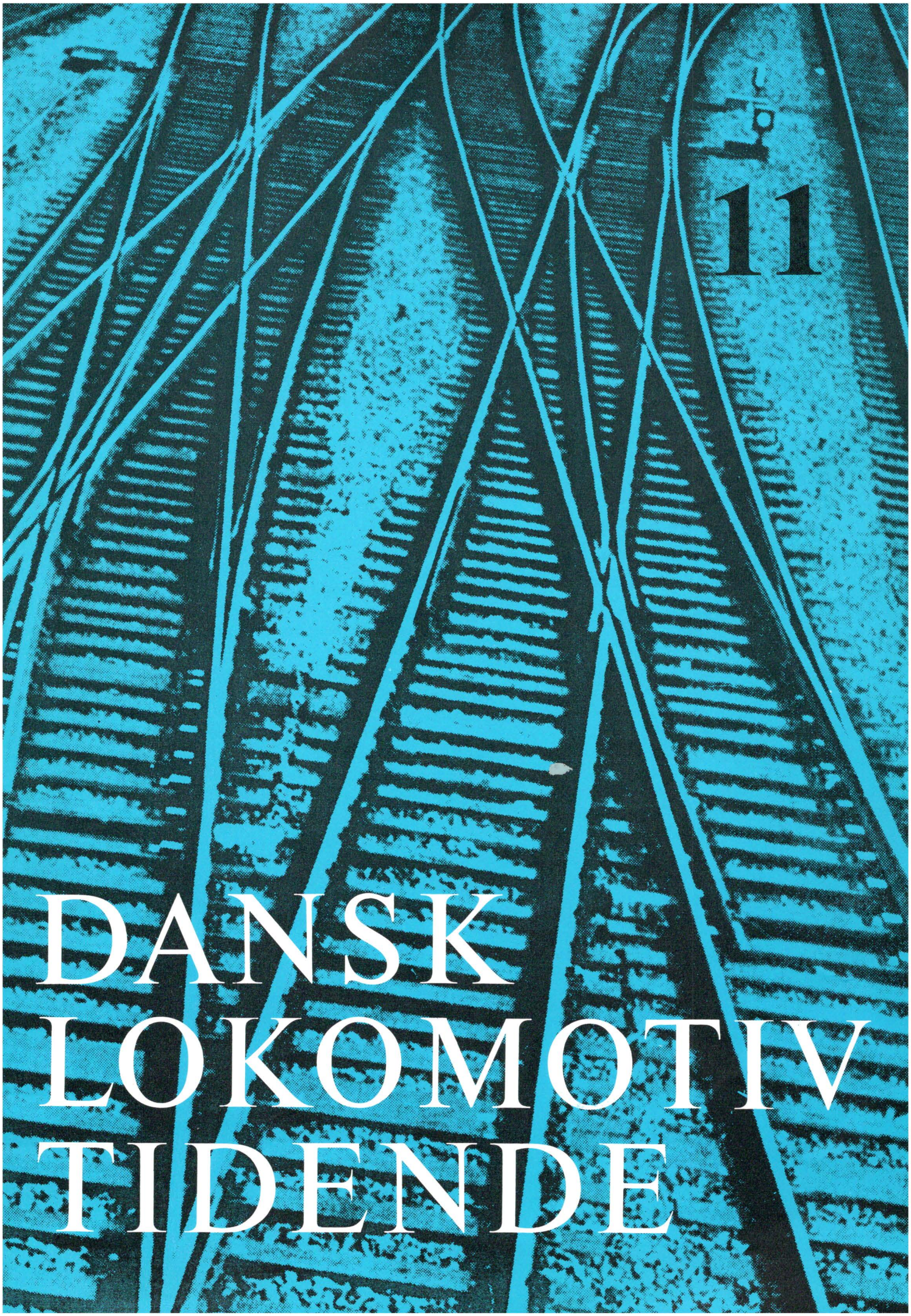


11

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. NOVEMBER 1971 – 71. ÅRGANG

11

Indhold:

Alsidig personaleanvendelse 2
Der var grønt 3
Billigste Storebælts-løsning 4
Det europæiske økonomiske fællesskab 6
Aftale om tjenestetid, emolumenter m.v. 12
Fra medlemskredsen – Nu falmer .. 14
(A)LT for kunderne 15
Nu kommer »hurtigere end lyden« busserne 16
DSB driftsregnskab 17
Personalia 18
Pensionsberegning 1. okt. 1971 19
Emolumenter 1. okt. 1971 19
Damernes Dag 20

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

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

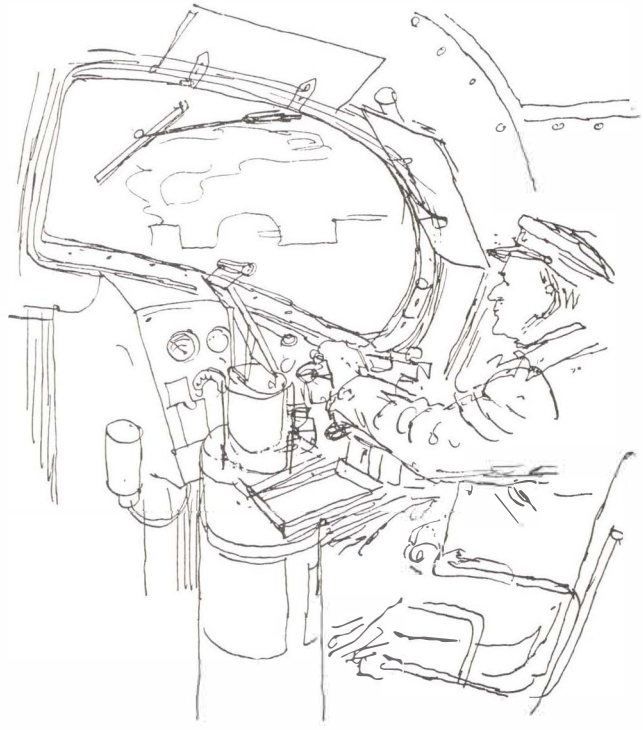
Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Alsidig personaleanvendelse

Generaldirektoratet har overfor jernbaneorganisationerne tilkendegivet ønsket om nedbrydning af faggrænserne mellem personalet ved statsbanerne. En orienterende drøftelse har fundet sted, og generaldirektoratet har fremlagt sine synspunkter og blandt andet ved nogle eksempler givet en antydning af, hvori nedbrydning kan finde sted. Det er næppe nogen påstand, når man siger, at tanken ikke er ny. På forskellig vis har en eller anden i tidens løb syslet med uddannelsesforudsætninger for antagelse til et eller andet område. Nu er tanken udkrystalliseret og blevet et produkt af statsbanernes strukturmæssige udvikling. Denne førte jo til en eksplosiv opbygning af planlægningsinstanser, og tid efter anden rulles mere eller mindre hensigtsmæssige forslag frem fra disse. Udtrykket »nedbrydning af faggrænser« er imidlertid modificeret på vejen frem. I stedet kalder man det nu »alsidig personaleanvendelse«. Nogen har åbenbart haft en fornemmelse af, at der i det første lå noget odiøst. Enten det nu hedder det ene eller det andet, idégrundlaget er det samme. Og studerer man nærmere de eksempler på alsidig personaleanvendelse, som er fremsat, ses tydeligt, at de planlæggende ikke har haft evne eller lyst til at løfte sig ud over et plan, hvor alsidigheden i anvendelsen havde både op- og nedadgående retning. Det mærkes, at eget gebet er undtagelsen. Bag skrivebordet synes man bedst at kunne beskæftige sig med de underliggende lag. Med det foreliggende oplæg er der tale om en nedvurdering af en række stillingsområder. På den anden side er der nogle af de ting, som antydes for lokomotivpersonalets vedkommende, foreningen for år tilbage har foreslået blev foretaget af dette personale, f.eks. til- og frakobling, opfyldning af beholdninger, d.v.s. olie, sand og vand samt eftersyn af maskinerne. Det havde dog ingen interesse dengang; thi da blev der mindre tid til selve kørslen, idet den samlede tjeneste måtte ligge inden for normer, som tog hensyn til lokomotivmandens specielle arbejde. Og her støder vi på noget afgørende, når talen er om alsidig personaleanvendelse. Det skal de herrer planlæggere ved skrivebordene have opmærksomheden rettet mod, når de taler om at undgå tomgang, ventetid på andet personale eller udnyttelse af ophold med brøkdelsberegnet tjeneste mellem to tog.
De herrer planlæggere skal ikke ved deres nedvurdering begynde at pille ved aftalte arbejdstidsregler for lokomotivmanden. De har nemlig ikke noget at gøre med, om man er faglært eller ej, om man får mere eller mindre i løn, om man hedder Sørensen eller

Jensen, men derimod arbejdets særlige karakter. Opmærksomheden skal rettes mod de kendsgerninger, at lokomotivmanden må være fysisk og psykisk i form for opfyldelse af tjenestens krav, fordi han stadig bærer ansvaret for andres sikkerhed, fordi han har ansvar for jernbanens ejendom til millionbeløb, fordi han stadig må være til rådighed eller underkaste sig uregelmæssig tjeneste, fordi ledelsens krav til effektivitet i konkurrencen med øvrige trafikmidler medfører højere toghastighed og større signalintensitet. Det kræver hensyn til arbejdstidslængden at gøre fejlmarginen mindst mulig. Tænk lidt over det, før der disponeres over ventetider og tjenestefrie ophold til andet arbejde. Alene forslagets antydning af *udnyttelse* på sådanne punkter tilkendegiver klart, at den eller de, der har stået fadder til ideen, er ganske ude af kontakt med praktisk virkelighed. Foreningen ønsker i enhver henseende at være deltager i den videre befordring af tanken om alsidig personaleanvendelse, ikke fordi den gennem en negativ indstilling vil bremse, men for at sikre eventuelle ændringer på et fornuftsbetonet grundlag og først og sidst sikre, at tjenesteforholdene for lokomotivmanden ikke forværres til skade for hans fysiske og psykiske tilstand og dermed til skade for statsbanernes kunder. Det er jo nok værd at fundere over årsagerne til det store antal svagelige lokomotivmænd.
En nærliggende tanke er at pege på tjenestens særlige karakter, og at driften endnu på afgørende vis er afhængig af den menneskelige indsats.

Der var grønt



Ved svensk ret er en lokomotivfører blevet frikendt i en sag, hvor han anklagedes for at have forårsaget et togsammenstød på en strækning med automatisk linieblok.

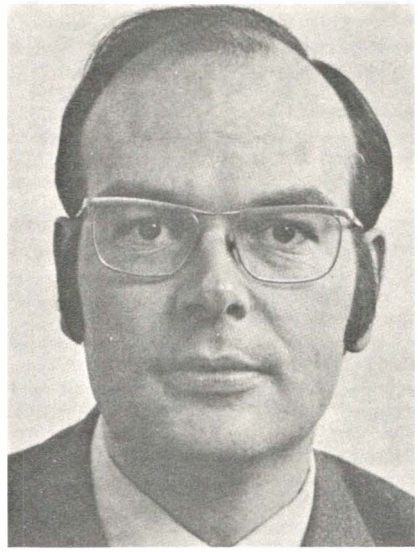
Ifølge det svenske forbundsblad »Statsanställd« gjorde anklageren i retten gældende, at lokomotivføreren var kørt forbi 2 signaler, 1 med blinkende grønt og 1 med fast rødt lys. Lokomotivføreren bestred denne anklage og forklarede, at begge signalerne viste fast grønt lys. Det tog, lokomotivføreren fremførte, løb op bag i et godstog, som holdt foran indkørselssignalet til en station. En kollega, som sammen med sin familie var passagerer i ulykkestoget, havde under kørslen fulgt signalerne og havde ikke set noget signal, som viste andet end normalt grønt lys. 2 ingeniører, der ligesom nævnte kollega var vidner i retten, anså det for usandsynligt, at linieblokeringssystemet var kommet i uorden.

Domstolen anførte i præmisserne bl.a., at det forekommer, at signalsystemet udsættes for forstyrrelser. Den mener også, at det er bemærkelsesværdigt, hvis lokomotivføreren ikke havde reageret på nogle af de 2 signaler. Han havde vist agtpågivenhed bl.a. ved at følge nogle advarselsskilte om hastighedsnedsættelse. Lokomotivfører-kollegaens vidnesbyrd blev også taget i betragtning.

Billigste Storebælts-løsning:

Dobbeltsporet jernbanetunnel med anlæg for biler på tog

Samtale med Statsbanernes nye politiske chef, trafikminister Jens Kampmann, for hvem demokrati på de offentlige arbejdspladser er en hjertesag



Hvad mener Jens Kampmann om Statsbanerne?

Et nærliggende spørgsmål at rette til den nye trafik- (og miljø-)minister i den socialdemokratiske mindretalsregering.

Den 34-årige afløser for civilingeniøren og juristen Ove Guldberg er cand. polit. Sekretær i finansministeriet. Silkeborgkredsens folketingsmand. Viggo Kampmanns søn og politiske arvtager. Dygtig og højt råbende bordtennisspiller. Far til tre fire spilopmagere i en ældre herskabsvilla i Charlottenlund. Kendt for at ligge til venstre for midten i det store parti, hvilket undertiden forveksles med en teknokratisk holdning. Vil løse samfundets problemer med hjerte og forstand, men navnlig med kurver, tabeller og diagrammer. Et impulsivt og drenget gemyt, der kræver orden og planlægning.

Hvad vil han med Statsbanerne? Med Storebælt f.eks.?

Tunnel billigst

– Spørgsmålet er for tiden genstand for en supplerende udvalgsbehandling, hvor man mere vidtgående undersøger alternative linjeføringer og tekniske løsninger, svarer ministeren for offentlige arbejder. En rapport om dette er netop færdiggjort, og den tyder på, at anlægget af en dobbeltsporet jernbanetunnel med anlæg for overførsel af biler på tog anlægsmæssigt vil være billigst. Det fremgår dog også, at de forskellige løsninger – ren jernbane, ren vej, kombinationer af disse o.s.v. – ikke umiddelbart kan sidestilles, bl.a. fordi de ikke har samme kapacitet, og fordi der er forskelle i driftsmæssig henseende.

Jeg opfatter derfor denne rapport som foreløbig i den forstand, at den ikke munder ud i et tilstrækkeligt klart grundlag for en konklusion m.h.t. hvilken form for fast forbindelse der bør etableres, eller hvornår dette bør ske. En sådan stillingtagen må efter min mening afvente det endelige resultat af udvalgets arbejde, der forventes afsluttet i sommeren 1972.

DSB ønsker naturligvis snarest at få fastsat tidspunktet for etableringen af den faste forbindelse og at få denne udført hurtigst muligt, så en af de betydeligste flaskehalse i DSB's transportapparat kan fjernes. Det vil igen give betydelige samfundsbesparelser. Jeg har megen forståelse for dette synspunkt hos DSB.

– Der er andre store projekter.

– Hele spørgsmålet om den faste forbindelse mellem øerne og Jylland må naturligvis ses i sammenhæng med de øvrige store samfundsinvesteringer – herunder ikke mindst Saltholm-byggeriet. Jeg vil over for disse projekter anlægge en dynamisk analyse, således at man ikke kun tager hensyn til den rent øjeblikkelige økonomiske situation med dens fordele og ulemper, men også til de ganske betydelige merindtægter for vort erhvervsliv og dermed for hele det øvrige samfund, som de pågældende trafikinvesteringer vil medføre.

Sund investering

– Hvad mener De om en tunnel mellem Helsingør og Hälsingborg? Det er jo et ret billigt projekt. Svenskerne skal betale det halve.

– Spørgsmålet om HH-linjen, med en fast jernbaneforbindelse, blev bl.a. behandlet i den dansk-svenske Øresundsgruppes betænkning om »faste forbindelser over Øresund« fra 1967. Man var heri positiv, og DSB og de svenske jernbaner har derefter arbejdet videre og har i en fælles redegørelse fra 1969 udtrykt enighed om at anbefale, at der snarest bygges en enkeltsporet jernbanetunnel mellem Helsingør og Hälsingborg, således at udgifterne blev ligelig fordelt mellem de to lande.

Såvidt jeg kan skønne, vil en sådan investering være økonomisk overordentlig sund. Nettoforbedringen af DSB's driftsresultat mere end dækker kapitalomkostningerne ved merinvesteringen. Da jeg agter snarest at tage kontakt med min svenske kollega for at drøfte spørgsmålet om andre mulige linjeføringer over Øresund og om Saltholm, vil en forhandling om HH-linjen helt naturligt kunne indgå heri.

Samfundsmæssige hensyn

– Hvad sker der med trafikkommissionen fra 1967? Den har ikke holdt møde endnu.

– Det sidste kender jeg ikke noget til. Men jeg agter med det første at tage en samtale med trafikkommissionens formand for at høre om det arbejde, der er udført i kommissionen. Herefter vil jeg tage stilling til spørgsmålet, hvad der skal ske.

– Skal staten ofre penge på at holde liv i urentable banestrækninger?

– Som bekendt nedsatte DSB i 1968 sidebaneudvalget. På grundlag af dette udvalgs indstillinger vedtog folketinget i foråret at nedlægge nogle sidebanestrækninger og indskrænke driften på andre. Jeg fandt loven rigtig og stemte for den.

Man har siden arbejdet videre med en række andre sidebanestrækninger. I dette arbejde indgår spørgsmålene om banernes eventuelle udviklingsmuligheder med nye driftsformer, øget salgsindsats, koordinering med andre transportmidler og banernes eventuelle betydning for egnsudviklingen i de pågældende områder. Når dette materiale foreligger, vil jeg tage stilling i hver enkelt sag. Det er klart understreget, at jeg også i denne forbindelse vil anlægge ikke blot virksomhedsmæssige, men også samfundsmæssige hensyn.

Forretningsmæssige hensyn

– Det urgamle problem: Skal DSB fastholde forretningsmæssig drift, eller må sociale hensyn veje tungere? I tilfælde af det sidste: Vil politikerne da tilgodese DSB regnskabsmæssigt?

– Som hovedregel må DSB drives ud fra forretningsmæssige synspunkter under tilstræbelse af en sund økonomi. Men samfundet pålægger jo DSB at udføre en række opgaver, som er nødvendige eller ønskelige ud fra et samfundsmæssigt synspunkt, uden at disse har en snæver forretningsmæssig begrundelse.

Det må derfor være rimeligt, at samfundet yder DSB kompensation herfor. I Sverige yder man således for disse ydelser et direkte tilskud til SJ på over 200 millioner svenske kroner.

Vi må sikkert også gå ind for sådanne principper ved en eventuel indtræden i fællesmarkedet, hvor disse principper indeholdes i medlemslandenes trafikpolitik. Jeg vil dog godt oplyse, at man i DSB for tiden arbejder med udbygning af regnskabssystemet, så det bliver lettere gennem analyser at få oplysninger om økonomien for de enkelte strækninger og aktiviteter. Vi vil således få en række resultater om Københavns nærtrafik i løbet af foråret 1972.

– Hvordan vurderer De Statsbanernes kommercielle udspil?

– Jeg har tidligere som folketingsmand glædet mig over den aktivitet, som DSB i stigende grad gennem årene har udfoldet med henblik på at placere DSB stærkere og mere positivt i folks bevidsthed. Jeg vil derfor som trafikminister gøre alt for at sikre, at dette arbejde fortsættes.

Politikernes opgave

– Skal DSB tage sociale hensyn f.eks. ved fastsættelsen af taksterne i den københavnske nærtrafik, ved opretholdelse af 65-billetter, ved . . .

– Jeg vil gerne slå fast, at DSB ikke bør drive socialpolitik. Det må være politikernes opgave. Hvis man fastholder, at DSB for visse grupper af befolkningen skal ændre forholdet mellem transportydelsen og transportprisen – jævnfør 65-billetterne – må man være klar over, at den dermed eventuelt forbundne mindreindtægt skal betales på en anden led.

– Det kan vel også give større omsætning?

– Derfor siger jeg også eventuelle mindreindtægter. I det hele taget forekommer det tiltalende at gennemføre forsøgene om, hvorvidt prisreduktioner inden for visse grupper vil medføre en større eller mindre omsætning.

– Staten giver store tilskud til luftfarten, f.eks. til sikkerhedstjeneste, radiotjeneste og meldetjeneste. Staten gør det samme til landevejene. DSB betaler sine skinneveje. Er det rimeligt?

– Spørgsmålet forekommer at være af fundamental trafikpolitisk betydning. Det forekommer mig ikke rigtigt, at samfundets omkostninger ved de forskellige transportgrene belaster brugerne i forskellig grad, nemlig fuldt ud for jernbanens brugere og kun delvis for brugerne af øvrige transportsektorer. Det er ingen hemmelighed, at dette forhold herhjemme er særlig grelt for lastbilernes vedkommende.

DSB har en fremtid

– Hvordan ser De DSB's fremtid?

– For mig at se har jernbanerne bedre muligheder i årene fremover, end det længe har været tilfældet. F.eks. er jernbanetrafikken blandt de mindst forurenende både i henseende til støj og luftforurening. Det kan ikke siges om de øvrige trafikmidler som f.eks. biler og fly. Det er noget, ministeren for forureningsbekæmpelse lægger stor vægt på.

Jeg mener også, at det for DSB's fremtid er helt afgørende, at man kommer ind i nye transportformer og ikke alene er henvist til de traditionelle, hvor man nu engang startede. Jeg har derfor glædet mig over, at DSB har indgået samarbejdsaftaler om videretransport med skib af bl.a. containere.

Jeg har også glædet mig over

Det europæiske økonomiske fællesskab

Fortsættelse af LO's besvarede spørgsmål

1. Arbejdsmarkedspolitikken

Spørgsmål 13:

Kan det fællesnordiske arbejdsmarked undtages fra 18-dages-reglen om afgivelse af arbejdstilbud? – D.v.s. over for de nordiske lande, der ikke bliver fuldt medlem af EF?

Svar:

EF-forordning 1612/68 indeholder en regel om, at stillingstilbud, der formidles af den offentlige arbejdsformidling, skal forbeholdes medlemslandenes arbejdsanvisningsmyndigheder i et tidsrum af 18 dage. Såfremt andre EF-lande måtte have anmeldt ledig arbejdskraft i det pågældende fag, må de offentlige kontorer således i dette tidsrum ikke videregive stillingstilbud til lande, som ikke deltager i EF's fælles arbejdsmarked.

Reglen er genstand for tekniske drøftelser mellem EF-Kommissionen i Bryssel og ansøgerlandene. Disse drøftelser, om hvilke der er nøje kontakt mellem de nordiske lande, er endnu ikke afsluttet.

Det skal i øvrigt bemærkes, at reglens praktiske betydning ikke er særlig stor. Der henvises i denne forbindelse til hoslagte notat.

Spørgsmål 16:

EF-medlemslandene arbejder på et forslag om en regeringsoverenskomst om »internationale fusioner«. Det bedes oplyst, om der som følge heraf sker en forringelse af de sociale garantier for lønmodtagere og/eller en ændring af forslaget om ensartede nationale regler om medbestemmelse i virksomhederne i forhold til vedtægtsforslaget om »europæiske selskaber«.

Svar:

A. Siden 1965 har et sagkyndigt udvalg nedsat af EF-landenes regeringer arbejdet på et udkast til en konvention, der skal muliggøre *sammenslutning af selskaber af forskellig nationalitet.* Det sker på basis af Rom-traktatens art. 220, som med »internationale fusioner« sigter til sådanne tilfælde, hvor f.eks. et tysk og et fransk aktieselskab fusioneres, og hvor resultatet bliver ét tysk eller ét fransk aktieselskab. De ved en sådan fusion dannede selskaber bliver således selskaber efter den nationale lovgivning i et af medlemslandene.

En fusion bringer ikke de deltagende selskabers forpligtelser til ophør. Heraf følger, at arbejdstagernes

○ ○

DSB's placering på rutebilområdet. Jeg har tidligere som folketingsmand givet udtryk for, at DSB også burde med ind i luftfarten – i første omgang den danske – men det lykkedes jo ikke under den tidligere regering. Måske kommer der en ny lejlighed.

Nødvendig rationalisering

– Skal DSB fortsætte rationaliseringen?

– Ja. Det er helt nødvendigt at rationalisere inden for hele den offentlige administration, herunder også den offentligt ejede del af transportsektoren. Det er DSB da også i gang med, og der forestår en række dybtgående bestræbelser på at effektivisere virksomheden, herunder i den nærmeste fremtid ikke mindst stykgodssektoren og organisationsstrukturen. Som de fleste ved, foregår der sideløbende hermed en løbende modernisering og rationalisering af produktionsapparatet bl.a. gennem fjernstyring og automatisering af toggangen samt en sanering af strækninger og stationer.

Det er imidlertid klart, at en lang række af disse rationaliseringer i første omgang kræver investeringer. Men det gælder inden for DSB som for en lang række andre offentlige virksomheder, at hvis man sparer på disse områder, er det et udtryk for at holde igen på femøren og lade daleren rulle.

– Og personalet skal være med i dette arbejde?

– Det mener jeg i høj grad. Jeg har altid haft den opfattelse, at der savnedes ethvert argument for, at staten ikke gik i spidsen for større demokrati på de offentlige arbejdspladser.

På de private arbejdspladser er det først og fremmest ejerne, der afgør, hvor meget demokrati man får på arbejdspladsen. På de offentlige arbejdspladser er lederen en politiker.

I mit tilfælde har politikeren det særlige ønske, at vi på de offentlige arbejdspladser i virkeligheden bør gå i spidsen med at prøve os frem til nye former for samarbejde. Da jeg nu er blevet den politiske leder for nogle af de største arbejdspladser i Danmark – f.eks. Statsbanerne og Post- og Telegrafvæsenet – vil jeg søge at nå frem til resultater, bl.a. inden for disse store områder. Jeg ved, man allerede er i gang inden for f.eks. DSB. Jeg vil bidrage til, at dette arbejde videreføres mest muligt.

– Kører trafikministeren meget i tog?

– Nej, han flyver mere.

overenskomstmæssige og sociale rettigheder også ved grænseoverskridende fusioner må respekteres af det fortsættende selskab. I forbindelse med konventionens udarbejdelse undersøges det, om de grænseoverskridende fusioner vil kunne få virkning for arbejdstagernes repræsentation, og hvilke løsninger der må tilstræbes, således at der ikke sker en forringelse.

B. Et andet middel til sammenslutning af virksomheder i fællesmarkedet er forslaget til statutter for et *europæisk aktieselskab*. Det kan dannes ved fusion af selskaber, der er stiftede i henhold til forskellige nationale retsordener. De herved opståede selskaber underkastes imidlertid ikke en medlemsstats retsforskrifter, men er et selskab efter fællesskabsretten.

Det er således tanken, at det europæiske selskab skal virke ved siden af de nuværende nationale systemer, som det ikke tilstræber at gøre ensartede. Tværtimod hedder det i forslagets art. 101: »De repræsentationer af arbejdstagere, der er dannet ved et europæisk selskabs enkelte bedriftssteder på grundlag af de nationale forskrifter, forbliver bestående med de kompetencer og beføjelser, som tilkommer dem efter national ret, medmindre denne statut udtrykkeligt bestemmer andet«.

Ved siden af, at de nationale regler om medbestemmelse i de enkelte virksomheder opretholdes, er der i forslaget til statut for det europæiske selskab regler om etablering af et europæisk bedriftsråd. Et sådant skal oprettes ved hvert europæisk aktieselskab, der ejer virksomheder i flere medlemslande. Medlemmer af bedriftsrådet vælges af lønmodtagerne i de enkelte virksomheder, og rådet har til opgave at varetage lønmodtagernes interesser, når disse omfatter hele det europæiske selskab eller flere af dets virksomheder.

C. I denne forbindelse kan nævnes, at der foreligger et udkast til EF-direktiv om harmonisering af medlemsstaternes retsforskrifter om nationale fusioner, som er forelagt Rådet i juni 1970. Ifølge forslaget skal ethvert fusionerende selskabs forvaltningsorgan udarbejde en udførlig beretning, hvori fusionen begrundes, og hvori der gives en forklaring af dens retlige, økonomiske og sociale konsekvenser for selskabets arbejdstagere og af de forholdsregler, som skal træffes for arbejdstagerne. Denne beretning, der skal stilles til rådighed for arbejdstagerne, skal drøftes af forvaltningsorganet med arbejdstagernes repræsentation i hvert af selskaberne, forinden generalforsamlingen træffer beslutning.

II. Socialpolitikken

Spørgsmål 17:

Indebærer tilpasningen til EF's regler krav om ændringer i den danske arbejdsløshedsforsikrings opbygning og struktur?

Svar:

Nej, den danske arbejdsløshedsforsikring skal ikke ændres i sin opbygning og struktur. Det danske system med selvstyrende arbejdsløshedskasser og i princippet frivilligt medlemsskab vil kunne bestå, selv om ordningerne i EF-landene er obligatoriske.

EF-reglerne går ud på ligestilling, således at statsborgere fra de øvrige medlemslande skal have adgang til medlemskab af danske arbejdsløshedskasser, såfremt de tager arbejde her i landet.

Spørgsmål 18:

Hvilke ændringer i beregningsreglerne på udbetaling af børnetilskud og familieydelser vil en tilpasning til EF's regler medføre?

Svar:

Som en følge af tilpasningen af den danske lovgivning om sociale pensioner – jfr. spørgsmål 20 – skal der på tilsvarende måde skabes mulighed for en graduering af det særlige børnetilskud til pensionister i forhold til den periode, den berettigede har haft bopæl her i landet.

Herudover skal der ikke ske ændringer i lovgivningen om børnetilskud og familieydelser ved et dansk EF-medlemskab.

Spørgsmål 19:

Er retten til opnåelse af invalide-, folke- og enkepension begrænset til vandrende lønmodtagere? – Kan uden landske EF-pensionister, der ikke har haft arbejde her i landet, tage ophold her og opnå ret til danske ydelser?

Svar:

EF-reglerne om den sociale sikkerhed gælder kun for lønmodtagere, som er statsborgere i et af medlemslandene, samt disses familiemedlemmer. Endvidere skal EF-borgere, som etablerer sig som selvstændige næringsdrivende i et andet medlemsland, have ret til at deltage i pensionsordninger, sygesikring m.v. på samme vilkår, som gælder for landets egne borgere.

Herudover giver Fællesmarkedet ingen personkreds muligheder for at opnå sociale ydelser i andre lande.

Ved et dansk medlemskab skal pensionister fra de øvrige medlemslande, som ikke har haft arbejde her i landet, således ikke i kraft af EF-reglerne have ret til at tage ophold her og opnå danske sociale ydelser.

Spørgsmål 20:

Hvor langt fremme er man i de konkrete overvejelser om tilpasningen af dansk lovgivning om de sociale pensioner? – Markedsrapporten anviser forskellige løsninger på tilpasningsproblemet. Hvilke af disse tilpasningsforslag arbejdes der konkret på?

Svar:

En skitse til de ændringer i dansk lovgivning om sociale pensioner, som vil være hensigtsmæssige i tilfælde af Danmarks medlemskab af EF er under udarbejdelse og vil kunne foreligge i løbet af efteråret d.å.

Ændringerne er for så vidt ikke nødvendige, idet EF's regler om social sikkerhed for vandrende lønmodtagere er givet ved en forordning, der er umiddelbart bindende i medlemslandene. Når det alligevel er hensigtsmæssigt at tilpasse den danske lovgivning, hænger det sammen med, at retten til danske pensioner i øjeblikket alene er betinget af, at den pågældende har dansk indfødsret og i det sidste år har haft fast bopæl her i landet. Efter Fællesmarkedets regler skal lønmodtagere fra de øvrige EF-lande ligestilles med danske statsborgere på det sociale område. Det betyder, at en EF-lønmodtager efter det nugældende danske system ville få ret til fuld dansk folkepension, hvis han opnåede pensionsalder efter 12 måneders forudgående ophold her i landet.

Derfor vil det være ønskeligt at gennemføre regler i Danmark om, at der som grundlag for udbetaling af fuld folkepension skal regnes med et vist længere åremåls ophold i Danmark. Man tænker sig 30–40 års ophold svarende til, hvad der gælder i fællesmarkedslande. I Norge har man et tilsvarende system, hvorefter den pågældende skal have været forsikret i mindst 40 år mellem 16 og 70-årsalderen for at få ret til alderspension med det fulde grundbeløb. Systemet genfindes i øvrigt herhjemme i loven om Arbejdsmarkedets Tillægspension, som gør retten til fuld ATP betinget af en forsikringstid på 40 år. Kortere forsikringstid giver kun ret til en delpension.

Hvis den danske kvalifikationsperiode for pensioner f.eks. sættes til 40 år, skal en lønmodtager fra et EF-land, som har været her i 5 år, have ret til $^1/_8$ dansk folkepension.

For det store flertal af danske, som bor i Danmark hele deres liv, vil en sådan regel ikke få nogen praktisk betydning. Ej heller hvis de tager til et andet fællesmarkedsland for at arbejde. I det tilfælde gælder nemlig, at lønmodtageren får pension fra de forskellige EF-lande i forhold til de perioder, der er tilbragt dér. Hvis danske tager arbejde eller ophold i andre nordiske lande, som ikke er medlemmer af et udvidet EF, gælder reglerne i den nordiske socialkonvention som hidtil.

Tilbage står alene visse problemer for de danske, som måtte have opholdt sig så længe i et udenforstående land, at de ikke ved pensionsalderens indtræden opfylder betingelsen om at have boet her i 40 år. Hvis en dansker rejste til USA eller Østen som 20-årig og kom tilbage til Danmark som 60-årig, bestod kun ret til en delvis dansk folkepension. Hertil kan siges, at de pågældende kan have sikret sig i udlandet og gennem forsikringer. Endvidere at de ikke har bidraget til den danske pension gennem betalte skatter. Såfremt de skulle være dårligt stillet økonomisk, ville de forøvrigt stadig kunne få støtte i kraft af forsorgsreglerne.

Ved indførelsen af nye regler vil der blive søgt gennemført rimelige overgangsordninger for danske, der allerede nu opholder sig i udlandet.

Trods alt ville der måske alligevel fremtidig være en lille gruppe danske, som i kraft af en 40-årsregel ville bive afskåret fra en ret, som de har under den nugældende lovgivning. Denne gruppe kunne man reducere til næsten ingen ved at indføre en regel om, at man under alle omstændigheder får fuld dansk pensionsret efter f.eks. 10 års ophold her i landet. Heri kunne der indbygges et krav om, at halvdelen af denne periode skal ligge umiddelbart forud for opnåelsen af pensionsalderen. En sådan betingelse vil jo praktisk taget alle danske statsborgere opfylde. På grund af princippet om ligebehandling må man så give statsborgere fra EF-lande, som har opholdt sig her i 10 år, en tilsvarende ret.

Med hensyn til invalide- og enkepension tænker man sig en tilsvarende graduering efter bopælstid.

Disse lovgivningsproblemer er ret komplicerede, og overvejelserne er som nævnt endnu ikke afsluttet. Hoved sigtet er, at der ikke bliver gjort indgreb i danske statsborgeres retsstilling i forhold til i dag, og at der ikke pålægges den danske statskasse urimelige byrder. Begge hensyn til efter alt at dømme kunne tilgodeses under Fællesmarkedets system for den vandrende arbejdskraft.

Spørgsmål 21:

Kan et krav om medlemskab af arbejdsløsheds- og sygeforsikring for EF-statsborgere ved ansættelse hos en dansk arbejdsgiver opretholdes ved tilslutning til EF?

Svar:

Fra EF's side vil der intet være til hinder for et sådant krav. Egentlig er der tale om en fravigelse af princippet om ligebehandling, idet et tilsvarende krav ikke gælder for danske lønmodtagere. Men EF-Kommissionen betragter forholdet som en »omvendt« forskelsbehandling til fordel for de lønmodtagere fra andre EF-lande, som tager arbejde i Danmark.

Spørgsmål 22:

Efter henstilling fra Ministerrådet arbejdes der i Kommissionen på et reformforslag af det sociale sikkerhedssystem for vandrende lønmodtagere. Hvad er det konkrete indhold af det nye sikkerhedssystem?

Svar:

Fællesmarkedets Ministerråd har i juni 1971 vedtaget en ny forordning til afløsning af de tidligere gældende bestemmelser om social sikkerhed for vandrende lønmodtagere og disses familiemedlemmer. Hovedformålet var at samle og forenkle de tidligere – efterhånden ret uoverskuelige – bestemmelser på dette område.

Samtidig med reformen af det sociale sikkerhedssystem for vandrende lønmodtagere (herunder hører også grænsearbejdere, sæsonarbejdere og sømænd samt disse gruppers familiemedlemmer) vedtog Ministerrådet en række nye bestemmelser. Om indholdet af det gældende system må henvises til hovedredegørelsen af 1968 om Danmark og De europæiske Fællesskaber, Bind II, side 574–579.

De væsentligste nye bestemmelser er følgende:

Systemets personelle område udvides således, at dette foruden lønmodtagere omfatter alle, der har pligt til at deltage i sociale sikkerhedsordninger for lønmodtagere. Herved vil visse grupper af selvstændige i nogle EF-lande kunne inddrages under systemet.

Med det nye system forpligter medlemslandene sig til at ophæve alle begrænsninger med hensyn til overførsel til et andet EF-land af forsikringsydelser. Dette har betydning, hvor den berettigede har ophold i et andet land end bæreren af forsikringen.

Med henblik på at lette arbejdsløses muligheder for at søge nyt arbejde bestemmer forordningen, at en lønmodtager, som efter at have erhvervet ret til arbejdsløshedsunderstøttelse efter ét lands lovgivning bosætter sig i et andet land, i indtil 3 måneder skal have ret til at oppebære ydelserne fra fraflytningslandet.

For så vidt angår familietilskud til børn, der er bosat i et andet land end det, hvor lønmodtageren er beskæftiget, opretholdes den nugældende ordning, hvorefter det er beskæftigelseslandet, der skal betale disse tilskud. Tidligere gældende maksimumsbeløb er dog ophævet, og der må ikke lægges begrænsninger i vejen for overførsel af sådanne beløb til et andet medlemsland. For Frankrigs vedkommende er der truffet en særordning. På grund af de franske børnetilskuds befolkningspolitiske karakter er det bestemt, at tilskud til familiemedlemmer af i Frankrig beskæftigede lønmodtagere skal udbetales efter opholdslandets regler, dog således, at beløbet refunderes af Frankrig.

Endelig har Rådet vedtaget at lade medlemslandenes lønmodtager- og arbejdsgiverorganisationer deltage i den under Rådet nedsatte administrative komité for social sikkerhed. Komitéens opgave er at kontrollere gennemførelsen af de sociale bestemmelser.

Spørgsmål 23:

Vil en tilslutning til EF indebære, at der bliver stillet krav om en omlægning af finansieringsreglerne for vort sociale tryghedssystem?

Svar:

Forholdet er i korthed det, at de sociale ordninger i de nuværende medlemslande for en stor del finansieres gennem bidrag fra arbejdsgiverne og de forsikrede. I Danmark finansieres praktisk talt alle sociale ydelser over skatterne.

Fællesmarkedet har ingen regler, som øver indflydelse herpå, og der foreligger heller ingen planer om sådanne.

Et dansk medlemskab vil derfor ikke indebære krav om en omlægning af finansieringsreglerne for vort sociale tryghedssystem.

Spørgsmål 24:

I hvilke tilfælde vil strukturændringer på det danske arbejdsmarked som følge af EF-medlemskab give ret til støtte fra den sociale fond?

Svar:

EF-reglerne om Den sociale Fond vil træde i kraft for Danmarks vedkommende straks fra datoen for vort medlemskab. Også i overgangsperioden vil Dan-

mark således have ret til støtte fra socialfonden på linie med de nuværende medlemslande. Forudsætningen er, at de pågældende foranstaltninger falder inden for fondens virksomhedsområde, og at medlemslandet dækker halvdelen af udgifterne.

Den sociale Fonds virksomhed sammenfattes i følgende to hovedområder:

Første situation er de tilfælde, hvor beskæftigelsessituationen i EF som helhed, i et medlemsland eller en del af et medlemsland bliver – eller vil blive – påvirket af foranstaltninger inden for rammerne af EF's forskellige virkeområder. Det kan f.eks. være landbrugs- eller industripolitik, transporten eller konkurrencereglerne, i det omfang der herigennem opstår beskæftigelsesmæssige virkninger. I sådanne situationer kan Rådet træffe beslutning om foranstaltninger til at afhjælpe en manglende balance mellem udbuddet af og efterspørgselen efter arbejdskraft. Der er således især tale om et supplement til Fællesskabets aktiviteter på andre områder, hvorved man skulle kunne opnå en mere dynamisk udvikling.

Den anden situation er derimod af mere statisk natur, idet der her ydes bidrag til strukturforanstaltninger inden for de områder af EF's erhvervsliv, som også i dag frembyder problemer for en hensigtsmæssig udnyttelse af arbejdskraften. Anden situation tager således sigte på arbejdskraftmæssige problemer, som er en mere indirekte følge af EF's virke. Støtten er i første række tænkt som et middel mod de eksisterende strukturelle problemer inden for arbejdsmarkedet.

Fondens ydelser skal stå åbne for alle aktive befolkningsgrupper i EF- såvel medlemslandenes statsborgere som statsborgere fra tredielande, når blot disse, efter at have gennemgået den uddannelse eller omskoling, som støtten fra fonden tilsigter, vil tage lønnet arbejde inden for EF. Fondens midler vil også i særlige tilfælde kunne anvendes til selvstændige næringsdrivende, ligesom det er tanken, at også relativt unge arbejdstagere skal kunne nyde godt af fondens bevillinger. Det er dog ikke tanken, at fonden skal yde støtte til de pågældende unge arbejderes første uddannelse, men kun bidrage i de tilfælde, hvor denne første uddannelse viser sig under de givne forhold ikke at kunne skabe passende erhvervsmuligheder. Endvidere kan der ydes støtte til genindførelse i erhvervslivet af erhvervshæmmede eller lønmodtagere, som vanskeligt kan skaffes beskæftigelse på grund af deres alder.

Spørgsmål 25:

Foreligger der forslag til EF-regler om beskyttelse af ældre arbejdere i tilfælde af afskedigelse?

Svar:

Nej, der foreligger ingen forslag til konkrete EF-regler herom. Reglerne om tilskud fra Den sociale Fond til f.eks. omskoling og faglig uddannelse gælder lige fuldt ældre lønmodtagere.

I EF-Kommissionens diskussionsoplæg af marts 1971 om en videreudvikling af det social-politiske samarbejde i EF bemærkes det, at den hurtige økonomiske udvikling medfører særlige problemer for ældre arbejdstagere, idet omstillingsvanskelighederne og de dermed forbundne omkostninger stiger med den tiltagende alder. Kommissionen finder dog, at den mest menneskelige og erhvervsmæssige løsning må være omskoling til en ny form for virksomned. Såfremt der skal ske en nedtrapning, bør der efter Kommissionens mening i stedet for understøttelse på livstid eller førtidspensionering gives en form for indkomstudligning.

IV. Den økonomiske politik

Spørgsmål 29:

Arbejdes der i Kommissionen på planer om en koordineret indkomstpolitik i EF?

Svar:

Sådanne planer er ikke under udarbejdelse i Kommissionen. Komitéen for mellemfristet økonomisk politik, der er sammensat af repræsentanter for medlemslandene og Kommissionen, har som led i drøftelser om medlemslandenes økonomiske politik drøftet betydningen af indkomstpolitiske foranstaltninger. Det andet program for mellemfristet økonomisk politik, som blev udarbejdet af komitéen og godkendt uændret af EF-ministerrådet i maj 1969, indeholder et afsnit om indkomstpolitik. Det fastslås heri, at indkomstpolitikken bør have til formål at forene en høj økonomisk vækstrate og beskæftigelse med opretholdelse af den nødvendige prisstabilitet og ligevægt på betalingsbalancen. Endvidere bør den bidrage til at forbedre den samlede indkomstfordeling og formuefordeling, navnlig for lønmodtagerne.

De i programmet anførte betragtninger har ikke hidtil resulteret i konkrete foranstaltninger, og i det tredie program for den mellemfristede økonomiske politik,

der blev vedtaget af Ministerrådet den 9. februar 1971 til afløsning af det andet program, er indkomstpolitiske foranstaltninger kun omtalt ganske kort. Det anføres, at for at sikre udviklingen i den samlede efterspørgsel og for at tillade en mindre stærk brug af finansielle og monetære foranstaltninger i den økonomiske politik, vil det være vigtigt sammen med arbejdsmarkedets parter at søge at nå frem til midler, som kan sikre en pris- og indkomstudvikling, der bedre svarer til de krav, som en balanceret økonomisk udvikling tilsiger.

Spørgsmål 30:

Hvilke planer foreligger der om en samordning af beskæftigelsespolitikken med den økonomiske politik på EF-niveau?

Svar:

I det ovenfor omtalte tredie program for medlemsstaternes mellemfristede økonomiske politik omtales deres beskæftigelsespolitik som et led i strukturforanstaltningerne inden for den økonomiske politik. Det anføres, at denne politik må beskæftige sig med den faglige uddannelse og omskoling med henblik på de fag eller regioner, hvor behovet er størst. Beskæftigelsesmulighederne bør endvidere undersøges på grundlag af skønnene over den mellemfristede økonomiske udvikling. I denne forbindelse understreges den rolle, som Det sociale Fond kan spille, jfr. svaret på spørgsmål 24.

Spørgsmål 31:

Hvorledes vil en harmonisering af beskatningen i medlemslandene påvirke Danmarks muligheder for at føre en selvstændig indkomstudjævnende skattepolitik?

Svar:

De vigtigste midler i en indkomstudjævnende skattepolitik er udformningen af den personlige indkomst- og formuebeskatning. På disse beskatningsområder forudses der ingen harmonisering af beskatningen i EF-landene, idet disse skatter kun i meget beskedent omfang påvirker konkurrenceforholdene mellem medlemslandene. Det vil derfor på disse områder fortsat være muligt at føre en selvstændig skattepolitik i Danmark.

I forbindelse med forhandlingerne med De europæiske Fællesskaber har man fra dansk side yderligere anført, at man ikke vil kunne acceptere, at en harmonisering af visse indirekte skatter som f.eks. beskatning af aktieudbytter og obligationsrenter skal kunne føre til en forstyrrelse af de sociale mål, som tilsigtes her i landet. Fra Fællesskabernes side har man taget det danske standpunkt til efterretning.

Spørgsmål 32:

Vil dansk EF-medlemskab medføre krav om ændringer i dansk aktieselskabslovgivning? – I bekræftende fald – hvilke? Vil dansk medlemskab hindre en fælles nordisk aktieselskabslovgivning?

Svar:

EF's Råd har vedtaget et 1. direktiv om harmonisering af selskabsretten. Ifølge dette direktiv skal medlemsstaterne harmonisere deres lovgivning om aktieselskaber for så vidt angår reglerne om:

- Mindstekrav til offentliggørelse af oplysninger om selskabet,
- i hvilket omfang trediemand kan fastholde selskabet ved en aftale, som ledelsen uberettiget har indgået,
- selskabets ugyldighed.

Blandt de ændringer, som vil blive nødvendige i dansk ret som følge af direktivet, skal navnlig fremhæves:

- alle aktieselskaber skal offentliggøre deres regnskaber. Det bemærkes, at denne pligt derimod ikke – indtil videre – omfatter selskaber af GmbH-typen, som findes i alle de nuværende 6 medlemsstater,
- reglerne om offentliggørelsens retsvirkninger skal udbygges til fordel for trediemand,
- det omfang, i hvilket trediemand kan fastholde selskabet ved en aftale, som ledelsen ubeføjet har indgået, må udvides.

Et dansk medlemskab af EF vil ikke hindre gennemførelsen af det fælles-nordiske aktielovsforslag på grundlag af betænkningen fra 1969. Men på de punkter, hvor EF's vedtagne direktiv afviger fra de nordiske lovudkast, må en dansk aktieselskabslov selvfølgelig være affattet i overensstemmelse med direktivet. Tilsvarende må kommende direktiver indarbejdes i den danske aktieselskabslov.

Det kan oplyses, at indtil nu foreligger der yderligere to direktivforslag dels om selskabers stiftelse og

Aftale om tjenestetid, emolumenter m. v.

Tidligere statstjenestemandslovgivning, der forbliver i kraft

I medfør af § 60, stk. 7, i lov nr. 291 af 18. juni 1969 om tjenestemænd i staten, folkeskole nog folkekirken bekendtgøres herved, at følgende bestemmelser i den forud for 1. juli 1969 gældende tjenestemandslovgivning og forskrifter, der er udfærdiget i medfør heraf, fortsat er gældende:

I. I lov nr. 154 af 7. juni 1958 om lønninger og pensioner m.v. til statens tjenestemænd som ændret senest ved lov nr. 262 af 4. juni 1969

§ 5, stk. 2 og stk. 3, 2. og 3. pkt.
§ 11, stk. 1, 4. og 5. pkt., stk. 2 og 3
§ 12, stk. 2–4 og 7
§ 13, stk. 6
§ 14
§ 24, stk. 5
§ 27, stk. 2, 3, 6 og 7
§ 31, stk. 1–3
§ 32
§ 33, stk. 1 og 2
§ 34
§ 36, stk. 5, 7 og 8
§ 37
§ 39
§ 40
§ 41, stk. 1 og 2
§ 42
§ 46, stk. 1
§ 53, stk. 3 og 4
§ 62, stk. 6
§ 71, stk. 5
§ 72
§ 75, stk. 2
§ 90
§ 97
§ 98
§ 100, stk. 3
§ 102
§ 103
§ 104
§ 105
§ 106
§ 107
§ 108, 1. pkt., henvisningen til § 117, stk. 2, dog kun for så vidt angår befalingsmænd af mestergruppen i tidligere 7., 12., 14. og 17. lønningsklasse

Cirkulære om overarbejdspenge og godtgørelse for mistede fridage

§ 1. I medfør af aftale af 14. august 1970 om overarbejdspenge og godtgørelse for mistede fridage udgør satserne for overarbejdspenge pr. time fra 1. oktober 1971 følgende:

Lønmæssig placering skalatrin	Grundsats kr.	Stedtillægssats I kr.	II kr.	III kr.	IV kr.	V kr.	VI kr.
12	22,46	23,02	23,58	24,15	24,71	25,27	25,83
13	23,08	23,64	24,20	24,76	25,33	25,89	26,45
14	23,71	24,27	24,84	25,40	25,96	26,52	27,08
15	24,37	24,93	25,49	26,05	26,61	27,17	27,73
16	25,04	25,60	26,16	26,72	27,28	27,84	28,40
17	25,72	26,29	26,85	27,41	27,97	28,53	29,09
18	26,43	26,99	27,55	28,12	28,68	29,24	29,80
19	27,16	27,72	28,28	28,84	29,40	29,97	30,53
20	27,90	28,47	29,03	29,59	30,15	30,71	31,27
21	28,67	29,23	29,80	30,36	30,92	31,48	32,04
22	29,46	30,02	30,58	31,15	31,71	32,27	32,83
23	30,27	30,82	31,36	31,91	32,46	33,00	33,55
24	31,10	31,63	32,16	32,70	33,23	33,76	34,29
25	31,96	32,47	32,99	33,50	34,01	34,53	35,04
26	32,84	33,33	33,83	34,32	34,82	35,31	35,81
27	33,74	34,22	34,69	35,16	35,64	36,11	36,59
28	34,67	35,12	35,57	36,03	36,48	36,93	37,38
29	35,62	36,05	36,48	36,91	37,34	37,77	38,20
30	36,60	37,01	37,41	37,82	38,22	38,62	39,03
31	37,61	37,99	38,36	38,74	39,12	39,50	39,88

§ 2. Tjenestemænd på skalatrin 1–35, der oppebærer et fast tillæg på 268,25 kr. årlig, fordi de forretter tjeneste i en kommune, der hidtil fuldt ud eller delvis har været optaget i stedtillægsklasserne, men som ikke er henført til sats I–VI, oppebærer overarbejdspenge efter grundsatsen med et tillæg på 0,18 kr. pr. time.

selskabskapitalens bevaring og dels om fusion. Om sidstnævnte henvises til svaret på spørgsmål 16. Desuden arbejder Kommissionen på yderligere forslag om harmonisering af regnskaber, om ledelsen og om koncerner.

Disse direktivforslag har væsentlig mere omfattende og detaljerede regler, end hvad man efter dansk tradition på aktieselskabsrettens område kender til. Deres gennemførelse vil derfor kræve en lang række ændringer og tilføjelser til den danske aktieselskabslov.

Spørgsmål 33:

Vil LO's oplæg om økonomisk demokrati være i modstrid med gældende EF-regler eller planlagte regler med hjemmel i Rom-traktaten?

Svar:

Rom-traktaten tager ikke stilling til spørgsmålet om økonomisk demokrati. Der ses ikke fra Kommissionens side at være fremlagt forslag eller planer, der tager stilling til spørgsmålet.

LO's oplæg må derfor ses i lyset af de generelle principper, der ligger til grund for Rom-traktaten, bl.a. princippet om ikke-diskrimination og princippet om at undlade foranstaltninger, der forvrider konkurrencen til fordel for et medlemsland.

Anvendelsen af princippet om ikke-diskrimination vil bl.a. betyde, at alle lønmodtagere, der arbejder i Danmark, uanset hvilken EF-nationalitet de har, skal have ret til at modtage certifikater på »lønmodtagernes udbytte- og investeringsfond«.

§ 109
§ 111
§ 112
§ 113
§ 115
§ 116, stk. 1 og 3
§ 117, stk. 1
§ 117, stk. 2, 1. afsnit og 2. afsnit, 1. pkt., dog kun for så vidt angår specialofficerer i tidligere 7., 12., 14. og 17. lønningsklasse, forvaltningsledere i tidligere 9., 12., 15. og 18. lønningsklasse, musikere, auditørassistenter, overmekanikere af 1.og 2.grad, mekanikere og overfyrbødere i søværnet
§ 117, stk. 3, dog kun for så vidt angår de under stk. 2 nævnte grupper
§ 117, stk. 4
§ 117, stk. 5
§ 118
§ 123, stk. 3 og 4

AFTALE
om
ændring af aftale af 14. august 1970 om de for statens tjenestemænd gældende arbejdstidsregler m.m.

§ 1. I aftale af 14. august 1970 om de for statens tjenestemænd gældende arbejdstidsregler m.m. foretages følgende ændring:

§ 5, stk. 1, affattes således:

»For hver fulde 41¾ times tjeneste, der efter ordre eller ifølge en godkendt tjenestefordeling er udført i tiden kl. 17–6, ydes der 1¾ times frihed.«

§ 2. Denne aftale har virkning fra 1. oktober 1971.

AFTALE
om
natpenge, godtgørelse for tjeneste på lørdage, søn- og helligdage, grundlovsdag og juleaftensdag samt godtgørelse for delt tjeneste.

I medfør af bestemmelsen i § 45, stk. 1, i lov nr. 291 af 18. juni 1969 aftales følgende:

Natpenge

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

For tjeneste i tiden kl. 17–22 2,80 kr. pr. t.
» » » » » 22– 6 4,50 »

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

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

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

§ 2. Tjenestemænd i staten, der efter ordre eller ifølge en godkendt tjenestefordeling udfører tjeneste på
lørdage efter kl. 14,
søn- og helligdage kl. 0–24,
grundlovsdag efter kl. 12 samt
juleaftensdag efter kl. 14,

oppebærer en særlig godtgørelse på 5 kr. pr. time. Godtgørelsen beregnes pr. påbegyndt ½-time.

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

Godtgørelse for delt tjeneste

§ 3. Tjenestemænd i staten, hvis tjeneste er opdelt i 3 dele, oppebærer herfor en godtgørelse på 2,82 kr.

Stk. 2. Tjenestemænd, hvis tjeneste er delt således, at den strækker sig ud over 12 timer regnet fra første tjenesteafsnits påbegyndelse til sidste tjenesteafsnits afslutning, oppebærer en godtgørelse på 1,34 kr. pr. time. Godtgørelsen ydes for samtlige timer, der strækker sig ud over 12 timer, således at også mellemliggende tjenestefri timer medregnes. Godtgørelsen beregnes pr. påbegyndt ½-time.

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

Dyrtidsregulering

§ 4. For hver fulde tre points' udsving i reguleringspristallet ud over 100 forhøjes eller nedsættes de i §§ 1–3 anførte satser med følgende beløb:

Natpenge for tjeneste i tiden kl. 17–22	5	øre pr. time
Natpenge for tjeneste i tiden kl. 22– 6	10	» » »
Godtgørelse for tjeneste på lørdage, søn- og helligdage, grundlovsdag og juleaftensdag	15	» » »
Godtgørelse for tredelt tjeneste, jfr. § 3, stk. 1	8	» » »
Godtgørelse for delt tjeneste, der strækker sig ud over 12 timer, jfr. § 3, stk. 2	4	» » »

Stk. 2. Reguleringen finder sted pr. 1. april og 1. oktober på grundlag af reguleringspristallet for henholdsvis januar og juli.

Specielle bestemmelser

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

Ikrafttræden

§ 6. Denne aftale er gældende fra 1. oktober 1971. Samtidig ophæves aftale af 13. april 1971 om natpenge, godtgørelse for tjeneste på lørdage, søn- og helligdage, grundlovsdag og juleaftensdag samt godtgørelse for delt tjeneste.

Som følge af ovenstående reguleres satserne pr. 1. oktober 1971 for natpenge, godtgørelse for tjeneste på lørdage, søn- og helligdage, grundlovsdag og juleaftensdag samt godtgørelse for delt tjeneste.

§ 1. I medfør af aftale af 20. september 1971 andrager satserne:

Natpenge for tjeneste i tiden kl. 17–22	2,85	kr. pr. time
Natpenge for tjeneste i tiden kl. 22– 6	4,60	» » »
Godtgørelse for tjeneste på lørdage efter kl. 14, søn- og helligdage, grundlovsdag efter kl. 12 og juleaftensdag efter kl. 14	5,15	» » »
Godtgørelse for tredelt tjeneste	2,90	»
Godtgørelse for delt tjeneste, der strækker sig ud over 12 timer	1,38	» pr. time

§ 2. Ministeriets cirkulære af 27. april 1971 ophæves med virkning fra 1. oktober 1971.

»Nu falmer«

Mens regnen trommer mod ruden og efterårsstormen raser, et par småfugle kæmper en fortvivlet kamp for at finde læ for uvejret, og bladene flås brutalt af træer og buske, så opdager man pludselig, at tankerne har fået frit løb en rum tid. Det er som i skoletiden, en slags eksamen eller måske en form for status – hvad ved jeg – man tænker bare.

○

Det er snart mange år siden »organisationsdillen« greb een – det var under krigen – havde måske noget at gøre med tiden dengang. Man følte sig blandt mennesker, der holdt sammen – om der på det arbejdsmæssige område var stor uenighed om en tur var god eller dårlig, om fridagene var rimelige osv., ja, så kom menneskene på den anden side af gaden os trods alt ved.

Remisearbejderen i askekassen eller håndværkeren i remisen – vi var afhængige af hinanden, omend der kunne være skærmydsler, så kom vi hinanden ved.

Mestrene har alle dage været komplet blottet for forståelse for »de sortes« tjenstlige problemer, omend de er kommet fra vore egne rækker de fleste – ja, så har det været så, at disse mennesker fuldstændig har ændret sig fra den ene dag til den anden – syntes vi – men de kom os ved.

○

Med ungdommens let fængelige sind og en god portion »gudedyrkelse« så man op til organisationslederne som idoler – og selv havde man vel et særligt ideal at begejstres over og slås for.

Etaten – det at være ved DSB, at være lokomotivmand, man var ikke fri for med stolthed at nævne det ved passende lejligheder, jo, vi kom hinanden ved både de store og de små.

I løbet af få år afdelingsformand, lærte hurtigt, hvor vanskeligt det er at arbejde med det ædleste materiale vi har – mennesket. – Dejlige år i rollen som altmuligmand, socialrådgiver, sjælesørger, familievejleder osv., men også som revser, hvis dette var nødvendigt for de få. En lærerig og lykkelig tid blandt robuste som sarte mænd i et job, de holdt af.

Der løber en våd og forpjusket hare over græsplænen og ind under en fyr for at finde læ for regnen, den gnider snuden med forpoterne for at se lidt anstændig ud, vipper med de lange ører og lægger sig godt til rette – beskyttet af den store fyrs skønne grene.

○

Så kom de første My'er – det var ikke mere E-maskinen, der var flagskib. De »halvgamle« tog turen på skolebænken – efter at de i årene forud ved selvstudium og i fritiden måtte lære et helt nyt signal- og sikkerhedsreglement, uden at nogen egentlig interesserede sig for, om de forstod det, eller havde opfattet alt rigtigt. Mærkeligt forresten, når man tænker på, at netop disse fag er dumpefag på jernbaneskolen. Men det gik – glæden ved jobbet næsten bar dem frem.

○

Ros og tak herfor – nå, det var til at bære, men for mange holdt helbredet ikke. Det har virkelig gjort ondt at se, hvor mange der ældes før tiden. Jeg ved godt, det ikke er velset alle steder at nævne krigens år, som bestemt ikke gik sporfrit hen over disse mænd – man kan godt lidt flot sige, at den tid er glemt. Åh ja! af nogen måske, men ikke af dem, der blev mærket for livet. Regningen skal betales en dag, tiden er inde for mange nu.

○

Der kom flere My'er, Mx'er og Mz'er og med dem en sær fornemmelse af ensomhed. Man var alene om alting, også på reservedagene. Maskiner skulle tjenes ind – de var jo dyre. Turene føltes strammere og strammere, det var som om dem på den anden side gaden gled fra os. Tillidsmændene talte for døve øren – arbejdsglæden begyndte at forsvinde, det var blevet sværere at stå op kl. 2 om natten og gå derned.

Remisearbejderen og håndværkeren så man næsten ikke – den største del af deres arbejde med maskinerne var inde i det fine, nye værksted. – Ak ja, vi gled også fra hinanden.

Var det mig, der var sur, da jeg kom ind til mester, eller var det ham, der var det, jeg kan dårligt huske det. Mon hans arbejdsglæde også er ved at forsvinde – hvor er de glade smil – de friske bemærkninger.

Er det gledet fra os – eller er det ikke?

○

Det er som om blæsten har lagt sig og regnen er stilnet af. »Morten« under fyrren har rejst sig og kigger sig omkring, som om han venter bedre vejr med det første. Himlen er blevet lysere ovre bag skoven, der står i sit farvestrålende efterårsdress. Tiderne skifter.

○

Nu har vi fået ny ledelse, moderne forretningsfolk, der virkelig har forstand på virksomhedsledelse. Vi skal have den rigtige kommunikation, medarbejderne skal aktiveres – tages med på råd. Motivation og gennemført samarbejde er sagen for at få gamle DSB til at vrinske som en forårskåd plag. Kort sagt – slagordet – en for alle og alle for en – skal med fryd lyde fra hver medarbejder. Der holdes kurser i alle disse nymodens ting, og »Vingehjulet« refererer og bringer billeder, hvor man forgæves leder efter organisationernes topfolk. Nå, de er måske ved en forglemmelse ikke inviteret med.

Man skæver hen til formiddagsaviserne og erindrer om ædrueligheden ved DSB og det direktiv, der er kommet. Mon rettelsesbladet til ordre A og Q er kommet, eller er det på den måde den nye kommunikation virker. Eller er det ikke bare de enkelte mennesker, der er gledet fra hinanden? Hvem var det forresten, der sagde, at sammenhold giver styrke – jeg kan ikke huske det.

○

Regnen er holdt op, og minsandten om ikke »Morten« har taget benene på nakken og er forsvundet fra fyrrens beskyttende grene. Jeg skal se at få tid til at male endevæggen – sommerens sol har falmet den, som skoven og mange andre ting falmer.

GAR

(A)lt for kunderne

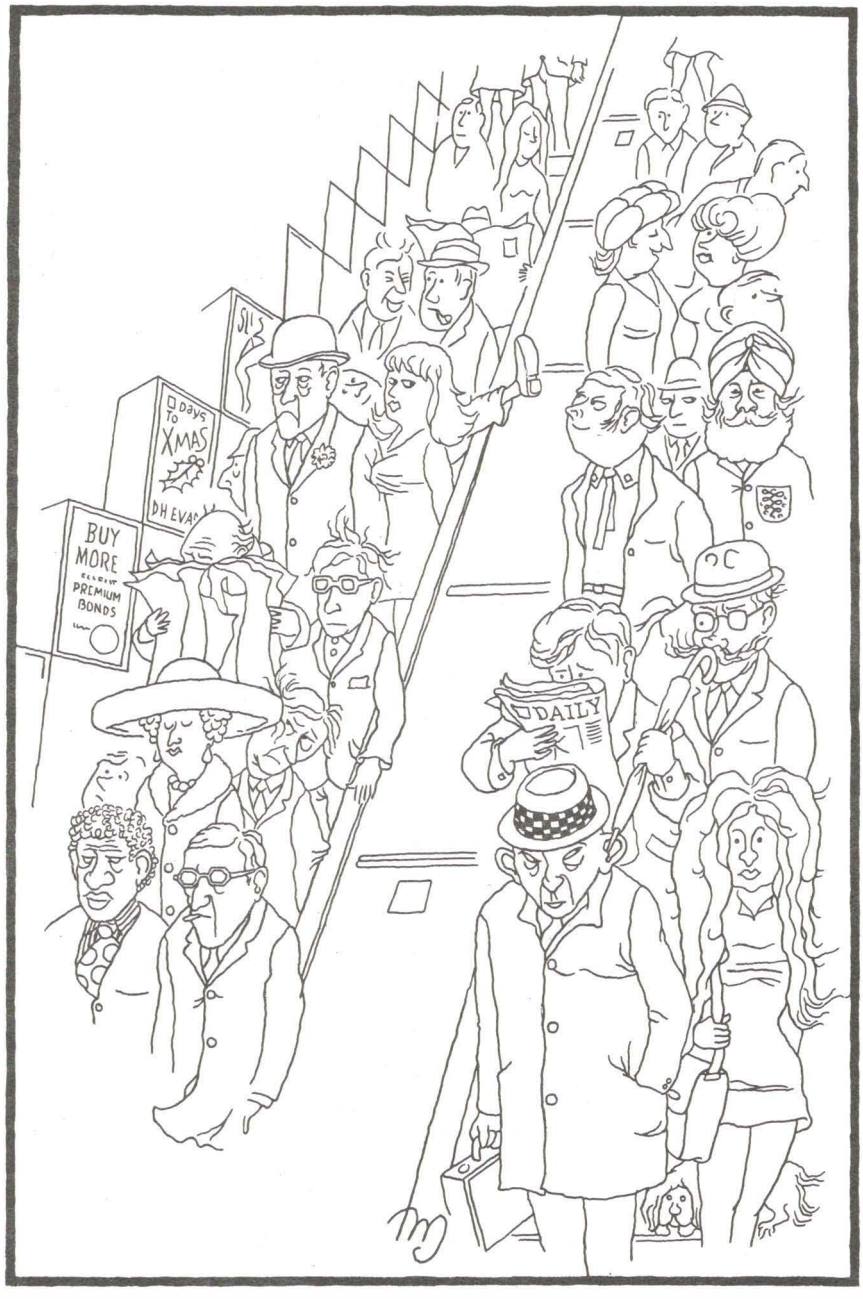
Kundevenlig betjening er ved at blive en af jernbanernes stærke salgspunkter. Men noget tyder på, at mere oplysning om skinnevejenes fordele er nødvendig – for af og til, hist og her, kniber det for *publikum* at forstå fordelene . . . eller at ville forstå dem?

I London har London Transport nu kunnet meddele bybanerejsende, at man har fået »grønt lys« fra myndighederne til at bygge første afsnit af Fleet linjen – en helt ny t-bane fra Baker Street på Themsens nordside til New Cross Gate og Lewisham syd for floden. Den ny linje føres under floden imellem Fenchurch Street og Surrey Docks.

Første afsnit, hvor arbejdet begynder straks, føres fra Baker Street station via Bond Street og Green Park til Trafalgar Square/Strand – tæt befærdede West End-kvarterer.

LT understreger værdien af netop dette afsnit, der betyder enorm lettelse for »indre by«-rejsende.

Byggeprisen for afsnittet: ca. kr. 700 millioner.



Før og nu

Problemet har hidtil været, at ruterne Stanmore og Queen's Park (ikke at forveksle med Green Park) sluser ind i én linje på Baker Street og dermed skaber »flaskehals« i myldretimerne. Fleet linjen skal overtage Stanmore-afsnittet, hvorved de to afsnit separeres, så større trafik kan føres ad begge ruter.

Samtidig danner Fleet linjen en »indre by«-udvidelse af Stanmore-ruten fra Baker Street via West End til Trafalgar Square/Strand og bliver en vigtig lettelse i den alvorlige overbelastning af en af Londons mest benyttede t-banelinjer – den imellem Baker Street og Oxford Circus.

Enkeltheder i Fleet-projektet omfatter bl.a. rummelige billethaller og mange escalatorer (rulletrapper) frem for manuelt betjente elevatorer – escalatorerne fremmer adgangen til perronerne og vil særlig lette den tætte trængsel i morgen/eftermiddagstimerne, når nærtrafikanter får menneskefloden i Europas største by til at svulme.

Efter

Fleet linjen kommer ikke blot til at betyde en aflastning for den stærkt trafikerede Bakerloo strækning gennem West End. Den ny linje får små tog-intervaller for at kunne betjene den kraftige passagerstrøm i hele centrum-området. Linjen vil give lettere adgang til t-banenettet som helhed ved at have skiftefaciliteter til syv eksisterende linjer over de ca. 4,8 km, som første afsnit kommer til at strække sig over.

På Baker Street station bliver der skiftemulighed i samme plan til Bakerloo linjen samt adgang til Metropolitan og Circle linjerne (Metropolitan er »stammen« i det londonske t-banenet, Circle er den egentlige »indre by«-ringbane.

Fleet linjens dybtliggende dobbelttunneler får forbindelser på Bond Street til Central linjen, på Green Park til både Piccadilly og Victoria linjerne og på Trafalgar Square/Strand til Bakerloo og Northern linjerne samt til statsbanerne, British Rail (Charing Cross station).

Med fuldførelsen af Victoria linjen helt til Brixton, indledning af arbejdet på Piccadilly linjens forlængelse fra Hounslow til Heathrow lufthavn og nu »grønt lys« for det første afsnit af Fleet linjen går LT fortsat stærkt frem med t-bane forbedringer og -udvikling, som vil lette bybanerejser for millioner af mennesker.

Nu kommer »hurtigere end lyden«-busserne

Medens jernbaner og biler arbejder af alle kræfter på at nå op på samme hastigheder som flyvemaskinerne, for på den måde at konkurrere med dem om passagerernes gunst, så ligger flyvemaskinefabrikkerne ikke på den lade side, og de såkaldte overlydsfly er i denne sommer allerede sat i drift på interamerikanske ruter.

I hvor ringe grad Europa har råd til at eksperimentere i sammenligning med USA fremgår bedst deraf, at medens England og Frankrig, trods navnet »Concorde« bestandig er uenige om, hvem der skal betale hvad ved gennemførelsen af eksperimentet med det europæiske overlydsfly, så er ikke mindre end fire flyvemaskinefabrikker i USA i fuldt sving med deres eksperimenter.

McDonnell Douglas er endog nået så vidt, at fabrikken i forrige måned åbnede en rute mellem Chicago og Los Angeles med en maskine, hvis rækkevidde kun er mellem 2000–3000 kilometer og »kun« kan medtage 345 passagerer. Fabrikken har imidlertid bestillinger fra fire luftfartselskaber, der beflyver indenlandske ruter, og som til foråret vil dække staterne med »busser«, der flyver hurtigere end lyden.

Medens den fransk-engelske »Concorde« indtil videre på sin for ikke længe siden foretagne prøveflyvning lavede mere spektakel ved sin landing, end den internationale lufthavn »Kennedy« i New York tillader, så er Douglas DC-10 næsten støjfri, og udblæsningen fra dens tre motorer mindre luftforurenende end »Concorde«, og man er på tegnebrætterne i gang med at udvide dens rækkevidde til 7000 kilometer.

»Concorde« vil krydse Atlanten fra Paris til New York på lidt over tre timer, men i betragtning af at dens kapacitet kun er 112 passagerer, vil prisen på enkelture komme til at ligge omkring ved 4000 d.kr., hvad selvfølgelig kun et fåtal vil betale, når de ordinære maskiner snart vil gøre den samme tur to gange for den halve pris.

Også Sovjetunionen er med i konkurrencen. Russerne har allerede en transportmaskine, TU 144, som beflyver Sibirien, og medens den fransk-engelske »Concorde« er beregnet til en marchhastighed af 2800 kilometer i timen, så går den russiske 3000 og er lidt større.

Størst er dog indtil videre en, den amerikanske fabrik »Boeing« har under konstruktion. Den skal kunne medføre 1000 passagerer, have 10 ud- og indgange, elektrisk køkken i en underetage, hvorfra elevatorer bringer maden op til talløse serverende stevardesser. Et af de problemer, der driller ingeniørerne, er en hurtig aflæsning af passagerernes 1000 kufferter.

Gennemgående ligger priserne for disse moderne »metalengle« omkring ved 150 millioner d.kr., forudsat den øjeblikkelige inflation holder, og når man ser, hvor mange luftfartselskaber, der allerede har afgivet ordrer, får man indtrykket af, at kloden omkring ved år 2000 har afskaffet al fast bopæl, og at dens indbyggere har begivet sig ud på en kæmpemæssig folkevandring.

Den overlydsmaskine der er i drift i USA

DSB's driftsregnskab

DSB's driftsregnskab for finansåret 1970/71 viser et underskud på ca. 168,6 mill. kr., en stigning på ca. 55,7 mill. kr. i forhold til foregående finansår. Hertil kommer afskrivning og forrentning på godt 229 mill. kr. Det giver et bogført underskud på ca. 397,8 mill. kr. eller ca. 69,8 mill. kr. mere end i finansåret 1969/70.

Driftsåret 1970/71 var præget af store lønstigninger. Trods en personalereduktion i regnskabsåret på over 600 mand var der en stigning i lønudgifterne på ca. 83 mill. kr. i forhold til året tidligere.

De samlede driftsudgifter steg 106,6 mill. kr. eller ca. 9 pct. til ca. 1256 mill. kr. Driftsindtægterne blev på ca. 1087 mill. kr., en stigning i forhold til året tidligere på ca. 50,9 mill. kr., svarende til en stigning på 4,9 pct.

Denne skyldes bl.a. takstforhøjelsen, der blev gennemført 1. august 1969.

Denne forhøjelse påvirkede hele regnskabsåret 1970/71, medens man ved sammenligningen skal notere, at denne takstforhøjelse kun kom til at gælde i 8 måneder af det foregående regnskabsår. Derudover er der en stigning i både passager- og godsbefordringen. Biloverførslerne på overfarterne har været stagnerende, idet en fremgang i overførslen af lastbiler er modvirket af en tilsvarende nedgang i overførslen af personbiler.

Driftsindtægterne fordeler sig således:

Personbefordring: 504,7 mill. kr. + 22,5 mill. kr.

Motorkøretøjer: 117,3 mill. kr. + 5,2 mill. kr.

Godsbefordring: 324,6 mill. kr. + 11,8 mill. kr.

Postbefordring: 37,9 mill. kr. + 0,9 mill. kr.

Andre indtægter: 103,1 mill. kr. + 10,5 mill. kr.

Samtidig foreligger driftsregnskabet for det første kvartal i finansåret 1971/72. Det viser et underskud på ca. 38,6 mill. kr. mod et underskud på ca. 4,0 mill. kr. i samme kvartal i fjor. Indtægterne i april kvartal i år var ca. 278 mill. kr., en stigning på ca. 7 mill. eller ca. 2,6 pct. i forhold til april kvartal 1970. Stigningen fremkommer ved øgede indtægter for passagerbefordring og overførsel af biler på overfarterne.

Der har været nedgang i indtægterne for godsbefordring, formentlig som følge af vigende konjunkturer.

I samme periode har driftsudgifterne været på ca. 316,7 mill. kr., en stigning på ca. 15 pct. eller ca. 41,6 mill. kr. Af udgiftsstigningen falder de 35,3 mill. kr. på lønninger.

Et uhøvisk, men lovligt svar i fællesmarkedet

Sidste efterår var en lægefrue i Juan les Pin på den franske riviera på vej i bil for at købe et par isvafler til sine to små piger på 6 og 7 år, da hun opdagede, hun var drejet ind i en gade med ensrettet færdsel.

Hun stod i begreb med at bakke ud, da en sort Citroën kørte op ved siden af hende, og en brøsig herre gennem sit åbne vindue begyndte at fortælle hende, hvor uendeligt usle og dumme kvinder var som chauffører.

Lægefruen fortsatte sin manøvre og svarede ham gennem sit vindue: »Jeg vil sk . . . Dem et stykke!« Mere rød i hovedet end solen havde gjort ham, trak den ordrige herre et skilt op af sin lomme og viste lægefruen, at han var politidirektør på stedet og beordrede hende til at møde dagen efter i politiretten. Han tog sin notesbog op af lommen og nedskrev hendes nummer.

Fruen mødte ikke dagen efter, og hun troede sagen var glemt, da hun i indeværende sommer modtog en stævning, der beordrede hende til at møde i politiretten, anklaget for at bruge uhøvisk tale mod en embedsmand i funktion.

Damen såvel som hendes anklager mødte, og politidirektøren gik sejrssikker rundt, da anklagen mod den unge dame blev læst op.

Dommeren så over sine briller på den anklagede og spurgte, om det var tilfældet, at hun havde udtalt sig som politidirektøren påstod i anklageskriftet?

Hun svarede et klart og lydeligt »Ja!«, hvorefter dommeren kikkede på anklageskriftet en rum tid, for sluttelig at udtale dommen:

»Det nævnte udtryk stammer oprindelig fra slaget ved Waterloo, da den tyske general Blücher rykkede Wellington til undsætning i kampen mod kejser Napoleon Bonaparte. Ved denne lejlighed sagde en engelsk general til en fransk, hvis hærafdeling var omringet af englændernes styrker: »Nu kan De lige så godt overgive Dem!« Den franske general svarede: »Jeg vil sk . . . Dem et stykke«. Udtrykket har siden vundet hævd i det franske sprog og dækker lejlighedsvis også dannede menneskers sindstilstand. Jeg føler mig overbevist om, at dette var tilfældet for anklagedes vedkommende, og jeg kender damen fri for skyld.«

Historien melder intet om, hvorvidt politidirektøren overlevede sit raserianfald.

Lokomotivpersonalets Hjælpefond

I henhold til hjælpefondens vedtægter uddeles i december understøttelser på 50–100 kr., der kan søges:

1. Af medlemmer.
2. Af pensionerede lokomotivmænd.
3. Af enker efter lokomotivmænd.
4. Af forældreløse børn under 18 år af de under 1., 2. og 3. nævnte.

Ansøgningsskemaet kan fås på foreningens kontor og må senest den 1. december være tilbagesendt til Lokomotivpersonalets Hjælpefond. Hellerupvej 44, 2900 Hellerup.

Ansøgere, hvem understøttelse bevilges, vil modtage underretning herom i december.

Lokomotivfører A. Henriksen og Hustrus Legat

Renterne af legatkapitalen uddeles efter ansøgning til trængende lokomotivmænd, som er eller ved deres afsked var stationeret ved Fredericia driftsdepot, eller trængende enker efter sådanne.

Der uddeles indtil 3 portioner à 50 kr. årligt af renterne fra ca. 3.000.– kr. legatkapitalen andrager, og ansøgning herom indsendes til Dansk Lokomotivmands Forening, Hellerupvej 44, 2900 Hellerup, senest den 1. december.

PERSONALIA

Forfremmelse til lokomotivinstruktør (20. lrm.) efter ansøgning pr. 1-10-1971
Lkf. (17. lrm.):
P. C. V. Christiansen, ddt Ar i ddo Ar.

Forfremmelse til lokomotivfører (17. lrm.) efter ansøgning pr. 1-10-1971
Lkf. (1-afl.) (13. lrm.):
E. Bøtker-Nielsen, ddt Ar i ddt Ar.

Forfremmelse til lokomotivassistent (10.lrm.) pr. 1-10-1971
Lokomotivmedhjælperne (7. lrm.):
F. B. Christensen, ddt Kh i ddt Kh.
P. M. Pedersen, ddt Kh i ddt Kh.

Forflyttet efter ansøgning pr. 1-10-1971
Lkf. (17. lrm.):
R. G. Holm, ddt Gb i ddt Hg.

Byttet tjenestested efter ansøgning pr. 1-10-1971
Lokomotivassistenterne (10. lrm.):
E. G. Tranders, ddt Næ i ddt Kø
Jørgen Jensen, ddt Kø i ddt Næ.

Forflyttet efter ansøgning pr. 15-9-1971
Lkas. (10. lrm.):
L. T. Larsen, ddt Kh i ddt Gb.

Forflyttet efter ansøgning pr. 1-9-1971
Lokomotivmedhjælperne (7. lrm.):
P. E. Brygger, ddt Gb i ddt Kh.
K. H. Nielsen, ddt Gb i ddt Kh
E. B. T. Petersen, ddt Gb i ddt Kh.

Forflyttet pr. 1-9-1971
Lokomotivassistenterne (10. lrm.):
F. Brund, ddt Ar i ddt Gb.
O. P. Schrøder, ddt Ar i ddt Hg.
Kurt Nielsen, ddt Ar i ddt Gb.
H. Strunk, ddt Ar i ddt Hg.
J. H. Boldreel, ddt Ar i ddt Gb.
F. Leving, ddt Ar i ddt Hg.
K. Meier Jensen, ddt Ar i ddt Hg.

Forflyttet pr. 15-9-1971
Lkas. (10. lrm.):
H. M. Buch, ddt Kh i ddt Gb.

Afsked efter ansøgning pr. 31-8-1971
Lkas. (10. lrm.):
A. Fuhlendorff, ddt Ar.

Afsked efter ansøgning pr. 30-11-1971
Lkf. (15. lrm.):
B. H. I. Madsen, ddt Gb, gr. alder med pension.

Afsked pr. 30-11-1971
Lkf. (13. lrm.):
K. V. Sørensen, ddt Gb, gr. svagelighed m/ pension.

Dødsfald
Lokomotivfører (17. lrm.) V. K. Hansen, Godsbanegården, er afgået ved døden i oktober måned 1971.

Pens. elektrofører O. F. Riberhegn, København, er afgået ved døden i september måned 1971.

Pens. elektrofører P. K. P. Stougaard, København, er afgået ved døden den 24-9-1971.

Pens. lokomotivfører H. P. F. Petersen, Roskilde, er afgået ved døden d. 7-8-1971.

Pens. lokomotivfører K. A. Nikolajsen, Skjern, er afgået ved døden i oktober måned 1971.

Påskønnelse
Gdt har givet udtryk for sin bedste tak og påskønnelse over for lkas. B. V. Petersen, ddt Kh, i anledning af at han ved årvågenhed og resolut handlemåde har været stærkt medvirkende til at afværge faresituation på Gentofte st. d. 1-4-1971.

Tak
Es. afdeling takkes på det hjerteligste for udvist deltagelse ved min mand, K. A. Nikolajsen's begravelse.

Karen Nikolajsen,
Skjern.

Opmærksomhed frabedes
Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.
Kaj Larsen,
lokomotivfører, Godsbanegården.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst. Bortrejst.
H. Klausen,
lokomotivfører, Kolding.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.
C. Hansen (Greis),
lokomotivfører, Fredericia.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.
E. A. Hansen,
lokomotivfører, Godsbanegården.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.
T. E. Raff,
lokomotivfører, Godsbanegården.

Statsbanepersonalets Sygekasse
De medlemmer, der ønsker regnskabet for 1970/71 tilsendt, vil kunne få dette ved anmodning herom til Velfærdskontoret.

VIGTIGT NYT
fra Arbejdernes Landsbank om åbningstiderne
Igennem længere tid har der været ført forhandlinger mellem bankerne om bedre åbningstider for lønmodtagerne. Da flere og flere arbejdspladser efterhånden er gået over til lønudbetaling gennem lønkonto, er det klart, at de for tiden værende åbningstider ikke er dækkende for kunderne.

Stadig flere virksomheder udbetaler lønninger på torsdage, og i takt med denne udvikling er der blandt lønmodtagere et voksende ønske om efter normal arbejdstids ophør at kunne benytte bankerne og disses servicefunktioner netop på disse dage.

For at imødekomme disse ønsker indfører

Pengeinstitutterne i Storkøbenhavn

med virkning fra 1. november 1971 aftenekspedition torsdag og fredag fra kl. 16–18.

Samtidig bortfalder aftenekspeditionen tirsdag.

Efter ønske fra personaleorganisationerne har pengeinstitutterne givet tilsagn om fra *1. juli 1972* at afskaffe fredagsaftenekspeditionen og i stedet indføre lang torsdagsekspeditionstid *uden pause.* Det er dog en forudsætning, at der i mellemtiden ikke viser sig at være tvingende grund til at bibeholde ekspeditionstiden om fredagen.

Arbejdernes Landsbank byder altså alle vore kunder velkommen til nye og bedre åbningstider:

Daglig kl. 9.30–15.00
samt torsdag og fredag tillige kl. 16–18.

Afskeds- og velkomstfest

Atter i år har Godsbanegårdens afdeling den glæde at kunne indbyde vore medlemmer og pensionister til afskeds- og velkomstfest.

Festen afholdes *torsdag den 2. december 1971 kl. 12,00* i Folkets Hus, Enghavevej 40. Vi tager ved denne lejlighed afsked med vore kolleger, som i årets løb er gået over i pensionisternes rækker, og byder vore nytilkomne medlemmer velkommen i afdelingen.

Vi vil gentage successen fra sidste år, nemlig:

1 stykke med sild – køkkenchefens specialitet »Charapulca« (en rigtig manderet), 1 stk. med ost. Dertil øl og snaps. Efter spisningen er der kammeratligt samvær i de tilstødende lokaler; her serveres der kaffe med cognac eller likør samt rygelse efter ønske. Prisen for dette traktement er den samme som sidste år, nemlig 35 kr. pr. deltager.

Afdelingsbestyrelsen opfordrer så mange som muligt, både medlemmer og pensionister, til at deltage for derigennem at give dagen den festlige ramme, den fortjener.

Tilmelding sker på de fremlagte lister på Godsbanegårdens opholdsstue, eller på telefonerne Asta 3093 og 94 75 46.

Bestyrelsen henstiller venligst, at tilmelding sker snarest efter at dette læses, vi har ingen mulighed for at minde om dagen, det var altså den 2. december 1971.

Vel mødt!

P.b.v.
Poul Busk.

DSB's S-tog

På forlaget »Signalposten« er udkommet en aktuel publikation for jernbaneinteresserede, »DSB's S-tog«.

Den er skrevet af James Steffensen, der som bekendt er ingeniør ved DSB's signaltjeneste. På sin grundige måde har han i denne publikation givet en klar fremstilling af S-togenes historie og driftsforhold, ligesom man i tabelform får en klar oversigt over det rullende materiel.

Bogen kan købes hos Signalpostens Forlag, Dalbyvej 12, 2700 Brønshøj. Girokonto 94722. Prisen er 14.– kr.

Pensionsberegning incl. dyrtidsregulering pr. 1. oktober 1971

	EGENPENSION:		ÆGTEFÆLLEPENSION:	
Skalatrin	Udbetalt pension incl. regulering. Pr. 1 års pensionsalder	Højeste egenpension (37 års pensionsalder).	Udbetalt pension incl. regulering. Pr. 1 års pensionsalder	Højeste ægtefællepension (37 års pensionsalder).
12	652,098	24.127,63	524,898	19.421,24
13	665,941	24.639,83	534,127	19.762,70
14	680,140	25.165,18	543,593	20.112,93
15	694,740	25.705,39	553,326	20.473,07
16	709,742	26.260,46	563,328	20.843,12
17	725,161	26.830,96	573,607	21.223,46
18	740,997	27.416,91	584,164	21.614,09
19	757,286	28.018,85	595,010	22.015,38
20	773,983	28.637,38	606,155	22.427,74
21	791,164	29.273,05	617,609	22.851,52
22	808,823	29.926,45	629,381	23.287,12
23	826,961	30.597,57	641,474	23.734,53
24	845,594	31.286,98	653,895	24.194,13
25	864,752	31.995,82	666,667	24.666,70
26	884,420	32.723,53	679,779	25.151,84
28	919,423	34.018,66	703,115	26.015,26
29	936,505	34.650,68	714,503	26.436,60
30	954,044	35.299,62	726,195	26.869,23
31	972,077	35.966,85	738,217	27.314,05

Tabellen anvendes på den måde, at man ganger det anførte beløb *pr. pensionsår* med den indtjente pensionsalder.

Emolumenter 1. oktober 1971

Rettelsesblad til lommebogen side 14

Emolumenter

Ydelsens art		Lokomotivpersonale				
		20. lrm.	17. lrm.	13. lrm.	10. lrm.	7. lrm.
Time- og dagp.	Timepenge	1,99	1,99	1,86	1,86	1,86
	Fulde dagpenge	37,35	37,35	35,30	35,30	35,30
	Hertil nattillæg	52,60	52,60	46,20	46,20	46,20
	Tillæg for 1.-4. dag	16,80	16,80	13,00	13,00	13,00
	Nedsatte dagpenge	46,10	46,10	42,20	42,20	42,20
	Heraf nattillæg	19,85	19,85	16,95	16,95	16,95
Kørepenge		1,74	1,74	1,45	1,45	1,45
Rangergodtgørelse		—	0,87	0,73	0,73	0,73
Natpenge	Kl. 17-22	2,85	2,85	2,85	2,85	2,85
	Kl. 22-6	4,60	4,60	4,60	4,60	4,60
For tjeneste på grundlovsdag fra kl. 12, juleaftensdag kl. 14 og lørdag fra kl. 14 til søndag kl. 24 samt skæve helligdage 0–24		5,15	5,15	5,15	5,15	5,15
For mere end 3-delt tjeneste		2,90	2,90	2,90	2,90	2,90
For delt tjeneste udov. 12. time		1,38	1,38	1,38	1,38	1,38

DAMERNES DAG

Ikke et ord om jul

De er nu så flinke – hos IRMA. Selvom der endnu er et par dage til jul, har Irmas direktør eller er det måske reklamechefen forlængst bekendtgjort, at i deres butikker ville man droppe juleriet, fordi man syntes, det havde taget overhånd.

Hvor er det dog befriende, at der var nogen, der turde.

Måske kan det medføre, at de forjagede husmødre, der i det skjulte betragter den hyggelige jul med meget blandede følelser, fordi de skulle igennem et mareridt af hjemmebagte småkager, hjemmetrillede pebernødder og hjemmekogt sylte m.v. også tør sige, at de syntes, juleriet har taget overhånd. Hvorfor i alverden skulle julen blive hyggeligere af, at hjerterne er håndflettede og konfekten hjemmegjort? Og hvis nu sylte og leverpostej også smager godt færdigkøbt, hvorforså ikke betale sig fra alt det ekstra arbejde, der hører julen til, og få mere ud af de højt besungne helligdage.

Dyrt i Dannevang!

Der skal en chokkur til for at redde landets økonomi, mente statsministeren og smækkede en særtold på 10 pct. på bordet. Vi har soldet for meget, og det må vi angre samtidig med, at vi må betale, hvad det kommer til at koste.

Det rammer bl.a. de hårde hvidevarer, hvor forhandlerne i forvejen var ude i en knaldhård indbyrdes priskonkurrence, så de klapper sikkert ikke i hænderne over de ekstra 10 pct.

Vi må glæde os over, at madvarer – i hvert fald de danske – ikke rammes af nogen forhøjelse. Men vi har forresten også lige måttet sluge en prisstigning på både mejeriprodukter og brød.

Har De forresten fået pristalsreguleret husholdningspengene inden for de sidste par måneder?

Sypigetipset

River man ved et uheld en knap af sit tøj, løsnes en trekant af stoffet ofte, og så er stedet svært at reparere. Det kan reddes ved at stryge et lille stykke staflex eller lignende indlægsstof på bagsiden af det iturevne. Det »låser« flængen fast, og knappen sys i på samme sted. Er der tale om svært stof, kan det være nødvendigt at lægge et lille stykke stof underst, evt. en lille skjorteknap, som kan holde igen på den knap, der bruges. At reparere et flosset knaphul kan være en prøvelse, men i frakker eller lignende bliver man nødt til at forsøge, da det er for dyrt at kassere klædningsstykket.

Træk med sysilke i stoffets farve eller den farve, det oprindelige knaphul er syet med, 2–3 gange rundt om knaphullet, så det får sin oprindelige facon igen og sy derpå små knaphulssting over den nye kant.

Et kig i spejlet. En læbestift kan de fleste anvende uden brug af spejl, men en øjenskygge – nej! Derfor er der indfældet et lille spejl i låget på Helena Rubinsteins nye øjenskygge-palette med fem øjenskygge-farver i, og det er en god idé . . .