, at det var uheldigt, at der ikke opnåedes fuld enighed i forretningsudvalget. Men man må gøre sig klart, at med de forskelligartede interesser, vi skal varetage i centralorganisationen, vil det ind imellem være vanskeligt – for ikke at sige umuligt – at opnå 100 pct. enighed, men det er efter min personlige opfattelse ikke nogen ulykke, når blot man på demokratisk vis vil respektere en demokratisk valgt forsamlings ret til at bruge sit flertal.

Hvis vi skal slippe nogenlunde helskindet igennem kommende opgaver, tror jeg, at man ikke alene i CO I, men også i samarbejdet med de andre centralorganisationer skal forsøge at holde uoverensstemmelserne indenfor vore egne døre og undlade at blande offentligheden heri. Derfor skal vi forelægge vore synspunkter, diskutere problemerne – kort sagt tage slagsmålet for lukkede døre, og derefter, såfremt vi ikke er 100 pct. enige, respektere det demokratiske flertal.

Jeg har sagt dette – ikke for at ribbe op i noget, der er sket, som vi efter min opfattelse ikke skal diskutere i dag, men for at klare begreberne for fremtiden, hvor de store problemer vil opstå ved puljefordeling og lignende, og hvor det kan blive nødvendigt at træffe beslutninger ved afstemning, hvis vi ikke skal standse udviklingen.

Lønforhold

Iøvrigt kan vi efter tjenstemandsreformens fulde gennemførelse pr. 1. oktober 1970 kontastere, at lønskalaen virker efter hensigten, idet vi ved aftale har fået denne ændret fra 15 700 via 16 000 til 16 400, hvilket i perioden giver en generel lønstigning på knap 4½ pct.

I samme periode er priserne steget med knap 10 pct., hvilket fremgår af pristallets stigning fra 130 til 142, hvilket igen har udløst 4 dyrtidsportioner, og det er vel et stort spørgsmål, om vi kunne have opnået dækning for denne stigning, hvis den automatiske dyrtidsregulering var ophævet.

Stedtillægget

I lønandelen tæller også stedtillægget, og det er næppe for meget sagt, at det er den lønandel, der har været mest røre om.

Da det i 1969 lykkedes at opretholde de gamle stedtillæg satserne b, c, d og e sideløbende med de nye satser H Nøs og A, var det tænkt som en midlertidig ordning, hvorved vi fra organisationsside forudsatte, at afskaffelse eller ændring af de gamle satser kunne ske over en længere periode.

Folketingets lønudvalg fremskyndede imidlertid revisionen af stedtillæggene ved at fastslå, at en revision på grundlag af nyt talmateriale fra Danmarks Statistik skulle finde sted pr. 1. juli 1970.

Der er ikke sket noget på dette område endnu, men da der også fra med-

lemsside er et stærkt pres for at fremskynde revisionen, må vi gå ind i drøftelser herom, såsnart det er muligt.

Det må erkendes, at en revision giver mulighed for forbedringer og oprykninger, ikke mindst i områder, der efter kommunestrukturen er sammenlagt, men desværre må vi samtidig også se i øjnene, at en revision kan medføre total afskaffelse af stedtillæg i d og e områderne, som det allerede var foreslået af kommissionen i 1968.

Dette kunne vel klares, hvis der stod en bevilling bag stedtillægsrevisionen, således at visse satser og områder kunne hæves, uden at andre straks skulle miste noget, men hvis revisionen skal hvile i sig selv, bliver det en meget vanskelig opgave at opnå enighed om, og jeg så gerne, at politikerne selv tog ansvaret for den fremskyndende revision.

Vi må imidlertid afvente et udspil fra lønningsministeriet, derfor tror jeg ikke, det tjener noget formål at starte en stedtillægdiskussion i dag. Forøvrigt tror jeg godt, at vi kan blive enige om, at lønforskellen efter vor opfattelse er for stor, men på det private arbejdsmarked er forskellen endnu større, og så længe staten er så bange for arbejdsgiverforeningen, at man ikke tør give højere lønninger i provinsen (være lønførende) bliver det svært at gennemføre udligning eller blot tilnærme sig en udligning.

Statstjenestemændenes og Lærernes Fællesudvalg

Samarbejdet mellem de fire centralorganisationer er fortsat og udbygget efter indgåelse af hovedaftalen.

Vedtægten eller samarbejdsaftalen er uændret fra oprettelsen af SLF, som skete netop i disse dage for 10 år siden.

Vi arbejder nu med planer om en ændring, der skulle give SLF større beføjelser. Ganske vist tænker vi os ikke SLF som en hovedorganisation svarende til LO og FTF, derfor ønsker vi heller ikke at bryde samarbejdet med disse 2 organisationer, men vi kunne tænke os at udbygge sekretariatsvirksomheden, der i forvejen har fået større og større byrder, og der er planer om et fast repræsentantskab bestående af medlemmer fra de enkelte centralorganisationers hovedbestyrelse, der således kan få større indflydelse på de opgaver, der skal løses i fællesskab.

Der vil også i overvejelserne indgå spørgsmål om mulighed for eventuelt at

inddrage de kommunale tjenestemænd i samarbejdet.

Udkast til vedtægtsændring vil snarest blive forelagt CO I's hovedbestyrelse.

CO I's sekretariat

For CO I's vedkommende er de planer, som blev vedtaget på det ekstraordinære repræsentantskabsmøde i marts i år ved at blive ført ud i livet.

Forretningsudvalget har antaget til sekretariatskontoret lederen Hans Stidsen, der er tiltrådt den 1. november d.å. og den 10. d.m. indrettede han et midlertidigt kontor i Knabrostræde 12² th.

Den 1. januar 1971 tiltræder fru Agnete Johansen i det midlertidige kontor, og vi regner med, at sekretariatskontoret fra dette tidspunkt fungerer selvstændigt uafhængigt af Dansk Jernbane Forbund, hvor fru Johansen vil være beskæftiget indtil denne dato.

Vi har indgået lejemål om kontorlokaler i Bredgade 21² th, hvor CO II også får til huse (samme etage til venstre).

De 3 kontorer her skulle stå til rådighed fra 1. april 1971, men det er muligt, at nødvendige ændringer kan medføre en udskydelse af flyttetidspunktet til 1. maj.

Sv. Gerdrup er antaget som CO I's sekretær fra 1. april 1971, og vi har herefter den bemærkning, vi mener, der vil være behov for, hvis CO I skal løse de foreliggende opgaver – herunder udgivelse af et blad.

Overenskomstssituationen

Jeg har i det foregående opridset CO I's virksomhed i den forgangne repræsentantskabsperiode. Der har heri været sager, som er afsluttet, men der har også været nævnt adskillige opgaver, som ikke er afsluttet eller er under forberedelse.

Beretningen er derfor ikke bare blevet en opremsning af, hvad CO I's forretningsudvalg har foretaget sig i perioden – og det er egentlig kun det, vi skal have godkendelse for, når beretningen kommer under afstemning – men der er også lagt frem de igangværende og kommende opgaver, som den nye hovedbestyrelse skal beskæftige sig med.

Jeg finder det derfor naturligt at medtage et par ord om den overenskomstssituation, vi står overfor.

Ændret procedure

Hvis spillets regler havde været fulgt, så ville vi efter de nye aftaleregler endnu ikke være draget med i forhandlinger om overenskomstssituationen, men vi kunne i slutningen af januar – ganske vist ud fra en ukendt lønpulje – begynde at tale om puljefordeling.

Derfor har vi indkaldt til formandskonference i dagene 27.–29. januar 1971. Indkaldelsen står ved magt, men det er uklart, om den kommer til at virke efter formålet.

Nu er vi imidlertid draget ind i nogle forhandlinger. Det skete først ved en orientering fra statsministeren om landets alvorlige økonomiske situation den 22. september, hvor man appellerede til lønmodtagerne om at vise mådehold og fortalte om den automatiske dyrtidsreguleringens uheldige virkninger. Allerede på dette møde spurgte vi, hvilke planer regeringen havde med dyrtidsreguleringen, men vi fik kun et tåget svar om, at der ikke var planer om en afskaffelse, men at man skulle finde en bedre form.

Den 16. oktober skulle vi afgive svar på regeringens oplæg. LO og DA afgav en fælles erklæring, hvori man fastholdt frie overenskomstforhandlinger, idet man samtidig var indforstået med at vise samfundsøkonomiske hensyn. Fra vor side fastslog vi, at tjenestemændenes dyrtidsregulering måtte opretholdes som senest godkendt med tjenestemandsskattereformen af 1969, og at vi iøvrigt havde et mindre efterslæb, som der måtte tages hensyn til ved fornyelse af overenskomsterne. Vi var iøvrigt indforstået med samtidighed – også for så vidt angår statens og kommunernes overenskomster med andre end tjenestemændene – hvis noget sådant kunne gennemføres.

Den 6. november kom så regeringens seneste udspil. De hidtidige 12 punkter var nu opsat i 14 nye punkter, hvis indhold gav os nogle hektiske mødedage.

Den 11. november mødtes repræsentanter fra samtlige lønmodtagerorganisationer, der har medlemmer i den offentlige sektor. Jeg tror, man kan sige, at hvis der havde været enkelte grupper eller personer, der tidligere vaklede lidt, så blev dette møde en manifestation af enige lønmodtagere, idet man klart fastslog, at organisationerne er enige om, at »en afskaffelse af den automatiske dyrtidsregulering og indførelse af tvungen voldgift (lønnævn) ikke kan akcepteres«.

Som hovedorganisationer er både LO

og FTF bundet af denne udtalelse, og jeg nægter stadig at tro, at regeringen på dette grundlag med sit flertal vil lovgive mod ca. 1½ million lønmodtagere.

Nu er det op til regeringen selv at forhindre løn- og prisstigninger på op til 10–12 pct. om året, når landet ikke kan bære dette.

Man har erklæret sig villig til at drøfte 3½–4 pct. stigning for det kommende år. Det vil nok være et udmærket udgangspunkt, hvis man fastholder den automatiske dyrtidsregulering som ventil.

Kommer der ingen prisstigninger, udløses der heller ikke dyrtidsportioner, men vi må kræve, at hvis man binder lønmodtagerne til en fast lønpulje, så må vi have garanti for, at lønnen ikke forringes af prisstigninger.

Således var situationen i går, da vi havde forretningsudvalgs møde, og da vi under mødet fik meddelelse om, at lønministeren ville indkalde til forhandling fredag, var det helt naturligt, at forretningsudvalget beskæftigede sig en del med spørgsmålet.

Der var enighed om, at man naturligvis må gå til forhandlingerne og søge at opnå de bedst mulige resultater, men forretningsudvalget måtte også se i øjnene, at hvis der ikke kan opnås enighed, så er det i regeringens magt at lovgive imod tjenestemændenes dyrtidsreguleringsskema.

Vi tror stadig ikke, at det vil ske, men på den anden side kan det aldrig skade at være forberedt på det værste.

Helt naturligt kom drøftelserne i den forbindelse ind på spørgsmålet om CO's garantifond, som under en ekstraordinær situation i forbindelse med indgåelse af aftaler om løn- og sættelsesforhold efter vedtagelse på et repræsentantskabsmøde kan forlanges indsat på centralorganisationens konto.

Man blev enige om, at situationen endnu er for uklar til at tage et så drastisk skridt, men man bør nok gøre sig klart, at forhandlingssituationen er så alvorlig, at vi kan blive tvunget til, også at anvende dette middel.

Når dette er sagt, vil jeg gerne tilføje, at selvom vi står fast på den fælles lønmodtagerfront, som kom til udtryk i udtalelsen fra lønmodtagerne under den offentlige sektor den 11. november, hvori vi afviser oplægget om afskaffelse af den automatiske dyrtidsregulering, så skulle der være andre veje til at gennemføre et forhandlingsresultat.



*Foreningens hovedbestyrelse
og redaktionen
ønsker medlemmerne og bladets
øvrige læsere
glædelig jul og godt nytår*

Regeringens overenskomstoplæg

Lønnings- og pensioniminister Aage Hastrups redegørelse ved mødet i statsministeriet den 6. november 1970.

1) Regeringen lægger afgørende vægt på, at de nye aftaler og overenskomster, der træder i kraft til foråret såvel for offentligt som privat ansatte, sikrer en lønudvikling, som er forenelig med stabile priser og tilgodeser hensynet til, at erhvervslivets konkurrenceevne over for udlandet må øges, så fuld beskæftigelse kan opretholdes og betalingsbalancen forbedres.

Dette indebærer, at lønudviklingen og andre ændringer af arbejdsvilkårene for hvert af årene 1971 og 1972 ikke overstiger den normale årlige fremgang i produktionens effektivitet på 3½–4 pct.

2) Der er tradition for to-årige overenskomster på det danske arbejdsmarked. For at virksomhederne og det offentlige kan planlægge på længere sigt og under hensyntagen til lønmodtagernes tryghed finder regeringen det ønskeligt, at også nye overenskomster får to års varighed.

3) Eventuel udløsning af dyrtidstillæg i foråret 1971 i henhold til lønnings- og klassificeringsloven af 1969 samt indgåede aftaler og overenskomster vil finde sted på grundlag af reguleringspristallet for januar 1971.

4) Ved forhandling om efterslæbsjusteringen med virkning fra foråret 1971 må indgå en vurdering af, om der for visse lønmodtagergrupper på det private arbejdsmarked har været en lønudvikling af en karakter, som ikke vil gøre det rimeligt at lade disse grupper være bestemmende for opgørelsen. I den foreliggende situation vil regeringen desuden foreslå, at justering

som følge af efterslæb ikke kommer til udbetaling for højerelønnede statsansatte i samme udstrækning som for laverelønnede grupper.

5) Såfremt der til foråret udløses en pristalsportion som følge af januarpristallet 1971, må såvel denne som forårets efterslæbsjustering holdes inden for den i punkt 1 nævnte ramme for året 1971.

6) Det er regeringens opfattelse, at den automatiske pristalsregulering herefter bør afløses af en mere hensigtsmæssig ordning til sikring af udsatte lønmodtagergruppers realløn. Regeringen er indstillet på at drøfte den nærmere udformning af en sådan ordning med de offentligt ansattes organisationer.

Som grundlag for en sådan drøftelse forelægger regeringen følgende oplæg:

De lønmæssige justeringer inden for den næste to-årige overenskomstperiode må finde sted under hensyntagen til en konkret vurdering og forhandling på reguleringstidspunktet. Dette bør ske den 1. april 1972 og på grundlag af:

a) *Prisudviklingen.* I betragtning af baggrunden for den nye procedure må prisudviklingen indgå som en væsentlig faktor i spørgsmålet om en eventuel regulering, men der må herunder tages hensyn til, i hvilket omfang prisstigninger kan henføres til sådanne udefra kommende eller andre årsager, som ikke kan begrunde lønforhøjelser.

b) *Lønudviklingen.* Foruden prisudviklingen – som i nogen grad afspejler bevægelserne i andre befolkningsgruppers indkomst – bør der under forhandlingerne tages hensyn til den almindelige lønudvikling. Som ved bedømmelsen af, hvorvidt årsagerne bag

prisudviklingen kan berettige til regulering, må der også ske en afvejning af de faktorer, der ligger bag lønbevægelsen, således at f.eks. et stærkt efterspørgselspres i udprægede hjemmemarkedserhverv og følgende lønglidning, som kunne vise sig at være af midlertidig karakter, ikke forplanter sig til en generel og varig forhøjelse af omkostningsniveauet. Det er regeringens hensigt, så snart det måtte være muligt, at tilvejebringe et bredere baggrundsmateriale for en vurdering af løn- og indkomstudviklingen i samfundet.

c) *Samfundets økonomiske stilling.* De fremtidige justeringer inden for overenskomstperioden må desuden ske under hensyn til samfundets almindelige økonomiske stilling, herunder beskæftigelsessituationen og betalingsbalancen.

7) Skulle den faktiske prisudvikling på afgørende måde komme til at afvige fra den forudsatte, således at reguleringspristallet fra januar til juli stiger med mindst 3 pct., optages der forhandlinger på det i pkt. 6 nævnte grundlag om en lønjustering i efteråret 1971, henholdsvis 1972.

For personalegrupper, der har et bevægeligt lønsystem, modregnes en eventuel lønudvikling i overenskomstperioden i den ovenfor under pkt. 6 og 7 nævnte justering.

8) Såfremt det ikke skulle vise sig muligt at opnå enighed mellem staten og de statsansattes personaleorganisationer vedrørende omfanget af justeringerne, bør spørgsmålet afgøres af paritetisk sammensatte nævn ud fra en vurdering af ovennævnte tre faktorer. Regeringen vil søge fornøden lovhjælp til etablering af sådanne nævn.

9) Tjenestemandspensionerne dyrtidsreguleres som hidtil på grundlag af udsving på tre points i reguleringspristallet.

10.) Eventuelle forbedringer i sociale ordninger m.v. på det private arbejdsmarked svarende til bestående ordninger for statens personale bør ikke danne grundlag for kompensation til dette.

11) Ved gennemførelsen af tjenestemandereformen var det en forudsætning, at tjenestemændenes ansættelsesvilkår til stadighed skulle være i balance med ansættelsesvilkårene for sammenlignelige grupper på det private arbejdsmarked.

På tilsvarende måde er med de statslige overenskomster tilstræbt lighed mellem statslige og private ansættelsesvilkår.

Det vil derfor være nødvendigt, at der som led i forhandlingerne om indgåelse af nye overenskomster bliver adgang til i rimeligt omfang at foretage omklassificeringer og at yde kvalifikationstillæg m.v., således at denne balance kan opretholdes.

Regeringen er opmærksom på, at arbejdet i det nyoprettede stillingsvurderingsråd befinder sig på et så forberedende stadium, at der ikke vil kunne foreligge resultater til brug ved de forestående forhandlinger. Regeringen tillægger imidlertid arbejdet med tilpasningen af den statslige stillingsstruktur en sådan betydning, at det bør fremskyndes.

12) Regeringen vil under forhandlingerne om fornyelse af overenskomster og aftaler inddrage spørgsmålet om øget rationalisering inden for staten og i forbindelse hermed om mulighederne for i højere grad at interessere personalet i rationaliseringsbestræbelserne.

13) Regeringen finder det meget betydningsfuldt, at LO og Dansk Arbejdsgiverforening har kunnet afslutte deres forhandlinger om en ny samarbejdsudvalgsaftale. Ikke mindst på denne baggrund har regeringen henstillet til udvalget vedrørende revision af samarbejdsudvalgsvirksomheden inden for statens styrelser at fremskynde sit arbejde, og regeringen lægger megen vægt på, at der opnås et positivt resultat af bestræbelserne for at udbygge samarbejdsudvalgsvirksomheden.

14) Regeringen vil bestræbe sig på at sikre, at forhandlingerne på det private arbejdsmarked og i staten bliver sideløbende, herunder især at forhandlingerne bringes til afslutning samtidig. Regeringen vil henstille til kommunerne, at forhandlingerne i den kommunale sektor søges tilrettelagt ud fra de samme synspunkter. Denne samtidighed må tillægges stor betydning, fordi der herved skabes mulighed for at koordinere lønforhandlingerne på såvel det private som det offentlige arbejdsmarked.

For at muliggøre denne koordination og skabe grundlag for forhandlingerne må staten opsig sine overenskomster. Sådanne opsigelser, der er at betragte som et nødvendigt led i en overenskomstforhandling, vil blive udsendt i løbet af den nærmeste fremtid.

På tur med Tokaido-ekspressen

Af Carl E. Andersen

Da det var mørk aften på Jordens bagside den 28. august, befandt jeg mig i solopgangens land, nærmere bestemt på Shin-Osaka stationen, hvor jeg skulle starte på den gennem mange år imødesete tur med den nye Tokaido-ekspress. Klokken var knap 9, og det var lørdag den 29. august. Jeg var jo på klodens forside, på den gamle verdens forkant, der drejede sig mod morgensolen. Toget stod parat til at forøge denne mødehastighed mærkbart, nemlig med ca. 15 pct., idet Jordens overfladehastighed på 35° nordlig bredde er 380 m pr. sekund, og togets hastighed er maksimalt 58 m pr. sekund.

Osaka (med tryk på anden stavelse) er Japans næststørste by. Den har 3½ mill. indbyggere. I dens umiddelbare nærhed er der flere andre store og små byer, såsom storhavnebyen Kobe, hvormed Osaka faktisk er helt sammenvokset i nordvest, og indlandsbyen Kyoto i nordøst, hvor Japan er smallest og faktisk gennemskåret af dale og søer; den var Japans hovedstad indtil for et århundrede siden. Hver af disse to byer har halvanden million indbyggere, og hele bykomplekset har omtrent 8 millioner indbyggere. Det måler sig altså nogenlunde med London, Paris, Moskva, Chicago, Los Angeles, Mexico, Sao Paulo, Buenos Aires og et par indiske og kinesiske byer.

Den nye normalsporede hurtigbane følger rutemæssigt den gamle bane, som på størstedelen af strækningen mellem Tokyo og Osaka har 4 spor, hvilket ikke var nok. Men den nye banes spor ligger som regel langt fra den gamle banes spor. Kun i de større byer løber normalspors- og smalsporsbanerne sammen eller krydses, så der kan laves omstigningsstationer. Her er pladsen som regel meget begrænset. Derfor må normalsporsbanerne oftest udføres som højbaner. Billedet viser et stationsanlæg med 2 niveauer for normalsporsbanen under opførelse i Okayama, 162 km vest for Osaka, hvortil hurtigbanen forlænges allerede i løbet af 1971.

Indtil 1975 eller 1976 må man nøjes med smalsporsbanen imellem Okayama og Hakata. Men selv på smalsporsbanestrækningen kører togene hurtigt, 110–120 km i timen, ja undtagelsesvis endnu hurtigere.

Osaka er anlagt i et floddelta-område, altså på lavt, fladt, sandet terræn; det er gennemskåret af floder og kanaler, som dog til tider er næsten udtørret. I nogen afstand er der bjerge omtrent hele vejen rundt; men byen selv er landskabeligt set kedsommelig.

Osaka er en enorm, stor kage af huse, som næsten overalt er 1–2 etages enfamiliehuse, lige bortset fra cityområdet, hvor der naturligvis er højhuse og små skyskrabere; desuden er der et anseligt antal monstrøse fjernsynstårne.

Bybaner, fjernbaner og godsbaner gennemskærer byen på kryds og tværs, både som højbaner, niveaubaner og undergrundsbaner, i et udstrakt og kompliceret net. Her kører togene i så tæt følge, at man undrer sig over, at det kan gå, og navnlig over, at der ikke sker ulykker, eftersom togene kører meget hurtigt.

Helheden minder noget om Chicago. Blot har togtrafikken i Osaka langt større omfang.

Hovedbanegården, eller rettere sagt det centrale banekompleks, er enormt, med jernbanespor, S-banespor, bybanespor og godsbanespor løbende sammen og krydsende hinanden over og under og i terrænniveauet.

Men Shin-Osaka, som betyder Ny-Osaka, er noget ganske andet. Den ligger nogle km nordligere, i et forstadsområde; og den har en ganske anden karakter. Den er overskuelig, klar og enkel. Bygningsmæssigt set er banegården en høj, lang, smal brokonstruktion; banegårdshallerne findes nedenunder, men dog over jorden. En mængde fjernbaner, lokalbaner og bybaner går omtrent vinkelret under den i terrænhøjde eller lavere.

Desuden fører en storslået motorvej under den. – I modsætning til, hvad vi er vant til, er denne motorvej på størstedelen af strækningen udført som en brokonstruktion over andre gader og stedvis med to etager, hver for sin kørselsretning, og desuden med en bybane imellem etagerne eller midt i vejen.

Hvor der er vejtilslutninger, og dem er der mange af, er konstruktionerne uhyre komplicerede. – Japans motorveje er et helt eventyr for sig, ligeså imponerende som Japans-hurtigbaner. Her skal vi ikke omtale dem nærmere. Men netop denne motorvej må nævnes som et eksempel på, hvordan veje og jernbaner indgår i et samlet hele.

Det var forøvrigt en af vejene og en af bybanerne til »Expo 1970«, Verdensudstillingen, som jeg havde besøgt de foregående dage.

Osaka var jo i den forløbne sommer verdens brændpunkt, hvor de fleste af Jordens nationer kappedes om at vise det bedste af deres kultur, aktiviteter, produktion, kunst, mennesker og levevis, samfundsstruktur, natur og alt andet, lige med undtagelse af deres forretningsvirksomhed, som de materialistiske skandinaviske folk alene af alle lægger særlig vægt på, når der er verdensudstilling.

Tre fulde dage på udstillingen var alt for lidt til at studere alverdens lande og folk i deres udstillinger. Jeg burde have været der hver dag i det halve år, udstillingen havde stået på.

Men nu skulle jeg uomgængeligt videre til Tokyo, og da det var weekend, skulle jeg alligevel have stået i kø alle vegne på udstillingen sammen med ¼ million andre, i luft, der var stillestående og fugtig,



tilmed i 35°C, hvor der var skygge, og de fleste steder stak solen lige oven fra. Inden døre på udsillingen var der næsten overalt airconditioneret, heldigvis.

Shin-Osaka stationen er ikke et lokalt trafikcentrum, men kun et krydsningssted og omstigningssted for motorveje og jernbaner af enhver art.

Den øvre del af stationen tjener udelukkende hurtigbanen. Og just derfor er stationen bygget.

Når hurtigbanen ikke er ført ind til den gamle centralbanegård i Osaka, skyldes det sikkert, at denne allerede er udbygget til det yderste, desuden at de omgivende kvarterer ikke kan tage mere gadetrafik, endvidere at hurtigbanen yderst vanskeligt kunne føres ind, på grund af bebyggelserne, fremdeles, at dette måtte forudsætte en banebue med ret små kurveradier, tillige, at hurtigbanen skal forlænges direkte vest ud til Kobe og videre til Vestjapan. Endelig er hovedbanen elektrificeret efter et andet strømsystem end de øvrige jernbaner, og den har ganske anderledes kontrol- og sikringssystemer.

Dertil kommer, at den har en anden sporvidde end Japans statsbaner i øvrigt.

Japans statsbaner er smalsporede. Deres sporvidde er 3½ engelske fod = 1067 cm. Det samme gælder en del af Japans mange privatbaner, hvoraf nogle har et udstrakt linienet og en kolossal trafik. Men en del privatbaner og bybaner har dog »normalsporvidde«.

Hurtigbanen har normalsporvidde, altså samme sporvidde som jernbanerne i Mellem- og Vesteuropa samt Nordamerika.

Togmateriellet er væsentligt bredere end det, der bruges i Europa, nemlig 3,38 m. Det er også væsentligt bredere end det, der bruges på smalsporlinierne, hvor 2,8 m bredde er standarden, d.v.s. nogenlunde som de moderne, lange vesttyske eksprestogvogne, hvis bredde er 2,825 m.

Shin-Osaka stationens høje etage har kun 2 perroner og 4 spor; der er ganske vist plads til 2 ekstra spor yderst, men uden perrontilslutning.

Perronerne og sporene er meget lange, beregnet for 400 m lange persontog.

Permanente skiltninger på perronen viser, hvor der er indgange til vognene, altså f.eks. til vogn nr. 13's plads nr. 37. Det er realiserbart, fordi vognene er lige lange, og fordi togene altid holder således, at forenden af vogn nr. 13 er placeret lige ud for skiltet, hvilket tog det

end drejer sig om. – Alle billetter er pladsbilletter, så der er ingen problemer med at komme ind og få en siddeplads; ej heller er der overfyldning.

Alle hurtigbanens tog er elektriske motorvognstog. Alle togene er ens, lige bortset fra, at de gennemgående tog består af 16 vogne, medens lokaltogene består af 12 vogne.

Vognenes længde er 25,0 m med undtagelse af endevognene, der er ganske lidt længere.

Vognene er lysegrå med en bred, blå stribe.

Det enkelte togs vogne er ens i det ydre, undtagen de to endevogne, som er strømlinieformede i yderenden. Et par af vognene er luksusklassevogne, og et par andre har om ikke en egentlig restaurationsafdeling, så dog en buffet. Nette stewardesser bringer drikkevarer, frugter, desserter o.s.v. omkring til passagererne i samtlige vogne. Foran hver stol er der i ryglænet af den foregående en nedfældbar bordplade, ligesom i flyvemaskinerne.

Alle vognene er storrumsvogne med midtergang. I luksusvognene er der i hvert geled to pladser ved hver side af gangen, i de andre, som måske snarere skulle kaldes 1. klasses vogne end fællesklassevogne, er der to stole i den ene side og tre i den anden. I luksusvognene kan stolene drejes helt rundt. I 1. klasses vognene kan ryglæneene forskydes, så alle passagererne kan sidde fremadvendt, uanset om togene kører mod Tokyo eller Osaka.

Vinduerne er faste. Vognene er airconditionerede.

Vognene er parvis permanent sammenkoblet.

Banen er elektrificeret med vekselstrøm, 25.000 volt og 60 per. pr. sek. Alle vognene er motorvogne, og de har en banemotor for hver hjulaksel. De kan varigt udvikle ca. 1000 hk pr. vogn, altså 16.000 hk for hele toget.

En nyere type, der nu er under afprøvning, er væsentligt kraftigere, ca. 1000 kW pr. vogn. Denne type vogne eller togstammer skal bruges til de tog, der skal køre videre ad den baneforlængelse gennem det vestlige Japan, som nu er under bygning. Her skal der nemlig køres med væsentligt større hastigheder.

Mit tog skulle afgå kl. 9,05. Forinden havde jeg et kvarters tid til at se mig om. I den tid kom og afgik der flere tog, alle fra eller til Tokyo. Nogle var gennemløbere, »eksprestog«; andre var lokaltog,

»bumletog«. Men alt er relativt. Selv de sidste præsterer større kørehastigheder og rejsehastigheder end eksprestogene i Europa.

Afgangstidspunkterne ender altid på 5. I de fleste tilfælde kommer og går der virkelig et tog med 5 minutters mellemrum.

I en 20-minutters periode kører der normalt 1 ekspres og derpå 2 bumletog, medens den sidste tidsmulighed udnyttes til ekstratog, f.eks. for store rejsegrupper, eller til tomme tog.

Der er altså ikke tale om een, men om mange super-ekspresser i løbet af en dag, som regel 9 i timen i hver retning.

Trafikken indstilles helt om natten mellem kl. ca. 24 og 6 af hensyn til vedligeholdelsesarbejder o.l. De kan ikke klares om dagen, når togene kører så tæt og så hurtigt.

Jernbanetrafikken i Tokyo og egnen deromkring har større omfang end i og ved alle andre storbyer, der gælder dog kun for persontrafikkens vedkommende, idet godstrafikken er relativt ubetydelig.

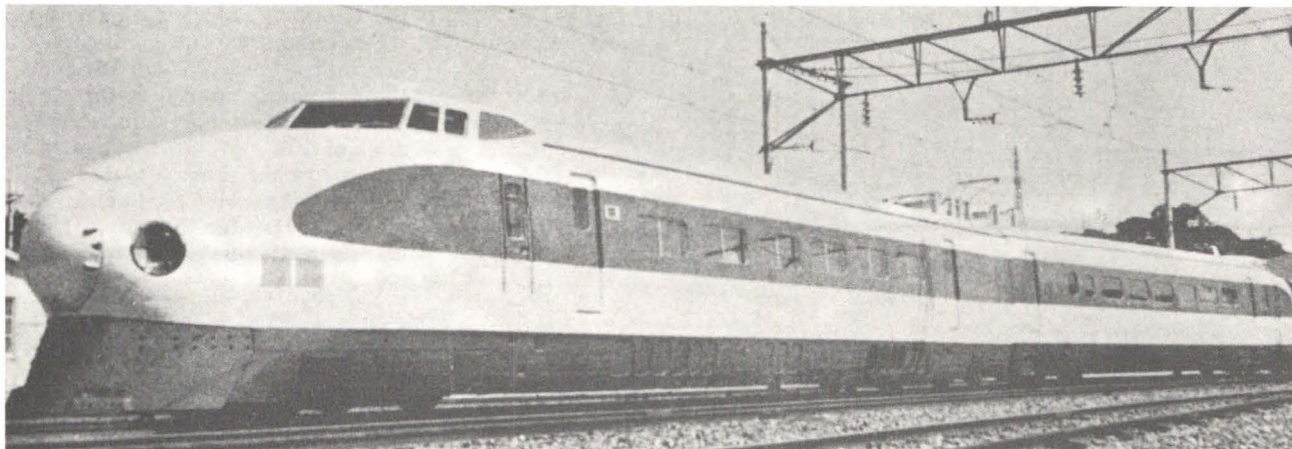
Dette billede, der må være taget nogle kilometer syd-sydvest for Tokyos centralbanegård, viser under midten en af super-ekspresserne og til venstre et almindeligt statsbanetog til forstadstrafik. Bemærk forskellen med hensyn til sporvidden, henholdsvis 143,5 og 106,7 cm, og vognbredden henholdsvis 3,38 og 2,80 m.

Øverst ses et besynderligt tog og en underlig bane. Banen er en Allweg-bane. Den består af en svær betonbjælke, hvorpå togene understøttes af gummihjul i midten og sidestyres og stabiliseres af horisontale gummihjul på hver side i to niveauer.

Denne bane forbinder Tokyo med lufthavnen, som ligger ved eller rettere sagt ude i bugten, midtvejs mellem Tokyo og Yokohama. Desværre er denne bane ikke ført helt ind til den centrale Tokyo, men kun til en slags Valby station; så den benyttes ikke ret meget af flyvetrafikanterne, men mest af dem, der arbejder i eller har korte ærinder i lufthavnen.

Både på jernbanerne og på vejene er der venstretrafik.





Superjernbanen mellem Tokyo og Osaka bliver nu forlænget fra Osaka til Fukuoka, eller rettere sagt dennes havneby Hakata, på den sydvestligste af hovedøerne, Kyushu. Derved bliver banen ialt ca. 1075 km lang, d.v.s. mere end fordoblet, idet den nye stræknings længde er ca. 560 km. Omkring halvdelen af den ny strækning udføres i tunneler, fordi det vestlige Japan næsten overalt er bjergland, helt ud til kysten.

Baneforlængelsen bliver udført for endnu større hastigheder end den færdige del. Den normale maksimalhastighed, som for den eksisterende banestræknings vedkommende er 210 km i timen, bliver for den nye stræknings vedkommende 260 km i timen.

Banens kurveradier, der på den »gamle« bane er mindst 2500 m, bliver på den nye bane normalt mindst 4000 m, omend undtagelsesvis 3500 m. Tilsvarende bliver stigningsgradierne reduceret fra 15 til 20‰, og på strækninger, der overstiger 10 km, holdes de nede på 12‰ i gennemsnit, for at togenes banemotorer ikke skal løbe varme. Selv 15‰ implicerer ved 250 km i timen, d.v.s. 72 m pr. sekund, en stigning på 1,1 m pr. sekund, altså en vældig vertikal hastighed.

På grundlag af de erfaringer, der er høstet med togene igennem 6 år, konstrueres der nu helt nyt togmateriel, som i flere henseender er mere avanceret. Således bliver togene kraftigere med 250 kW pr. banemotor. mod 185 kW. De får gearudveksling for 275 km i timen. Disse tog må dog fortsat køre med de moderate hastigheder, 210 km i timen, på den »nye Tokaido«-bane, og kun på den »nye San Yo«-bane må de køre med større hastigheder, 260 km i timen.

Alle togene skal køre nøjagtigt lige hurtigt mellem stationerne. Men nogle af dem standser kun i Kyoto, en by på størrelse med København, og i Nagoya, Japans trediestørste by, dobbelt så stor som København, medens andre standser med ca. 40–50 km mellemrum, d.v.s. i en række byer med gennemgående 3–400.000 indbyggere; dog har Yokohama 2 millioner indbyggere; men her standser togene kun ved en ny station, der ligger i byens udkant.

Jernbaneafstanden mellem Osaka og Tokyo er knap 515 km.

Ifølge køreplanen er rejsetiden for eksprestogene mellem Osaka og Tokyo eller omvendt altid 3 timer 10 minutter ialt, incl. de to stationsophold. Bumletogene, der desuden gør ophold på 8 eller 9 andre stationer, bruger 4 timer 10 minutter til turen. Selv disse tog gør hele den lange tur med en rejsehastighed af mellem 123 og 124 km i timen.

Ekspresserne må altså overhale en hel times bumletog, d.v.s. 6 sådanne tog undervejs. På næsten alle endestationerne overhaler ekspressen derfor et bumletog.

Alt dette forudsætter en helt fantastisk præcision for alle togenes vedkommende, faktisk allermost for bumletogenes vedkommende.

Stationsuret når til 9.05. Alle dørene låses. Røde lamper uden for dørene viser, om toget skal holde tilbage af hensyn til de rejsende, eller om passagererne nu skal holde sig tilbage fra togdørene.

Toget starter på sekundet. Det accelererer hurtigt, men roligt. Man har ikke nogen følelse af virkelig stor fart. Men når man vil se lidt nærmere på det, man kører forbi, f.eks. hvilken hjulkoblings-type et gammelt damplokomotiv har, så må man gang på gang konstatere, at tiden ikke slår til. – Jo, vist går det stærkt.

Hele toggangen kontrolleres og dirigeres fra en central på banegården i Tokyo. Alt går som et urværk, foruden naturligvis helt præcist efter uret. Det er avanceret menneskeværk. Men det føles, som om mennesket er sat helt ud af spillet. Det føles stik modsat en rejse med et tog, der trækkes af et gammelt, særpræget damplokomotiv, som bringes til at præstere det yderste af erfarne lokomotivfolk, der hilser på de modgående tog ved at bruge fløjten.

Hastigheden er normalt 200 km i timen, d.v.s. godt 55 m pr. sekund. Men den bliver aldrig ret meget større. Maksimalhastigheden er 210 km i timen; og den overskrides ikke.

Togets konstante hastighed, der oprettholdes gennem lang tid, mellem Tokyo og Nagoya således i 2 timer, bevirker, at man sløves. Selv de europæiske passagerer, der til at begynde med var meget ivrige, holdt efter nogen tids forløb op med at se ud ad vinduerne; og hvis de ikke ligefrem blev synligt søvnige, blev de mest optaget af at kigge efter stewardesserne eller af at få drinks og andet (forøvrigt for meget moderate udgifter, skønt prisniveauet i Japan er temmelig højt). – Tænk, ikke engang hastigheden virker inciterende, men tværtimod søvndyssende, når man kører med verdens hurtigste tog. For så vidt var turen en skuffelse.

Andre oplivende momenter? Signalerne f.eks.? Nej, der var simpelthen ikke nogen signaler. Alle informationer og ordrer til togets fører indiceres direkte i førerkabinen. Bl.a. de hastigheder, som to-

get må eller skal køre med på en given strækning.

Man kunne naturligvis spadsere en tur i den brede, lange vogn. – Hvordan ser der egentlig ud i tværkorridoren i vognenden? Her er der opslået en nydelig plakat, som viser køreplanen for samtlige tog på hele strækningen. På japansk, naturligvis. Men tallene er jo internationale, og så kan man godt regne resten ud ved at se på tallene i sammenhæng.

Toiletterne? Et i hver side. »Western Style«-toiletter ligner vore, men er dog pænere, rummeligere og renere. Smuds på jernbanen tillades naturligvis ikke i renlighedens land. Det andet toilette, »Japanese Style«, har i midten en lav, ca. ¾ m lang badekarlignende kumme, hvorover enhver kan sidde overskrævs i enhver situation uden at komme i kropslig berøring med låg eller andet. Sikker hygiejnisk. – Nok om det; undskyld! Men siges skulle dog også det!

Landskabet udenfor, byer, folk o.s.v.? – Ja, der er naturligvis meget spændende at kigge på. Men i en redegørelse om jernbaneforholdene skal der kun ofres få ord på det.

Man venter vel, det gjorde jeg i hvert fald, at skulle se en hel del til Japans skønne, skovklædte bjerge, som opfylder mere end 80 pct. af landet. Men det blev en skuffelse under den tur.

Fra bjergene strømmer der en mængde småfloder ud mod havet. De var næsten alle halvt udtørret. Til andre tider svulmer de op og bliver til brede, stride strømme, som medfører store mængder sand. – Det er hovedsageligt sådant sand, der danner de vidtstrakte, flade landområder mellem bjergene og kysten i den del af landet, som toget kørte igennem. Her er faktisk alt enten fladland eller bjergland, og overgangen mellem bjerge og dale og sletter er gerne fuldstændig skarp. De fleste steder, dog ikke alle, er afstanden til kanten af bjergene betydelig. Og i varmedisen svækkes sigtbarheden, så bjergene kun toner sig som blågrå konturer.

Men Fujiyama da? Dette prægtige bjerg ser man afbildet såre ofte; og man ser det bl.a. tit som baggrund for Tokaido-eksprestogene. Det ligger ikke særlig langt fra den nye Tokaido-bane. – Men disse billeder er faktisk falsk reklame! For der er i almindelighed så megen varmedis i lavlandet og så mange skyer i større højde i bjergene, at man ikke kan se den hellige vulkan fra banen. Det

hænder kun i morgentimerne og endda kun på bestemte årstider.

Den potentielle oplevelse gik jeg altså glip af.

Bjergene er gerne skovbevoksede. De er næsten overalt for stejle til, at der kan dyrkes noget på dem. Derfor er kun den ene sjettedel af Japans areal opdyrket. Men denne lille del udnyttes rigtignok også fantasisk intensivt. Helt overvejende til dyrkning af ris. Desuden naturligvis til boliger, industrianlæg. Og for at nævne et par sære ting, der ganske vist ikke spiller nogen kvantitativ rolle, til kirkegårde, som er yderst små, men til gengæld umådelig talrige; desuden til fiskedamme, hvori små motordrevne »vandmøller« skulper i vandet for at ilte det.

Husene er næsten alle enfamilie-huse, som regel med to etager. Træ er et vigtigt byggemateriale, mange steder vigtigere end sten. Tagstenene kan være røde, brune, blå, grønne og gule; men oftest er de blå. Husene synes at være ret rummelige. Til gengæld er der næsten ingen grundplads til overs uden om husene; blot en smal gang, der udadtil afgrænses af en hæk, et plankeværk eller en lav mur. Man er øjensynligt indstillet på at spare på jordarealerne til det yderste. Det skyldes naturligvis hensynet til den landbrugsmæssige udnyttelse. Også tilførselsvejene til husene er snævre.

Med hensyn til plads og rørlighed i det hele taget er Japanernes levestandard yderst slet og vil altid vedblive at være slet.

At de i andre henseender har en høj levestandard, er en anden sag. Eksempelvis er der næppe ret mange japanske familier, som ikke har farvefjernsyn. Biler har de også i stort antal. De producerer nu 5 millioner biler om året, og selvom eksporten er stor, beholder de halvdelen. Men bilerne kan ikke udnyttes effektivt på grund af de alt for små vej- og gadearealer.

Japanerne kan dog tage ud i de udstrakte bjerg- og skovområder og rekreere sig der. I visse skønne bjergegne er der et vældigt turistliv. Folk kommer i deres egne, altid velholdte biler, eller de kommer med flotte turistbusser; men de kommer rigtignok også med tog.

Japan er jo jernbanetrafikkens land. Man kører med tog alle vegne. Japans jernbaner afvikler så megen persontrafik (passagerkilometer), at kun Sovjetunionens jernbaner opviser tal, der er lidt større.

Da vi nærmede os Tokyo, gik det igennem bjergland, ligesom imellem Kyoto og Nagoya; men toget for desværre gennem flere lange tunneler; så det blev ikke til den store oplevelse.

Da toget nåede Yokohama, satte det for første gang hastigheden stærkt ned. Jeg troede, situationen var den samme som mellem Roskilde og København søndag aftener, hvor de mange tog ofte kører i tæt følge, og derfor må køre langsomt eller standse ved stopsignaler.

Strækningen videre til Tokyo, omtrent som fra Roskilde til København, gennemkørtes ikke nær så hurtigt som den øvrige strækning, vel delvis fordi indkørslen gennem Yokohama og Tokyos sammenvoksede forstæder, for en stor del på højbane, har mange kurver med ret små radier, hvorfor egentlig hurtigkørsel her er udelukket.

De sidste få minutter kørte toget i sneglefart.

Men til trods for den meget langsomme kørsel igennem Tokyo viste urene på hovedbanegården kun 12.13 ved ankomsten. Toget ankom altså rettidigt, rigeligt et minut før de skulle ankomme ifølge køreplanen.

Togene har øjensynlig ikke besvær med at overholde de foreskrevne korte rejsetider.

Alt præges af en fantastisk præcision, og vel at mærke, ikke blot en krævet præcision, men også en overholdt præcision.

Tokyos vældige, overfyldte banegård har kun 4 spor ved 2 perroner for superekspresserne. Der er simpelthen ikke plads til flere. Og disse spor ender endda blindt. Følgelig kan togene ikke holde på banegården i ret lang tid. De må straks gøres klar til næste rejse.

Trafikken mellem Japans to største byer og vigtigste trafikknudepunkter, Osaka og Tokyo, minder i visse henseender om trafikken mellem Valby og Hellerup. Men i andre henseender er trafikken på denne 515 km lange bane fundamentalt forskellig fra alt, hvad man kender til andre steder i verden.

Tokyo, verdens største by, er bl.a. med hensyn til trafik et helt eventyr. – Men det må blive en anden historie – eller måske flere.

Thi Japans »hurtigbane« er kun en af de mange bemærkelsesværdige kreationer, som det gamle kulturfolk i solopgangens land har præsteret i løbet af det sidste århundrede og hovedsageligt i løbet af 1960'erne.

Overarbejde og særlige ydelser

Det meddeles herved, at der den 14. august 1970 mellem ministeren for statens lønnings- og pensionsvæsen og Statstjenestemændenes centralorganisation I, Statstjenestemændenes centralorganisation II og Danske statsemedsmænds samråd i medfør af bestemmelsen i § 45, stk. 1, i lov nr. 291 af 18. juni 1969 er indgået følgende aftale om overarbejds- penge og godtgørelse for mistede fridage:

§ 1. Satserne for overarbejdspenge til tjenestemænd, der er omfattet af reglerne om højeste tjenestetid i aftale af 14. august 1970 om de for statens tjenestemænd gældende arbejdstidsregler, beregnes på grundlag af årslønnen incl. stedtillæg og dyrtidstillæg for hvert enkelt skalatrin med tillæg af 33½ pct. og divideret med 1990.

Stk. 2. Satserne fastsættes efter tjenestemandens lønmæssige og stedtillægsmæssige placering den 1. i den måned, hvori overarbejdspengene kommer til udbetaling.

§ 2. Tjeneste på mistede fridage godtgøres med sædvanlig overarbejdsbetaling for den på den mistede fridag præsterede tjeneste, dog mindst for 6 timers tjeneste, alt under forudsætning af, at den mistede fridag ikke godtgøres med en erstatningsfridag.

Stk. 2. For tjenestemænd i lønramme 24 og højere lønrammer, der er berettigede til godtgørelse for mistede fridage, anvendes den for pågældende skalatrin gældende sats for overarbejdspenge ved beregningen af nævnte godtgørelse, dog

således at tjenestemænd på skalatrin 36 og højere skalatrin oppebærer godtgørelse for mistede fridage beregnet på grundlag af den for tjenestemænd på skalatrin 35 fastsatte sats.

§ 3. Denne aftale har virkning fra 1. oktober 1970 og anvendes første gang for de godtgørelser, der udbetales i oktober måned 1970.*

København, den 10. september 1970.

Ministeriet for statens lønnings- og pensionsvæsen.



Det meddeles herved, at der den 14. august 1970 mellem ministeren for statens lønnings- og pensionsvæsen og Statstjenestemændenes centralorganisation I, Statstjenestemændenes centralorganisation II og Danske statsemedsmænds samråd i medfør af bestemmelsen i § 45, stk. 1, i lov nr. 291 af 18. juni 1969 er indgået følgende aftale:

»Natpenge

§ 1. Tjenestemænd i staten, der efter ordre eller ifølge en godkendt tjenestefordeling udfører tjeneste i tiden kl. 17–6, oppebærer natpenge med følgende beløb:

	pr. time
For tjeneste i tiden kl. 17–22 . . .	1,50 kr.
For tjeneste i tiden kl. 22–6 . . .	3,00 kr.

Stk. 2. Tjenestemænd, der har kostforplejning, oppebærer natpenge med halvdelen af de i stk. 1 anførte satser.

Stk. 3. Natpenge ydes kun for den tid, hvori der udføres effektiv tjeneste. Natpenge beregnes pr. påbegyndt ½-time.

Godtgørelse for tjeneste på lørdage, søn- og helligdage, grundlovsdag og juleaftensdag

§ 2. Tjenestemænd i staten, der efter ordre eller ifølge en godkendt tjenestefordeling udfører tjeneste på

lørdage efter kl. 14, søn- og helligdage kl. 0–24, grundlovsdag efter kl. 12 samt juleaftensdag efter kl. 14,

Lønmæssig placering skalatrin	Stedtillægssats							
	H øre	N øre	a øre	b øre	c øre	d øre	e øre	O øre
1	1794	1716	1638	1628	1612	1600	1578	1560
2	1844	1764	1683	1671	1655	1643	1621	1603
3	1894	1812	1730	1715	1699	1687	1665	1647
4	1947	1862	1777	1760	1745	1732	1710	1693
5	2000	1913	1826	1807	1791	1779	1757	1739
6	2055	1966	1876	1854	1839	1826	1805	1787
7	2112	2020	1928	1904	1888	1876	1854	1836
8	2170	2075	1981	1954	1939	1926	1904	1887
9	2229	2132	2035	2006	1990	1978	1956	1939
10	2291	2191	2091	2059	2044	2031	2009	1992
11	2354	2251	2149	2114	2098	2086	2064	2047
12	2418	2313	2208	2170	2155	2142	2121	2103
13	2476	2371	2266	2228	2213	2200	2178	2161
14	2536	2430	2325	2288	2272	2260	2238	2220
15	2597	2491	2386	2349	2333	2321	2299	2281
16	2659	2554	2449	2411	2396	2383	2362	2344
17	2724	2619	2514	2476	2460	2448	2426	2408
18	2790	2685	2580	2542	2526	2514	2492	2475
19	2858	2753	2648	2610	2595	2582	2560	2543
20	2928	2823	2718	2680	2664	2652	2630	2613
21	3000	2895	2790	2752	2736	2724	2702	2684
22	3074	2969	2863	2826	2810	2798	2776	2758
23	3141	3039	2936	2902	2886	2874	2852	2834
24	3210	3111	3011	2980	2964	2951	2930	2912
25	3280	3184	3088	3060	3044	3032	3010	2992
26	3352	3260	3167	3142	3126	3114	3092	3074
27	3425	3337	3248	3227	3211	3198	3177	3159
28	3500	3415	3331	3313	3298	3285	3263	3246
29	3576	3496	3415	3403	3387	3375	3353	3335
30	3654	3578	3503	3494	3479	3466	3444	3427
31	3733	3663	3592	3589	3573	3560	3539	3521
32	3815	3749	3683	3683	3670	3657	3635	3618
33	3897	3837	3777	3777	3769	3757	3735	3717
34	3981	3927	3873	3873	3871	3859	3837	3820
35	4067	4020	3972	3972	3972	3964	3942	3925

oppebærer en særlig godtgørelse på 4,00 kr. pr. time. Godtgørelsen beregnes pr. påbegyndt ½-time.

Stk. 2. For rådighedstjeneste i hjemmet ydes ingen godtgørelse.

Godtgørelse for delt tjeneste

§ 3. Tjenestemænd i staten, hvis tjeneste er opdelt i 3 dele, oppebærer hertor en godtgørelse på 2,76 kr.

Stk. 2. Tjenestemænd, hvis tjeneste er delt således, at den strækker sig ud over 12 timer regnet fra første tjenesteafsnits påbegyndelse til sidste tjenesteafsnits afslutning, oppebærer en godtgørelse på 1,31 kr. pr. time. Godtgørelsen ydes for samtlige timer, der strækker sig ud over 12 timer, således at også mellemliggende tjenestefri timer medregnes. Godtgørelsen beregnes pr. påbegyndt ½-time.

Stk. 3. Bestemmelserne i nærværende paragraf omfatter ikke søfartspersonale, for hvem der kan fastsættes særlige bestemmelser.

Dyrtidsregulering

§ 4. For hver fulde tre points' udsving i reguleringspristallet ud over 142 reguleres de i §§ 1-3 anførte satser med 6 øre, idet dog natpenge for tjeneste i tiden kl. 17-22 samt den i § 3. stk. 2. anførte godtgørelse reguleres med 3 øre. Reguleringen finder sted pr. 1. april og 1. oktober på grundlag af reguleringspristallet for henholdsvis januar og juli. Overskydende points henstår til næste regulering.

Specielle bestemmelser

§ 5. Denne aftale gælder ikke for tjenestemænd, for hvem der ved aftale er fastsat særligt tillæg for de i §§ 1-3 omhandlede tjenester.

Ikrafttræden

§ 6. Denne aftale er gældende fra 1. september 1970. Samtidig ophæves § 101 i lønnings- og pensionsloven af 7. juni 1958 samt afsnit II, III og IV i ministeriet for statens lønnings- og pensionsvæsens cirkulære af 12. marts 1970 om særlige ydelser.«

København, den 18. august 1970.

Ministeriet for statens lønnings- og pensionsvæsen.



Tirsdag den 1. december indhentede døden tidligere formand for Centralorganisation I og forretningsfører for Dansk Jernbane Forbund, Egon Rasmussen, efter meget lang tids pinefuldt sygeleje og dermed sluttedes en skæbne udset til at beklæde poster med den betydeligste virkning for en række samfundsområder, især tjenestemændenes. Det skulle altså formes anderledes. Sygdommen havde for godt tag i Egon Rasmussen til, at han fysisk kunne kæmpe med alle de problemer, han bebyrdedes med i sine mange tillidshverv. Hverv han ikke alle havde haft personlig ambition til at få, men som han alligevel påtog sig, fordi det ønskedes så stærkt, og fordi man nærede berettigede forventninger til hans dygtighed. Han svigtede heller ikke den tro, som næredes til hans evner. I gerning bekræftede hans hurtige opfattelseevne, smidige forhandlingsevne, humoristiske sans og menneskelighed rigtigheden af tilliden til ham, som det samlende mærke for tjenestemændene. Skade var det, at sygdommen tvang ham bort fra arbejdet, men større skade var det for ham og hans nærmeste, at der blev trukket så store vekslers på hans arbejdskraft. Mange vil mindes ham for hans indsats i tjenestemandsbewægelsen; men vi er også en del, som vil savne ham for kammeratskabets og venskabet skyld. Vi bøjer i ærbødighed hovedet for denne kammerat og ven og udtrykker vor dybeste medfølelse for hans familie.

Æret være hans minde!

Generalforsamling i Arbejderbevægelsens kooperative finansieringsfond

6 Regnskabet udviste indtægter på ialt 1.495.000 kr. hidrørende fra udbytte af fondens investeringer, provisioner af kautioner og renter af obligationer, udlån og bankindestående.

Af udgifter var der 102.000 kr. til administration m.m., tab på investeringer på 363000 kr., hvorefter overskuddet på 1.031.000 kr. blev fordelt med 5 pct. forrentning af indskudskapitalen på 734.000 kr. og overførsel til reservefonden på 297.000 kr. Da der samtidig har været et kurstab på 265.000 kr., betyder det, at fonden har konsolideret sig med 32.0000 kr. i det forløbne år.

Såvel formanden's beretning som regnskabet blev eenstemmigt godkendt.

Herefter blev bestyrelsen valgt. LO indstillede som formand Thomas Nielsen og som suppleant forbundsformand Hans Jensen, mens Det kooperative Fællesforbund som næstformand indstillede direktør Erik Hauerslev og som dennes suppleant forstander Erling Jensen. Generalforsamlingen godkendte disse indstillinger og valgte til de øvrige bestyrelsesposter forbundsformand Hans Jensen, Murerforbundet, hovedkasserer Carl Rosenberg Jensen, LO, direktør Verner Jørgensen, Fællesorganisationen af almennyttige danske Boligselskaber, sekretær Eivind Larsen, DSMF, og hovedkasserer Niels Rasmussen, DASF. De tre førstnævnte var genvalg, de to sidstnævnte nyvalg i stedet for gruppeformand Erik Bording, DASF, og næstformand Arne Jensen, DSMF, der ikke ønskede genvalg.

»Af regnskabet fremgår det, at der i beretningsåret er indgået nye indskud på ialt 440.000,00 kr. som indskudskapital. Beløbene fordeler sig således:

Dansk Gartnerforbund	» 40.000,-
Træindustriarbejderforbundet	» 25.000,-
Dansk Postforbund	» 15.000,-
Dansk Jern- og Metalsliberforbund	» 5.000,-
Riggernes- og Sejlmagernes Forbund	» 5.000,-
Landsorganisationen	» 250.000,-
Arbejdernes Landsbank	» 100.000,-

Endvidere har Malernes Andelselskab i Ålborg indskudt kr. 100,- i grundfonden.

Efter regnskabets afslutning har fonden yderligere modtaget 420.000,- kr., nemlig 50.000,- kr. fra Blikkenslagerforbundet, 40.000,- kr. fra Dansk Slagteri- arbejderforbund, yderligere fra LO 250.000,- kr., 25.000,- kr. fra Jysk

Murer- og Entreprenørforretning's Understøttelsesfond samt 55.000,- kr. fra Faglært Køkkenpersonales Forbund.«

»I det forløbne år har fonden engageret sig i to nye kooperative initiativer, nemlig *Dansk kooperativt Restaurations A/S*, hvor vi har tegnet 25.000,- kr. i ansvarlig kapital og i *A/S Koop Data*«, hvor vi har tegnet kapital på 240.000,- kr.

Personlig er jeg glad over, at fondens Administrationsudvalg og bestyrelse har tiltrådt disse to nye engagementer. Der i begge tilfælde tale om helt nye aktiviteter, og jeg finder det påkrævet, at fonden i sin virksomhed også er opmærksom på helt nye investeringsobjekter – især indenfor servicefagene.«

»Ser vi på de sidste års kapitaltilførsler til fonden, så har der jo næsten uden undtagelser været tale om beskedne, årlige indskud. Indskud, som vi har været de pågældende indskydere taknemmelige for, og som vitterlig har medvirket til at løse nogle akutte vanskeligheder, det må vi ikke glemme.

Men – det er jo til gengæld også en kendsgerning, at den langsigtede, velovervejede og koordinerede indsats, hvad angår investeringer i kooperative virksomheder, *den* kan ikke praktiseres på det nuværende kapitalgrundlag.

Her vil det være nødvendigt både at sigte mod højere, årlige indskud og faste bevillinger.

Det har i debatten været nævnt, at blot 10,- kr. medlem pr. år (for LO-området) indskudt i Finansieringsfonden, ville betyde en kapitaltilførsel på 8–9 millioner kroner årligt. Dette vil igen sige, at vi på 2 år ville kunne mere end fordoble det beløb, vi har været 17 år om at samle sammen.

Hvad en sådan beslutning ville betyde for Kooperationen og dermed for lønmodtagere og forbrugere, hører der formentlig ikke megen fantasi til at forestille sig.

Hermed ville der være lagt op til – for første gang i fondens historie – at investeringerne kunne langtids-planlægges og prioriteres. Det er mit håb, at denne tanke vil kunne realiseres.

Som alle også ved, er Finansieringsfonden jo ikke den eneste finansieringskilde for kooperative virksomheder – heldigvis da! Betydningen af Arbejdernes Landsbank har jeg i den forbindelse

meget ofte fremhævet, og jeg vil igen takke Landsbanken, for det meget positive samarbejde der har været også i det forløbne regnskabsår.

Men der er mange områder, som banken traditionelt ikke dækker, og ikke *kan* dække, og som heller ikke dækkes af fondens tegning af ansvarlig kapital. Som eksempler på sådanne områder kan jeg nævne: halvlange lån til køb af byggegrunde, til boliger, finansiering af butikbyggeri og lange lån i industrielt byggeri. På disse og tilsvarende felter er der ikke i dag nogen naturlig kreditmulighed for vore kooperative virksomheder.

Denne kendsgerning er ikke af ny dato, og det var denne problematik, der i midten af 60'erne var baggrunden for overvejelser omkring dannelsen af et kooperativt kreditinstitut. Overvejelser der som bekendt desværre sluttede i 1966 uden resultat.

Vi er imidlertid mange, der ikke har kunnet slippe denne tanke, fordi den forekommer os så indlysende rigtig. I vore overvejelser omkring kapitaltilførsel indgår dette, at der næsten udelukkende er tale om et *lukket kredsløb*. Hermed mener jeg, at det alene er fagbevægelsen og Kooperationen selv, der bidrager til fremskaffelsen af ny kapital.

Et kreditinstitut, der udsteder obligationer ville uden tvivl tiltrække fremmed kapital det være sig fra ATP-fonden og andre fonde, forsikringsselskaber med videre.«

»Jeg tror at kunne sige, at der netop i disse år er vågnet en ny interesse for Kooperationen som virksomhedsform. Det hænger selvsagt sammen med debatten om industrielt og økonomisk demokrati. I fagbevægelsen har vi altid haft denne interesse; den er tilmed nævnt i LO's formålsparagraf, og jeg tror, at der i fagbevægelsen er en forstærket åbenhed overfor Kooperationen.

Fagbevægelse og Kooperation har fælles interesser. De resultater – fagbevægelsen opnår gennem forhandlinger med vor modpart på arbejdsmarkedet – er vi *ikke* interesserede i skal udhules, sådan som vi ofte ser, at det sker. En vågen, pågående og konkurrence-villig, og konkurrence-dygtig Kooperation skal være lønmodtagernes garanti mod noget sådant.

Derfor skal vi knytte båndene tættere – derfor er det vigtigt, at vi skaber fodslag indenfor vore rækker.«

PERSONALIA

Forflyttet pr. 15-10-1970 efter ansøgning

Lokomotivmedhjælperne:

S.-B. Geisler, ddt Gb i ddt Fa.
F. R. Mølgaard, ddt Kh i ddt Fa.

Forflyttet pr. 1-11-1970 efter ansøgning

Lkmh. J. Rasmussen (Falster), ddt Gb
i ddt Rf.

Forflyttet pr. 1-11-1970 efter ansøgning

Lkf. (17. lrm.) S. M. Sørensen, ddt Rf
i ddt Ar.

Overgået til anden stilling pr. 1-11-1970 efter ansøgning

Lokomotivførerne (13. lrm.):

W. B. Hansen, ddt Hgl, lkf. (L-afl.)
(13. lrm.) i ddt Hgl.
A. Schmidt, ddt Hgl, lkf. (L-afl.) (13.
lrm.) i ddt Hgl.

Forfremmelse til lokomotivfører (17. lrm.) efter ansøgning pr. 1-11-1970

Lokomotivførerne (13. lrm.):

A. Fritzemeier, ddt Gb i ddt Gb.
C. R. Keller, ddt Gb i ddt Gb.
H. E. Jørgensen, ddt Kø i ddt Gb.

Afsked efter ansøgning pr. 31-10-1970

Lkmh. K. Pedersen (Agersø), ddt Gb.

Afsked pr. 31-10-1970

Lokomotivførerne (13. lrm.):

H. N. V. Hansen, ddt Fh., gr. svagelighed m/ pension.
S. B. Axelsen, ddt Ab., gr. svagelighed m/ pension.

Afsked pr. 31-12-1970

Lkf. (13. lrm.) V. F. Schophuus, ddt Ar.,
gr. svagelighed m/ pension.

Afsked efter ansøgning pr. 31-12-1970

Lkf. (17. lrm.) N. B. Dahlsen, ddt Ng.,
gr. alder m/ pension.

Dødsfald

Pens. lokomotivfører Peter Hansen, København, er afgået ved døden den 16-8-1970.

Pens. lokomotivfører A. C. Oest-Jacobsen, Helsingør, er afgået ved døden den 21-8-1970.

Pens. lokomotivfører H. K. Rasmussen, Århus, er afgået ved døden den 30-8-1970.

Opmærksomhed frabedes

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

E. G. Nyegaard,

lokomotivfører, Godsbanegården.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

C. C. F. Rasmussen,

lokomotivfører, Roskilde.

Juletræsfester

København

De københavnske afdelinger afholder juletræsfest søndag den 27. december 1970 kl. 16.30-1,00 i Amager Selskabslokaler, Markmandsgade 11.

Børnene samles kl. 16.45 til indmarch, som finder sted kl. 17.00.

Herefter vil der være underholdning af Nisserne Kagans omkring juletræet.

Herefter skal vi i cirkus. De festlige klovner Pouli og Petit underholder.

Der vil blive julebal for de voksne fra ca. kl. 20.00 til 24.00.

Billetter kan købes følgende steder og i afdelingerne.

Gb.: Lkas. T. B. Jensen. Tlf. 73 19 94.
Lkf. Jørn Thillemann. Tlf. 78 90 42.

Hgl.: Lkf. E. C. L. Christiansen. Tlf. Ge. 5659v. Lkf. A. C. Quaade. Tlf. Va. 2642.

Av.: Elf. K. E. Kristensen. Tlf. 78 35 42.

Salget af billetter slutter den 20. december 1970. Pensionister, enker efter lokomotivmænd, lokomotivførere, lokomotivassistenter, lokomotivmedhjælper og aspiranter er alle velkomne til at deltage.

Billetterpriserne bliver for egne børn 6,00 kr., for fremmede børn 8,00 kr. og adgangskort 6,00 kr.

Se i øvrigt opslagene og indtegningslisterne på maskindepoterne.

Festudvalget.

Århus

Dansk Lokomotivmands Forening, Århus afdeling, afholder juletræsfest torsdag den 7. januar 1971 kl. 18,00 i Håndværkerforeningens lokaler, Klostergade.

Pensionister og enker efter disse indbydes venligst.

Indtegningslisten fremlagt på opholdsstuen. Indtegningen slutter den 26. december 1970 kl. 18.00.

Festudvalget.

Fredericia

Fredericia afdeling afholder juletræsfest i Hotel »Landsoldatens« selskabslokaler mandag den 4. januar 1971 kl. 18,00.

Lokomotivførere, assistenter, medhjælper og aspiranter med familie i Fredericia samt pensionister og enker indbydes venligst.

Indtegningslister er fremlagt på opholdsstuen.

Pensionister kan indtegnes hos afdelingskasserer Aa. Vilhelmsen, telefon 92 46 37.

P. a. v.

L. P. Junker.

Bridge

D.J.I.F.'s bridgeklubber indbyder til bridgeturnering i Fredericia søndag den 31. januar 1971 kl. 9,15 på hotel Vasegården (over for banegården).

Der spilles parturnering om 1., 2. og 3. præmie + 2 spurtpræmier.

Turneringsleder: B. Schmidt, Gørding.

Turneringen er åben for alle bridgespillere, som er tilknyttet jernbanerne, og ægtefælle kan være makker.

Indskud pr. par 20 kr.

Indmeldelse i D.J.I.F. kan finde sted på spilledagen. Kontingent 1 kr. pr. måned.

Der spilles formiddag og eftermiddag med pause kl. 12-13. Afslutning med præmieuddeling kl. 16,30.

Tilmelding sker parvis - skriftligt - senest 20. januar 1971 til otktl. U. Amelung, Nyborg H station, 5800 Nyborg.

D.J.I.F.s Bridgesektion.

Lommebogen 1971

Alle som pr. 1. december 1970 er aktivt medlem af Dansk Lokomotivmands Forening, får lommebogen gratis udleveret gennem de lokale afdelinger.

Af restoplaget er der mulighed for andre at købe lommebogen ved henvendelse til foreningens kontor, Hellerupvej 44, 2900 Hellerup. Prisen for lommebogen er 12,00 kr.

Indbinding af DLT

Ønskes Dansk Lokomotiv Tidende årgang 1970 indbundet, kan bestilling herpå sendes til foreningens kontor, Hellerupvej 44, 2900 Hellerup. Bestillingen skal være fremme senest 15. januar 1970. Prisen for indbindingen er 30,00 kr.

DAMERNES DAG

Jul i himmelborgen

Julemærke-komiteén er optimistisk. Den har ladet trykke 30 millioner mærker flere end det foregående år.

Arkene (med 50 stk. i hver) egner sig godt til opløbning, fordi de samlet udgør eet motiv – juleforberedelse i himmelborgen. At det er prinsesse Margrethe, der har tegnet mærkerne og gjort det dygtigt og sikkert, vil sandsynligvis øge interessen.

Julemærke-komiteén driver seks børnehjem for syge børn og har i det forløbne år haft 924 børn til behandling, heraf 618 drenge og 306 piger.

– hvis man nu strejkede!

En strofe et sted i den danske lyrik lyder: – foråret så sagte kommer!

Det gør julen ikke.

Den vælter sig ind over os i utide – for november er utidigt tidligt – medbringende et budskab om, hvor glædelig julen bliver, hvis man f.eks. køber noget rigtigt dyrt og nytteløst til den, der har alt o.s.v.

Forretningernes fortolkning af budskabet om fred på jord går i sandhed via kasseapparaterne.

Det er alle tiders salgs-evangelium.

Tænk om man gik i køberstrejke og begrænsede sine indkøb til at omfatte et enkelt juletræ med tilhørende lys samt små gaver til børnene.

Så ville man vågne op første juledag uden stress, uden fordøjelsesbesvær, uden økonomiske samvittigheds kvaler og uden – nej, det går alligevel ikke!

For det er ting, der hører med til nutidens opfattelse af julefestlighederne, selvom de slet ikke pynter. Og som gør det nødvendigt at lægge ekstra tryk på vore ønsker om en glædelig jul, hvis indholdet skal have nogen mening.

Glædelig jul!

Råd & Resultater

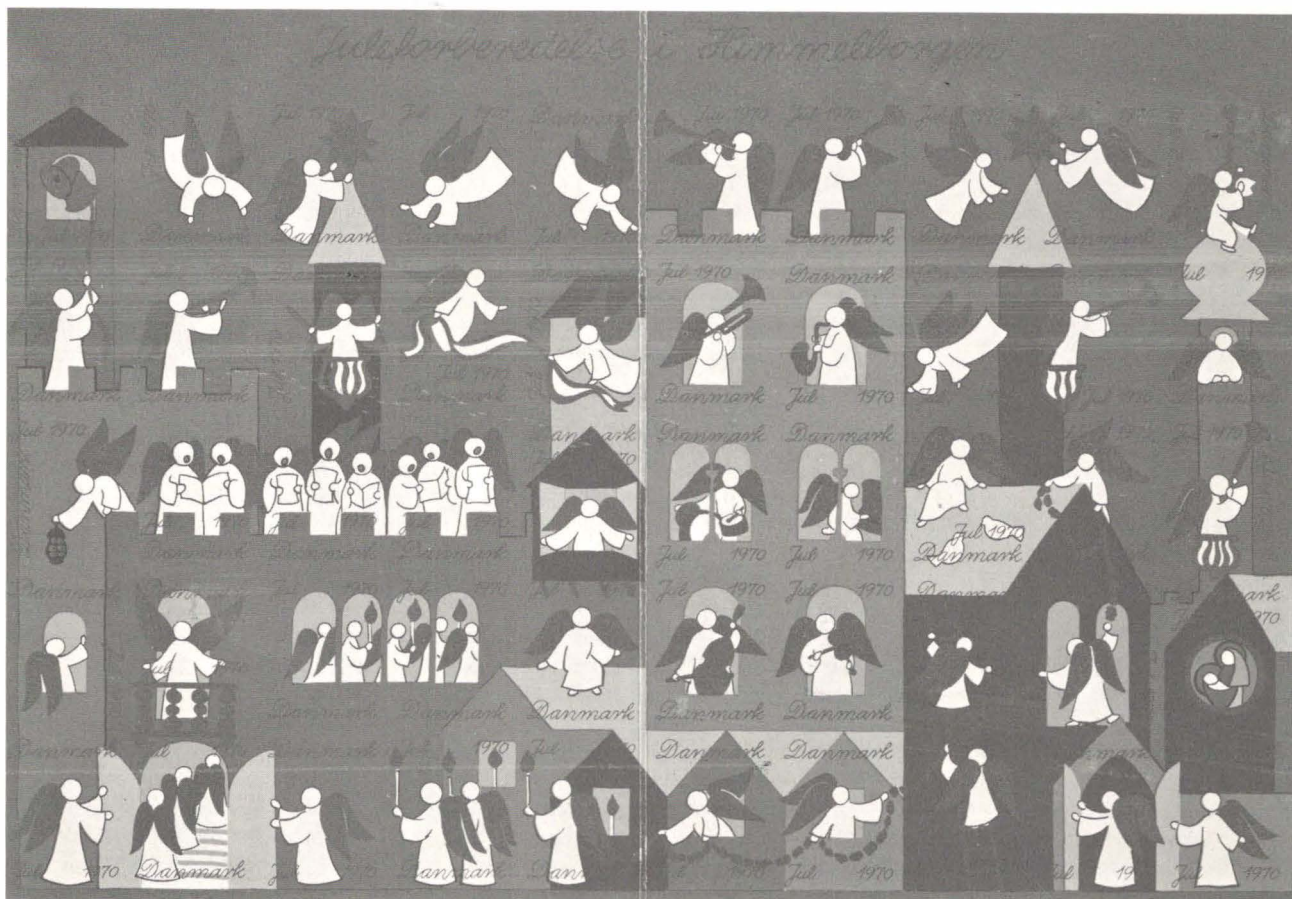
I husholdningsrådets pjecer Råd & Resultater kommer mange nyttige ting under lup. Sidst har man foretaget en undersøgelse af sig selv eller snarere af læsernes holdning til bladet.

Et spørgeskema har været udsendt til bladets faste abonnenter, og de indsendte svar er blevet analyseret og offentliggjort i pjece nr. 6 for november måned.

Heraf fremgår bl.a., at 87 pct. af læserne orienterer sig i Råd & Resultater før køb af større forbrugsting. Husmoderen er med 92 pct. den flittigste læser af bladet, men husfaderen kigger også med, og det endda for 71 pct.'s vedkommende.

Mange har spurgt Statens Husholdningsråd, hvorfor man ikke tager reklamen i brug for at udbrede kendskabet til sit arbejde, og fået til svar, at Rådet desværre ikke disponerer over midler til denne post, og sikkert heller ikke kommer til det foreløbigt. Man håber at tilfredse læsere vil hjælpe på dette område ved mund-til-mund-metoden.

(Pjecerne kan købes stykvis for kr. 1.50 og fås i et årsabonnement for 8 kr., der omfatter otte numre. Statens Husholdningsråds adresse er Amger Fælledvej 56, 2300 København S. – Tlf. AS 3400.)



Danske Jernbanemænds Turistorganisation kan i samarbejde med vore broderorganisationer i Norge og Sverige tilbyde vinterophold i det fineste højfjeldsterræn til meget fordelagtige priser. Det tilrådes at indsende anmeldelse i god tid før anmeldelsesfristens udløb. *Det bedes samtidig anført, om sovevognspladser ønskes, da disse må bestilles lang tid forud for afrejsedagen.*



Skiture i Norge. Bergensbanen.

NJT's feriehjem i Holu ved Ål station på Bergensbanen. Feriehemmet ligger i udpræget højfjeldsterræn, dog beskyttet af granskove i de omkringsliggende dalstrøg.

Under opholdet vil De få lejlighed til at være sammen med kolleger fra Norge og Sverige.

Udrejse: Lørdage fra København H kl. 22.18, hjemkomst mandage kl. 8.55.

Rejse 105 21/2–28/2

Rejse 106 28/2–7/3

Rejse 107 7/3–14/3.

For en uges ophold fra søndag til søndag: 295 kr. (børn under 12 år halv pris).

Billetpris Hbg–Ål og retur for pårørende med rabatkort ca. 217 kr. (+ evt. sovevognsbilletter 28 kr. pr. køje).

Anmeldelse senest 5 uger før de pågældende afrejsedage.



Dovrebanen.

I Hövringen ved Otta station, hvor vi har et af Norges bedste skisportsterræner, vil vi kunne tilbyde vore deltagere en uges ophold i den bedste tid af vinteren. Vi har sikret os plads på Laurgårdsseter, som har fået ny tilbygning og i øvrigt er moderniseret med stor smuk pejsesal og dansesal.

Rejse 108 28/2–7/3.

Udrejse: Lørdag 27/2 fra København H kl. 22.18, hjemkomst mandag 8/3 kl. 8.55.

Der medfølger på denne rejse rejseleder, som vil arrangere skiture for deltagerne under hensyntagen til kondition og øvelse. For en uges ophold, heri inkluderet busbefordring fra og til Otta station: pris 345 kr. (børn under 12 år halv pris).

Billetpris Hälsingborg–Otta og retur for pårørende med rabatkort 234 kr. (+ evt. sovevognsbilletter 28 kr. pr. køje).

Anmeldelse senest 5 uger før den pågældende afrejsedag.



Rapham ved Otta station.

NSB's personale har åbnet et nyt feriehjem – 1000 m o.h. – ca. ½ times bustur fra stationen. Det er udstyret som et moderne højfjeldshotel med spisesal, pejsestue og saloner. Alle værelser har dush.

Udrejse: Lørdage fra København H kl. 22.18, hjemkomst mandage til København H ank. 8.55.

Pris 472 kr. pr. person for en uges ophold med enkeltværelse.

Pris 437 kr. pr. person for en uges ophold med dobbeltværelse.

Begge inkluderet bustransport til og fra Rapham.

Billetpris Hbg–Otta og retur for pårørende med rabatkort 234 kr. (+ evt. sovevognsbilletter 28 kr. pr. køje).

Børn under 18 år, som deler værelse med forældrene – ½ pris.

Anmeldelse senest 5 uger før de pågældende afrejsedage.



Skiture i Sverige – Björkliden station.

En uges ophold i SJ's Semesterforenings feriehjem i Björkliden (ved Narvik).

Udrejse via Stockholm fredag 12/3 København H af 7.33, lørdag 13/3 Björkliden ank. 13.02.

Hjemrejse via Ånge–Flen lørdag 20/3, Björkliden af 8.06, søndag 21/3 København H ank. 15.35.

Rejse 109 13/3–20/3 (7 dage)

Pris 370 kr. pr. person.

Billetpris Malmö/Hälsingborg–Björkliden og retur for pårørende med rabatkort ca. 265 kr.

Anmeldelse senest 5 uger før den pågældende afrejsedag.

Anmeldelser bedes indsendt til *Danske Jernbanemænds Turistorganisation, Bernstorffsgade 18, 1577 København V.*, hvorefter nærmere om afrejse m.m. vil blive tilsendt.

Vinterferie i Schweiz 1971.

Fra vore schweiziske kolleger har vi fået tilbudt ophold på nogle af Schweiz' mest bekendte vintersportssteder:



Kleine Scheidegg, 2064 m o.h. Berner Oberland – ved Interlaken.

Ugevis ophold 3.–10. januar 1971

10.–17. januar 1971

24.–31. januar 1971

7.–14. februar 1971

Pris 350 kr. pr. person pr. uge i dobbeltværelse med helpension.

Begynder søndag med middag og slutter med morgenkaffe følgende søndag.

Her er smagfulde opholdsstuer, bar og gæstestue og smukke værelser. Om aftenen musik, dansk og underholdning.

En aften i ugen arrangeres »fonde« selskab med speciel schweizer underholdning.

Et ophold i et af Berner Oberlands smukkeste skiområder vil blive en særlig oplevelse for alle skientusiaster.

Da vore schweizerkolleger kun disponerer over et begrænset antal værelser, tilrådes anmeldelse i god tid forud. Der er skiture til Wengen og Grindelwald.



Montana Crans, 1500 m o.h., Wallis – ved Lausanne.

Ugevis ophold 17.–24. januar 1971

24.–31. januar 1971

Pris 265 kr. pr. person pr. uge i dobbeltværelse (børn under 16 år halv pris) med helpension (madpakke til lunch).



Samedan 1750 m o.h., Graubünden – ved St Moritz. – Nyt hotel.

Fra december 1970 til 1/4 1971.

Værelse med helpension i januar: 55 kr. pr. person pr. dag – øvrige tid: 58 kr. pr. person pr. dag.

Med kun halvpension i januar: 49 kr. pr. person pr. dag – øvrige tid: 53 kr. pr. person pr. dag.

Anmeldelse bedes sendt til *Danske Jernbanemænds Turistorganisation, Bernstorffsgade 18, 1577 København V.*

Indholdsfortegnelse

20

	Nr.	Side		Nr.	Side
Ledende artikler					
Nytårsskiftet	1	2	Nyt sygeregistreringssystem	2	9
Pensionsalderen	2	2	Om 10 år vil skraldemængde i storbyer være fordoblet	2	13
Løn og pristal	3	2	Sådan udregnes resultatet af kommunevalget ..	2	16
CO I's struktur	4	2	Løn 1. april 1970	3-3,	6 27
Kongres 1970	5	2	Stedtillæg 1. april 1970	3	4
En solid kongres	6	2	Katastrofal boligmangel for italienske arbejdere	3	14
Investering i motion	7	2	Repræsentantskabsmøde i CO I	4	3
Undersøgelse af jernbaneulykker	8	2	Teknisk museum i Helsingør	4	14
Personalsituationen	9	2	Satser for overarbejdspenge	5	3
Økonomisk krisetilstand	10	2	Den største trussel mod arbejderbevægelsen er afbetalingen	5	4
Rationel arbejdsfordeling eller junglens lov ..	11	2	Færre i fabrikkerne – flere i servicefagene	5	6
CO I's repræsentantskabsmøde	12	2	Den hvide despot	5	12
Trafik og teknik					
Sovjettiske el-lokomotiver	1	4	Kongres 1970	6-3,	7 10
Biltrafik med jernbanetog over og under de danske farvande	1-8,	3 8	Satser for mistede fridage	6	30
Bomærket er mere end pynt	2	10	Dansk Lokomotivmands-Forbunds kongres ..	6	31
Væsentlig forøgelse af DSB's færgekapa- citet ..	2	17	Chefskifte ved DSB	6	32
DSB aktivitet	3	4	Justering af tjenestemandslønninger	7	3
DSB's første containerterminal	3	6	Efter 15 år som chef for statsbanerne	8	3
Europæiske baner indfører centralkobling	4	7	Nedsættelse af tjenestetiden	8	14
Naturlig landforbindelse mellem Sjælland og Jylland	4-8, 5-8,	7 6	Hvordan bevarer vi arbejdsevnen	9	14
Test af et lokomotiv	5	16	Løn og pension 1. oktober 1970	9	16
Undergrundsbane i Budapest	5	17	Min far	10-12, 11-16,	10 14
Salg i togene	8	7	Emolumenter 1. oktober 1970	11	3
Fugleflugtsforbindelsen	8	10	Formandskifte i Jernbaneforeningen	11	3
Tog til Grædsted eller fly til Wien	8	19	Alle lønmodtagere skal have andele i kapitaltilvæksten	11	6
Landtrafik uden hjul, endog uden fartøjsberøring med banerne, hurtigt som flyvemaskinerne og næsten uden støj	9	3	Regeringens overenskomstoplæg	12	6
Forøgelse af hastigheden og forbedring af sikkerheden	9	6	Overarbejde og særlige ydelser	12	14
Ændrede sikkerhedsbestemmelser	9	10	Oplysningsarbejdet		
Radioanlæg for statsbanernes fjernbaner	10	3	Studierejse til England	2	18
Fjernstyrings- og sikringsanlæg i Roskilde	10	8	Teateraften	4	17
Gods- og containerterminaler i København ..	11	4	Tillidsmands- og medlemskursus	9-19,	10 13
Deutsche Bundesbahns dieselhydrauliske standard-lokomotiver	11	8	SR og SIR		
På tur med Tokaido-ekspressen	12	9	Passage af togvejssignal	5	12
Udenrigspolitiske artikler					
Glimt udefra	1-18, 2-15, 3-17, 4-16, 5-15, 10-11, 7-38,	11 14	Dødsfald, mærkedage m.v.		
Amerikas rige præsidenter	2	12	Distriktschef Aksel Kristensen død	1	5
En flygtningelejr i Jordan	8	18	J. H. Oldenbroek død	4	20
Forskellige artikler					
Vestjyderne er sejge	1	6	J. A. Nordin død	4	20
Prisundersøgelse	1	14	Egon Rasmussen død	12	15
Politisk økonomisk orientering .. 1-16, 2,14, 3-16, 4-15, 5-14, 7-39, 10-10,	11	13	Forsikringsforeninger o.lign.		
Selvangivelsen	1	18	Forsikringsagenturforeningen	1	17
Ny pension fra 1. april 1970	2	3	Forbrugsforeningen	5	19
Hovedaftale	2	6	Støt fremgang for humanitært fond	11	18
Tjenestetiden skal forkortes	2	8	Fra medlemskredsen		
Damernes Dag					
3-20, 5-20, 7-40, 8-20, 9-20, 10-16, 11-20 12 18					