



6

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE

10. JUNI 1970 — 70. ÅRGANG

6

Indhold:

En solid kongres	2
Formandens beretning	3
Kongresforslag og valg	24
Løn og pension 1. april 1970	27
Satser for mistede fridage	30
Faneindvielse	30
Personalia	31
Åge Lassen død	31
DLF's kongres	31
Chefskifte ved DSB	32

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.

Deltagerne til foreningens kongres 1970 mødte til et arbejdsprogram med et indhold, der umiddelbart fremkaldte tvivl om dets gennemførelse inden for den fastsatte tid på tre dage.

Den bevægede periode, der lå forud, prægede naturligvis de delegerede og arbejdsmængden, men stort set samtlige afdelinger havde tillige ydet en prisværdig indsats ved gennemgang af dagliglivets problemer. I ønsket om en tilpasning af ordre og bestemmelser samt gældende reglementer i takt med den almindelige udvikling i den daglige tjeneste, havde man grundigt arbejdet med opgaverne.

Resultatet heraf var ikke mindre end 93 forslag til kongressens dagsorden.

En del af dem havde tilknytning til allerede nedsatte udvalg og kunne derfor henvises hertil. Heri var kongressen enig, men understregede samtidig nødvendigheden af, at der overfor ledelsen blev tilkendegivet den alvor, der ligger bag de omhyggeligt udarbejdede forslag og ønsker.

Vel vidende, at demokrati på arbejdspladsen er anerkendt, at adgang til forhandling er til stede, og at der gennem årene er vist imødekommenhed, var det de delegeredes opfattelse, at den stærke tekniske udvikling i forbindelse med interessen for strukturændringer og lignende havde svækket administrationens overblik over hensynet til personalet. Sagligt og dygtigt blev sagerne behandlet fra talerstolen. Denne karakteristik har vi hentet fra vore gæsters hilsen efter kongressen. Den har glædet os, og vi gentager den for at understrege den betydning, det har, at vi fortsat skoles og bevarer ligevægten trods modstand og korruption.

Kongressens festlige og højtidelige åbning, foreningens markering af den passede 70-årsdag og de mange gæsters tilstedeværelse blev en stærk manifestation af lokomotivmændenes organisation.

Alle gik fra den første dag til arbejdet med interesse, og vi sluttede på samme værdige og tillidsfulde måde, som har præget vort arbejde gennem årene.

I et efterfølgende nummer skal vi bringe referat af kongressens forhandlinger.

Formandens beretning

Lønninger

Traditionen tro skal jeg overfor kongressen i tilslutning til det, der foreligger skriftligt redegøre for hovedbestyrelsens arbejde i de forløbne 4 år.

Som allerede nævnt i åbningstalen har denne periode været præget af utraditionelle situationer, som kan have medvirket til en anden vurdering af lokomotivmændene og deres organisation.

Så længe arbejdet og forhandlingerne følger traditionelle og alm. baner giver det sjældent anledning til uoverensstemmelser eller fejlvurderinger, men så snart der indtræffer en afvigelse herfra, kan det ikke undgås, at der opstår bevidste eller ubevidste misforståelser.

I en hvilken som helst sag er forhandlingsforløbet sjældent uafbrudt, og når de enkelte brudstykker skal samles til en helhed, er resultatet afhængigt af, hvem der søger at forestå samlingen. På den måde opstår der meget ofte et urigtigt resultat, der er facittet af en forkert samling af de enkelte brikker.

Lad mig indlede med en omtale af den tjenestemandreform, der havde taget sin begyndelse, da vi var samlet til kongres i 1966. En stærkt detaljeret beretning er næppe nødvendig, dels fordi den har foreligget i skriftlig form, dels fordi der er redegjort om det samme emne overfor medlemmerne ved tidligere lejligheder.

På den sidste ordinære kongres nævnte jeg den opdeling tjenestemandskommissionen af 1965 havde foretaget af arbejdet, der blev tildelt 3 underudvalg. Jeg påpegede tillige det uheldige i, at selvom tjenestemandreformen ikke, i lighed med tidligere kommissioner, skulle være en alm. lønningslovsrevision, så var der dog åbnet adgang for enkelte unævnte grupper til at ændre den lønmæssige placering.

En sådan partiel lønningslovsrevision ville kun skabe utilfredshed, og da der tillige i kommissoriet var givet udtryk for ønsket om en hel ny opbygning af lønningsloven, måtte der nødvendigvis åbnes adgang for alle til at få ændret den lønmæssige placering. Ganske vist var loven af 1958 af forholdsmæssig ny dato, og selvom den alm. udvikling i samfundet i første omgang måtte lægges til grund for nødvendigheden af nye tjenestemandsløve, burde de interne forhold indenfor de enkelte styrelsesgrene ikke glemmes.

Fra begyndelsen af 1950'erne – som også nævnt på sidste kongres – tog rationaliseringsbestrebelse indenfor statsbanernes trækraft sin begyndelse, og netop i årene fra 1958 tog de virkelig form. For lokomotivpersonalet har det betydet en væsentlig foran-

dring i tjenesteforholdene med omskoling, efteruddannelse og ændrede vilkår i al almindelighed. Noget tilsvarende har naturligvis været gældende også for andre tjenestemandsgupper.

På baggrund heraf måtte det være rimeligt, når et nyt lønsystem skulle opbygges, at der ved indplaceringerne blev taget hensyn til personalets alm. krav på – eller i hvert fald forventninger om – at få andel i den økonomiske rationaliseringsgevinst.

Selvom normeringslovene i nogen grad har været inde i billedet, har de ikke været tilstrækkelige, og det har da også fremgået fra de førte forhandlinger om normeringslovene, at en del af vore ønsker er blevet henvist til en lønningslovsrevision.

Man kunne derfor ikke, som den daværende økonomiminister havde til hensigt, alene koncentrere sig om en tjenestemandreform med opbygning af et lønsystem og ansættelsesforhold, der kunne lokke ansøgere til tjenestemandstillingerne uden samtidig at tage rimeligt hensyn til de mennesker, der var indenfor murene og som havde taget aktivt del i hele den store reform med økonomisk udbytte for staten.

Inden jeg imidlertid kommer nærmere ind på detaljer om forhandlingerne i forbindelse med den nye lønningsslov, må det være rigtigst først at redegøre for den økonomiske udvikling fra foråret 1966, hvor loven af 1958 fortsat er i kraft.

Overenskomstforhandlingerne på det private arbejdsmarked afsluttedes i foråret 1967 med et mæglingforslag fra forligsmanden, og der lå heri en toårig overenskomstfornyelse, hvorefter de økonomiske resultater skulle afvikles trinvis indenfor perioden.

Efter forslaget blev der øjeblikkelig ydet et lavtlønstillæg på 32 øre i timen, et særligt timetillæg til voksne arbejdere på 15 øre, der imidlertid skulle bortfalde ved den første regulering af dyrtidstillæg, der til gengæld blev forhøjet til 20 øre i timen, mod tidligere 15 øre, hver gang pristallet steg med 3 point udover 118. Fra 1. marts 1968 blev der ydet et lavtlønstillæg på 10 øre i timen samt et generelt tillæg på 12 øre til voksne arbejdere.

På denne baggrund optoges forhandlingerne for tjenestemandene den 3. april 1967, og resultatet heraf blev en forhøjelse af overenskomstportionernes antal med 12 til 136, og der var heri taget hensyn til den konstaterede lønglidning, som forøvrigt havde været forholdsvis lille.

Der opnåedes tillige enighed om ydelse af et løntillæg på 1 pct. af lønnen pr. 1. april 1968 som udligning for den generelle lønforhøjelse i samme år på det



*Fra venstre:
A. K. Johansen, E. C. L. Christiansen,
F. C. Christensen, N. P. Junker og
M. W. Pedersen,
alle fra hovedbestyrelsen.*

*Fra venstre:
Generaldirektør P. E. N. Skov, chefen
for maskinafdelingen E. Risbjerg Thom-
sen. Derefter fra hovedbestyrelsen:
S. Juul Madsen, P. J. J. Busk og
N. K. Jensen.*



*Fra venstre:
Hovedkasserer G. A. Rasmussen,
næstformand og sekretær K. B. Knudsen
og formanden E. Greve Petersen.*

private arbejdsmarked. Men uanset fastsættelsen af denne procent enedes man med ministeren om at genoptage forhandlingerne i foråret 1968 med henblik på en eventuel justering på baggrund af lønglidning på det private arbejdsmarked.

De samme forhandlinger gav til resultat, at der fra og med finansåret 1967/68 blev ydet en feriegodtgørelse på $\frac{3}{4}$ pct. af den i det foregående finansår indtjente skattepligtige indtægt.

Fra 1. april 1967 blev man enige om at nedsætte tjenestemandens eget pensionsbidrag med $\frac{1}{2}$ pct. til $3\frac{1}{2}$ pct.

Den økonomiske udvikling på verdensmarkedet medførte i november 1967 en devaluering af kronen og dermed en økonomisk krise på det nationale område.

For at kunne imødekomme den overraskende udvikling foreslog økonomiminister Ivar Nørgaard en ekstra skat på 3 pct. af skalainkomsten for alle skatteydere, der ikke havde lønmodtagerfradrag på selvangivelsen samt indefrysning af 3 point af reguleringspristallet i et år fra 1. marts 1968, således at der ikke udbetaltes dyrtidstillæg for pristallene 125, 126 og 127.

Selvom den foreslåede løsning ikke havde tjenestemandorganisationernes fulde sympati, tilkendegav man dog under forhandling med ministeren, at selvom man principielt måtte afvise ethvert indgreb i den lov-hjemlede reguleringsordning, var man dog indforstået med, at ordningen også kom til at gælde tjenestemændene.

Lovforslaget blev imidlertid ikke gennemført i folketinget, og den socialdemokratiske regering måtte træde tilbage og udskrive valg, der fandt sted i januar 1968.

Herefter kunne det forventes, at forslaget blev skrinlagt, men den nye regering søgte alligevel, trods dens egen modstand mod forslaget i december måned, at få de 3 point indefrosset.

Den undlod til gengæld samtidig at udskrive 3 pct. ekstra skat for ikke-lønmodtagere og fremkaldte på denne måde en fravigelse fra tidligere indgåede til-sagn. Hvorfor et ubetinget afslag fra samtlige lønmodtagerorganisationer blev resultatet.

På det tidspunkt af foråret 1968 er tjenestemandskommissionen nået frem til et resultat og forslag til alle 3 dele. Medens 1. og 2. del i hovedtrækkene kunne akcepteres af centralorganisationerne, var der uenighed om 3. del.

Som hovedprincip måtte man afvise klassificerings-

og lønningsloven på grundlag af ministerens krav om en 24 mdr.s periode for lovens fulde ikrafttræden. Men også indplaceringen gav for en del organisationers vedkommende, heriblandt Dansk Lokomotivmands Forening, anledning til protest.

For regeringen var det åbenbart magtpåliggende at få forslagene igennem, men den bøjede sig dog for centralorganisationernes krav om, at alle 3 love måtte ses som en helhed, hvilket vil sige, at 1. og 2. del ikke kunne forelægges til vedtagelse i folketinget, før 3. del var godkendt af tjenestemandorganisationerne.

Herefter stillede regeringen et forslag, som måtte betragtes som et ultimatum, idet man tilkendegav, at regeringen ville forpligte sig til at søge de nye tjenestemandsløve vedtaget i folketinget inden dettes sommerferie. Lovene skulle derefter træde i kraft 1. oktober 1968, og ifølge regeringens udregninger skulle den samlede lønfremgang andrage ialt 2,5 pct. Heri var medregnet særlige overgangsregler for visse lønklasser, opretning af lønforskel for de ugifte fra 1958, og ingen tjenestemand måtte ved indplaceringen i det nye system opnå en lønfremgang på mere end 3 pct. Hvad der herefter stod tilbage skulle udbetales med halvdelen 1. oktober 1969 og den 2. halvdel 1. oktober 1970.

Trods gentagne spørgsmål til ministeren om, hvorvidt denne indefrysning af tilgodehavende løn også skulle modsvare et evt. efterfølgende efterslæb, blev de aldrig besvaret.

Det skal tilføjes, at der i regeringens tilbud tillige lå 1,5 pct. lønforhøjelse som kompensation for lønglidningen indtil 1. april 1968. Af tjenestemandorganisationerne var dette tilgodehavende opgjort til mellem 3 og 3,5 pct. med udgangspunkt i 1964.

Regeringens forslag var en klar tilkendegivelse af, at den ønskede tjenestemændenes lønninger låst fast i en helhedsløsning, der skulle have virkning indtil 1. oktober 1970. Med andre ord kunne der tidligst blive tale om lønforhandlinger efter dette tidspunkt, og resultatet heraf måtte blive, at eventuel lønregulering først kunne finde sted i foråret 1971 eller efter 3 år fra det førte forhandlingstidspunkt.

Statstjenestemændene og Lærernes Fællesudvalg måtte derfor tage afstand fra regeringens forslag, og ved de efterfølgende møder i de kompetente forsamlinger blev forslaget ligeledes tilbagevist. Om det kan tilskrives, at tjenestemandsområdet ved regeringsskiftet blev flyttet fra finansministeriet til det nye lønning- og pensionsministerium, at $2\frac{1}{2}$ års arbejde med fremstilling af adskillige tryksager hermed faldt til jor-



*Fra venstre:
Dirigenterne P. J. J. Busk, Gb,
N. K. Jensen, Ar og O. H. Hansen, Fa.*

*Fra venstre:
Foreningens revisorer
E. E. Sørensen, Hgl og
C. M. Clausen, Es.*



*Fra venstre:
Pressens repræsentant Villy Nielsen,
Aktuelt og protokolsekretærene
O. J. Svensson, Ar og S. Juul Madsen,
Kø.*

den, ved jeg ikke. Men nogen større smidighed ville have været ønskeligt, så vi på det tidspunkt kunne have haft et nyt tjenestemandssystem.

Men uanset denne triste afslutning på et reformarbejde stod der tilbage spørgsmålet om reguleringen af vore lønninger i overensstemmelse med, dels den procent med direkte tilknytning til mæglingforslaget for marts 1967, dels forhøjelsen under hensyn til løn­glidningen i den private sektor.

Forhandlinger herom blev derfor snart optaget, og resultatet blev en forhøjelse fra 1. april med 17 portio­ner til 153. Der blev samtidig givet tilsagn om, at den ellers aflyste normeringslov fra 1968 snarest ville blive søgt gennemført.

Af og til rettes der angreb på den automatiske dyr­­tidsregulering. Af en eller anden grund bliver der fra politisk hold søgt tilvejebragt argumentationer imod dette system. Sålænge man ikke fra samme side søger indført en effektiv og virkningsfuld priskontrol, er det uforståeligt med dette ensidige angreb.

Det bør efterhånden gå op for de ansvarlige, at det er to sider af samme stykke, blot med den uheldige virkning at lønningerne fortsat halter bagefter.

Også ved de førnævnte forhandlinger ønskede man fra regeringens side tilslutning til fra tjenestemand­organisationerne at ophæve den automatiske pristals­regulering. Jeg ved, det er nævnt, at vi måske kunne leve med et andet system, fordi vi til enhver tid kan føre forhandling med den siddende minister også om et problem af denne karakter, men der står så megen usikkerhed omkring dette spørgsmål, at det utvivlsomt vil være at foretrække fortsat at bevare den eksiste­rende lovhjemmel med det automatiske system.

Netop i disse dage har vi mødt et fornyet krav om indgreb i den automatiske dyrtidsregulering. Om re­­sultatet af forhandlingerne mellem landsorganisatio­nerne og regeringen er det ikke muligt at oplyse noget på det tidspunkt, hvor denne beretning skrives.

Også i denne kongresperiode har pristallet bevaret den stigende tendens, idet det har bevæget sig fra 118 til 137,6 og ialt udløst 6 portioner. Da de 137,6 efter de indgåede aftaler skal afrundes opad til 138, skal kommende prisstigninger kun udløse 1 point, førend en ny portion er til udbetaling.

Efter anmodning fra organisationerne har man i pristalsnævnet fremsat og fået imødekommet forslag om, at boligposten indregnes såvel i januar- og juli­pristallet. Hidtil har denne post kun været medtaget i januarpristallet, hvilket bevirkede, at huslejeforhø­j­elser pr. 1. april tidligst kunne kompenseres 1 år efter.

Det skal tillige nævnes, at der nu sker en udregning af pristallet måned for måned, og at kvartalspristallene er et gennemsnit af de 3 mdr.s pristal.

Også i forbindelse med overenskomstforhandlin­gerne på det private arbejdsmarked i 1969 har der været ført forhandlinger om regulering af vore løn­ninger, men da denne er tilknyttet det nye lønsystem, skal jeg vende tilbage hertil efter en omtale af forhand­lingerne ved og resultatet af tjenestemand­reformen. Optakten til denne har jeg nævnt tidligere og berørte den ganske kort på kongressen i 1966.

Baggrunden for, at loven af 1958 allerede blev taget op til revision efter 7 års forløb, behøver jeg heller ikke at uddybe nærmere. Vi har været enige i de betragtninger, der har været fremsat fra embeds­mandsside og fra politikerne om at få en moderne og tidsvarende overenskomst for tjenestemændene og imødeså gerne, at dens indhold var præget af den fleksibilitet, der giver albuering for initiativ og inter­esse for tjenestested og arbejdsplads.

Vi var derfor også blandt de aktive i bestræbelserne for at nå frem til det ønskede resultat og har på ingen måde modarbejdet fremsatte ideer. Tværtimod har vi stået bag vore forhandlere, også når modgangen meldte sig.

En af argumentationerne imod det gamle lønsystem var, at det var for stift og for skræddersyet til de enkelte stillinger. Derfor var en af de første opgaver, der blev tildelt styrelserne, den, at foretage en op­splitning af de bestående stillinger i forhold til de eksisterende lønklasser. På det tidspunkt kendte man intet til et kommende lønsystem, eller hvad det ville indeholde. Der havde været talt om en skæven til det svenske og norske system, men iøvrigt ikke givet ud­tryk for, hvad resultatet ville blive. I samarbejde med statsbanernes daværende personaleafdeling blev der også foretaget en opsplnitning af stillingerne indenfor lokomotivmændenes område.

Det var et graderings­system byggende på fleksibi­litet og vurdering af arbejdsområdet. Vi blev enige med statsbanerne om det endelige resultat. Og der var taget hensyn hertil i de første forslag til en klassifice­ringslov.

I den tid der nu fulgte efter opstod meget uforudset, som ikke kunne undgå at skabe en del uklarhed. Jeg har allerede nævnt forkastelsen af de første lovforslag, men sommeren 1968 løftede ikke sløret for, om hvorvidt en ny tjenestemand­lov ville blive en realitet eller ej.

Det stod ganske vist klart, at begge parter ved for-

handlingsbordet måtte være interesseret i en endelig afslutning på kommissionsarbejdet, stadig og ikke mindst under hensyn til nødvendigheden af mere tidsvarende love.

Forhandlingerne blev dog først genoptaget i efteråret 1968, og den 21. oktober tilstillede vi centralorganisationen vore forslag til normeringslov for finansåret 1969–70, idet vi tilkendegav, at forslagene ønskedes behandlet i forbindelse med klassificeringen i en kommende ny tjenestemandsløve.

En ganske naturlig fremgangsmåde når det tages i betragtning, at ingen kunne se ind i fremtiden og afgøre, om det blev en normeringslov eller om kommissionsarbejdet kunne være afsluttet, så lovene blev gennemført som en kombination af normeringsloven og tjenestemandsløvene.

Den 11. november kunne centralorganisationen meddele, at lønnings- og pensionsminister Åge Hustrup havde henstillet til tjenestemandskommissionen, at arbejdet vedr. forslag til 1. og til 2. del snarest blev færdiggjort med det formål at fremsætte lovforslag overfor folketinget i den indeværende samling. Og det blev tilkendegivet, at det samtidig var en forudsætning, at arbejdet med 3. del ligeledes blev færdiggjort til forelæggelse for tinget samtidig.

Der blev i samme skrivelse gjort opmærksom på, at der var mulighed for at drøfte enkelte skævheder i den hidtidige indplacering. Vort svar til centralorganisationen måtte naturligvis blive en henvisning til vor skrivelse af 21. oktober, hvori vi havde foreslået klassificering af lokomotivpersonale.

Vore forslag var, som de altid har været, intet ultimatum, men alene et forhandlingsgrundlag efter de alm. principper for organisationsarbejde.

Under forhandling med personalafdelingen var det til gengæld ikke muligt at blive imødekommet. Forslaget blev afvist med bl.a. henvisning til, at der ikke skulle gennemføres generelle oprykninger i forbindelse med den nye lovs opbygning. Det fremgik dog af forhandlingerne, at dette standpunkt ikke nødvendigvis skulle gælde alle grupper, hvilket iøvrigt også meget stærkt fremgår af den endelige udformning af 3. del.

Centralorganisationens forretningsudvalg anså heller ikke vort forslag for acceptabelt. Det fik forskellige betegnelser, uden at det dog gav anledning til en drøftelse eller adgang for eventuelle ændringer.

Indenfor samme periode udspandt der sig en ejendommeligt stillingtagen til de alm. forhandlingsregler. Fra styrelsens side blev det tilkendegivet, at vore for-

slag skulle fremsendes via Centralorganisationen, medens dennes sekretariat hævdede, at forslagene skulle fremsendes gennem styrelsen.

Jeg skal afholde mig fra at afgøre, hvem der havde ret eller uret og har alene medtaget dette i beretningen for at understrege den uoverensstemmelse, som må have været til stede hos forhandlerne fra begge sider.

Det har tillige betydning i forbindelse med den efterfølgende procedure og fremgangsmåde, thi da det viste sig ganske umuligt at finde gehør for vort oprindelige forslag og under henvisning til, at den nødvendige og ønskelige opsplitning havde fundet sted, var det naturligt, at hovedbestyrelsen søgte gennemført et sekundært forslag.

Dette måtte bygge på i første omgang en hjælp til de lokomotivførere, der var kommet i klemme i hele den udvikling, vi havde været inde i. Medens det måske for andre grupper er gennemførligt med et system, hvorefter omskoling og efteruddannelse kan etableres uden indgreb i den enkeltes hidtidige rettigheder, har det for vort vedkommende været et stort spørgsmål om dispensation og imødekommenhed overfor administrative ønsker.

Indkøbet af de dieselelektriske lokomotiver og deres tilpasning ind i driften samtidig med afvikling af dampdriften og en modernisering af trækraften ved ranger-tjenesten kunne ikke gennemføres, uden at der var vilje fra begge sider til at vise den elasticitet programændringerne krævede.

Vi har da også stillet os imødekommende overfor ethvert spørgsmål, om en ændring i anciennitetsrækkefølgen for indkaldelse til Motorkursus II, når det viste sig nødvendigt for at få de uddannede fra de steder, hvor der var et øjeblikkeligt behov.

Det er en alvorlig misforståelse, når den opfattelse har gjort sig gældende, at dette program er gennemført alene, fordi lokomotivmændene ikke ønskede forflyttelse. Det er simpelthen i stor udstrækning gennemført, fordi de enkelte maskindepoter, hvor pladserne ønskedes placeret, ikke tålte en udvidelse af styrketallet, og derfor måtte tilsigte en besættelse af pladserne af det stedlige personale uanset anciennitet.

Vort forslag byggede derfor på en kompensation til de mennesker, for hvem adgangen til et avancement var udelukket, men som til gengæld havde taget del i hele udviklingen i form af afsavn ved omlægning af tjenester og helt ændrede vilkår i forhold til tidligere. Dette krævede denne omlægning fra dampdrift til dieseldrift og den dermed forbundne økonomiske gevinst for etaten.

Vi forventede naturligvis ikke, at en af de største økonomiske fordele ved Danske Statsbaner, som dieseldriften er med dens enmandsbetjening, større hastigheder, større tog og smidigere driftsform, alene skulle tilfalde lokomotivmændene og det var også kun en beskeden andel vi søgte bevilget, da vi foreslog et personligt pensionsgivende tillæg på 420 kr. årligt efter 15 års tjeneste i 12. lønklasse.

Vi gjorde ved samme lejlighed opmærksom på tilsagnet om behandling af en bedre lønmæssig placering af depotlederne ved elektrokontrollen i forbindelse med en revision af tjenestemandsløven.

Dette blev mundtlig fremført overfor personalchefen den 18. januar 1969 og skriftligt den 24. januar samme år. Der blev overfor mig tilkendegivet sympati for forslagene og herud fra måtte jeg forvente et resultat af den ene eller anden karakter fra tjenstemandskommissionen.

Henvendelser til Centralorganisationen og dermed vore forhandlere var imidlertid negative og forespørgsler i generaldirektoratet af samme karakter.

Forslaget – som ikke kan siges at være særligt omfattende – blev nævnt ved henvendelser til Centralorganisationen. På et givet tidspunkt blev det alligevel tilkendegivet, at der ikke forelå noget forslag, og at det ikke var tilstillet Centralorganisationen.

Da denne tidligere havde præciseret at forslag skulle fremsendes gennem styrelsen kom dette standpunkt meget overraskende. Det var ikke mindre overraskende set på baggrund af de tidligere henvendelser om forslagenes skæbne og at samme fremgangsmåde ikke har været bragt til anvendelse overfor samtlige de ændringsforslag, der er stillet og gennemført efter kommissionsarbejdets genoptagelse.

Den 12. marts samme år tilstillede vi imidlertid Centralorganisationen en genpart af vor skrivelse af 24. januar til generaldirektoratet og måtte herefter forvente sagens behandling i kommissionen. Jeg skal helt undgå en gentagelse af, at omend det nu forelå i Centralorganisationen, hævdede man nu herfra, at det fortsat var styrelsen der skulle tage initiativet.

At hele denne udvikling, præget af noget, der er svært at finde udtryk for, fremkaldte en følelse af, at man agtede at holde lokomotivmændene og deres repræsentanter for nar kan næppe undre nogen.

Den nødvendige tålmodighed og tolerance måtte imidlertid tages i ed, men da vi nåede frem til fredag den 21. marts, altså en god uge før den ekstraordinære kongres i foreningen og det efterfølgende repræsentantskabsmøde i Centralorganisationen, var vi fort-

sat uden besvarelse, det være sig positivt eller negativt fra tjenstemandskommissionen.

På baggrund af de mange udtalelser fra afdelingerne og med henvisning til den ganske urimelige behandling, der var blevet os til del, fandt hovedbestyrelsen og et efterfølgende formandsmøde at gribe til et for lokomotivmændene utraditionelt middel.

Idet jeg takker for medlemmernes tillid i tilslutning hertil, ønsker jeg at tilkendegive, at lokomotivmændene på ingen måde har til hensigt at bryste sig af denne aktions gennemførelse, men vi beklager, at det i vor tid skal være nødvendigt at demonstrere en lille organisations sammenhold på denne måde, fordi andre skal vise deres styrke på en ufattelig og utilgivelig måde.

En behandling af denne karakter kan ikke tilbageholde bitterhed, og denne styrkes yderligere, når det senere klarlægges, at det vi manglede, da vi traf vor beslutning om 24 timers stilhed, nemlig generaldirektoratets tilkendegivelse om vort forslag overfor tjenstemandskommissionen blev afsendt den 25. marts.

Samme dag blev jeg anmodet om en samtale med trafikministeren indenfor tidsrummet kl. 18.30 til 19.00. Jeg var fremme hos ministeren kl. 19.00 og på spørgsmål fra min side, om jeg kunne forvente yderligere fra ministeren eller statsbanernes administration lød svaret fra ministeren. »Det tror jeg ikke«. Da brevet formentlig er skrevet inden kontortidens ophør kl. 16.00 samme dag, havde det næppe været forbundet med større anstrengelse at etablere en forbindelse mellem ministeren og styrelsens administration, så hele striden kunne være bilagt.

Men når vi var nået så langt, måtte vi naturligvis bøje os for den stadig eksisterende tavshed og sætte vor lid til, at Centralorganisationen på sit repræsentantskabsmøde ihvertfald ville vise en positiv indstilling. Det var desværre ikke tilfældet. Trods anmodning herom agtede man ikke at tage hensyn til vor appel. Skønt enhver vidste, at hvad Centralorganisationen vedtog ikke kunne være det endelige, og at der i den efterfølgende tid var 2 appelinstanter, nemlig udvalget under selve kommissionen og folketingsudvalget afviste man alligevel lokomotivmændenes forslag.

Vi bærer indenfor vore rækker ikke nag, men det må være tilladt, når resultatet for en kongresperiode skal gøres op, at henlede opmærksomheden på, hvor uheldigt det kan være med tilsidesættelse af parlamentariske pligter og rettigheder. Lokomotivmændene



*Fra venstre:
J. A. D. Thillemann, P. K. Kristensen,
K. Å. Nielsen, T. B. Jensen og
R. Mortensen, alle Gb.*

*Fra venstre:
A. B. Hansen og J. Maymann Hansen,
Hg, O. Christoffersen, E. Vestenbæk
og H. B. Henningsen, Gb.*



*Fra venstre:
J. Ourø Jensen og K. T. Andersen, Næ,
S. O. Sten, A. C. Quaade og
P. E. Svendsen, Hgl.*

havde ikke fået svar fra administrativt hold, og det er ikke Centralorganisationens pligt og langt mindre ret at understrege at svaret er overflødigt.

På et senere møde med generaldirektøren og chefen for administrationsafdelingen blev der givet os tilsagn om funktionsvederlag til lokomotivmedhjælper og lokomotivassistenter for funktion i lokomotivførerstilling i forbindelse med strækningskørsel. Det blev samtidig understreget, at der fortsat var enighed om en ydelse til de lokomotivførere i 13. lønramme, som jeg tidligere har omtalt. Der var også harmoni i indstillingen om depotledernes placering og det første og det sidste er ført ud i livet. Samtidig vil depotlederne overgå til Jernbaneforeningen.

Den nye tjenestemandsløve er imidlertid en realitet, og jeg gentager gerne, hvad jeg tidligere har givet udtryk for, at loven indeholder forbedringer, og at der for den store parts vedkommende er generelle lønfremskridt.

Som grundskala for 1. løntrin blev der fastsat 15.000 kr. med en afstand på $2\frac{3}{4}$ pct. imellem løntrinene. Grundskalaen blev senere ændret til 15.700 kr. efter indregning af de 17 portioner overenskomsttillæg, samt det fastslåede efterslæb indtil 1. april 1969.

De mest iøjnefaldende generelle ændringer i de nye tjenestemandsløve er foruden de 40 lønrammer og 53 forskellige skalatrin tillige en væsentlig ændring i stedtillægsordningen. Jeg skal ikke tilbagevise enkelte kritiske røster fra repræsentanter i byer, der mener sig forfordelt. Der kan være enkelte skønhedsfejl, der skal rettes, og som bl.a. kan være opstået ved den efterfølgende kommunesammenlægning, men som hovedprincip, må det nu varierede stedtillægssystem anerkendes. Det bygger på det statistiske materiale i overensstemmelse med princippet for lønningerne på det private arbejdsmarked.

Medens der på et tidspunkt var forslag og ønsker fremme om at indregne halvdelen af feriegodtgørelsen i grundskalaen nåede man ved kommissionsarbejdets afslutning til enighed om at bevare feriegodtgørelsen på $1\frac{1}{2}$ pct. af det sidste kalenderårs skattepligtige indtægt. Der skal således også ydes feriegodtgørelse af stedtillægget.

For pensionslovens vedkommende er der grund til at fremhæve, at medens man har bevaret 70-års grænsen som den pligtige afgangsalder, er der indført en frivillig afgangsalder fra det fyldte 60. år. Pensionsalderen udgør det antal år, tjenestemanden har været ansat efter det fyldte 25. år. Den højeste pensionsalder er 37 år og kan altså tidligst opnås ved det

fyldte 62. år. Med virkning fra 1. april i indeværende år er der indført en samordning af tjenestemandspensionen og den fulde folkepension. Da begge pensioner naturligvis ikke kan oppebæres med deres fulde beløb samtidig, sker der en afkorting i tjenestemandspensionen, svarende til 2 pct. af folkepensionen for hvert år af pensionsalderen. Det bemærkes, at loven om ATP ikke berøres heraf.

Også hovedaftalens bestemmelser er en væsentlig nyordning, der helt ændrer ved den hidtidige forhandlingsprocedure og samtidig medgiver centralorganisationerne indflydelse på normering af stillinger og forfremmelser m.m. Det, der dog vil stille de største krav til organisationernes ledere, bliver de fremtidige lønforhandlinger der tager sin begyndelse i foråret 1971.

På det tidspunkt skal man finde frem til for det første, hvor stort et samlet beløb der skal stilles krav om til lønningernes justeringer og for det andet, hvorledes beløbet skal anvendes. For det sidstes vedkommende vil der blive tale om en fordeling til generel justering af lønskalaen, til klassificeringer, ændring af stedtillæg, arbejdsvederlag eller andre ydelser samt eventuelt beløb til regulering af ferielønninger m.m. Der vil blive tale om en procentvis tildeling til de enkelte grupper alt efter, hvad der kan opnås enighed om.

Efter mæglingsforslagets gennemførelse på det private arbejdsmarked den 8. marts 1969, der som bekendt medførte en timelønsforhøjelse på 25 øre det første år og 15 øre det andet år af overenskomstperioden, blev grundskalaen forhøjet til 16.000 kr.

Den 15. april i år blev forhandlingerne med lønningministeren genoptaget for at opnå en yderligere forhøjelse stadig med henvisning til LO's overenskomst. De 15 øre svarer til en forhøjelse på 1,14 pct. hertil skal medregnes eventuel forekommende løngliding.

Det endelige tilgødehavende for tjenestemandene blev opgjort til ca. 2,5 pct., og forhandlingerne med lønningministeren sluttede med en forhøjelse af grundskalaen fra 16.000 kr. til 16.400 kr. med virkning fra 1. april i år.

Jeg skal ikke knytte flere bemærkninger til spørgsmålet vedr. lønninger. Der er tidligere udførligt redegjort herfor og lad mig derfor slutte dette afsnit med oplysning om, at der til det nye system også hører et permanent udvalg, der skal påtage sig stillingsvurdering, som skal være retningsgivende i de fremtidige lønfastsættelser.

De nye forhandlingsregler med den særlige aftale-

sektor har allerede givet anledning til nødvendige strukturændringer bl.a. indenfor Centralorganisationen.

Strukturændringer

Efter hovedaftalen vil de fremtidige forhandlinger vedr. alle generelle spørgsmål i større udstrækning end tidligere hvile på Centralorganisationerne. Det havde derfor været ønskeligt om en samling af disse i et fælles sekretariat kunne være gennemført. Det hævdes imidlertid, at tiden hertil endnu ikke er moden. Iøvrigt et ikke ualmindeligt anvendt udtryk uanset en rivende udvikling i et ellers moderne samfund.

Men vi har jo som bekendt Statstjenestemændenes og Lærernes Fællesudvalg som et samlingssted for de 4 Centralorganisationer. Her har det hidtil været muligt at finde frem til fælles forslag og optræden i de spørgsmål der har tjenestemændenes interesse.

Da dette til gengæld ikke er opbygget med et fast sekretariat som tilfældet f.eks. er i Fællesrådet for Tjenestemænd og Funktionærer og noget tilsvarende indenfor en overskuelig tid også vil være tilfældet i Landsorganisationen De samvirkende Fagforbund, har Centralorganisation I sideløbende med forhandlingerne i tjenestemandskommissionen haft udvalg siddende, der har beskæftiget sig med strukturproblemer.

Udvalgsarbejdet er afsluttet og de 2 betænkninger, den ene omfattende forslag om fælles fagblad, den anden om vedtægterne og opbygning af sekretariat, er blevet afgivet til forretningsudvalget og behandlet på et ekstraordinært repræsentantskabsmøde den 10. marts i år.

Nu kan man naturligvis spørge, hvorfor centralorganisationerne opretter sekretariater, når lands- eller hovedorganisationerne om man vil, også opretter sekretariater. Men forholdet er det, at tilhørsforholdet f.eks. for Centralorganisation I's tilsluttede organisationer ikke er 100 pct., når det gælder landsorganisationen og at forhandlingsretten ifølge tjenestemandsløven hviler på centralorganisationerne.

Vi er derfor indenfor CO I blevet enige om opbygning af eget sekretariat, udgivelse af fælles blad i meget begrænset omfang og har iøvrigt lagt vægt på en bedre samling af de mange organisationer i større enheder. Den endelige beslutning herom og heri spørgsmålet om sekretariatets placering og indretning, vil utvivlsomt blive endeligt vedtaget på det ordinære repræsentantskabsmøde i det kommende efterår.

På vor kongres i 1966 nedsattes et udvalg med samme opgaver for øje, nemlig at tilstræbe sådanne strukturændringer i vor organisationsopbygning som tiden og udviklingen måtte kræve.

Indenfor dette udvalg har vi ganske naturligt lagt nogen vægt på, hvorledes det har formet sig i vore nabolande mod nord og syd, og i de landes organisationer vi har et nært tilknytningsforhold til gennem vor tilslutning til Nordisk Jernbanemænds Union og International Transportarbejder Forbund.

Oprindeligt burde udvalget forelægge en større eller mindre skriftlig rapport overfor denne kongres. Men jeg tror enhver kan forstå, at vort arbejde har været en del hæmmet af hele den udvikling, der tog sin begyndelse i februar 1966 med Nyborg-konferencen. Denne blev udgangspunktet for Statsbanernes strukturudvalg. Hertil kom arbejdet i tjenestemandskommissionen med forslag om nye forhandlingsregler, der resulterede i hovedaftalen og endelig centralorganisationens initiativ til ændret opbygning i fremtiden.

I vort strukturudvalg har det været et almindeligt og naturligt ønske engang at se een enkelt jernbaneorganisation repræsenterende samtlige kategorier. Uden at der fra vor side har været tale om direkte henvendelser til samtlige tre andre organisationer ved DSB, måtte vi realistisk bedømme situationen således, at denne mulighed ikke er sandsynlig på nuværende tidspunkt. Baggrunden for dette standpunkt bygger ikke mindst på den kendsgerning, at også Nyborg-konferencen havde dette emne på dagsordenen, men dets gennemførelse er smuldret hen, selvom der har været oprettet såkaldte kontaktmænd i enkelte byer.

I udvalget og indenfor hovedbestyrelsen bedømmer vi imidlertid situationen således, at fremtiden vil kræve en større enhed efterhånden som bl.a. udviklingen på uddannelsesområdet har taget andre former, end de, der var gældende for år tilbage. Vi mener derfor, at vi i den kommende tid fortsat skal bestræbe os i retning af en sammenlægning af jernbaneorganisationerne, og at vi bør tage initiativet for vort eget vedkommende overfor Jernbaneforbundet.

Udvalget har på eget initiativ, men med hovedbestyrelsens godkendelse, udbedt sig oplysninger fra Dansk Jernbane Forbund. Hvorvidt denne tanke kan føre til noget, skal jeg ikke afgøre, ligesom kongressen heller ingen beslutning kan træffe i denne forbindelse. Skal det være en realitet, kræver det meget forarbejde med opbygning af overgangsbestemmelser, den fremtidige stilling og naturligvis sidst, men ikke mindst, medlemmernes godkendelse heraf.

Med henvisning hertil og med bemærkning om, at denne tilslutningstanke ikke er af ny dato, men fremsat på et tidligt tidspunkt af kongresperioden, hvor imidlertid andre større problemer trængte sig på, anmoder strukturudvalget denne kongres om at måtte fortsætte sit arbejde ind i den ny kongresperiode.

Med virkning fra 1. april i år gennemførtes den nye organisationsstruktur for Danske Statsbaner og folketinget har i sin sidste samling vedtaget en ny lov om styrelsen af statsbanerne.

For styrelseslovens vedkommende er de væsentligste ændringer, en bemyndigelse til ministeren for offentlige arbejder til at fastsætte de nærmere regler for statsbanernes organisation og at Jernbanerådet bevarer men gøres til et mere aktivt organ med direkte repræsentation fra folketing, industri, handel og landbrug.

Bemyndigelsen til ministeren skal ses som et udtryk for ønsket om en mere smidig arbejdsform, således at man til enhver tid og uden forudgående lovændringer kan forny strukturen i takt med udviklingen indenfor erhvervslivet.

Den nye organisation af Danske Statsbaners fremtidige styrelse er ikke mindst karakteristisk ved nedlæggelsen af distrikterne, hvorfra opgaver dels er overført til den centrale ledelse dels til de decentrale organer. De forskellige afdelinger bortset fra maskinafdelingen og baneafdelingen har ændret betegnelse. Den tidligere trafikafdeling er ændret til driftsafdelingen, handelsafdelingen til kommerciel afdeling. Tarifaafdelingen er udgået og der er oprettet en ny økonomiafdeling. Personaleafdelingen er ændret til administrationsafdelingen.

Uden at jeg skal komme for meget ind på enkeltheder, skal det i princippet nævnes, at en del nye underinstitutioner er blevet oprettet. Vi har således nu fået et selvstændigt uddannelseskantor og kontor for velfærdssager.

Foruden personalebesparelser i driften forventes en besparelse på ca. 200 i administrationen og hele denne omlægning skulle være ensbetydende med en mere smidig og forhåbentlig også hurtigere behandling af sagerne, idet afgørelserne dels træffes på et enkelt sted, dels skulle opnå en større ensartethed.

Vi hilser det nye system velkommen og håber på stillede forudsætninger må gå i opfyldelse. Naturligvis vil det ændre en hel del i den hidtidige forhandlingsprocedure også for vort vedkommende, men også dette emne indgår i foreningens strukturudvalg.

Den 22. januar 1968 altså knapt et år efter nedsæt-

telse af statsbanernes strukturudvalg nedsatte generaldirektøren det såkaldte Sidebaneudvalg. Dette er en udløber af Baneplanudvalget, idet det har været ønskeligt at samle et materiale, der kan belyse, i hvilket omfang trafikken for statsbanernes enkelte baner med svag trafik bør opretholdes. Dette udvalg har også afgivet betænkning, men da vi tidligere har offentliggjort resultatet heraf, skal jeg ikke trætte kongressen med en nærmere redegørelse. Jeg vil dog gerne gøre gældende, at udvalget meget grundigt har indsamlet materiale, der beviser rentabiliteten af driften på de behandlede strækninger. Det må naturligvis skære en jernbanemand i hjertet, når der skal stilles forslag om nedlægning af jernbanestrækninger, men på den anden side kan vi ikke som ansvarlige medarbejdere i en virksomhed alene opretholde driftsområder for deres eksistens skyld. Der, hvor egnens befolkning og virksomhederne svigter statsbanerne, må vi desværre opgive driften.

I denne forbindelse skal det understreges, at samtidig med udvalgsindstillingen har der været aktivitet fra den kommercielle afdeling for at styrke og udvide kundekredsen og at udvalgets betænkning alene er en indstilling til videre behandling og endelig afgørelse af politikerne.

Ved en omtale af organisations- og strukturændringer skal jeg samtidig nævne vore kooperative virksomheder.

Også med udgangspunkt i Nyborg-konferencen er spørgsmålet om en samling af vore marketenderier nu tilendebragt. Jernbaneorganisationernes Marketendriudvalg, der, som det fremgår af navnet, er sammensat af repræsentanter fra de fire organisationer, står nu som leder af hele marketenderidriften med undtagelse af marketenderiet på Centralværkstederne i Århus. Dette er et nyt led i samlingsbestrebelse, og jeg tror det vil være af stor betydning for den fremtidige drift. Ser vi på oprettelsen af velfærdskontoret, hvorunder marketenderiernes lokaler og indretning sorteres, er det hensigtsmæssigt med en fællesledelse og fælles optræden for marketenderivirksomheden.

Også en anden ny og betydningsfuld administrationsammenlægning er der grund til at fremhæve. Medens vi i mere end 90 år har opbygget forskellige forsikringsvirksomheder med »Vejlekassen«, »Den Gjensidige Uheldsforsikringsforening« og »Forsikringsagenturforeningen« med hver sin administration, har vi også her gennemført en modernisering ved at samle hele administrationen under »Forsikringsagenturforeningen«.



*Fra venstre:
E. Leary, A. Nielsen, O. J. Svensson
og B. F. Christoffersen, Av.*

*Fra venstre:
P. O. Fischer, Ge, S. G. L. Pedersen og
G. B. Østergaard, Rf, E. J. V. Høftoft, Kb.*



*Fra venstre:
K. Nielsen, H. E. Jørgensen og
B. R. Hansen, Kø.*

Medens »Uheldsforsikringsforeningen« indgik som en branche under »Forsikringsagenturforeningen«, som i forvejen dækker alle øvrige forsikringsemner, står »Vejlekassen«, på grund af dens særlige karakter som hjælpe- og begravelseskasse, stadig som en selvstændig institution med eget regnskab men under samme repræsentantskab og bestyrelse som de øvrige, men med en billigere administrationsudgift end tidligere.

Vi kunne foretage disse sammenlægninger uden fremkaldelse af større bitterhed hos de mennesker, der har stået for det administrative gennem mange år. Det skyldes, at omlægningen fandt sted på et tidspunkt, hvor stort set de fleste af lederne overgik til pensionisternes rækker.

Kommissionsdomstol m.m.

Den 10. august 1967 ramtes vi alle af den alvorlige togulykke øst for Odense station. Selvom vi har lov til at notere os, at den store katastrofe sjældent rammer vor etat, var denne ulykke af et sådant omfang, at vi alle følte os lamslåede.

Personligt blev jeg underrettet ganske kort tid efter, at sammenstødet havde fundet sted, og jeg foranledigede de øvrige organisationers repræsentanter underrettet omgående. En opgave der lettedes, fordi alle tillidsmændene netop den dag var samlede til repræsentantskabsmøde i Vejlekassen.

Såsnart de sårede og dræbte var ført fra ulykkestedet og der iøvrigt var så megen kontrol over situationen, at en undersøgelse kunne iværksættes, blev det implicerede personale underkastet den befalede afhøring af deres nærmeste foresatte.

Jeg var i telefonisk kontakt med maskinsektionen i Fredericia og afhøringslokalet på Odense station, og på et givet tidspunkt sent på aftenen erfarede jeg, at man agtede at afhøre lokomotivføreren, der var fører af tog 40 ved den civile ret. Det såkaldte paragraf 1018 forhør var fastsat til den 11. om formiddagen kl. 10.00.

Uden kendskab til i hvilket omfang man iøvrigt agtede at foretage afhøringer eller imod hvem der ville blive rejst sigtelse, anmodede jeg foreningens juridiske konsulent landsretssagfører Viggo Høgsgaard om at være tilstede, når retsmødet begyndte. Han efterkom denne anmodning og kørte over i nattens løb fra København til Odense. Jeg tog selv det første morgentog og var fremme på et tidspunkt, hvor retsmødet var begyndt. Forinden var Jernbaneforeningen underrettet om hvilke dispositioner, jeg havde truffet.

Jeg skal ikke overfor kongressen fremlægge en udførlig redegørelse over hele handlingsforløbet i denne sag, men kun tilkendegive, at jeg fortsat og urokkeligt står fast ved, at det var en ensidig og uretfærdig fremgangsmåde der blev anvendt for alene at placere ansvaret på lokomotivfører Müller. Der ligger ikke heri et udtryk for, at lokomotivpersonalet stikker halen mellem benene, når det skal stå til ansvar for sine handlinger. Vi tager den del af ansvaret der tilkommer os, men vil ikke fravige kravet om en bevarelse af systemet med, at der er to led i sikkerhedstjenesten. Ikke to led, hvor det første kan tage let på pligterne, fordi det andet til syvende og sidst alligevel skal bære ansvaret, men to led, der i et meget snævert samarbejde varetager sikkerhedstjenesten og dermed beskyttelsen af den sikre toggang og de rejsendes tryghed.

Efter 8 måneders forløb blev lokomotivføreren sigtet og retsmøderne fastlagt ved Odense Herreds Ret. Efter 3 dages omfattende behandling af sagen og ansvars placering kom domsmandsretten til den konklusion, at lokomotivfører Müller måtte frikendes. Hermed skulle den sag efter min opfattelse være ude af verden. Men der rejste sig røster udefra bl.a. fra politisk hold, om det urigtige i, at dette retsmøde blev efterfulgt af sagens behandling ved auditøren. Denne velmente interesse for de mennesker, der gennem en lang tid havde været under et nervepres af ubeskrivelig karakter, kunne kun hilses med tilfredshed og glæde.

Men tanken om at offentlighedsprincippet nu pludselig kunne få karakteren af, at andre kunne drages frem i den offentlige belysning gav anledning til udtalelser fra forskellig side. Selvom min tillid til retfærdigheden i forbindelse med afhøringerne før retsmødet i Odense led et alvorligt knæk, er jeg fortsat af den opfattelse, at vi bør bevare den gamle auditørinstitution.

Det var heller ikke mig eller lokomotivmændene der fremkaldte et offentligt retsmøde, lige så lidt, som det ikke er rigtigt, at jeg eller andre er gået på tværs af samarbejdende organisationers modstand mod offentlighedsprincippet. Da jeg blev spurgt fra forskellig side tilkendegav jeg, at det ikke var noget problem for lokomotivmændene på det tidspunkt, hvor de havde været i det offentlige rampelys det meste af et års tid.

Jeg må også på det bestemteste tage afstand fra påstanden om, at kommissionsdomstolen så dagens lys på foranledning af lokomotivmændene. Den frihed hvorunder en forsvarer kan udføre sine pligter er ubegrænset. Det voldsomme udfald mod generaldirektør

5

P. E. N. Skov er udarbejdet af landsretssagfører Høgs-
gaard uden forbindelse med mig eller andre indenfor
foreningen. Bortset fra mit kendskab til forsvarerens
procedure ved min tilstedeværelse i retslokalet i
Odense, var mit kendskab til angrebets indhold det
samme, som alle andres. Jeg så og læste det først, da
det var offentliggjort. Ansvar for en offentlig kom-
missionsdomstol må derfor alene hvile på dem, der
var implicerede i grundlaget for kommissionens ned-
sættelse.

Man bør iøvrigt, når man på en gang både vil være
passiv og alligevel ønsker at tilkendegive sin deltagelse
til den ene eller anden side, nøje iagttage, at skal ret-
færdigheden ske fyldest, kan man ikke ud af helheden
trække det der passer bedst ind i krammet den ene dag
og så hente noget nyt den næste dag. Det samlede
mønster kan ikke splittes efter forgodtbefindende i
en så kompliceret sag som denne uden at man sam-
tidig udøver en blodig uretfærdighed.

Kommissionsdomstolen kom til samme resultat som
domsmandsretten i Odense og henstillede alvorligt, at
sikkerheds- og signalreglementet snarest blev revideret
og en havarikommission blev nedsat.

Reglementsudvalget har været i arbejde siden efter-
året 1967 og dets arbejde vil fortsætte et langt stykke
tid ud i fremtiden. Vi er dog kommet igennem en del
af de pålagte opgaver herunder spørgsmålet om kørsel
på »stop og ryk frem« og forbikørselstilladelse for
stop. Der har blandt udvalgsmedlemmerne været enig-
hed om at søge større sikring bagved disse to signal-
givninger.

Det ligger naturligvis helt klart, at med den fort-
satte udbygning af fjernstyringsanlæg og den dermed
følgende større anvendelse af tekniske hjælpemidler,
står vi også overfor et mere følsomt anlæg. Den usik-
kerhed der ligger i fjernstyringscentralen overfor vur-
deringen af, om et interval er besat eller ubesat, når
tableauet markerer rødt, stiller betjeningen af centra-
len i vanskelige situationer. Imidlertid bør arbejdet og
toggangen ikke forceres på bekostning af sikkerheden
og alt tyder på, at det nu er muligt ad teknisk vej at
hindre indkobling af »stop og ryk frem«, når et inter-
val er besat.

Der vil ligeledes i de kommende bestemmelser blive
pålagt betjeningen af fjernstyringscentralerne større
omhyggelighed, når tilladelse til forbikørsel af »stop«
gives. For at undgå misforståelser gør jeg opmærk-
som på, at det var denne signalgivning, der blev an-
vendt i Odense og ikke signalgivningen »stop og ryk
frem«.

Iøvrigt vil forbikørselstilladelse i fremtiden blive
givet med betegnelsen »kør på sigt«. Denne benæv-
nelse er ikke ukendt for den del af vore medlemmer,
der for 30 år siden kørte på den elektrificerede stræk-
ning i Københavns nærtrafik.

Også til denne signalgivning skal der være foretaget
en forudgående grundig undersøgelse af årsagen til, at
normal signalgivning ikke kan gennemføres. Men der
er grund til meget kraftigt at understrege, at vi i denne
tekniske tidsalder må sætte stor lid til det enkelte indi-
vid indenfor sikkerhedstjenesten og lokomotivperso-
nalet må, når det unormale optræder, udvise en endog
meget skærpet agtpågivenhed, fordi fjernstyringscen-
tralernes rækkevidde gælder lange strækninger fra
selve centralens placering og ud til de yderste forbin-
delse.

Efterkom derfor i stor udstrækning og meget nøj-
agtigt de givne bestemmelser for afgivelse af telefo-
niske meddelelser og besvarelserne heraf. Vi må sta-
dig have for øje, at eenmandsbetjeningen af lokomoti-
verne er krævende og den mindste fejlsvurdering og
fejldisposition kan få alvorlige følger.

Jeg er stadig af den opfattelse, som ganske vist ikke
endnu deles af alle, at vi i den moderne sikkerheds-
tjeneste bør indføre direkte radioforbindelse mellem
førerkabinen og panelet i fjernstyringscentralen. Jeg
kan ikke akceptere modstanden herimod og den op-
fattelse, at faren ved anvendelsen af radio er større for
sikkerheden. Det må være muligt også i jernbanetrans-
porten, at kunne skabe direkte og øjeblikkelig kontakt
mellem de to led, der står for den alvorligste del af
trafikken nemlig sikkerhedstjenesten.

Feriehjemmet

Som meddelt på sidste kongres besluttede hoved-
bestyrelsen efter afvisningen af forslaget om den så-
kaldte store om- og nybygning at ændre feriehome-
indenfor de bestående mure, så det kunne anvendes til
kursusvirksomhed, selvom det blev i et begrænset om-
fang.

Vi har kunnet glæde os over en stigning i kunde-
kredsen, men må erkende ikke helt at kunne konkurrere
på lige fod med de mere moderne kursus-
ejendomme. Således lykkes det os kun i et meget be-
grænset omfang at få udlejning til ugekursus eller til
en fuld belægning, der svarer til samtlige sengepladser.
Det sidste vil efterhånden nok blive ganske umuligt,
da nutidens kursister lægger stor vægt på tildeling af
enkeltværelser, et efter min opfattelse ganske natur-
ligt krav.

De faciliteter vi kan byde på i forhold til mere avancerede steder betinger tillige, at vi må arbejde med en døgnpris, der ikke giver ret meget udover beløbet til de nødvendige omkostninger.

Mod den tidligere vurdering af området med bygninger på små 700.000 kr. er det hele nu ved den 14. alm. vurdering fastsat til godt og vel 1,6 mill. Det er således et aktiv, som ikke burde gå os af hænde, men bevares også ud i fremtiden. Feriehjemsudvalget og hovedbestyrelsen møder derfor heller ikke frem på denne kongres med forslag om ændret status på dette område. Men naturligvis ser vi gerne de fremlagte kongresforslag om yderligere økonomisk støtte til hjemmets drift gennemført.

Det erkendes fuldt ud, at medlemmernes udnyttelse af hjemmet er begrænset, men det er stadigvæk min opfattelse og den deles mig bekendt af hele hovedbestyrelsen, at bestræbelserne for en bevarelse bør fortsætte. Den del af sommerperioden, som ikke udnyttes af medlemmerne, har vi haft mulighed for at udleje til andre og på den måde fået en udnyttelse, selvom den økonomiske gevinst er meget ringe.

Tjeneste- og lejeboliger

Efter det politiske boligforlig i 1966 skete der ganske naturligt også en ændring i boligsatserne for tjeneste- og lejeboliger. Sagen blev behandlet af det særlige udvalg der nedsattes 17. juni 1964, der tillige har beskæftiget sig med en vurdering af samtlige boliger med hensyntagen til etageareal og de tekniske installationer boligerne er forsynet med.

Iøvrigt er spørgsmålet om tjeneste- og lejeboliger for tiden genstand for en fornyet undersøgelse indenfor Danske Statsbaner.

Deres aktualitet er knap så stor i vor tid, som tilfældet var for et par menneskealdre siden. Boligerne blev den gang meget ofte opført på tyndt bebyggede områder og med særlig henblik på personale f.eks. indenfor banetjenesten ved ledbevogtninger o.lign. og i mindre byer for andre grupper, for hvem stationering det pågældende sted var nødvendigt.

Selvom en del af boligerne ved organisationernes medvirken har gennemgået mindre eller større moderniseringer, kan de næppe i dag alle kaldes tidsvarende og når hertil kommer, at deres egentlige formål ikke mere er tilstede, har den tanke været fremme, at en del af dem kunne afhændes til interesserede købere.

Dette spørgsmål tillige med alle øvrige problemer,

der har tilknytning hertil, er overdraget et særligt udvalg som på nuværende tidspunkt endnu ikke har afgivet betænkning.

Uddannelse

I forbindelse med hele den omfattende strukturændring indenfor etaten, har der tillige arbejdet et særligt uddannelsesudvalg, der har haft til opgave at beskæftige sig med en revidering af uddannelsesplanerne for stort set samtlige personalegrupper. Hovedudvalget er igen opdelt i forskellige underudvalg, og i et af disse skal der i den nærmeste fremtid udarbejdes forslag til rekruttering og uddannelse af lokomotivpersonalet.

I det for udvalget udarbejdet kommissorium siges det bl.a., at generaldirektoratet har ønsket foretaget en nærmere undersøgelse af lokomotivpersonalets rekruttering og uddannelse med det formål at få belyst, om de nuværende ordninger, der forudsætter en ret omfattende uddannelse af alt lokomotivpersonale, er tidsvarende.

I denne forbindelse må det bl.a. undersøges, om der er karakteristiske forskelle i forholdet mellem fremførelse af tog i S-togsdriften og øvrig lokomotivtjeneste, som kan tale for at forlade princippet om ensartede rekrutterings- og uddannelsesregler for alt lokomotivpersonale.

Såfremt undersøgelserne begrundet en ændring af bestående regler anmodes udvalget om at fremsætte forslag til nye former for rekruttering og uddannelse af lokomotivpersonalet evt. ledsaget af forslag til nødvendige overgangsordninger.

Da det første møde i udvalget endnu ikke har fundet sted, kan der ikke på nuværende tidspunkt oplyses noget om, hvilket resultat man når frem til. Af kommissoriet fremgår det imidlertid tydeligt, at det skal undersøges, om der bør kræves samme uddannelse af personalet ved bl.a. S-togsdriften som tilfældet er ved driften på fjerntrafikken.

Spørgsmålet er ikke af ny dato. Det har tidligere været inde i debatten, og sidste gang det var genstand for en nærmere undersøgelse var i Lokomotivmandsudvalget af 1956. Om nødvendigheden af den faglige uddannelse med 4 års læretid før antagelsen som aspirant for at betjene trækraften ved S-togsdriften kan altid diskuteres.

Dette emne må naturligvis tages op til overvejelse, såfremt der f.eks. er mangel på ansøgere til lokomotivmandsstillinger fra disse faggrupper. Såvidt jeg er orienteret, har der imidlertid hidtil været tilstrækkeligt af interesserede ansøgere, og når dette er tilfældet,



*Fra venstre:
O. Schram, H. Ørnstrøm, E. G. Appel,
C. V. Sjøgaard Hansen og
E. Kristensen, Ar.*

*Fra venstre:
A. Lauridsen, Hr, H. H. A. Christensen,
Bb, E. E. Jensen, Vg, E. Johansen og
E. A. Lønnquist, Ar.*



*Fra venstre:
B. S. Kristensen og K. R. Christensen,
Str, P. G. Pedersen og B. Kruse, Ab,
N. Larsen, Rd.*

har jeg vanskeligt ved at forstå, hvorfor man vil bryde den hidtidige linie i lokomotivpersonalets rekrutterings- og uddannelsesregler.

Jeg kan heller ikke forliges med tanken om, at man vil vrage den ungdom, der på egen bekostning har forestået en grunduddannelse oftest suppleret med en realeksamen. Den møder således med gode og egnede forkundskaber, hvortil etaten ingen økonomiske ofre skal yde.

Ser vi tilbage på de senere års udvikling, har kravet til øget uddannelse fortsat været stigende. Danske Statsbaners oprettelse af et særligt uddannelseskantor er jo netop et udtryk for, at denne linie følges op fra at være en almindelig samfundsopgave til en opgave indenfor den enkelte virksomhed.

Og når dette er tilfældet vil det være stik imod sund fornuft at slække på de grundlæggende krav for antagelse til den ene eller anden stilling. Det skal derfor være mit håb, at dette udvalgsarbejde må slutte med en indstilling til generaldirektoratet om, at de siden århundredskiftet gældende grundbestemmelser også skal anvendes i tiden fremover.

Som afslutning på en omtale af uddannelsesområdet skal det nævnes, at der indenfor det sidste år har været etableret opfølgingskursus for emnet »sikkerhedstjenesten«. Det kan måske umiddelbart virke irrationelt med denne kursusform på et tidspunkt, hvor sikkerheds- og signalreglementer er under revision. Spørgsmålet har imidlertid længe stået på dagsordenen og under hensyn til stadige krav og ønsker herom, var det rimeligt at gennemføre disse kursus allerede nu. Når hertil kommer, at den endelige revision af de to grundbøger næppe vil være tilendebragt de første par år, kan det gennemførte ikke angribes. En anden og vigtig betydning har disse kursus haft overfor eventuelle tvivlsspørgsmål eller divergerende opfattelser mellem den signalgivende og modtageren heraf.

Det skal understreges at disse opfølgingskursus ikke skal være éngangsforeteelse, men de agtes genoptaget, når behovet herfor skønnes nødvendigt.

Uniform

Ved en omtale af udvalgsarbejdet er det rigtigst også at nævne det særlige udvalg vedr. uniformering, der blev nedsat den 25. november 1969. Dets formål har i første omgang været at gennemgå uniformsreglement og -regulativ og fremkomme med forslag til ændringer deri, herunder forslag til en modernisering af uniformen.

Heller ikke dette udvalg er nået frem til sin afslutning, men på grund af det foreløbige materiale synes der at være en tendens til, at et flertal i udvalget vil arbejde i retning af, at den egentlige uniform skal bortfalde for alt personale, der ikke har direkte tilknytning til publikum. D.v.s. at man lægger vægt på, at de mere service-betonede grupper bliver uniformeret, medens alle andre, der har behov herfor, skal udstyres med en særlig beskyttelsesbeklædning, uden egentligt uniformspræg eller -snit.

Ud fra dette skulle vi således kunne få den beklædningsbeskyttelse, der er nødvendig overfor vind og vejr og under de særlige forhold, hvor tjeneste udføres, men da udgifterne hertil formentlig vil blive af samme omfang, som den nuværende eller en fremtidig fuld uniformering vil koste, har jeg vanskeligt ved at forstå administrationens ønske, der meget nemt fremkalder stor uensartethed i påklædningen af de enkelte, der omend ikke har direkte forbindelse med publikum, så dog i stor udstrækning færdes netop i de områder, hvor også publikum kommer. Men også her er jeg ude af stand til at besvare spørgsmål om det endelige resultat af udvalgsarbejdet.

Grænseaftale

Efter at tjenestemandsløven var ophøjet til lov indgik de 4 centralorganisationer en grænseaftale, hvori det blev fastslået, at der kun foretages absolut nødvendige ændringer i de enkelte organisationers traditionelle tilhørsforhold til centralorganisationerne, samt i de enkelte tjenestemænds medlemsskab af etatsorganisationer. Der blev i aftalen taget hensyn til sådanne ændringer som den nye aftaleret havde nødvendiggjort og at akademikere under Centralorganisation II bevarer dette tilhørsforhold, idet dog forhandlingsretten vedr. generelle forhold udøves gennem Statstjenestemændenes og Lærernes Fællesudvalg. Det samme blev aftalt vedr. tjenestemænd med læreruddannelse, der forbliver i Danmarks Lærerforening uanset beskæftigelse i direktoratet.

Iøvrigt er hovedreglen den, at de enkelte organisationers eller centralorganisationers medlemskreds bestemmes af tjenestestillingen, således at man går ud fra grundstillingen. Ved advancement i lige linie forbliver medlemmet i den organisation, hvor han som tjenestemand er begyndt.

Tjenestemænd, der af helbredsmæssige grunde overgår til en anden stilling, der naturligt henhører under en anden organisation, overflyttes straks. Op-

står der særlige problemer for de enkelte, optages disse til drøftelse mellem centralorganisationerne.

Fra denne hovedregel er der besluttet visse undtagelser. Det gælder bl.a. for lokomotivmænds vedkommende. De, der søger over til lokomotivmestertilstillingerne, skal fortsat overføres til Jernbaneforeningen og på grund af bortfald af begrebet »Aspirant« og indførelse af »Tjenestemand på prøve« i den nye tjenestemandsløvs sker denne overflytning i fremtiden på et meget tidligt tidspunkt, nemlig når uddannelsen til lokomotivmester påbegyndes.

I forbindelse med grænseaftalen er der udarbejdet en speciel oversigt over de stillinger og grupper indenfor de enkelte styrelser, som indgår i aftalen.

Tjenestetid m.m.

I mæglingforslaget fra foråret 1967 blev tillægget for arbejdstiden for holddrift forhøjet med 30 øre i timen i tiden 17–22 og 40 i tiden 22–6, og arbejdstiden blev fra 1. juni 1968 nedsat med 1½ time til 42½ time pr. uge.

I foråret 1968 forelå der fra tjenestetidsudvalget af 1965 betænkning om nye arbejdstidsregler for ansatte under staten.

Månedsnormen blev herefter fra 1. juni samme år ændret fra 190²/₃ time til 184¹/₆ time svarende til en nedsættelse på den gennemsnitlige daglige norm fra 7¹/₃ time til 7¹/₁₂ time.

Det blev fra udvalgets side foreslået, at opsparingsreglen for ubekvem tjeneste blev bibeholdt således, at der for hver fulde 44 timers tjeneste mellem kl. 17 og 6 ydes 2 timers frihed. Der fandt således en udvidelse sted af opsparingsperioden, som hidtil havde været fra kl. 18 til 6. Samme udvidelse skete for natpengeperioden, hvorefter den lavere sats omfatter tidsrummet kl. 17 til 22 og den højere sats fra kl. 22 til 6.

I den forløbne periode er der gennemført regulering af de særlige ydelser, udover de reguleringer der har været en følge af dyrtidsstigning. Fra 3. juli 1967 opnåedes en forhøjelse i forbindelse med indførelse af merværdiafgiften af de ydelser, der skal dække udgifter i forbindelse med fravær fra hjemmet og fra 1. juni 1968 en forhøjelse af ydelserne på grund af ændringer i momsens.

Fra 1. oktober 1967 er søn- og helligdagstillægget udbetalt med den høje sats fra lørdag kl. 14 og for de efterfølgende timer indenfor søn- og helligdagsdøgnet. Altså også med det fulde beløb i det interval, hvor der ydes natpenge.

Medens det i forbindelse med den første nedsættelse af den daglige gennemsnitsnorm lykkedes at bevare uændrede vederlag for mistede fridage, kunne denne beregning ikke fastholdes efter nedsættelsen til gennemsnitlig 7 timer og 5 min. pr. dag.

Arbejdstidsnedsættelsen har således været fulgt op af centralorganisationerne, og vi, der er beskæftigede i kontinuerlig drift, er på nuværende tidspunkt nede på en arbejdsuge af 42 timer. Fra 1. september i år forventes yderligere en nedsættelse med ¾ time, således at dagtjeneste får en egentlig arbejdstid på 41¾ time og de øvrige på 41½ time.

Efterhånden, som vi nærmer os målet med en 40 timers arbejdsuge, kan det ikke skjules, at denne gradvise nedtrapning fremkalder en hel del problemer, ikke mindst med tilpasning af underbestemmelserne indenfor tjenestetidsreglerne.

Centralorganisationerne tilstræber med virkning fra 1. september i år, at der arbejdes hen imod en weekend-lignende ordning, således at overgang til 5-dages arbejdsuge eller en dertil svarende tjenestetilrettelæggelse gøres lettest muligt, når vi når frem til de 40 timer. Der foreligger på nuværende tidspunkt fra tjenestetidsudvalget et skitseforslag, som er til udtalelse i de enkelte styrelser, hvorfra man ønsker oplyst, hvilke udgifter der kan være forbundet hermed.

Når et endeligt resultat af de generelle regler foreligger, vil der – i lighed med tidligere – formentlig blive adgang til drøftelse med de enkelte styrelser om underbestemmelsernes fremtidige udformning.

Det på sidste kongres fremsatte ønske om fastsættelse af et lavere timetal for uafbrudt tjeneste har været forelagt generaldirektoratet. Under forhandlingerne blev det imidlertid tilkendegivet, at det for nogle depoters vedkommende måtte betyde forflyttelse af lokomotivpersonale, såfremt kravet om 8 timer i stedet for 10 timer skulle gennemføres.

Hovedbestyrelsen har ikke ment, at den kunne slutte med et sådant resultat og har derfor ladet spørgsmålet hvile indtil videre. Dette er ikke ensbetydende med en endelig afslutning på sagen, men da vi fortsat har en del problemer med bevarelsen af personalestyrke ved alle maskindepoterne, har vi fundet det rigtigst ikke at give bolden op til uønskede forflytninger på baggrund af dette spørgsmål.

Det skal fuldt erkendes, at 10 timers uafbrudt tjeneste er en hård belastning, og at denne underbestemmelse ikke står i et rimeligt forhold til de generelle regler mere. Efterhånden som det samlede tjenestetimeantal for den enkelte uge eller måned nedsættes,

bør også timetallet for den enkelte dag og den uafbrudte tjeneste reduceres. Vi skal derfor genoptage dette emne, når betænkningen fra tjenestetidsudvalget foreligger.

I øvrigt bør der vel i det kommende arbejde med opbygning af nye tjenestetidsregler i højere grad lægges vægt på den belastning, der følger med arbejdet i kontinuerlig drift. Efterhånden, som samfundet på alle områder yder bidrag til fritiden og tager hensyn til at begge parter i et ægteskab må indgå i produktionen, bliver det mere og mere påkrævet, at der ved opbygning af tjenestetidsregler tages yderligere hensyn til dem, der ikke kan føre en normal tilværelse.

Spørgsmålet er, om man fortsat kan klare dette problem alene ved kontante ydelser i form af natpenge m.m., eller om man ikke herudover bør tildele en samlet fritid. Det kunne f.eks. ske ved en udvidelse i antal af orlovsdage med krav om, at den ekstraordinære tid skal søges samlet og i de perioder, der er trafiksvage. Kravet herom er ikke alene betinget af den særlige belastning, der følger med de skiftende tjenester, men lige så nødvendig for at skabe en fortsat interesse for stillingerne i de kommende generationer.

Med denne omtale af tjenestetiden og dermed vore kørselsfordelinger vil jeg gerne fremhæve de to særlige udvalg, som har arbejdet i hvert sit område indenfor de to gamle distrikter. Vi startede i 1. distrikt med repræsentanter i kørselsfordelingsudvalget og har senere fået samme repræsentation i 2. distrikt.

Det kan uden overdrivelse betegnes som meget vellykkede dispositioner, men med dette, som med alt andet nyt, har der naturligvis også været visse problemer og overgangsvanskeligheder. De fleste af disse er efterhånden overvundet, uden at vi dog er kommet helt på bølgelængde i henseende til forståelsen fra administrativ side og fra medlemmerne.

Jeg vil på det kraftigste anbefale en styrkelse af tilliden til de mennesker, der har påtaget sig denne vanskelige opgave. De er udpeget som vore tillidsmænd og repræsentanter med henblik på, at organisationen på et meget tidligt tidspunkt, af det forbedrende arbejde af kørselsfordelingernes opbygning, at kunne tilkendegive vore synspunkter og interesser.

Det skulle derfor ikke gerne udvikle sig til en fejlagtig vurdering fra de tillidsmænd, der først på et senere tidspunkt får kørselsfordelingerne forelagt. Jeg vil ikke påstå, vi endnu er nået frem til det helt ideelle, men tværtimod mene, at visse ændringer kan blive nødvendige, men det er sjældent, man opnår det helt ideelle fra begyndelsen.

Vi bør derfor se tiden an, før vi foretager os yderligere, og indtil da kan vi som sagt notere os, at det hidtidige har været tilfredsstillende.

Gruppeliv

Efter kongresbeslutningen i 1966 har hovedbestyrelsen beskæftiget sig med gennemførelsen af gruppelivs-forsikring for medlemmerne. Indenfor det samme tidsrum har emnet været behandlet i Landsorganisationen, hvorfra der har været en tendens til et fælles-system for de tilsluttede organisationer.

Vi modtager dog stadigvæk opfordringer til at føre tanken ud i livet, og der er derfor i kongresmapperne et fornyet tilbud fra Forsikringsselskabet »Alka«, som iøvrigt vil sende os en repræsentant, der overfor kongressen nærmere kan redegøre for emnet. En endelig beslutning må efter min opfattelse finde sted ved en urafstemning.

Afslutning

Inden jeg afslutter denne mundtlige beretning, hvori jeg alene har beskæftiget mig med de større opgaver indenfor hovedbestyrelsens arbejde, vil jeg gerne benytte lejligheden til at rette en tak til hovedbestyrelsens medlemmer for den forløbne periode. Vi har haft et godt samarbejde byggende på loyalitet og med det ene mål, efter bedste evne at varetage medlemmernes interesser. Der er vel af og til opstået uoverensstemmelser, men det er min opfattelse, at disse ikke har været større, end at venskabet har kunnet bevares.

Overfor vore tillidsmænd ude i afdelingerne vil jeg gerne på hovedbestyrelsens vegne rette en varm og inderlig tak for den solidaritet der har præget vort samarbejde. Opgaverne for den enkelte tillidsmand har ikke altid været lige lette at løse. Tilpasningen af arbejdsvilkårene i takt med hele omlægningen af driftsformen har gang på gang krævet stillingtagen til nye problemer. Vi har imidlertid altid haft en tillidsmandsstyrke, der har stået på siden af sine medlemmer og samtidig vist viljen til samarbejde med hovedbestyrelsen. Et godt bevis herpå har vel netop denne kongresperiode givet udtryk for.

Jeg takker også medlemmerne af de mange udvalg der har varetaget særlige opgaver indenfor foreningen. Det være sig landsoplysningsudvalget, strukturudvalget, reglementsudvalget, feriehjemsudvalget, velfærdsudvalget, kørselsfordelingsudvalgene m.fl. Det er af stor betydning i hele vort organisationsarbejde, at vi



*Fra venstre:
P. Behr, Tdr, A. J. Jørgensen, Sdb,
V. Dorner og H. T. Hansen, Es,
S. A. A. Hansen, Fh.*

*Fra venstre:
O. H. Hansen, H. E. Larsen,
A. Vilhelmsen, H. K. Pedersen og
V. A. F. Hansen, Fa.*



*Fra venstre:
H. Winther Jensen og H. O. Buus
Jensen, Pa, P. A. L. Jørgensen, Od,
C. V. Rasmussen og A. Skovgaard, Ng.*

har kammerater, som vil ofre sig for de særlige opgaver, der meget ofte kræver en grundig undersøgelse og derfor en speciel indsats.

Som det fremgår af beretningen ligger de generelle afgørelser for lønninger og tjenestetid indenfor centralorganisationen og Statstjenestemændene og Lærernes Fællesudvalg. Vi har mødt en del skuffelser, men uanset dette, føler vi, at viljen til samarbejde fortsat er tilstede og benytter derfor denne lejlighed til at takke herfor.

Jeg retter ligeledes en tak til Landsorganisationen De samvirkende Fagforbund, Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund, Dansk Lokomotivmands-Forbund og Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg med hvem vi har haft det bedste samarbejde også i denne kongresperiode. Landsorganisationens funktionær- og tjenestemandsudvalg er iøvrigt blevet udvidet, således at alle de tilsluttede tjenestemandorganisationer nu er repræsenteret i udvalget. Det skal være vort håb, at denne gren af organisationsarbejdet må få en større indflydelse i tiden fremover, og at det kommende se-

kretariat må få aktiv del i de opgaver tjenestemændene og funktionærerne vil blive stillet over for.

Nord og syd for landets grænser har vi ligeledes bevaret forbindelserne med vore broderorganisationer, hvilket bl.a. tydeligt fremgår af gæsterepræsentationen på denne kongres. Medens der nordpå findes specielle lokomotivmandsorganisationer i Norge og Finland, har man syd for grænsen overalt gennemført enhedsorganisationen. I flere af landene endog så effektivt at sammenslutningerne omfatter alle kategorier.

Men uanset organisationsopbygningerne har vi haft et godt og et udbytterigt samarbejde med udveksling af indhøstede erfaringer og resultater. På samme måde har vi bevaret det gode forhold til Nordisk Jernbanelands Union og International Transportarbejder Forbund, der begge har vist fortsat initiativ og ydet en god indsats på henholdsvis det nordiske og internationale område.

Med en hilsen til alle nævnte eller unævnte overlader jeg hermed hovedbestyrelsens arbejde til kongressens videre behandling og vurdering.

Fra venstre: Foreningens æresmedlem og tidligere formand, Rich. Lillie i samtale med formanden.



Behandling af indkomne forslag

14

Punkt 7. Vedr. uniformer og frirejser, forslag 1-17.

Samtlige forslag henvises til hovedbestyrelsen.

Vedr. tjenestetids- og ferieforhold, forslag 18-58.

18) Henvist til hovedbestyrelsen.

19) Ng stillede et ændringsforslag tilføjet sidste punktum gående ud på, at nattimer højst måtte udgøre $\frac{1}{3}$ af månedsnormen. Dette blev sammen med selve forslaget forkastet.

20) Henvist til hovedbestyrelsen.

Under henvisning til, at afgørelsen af forslag 19 var truffet på grund af en misforståelse, anmodede Gb om ordet til forretningsordenen og stillede på Gb's og Kalundborgs vegne følgende forslag til behandling:

»Hovedbestyrelsens tjenestetidsudvalg pålægges af kongressen, inden udgangen af 1970, at gennemgå og koordinere de indsendte forslag angående tjenestetid, overarbejde m.m.

Det pålægges udvalget at undersøge, hvilke konsekvenser gennemførelsen af de enkelte forslag vil få på turene. Der lægges især vægt på 10 timers bestemmelsen og nattimeantallet.«

Efter kongressen havde godkendt og vedtaget dette, blev samtlige forslag fra 21 til 58, med ændringer fra Ar til forslagene 23, 24, 29, 40 og 41, henvist til hovedbestyrelsen.

Ændring til 23: »uafbrudt tjeneste, inklusiv forberedelses- og afslutningstjeneste ud over 8 timer, må ikke tilrettelægges uden personalets samtykke.«

Ændring til 24 efter sidste punktum: »uden personalets samtykke.«

Ændring til 29 efter sidste punktum: »uden personalets samtykke.«

Ændring til 40 og 41: »Søn- og helligdagsbetaling ændres til at dække tiden fra fredag kl. 18.00 til mandag kl. 6.00.«

Vedr. lønninger, forslag 59-68.

Forslagene fra 59 til 65 henvist til hovedbestyrelsen.

66) Vedtaget med 34 stemmer for og 4 imod.

67) Henvist til hovedbestyrelsen.

68) Henvist til hovedbestyrelsen.

69) Gb stillede følgende ændringsforslag: »Landsoplysningsudvalget består af 5 medlemmer, hvoraf 3 vælges af kongressen og 2 udpeges af hovedbestyrelsen. Endvidere vælges 2 stedfortrædere af kongressen.

Landsoplysningsudvalget konstituerer sig selv på sit første møde efter den ordinære kongres. Valgene er gældende i 4 år.«

Ændringsforslaget blev vedtaget med 37 stemmer for og 5 imod. Landsoplysningsudvalgets forslag blev forkastet.

Vedr. normeringsforhold, forslag 70-71.

70) Enstemmigt vedtaget.

71) Enstemmigt vedtaget.

Vedr. lovene, forslag 72-81.

72) Henvist til hovedbestyrelsen.

75 og 76, som efter forslag fra Ng blev behandlet før 73, blev samlet og behandlet som eet forslag.

H. Lewis, ITF.



U. Keijonen, NJU.



Sv. Bache Vognbjerg, LO.



Hertil stillede Ar ændringsforslag gående ud på, at 1 kr til hovedkassen blev slettet. Dette blev forkastet med 37 stemmer mod 18.

- 75) Trukket tilbage.
 76) Trukket tilbage.
 73) Ar stillede forslag om, at første afsnit i forslaget blev ændret til »nyindmeldte og genoptagne medlemmer betaler 28,00 kr. pr. måned i de første 5 år, derefter er kontingentet som for øvrige medlemmer 26,00 kr. pr. måned.«
 Hovedbestyrelsen stillede følgende ændringsforslag: »Feriehjemmets og avlsgårdens bygninger overføres til byggefonden. Drift og vedligeholdelse af disse administreres af byggefonden. De hermed forbundne udgifter dækkes ved overførsel af økonomiske midler fra reservefonden.«
 Hovedbestyrelsens forslag blev vedtaget med 61 stemmer for og 3 imod.
 74) Forkastet. 5 stemmer for.
 77) Enstemmigt vedtaget.
 78) Enstemmigt vedtaget.
 79) Henvist til foreningens strukturudvalg.
 80) Trukket tilbage.
 81) Trukket tilbage.

Vedr. forskellige foranstaltninger, forslag 83-93.

- 82) Trukket tilbage til fordel for forslag 87.
 83) Henvist til hovedbestyrelsen.
 84) Trukket tilbage.
 85) Trukket tilbage.
 86) Vedtaget.
 87) Henvist til hovedbestyrelsen.

- 88) Vedtaget.
 89) Vedtaget med 38 stemmer for og 11 imod.
 90) Trukket tilbage.
 91) Vedtaget med 24 stemmer for og 17 imod.
 92) Bortfaldet.
 93) Enstemmigt vedtaget.

Punkt 8. Valg.

- a) Formanden, E. Greve Petersen, genvalgte med akklamation.
 b) Næstformand og sekretær, K. B. Knudsen, genvalgte med akklamation.
 c) Hovedkassereren, G. A. Rasmussen, genvalgte med akklamation.
 d) Hovedbestyrelsesmedlemmerne øst for Storebælt
 P. J. J. Busk,
 E. C. L. Christiansen,
 S. Juul Madsen
 genvalgte med akklamation.

Til hovedbestyrelsesmedlemmer vest for Storebælt foresloges:

H. Winther Jensen, Pa,
 B. S. Kristensen, Str,
 N. P. Junker, Fa,
 M. W. Pedersen, Es,
 N. K. Jensen, Ar,
 F. C. Christensen, Ab,
 A. K. Johansen, Ng.

Ved afstemningen fik:

N. K. Jensen 35 stemmer.
 M. W. Pedersen 33 stemmer.

Anton Dalsgaard, CO I.



Børge Aanæs, DJF.



Georg Larsen, DL-F.



N. P. Junker 31 stemmer.
 F. C. Christensen 30 stemmer.
 A. K. Johansen 21 stemmer.
 B. S. Kristensen 16 stemmer.
 H. Winther Jensen 9 stemmer.

De første 5 var dermed valgt.

e) Til stedfortrædere for hovedbestyrelsesmedlemmer

øst for Storebælt foresloges:

K. Juul Rasmussen, Ro,
 E. J. V. Høtoft, Kb,
 O. J. Svensson, Av,
 J. A. D. Thillemann, Gb,
 K. Å. Nielsen, Gb,
 E. Vestenbæk, Gb.

Ved afstemningen fik:

O. J. Svensson 29 stemmer.
 K. Juul Rasmussen 27 stemmer.
 J. A. D. Thillemann 23 stemmer.
 E. J. V. Høtoft 23 stemmer.
 E. Vestenbæk 16 stemmer.
 K. Å. Nielsen 10 stemmer.

De 4 førstnævnte var dermed valgt. Ved lodtrækning afgjordes, at E. J. V. Høtoft skulle være 3. og J. A. D. Thillemann 4. suppleant.

Til stedfortrædere for hovedbestyrelsesmedlemmer vest for Storebælt foresloges:

E. G. Appel, Ar,
 O. H. Hansen, Fa,
 B. S. Kristensen, Str,
 V. Dorner, Es,
 H. Winther Jensen, Pa.

Ved afstemningen fik:

V. Dorner 35 stemmer.
 B. S. Kristensen 33 stemmer.
 H. Winther Jensen 26 stemmer.
 E. G. Appel 24 stemmer.
 O. H. Hansen 22 stemmer.

De 4 førstnævnte var dermed valgt.

f) Til revisorer foresloges:

P. K. Kristensen, Gb,
 C. M. Clausen, Es,
 E. E. Sørensen, Hgl.

Ved afstemningen fik:

C. M. Clausen 63 stemmer.
 E. E. Sørensen 39 stemmer.
 P. K. Kristensen 31 stemmer.

De 2 førstnævnte var dermed valgt.

g) P. K. Kristensen, Gb og E. A. Lønnquist, Ar, genvalgtes.

h) Til landsoplysningsudvalget valgtes

J. A. D. Thillemann, Gb,
 H. Ørnstrøm, Ar,
 N. K. Jensen, Ar.

i) Til stedfortrædere for landsoplysningsudvalget valgtes

K. Å. Nielsen, Gb,
 V. Dorner, Es.

j) Til strukturudvalget genvalgtes E. G. Appel, Ar, og V. Dorner, Es, medens O. J. Svensson, Av, nyvalgtes.

Æresmedlem S. Suneson.



Josef Beul, Schweiz.



O. Anfinsen, Norge.



Løn og pension 1. april 1970

Løn

Det tjener til underretning, at de førte forhandlinger med lønnings- og pensionsministeren om regulering af lønninger fra 1. april d.å. er afsluttet, og der udsendes følgende meddelelse.

Under møder med lønnings- og pensionsministeren samt Statstjenestemændenes og Lærernes Fællesudvalg er blandt andet forhandlet om justering af tjenestemandslønningerne under hensyn til dels de generelle tillæg, som i marts 1970 er ydet på det private arbejdsmarked, dels lønudviklingen på det private arbejdsmarked siden sidste forhandling.

Der opnåedes enighed om følgende:

1. Den gældende lønskala forhøjes således, at årslønnen på 1. skalatrin med virkning fra 1. april 1970 ændres fra 16.000 kr. til 16.400 kr.

2. Det midlertidige tillæg til de generelle og særlige tillæg forhøjes samtidig fra 51 pct. til 55 pct.

3. Som altalt ved forhandlingerne i foråret 1969 sker der ingen forhøjelse af de højere lønninger som følge af de generelle forhøjelser på det private arbejdsmarked i henhold til sidste års mæglingforslag. I lighed med sidste år neutraliseres forhøjelsen af skalalønnen gennem nedsættelse af tillæg.

4. Som aftalt sidste år gennemføres der efter de hidtil anlagte retningslinier en embedsregulering med virkning fra 1. april 1970.

5. De nærmere retningslinier tiltrådtes for den løngeografiske undersøgelse, der skal indgå i grundlaget for forhandlingerne om revision af stedtillægsordningen med virkning fra 1. juli 1970.

6. Tidspunktet 1. april 1969 vil blive fastholdt som nulpunkt for de kommende forhandlinger om lønjustering.

Derudover har ministeren og fællesudvalget drøftet en række bestemmelser, som ved tjenestemandreformens gennemførelse forudsattes løst efterfølgende. 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.

Pension

I fortsættelse af de førte lønforhandlinger meddeles, at lønnings- og pensionsministeriet har udsendt følgende rettelser vedr. pensionssatser:

»Som følge af den mellem lønnings- og pensionsministeren og tjenestemændenes centralorganisationer indgåede aftale af 4. maj 1970 om justering af tjenestemandslønninger m.v., jfr. lønnings- og pensionsministeriets bekendtgørelse af 5. maj 1970, skal der med virkning fra 1. april 1970 i medfør af § 27, stk. 2, i lov nr. 292 af 18. juni 1969 om tjenestemandspension, sammenholdt med § 3 i lov nr. 81 af 12. marts 1970 om pensioner efter tidligere tjenestemandsløve m.v., foretages følgende forhøjelser af pensioner m.v. fra staten, folkeskolen og folkekirken:

Pensioner og efterindtægt, der er ydet i medfør af kapitel 2–6 i lov om tjenestemandspension, samt grundbeløb efter § 2 i lov om pensioner efter tidligere tjenestemandsløve m.v. forhøjes med 2½ pct.

Endvidere kommer nedennævnte forhøjede beløbsatser til anvendelse ved fastsættelse af pensioner i henhold til lov om tjenestemandspension, der udbetales første gang i tiden efter 1. april 1970:

Egenpensionens basisbeløb i henhold til lovens § 6, stk. 1, forhøjes fra 96 kr. til 98,40 kr.

Ægtefællepensionens basisbeløb i henhold til lovens § 12, stk. 1, forhøjes fra 58 kr. til 59,45 kr.

Beløbsgrænserne 91.000 kr., 32.000 kr. og 32.001 kr. i lovens §§ 5 og 6 forhøjes til henholdsvis 93.275 kr., 32.800 kr. og 32.801 kr.

De i lovens § 15, stk. 1, angivne satser for børnepensionstillæg og børnepension på 2.150 kr. og 4.300 kr. forhøjes til henholdsvis 2.203,75 kr. og 4.407,50 kr.

Pensionstillæg i henhold til lovens § 38, stk. 1, forhøjes fra 33 kr. til 33,83 kr.«



OVERSICHT 1:

Skalatrín 1-39: Løn 1. april 1970 (incl. dyrtidstillæg 36%)

Grundsats:
Skalatrín 1: 16.400

Skalatrín	Grundsats	H		NØS		A		B		C		D		E	
		Stedstill.	Ialt	Stedstill.	Ialt	Stedstill.	Ialt	Stedstill.	Ialt	Stedstill.	Ialt	Stedstill.	Ialt	Stedstill.	Ialt
1	22.304,00 1.858,67	3.345,60 278,80	25.649,60 2.137,47	2.230,40 185,87	24.534,40 2.044,54	1.115,20 92,94	23.419,20 1.951,61	965,60 80,47	23.269,60 1.939,14	741,20 61,77	23.045,20 1.920,44	564,40 47,04	22.868,40 1.905,71	251,60 20,97	22.555,60 1.879,64
2	22.917,36 1.909,78	3.438,08 286,51	26.355,44 2.196,29	2.291,60 190,97	25.208,96 2.100,75	1.146,48 95,54	24.063,84 2.005,32	965,60 80,47	23.882,96 1.990,25	741,20 61,77	23.658,56 1.971,55	564,40 47,04	23.481,76 1.956,82	251,60 20,97	23.168,96 1.930,75
3	23.547,04 1.962,26	3.531,92 294,33	27.078,96 2.256,59	2.354,16 196,18	25.901,20 2.158,44	1.177,76 98,15	24.724,80 2.060,41	965,60 80,47	24.512,64 2.042,73	741,20 61,77	24.288,24 2.024,03	564,40 47,04	24.111,44 2.009,30	251,60 20,97	23.798,64 1.983,23
4	24.195,76 2.016,32	3.629,84 302,49	27.825,60 2.318,81	2.419,44 201,62	26.615,20 2.217,94	1.210,40 100,87	25.406,16 2.117,19	965,60 80,47	25.161,36 2.096,79	741,20 61,77	24.936,96 2.078,09	564,40 47,04	24.760,16 2.063,36	251,60 20,97	24.447,36 2.037,29
5	24.860,80 2.071,74	3.729,12 310,76	28.592,96 2.382,50	2.486,08 207,18	27.346,88 2.278,92	1.243,04 103,59	26.103,84 2.175,33	965,60 80,47	25.826,40 2.152,21	741,20 61,77	25.602,00 2.133,51	564,40 47,04	25.425,20 2.118,78	251,60 20,97	25.112,40 2.092,71
6	25.543,52 2.128,63	3.831,12 319,26	29.374,64 2.447,89	2.554,08 212,84	28.097,60 2.341,47	1.277,04 106,42	26.820,56 2.235,05	965,60 80,47	26.509,12 2.209,10	741,20 61,77	26.284,72 2.190,40	564,40 47,04	26.107,92 2.175,67	251,60 20,97	25.795,12 2.149,60
7	26.246,64 2.187,22	3.937,20 328,10	30.183,84 2.515,32	2.624,80 218,74	28.871,44 2.405,96	1.312,40 109,37	27.559,04 2.296,59	965,60 80,47	27.212,24 2.267,69	741,20 61,77	26.987,84 2.248,99	564,40 47,04	26.811,04 2.234,26	251,60 20,97	26.498,24 2.208,19
8	26.968,80 2.247,40	4.046,00 337,17	31.014,80 2.584,57	2.696,88 224,74	29.665,68 2.472,14	1.349,12 112,43	28.317,92 2.359,83	965,60 80,47	27.934,40 2.327,87	741,20 61,77	27.710,00 2.309,17	564,40 47,04	27.533,20 2.294,44	251,60 20,97	27.220,40 2.268,37
9	27.710,00 2.309,17	4.156,16 346,35	31.866,16 2.655,52	2.771,68 230,98	30.481,68 2.540,15	1.385,84 115,49	29.095,84 2.424,66	965,60 80,47	28.675,60 2.389,64	741,20 61,77	28.451,20 2.370,94	564,40 47,04	28.274,40 2.356,21	251,60 20,97	27.961,60 2.330,14
10	28.471,60 2.372,64	4.270,40 355,87	32.742,00 2.728,51	2.847,84 237,32	31.319,44 2.609,96	1.423,92 118,66	29.895,52 2.491,30	965,60 80,47	29.437,20 2.453,11	741,20 61,77	29.212,80 2.434,41	564,40 47,04	29.036,00 2.419,68	251,60 20,97	28.723,20 2.393,61
11	29.254,96 2.437,92	4.388,72 365,73	33.643,68 2.803,65	2.925,36 243,78	32.180,32 2.681,70	1.463,36 121,95	30.718,32 2.559,87	965,60 80,47	30.220,56 2.518,39	741,20 61,77	29.996,16 2.499,69	564,40 47,04	29.819,36 2.484,96	251,60 20,97	29.506,56 2.458,89
12	30.060,08 2.505,01	4.508,40 375,70	34.568,48 2.880,71	3.005,60 250,47	33.065,68 2.755,48	1.502,80 125,24	31.562,88 2.630,25	965,60 80,47	31.025,68 2.585,48	741,20 61,77	30.801,28 2.566,78	564,40 47,04	30.624,48 2.552,05	251,60 20,97	30.311,68 2.525,98
13	30.885,60 2.573,80	4.508,40 375,70	35.394,00 2.949,50	3.005,60 250,47	33.891,20 2.824,27	1.502,80 125,24	32.388,40 2.699,04	965,60 80,47	31.851,20 2.654,27	741,20 61,77	31.626,80 2.635,57	564,40 47,04	31.450,00 2.620,84	251,60 20,97	31.137,20 2.594,77
14	31.735,60 2.644,64	4.508,40 375,70	36.244,00 3.020,34	3.005,60 250,47	34.741,20 2.895,11	1.502,80 125,24	33.238,40 2.769,88	965,60 80,47	32.701,20 2.725,11	741,20 61,77	32.476,80 2.706,41	564,40 47,04	32.300,00 2.691,68	251,60 20,97	31.987,20 2.665,61
15	32.608,72 2.717,40	4.508,40 375,70	37.117,12 3.093,10	3.005,60 250,47	35.614,32 2.967,87	1.502,80 125,24	34.111,52 2.842,64	965,60 80,47	33.574,32 2.797,87	741,20 61,77	33.349,92 2.779,17	564,40 47,04	33.173,12 2.764,44	251,60 20,97	32.860,32 2.738,37
16	33.504,96 2.792,08	4.508,40 375,70	38.013,36 3.167,78	3.005,60 250,47	36.510,56 3.042,55	1.502,80 125,24	35.007,76 2.917,32	965,60 80,47	34.470,56 2.872,55	741,20 61,77	34.246,16 2.853,85	564,40 47,04	34.069,36 2.839,12	251,60 20,97	33.756,56 2.813,05
17	34.427,04 2.868,92	4.508,40 375,70	38.935,44 3.244,62	3.005,60 250,47	37.432,64 3.119,39	1.502,80 125,40	35.929,84 2.994,16	965,60 80,47	35.392,64 2.949,39	741,20 61,77	35.168,24 2.930,69	564,40 47,04	34.991,44 2.915,96	251,60 20,97	34.678,64 2.889,89
18	35.373,60 2.947,80	4.508,40 375,70	39.882,00 3.323,50	3.005,60 250,47	38.379,20 3.198,27	1.502,80 125,24	36.876,40 3.073,04	965,60 80,47	36.339,20 3.028,27	741,20 61,77	36.114,80 3.009,57	564,40 47,04	35.938,00 2.994,84	251,60 20,97	35.625,20 2.968,77
19	36.346,00 3.028,84	4.508,40 375,70	40.854,40 3.404,54	3.005,60 250,47	39.351,60 3.279,31	1.502,80 125,24	37.848,80 3.154,08	965,60 80,47	37.311,60 3.109,31	741,20 61,77	37.087,20 3.090,61	564,40 47,04	36.910,40 3.075,88	251,60 20,97	36.597,60 3.049,81
20	37.345,60 3.112,14	4.508,40 375,70	41.854,00 3.487,84	3.005,60 250,47	40.351,20 3.362,61	1.502,80 125,24	38.848,40 3.237,38	965,60 80,47	38.311,20 3.192,61	741,20 61,77	38.086,80 3.173,91	564,40 47,04	37.910,00 3.159,18	251,60 20,97	37.597,20 3.133,11
21	38.372,40 3.197,70	4.508,40 375,70	42.880,80 3.573,40	3.005,60 250,47	41.378,00 3.448,17	1.502,80 125,24	39.875,20 3.322,94	965,60 80,47	39.338,00 3.278,17	741,20 61,77	39.113,60 3.259,47	564,40 47,04	38.936,80 3.244,74	251,60 20,97	38.624,00 3.218,67
22	39.427,76 3.285,65	4.508,40 375,70	43.936,16 3.661,33	3.005,60 250,47	42.433,36 3.536,12	1.502,80 125,24	40.930,56 3.410,89	965,60 80,47	40.393,36 3.366,12	741,20 61,77	40.168,96 3.347,42	564,40 47,04	39.992,16 3.332,69	251,60 20,97	39.679,36 3.306,62
23	40.511,68 3.375,98	4.508,40 365,73	44.900,40 3.741,71	2.926,72 243,90	43.438,40 3.619,88	1.463,36 121,95	41.975,04 3.497,93	965,60 80,47	41.477,28 3.456,45	741,20 61,77	41.252,88 3.437,75	564,40 47,04	41.076,08 3.423,02	251,60 20,97	40.763,28 3.396,95
24	41.625,52 3.468,80	4.260,88 355,08	45.886,40 3.823,88	2.839,68 236,64	44.465,20 3.705,44	1.419,84 118,32	43.045,36 3.587,12	965,60 80,47	42.591,12 3.549,27	741,20 61,77	42.366,72 3.530,57	564,40 47,04	42.189,92 3.515,84	251,60 20,97	41.877,12 3.489,77
25	42.770,64 3.564,22	4.120,80 343,40	46.891,44 3.907,62	2.747,20 228,94	45.517,84 3.793,16	1.373,60 114,47	44.144,24 3.678,69	965,60 80,47	43.736,24 3.644,69	741,20 61,77	43.511,84 3.625,99	564,40 47,04	43.335,04 3.611,26	251,60 20,97	43.022,24 3.585,19
26	43.947,04 3.662,26	3.969,84 330,82	47.916,88 4.038,46	2.646,56 220,55	46.593,60 3.882,81	1.323,28 110,28	45.270,32 3.772,54	965,60 80,47	44.912,64 3.742,73	741,20 61,77	44.688,24 3.728,03	564,40 47,04	44.511,44 3.709,30	251,60 20,97	44.198,64 3.683,23
27	45.156,08 3.763,01	3.809,36 317,45	48.965,44 4.080,46	2.539,12 211,60	47.695,20 3.974,61	1.270,24 105,86	46.426,32 3.868,87	965,60 80,47	46.121,68 3.843,48	741,20 61,77	45.897,28 3.824,78	564,40 47,04	45.720,48 3.810,05	251,60 20,97	45.407,68 3.783,98
28	46.397,76 3.866,48	3.635,28 302,94	50.033,04 4.169,42	2.423,52 201,96	48.821,28 4.068,44	1.211,76 100,98	47.609,52 3.967,46	965,60 80,47	47.363,36 3.946,95	741,20 61,77	47.138,96 3.928,25	564,40 47,04	46.962,16 3.913,52	251,60 20,97	46.649,36 3.887,45
29	47.673,44 3.972,79	3.448,96 287,42	51.122,40 4.260,21	2.299,76 191,65	49.973,20 4.164,44	1.149,20 95,77	48.822,64 4.068,56	965,60 80,47	48.639,04 4.053,26	741,20 61,77	48.414,64 4.034,56	564,40 47,04	48.237,84 4.019,83	251,60 20,97	47.925,04 3.993,76
30	48.984,48 4.082,04	3.250,40 270,87	52.234,88 4.352,91	2.166,48 180,54	51.150,96 4.262,58	1.083,92 90,33	50.068,40 4.172,37	965,60 80,47	49.505,08 4.162,51	741,20 61,77	49.725,68 4.143,81	564,40 47,04	49.548,88 4.129,08	251,60 20,97	49.236,08 4.103,01
31	50.330,88 4.194,24	3.036,88 253,08	53.367,76 4.447,32	2.025,04 168,76	52.355,92 4.363,00	1.011,84 84,32	51.342,72 4.278,56	965,60 80,47	51.296,48 4.274,71	741,20 61,77	51.072,08 4.256,01	564,40 47,04	50.895,28 4.241,28	251,60 20,97	50.582,48 4.215,21
32	51.715,36 4.309,62	2.811,12 234,26	54.526,48 4.543,88	1.874,08 156,18	53.589,44 4.465,80	937,04 78,09	52.652,40 4.387,71	937,04 78,09	52.652,40 4.387,71	741,20 61,77	52.456,56 4.371,39	564,40 47,04	52.279,76 4.356,66	251,60 20,97	51.966,96 4.330,59
33	53.137,92 4.428,16	2.569,04 214,09	55.706,96 4.642,25	1.712,24 142,69	54.850,16 4.570,85	856,80 71,40	53.994,72 4.499,56	856,80 71,40	53.994,72 4.499,56	741,20 61,77	53.879,12 4.489,93	564,40 47,04	53.702,32 4.475,20	251,60 20,97	53.389,52 4.449,13
34	54.598,56 4.549,88	2.312,00 192,67	56.910,56 4.742,55	1.540,88 128,41	56.139,44 4.678,29	771,12 64,26	55.369,68 4.614,14	771,12 64,26	55.369,68 4.614,14	741,20 61,77	55.339,76 4.611,65	564,40 47,04	55.162,96 4.596,92	251,60 20,97	54.850,16 4.570,85
35	56.100,00 4.675,00	2.038,64 169,89	58.138,64 4.844,89	1.360,00 113,34	57.460,00 4.788,34	680,00 56,67	56.780,00 4.731,67	680,00 56,67	56.780,00 4.731,67	741,20 61,77	56.780,00 4.731,67	564,40 47,04	56.664,40 4.722,04	251,60 20,97	56.351,60 4.695,97
36	57.643,60 4.803,64	1.748,96 145,75	59.392,56 4.949,39	1.165,52 97,13	58.809,12 4.9										

Indlæg i DLT

Generaldirektoratet har bedt om optagelse af nedenstående

I Dansk Lokomotiv Tidende nr. 3 har en læser i et indlæg »Trivsel« fremført bl.a. nogle betragtninger over arbejdstidsnedsættelse herunder nedsættelse af nattem-tallet eller en anden beregningsmåde for natarbejde og givet udtryk for, at ønsker herom ikke har kunnet imødekommes. Endvidere gives der i indlægget udtryk for, at der hidtil kun har kunnet gennemføres arbejdstidsnedsættelse på statsom-rådet svarende til arbejdstidsnedsættelse på det private arbejdsmarked.

Da det anførte ikke er helt i overens-stemmelse med de faktiske forhold, vil vi gerne fremkomme med nogle suppleren-de oplysninger til indlægget.

Ved gennemførelsen af arbejdstidsned-sættelsen i 1966 blev netop indført en anden beregningsmåde for natarbejde, så-ledes at der for hver 44 timers tjeneste i tiden kl. 18-6 blev givet 2 timers frihed, hvilket i princippet indebar, at arbejdsti-den for tjeneste i tiden kl. 18-6 blev ned-sat til gennemsnitlig 42 timer pr. uge, medens arbejdstiden ved dagarbejde blev fastsat til gennemsnitlig 44 timer pr. uge. Det skal dog siges, at denne lavere ar-bejdstid i »nattimerne« svarede til den arbejdstidsnedsættelse, der samtidig blev gennemført på det private arbejdsmarked for arbejdere, der på skiftehold arbejdede på 2. og 3. skift, det vil sige aften- og nathold, medens dagholdsarbejdernes ar-bejdstid blev fastsat til 44 timer ugentlig. Der blev således fastsat en 2 timer lavere arbejdstid pr. uge for arbejde i aften- og nattimer.

Ved den sidste arbejdstidsnedsættelse i 1968, hvor den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid blev nedsat fra 44 timer pr. uge til 42½ time pr. uge, blev der ikke gennemført arbejdstidsnedsættelse for skifteholdsarbejdere på 2. og 3. hold. Disse arbejderes arbejdstid er således uændret 42 timer pr. uge. Herefter er forskellen mellem arbejdstiden på daghold på den ene side og arbejdstiden på aften- og natholdene på den anden side kun ½ time på det private arbejdsmar-ked.

For tjenestemændenes vedkommende lykkedes det imidlertid ved forhandlin-gerne i forbindelse med arbejdstidsned-sættelse m.m. i 1968 at få bibeholdt be-

stemmelsen om ydelse af 2 timers frihed for hver 44 timers tjeneste i tiden kl. 18-6 (nu kl. 17-6). Såfremt bestemmelsen skulle have fulgt de på det private ar-bejdsmarked for 1968 gennemførte æn-dringer, skulle der alene ydes ½ times frihed for hver 42½ times tjeneste. Der er således for tjenestemænd tilvejebragt en tjenestetidsberegning ved arbejde i aften- og nattimer, der er gunstigere end de tilsvarende bestemmelser på det pri-vate arbejdsmarked.

Det i samme indlæg fremførte eksem-pel på, at en forøgelse af vognantallet på en station med 460 i juli kvartal 1969 skulle have medført »840 ekstra kontor-timer« har det ikke på det givne grund-lag været muligt at undersøge nærmere. Der er imidlertid næppe nogen forbin-delse mellem vognantallet og timerne. Mon ikke der er tale om overarbejds-timer som følge af, at der ikke har kun-net stilles afløser til at dække fravær på grund af ferie?

CO I meddeler

I forbindelse med oprettelse af selvstændig sekretariatsvirksomhed for Statstjenestemændenes Centralorganisation I bekendtgøres føl-gende stillinger:

Sekretariatsleder
Sekretær og
Kontorassistent

Sekretariatsleder og sekretær forudsættes at være statstjenestemænd med indgående kendskab til tjenestemandforhold og organisationsarbejde, således fuld fortrolighed med gældende tjenestemandsløve, pensionsregler og forhandlingsret m.v. ligesom indsigt i redaktionel virksomhed vil være af betydning, idet sekretariatet vil blive pålagt udgivelse af et fagblad.

Sekretariatslederen må være i stand til selvstændigt at lede og forestå det daglige sekretariatsarbejde i samarbejde med formanden, ligesom han selvstændigt må kunne tilrettelægge og forestå centralorganisa-tionens kursusvirksomhed.

Til sekretær vil en dygtig helst yngre tillidsmand blive foretrukket. Begge tænkes aflønnet efter tjenestemandsløvens regler.

Kontorassistenten må være fortrolig med alt forefaldende kontorar-bejde samt have kendskab til stenografi, engelsk og tysk samt bog-føring.

Aflønning jfr. HK-overenskomst med staten.

Yderligere oplysninger kan indhentes på sekretariatet, Knabrostræde 12, 2. (tlf. MI 1990).

Ansøgning med udførlige oplysninger om hidtidig virksomhed, ud-dannelse og kendskab til organisationsvirksomhed samt lønkrav stiles til centralorganisationens formand, forretningsfører Børge Aanæs, Knabrostræde 12, 2. 1210 København K, senest 1. juli 1970.

Stillingerne påregnes oprettet 1. oktober 1970.

Satser for mistede fridage

1. april 1970

30

Lønmæssig placering	Stedtil lægssats								
	H kr.	N kr.	a kr.	b kr.	c kr.	d kr.	e kr.	O kr.	
Skalatrín	1	123,75	120,00	116,25	116,25	116,25	116,25	112,50	112,50
»	2	127,50	123,75	120,00	120,00	120,00	120,00	116,25	116,25
»	3	131,25	127,50	123,75	123,75	123,75	120,00	120,00	120,00
»	4	135,00	131,25	127,50	127,50	123,75	123,75	123,75	120,00
»	5	138,75	135,00	131,25	131,25	127,50	127,50	127,50	123,75
»	6	142,50	138,75	135,00	131,25	131,25	131,25	131,25	127,50
»	7	146,25	142,50	138,75	135,00	135,00	135,00	131,25	131,25
»	8	150,00	142,50	142,50	138,75	138,75	138,75	135,00	135,00
»	9	153,75	150,00	146,25	142,50	142,50	142,50	138,75	138,75
»	10	157,50	153,75	150,50	146,25	146,25	146,25	142,50	142,50
»	11	161,25	157,50	153,75	150,00	150,00	150,00	146,25	146,25
»	12	165,00	161,25	157,50	153,75	153,75	153,75	150,00	150,00
»	13	168,75	165,00	161,25	157,50	157,50	157,50	153,75	153,75
»	14	172,50	168,75	165,00	165,00	161,25	161,25	161,25	157,50
»	15	176,25	172,50	168,75	168,75	165,00	165,00	165,00	161,25
»	16	183,75	176,25	172,50	172,50	172,50	168,75	168,75	168,75
»	17	187,50	180,00	176,25	176,25	176,25	172,50	172,50	172,50
»	18	191,25	187,50	183,75	180,00	180,00	180,00	176,25	176,25
»	19	195,00	191,25	187,50	187,50	183,75	183,75	183,75	180,00
»	20	202,50	195,00	191,25	191,25	191,25	187,50	187,50	187,50
»	21	206,25	202,50	195,00	195,00	195,00	195,00	191,25	191,25
»	22	210,00	206,25	202,50	202,50	198,75	198,75	198,75	195,00
»	23	217,50	210,00	206,25	206,25	206,25	202,50	202,50	202,50
»	24	221,25	217,50	213,75	210,00	210,00	210,00	206,25	206,25
»	25	225,00	221,25	217,50	217,50	217,50	213,75	213,75	213,75
»	26	232,50	228,75	225,00	221,25	221,25	221,25	217,50	217,50
»	27	236,25	232,50	228,75	228,75	228,75	225,00	225,00	225,00
»	28	243,75	240,00	236,25	236,25	232,50	232,50	232,50	228,75



Faneindvielse

På festlig og værdig vis fik Godsbanegårdens afdeling en ny fane indviet ved den underholdningsaften, som var arrangeret den 13. maj i forbindelse med kongressen.

Generaldirektør P. E. N. Skov slog første søm i foreningens formand, E. Greve Petersen, andet søm og formanden for Godsbanegårdens afdeling, Poul Busk det tredje. Derefter gav Poul Busk et historisk rids af den gamle fane og den nye fanes tilblivelse. Den gamle fane skænktes til Jernbanemuseet.

Chefskifte ved DSB

32



Så udløstes spændingen om, hvem der skal være generaldirektør P. E. N. Skovs afløser. Regeringen valgte chefen for Kommerciel afdeling, P. Hjelt. Det er tredje chef i rækkefølge, som er udgået af DSB's egen medarbejderstab. Den nye generaldirektør er således fortrolig med hele statsbanevirksomheden indefra. Den ny generaldirektørs hidtidige virke har imidlertid været særdeles udadvendt, og han har forstået at placere statsbanernes salgs- og indkøbsafdeling rigtigt i billedet. Der er perspektiv i DSB's fremtid med denne dynamiske leder i front. Under generaldirektør Skov's ledelse er foregået et gennemgribende rationaliseringsarbejde. Sådant foregår fortløbende i udviklingen; men DSB's omorganisering er en kendsgerning og gør det lettere for den nye leder at kaste sig over »salget af DSB«. Hans dynamiske indstilling vil sætte fart i tingene. Derom tvivler vi ikke. I den »Blå bog« kan vi læse en hel masse om personlige data og uddannelsesmæssig baggrund. Det er udmærket at vide, men frem for oprensning af dette, som måske kunne få manden til at rødme, skal vi alene henholde os til kendskabet om hans hidtidige virke i DSB, og da kan vi med fortrøstning ønske et hjertelig til lykke med udnævnelsen.

Der er ingen i dette land som ikke kender P. E. N. Skov. Dette navn har som begreb været knyttet til DSB over for offentligheden. Peter Skov ville generaldirektøren hellere have været kaldt, men det er nu svært at få sin vilje i alle forhold. Han *skulle* hedde

P. E. N. Skov. Siden 1955 har han stået ved roret i DSB's ledelse. Samfundet er i den tid gennemløbet en rivende udvikling, og generaldirektør Skov har med glimrende forståelse fået statsbanerne indpasset heri. Samtidig har han med en strukturrationalisering omkalfatret DSB organisationen og givet den en slagkraft, der borger for en større andel i transporten herhjemme. Som yderligere fortjeneste skal føjes til, at Skov har været statsbanernes store medarbejderstab en forstående og retfærdig chef. Han har søgt det frugtbare samarbejde mellem personale og ledelse. Vel har der været bataljer, når ting ikke er set med samme brille, men lokomotivmændene har altid betragtet generaldirektør Skov med respekt. Ikke blot for hans menneskelige indstilling og ligefremme væsen, også for hans åbenhed og hæderlighed. Skov har ikke stået ved døren og delt ud med rund hånd, når organisationen bankede på, men han har søgt at imødekomme det, han fandt rimeligt og sagligt. Ved mange lejligheder, d.v.s. ved forhandlingsbordet og mere uformelt ved kursus og festlige sammenkomster, har vi haft kontakt med Skov og ikke P. E. N. Skov. Der har vi lært manden at kende bag det lidt strenge ydre. Bag brillen dog et lunt glimt i øjenkrogen. Manden, der med alvor tegner DSB's forhold for os, manden der serverer en morsom historie, så den virker morsom. Måtte mange gode år forundes generaldirektøren i hans otium efter en kæde af begivenhedsrige år i DSB's tjeneste, begivenheder som rimeligvis ikke alle vil erindres af Skov som kære minder efter lang og trofast tjeneste.

