

[Arne Melchior]

dret fremkomsten af bestilte annoncer for det nævnte firma, uanset at selve det fagretlige spørgsmål endnu ikke har været behandlet.

Konsekvenserne af en sådan selektiv boykot er – hvis den tolereres – totalt uoverskuelige. Hvis fremgangsmåden danner skole, kan det frygtes, at personer, virksomheder eller myndigheder, der af en eller anden grund har påkaldt sig nogle menneskers misfornøjelse, bliver hindret i at meddele sig på de måder, som grundloven tilsikrer.

Besvarelse (19/8 80):

Statsministeren (Anker Jørgensen):

De aktioner, spørgeren henviser til, er undergivet de almindelige regler for behandling af uoverensstemmelser på arbejdsmarkedet.

Disse regler har også været fulgt i den foreliggende sag. På et fællesmøde under organisationernes medvirken erkendte Typograf-forbundet og LO, at aktionerne var overenskomststridige. På det grundlag behandlede arbejdsretten sagen i et forberedende møde den 14. august og opfordrede medarbejderne ved de 14 dagblade til at standse deres vægning ved at udføre trykningen af bestemte annoncer. Følges denne opfordring ikke, kan arbejdsretten tage sagen op igen, og der kan i så fald blive tale om at idømme medarbejderne en bod.

Sagen må således fortsat betragtes som hørende under arbejdsretten, og under de omstændigheder finder jeg det ikke hensigtsmæssigt at kommentere den.

Spm. nr. 1137

Til *ministeren for offentlige arbejder (1/8 80)* af:

Hagen Hagensen (KF):

»Har DSBs ledelse informeret ministeren om forholdene omkring antallet af elektroførere, der er til rådighed, og uddannelse af elektroførere, og hvilke forholdsregler har ministeren fundet fornødne for at sikre gennemførelse af normal S-togstrafik?«

Begrundelse

I en tid, hvor brug af kollektiv trafik søges fremmet, virker det simpelt hen helt forkert, at ferieperioder, der kendes på forhånd, og nogle få sygemeldinger, der naturligvis ikke

kendes på forhånd, kan få den betydningsfulde S-togstrafik til at blive så uregelmæssig, at DSBs ledelse over radioen må opfordre folk til at tage hjemmefra i særlig god tid for at nå frem til tog og flyforbindelser etc.

Det er rent ud sagt utåleligt, hvis S-togssystemet ikke kan fungere efter normalplanen, der er fastlagt på grundlag af kendte personalestyrker.

Besvarelse (14/8 80):

Ministeren for offentlige arbejder (Risgaard Knudsen):

Jeg bliver naturligvis orienteret af DSB, når der opstår usædvanlige situationer vedrørende togtrafikken.

DSB råder i alt over en disponibel styrke på 1.724 lokomotivførere, hvoraf elektroførerstyrken er en integreret del. Til at klare den daglige trafik, herunder S-togskørslen, samt til afløsning ved ferie og sygdom bruges i gennemsnit 1.754 lokomotivførere. Der er således for tiden et underskud på 30 lokomotivførere og dermed for lille reservestyrke til at klare tilfældige udsving i behovet, f.eks. på grund af sygdom.

I den situation, hvor en lokomotivfører melder sig syg, umiddelbart før tjenesten skulle være tiltrådt, kan man i enkelte tilfælde komme ud for, at der ikke er anden mulighed end at aflyse tog. I fjentrafikken klares sygemeldingerne oftest med aflysning af rangermaskiner eller godstog, men på S-banen er muligheden for at aflyse andet end personførende trafik ikke til stede.

DSB har gennem flere år antaget og udannet et meget stort antal lokomotivassistenter – herunder elektroførere – for at råde over det nødvendige antal til gennemførelsen af den daglige trafik og de planlagte udvidelser bl.a. af trafikken på S-banen.

Navnlig i første halvdel af 1979 var det imidlertid vanskeligt at få et tilstrækkeligt antal ansøgere til lokomotivassistentstillinger og at fastholde det nyantagne personale. Da der samtidig skete en betydelig udvidelse af trafikken på DSB, opstod der et mærkbart underskud i lokomotivførerstyrken.

Uddannelsesperioden for en lokomotivassistent er 7–10 måneder, og underskuddet har derfor ikke kunnet indhentes endnu. Der er imidlertid taget højde for denne situation ved en kraftig forøgelse af rekrutteringen af loko-